

İmparatorluğun İhtişam Arayışından Cumhuriyet'in Radikal Modernleşme Projesine: Türkiye'de Kentsel Planlamanın İlk Yüz Yılı

Mehmet Bengü ULUENGİN* - Ömer TURAN**

I. Giriş

BU ÇALIŞMANIN AMACI, Tanzimat döneminden 1950'ye kadar geçen sürede, Türkiye'de şehir planlama faaliyetlerinin ve bunların ürünü olan kent planlarının kent tarihini incelemede kaynak olarak nasıl kullanılacaklarını irdelemektir. Çalışma kapsamında ele alacağımız şehirler; İstanbul, Ankara ve İzmir'dir. Bu, kullandığımız yöntemin ya da elde olan kaynakların getirdiği bir sınırlama değil, daha çok makaleyi uygun boyutta tutabilme kaygısıyla bizim koyduğumuz bir sınırlamadır. Ancak yine de bu üç şehir için her döneme ait eşit miktarda kaynak bulunduğu söylenemez.

Osmanlı dönemine bakacak olursak, İstanbul'un Osmanlı başkenti olması sebebiyle haiz olduğu "özel" statüyü Edhem Eldem, "İstanbul: İmparatorluk Payitahtından Periferileşmiş Bir Başkente" başlıklı çalışmasında detaylı biçimde ele alır. Eldem'in de dediği gibi, Osmanlı tarihçileri arasında İstanbul bağlamında geçerli olan birtakım gözlemlerden İmparatorluk bütününe genelleme yapma eğilimi vardır.¹ Oysa Haim Gerber, Osmanlı siyasî elitinin ideal olarak gördüğü yönetim biçiminin ancak İstanbul'da –o da belirli bir ölçüde– uygulanabildiğine dikkatimizi çeker.² Gerçekte, özellikle merkezden uzaktaki vilayetlerde, fetih öncesinden süregelen idarî gelenekler kısmen devam etmekteydi.

* Dr., Bahçeşehir Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Öğretim Üyesi.

** Central European University-Budapeşte, Sosyoloji ve Sosyal Antropoloji Bölümü.

1 Edhem Eldem, "İstanbul: İmparatorluk Payitahtından Periferileşmiş Bir Başkente", *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir ve İstanbul*, Edhem Eldem, Daniel Goffman ve Bruce Masters (ed.), çev. Sermet Yalçın, İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, 2000, s. 158-159.

2 Bkz. Haim Gerber, *State, Society and Law in Islam: Ottoman Law in Comparative Perspective*, Albany: State University of New York Press, 1994, s. 84, 134-135 ve 136-137.

Merkez ile merkezden uzak bölgeler arasında var olan bu farklılık, planlama alanında kendini belki de daha belirgin biçimde gösterir. Aşağıda daha ayrıntılı olarak inceleyeceğimiz gibi, özellikle Batı'da anlaşıldığı biçimde planlama çalışmalarının görüldüğü ilk yıllarda, merkezi yönetim, İstanbul dışındaki şehirlerde planlama çalışması yapmayı dahi gündemine almaz. Başta salt İstanbul için çıkarılan birtakım nizamnamelerin, İmparatorluğun diğer şehirleri için de geçerli olabileceği fikri, ilk kez, 1863 yılında yayımlanan Ebniye ve Turuk Nizamnamesi ile gündeme gelir.³

Cumhuriyet dönemine gelindiğinde, başlangıçta İstanbul kaderine terk edilir ve tüm dikkatler Ankara üzerine çevrilir. Dolayısıyla, kabaca bir tasnifle, Osmanlı döneminde en zengin tarihî kaynaklar İstanbul, Cumhuriyet dönemindeyse Ankara bağlamında bulunur. İzmir'in de kendine has bir durumu vardır. İzmir, Osmanlı döneminde 1880'lerden sonra oldukça yoğun planlama çalışmaları yaşadıysa da, 1922 Yangınında şehirdeki çoğu resmî kaydın yanmış olması bu döneme ait birincil kaynakları sınırlı kılmaktadır. Ancak, Cumhuriyet döneminde, özellikle yangın sonrası yapılan imar hareketlerine ait kayıtların çoğu mevcuttur.

Konuya girmeden önce, giderek daha fazla ilgi toplayan bir disiplin olan kent tarihinin hangi soru ve sorunlarımıza “çözüm” getirdiğine bir göz atmak yararlı olacaktır. Sosyal tarihçi Eric Hobsbawm'a göre; disiplin olarak kent tarihinin değeri, toplum yapısına ve sosyal değişimlere ışık tutabildiği ölçüde artar.⁴ Ancak kent tarihinin, kentin biçimsel özellikleriyle daha fazla ilgilenen şehir plancılığı, mimarlık tarihi, korumacılık vs. gibi bilim dallarına da eşit derecede katkısı olduğu düşünülürse, Hobsbawm'ın görüşünün tek yönlülüğü ortaya çıkar. Yine de biz, bu makalede, kent tarihini giderek önem kazanan sosyal tarih disiplini içinde değerlendireceğiz. Böyle bir tutum, özellikle kent tarihini araştırmak için seçtiğimiz kaynaklar bağlamında kaçınılmaz hale gelir. Çünkü kent planlaması, kendisini doğuran –ve kendisinin de bir ölçüde biçimlendirdiği– sosyal ve politik ortamdan bağımsız olarak düşünülemez. İlhan Tekeli de Türkiye'de kent planlamasının bir “modernleşme projesi” olarak görülebileceğini söyleyerek,⁵ bunun, aslında toplumun geçirdiği (ya da toplu-

3 İlhan Tekeli, “İcabında Plan”, *İstanbul*, 1993, sy. 4, s. 27. Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'nin tam metni için bkz. Serim Denel, *Batılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekânlarda Değişim ve Nedenleri*, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliği, 1982, s. lii-lxiv.

4 Eric J. Hobsbawm, “From Societal History to the History of Society”, *Historical Studies Today*, Felix Gilbert ve Stephen Richards Graubard (yay. haz.), New York: W. W. Norton, 1972, s. 14-16.

5 İlhan Tekeli, “Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye'de Kent Planlaması”, Sibel Bozdoğan ve Reşat Kasaba (ed.), *Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999, s. 136-152.

ma dayatılan) çok daha kapsamlı değişimlerin bir parçası olduğuna işaret eder. Bu bağlamda Tekeli, Türkiye’de kentsel planlamanın gelişme tarihinin dış tarih yaklaşımı ile yazılmasını önerir.⁶ Bu yaklaşıma göre; planlama alanındaki gelişmeler toplumsal gereksinimlere ve gelişmelere paralel olarak ele alınmalıdır. Bu makale boyunca Tekeli’nin dış tarih yaklaşımına ilişkin önerisi belirleyici olmuştur.

Konuya bir tarihçi açısından bakıldığında da böyle bir yaklaşım, tarih disiplininin sosyal bilimlerin diğer dallarıyla daha fazla işbirliğine girerek toplumların tarihlerine eğildiği bir dönemde, akla yakın gözüküyor. Gerber’in de dediği gibi, tarih biliminin seçkin (yönetici) zümreye olan inhisarî bağlılığının kendisi tarih olmak üzeredir.⁷ Sosyal tarihin gelişmesiyle, tarihin sosyal bilimlerin daha çok niteliksel/yorumsamacı perspektifleriyle işbirliği artmakta, örneğin sözlü tarih gibi yeni metodlar tam da bu çerçevede önem kazanmaktadır.⁸ Fakat niteliksel/yorumsamacı bakışın, eskinin “belge fetişizmi”ne karşı konumunu güçlendirmesi; aynen kent planları örneğinde olduğu gibi, belgelerin önemsiz ya da geçersiz olduğunu göstermez. Tam tersine, bu iki uç arasında bir dengeyi gözetmenin gerekliliğine işaret eder.

Kent tarihini planlama ve planlar aracılığıyla anlamaya çalışmak gibi bir hedefle yola çıkınca, ister istemez “hesaplaşılması” gereken bir diğer konuyu da mikro-makro ilişkiler teşkil eder.⁹ Çünkü kent tarihi; dönemin toplumsal, iktisadî ve düşünsel genel çerçevesinden soyutlandığında pek bir anlam ifade etmez. Benzer şekilde, belirli lokalliklerde yansımalarına bakmadan, söz konusu genel çerçeveler de anlam kazanamaz. Bu bağlamda kent tarihi, birinci mikro-makro bağlantısında mikro düzey olarak tanımlanabilir. Bunun bir adım ötesinde, ikinci mikro-makro bağlantısında ise, kent planı, bir bütünlük olarak makroyu ifade ediyor gibi görünür. Bu durumda, planın “hedef alanı” olan mekânın, yani kentin değişik bölgelerinin ve gerçekte burada olup bitenlerin, mikroyu ifade ettiği söylenebilir. Ve elbette yine bu ikinci mikroyu yani kentsel mekânı da, makro ile (yani kent planları ve belki dahası devlet düzeyi ile) olan

6 İlhan Tekeli, “Kent Planlaması ve Kent Araştırmaları”, *Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Bilim: “Sosyal Bilimler-II”*, Ankara: Türkiye Bilimler Akademisi Yayınları, 2001, s. 97-159.

7 Haim Gerber, *State, Society and Law in Islam*, s. 3-4.

8 Son dönemde ötekileştirilmişlerin, unutulmuşların ve madunların sesine kulak verme çabası da sözlü tarihi ön plana çıkartan unsurlar arasında. Bu konuda daha geniş bir perspektif için bkz. Paul Thompson, *Geçmişin Sesi: Sözlü Tarih*, çev. Şehnaz Layikel, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999 ve Stephen Caunce, *Sözlü Tarih ve Yerel Tarihçi*, çev. Bilmez Bülent Can ve Alper Yalçınkaya, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2001.

9 Son dönemde mikro-makro entegrasyonunun sosyal bilimlerdeki artan önemine ilişkin bir değerlendirme için bkz. George Ritzer, “Micro-Macro Linkage in Sociological Theory: Applying a Metatheoretical Tool”, George Ritzer (ed.), *Frontiers of Social Theory: The New Syntheses*, New York: Columbia University Press, 1990, s. 347-370.

bağlantıları çerçevesinde ele almak gerekir. Bu ilişkiselliğin üç düzeyinden söz edebiliriz:

- Makro düzeyin plandan beklentileri: Bu düzlem kısaca siyasal yapının, plandan beklentilerini kapsar.
- Dönemin plancılarının plan ve kent algıları.¹⁰
- Planlamanın uygulama boyutu: Kısaca planın ne kadarının hayata geçirildiği ya da geçiril(e)mediği, hazırlanan planların karşısına çıkan bürokratik engellerin neler olduğu, planla oluşan ve yok olan rantların uygulamayı nasıl etkilediği vb. gibi soruların da sürekli akılda tutulması gerekmektedir.

II. Dönemlendirme Sorunu

Kent tarihini anlamak için şehir planlarının daha sağlıklı kullanılabilmesi adına, ele alınan sürecin dönemlere ayrılması faydalı olur. Henri Lefebvre'in dediği gibi, sosyal mekân bir dizi katmandan oluşur.¹¹ Bu katmanların oluşumunda önemli dönüm noktaları vardır.¹² Örneğin, İstanbul bağlamında, Konstantinopolis'in II. Mehmed tarafından fethi ya da Osmanlı döneminin ardından Cumhuriyet dönemine geçiş gibi. Dönemlendirmenin amacının, bu kat-

10 Kent planlaması, Osmanlı döneminde, özellikle mevzii imar planları söz konusu olduğunda, genellikle haritacılık olarak görülüyordu. Bunu, plan hazırlama görevinin harita mühendislerine verilmesinden anlıyoruz (bkz. İlhan Tekeli, "İcabında Plan", s. 27). Belirli bir noktada –belki de mevzii imar planlarından giderek nazım plan çalışmalarına yönelindiğinde– planlama mimarlığa yakın bir sanat dalı olarak algılanmaya başladı. Planlamanın mimarlık bünyesinden ayrılıp, bir bilimsel faaliyet olarak algılanmasıysa 1960'lı yıllara doğru olmuştur (İlhan Tekeli, *Modernite Aşılırken Kent Planlaması*, Ankara: İmge Kitabevi, 2001, s. 30). Bu bağlamda ele alınan dönemdeki mimarlık yaklaşımlarını, mimarlığa atfedilen görevleri (örneğin Bozdoğan'ın ısrarla altını çizdiği "uygarlaştırma misyonu" gibi [Sibel Bozdoğan, *Modernizm ve Ulus İnşası: Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde Mimari Kültür*, çev. Tuncay Birkan, İstanbul: Metis Yayınları, 2002]) de dikkate alarak kent planlarından kaynak olarak yararlanmak gerekiyor.

11 Lefebvre'e göre, "büyüme ve gelişme sürecinde hiçbir mekân kaybolmaz... Sosyal mekân ve özellikle kentsel mekân, klasik (Öklidyen/Kartezyen) matematiğin öngördüğü izotropik mekândan çok, pul pul olan *mille-feuille* hamuruna benzeyen bir yapıya sahiptir" (Henri Lefebvre, *The Production of Space*, İng. çev. Donald Nicholson-Smith, Oxford: Blackwell, 1998, s. 86). Bu konuda Şengül de, Massey ve Jess'ten esinlenerek, "Eğer belirli bir kentin oluşum sürecine dönecek olursak, Massey ve Jess'i izleyerek, 'her katmanı, yeni özellikler ekleyen ve mevcut olanları değiştiren, hatta 'eski'ye ait özellikleri aşındıran ve ortadan kaldıracı bir süreç içerisinde, önceki katmanlar ile etkileştiğini ve birleştiğini' ileri sürebiliriz" (H. Tarık Şengül, *Kentsel Çelişki ve Siyaset: Kapitalist Kentleşme Süreçleri Üzerine Yazılar*, İstanbul: Demokrasi Kitaplığı, 2001, s. 63) der.

12 Bu görüşle ilgili detaylı bilgi için bkz. Berin F. Gür, "Transformation of Urban Space Through Discursive Representations in Sultanahmet, Istanbul", *Space & Culture*, 2002, c. V, sy. 3, s. 241-250.

manların “serilmesi” (yani yaratılması) sürecinde meydana gelen önemli dönüm noktalarını belirlemek olduğu söylenebilir.

Bu konuda çeşitli araştırmacılar farklı önerilerde bulunmaktadır. Örneğin Tekeli, *Modernite Aşılırken Kent Planlaması* başlıklı kitabında, modernite projesinin Türkiye’ye yansıyış biçiminin dört ayrı dönemde ele alınabileceğini öne sürer.¹³ Tekeli’ye göre bu dönemleme:

1. XIX. yüzyılın ikinci yarısından Cumhuriyet’e kadar geçen süre,
2. Cumhuriyetin ilk yıllarından 1950’li yılların ikinci yarısına kadar olan süre,
3. 1950’li yılların ikinci yarısından 1980’lerin başına kadar olan süre, ve
4. 1980’ler sonrası, şeklinde yapılabilir.¹⁴

Daha önce kaleme aldığı çalışmalarında biraz farklı bir dönemlendirme¹⁵ kullansa da; yukarıdaki dönemlendirmenin, Tekeli’nin kuram oluşturma sürecinde ulaştığı en son nokta olduğunu varsaymak yersiz olmaz. Çelik de *Değişen İstanbul* başlıklı kitabında Tekeli’ye yakın bir yol izlemiş, ele aldığı dönem olan XIX. yüzyılı Tanzimat Fermanı’nın ilanı ile başlatıp İkinci Meşrutiyet’in ilanına kadar götürmüştür.

Biz bu makalede Tekeli’nin *Modernite Aşılırken Kent Planlaması* başlıklı kitabında önerdiği dönemlendirmeyi benimseyeceğiz. Makalenin kapsadığı süreci belirlemek açısından da, ilk iki dönemi seçeceğiz. Ancak tabii XIX. yüzyılın ikinci yarısında hız alan planlama çalışmalarını anlayabilmek için, Osmanlı’nın moderleşme projesi başlamadan önce kent yönetimini ne şekilde ele aldığına kısaca bir bakmamız ve XIX. yüzyılın ilk yarısında, kabaca Tanzimat Fermanı’nın ilanı ile aynı zamanlarda planlama adına atılan ilk adımları belirlememiz gerekli.

13 Tekeli, *Modernite Aşılırken Kent Planlaması*, s. 19.

14 Dönemlendirmeye dair biraz daha “başlıklandırılmalı” bir yaklaşım, H. Tarık Şengül tarafından “Türkiye’de Kentleşmenin İzlediği Yol Üzerine: Bir Dönemleme Girişimi” (Şengül, *a.g.e.*, s. 61-93) başlıklı makalede geliştirilmiştir. Şengül, aşağıdaki dönemlendirmeyi önermektedir: 1) Osmanlı Kenti: Tarihsel ve Coğrafi Geri Plan; 2) (Ulus) Devletin Topraksallaşması ve Kentleşmesi: 1923-1950; 3) Emek Gücünün Kentleşmesi: 1950-1980; ve 4) Sermayenin Kentleşmesi: 1980 ve sonrası.

15 Örneğin bkz. İlhan Tekeli, “İcabında Plan” ve a.mlf., *The Development of the Istanbul Metropolitan Area*, İstanbul: International Union of Local Authorities-Section for the Eastern Mediterranean and Middle East Region (IULA-EMME), 1994. Bu çalışmalarda Tekeli’nin kullandığı dönemler şu şekildedir: 1) Mevzii planlar ve ebniye nizamnameleri ve yasalarla yönlendirme dönemi (1839-1908); 2) İkinci Meşrutiyet’ten 1930’lu yıllara daha kapsamlı, daha ciddi bir planlamaya geçiş için yapılan arayışlar; 3) Prost Planı ve Lütfi Kırdar imar operasyonu dönemi (1936-1949); 4) Hızlı kentleşme dönemi ve Menderes imar operasyonu dönemi (1950-1960); 5) Uygulanmayan bölge planlama çalışmaları dönemi (1960-1966); 6) Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu ve Dünya Bankası Projesi (1966-1980).

III. “İcat Edilmiş Gelenekler” ve Kentsel Mekân: Osmanlı Dönemi’nde Kentsel Planlama

A. Tanzimat Öncesi Osmanlı Dönemi

Şehirlerin gelişimi üzerine kuram üreten Batılı düşünürler, uzun süre organik biçimli şehirlerin (örneğin Osmanlı dönemi İstanbul’u), “tümüyle toprak üzerinde yaşayan halkın biçimlendirdiği bir gelişim gösterdiğini” savunmuştur.¹⁶ Bu sav zaman içinde çürütüldüyse de,¹⁷ organik biçimli şehirlerin plansız olduğu yanılığısı yine de süregelmektedir. Ancak Osmanlı dönemine ait kaynakların yüzeysel bir incelemesi bile bunun aksini kanıtlar. İstanbul şehrini örnek olarak ele alırsak, Tanzimat öncesinde dahi, şehrin gelişimini denetim altında tutmaya çalışan en az iki kurum karşımıza çıkar. Bunlardan ilki merkezî yönetim, yani Padişah,¹⁸ diğeri ise dinî kurumlar, daha doğrusu şer’î mahkemelerdir. Bu kurumların şehrin gelişimine ilişkin müdahaleleri, yangın riskini azaltmak,¹⁹ şehrin düşmana karşı savunulabilirliğini sağlamak,²⁰ şahıs arsalarının kamu alanlarına taşmasını engellemek,²¹ şehir sakinlerinin mahremiyet ve sıhî ihtiyaçlarını karşılamak,²² gayrimüslimlerin cami çevrelerinde mülk edinmelerini engellemek²³ ve yine gayrimüslimlerin ikamet edecekleri binaların, Müslümanların oturacağı binalardan daha alçak inşa edilmesini sağlamak²⁴ gibi amaçlara hizmet etmektedir.

16 Ferdinando Castagnoli, *Orthogonal Town-Planning in Antiquity*, Cambridge, Mass. ve Londra: MIT Press, 1971, s. 124.

17 Örneğin bkz. Besim Selim Hakim, *Arabic-Islamic Cities: Building and Planning Principles*, Londra ve New York: Routledge and Kegan Paul Inc., 1986; Jamel Akbar, *Crisis in the Built Environment*, Singapur ve New York: Concept Media, 1988; Abraham Marcus’un *The Middle East on the Eve of Modernity: Aleppo in the Eighteenth Century* (New York: Columbia University Press, 1989) başlıklı kitabın da “Chapter 8: The Urban Experience: Space, Services, and Public Spirit” ve “Chapter 9: The Urban Experience: Neighborhood Life and Personal Privacy”; Spiro Kostof’un *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History* (Boston, Toronto ve Londra: Bulfinch Press; Little, Brown and Company, 1991) başlıklı kitabın da “Chapter 1: ‘Organic’ Patterns”; James C. Scott’un *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed* (New Haven: Yale University Press, 1998) başlıklı kitabının “Chapter 2: Cities, People, and Language” bölümleri.

18 Merkezî yönetim, şehrin denetimini burada örnekleri verilen padişah ahkâmlarının yanı sıra, Hassa Mimarlar Ocağı, Su Yolu Nazırı, İstanbul Ağası vs. kurum ve kişiler yardımıyla gerçekleştiriyordu. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Denel, *a.g.e.*, s. 13-14.

19 Örneğin bkz. İstanbul Ahkam Defteri 1/227/1016 (Ahmet Kal’a ve diğeri, *İstanbul Ahkâm Defterleri: İstanbul’da Sosyal Hayat 1*. İstanbul: İstanbul Araştırmaları Merkezi, 1997, s. 15); İstanbul Ahkam Defterleri 3/352/1279 (Kal’a ve diğeri, *a.g.e.*, c. II, s. 57).

20 Örneğin bkz. İstanbul Ahkam Defterleri 3/77/298 (Kal’a ve diğeri, *a.g.e.*, c. II, s. 25).

21 Örneğin bkz. İstanbul Ahkam Defterleri 4/80/243 (Kal’a ve diğeri, *a.g.e.*, c. II, s. 87).

22 Örneğin bkz. İstanbul Ahkam Defterleri 1/24/106 (Kal’a ve diğeri, *a.g.e.*, c. I, s. 17).

23 Örneğin bkz. İstanbul Ahkam Defterleri 1/219/986 (Kal’a ve diğeri, *a.g.e.*, c. I, s. 154).

24 Örneğin bkz. İstanbul Ahkam Defterleri 3/362/1304 (Kal’a ve diğeri, *a.g.e.*, c. II, s. 58-59).

Bu müdahalelerin, tek bir merci tarafından hazırlanmış bütüncül bir (nazım) plan çerçevesinde gerçekleşmiyor olması ve hatta söz konusu müdahalelerin her zaman aynı ciddiyetle uygulanmıyor olması,²⁵ şehrin plansız olduğu anlamına gelmez. Günümüzde bile şehrin gelişimi, planları uygulayan mercilerin (görünür) arzularının kimi zaman hayli dışına çıkmakta, yani makro ölçekle mikro ölçek arasında tutarsızlıklar doğmaktadır. Yine de bu gözlem, ortada bir plan olduğu gerçeğini değiştirmez. Yalnızca, şu ya da bu sebeple, plan uygulan(a)mamaktadır. Gerçekte, Osmanlı döneminde de şehrin gelişimi denetim altında tutuluyor, şehir sakinleri arasında oluşan anlaşmazlıklar şeriat temelli içtihat hukuku çerçevesinde²⁶ çözümleniyor ve böylece, ufak ama tutarlı müdahaleler sonucunda şehir, çoğunlukla arzulanan biçimde geliyordu.

B. Tanzimat Sonrası Osmanlı Dönemi

1. İstanbul: İmparatorluğa Yaraşır Bir Başkent

Osmanlı İmparatorluğu’nda şehir planlaması dendiğinde XIX. yüzyıl İstanbul’u özel bir yer tutar. İstanbul’un yenilenmesi ve planlanması adına harcanan çabanın, İmparatorluğun başka hiçbir şehri için harcanmadığını rahatlıkla söyleyebiliriz. XIX. yüzyılda İstanbul’un “planlı” bir şehir olması için yapılan baskılar –daha doğrusu bir dizi itme-çekme güçleri– aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

- Osmanlı siyasi elitinin modernleşme çabaları ve Osmanlı İmparatorluğu’na yaraşır, çağdaş bir başkent oluşturma arzusu;
- İstanbul’da yaşayan Avrupalıların baskıları;
- Demografik ve fiziksel büyüme sonucu oluşan baskılar;
- İdarî ve ticarî kuruluşların işleyiş biçimlerinin değişmesi ve bunların yeni bina tiplerine ihtiyaç duymaları;
- Halkın tüketim ve eğlence alışkanlıklarının değişmesi ve bunlara uygun yeni bina ve mekânlara ihtiyaç duyulması;
- Giderek sıklaşan ve büyük can ve mal kaybına yol açan yangınlar;
- İstanbul’un dünya ticaret sistemine eklemlendirilmesi ve bunun yol açtığı olgu ve olaylar;
- İstanbul’da bir yerel sanayi kurma çabaları.

Böyle kısa bir listenin söz konusu dönemdeki olayların gerçek karmaşıklığı- nı yansıtmak konusunda yetersiz kaldığı açıktır. Ancak bu dönemde meydana

25 Bkz. Tülay Artan, “Architecture as a Theatre of Life: Profile of the Eighteenth Century Bosphorus”, Doktora tezi, Massachusetts Institute of Technology, 1989, s. 164; Eldem, *a.g.e.*, s. 175.

26 Osmanlı hukukunun şeriattan ne derecede etkilendiği, hangi noktalarda şeriattan uzaklaştığı konusunda detaylı bilgi için bkz. Gerber, *a.g.e.*, s. 58-78.

gelen köklü değişikliklerin ne denli çeşitli sebepleri olduğu konusunda bize ipucu vermesi açısından faydalıdır. Aşağıda serimlenecek olayları hep bu itme-çekme dinamikleri bağlamında değerlendirmek, hem daha kolay anlaşılmasını sağlayacak, hem de esas amacımız olan şehir planlarının kent tarihini anlamak açısından kullanımını daha etkili kılacaktır.

a. İlk Planlama Girişimleri: Moltke Planı

İstanbul'da –ve Osmanlı İmparatorluğu'nda– yapılan ilk geniş ölçekli şehir planlama çalışması 1836-1837 yılları arasında Helmuth von Moltke tarafından gerçekleştirilmiştir.²⁷ Bu; Çelik'in "büyük projeler" olarak adlandırdığı,²⁸ İstanbul için yapılmış önemli planlardan ilkidir. Ancak bu tarihten önce –küçük çaplı olsa da– mevzî imar planları yapılmamış değildi. Örneğin Selimiye Kışlası'nın çevresindeki Selimiye Mahallesi böyle bir imar planı sonucunda oluşmuştu. Moltke'nin 1837 yılında tamamladığı haritada, bu bölgenin ızgara biçiminde birbirini dik açılarla kesen bir sokak dokusuna sahip olduğu ve bu yönüyle çevresindeki geleneksel dokudan farklılaştığı görülür.²⁹ Tekeli bu mahalleden bahsederken, III. Selim'in, sokak köşelerinde inşa edilecek binaların sokağın geri kalanını etkileyebilecek "model" binalar olmasını istediğini ifade eder.³⁰ Selimiye Mahallesi'nde bunun ne derece geçerli olduğunu bilmiyoruz, ancak zamanla köşe parsellere verilen önemin İstanbul'da önemli bir tema haline geleceğini, o dönemlerden günümüze kalan görkemli köşe binalara dayanarak söyleyebiliriz. Ergin, Melling'in 1802 yılında Topkapı Sarayı çevresi için hazırladığı mevzî imar planına dayanarak, Selimiye Mahallesi'nin Melling tarafından planlanmış olabileceğini iddia eder.³¹

27 Tekeli, "İcabında Plan", s. 27; Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul*, çev. Selim Deringil, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, 1998, s. 84. Moltke ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Meryem Müzeyyen Fındıklı Doğuoğlu, "XIX. Yüzyıl İstanbul'unda Alman Mimari Etkinliği", Doktora tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2002.

28 Bkz. Çelik, *a.g.e.*, aynı başlıklı bölüm.

29 Moltke'nin haritası ilk kez 1842'de Berlin'de Simon Schropp tarafından 1/25.000 ölçekte basılmıştır. Harita sonra düzeltilerek 1853'te H. Kiepert tarafından 1/100.000 ölçekte basılmıştır. Gül ve Lamb'e göre harita, ayrıca 1849 yılında "askeri okul" (*military school*, muhtemelen Mühendishane-i Hümayun) tarafından basılmıştır (Murat Gül ve Richard Lamb, "Mapping, Regularizing and Modernizing Ottoman Istanbul: Aspects of the Genesis of the 1839 Development Policy", *Urban History*, 2004, c. XXXI, sy. 3, s. 433); ancak İstanbul'a ait haritaların bir kataloğunu veren *İstanbul Haritaları* başlıklı eserde [Cahit Kayra (ed.), *İstanbul Haritaları*, İstanbul: Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, 1990, s. 177-186], 1849 yılında Mühendishane-i Hümayun tarafından basılmış harita bulunmamaktadır. Katalogda, Moltke'nin imzasını taşıyan yegâne harita 1852 tarihli, "Dâr'ül Hilafer'ül Aliyye ve Civarı" başlıklı haritadır (Kayra, *a.g.e.*, s. 110). Kayra'ya göre; haritanın orijinali, Atatürk Kitaplığı'nda bulunmaktadır (Kayra, *a.g.e.*, s. 178).

30 Tekeli, *The Development of...*, s. 31.

31 Osman Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskan Hareketleri*, İstanbul: Bürhaneddin Matbaası, 1938, s. 27. Ayrıca bkz. Osman Ergin, "İstanbul'da Türklerin Beş Asırlık İmar ve İskan Hareketleri", *İstanbul Belediye Mecmuası*, 1944, c. XIV, sy. 163-165, s. 815.

Yukarıda sözünü ettiğimiz Moltke’ye ait ilk plan kayıptır, ancak varlığını 1839 yılında yayımlanan İlmühaber’den anlıyoruz.³² Çelik’in de dediği gibi, “(...) Moltke’nin başlıca amacı, İstanbul yarımadasının ticarî ve idarî işlerinin yürütüldüğü kalbiyle eski Bizans kapıları arasında geniş yollar açarak kesintisiz ve kolay bir ulaşım ağı geliştirmektir.”³³ Ayrıca, sık sık yaşanan yangınları önlemek için konutlar ahşap değil kâgir olarak inşa edilecek, Haliç’in iki yakasındaki sahil temizlenip yeniden düzenlenecekti. Bir diğer önemli husus, “sokak planında düzenlilik”ti; “[s]okak hattı, binaların sınırlarını kesin olarak belirleyecek, sokağa taşmalara izin verilmeyecekti”.³⁴ Tabî bu yol açma işlerinin tarihi eserlerle dolu bir alanda gerçekleştirildiğini unutmamak gerekir. Her ne kadar bu tarihte günümüzde geçerli olan koruma bilinci gelişmediyse de, tarihî (ya da o günün bağlamı içinde “eski”) eserlere ne şekilde müdahale edileceği konusunda Moltke planının birtakım ilkeler getirmiş olması ilginçtir. “Yeni güzergâhların tayininde engel oluşturabilecek çeşme veya diğer kamu binaları uygun yerlere taşınacak (...) Ancak camilere dokunula[mayacaktı]; yollar camilerin korunmasına yönelik olarak düzenleniyordu.”³⁵

Moltke’nin planında değinilen bir diğer konu da İstanbul’un imajıydı. Planın amacı, İstanbul’u “Tanzimat felsefesine uygun bir Avrupa kentine dönüştürmek”ti.³⁶ Esasında, Sadrazam Reşid Paşa, Tanzimat Fermanı’nın ilanından önce bile, İstanbul için geometrik esaslara göre düzenlenmiş geniş yollar üzerinde muntazam sıralar halinde duran kâgir binalardan oluşan bir kentsel imajı uygun görüyordu.³⁷ Kendi hayalleri doğrultusunda yapılan bu planın, Mustafa Reşid Paşanın uygun gördüğü kentsel imajı yaratmaya çalışıyor olması hiç de şaşırtıcı değildir.

Moltke’nin İstanbul’un planlanmasında oynadığı önemli role dair iddialar son zamanlarda eleştiri konusu olmuştur. Murat Gül ve Richard Lamb’e göre, Ergin ve Çelik gibi araştırmacılar, “(...) bazı küçük ancak önemli detayları –örneğin

32 Ergin, bu belgenin Moltke planının bir özeti olduğunu iddia eder (Osman Nuri Ergin, *Meccelli-i Umûr-ı Belediye*, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, 1995, c. II, s. 1340-1343 [Bu eser ilk olarak 1922 yılında Matbaa-i Osmaniyye tarafından Eski Türkçe harflerle beş cilt olarak basılmıştır; bu çalışmadaki referanslarda 1995 baskısı esas alınmıştır]; Ergin, *İstanbul’da İmar...*, s. 28-30). Ancak son zamanlarda Mustafa Cezar (*Osmanlı Başkenti İstanbul*, İstanbul: Erol Kerim Aksoy Kültür, Eğitim, Spor ve Sağlık Vakfı, 2002, s. 325) ve Gül ve Lamb, (a.g.m., s. 434-436) gibi yazarlar, bu iddianın geçerliliğini sorgulamaya başlamıştır (bu konuya aşağıda daha detaylı biçimde değineceğiz). Cezar’a göre bu belgenin yazarı, o sırada Ebniye-i Hassa Müdürü olan Abdülhalim Efendi olabilir (a.g.e., s. 325).

33 Çelik, a.g.e., s. 84. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Ergin, *İstanbul’da İmar...*, s. 28-30 ve ayrıca bkz. a.m.f., a.g.e., Üçüncü Bölüm.

34 Çelik, a.g.e., s. 85.

35 Aynı yer.

36 Çelik, a.g.e., s. 86.

37 Tekeli, *The Development of...*, s. 23. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Cavit Baysun, “Mustafa Reşit Paşanın Siyasi Yazıları”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, c. XI, sy. 15, s. 121-127.

[belgelerin] tarihlerindeki tutarsızlıklar– gözden kaçırdıkları” için, von Moltke planı ile İlmühaber arasında abartılı paralellikler kurmuşlardır.³⁸ Gül ve Lamb, Moltke'nin çalışmalarıyla daha sonra Osmanlı yönetimi tarafından uygulamaya koyulan planlama faaliyetleri arasında ilişki bulunmadığını iddia ederler.³⁹

Yukarıdaki paragraflardan da anlaşılabilceği üzere, Moltke'nin planının ardından şehrin planlanmasına dair en önemli girişim İlmühaber'in yayımlanması olmuştur. Bu belge gereğince mahallelerde yollar “kevâid-i hendese”ye (geometri kurallarına) göre düzenlenecek; yollar arasında bir hiyerarşi bulunacak; uygulamalar bir “resm”e (plan) göre yapılacak; ekonomik gücü olanlar kâgir binalar yapacak; ahşap bina yapılırsa da komşu ile arasında muhakkak kâgir duvar olacaktı.⁴⁰

İlmühaber, uygulamaya koyulmak üzere Ebniye-i Hassa Müdürlüğü'ne, İhtisab Nezareti'ne ve Bâb-ı Hazret-i Seraskeriye'ye gönderilmiştir.⁴¹ Buna rağmen Tekeli, İlmühaber'deki esasların hemen hemen hiç uygulamaya koyulmadığını belirtir.⁴² Çelik ise kitabında İlmühaber'e yer dahi vermez. Yine de bu belge, 1848 senesinde çıkarılacak Ebniye Nizamnamesi ve Ebniye Beyannamesi'ne esas teşkil edeceğinden, önemlidir.⁴³ Dikkat edilmesi gereken bir diğer nokta da, söz konusu belgenin uygulanmak üzere gönderildiği kurumlardır. Bu kurumların merkezî yönetimin birer parçası olması, İstanbul'un planlanması sorununa –Osmanlı'da bu dönemde girilmiş merkezileşme çabalarına uygun olarak– devletin en üst kademelerinde çözüm arandığını gösteriyor. Zaten Moltke planının da Mustafa Reşid Paşanın çabalarıyla yaptırılmış olması, hem yukarıda belirtilen gözlemi hem de İstanbul'un imajı meselesinin sadece kentin değil merkezî yönetimin de sorunu olduğu düşüncesini kuvvetlendiriyor.

Ebniye Nizamnamesi, İlmühaber'in benzeri maddeler içeriyordu. Bunlara ek olarak ise bina yüksekliklerine sınırlamalar getiriyordu. Nizamnameye göre ahşap binalar 22 zirayı (15,00 m.), kâgir binalar 30 zirayı (22,50 m.) geçmeyecekti.⁴⁴ Aynı yıl çıkarılan Ebniye Beyannamesi ile bu yükseklikler 18 (13,65 m.) ve 22 ziraya (16,70 m.) indirilmiş,⁴⁵ bir sene sonra Ebniye Nizamname-

38 Gül ve Lamb, a.g.m., s. 420-436.

39 Gül ve Lamb, a.g.m., s. 434-436.

40 Tekeli, “İcabında Plan”, s. 27. Ayrıca bkz. Mustafa Cezar, *Osmanlı Başkenti İstanbul*, s. 325; Gül ve Lamb, a.g.m., s. 427-428.

41 Tekeli, “İcabında Plan”, s. 24.

42 Tekeli, “İcabında Plan”, s. 27; Tekeli, *The Development of...*, s. 31.

43 Bu dönemde çıkartılan nizamname ve beyannamelerle ilgili detaylı bilgi için bkz. Gül Güleriyüz Selman, “Urban Development Laws and Their Impact on the Ottoman Cities in the Second Half of the Nineteenth Century”, Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, 1982. Ebniye Nizamnamesi ve Ebniye Beyannamesi'nin tam metinleri için bkz. Denel, *a.g.e.*, s. xxxiv-xlv.

44 Tekeli, *The Development of...*, s. 25; Denel, *a.g.e.*, s. 57.

45 Denel, *a.g.e.*, s. 57.

si’nde yapılan değişiklikle de 14 (10,61 m.) ve 20 ziraya (15,16 m.) kadar düşürülmüştür.⁴⁶

Bu gelişmeleri, Tanzimat Fermanı öncesindeki yükseklik sınırlamalarıyla karşılaştırınca ilginç bir gözlem ortaya çıkar. Daha önceleri kısıtlama kriteri dinî inanışken, şimdi bu kısıtlama Tanzimat Fermanı’nın getirdiği *eşitlik* kavramı doğrultusunda ortadan kaldırılmış, bunun yerine ahşap bina inşa etmekte ısrar edenlere kısıtlama getirilmiştir. Bu dönemde –kısmen de ekonomik sebeplerle– gayrimüslimlerin Müslümanlara kıyasla daha çok kâgir bina inşa etme eğiliminde oldukları göz önünde bulundurulursa, daha önceki kısıtlamaların tamamıyla tersine döndüğü söylenebilir.⁴⁷

Hem Ebniye Beyannamesi’nde hem de iki nizamnamede, boş arazilerin ve tarım alanlarının imara açılması padişahın iradesine bağlanmıştır. Bu, İstanbul’un gelişimini hâlâ merkezi kontrol altında tutma çabası olarak okunabileceği gibi, spekülasyonu frenleyici bir önlem olarak da algılanabilir. Bu dönemde toprak ve gayrimenkul spekülasyonunun artışı, Tekeli, 1849 tarihli Ebniye Nizamnamesi’nin, yükseklik sınırlarının bir-iki arşın aşılmasına izin vermesine dayandırarak açıklamaktadır.⁴⁸

Bu dönemde meydana gelen ve İstanbul’u etkileyecek bir diğer gelişme de, Osmanlı’da devlet eliyle girişilen sanayileşme çabasıdır. Başta, 1838 senesinde İngiltere, ardından da sırasıyla diğer Avrupa devletleriyle imzalanan ticaret anlaşmaları sonucunda İmparatorluğun geleneksel el sanatları, piyasaya akan ucuz ve kaliteli sanayi ürünleri karşısında yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kaldı. Yerel üretimi canlandırmak adına Osmanlılar, 1840’lı yıllarda birtakım sanayi kalkınma projelerine giriştiler.⁴⁹ Bunların hemen hepsi İstanbul çevresinde yer alıyordu. Bu dönemde Zeytinburnu, Bakırköy ve Küçük Çekmece sanayi alanları olarak belirlendi. Kısıtlı da olsa, bu bölgelerde inşa edilen sanayi tesislerinin ve fabrikaların İstanbul’un fiziksel yapısı üzerinde etkileri oldu. Bu fabrikalar –çoğu zaman ezici olan– kendi kütlelerinin yarattığı etki dışında, hammadde temini ve bitmiş ürünlerin taşınması için gerekli taşıma ağı, etraflarındaki mahallelerin sosyal yapısını değiştirmeleri ve İstanbul’da uzun yıllar sanayinin nereye yerleşeceğini belirlemeleri açısından, şehrin fiziksel yapısında kalıcı izler bıraktılar.

46 Tekeli, *The Development of...*, s. 25, Denel, *a.g.e.*, s. 57-58.

47 Mehmet Bengü Uluengin, “Preservation Under the Crescent and Star: Using New Sources for Examining the Historic Development of the Balat District and Its Meanings for Historic Preservation”, Doktora tezi, Teksas Üniversitesi, 2004, s. 42.

48 Tekeli, *The Development of...*, s. 25. 1849 tarihli Ebniye Nizamnamesi’nin tam metni için bkz. Denel, *a.g.e.*, s. xlvi-li.

49 Rifat Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1988, s. 48-54.

b. Aksaray Yangını ve Storari Planı

Yürürlüğe giren nizamnamelerin ilk büyük ölçekli uygulamaları 1856'da, en az 650 binayı⁵⁰ kül eden büyük Aksaray Yangınının ardından yapıldı.⁵¹ Bu, İstanbul'un planlanması açısından yeni bir dönemi başlattığı için önemlidir. Tekeli'nin de dediği gibi, bu dönemde "kent gelişmesi, büyük yangın alanları ve yeniden yerleşmeye açılacak alanlar için yapılan mevzii imar planlar[ı] ve ebniye nizamnamelerinin uygulanmasıyla yönlendirilmeye çalışılmıştır".⁵² Yani planlama çalışmaları genellikle bütüncül bir yaklaşım olmadan yapılmıştır.

Aksaray yangınından sonra "(...) İstanbul'un tarihinde ilk kez, yangın yerinin sistematik bir haritası çıkarıldı ve alternatif bir kent tasarımı projesi hazırlanarak uygulamaya konuldu".⁵³ Proje için İtalyan bir mühendis olan Luigi Storari seçildi.⁵⁴ Storari, bölge için çıkan irade-i seniyye uyarınca "yeni düzene göre (heyet-i cedide) geniş ve düz caddeler"⁵⁵ tasarladı. Tasarımın en dikkat çekici yönü, mahalle ortasındaki önemli bir kavşakta, yapı bloklarının kenarları pahlanarak küçük bir meydanlık oluşturulmasıydı. Bu, Batı şehirlerinde görülen meydanlarla boy ölçüşebilecek büyüklükte olmasa da, İstanbul'un dokusunun değişimi açısından önemli bir adım teşkil eder.

Yangın sonrası planlama çalışmalarının yapılabilmesi açısından 1855 yılında çıkarılan İstimlak Kanunu kritik önem taşır. Kentin planlanabilmesi için özel mülkiyetteki toprağın kamu mülkiyetine geçirilebilmesine yönelik etkin bir yöntem bulunması gerektiği, bilinen bir gerçektir. İstimlaklerin uzlaşmacı bir politikayla gerçekleştirilemeyeceği de biliniyordu.⁵⁶ Bu bakımdan, çıkarılan İstimlak Kanunu plancıların yangın sonrası yol genişletmek için kullanacaklarını "malzeme"yi temin etmiş oldu.

Yangın sonrası planlama çalışmalarıyla ilgili iki önemli kaynak, Pinon'un kaleme aldığı "The Parcelled City" ve Yerasimos ile Pinon'un birlikte kaleme aldıkları "Relevés Après Incendie et Plans d'Assurances"dır. Aralarında pek çok paralellik bulunan bu makalelerden ilkinde Pinon, XIX. yüzyılın ikinci yarısının-

50 Çelik'in de ifade ettiği gibi, Başbakanlık Arşivi BBA, İrade, Dahiliye, 20937 numaralı belgeye göre yanan bina sayısı 666'dır. Ergin, *Mecelle'de* bu sayıyı 748 olarak belirtmiştir (Tekeli de, 1994 tarihli kitabında bu sayıyı verir). Daha detaylı bilgi için bkz. Çelik, *a.g.e.*, s. 45, dipnot 27.

51 Çelik, *a.g.e.*, 45; Tekeli, *The Development of...*, s. 32.

52 Tekeli, "İcabında Plan", s. 27. Bu yıllarda yangınlar tarafından tahrip edilen bölgelerin haritası için bkz. Kayra, *a.g.e.* s. 155-156.

53 Çelik, *a.g.e.*, s. 45. Söz konusu belgeler için bkz. Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi, no. E9433.

54 Pierre Pinon, "The Parcelled City: Istanbul in the Nineteenth Century", Attilio Petruccioli (ed.), *Rethinking XIXth Century City*, Cambridge, Massachusetts: The Aga Khan Program for Islamic Architecture, 1998, s. 54. Storari ile ilgili detaylı bilgi için bkz. Stefanos Yerasimos, "Quelques Elements sur l'Ingenieur Luigi Storari", *Architettura e Architetti Italiani ad Istanbul tra il XIX e il XX Secolo*, İstanbul: Istituto Italiano di Cultura di İstanbul, 1997.

55 Çelik, *a.g.e.*, s. 45. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. *Journal de Constantinople*, 3 Ocak 1856.

56 Tekeli, *The Development of...*, s. 22.

da İstanbul’un yangın sonrası ve yeni imara açılan alanlarında yapılan planlama çalışmalarının –ki kendisi bunu “parselleme” olarak niteler– genel özelliklerini inceler ve bunları kısaca Avrupa’nın diğer kentlerinde yapılan çalışmalarla karşılaştırır. Kendi deyimiyle amaç, İstanbul’un bir “parselasyon atlası”nın oluşturulmasıdır.⁵⁷ Bunu gerçekleştirmek için en güvenilir kaynağın İstanbul Belediyesi Arşivi’ndeki haritalar olduğunu belirtir. “Morfolojik kriterler” bazında araştırma yapmak içinse sigorta şirketleri tarafından yaptırılan detaylı haritaların⁵⁸ kullanılmasını önerir. Makalesine kaynak olan parselasyon çalışmalarının bir listesini sunduktan sonra, bu dönemde yürürlükte olan nizamnameleri inceler ve yapılan parselasyon çalışmalarının ortak noktalarını serimler.

Pinon, bu yeni “otoriter” planlama anlayışının, sokakların nasıl tasarlanacağına dair oldukça açık kriterler belirlemekle birlikte, yeni parsellerin –büyüklüklerinin orijinal parsel oranlı olması haricinde– ne şekilde oluşturulacağı konusunda yeterince açık olmadığını belirtir.⁵⁹ İncelediği parselasyon planlarının içinde yalnızca Salmatomruk’un parselasyon haritasında⁶⁰ parsellerin belirli olduğunu, diğerlerinde yalnızca yolların çizilmiş olduğunu söyler ve buna dayanarak, yeni parsellerin ne büyüklükte olacağını, planlama otoritesi ile parsel sahipleri arasında pazarlık sonucunda belirlenmiş olabileceğini öne sürer.

Pinon’un makalesinde ayrıca yapılan parselasyon çalışmalarının biçimsel özelliklerine dair oldukça zengin bilgiler bulunmaktadır.⁶¹ Pinon’un 1863 tarihli Stolpe haritasına⁶² dayanarak yaptığı ilginç bir gözlem de, XIX. yüzyılda parselasyonu gerçekleştirilen mahallelerin genellikle azınlıkların oturdukları mahalleler olduğudur.⁶³ Böyle bir gözlemin, yeni araştırmalara ilham kaynağı olacağı muhakkaktır; ancak bu gözlem Pinon’un kullandığı kaynakların sınırlılığı göz önünde bulundurularak ciddi bir “sağlama” işlemine tabi tutulmalıdır.⁶⁴

57 Pinon, a.g.m., s. 48.

58 Pinon; bunlara örnek olarak, 1904 ile 1906 seneleri arasında tarihi yarımada, Pera-Galata ve Kadıköy’ün toplam 55 haritasını yapan Charles Edward Goad’un haritalarını ve 1922 ilâ 1943 arasında İstanbul’un çeşitli bölgelerine ait yüzlerce harita çizmiş olan Jacques Pervititch haritalarını verir (s. 49). Bu haritalar için bkz. Jacques Pervititch, *Jacques Pervititch Sigorta Haritalarında İstanbul*, İstanbul: Tarih Vakfı, 2000.

59 Pinon, a.g.m., s. 56.

60 Söz konusu harita için bkz. Kayra, a.g.e., s. 111.

61 Pinon, a.g.m., s. 57-59.

62 Bkz. Karya, a.g.e., s. 116-117.

63 Pinon, a.g.m., s. 60.

64 Pinon’un gözlemini dayandığı Stolpe haritasının bir özelliği, mahallelerin etnik/dinsel yapısını göstermesidir. Ancak bu verilerin güvenilirliği tartışılır. Kaldı ki Stolpe haritası –çizildiği dönem için– mahallelerin etnik/dinsel yapısını gerçekçi biçimde yansıtabilse bile, bu yapının yüzyıllar boyu sabit kaldığını düşünmek yanlış olur. Gerçekte, mahallelerin etnik/dinsel yapısı sürekli devinin halindeydi ve mahalleler eskiden düşünüldükleri ölçüde homojen değil, çok daha heterojen bir yapıya sahipti (bu konuda detaylı bilgi için bkz. Cem Behar, *A Neighborhood in Ottoman Istanbul: Fruit Vendors and Civil Servants in the Kasap İlyas Mahalle*, Albany: State University of New York Press, 2003, sy. 4; Uluengin, a.g.t., s. 175-182).

Pinon ve Yerasimos'un birlikte kaleme aldıkları "Relevés Après Incendie et Plans d'Assurances" başlıklı makale de Pinon tek başına kaleme aldığı makaleye benzer.⁶⁵ Yine İstanbul Büyükşehir Belediyesi Arşivi'ndeki parselasyon haritalarından ve sigorta şirketi haritalarından faydalanarak İstanbul'un kentsel dokusunda yangın sonrası meydana gelen değişiklikleri takip edip, bir "parselasyon tipolojisi" çıkarma denemesi yaparlar.⁶⁶ Bu bağlamda Salmatomruk (1856), Sakızağacı (1857), Kumkapı (1865), Balat (1866) ve HocaPaşadaki (1866-1887) parselasyon çalışmalarını incelerler.

Bu dönemde meydana gelen yangınlar ve yangınların önlenmesi için çıkarılan nizamnameler hakkında geniş bilgi, yukarıda adı geçen kaynaklar dışında, Ergin'in *Mecelle'sinde* bulunur.⁶⁷

1863, Osmanlı İmparatorluğu'nun şehir planlama tarihi adına kayda değer bir tarihtir. Bu yıl çıkarılan Turuk ve Ebniye Nizamnamesi içeriği bakımından çok dikkat çekici olmasa da, nizamnamenin sadece İstanbul'da değil İmparatorluğun tüm şehirlerinde uygulanacak olması, ayrıca imar hareketlerinin bundan böyle daima bir plana dayandırılması şartını getirmesi sebebiyle çok önemlidir. Çelik'in dediği gibi, "(...) herhangi bir özel şahıs veya şirket boş bir alanda yeni bir inşaata başlayacağı zaman, hükümetin onayına sunacağı proje 'menfaat-ı umumiye' açısından değerlendirilecekti".⁶⁸ Böylece, İstanbul'da yapılan planlama çalışmaları, en azından teoride, diğer şehirlere de uzatılmış, şehir planlamasının sadece başkentin "hakkı" olan bir olgu değil, şehirleşmenin bir gereği olduğu görüşü benimsenmiş, ayrıca planlama çalışmalarının hukukî dayanağı olan *umumî yarar* kavramı getirilmiştir. Nizamname, ayrıca ilk kez kentsel altyapıdan bahsettiği için de ilgi çekicidir.⁶⁹

Tekeli'ye göre, bu nizamnamenin getirdiği yenilikler arasında sokak genişliklerinin hiyerarşik bir sıralama içinde en az 15, 12, 10 ve 8 zira olması (çıkılmaz sokaklar için 6 zira genişliğe izin veriliyordu), mevcut yolların bu genişliklere çıkarılması ve eğri yolların düzeltilmesi gereği bulunuyordu.⁷⁰ Nizamname ayrıca sokak tabelalarını ve kapı numaralarını mecburi hale getiriyordu.⁷¹

Turuk ve Ebniye Nizamnamesi kapsamında, *menfaat-ı umumiye* kavramı kendisini istimlak söz konusu olduğunda da gösteriyordu. Çelik'in de dediği gibi, "istimlak kurallarının yeniden belirlenmesi amacıyla önerilen değişiklikler,

65 Pierre Pinon ve Stefanos Yerasimos, "Relevés Après Incendie et Plans d'Assurances: Les Pré-curseurs du Cadastre Stambolioute", Attilio Petruccioli (ed.), *Environmental Design: Journal for the Islamic Environmental Design Research Centre*, 1993, sy. 13-14, s. 112-129.

66 Bkz. "Essai de Typologie de Lotissements" başlıklı bölüm, s. 123-126.

67 Bkz. "İstanbul Yangınları ve İtfâiye Teşkilâtı" başlıklı bölüm (c. II, s. 1077-1097; c. III, s. 1119-1239).

68 Çelik, *a.g.e.*, s. 43. Bu Nizamname'nin tam metni için bkz. Denel, *a.g.e.*, s. lii-lxiv.

69 Tekeli, "İcabında Plan", s. 27.

70 Tekeli, *The Development of...*, s. 26.

71 Aynı yer.

1840’lardan sonra Avrupa’da yaşananlarla uygunluk içindedir”.⁷² Bu kurallar kapsamında, “sokak genişletilmesi için istimlak gerektiğinde, sokağın iki yanından da eşit oranda ev yıkılması öngürülüyor, mal sahiplerine temyiz hakkı tanınmıyor, hatta mülklerinin çalışmalarını gerektirdiği parçasını bağışlamaları bekleniyordu”.⁷³ Planlama çalışmalarının sonunda mal sahiplerine eski mülklerinin değerine karşılık gelen hisseler verilecekti.⁷⁴ Pinon’un eleştirdiği, istimlak konusundaki kriter yoksunluğu, kendisini muhtemelen bu aşamada göstermekteydi.

c. Hocapaşa Yangını ve Islahat-ı Turuk Komisyonu

Turuk ve Ebniye Nizamnamesi, çıkarıldıktan hemen iki yıl sonra⁷⁵ büyük bir alanda uygulanma imkânı buldu. *Harik-i kebîr* (Büyük Yangın) olarak da anılan Hocapaşa Yangını, İstanbul’u “bahirden bahire” (denizden denize, yani Haliç’ten Marmara Denizi’ne) yakan, şehrin tarihinde gördüğü en büyük yangındı.⁷⁶ Yangının büyüklüğü ve İstanbul’un prestijli bir bölgesinde⁷⁷ meydana gelmesi, hükümeti temelden sarstı. Bir çözüm bulunması için harekete geçildi. Çelik’in de dediği gibi, “Bu çözüm devrim yapacak bir alternatif değil, Mustafa Reşid Paşanın 1836’da koyduğu temel çerçevenin ısrarla uygulanmasından ibaretti”.⁷⁸ Sorun kısaca iki başlık altında özetleniyordu: Binaların inşa olunacakları malzeme ve sokakların durumu.

Söz konusu sorunları çözmek için, “(...) daha sonra 1882 Kanununda yer alacak olan ‘tarla’ kuralına benzer bir uygulama getiriliyor ve on veya daha fazla hanenin yandığı durumlarda yeniden parsellenme zorunlu kılınıyordu”.⁷⁹ Pinon’un da önerdiği üzere, “Bu uygulama hane sahiplerinin yangın öncesi durumlarına göre mağduriyetleri demektir”.⁸⁰ Bu konudaki ihtilaflara çözüm bulmak için Islahat-ı Turuk Komisyonu (buradan sonra ITK olarak anılacaktır) kuruldu ve 1869 senesine kadar verimli bir şekilde çalıştı.⁸¹

72 Çelik, *a.g.e.*, s. 43.

73 Aynı yer.

74 *A.g.e.*, s. 44.

75 Tekeli’ye göre yangın, Turuk ve Ebniye Nizamnamesi’nin bir yıl sonrasında, yani 1864 yılında çıkmıştır.

76 Çelik, *a.g.e.*, s. 44-45; yangında yanan bölgenin sınırlarını görmek için bkz. *a.g.e.*, s. 47, şekil 27.

77 İleride, 1875 yılında yayımlanacak nizamnamelerin de açık edeceği gibi, tarihi İstanbul Yarımadası’nın en prestijli kısmı, Unkapanı-Aksaray aksının doğusunda kalan kısmıydı. Adı geçen nizamnamelere göre bu bölgede ancak kâgir inşaata izin verilecekti (Tekeli, *The Development of...*, s. 28). Haliç’in kuzeyinde yalnız kâgir inşaata izin verilen bölge Galata, Azapkapı ile Ortaköy arasındaki kıyı hattı ve Cadde-i Kebir boyu ile Şişli’yi içeriyordu. Bunun haricinde kalan bölgelerde, yangına karşı önlemler alındığı taktirde, ahşap bina inşa edilebilecekti (Tekeli, *The Development of...*, s. 28).

78 Çelik, *a.g.e.*, s. 47.

79 Aynı yer. Söz konusu zorunluluğun getirildiği irade için bkz. Başbakanlık Arşivi, İrade, Meclis-i Vala, no. 24667.

80 Çelik, *a.g.e.*, s. 47. Ayrıca bkz. Pinon, *a.g.m.*, s. 56-59.

81 Çelik, *a.g.e.*, s. 47; ayrıca bkz. Ergin, *İstanbul’da İmar...*, s. 41; Ergin, *Mecelle*, c. II, s. 937-962.

ITK görünürde yangında yanan bölgelerin planlanmasını üstlenecek bir kurumdu, ancak kuruma diğer -yanmamış- bölgelerde de yetki tanınıyordu. Böylece ITK, kentteki çağdaş planlama çalışmalarına önderlik edecek bir kurum olarak ön plana çıkıyordu. Zaten ITK'nın icraatleriyle ilgili yayımladığı üçüncü rapor olan 1869 tarihli raporda, daha önceki raporların aksine, Hocaapaşa Yangını'nın sözü dahi edilmiyor, ileriye yönelik projelerden bahsediliyordu.⁸²

1866 ve 1868 tarihli raporlardan (ITK'nın yayımladığı ilk iki rapor) anlaşılıyor üzere, Komisyon kısa sürede hedeflediği projeleri tamamlamıştı.⁸³ Divanyolu ana arter olmak üzere pek çok cadde açılmış, yollar parke taşı döşenmiş,⁸⁴ yolların altına kanalizasyon boruları döşenmişti.⁸⁵ Bunlara ek olarak, yeni yapılan binaların kâgir olarak inşa edilmesi için elden gelen her şey yapılıyordu. Bu alanda da ITK bir yenilik getirmiş, günümüzde sıkça kullanılan "teşvik"lere başvurmuştu. Bu bağlamda ITK, tuğla ve çimentodan alınan vergileri kaldırmış ve kendi kurduğu tuğla fabrikasından ucuz tuğla satışına başlamıştı.⁸⁶

Çelik'in de dediği gibi "ITK'nın tamamladığı projelerin boyutları XVI. yüzyıldan beri imparatorluk tarihinde görülmemiş çaptaydı".⁸⁷ 1870'lere gelindiğinde, ITK'nın tarihi yarımadaadaki izlerini görmemek mümkün değildi. Bu izlerin bir kısmı da, ister istemez, tarihî eserler üzerinde gözleniyordu. ITK bu yıllarda, Haussmann'ın yaygınlaştırdığı, anıtların etrafının açılması fikrini benimsemişti.⁸⁸ Ayrıca genişliğinin 19 metre olması öngörülen Divanyolu'nun "iki tarafında geniş çaplı yıkım çalışmaları gerekmektedir. Ancak İstanbul'un en eski ana arteri boyunca yer alan anıtların çokluğu, bu çalışmayı zorlaştırıyordu".⁸⁹ ITK, genellikle anıtların korunmasından yana olsa da, yeri değiştirilebilecek olanların yerini değiştiriyor, zaman zaman da külliyelerin bir kısmını kesiyordu.⁹⁰ Bu anıtlar arasında Çemberlitaş Hamamı da bulunuyordu. Çelik'in de dediği gibi, hamam, "kesilmiş kubbesiyle ITK'nın Divanyolu'ndaki faaliyetlerinin işareti olarak günümüze kadar gelmiştir".⁹¹

Daha planlı ve modern biçimde gelişmesine rağmen, Pera da bir *harik-i kebîrin* kurbanı oldu. 1870 yılında Cadde-i Kebir'in batısına doğru yayılarak Tarlaabaşı, Taksim ve Galatasaray semtlerini kısmen tahrip eden yangının ar-

82 Çelik, *a.g.e.*, s. 52.

83 Bu raporlarla ilgili detaylı bilgi için bkz. Çelik, *a.g.e.*, 48-51. Raporların özeti için bkz. Pinon, *a.g.m.*, s. 56-57.

84 Çelik, *a.g.e.*, s. 48; Tekeli, *The Development of...*, s. 34.

85 Çelik, *a.g.e.*, s. 49.

86 Aynı yer; Tekeli, *The Development of...*, s. 34.

87 Çelik, *a.g.e.*, s. 48.

88 Çelik, *a.g.e.*, s. 49.

89 Çelik, *a.g.e.*, s. 50.

90 Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Çelik, *a.g.e.*, s. 50-51.

91 Çelik, *a.g.e.*, s. 50.

dından, Hocapaşa Yangını sonrası girilen planlama çalışmalarının benzerlerine girildi.⁹² Bu plan, gerçekleştirilmemiş olmasına rağmen, “arzulanan prototip kent imajını açıkça göstermesi bakımından başkentin tasarım tarihinde önemli bir aşama oldu”.⁹³ Plan, Galatasaray’daki İngiliz Konsolosluğu’nun, Cadde-i Kebir’e paralel giden geniş bir caddeyle Taksim’e bağlanmasını, yangın bölgesini çapraz yönde kat eden yolların ortada bulunan geniş bir meydana kesişmesini ve tali yolların genişletilmesini öngörüyordu.⁹⁴ Proje; planın yangın öncesi sokak alanı olan 83.220 metrekareyi 143.070 metrekareye çıkarması, bölge topoğrafyasına duyarlı olması, semt sakinlerinin şiddetli itirazları ve projenin çok pahalıya mal olacağından kurtulması gibi sebeplerle rafa kaldırıldı.⁹⁵

ç. Altıncı Belediye Dairesi

Tekeli’nin de dediği gibi, XIX. yüzyılın ortalarına kadar olan gelişmelere bakıldığında Osmanlı yönetiminin İstanbul’un sorunlarına merkezden çözüm üretme eğiliminde olduğu gözlenir.⁹⁶ Bu eğilim 1855 senesinde Şehremanet’in kurulmasıyla değişecek, bu tarihten sonra şehrin planlanması için –kısmen de olsa– yerel seviyede çözümler aranacaktır.⁹⁷ Ancak görünüşte yerel bir kurum olan Şehremanet’in yine de bağımsız bir bütçesi yoktu. Çalışması için gerekli maddî kaynaklar hükümetin bütçesinden çıkıyordu.⁹⁸ Dolayısıyla merkezî yönetimin şehir yönetimindeki söz hakkı gerçekte azalmamıştı.⁹⁹ Şehremanet kurumunun beklentileri yerine getirememesi sebebiyle, yine 1855 yılında İntizam-ı Şehir Komisyonu kuruldu.¹⁰⁰ Komisyon’un hazırladığı raporda, diğer konular arasında, İstanbul’un 14 belediye dairesine bölünmesi de öneriliyordu.¹⁰¹ Olumlu karşılanan raporun uygulamaya geçirilmesi için 1857 yılında bir Nizamname-i Umumî yayınlandı ve İstanbul’da 14 belediye dairesi oluşturuldu.¹⁰²

92 Çelik, *a.g.e.*, s. 53, Tekeli, *The Development of...*, s. 37.

93 Çelik, *a.g.e.*, s. 45.

94 Çelik, *a.g.e.*, s. 53-55; Tekeli, *The Development of...*, s. 37.

95 Çelik, *a.g.e.*, s. 54.

96 Tekeli, *The Development of...*, s. 15.

97 Ergin, *İstanbul’da İmar...*, s. 35; Tekeli, *The Development of...*, s. 15. Çelik bu kurumun Fransız “*préfecture de la ville*” kurumundan etkilendiğini belirtir (Çelik, *a.g.e.*, s. 37).

98 Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Rosenthal, Steven, *The Politics of Dependency, Urban Reform in Istanbul*, Westport, Connecticut: Greenwood Press, 1980, s. 37. Ayrıca bkz. Rosenthal, Steven, “Foreigners and Municipal Reform in Istanbul: 1855-1865”, *International Journal of Middle East Studies*, 1980, c. XI, sy. 2, s. 227-245.

99 Tekeli, *The Development of...*, s. 15.

100 Çelik, *a.g.e.*, s. 37. Tekeli’ye göre; Komisyon, 1856 yılında kurulmuştur (*The Development of...*, s. 16).

101 Söz konusu daireler: Ayasofya, Aksaray, Fatih, Eyüp, Kasımpaşa, [Galata-Pera-Tophane], Beşiktaş, Emirgan, Büyükdere, Beykoz, Beylerbeyi, Üsküdar, Kadıköy ve Adalar’dır (Tekeli, *The Development of...*, s. 16. Tekeli listesinde Galata-Pera-Tophane’yi içeren daire eksiktir).

102 Bu belediye dairelerinin bir kısmını gösteren harita için bkz. Çelik, *a.g.e.*, s. 29, şekil 20.

Bunların içinden, Galata, Pera ve Tophane'yi içeren Altıncı Daire'nin özel bir konumu olduğu baştan beri belliydi: Yalnızca Altıncı Daire doğrudan Sadaret'in altında görev yapacaktı; diğer daireler Şehremanet'e bağlıydı.¹⁰³ Altıncı Daire, ayrıca, belediye uygulamaları açısından bir pilot bölge seçilmişti; tüm yenilikler ilk kez bu dairede uygulanıyordu. 1857 yılında *Takvim-i Vekayi*'de yayımlandığı üzere, bunun sebebi şu şekilde açıklanmıştır: "Altıncı Daire'de birçok değerli emlak ve bina bulunduğu ve ayrıca bu bölgede ikamet edenler bu gibi düzenlemeleri başka memleketlerde görmüş olup, kıymetini bildiklerinden, ıslahat programı önce Altıncı Daire'de uygulanacaktır."¹⁰⁴

"Altıncı Daire'nin giriştiği ilk iş bölgede kadastro çalışması yapmak oldu; Osmanlı başkentinde ilk kez böyle bir çalışma gerçekleştiriyordu."¹⁰⁵ Kadastro haritasının amacı, tabii ki vergi toplama işini kolaylaştırmaktı. Bu altyapı çalışmasına rağmen, Tekeli'den, verginin düzgün biçimde toplanamadığını öğreniyoruz.¹⁰⁶ Toplanamayan vergiden dolayı artan bütçe açığı borçlanma yoluyla kapatıldı; bunun üzerine bir de yolsuzluk söylentileri çıkınca Bâb-ı Âlî Altıncı Daire yönetimini değiştirdi ve başa Server Paşayı getirdi.¹⁰⁷ Tıpkı Mustafa Reşid Paşa gibi, Server Paşa da şehrin planlanması açısından önemli bir isim olarak karşımıza çıkacaktır.

Fiili icraat olarak Altıncı Daire, hemen Beyoğlu ve Pera'da yolların genişletilmesi, sokak aydınlatılması ve çöp toplama işlerine girişti.¹⁰⁸ 1870 Pera yangınından sonra kâğıt bina zorunlu hale getirildi. Ayrıca (aşağıda daha detaylı biçimde inceleyeceğimiz gibi) iki park düzenlendi.¹⁰⁹ Bunun dışında, "Yeni yönetim (...) iki hastahanelerin ve belediye sarayının yapımını üstlendi. Eskiden hastahaneler İslâmi hayırseverlik geleneği uyarınca vakıflar tarafından kurulur ve işletilirdi. Bu nedenle bu belediye projesi, giderek geleneksel kurumların Avrupalı kurumlarla değiştirilmesi sürecinin başlangıcı olarak görülebilir."¹¹⁰

Altıncı Daire'nin gerçekleştirdiği en önemli projelerden birisi de Galata surlarının yıkılması oldu.¹¹¹ Çelik'in de dediği gibi, "1863 tarihli bir iradede surların yararsız ve engelleyici konumu üzerinde duruluyor, yıkılmaları emrediliyor ve yıkım sırasında elde edilen malzemenin ve arsaların mezar yoluyla satılarak belediyelere hatırı sayılır bir gelir getireceği savunuluyordu."¹¹² Tekeli, bu sıra-

103 Tekeli, *The Development of...*, s. 16.

104 Ergin, *Mecelle*, c. II, s. 1314.

105 Çelik, *a.g.e.*, s. 39; ayrıca bkz. Ergin, *İstanbul'da İmar...*, s. 36.

106 Tekeli, *The Development of...*, s. 17.

107 Aynı yer.

108 Çelik, *a.g.e.*, s. 39; Tekeli, *The Development of...*, s. 17; Ergin, *İstanbul'da İmar...*, s. 36.

109 Çelik, *a.g.e.*, s. 39.

110 Aynı yer.

111 Rosenthal, "Foreigners and Municipal Reform in Istanbul," s. 239-240; Tekeli: *The Development of...*, s. 35.

112 Çelik, *a.g.e.*, s. 58.

larda Viyana’da sur duvarlarının yıkılmış olmasının Osmanlı siyasî elitini etkilemiş olabileceğini savunur; sebep her ne olursa olsun, yıkım kararının Pera halkınca da onaylanması üzerine, 1864 yılında yıkıma başlandı.¹¹³ Yıkım bir seneden kısa sürdü. Şüphesiz böylesine büyük bir projenin bu kadar kısa sürede tamamlanmasında Hocapaşa ve çevresinin (büyük yangının ardından) yeniden inşa ediliyor olması önemli bir etken olmuştur.

Yıkılan surların yerine Altıncı Daire bir dizi yol öngördü. Açılan bu yollarla ilgili ayrıntılı bilgi, Çelik’in kitabında bulunmaktadır.¹¹⁴

d. Atlı Tramvaylar

XIX. yüzyılın ortalarından itibaren İstanbul’da ulaşımı kolaylaştıran önemli bir değişiklik, çeşitli semtleri birbirine bağlayan vapur hizmetinin gelmesi olduysa da¹¹⁵ şehrin çehresini değiştiren gelişme, çeşitli güzergâhlarda atlı tramvayların işlemeye başlamasıydı. Deniz ulaşımındaki kolaylaşmaya rağmen, Çelik’in dediği gibi, “(...) karada İstanbul yarımadasının iç tarafları ve Marmara sahilleri hâlâ oldukça ücra kalmışlardı. Ayrıca, Galata sırtlarından Şişli’ye doğru gelişen yeni mahallelere doğru kara ulaşımına şiddetle ihtiyaç duyuluyordu”.¹¹⁶ Çeşitli başarısız denemeler sonrasında 1869 yılında İstanbul Tramvay Şirketi kuruldu ve sistemin gelişmesini denetlemek üzere 1869, 1881 ve 1907 yıllarında üç nizamname yayımlandı. Nizamnamelerin öngördüğü hatlar, tarihî yarımada Eminönü ve Sultanahmet’i kara surlarına, Galata ve Pera’da ise Karaköy’ü Taksim ve Şişli’ye, ayrıca sahilden Beşiktaş ve Ortaköy’e bağlıyordu.¹¹⁷ Planlanan hatların tümü inşa edilemediyse de “[y]eni ulaşım sisteminin İstanbul’un kent imajı üzerinde belirgin bir çağdaşlaştırıcı etkisi oldu”.¹¹⁸ Ancak, planlama faaliyetlerinin çoğunda olduğu gibi, öncelik Galata ve Pera’ya verildi. Hüseyin Rahmi’nin Aksaray-Topkapı hattına ilişkin gözlemleri şu şekildedir: “Tramvay Şirketi arabalarının en köhnelerini bu hatta işletmekte olduğundan sokağın tozu çamuru hadd-i aslisindeki soluk yeşil boyaya galebe etmiş ve dört lâgar hayvan koşulmuş bulunan araba[lar bulunur].”¹¹⁹

e. Bekir Paşa Planı

Bekir Paşa Planı, İstanbul’un tümünü kapsayan bir nazım plan olması sebebiyle, Çelik’in “büyük projeler” olarak tanımladığı projeler arasında yer almaya yarar. Ancak Çelik, kitabında ne bu plandan, ne de Bekir Paşadan bah-

113 Çelik, *a.g.e.*, s. 35; Tekeli, *The Development of...*, s. 35.

114 Çelik, *a.g.e.*, s. 58-59.

115 Bu konuda detaylı bilgi için bkz. *a.g.e.*, s. 68-72.

116 *A.g.e.*, s. 74.

117 Bu tramvay hatlarının güzergâhları için bkz. *a.g.e.*, s. 78, şekil 57.

118 *A.g.e.*, s. 78.

119 Nkl. Çelik, *a.g.e.*, s. 79.

seder. Dolayısıyla bu plan hakkında bilgi edinmek için Tekeli ve Albatı'nın kaleme aldığı çalışmalara döneceğiz. Tekeli, bu planı büyük ölçüde Haussmann'dan etkilenmiş, cami ve diğer anıtların açılacak büyük meydanların ortasında yer almasını öngören ve bu meydanları ana caddelerle birleştiren bir plan olarak niteler.¹²⁰ Planın diğer bir dikkat çekici yönü; Avrupadan gelecek tren bağlantısının Kazlıçeşme'de inşa edilecek bir terminalde son bulup, şehre Yıldızlı Kapı'nın yerine inşa edilecek bir takın altından girilecek ve şehir içindeki ulaşımın atlı tramvayla yapılacağıdır.¹²¹

Bekir Paşanın planı kayıp olduğundan ve neredeyse hiç uygulanma imkânı bulmadığından, hakkında bilinenler oldukça sınırlıdır.¹²² Planın ne zaman yapıldığı da tam olarak bilinmemektedir; ancak Tekeli, planda konu edilen sorunları göz önünde bulundurarak, planın 1860'ların ikinci yarısında yapılmış olabileceğini tahmin eder.¹²³

f. Parklar ve Yeni Arterler

Daha önce de belirtildiği gibi, bu dönemin bir diğer önemli gelişmesi, şehir içinde parkların oluşturulması oldu. Çeşitli kaynaklardan öğrendiğimiz gibi, bu olgu farklı sebeplerin bir araya gelmesi sonucu meydana geldi. Bir yandan da, şüphesiz, halkın eğlence alışkanlıklarının değişmesi, bu konuda etken olmuştur. Ancak, Tekeli'nin açıkladığı gibi, 1865 yılında İstanbul'da yaşanan veba salgını ve bunun ardından şehir içindeki mezarlıklara ölü gömülmesinin yasaklanmasıyla, bazı mezarlıkların şehir dışına taşınması bu konuda katalizör oldu. Taksim'deki Katolik mezarlığının böylece yerinin değişmesiyle boşalan arazide, Beaux-Arts prensiplerine uygun bir park yapıldı. Parkın yapımı beş sene gibi uzun bir süre devam ettiyse de, bittiğinde Pera halkının gözde mekânı haline geldi.¹²⁴

Bu dönemde gerçekleşen bir diğer gelişme, bazı yeni arterlerin açılmasıdır. 1869 senesinde Taksim ile Pangaltı arasında, iki tarafı ağaçlıklı geniş bir cadde yapıldı. Daha sonra Şişli'ye kadar uzatılan bu cadde ileride yapılacak projeler için bir model teşkil edecekti. Bu sıralarda açılan diğer arterleri Çelik "Yeni Arterler" başlığı altında inceler.¹²⁵

g. Sahil Şeridinin Düzenlenmesi

Çelik'in ifade ettiği gibi, İstanbul'un denizle olan ilişkisi çok özeldir: Şehirde "her yerde" olan deniz, hem bir ulaşım aracı, hem bir pazaryeri, hem de temiz hava alıp manzara seyretme imkânı sağlayan bir varlıktır: "[İ]nsanla deni-

120 Tekeli, *The Development of...*, s. 33-34.

121 Eşref Albatı, "Bekir Paşa – Ethem Paşa: İstanbul'un İlk Planı," *Canlı Tarihler*, c. II, s. 6-7.

122 Tekeli, *The Development of...*, s. 33-34.

123 Tekeli, *The Development of...*, s. 33.

124 Çelik, *a.g.e.*, s. 57; Tekeli, *The Development of...*, s. 36.

125 Bkz. Çelik, *a.g.e.*, s. 56-57.

zin bu ilişkisi [ise] İstanbul’un XIX. yüzyıl plancılarına bir hedef daha vermişti.”¹²⁶ Çelik’e göre sahil şeridinin düzenlenmesinin üç ana nedeni vardı:¹²⁷

1. Artan deniz trafiği ve ticaretin düzenli ritimlere ihtiyaç duyması,
2. Kamu sağlığına zarar veren koşulların ortadan kaldırılması ihtiyacı, ve
3. Kentin imajının düzeltilmesi.

Yol genişletme çalışmaları gibi, ritim düzeltme çalışmaları da XIX. yüzyılın ortalarında başladı. “Eminönü ritmi 1848’de geniş kapsamlı yenilemeye tabi tutulurken, Sirkeci’den Yalıköşkü mevkiinden, Eminönü’ne kadar olan kesim 1858’de büyük ölçüde düzenlendi. (...) Beşiktaş ritmi 1857’de tamamen yenilenirken Domabahçe ritmi 1864’te yapıldı.”¹²⁸ Bu çalışmalara önemli bir ivme kazandıran bir etken de, “1851’den sonra düzenli şehir hatları vapur seferlerinin yapılması (...)” olmuştur.¹²⁹

Bir kısım ritim inşaatı da, özel şirketlere verilen imtiyazlar yoluyla gerçekleştirilmeye çalışıldı. Örneğin, Galata sahilinin yenilenmesini gerçekleştirmesi için Marius Michel’e ait şirkete, “ritimden geçen navlundan alınan vergiden belli bir yüzde alacağı 75 yıllık bir imtiyaz verildi.”¹³⁰

ğ. Banliyö Trenleri

Şehrin her iki yakasında da banliyö trenlerinin hizmete girmesiyle birlikte (Haydarpaşa-İzmit hattı 1873’te, İstanbul’u Sofya’ya bağlayan demiryolu ise 1874 yılında hizmete girdi), istasyon çevrelerinde banliyöler oluşmaya başladı. Bunların arasında, Avrupa yakasında Yeşilköy ve Bakırköy, Asya yakasında Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy ve Bostancı sayılabilir.¹³¹

XIX. yüzyılın sonuna geldiğinde İstanbul’da kamu ulaşımının ne denli gelişmiş olduğu, Çelik’in aşağıdaki sözlerinde de kendini belli eder:¹³²

1800’lü yılların sonları da geldiğinde artık İstanbul’da muhtelif kamu vasıtalarının kolayca ulaşılabilen noktalarda kesiştiğini ve aktarmaların zahmetsizce yapıldığını görürüz. Vapurlar Galata Köprüsü’nün İstanbul tarafından hareket ediyor, Eminönü, değişik ulaşım biçimlerini “harmanlayan” bir bölge olarak tren, vapur ve tramvayın birleştiği noktayı oluşturuyordu. Karaköy de benzer bir işlevi yerine getiriyordu: Tramvayın ana istasyonu ve Tünel’in alt istasyonu buradaydı. Bugün bu iki nokta kentin ulaşım odakları olmayı sürdürüyorlar.

h. Tünel

“İstanbul Tüneli’nin açılışı kentte büyük bir olay oldu.”¹³³ *The Levant He-*

126 Çelik, *a.g.e.*, s. 61.

127 Aynı yer.

128 *A.g.e.*, s. 62.

129 Aynı yer.

130 Aynı yer.

131 Tekeli, *The Development of...*, s. 39.

132 Çelik, *a.g.e.*, s. 83.

133 *A.g.e.*, s. 80.

rala'dan anlaşıldığı üzere, açılış esnasında konuşan şirket genel müdürü, "Tünel, Dersaadet'te birbiriyle yaşayan Şark ve Garb unsurlarını kaynaştırıcı bir tesis yaratacağı[r]" gibi ulvi sözler sarf ettiyse de, gerçekte bu "amme hizmeti"nden en çok faydalanacak kişiler İstanbul'da yaşayan Avrupalılardı.¹³⁴

Son derece başarılı bir proje olan Tünel'i, 1923 yılına kadar, sahip olduğu imtiyaz sayesinde, Metropolitan Railway şirketi işletti.¹³⁵ Projenin başarısı ayrıca (hiçbiri gerçekleştirilemeyen) bir dizi yeni projeye ilham kaynağı oldu. Bunların arasında İstanbul Yarımadası'nın Marmara sahillerinden başlayıp Galata Köprüsü aracılığıyla Ortaköy'e kadar ulaşan bir metro önerisi ve Sarayburnu'nu Üsküdar'a bağlayan bir "kıtalararası" tren yolu tüneli de bulunmaktaydı.¹³⁶

1. Merkezî İş Alanı [MİA]

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Eminönü ve Karaköy, kısmen de Beyoğlu, İstanbul'un Merkezî İş Alanı [MİA]¹³⁷ olarak gelişti.¹³⁸ Tanzimat öncesi dönemde merkezî ticaret alanı olan Kapalı Çarşı ve bunun kuzeyindeki bölge (hanlar bölgesi),¹³⁹ giderek önemini yitirdi. Özellikle Karaköy, limana kolayca ulaşımı olduğundan, "uluslararası ticaretle ilişkileri olan bankalar ve diğer binalar[ın]" odaklaştığı yer oldu.¹⁴⁰ Tekeli ise "geleneksel merkez"in (bundan Kapalı Çarşı'nın kastedildiği varsayılmaktadır) "Saraçhanebaşı aksı"na doğru kaydığını ifade eder.¹⁴¹

Karaköy'ün MİA'nın parçası haline gelmesi, bu semt ile Eminönü arasındaki bağlantıyı daha da önemli hale getirdi. Bu gelişme ışığında (ve Pera'daki nüfusun zaten iyiden iyiye artmış olması sebebiyle) Eminönü ve Karaköy arasında, oldukça sık aralıklarla yenilenen bir köprü kuruldu. Bu iki semt arasındaki ilk köprü 1845 yılında kuruldu; ardından, 1863, 1878 ve 1912'de omak üzere üç kez yenilendi.¹⁴²

134 Aynı yer.

135 *A.g.e.*, s. 81.

136 Bu projelerle ilgili detaylı bilgi için bkz. *a.g.e.*, s. 81-82.

137 Gerçekte, MİA'nın üstlendiği işlevleri Tanzimat öncesi Osmanlı döneminde Kapalı Çarşı ve Hanlar bölgesinin üstlendiği, *MA* kavramının ekonomik entegrasyon teorisi ışığında anlam kazanan bir terim olduğu ileri sürülebilir. Ancak yine de entegrasyon teorisiyle doğrudan ilintili olmayan, taşımacılık yöntemlerindeki değişiklikler (ve bunun Tanzimat öncesinde yaygın olan depo-dükkan ünitesinin giderek antrepo ve satış noktası şeklinde ikiye ayrılması); Tanzimat'la birlikte devlet işlerinin paşa konaklarından değil, devlet memurlarının çalıştığı dairelerden yürütülmeye başlanması vs. etkenleri göz ardı etmemek gerekir (söz konusu etkenlerle ilgili detaylı bilgi için bkz. Tekeli, "İcabında Plan", s. 26; a.m.f., *The Development of...*, s. 6-7).

138 İstanbul MİA'sının gelişimiyle ilgili veriler, incelenen kaynaklarda belirli bir noktada toplanmış halde bulunmamaktadır. Tekeli, MİA'nın oluşumunu XIX. yüzyılın en önemli olaylarından saysa da, bu oluşumun ne şekilde gerçekleştiğini pek de detaylı biçimde açıklamaz. Çelik ise MİA'dan net bir biçimde söz etmez; kitabında bu gelişimi "Mimarî Çoğulculuk ve Bir Üslup Arayışı" başlıklı bölümde ancak kısmen takip etmek mümkündür.

139 Bkz. Eldem, *a.g.e.*, s. 171.

140 Çelik, *a.g.e.*, s. 102.

141 Tekeli, *The Development of...*, s. 7.

142 Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Çelik, *a.g.e.*, s. 73-74.

i. II. Abdülhamit ve Gerçekleşmeyen “Büyük Projeler”

1870’li yıllara gelindiğinde, yeni Arazi Kanunnamesi’nin yürürlüğe girmesi,¹⁴³ 1870 yılında Altıncı Daire’nin lağvedilmesi ve Osmanlı sultanlarının, aslında 1850’lerin ortasından bu yana, ama esaslı olarak bu senelerde yeni saray ve köşkların yapımına hız vermeleri sebebiyle,¹⁴⁴ İstanbul’da şehir planlaması açısından yeni bir dönemin başladığı kabul edilebilir. Bu dönemin bir diğer özelliği, şehir için üretilen planların daha çok ulaşım sorununu çözme amaçlı olmalarıdır. Buradan da anlaşılabilir gibi, artık şehir, etkili bir ulaşım ağına ihtiyaç duyacak kadar büyümüştür. Şüphesiz, 1876 yılında tahta çıkacak olan II. Abdülhamid’in İstanbul’un planlanmasında aktif rol almasının da bu dönemin farklı bir görünüm arz etmesinde etkisi büyüktür. 1850’lerin ortasından sonra giderek yerel ölçekte ele alınan ve yabancıların etkisi altında gelişen planlama faaliyetleri, bu dönemde siyasî elitin ilgisini yeniden çekmeye başlamıştır. Bunu, Çelik’in “büyük projeler” olarak nitelediği planlama çalışmalarından ikisinin, II. Abdülhamid dönemine denk gelmesinden de anlayabiliyoruz. Ancak bu ilgi, Tanzimat’ın ilanından sonraki dönemde olduğu gibi, fiiliyata dönüşemedi. “Abdülhamid’in saltanat dönemi hayal gücü açısından zengin, ama uygulamada yoksuldu. (...) Kentin güzelleştirilmesi ve düzenleme çalışmaları Abdülhamid’in uzun saltanat döneminde ihmale uğramıştı”¹⁴⁵

Çelik’in “büyük proje” olarak adlandırdığı ikinci kentsel müdahale önerisi, II. Abdülhamit döneminde yapıldı. İstanbul’da, “II. Abdülhamit döneminde, özellikle 1880’lerden sonra, yabancı imtiyaz sahipleri ve şirketlerin devreye sokulmasıyla, demiryolu inşaatında adeta bir patlama yaşanmıştı”¹⁴⁶ Bu şirketlerden biri olan Compagnie Internationale du Chemin de Fer de Bosphore, 1900 yılında İstanbul’un iki yakasını demiryolu köprüleriyle birbirine bağlamayı önerdi. Proje sadece iki yakayı demiryoluyla bağlamakla kalmıyor, aynı zamanda bir “çevre yolu” öneriyor ve yaya ve araç trafiğinin de düzenlenmesini öngörüyordu.¹⁴⁷ Arnodin’in projesi, ilk kez, İstanbul’u, bugün *metropolitan* alan olarak adlandırılan geniş çevresiyle birlikte ele alan ve kentin gelişme sı-

143 Osmanlı hükümeti toprak mülkiyeti konusunda çok hassastı. Baştan beri kanunların modernleştirilmesinde Batı’nın kanunları model olarak alınsa da, Arazi Kanunnamesi tamamen Osmanlı’ya özgüydü (Tekeli, *The Development of...*, s. 21). Bu kanunnameye göre yabancıların Osmanlı sınırları dahilinde toprak sahibi olması yasaktı. Yabancıların şikayet ve baskıları sonucunda bu kanun, 1868’de değiştirildi ve yabancıların da Osmanlı sınırları dahilinde toprak sahibi olmaları sağlandı (Tekeli, *The Development of...*, s. 22.) Bu gelişme sonucunda şehirdeki toprak spekülasyonu arttı.

144 Bu yıllarda yapılan saray ve köşklar ve bunların başkentteki konut mimarisine etkileri konusunda detaylı bilgi için bkz. Nevin Kurtay, “İstanbul’da XIX. Yüzyıl Kentsel Yaşamına Koşut Olarak Değişen Saray ve Konut Mimarlığı”, Doktora tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2001.

145 Çelik, *a.g.e.*, s. 60. Bu konuda ayrıca bkz. Ergin, *İstanbul’da İmar...*, s. 46.

146 Çelik, *a.g.e.*, s. 86.

147 Çelik’e göre bu projeye ait çizimler Başbakanlık Arşivi’nde bulunmaktadır (Yıldız, kısım 35, evrak 2370, zarf 43, kutu 110), s. 86, dipnot 2.

nırlarını çizdiğini varsayabileceğimiz bir bağlam içinde ele aldı. Proje, muhtemelen ekonomik sebeplerden ötürü uygulanmadı.

Çelik'in değındığı üçüncü "büyük proje", XX. yüzyılın başlarında Fransız mimar Joseph Antoine Bouvard'ın İstanbul için hazırladığı projedir. Bouvard, projeyi hazırladığı sırada Paris Belediyesi mimari bölümü müfettişiydi. Çelik'e göre, "Paris, Osmanlı elitinin gözünde Batı kültürünün ve estetiğinin doruğu olarak görülüyordu. Bu nedenle Paris'in bu seçkin mimarının sahip olduğu bilgi, yetenek ve incelikten dolayı İstanbul'un çağdışı kalmış imajını yenileyecek kişi olduğuna yürekten inanılıyordu".¹⁴⁸ Bizzat II. Abdülhamid'in de bu kanıda olduğunu; Osmanlı İmparatorluğu'nun Paris elçisi olan Salih Münir Paşayı, İstanbul'u "(...) temiz (...), süslü (...) ve mamur bir hale koyma[k]" için "(...) anlayışlı ve cidden ehliyetli adamları toplayıp (...) [İstanbul'a] getir[me]"¹⁴⁹ işiyle görevlendirmesinden anlıyoruz.

Salih Münir Paşa, bu iş için Bouvard'ın uygun olacağını düşündü ve İstanbul için bir nazım plan geliştirmesini istedi. Bouvard bu görevi kabul ettiyse de, planlama işine İstanbul'a gelmeden (sadece şehrin büyük boy fotoğraflarını kullanarak) girişmiş olmasından, işi pek de ciddiye almadığını anlıyoruz. Sonuçta ortaya çıkan "avan proje," aslında Bouvard'ın kentsel tasarım alanı olarak seçtiği dört bölge (At Meydanı, Beyazıt Meydanı, Galata Köprüsü ve Yeni Cami Meydanı) için öneriler getiren bir dizi perspektiften ibaretti. Çelik'ten, bu avan projeye ait yaklaşık 70 x 100 cm. ebadındaki beş çizimin¹⁵⁰ İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi'nde bulunduğunu öğreniyoruz.¹⁵¹

Çelik'e göre, "Bouvard'ın avan projesi İstanbul için tamamıyla yeni bir imaj öneriyordu".¹⁵² Bu imaj, şehrin "(...) bazı muteber mekânlarında beaux-arts ilkelerini kent dokusuna uygulayarak, düzenlilik, simetri, anıtların meydana çıkarılması ve temaşa alanlarının açılması"¹⁵³ yoluyla hayata geçirecekti. Çelik, genel olarak, Bouvard'ın çalışmasını "bir biçim egzersizi"¹⁵⁴ olarak nitelemekte ve bu çalışmanın "düzenlenecek mekânlar arasında[ki] bağlantıları belirleme[diğini], (...) kentin karmaşık topoğrafyasını tamamen göz ardı [ettiğini ve]

148 Çelik, *a.g.e.*, s. 89.

149 Ergin, *İstanbul'da İmar...*, s. 47.

150 Söz konusu çizimler: "Nouveaux Pont de Galata" (Yeni Galata Köprüsü), no. 90591; "Place de l'Hippodrome" (At Meydanı), no. 90592; "Place de Sultan Bayezid" (Beyazıt Meydanı), no. 90593, 90594; "Place de la Sultane Valide" (Valide Sultan Meydanı), no. 90595. Ancak Çelik, bunlara ek olarak en az iki çizimin daha olması gerektiğini belirtmektedir. Bunlardan biri, kütüphane kataloğunda 90696 numaraya gözüken "Yeniköy'de Avusturya Sefarethane"si"dir. Çelik bunun kütüphanede bulunmadığını belirtmektedir. Bunun dışında Ergin, Marmara sahilinde planlanan caddeleri betimleyen bir çizimden söz eder (Ergin, *İstanbul'da İmar...*, s. 46-47).

151 Çelik, *a.g.e.*, s. 91. Bu konuda ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Ergin, *İstanbul'da İmar...*, s. 46-47.

152 Çelik, *a.g.e.*, s. 91.

153 Aynı yer.

154 *A.g.e.*, s. 98.

(...) kentin kendine özgü yaşam dokusunu hiçbir şekilde dikkate (...) [almadığını]” belirtmektedir.¹⁵⁵

Tekeli, Bouvard’ın projelerini en az Çelik kadar eleştirir.¹⁵⁶ Bouvard’ın “işe ciddiyetle eğilme[diğini], (...) fotoğraflara bakarak kentin (...) meydanları için Beaux-arts yaklaşımı içinde gösterişli perspektifler çiz[diğini]” belirtir.¹⁵⁷

Son derece soyut kalmasına rağmen, Osmanlı siyasî eliti Bouvard’ın projesini hemen benimsedi ve bir irade-i seniyye çıkarılarak projeye ödenek ayrılmasına karar verdi.¹⁵⁸ Ancak bu dönemde rafa kaldırılan pek çok büyük proje gibi, Bouvard projesi de uygulanamadı.¹⁵⁹

Bu dönemde meydana gelen en önemli nizamî değişiklik, 1882 yılında yeni bir ebniye nizamnamesinin yayımlanması oldu. Tekeli’ye göre bu nizamnamenin getirdiği yenilikler arasında, sokak genişliklerinin en az 20, 15, 12 ve 10 ziraya çıkarılması (çıkamaz sokaklar için 6-8 zira genişliğe izin veriliyordu); ana yolların 40 zira veya daha geniş olacak şekilde tasarlanması; yoldan geri çekilme mesafesinin tüm yol boyunca eşit olmasının sağlanması (bu konuda belediyelere binaların kısmî yıkımı için yetki veriliyordu) bulunur. Nizamname ayrıca yol genişletme çalışmaları için bedelsiz istimlak edilebilecek alanı, ilk arsanın dörtte biriyle sınırlı tutuyor, ayrıca on ev ya da daha fazlasının yandığı bölgeleri “afet bölgesi” ilan ediyor ve imar edilirken yeniden parsellenmelerini mecburî kılıyordu.¹⁶⁰

j. İkinci Meşrutiyet ve Sonrası

İkinci Meşrutiyet’in ilanından sonraki dönemde –kendisi sadece Tanzimat’tan İkinci Meşrutiyet’e kadar olan dönemi incelediği için– Çelik’in kitabını kaynak olarak kullanamayacağız. Dolayısıyla bu dönem için ağırlıkla kullanacağımız kaynak, Tekeli’nin 1994 tarihli kitabı ve kısmen de 1993 tarihli makalesi olacaktır. Tekeli, bu dönemle ilgili aşağıdaki yorumları yapar:¹⁶¹

Bu dönem, kentin büyük siyasal dönüşümleri yaşadığı, savaş içinden geçtiği, işgal edildiği ve başkentlik işlevini yitirdiği, nüfusun yarı yarıya düştüğü yıllardır. Böyle bir bunalımlı dönem olmasına karşın kent planlamasının harita mühendisliğinden ayrı bir uzmanlık alanı olduğu anlaşılmış, kent planlamasına ilişkin olarak ilk kez bilimsel nitelikli yayınlar yapılmış ve kentin bir plana kavuşması için ilk ciddi adımlar atılmıştır.

İkinci Meşrutiyet’in ilanının hemen ardından, 1908 yılında Bouvard tekrar İstanbul’a davet edildi. “Bu kez İstanbul’a gelen Bouvard incelemeler yaptıktan

155 A.g.e., s. 92.

156 Tekeli, “İcabında Plan”, 29; a. mf., *The Development of...*, s. 41.

157 Tekeli, “İcabında Plan”, 29.

158 Ergin, *İstanbul’da İmar...*, s. 48.

159 Çelik, a.g.e., s. 99.

160 Tekeli, *The Development of...*, s. 28. Nizamname’nin tam metni için bkz. Denel, a.g.e., s. lxxv-lxxx.

161 Tekeli, “İcabında Plan”, s. 29.

sonra, kent in yeterli duyarlılıkta ve ölçekte haritası olmadan, plan yapılamayacağına¹⁶² belirtti. Böylece, Halil Ethem Bey in şehreminliği döneminde, Fransız Topoğrafya Cemiyeti'nce harita alma işine başlandı.¹⁶³ Galata Kulesi'ni nirengi alan bu işlem, I. Dünya Savaşının çıkması üzerine bir Alman firmasına devreldi. Savaşın ardından işi sırasıyla İnşaat ve Keşfiyat A.Ş. (1922-1928)¹⁶⁴ ve Rahmi Arı firması (1928-1940) üstlendi. Böylece, “[k]entin nüfusunun çok hızlı artmadığı bu dönemde bile haritaların tamamlanması otuz yıl al[dı].”¹⁶⁵

Tekeli'ye göre, 1911-1912 yıllarında, Tefik Bey in şehreminliği döneminde İstanbul'da yapılan en önemli planlama faaliyeti, Kasımpaşa Deresi'nin üzerinin kapatılması oldu.¹⁶⁶ Böylece, son derece kirlenmiş olan ve kolera ve diğer salgın hastalıklara yol açan derenin yol açtığı sağlık sorunları sona erdi. Görüldüğü gibi, Avrupa'da şehir planlama faaliyetlerinin gelişmesine yol açan sağlık sorunları, İstanbul'da ancak XX. yüzyıla gelindiğinde kendini gösterir olmuşt u.

1911 yılında, İstanbul için yeni bir nazım plan yapmak üzere Fransa'nın Lyon kenti belediyesinde baş mimar olan Auric İstanbul'a çağırılmıştır. “[Ü]ç yıl süreyle İstanbul Şehremaneti Fen Heyeti Müdürü olarak”¹⁶⁷ görev yapan Auric, “yangın yerlerinin planlarını yapması[nın] yanısıra İstanbul'un tümü için de bir plan yaparak bunun açıklayıcı bir raporunu yazmıştır. Bu plan ve rapor (...) kayıptır”.¹⁶⁸

Tekeli'nin de dediği gibi, bu döneme damgasını vuran, Şehremini Operatör Cemil Paşa olmuştur. Cemil Paşanın görev başında kısa bir süre kalmış olmasına rağmen büyük bir imar operasyonu yapabilmesini, Tekeli, yurtdışından belediyeye doğrudan kredi bulmasına bağlar.¹⁶⁹

Cemil Paşanın operasyonları çoğunlukla tarihi yarımadayla sınırlıdır. Çırcır-Fatih, Mercan-Aksaray ve İshakpaşa-Sultanahmet bölgelerinde çıkan yangınların ardından yollar, kanalizasyon da döşenerek yenilenmiştir. Cemil Paşa, Sultanahmet'te çıkan yangının ardından, buraya “Pariste'ki Place de la Concorde'a benzeyen” bir meydan yapmaya çalışmış, bu proje kapsamında meydanı engelleyen bir hamamı yıkmaya çalışmış, ama Muhafaza-i Asar-ı Atika Cemiyeti'nce durdurulmuştur.¹⁷⁰ Tekeli, bunun “(...) belki de Türkiye'de ilk kez korumacılarla imarcıların çatışmasını başlat[ışını]”¹⁷¹ savunur. Böylece Cemil Pa-

162 Aynı yerde.

163 Aynı yerde. Tekeli, *The Development of...*, s. 56-57.

164 İnşaat ve Keşfiyat A.Ş. tarafından hazırlanmış haritalara birkaç örnek için bkz. Kayra, *a.g.e.*, s. 156-158.

165 Tekeli, “İcabında Plan”, s. 29.

166 Tekeli, *The Development of...*, s. 58.

167 Tekeli, “İcabında Plan”, s. 29; ayrıca bkz. Ergin, *İstanbul'da İmar...*, s. 49.

168 Tekeli, “İcabında Plan”, s. 29.

169 Tekeli, *The Development of...*, s. 59. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Operatör Cemil Paşa, “Operatör Cemil Paşa Hatıraları”, *Canlı Tarihler*, c. VIII, s. 112-113.

170 Tekeli, *The Development of...*, s. 59.

171 Tekeli, “İcabında Plan”, s. 30.

şa meydanı yapamamış, ancak Ayasofya ile Sultanahmet Camii’nin arasına, bugün de kullanılan parkı yaptırmayı başarmıştır. Tekeli, bu dönemde şehir içinde yapılan yeşil alanların artık “bahçe” değil, “park” diye anıldığına dikkatimizi çeker.¹⁷²

Cemil Paşa, şehreminliği süresince, ayrıca tarihî yarımada’daki bazı yolların genişliğini artırmış, Anadolu yakasında da bazı yolların kaplanmasını sağlamıştır. Bu konuda ayrıntılı bilgi, Tekeli’de bulunabilir.¹⁷³

İleride Ankara bağlamında tekrar karşımıza çıkacak olan Dr. Carl Christoph Lörcher de bu dönemde İstanbul için bir imar planı hazırlamıştır.¹⁷⁴ Aksoylu’ya göre, şehrin büyümesini hesaba katmayan bu planda yeni konut bölgelerine yer verilmemiş, meydanların yenilenmesi, yeni park ve bahçelerin oluşturulması, yangın alanlarının ihya edilmesi ve bütünleşik bir ulaşım ağının kurulması gibi konular ön plana çıkmıştır.¹⁷⁵ 1922 yılında tamamlanan plan uygulama olanağı bulamamıştır.¹⁷⁶

2. İzmir: Doğu Akdeniz Kozmopolitizmi ve Kentsel Mekân

Makalenin başında da değindiğimiz gibi, İzmir’in planlama tarihini takip etmemizi sağlayacak kaynaklar oldukça sınırlıdır. Erkan Serçe, kentin “XVII. yüzyıldan önceki kentsel dönüşümü hakkında tarihçilerin elinde pek fazla malzeme bulun”madığını belirtir.¹⁷⁷ Aslında bu durum kısmen kentin XIX. yüzyıl tarihi için de geçerlidir. Osmanlı dönemi boyunca İzmir için kapsamlı bir kent planı hazırlanmamış, ancak kentin çeşitli haritalarının hazırlanması ile yetinilmiştir. Bunlar arasında kayda değer olanlardan biri “1854’de, kent yöneticilerinin isteğiyle, kentin kadastrounu belirleyecek planı çıkarmak üzere İzmir’e gelen İtalyan mühendis Luigi Storari tarafından hazırlanan” plandır.¹⁷⁸

Storari’nin kente ilişkin plan hazırlanmasında İstanbul’dakine çok benzer bir süreç gözlenir: İstanbul için hazırladığı plan nasıl Aksaray Yangını sonrasında

172 Tekeli, *The Development of...*, s. 60.

173 Aynı yerde.

174 Sevin Aksoylu, “A Critical Outlook to the Planning Practices of Turkey from the Beginning of Republican Period”, 10.10.2005, <http://www.hicsocial.org/Social2003Proceedings/Sevin%20Aksoylu.pdf>

175 Aksoylu, a.g.m.

176 Lörcher planına ait föylerden “Pera-Galata” başlıklı olanı (Föy no. 9) Karya’nın eserinde yayınlanmıştır (bkz. Karya, *a.g.e.*, s. 159). Planın orijinali Atatürk Kitaplığı’ndadır (Karya, *a.g.e.*, s. 183).

177 Erkan Serçe, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e İzmir’de Belediye (1868-1945)*, İzmir: Dokuz Eylül Yayınları, 1998, s. 49.

178 Marie-Carmen Smyrnelis, “İzmir’de Avrupalı Koloniler ve Etnik-Dini Cemaatlar, Birlikte Var Olma ve Toplumsal Ağları (XVII. Yüzyıl Sonu – XIX Yüzyıl Ortası)”, François Georgeon ve Paul Dumont (der.), *Osmanlı İmparatorluğu’nda Yaşamak: Toplumsal Biçimleri ve Cemaatlararası İlişkiler (XVIII.-XX. Yüzyıllar)*, çev. Maide Selen, İstanbul: İletişim Yayınları, s. 209-234. Hatırlanacağı gibi, 1856 Aksaray Yangını sonrası İstanbul’un tarihinde ilk kez, bir yangın alanının sistematik bir haritasının çıkarılması gündeme geldiğinde de Storari görevlendirilmişti. Bkz. yukarıda dipnot 54.

yanan bölge için hazırlanmışsa, Zeki Arıkan'ın çalışması İzmir planının da 1854'deki Kemeraltı Yangınında yanan yerlerin haritalandırılması amacıyla hazırlanmış olduğunu gösterir:

Bu yangında beş yüz altmış dükkân ve mağaza, bir mescit, bir medrese, bir hammam, elli bab Yahudi odaları, bir mektep ve iki sebül vb. toplam 616 gayrimenkul kül olmuştu. (...) Storari'nin Kemeraltı planı bu yangının sonucuna bağlı olarak hazırlanmıştır. Bu belge, bu yangının çıkmasını izleyen aylarda Aydın Valiliğine atanmış olan Ali Paşanın (1814-1871) evrakı arasında bulunmuştur. (...) Yangın mahalli, planın tam ortasına oturtulmuş sağ taraftaki cetvelde ise haritada yer alan ve toplam 36'yı bulan cadde, sokak, çarşı, cami, mescit ve hanların adları işaretlenmiştir. Plan, Kemeraltı'nın bütününe değil ancak yangın alanı ve onun çevresini kapsamaktadır.¹⁷⁹

İzmir'de haritacılık çalışmaları da, diğer kentsel hizmet ve gelişmelerde de gözlendiği gibi özel girişimcilerin inisiyatifleri ile ilerliyordu. "Kentte yer alan güçlü sigorta şirketleri kendi kullandıkları planları kendileri yaptırıyorlardı. Bu tür planlar arasında en ünlüsü İngiliz mühendisi E. Goad'ın yaptığı plan idi."¹⁸⁰ Bu bağlamda kentin tarihinin Osmanlı'nın son dönemine tekabül eden kesitini çalışırken iki ana eksene odaklanmak kaçınılmaz görünmektedir. Bu iki eksen sırasıyla, yerel yönetimin tarihi ve 1908 sonrası İttihatçıların kente kazandırmaya çalıştıkları kimlik şeklinde sıralanabilir.

a. İzmir'de Belediyenin Kurulması

1868'de gerçekleşen ilk Belediye Meclisi Seçimi ile kurulan belediye ilk yıllarında havagazı şirketinin alması gereken aydınlatma ücretini ilgililerden tahsil gibi önemsiz işler dışında varlık gösterememiştir.¹⁸¹ Belediyenin bu atalet dönemi bir bakıma Osmanlı'nın tanınmış bürokratu Midhat Paşanın valiliğe atanması ile son bulur.¹⁸² Ayşe Deniz Temiz'in belirttiği şekilde, Midhat Paşa, yeni inşa edilen rıhtım ve açılan kordon yollarıyla biçimlenen yeni mekân temsilinin kent gelişimini yönlendirici etkisini tespit etmiş bir yöneticidir ve kentin deniz kesiminin bir başka hal ve intizam aldığını, şehrin kuzeyine süratle devam eden gelişmesinin o tarafa açılacak yeni yollara bağlı olduğunu vurgulamıştır.¹⁸³ Midhat Paşanın en önemli projesi Kasaba demiryolunun son nok-

179 Zeki Arıkan, "Storari'nin Kemeraltı Planı", *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, 2001, sy. 4, s. 76-80.

180 Çınar Atay, *İzmir'in İzmir'i*, İzmir: Ege Sanayicileri ve İş Adamları Derneği, 1993, s. 76.

181 Serçe, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e...*, s. 58.

182 Midhat Paşanın Tuna, Bağdat ve Suriye valilikleri sırasında gerçekleştirdiği kentsel modernizasyon projeleri kayda değerdir. Örneğin İzmir'den önce bulunduğu Bağdat'ta kurduduğu Osmanlı İdare-i Nehriyesi adlı taşımacılık şirketi ile kentin ulaşım meselesine bir çözüm üretmiş, bir sanayi mektebi kurmuş ve Avrupa'daki pek çok kentte gözlenen uygulamalara paralel olarak kentin gelişmesinin önünde bir engel olarak gördüğü surları yıktırıştır. Bkz. İlber Ortaylı, *Tanzimatdan Cumhuriyete Yerel Yönetim Gelenegi*, İstanbul: Hil Yayın, 1985, s. 166.

183 Ayşe Deniz Temiz, "Tarihi Kent Merkezi Kemeraltı'nda XIX. Yüzyıldan Bugüne Meydana Gelen Mekansal Dönüşümler", *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, 2001, sy. 4, s. 81-91.

tası olan Basmahane’den Sarı Kışla’ya kadar bir cadde açmaktı. Bu projenin fiiliyata geçirilmesine yönelik çalışmalar ancak İttihatçı dönemde başlayabilmiş, kısmen bitirilişi ve Fevzi Paşa Bulvarı olarak açılışı ise 1930’ları bulmuştur.¹⁸⁴

Nasıl Midhat Paşa vali olarak kentin gelişmesinde belediyeye oranla daha belirleyici bir rol üstlenmişse, 1880’lerde ikiye bölünen Belediye’nin tekrar birleşmesi sonrasında da kentin gelişimine asıl damgayı Vali Halil Rifat Paşanın vurduğu söylenebilir. 1890’larda, Kırım Savaşı sonrası kente gelen göçmenlerin iskânı meselesine çözüm olarak Değirmendağı imara açılmış, bu elverişsiz arazinin kentle bütünleşmesi yönünde çaba sarf edilmiştir. Balçova’daki kaplıcalar da yine aynı dönemde inşa edilmiştir.

b. Kentsel Mekânda İttihatçı Düzenlemeler

XIX. yüzyılın ikincisi yarısına bakıldığında İzmir’in iki ana özelliğinden söz etmek mümkündür: İlk olarak kentte farklı etnik grupların mekânsal gruplaşmaları gözlenmektedir.¹⁸⁵ İkinci olarak, Daniel Goffman’ın da vurguladığı gibi, kentin uluslararası ticarete eklenme süreci ve buna bağlı olarak ortaya çıkan hızlı bir fiziksel dönüşümün altı çizilmelidir.¹⁸⁶ Yüzyıl dönümüne gelindiğinde, üzüm, incir, tütün ve pamuk gibi ürünler için bir ihraç merkezine dönüşen kentte yabancı acentalar, depolama üniteleri, ulaşım ve haberleşme altyapısı bu ticaretin gerektirdiği ölçülerde gelişmiş durumdadır. Bu süreçte, özellikle Rum ve Ermeni cemaatleri kente ve Batı Anadolu’ya Avrupa sermayesinin girişinde ve artan dış ticarete kilit bir rol üstlenmişlerdi. Gerek dinî açıdan ya-

184 Bu caddenin oldukça uzun süren tüm yapım aşamalarını ayrıntılarıyla izlemek için bkz. Erkan Serçe, “Bir Şirket Komedi ve Bir Bulvarın Öyküsü”, *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, 2001, sy. 4, s. 60-67.

185 İzmir’de farklı etnik grupların mekânsal yoğunlaşmaları şu kaynaklardan izlenebilir: Mübeccel B. Kiray, “Az Gelişmiş Memleketlerde Şehirleşme Eğilimleri: Tarihsel Perspektif İçin de İzmir”, *Kentleşme Yazıları*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998, s. 41; Mübeccel B. Kiray, *Örgütlemeyen Kent: İzmir*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998; Melih Gürsoy, *Tarihi, Ekonomisi ve İnsanları ile Bizim İzmirimiz*, İzmir, kendi yayını, 1993. Anadolu Rum cemaatinin XIX. yüzyılda zenginleşmesi sürecine ilişkin bir çalışma olarak şu kitaba bakılabilir: Gerasimos Augustinos, *Küçük Asya Rumları: Ondokuzuncu Yüzyılda İnanç, Cemaat ve Etnisite*, çev. Devrim Evcı, Ankara: Ayraç Yayınevi, 1997 (bu süreçte İzmir’in lider konumuna ilişkin olarak özellikle bkz. s. 149-155). Yahudi cemaatinin gelişim süreçlerini şu çalışmadan izlemek mümkündür: Henri Nahum, *İzmir Yahudileri: XIX.-XX. Yüzyıl*, çev. Esterya Seval Vali, İstanbul: İletişim Yayınları, 2000. Etnik grupların mekânsal yoğunlaşmalarına ilişkin önemli bir diğer kaynak grubunu da Batılı seyyahların yazdıkları oluşturmaktadır. Bu bağlamda, İzmir’e ilişkin Batılı seyyahların izlenimleri hakkındaki en derli toplu çerçeve, çoğunluğu Alman olan 67 seyyahın anlatılarının bir araya getirildiği şu kitapta sunulmaktadır: İlhan Pınar, *Hacılar, Seyyahlar, Misyonerler ve İzmir: Yabancıların Gözüyle İzmir, 1608-1918*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, 2001. Buca’daki etnik mekânsal yoğunlaşma sürecinin sivil mimari bağlamında -yer yer zenofobi sınırlarında dolaşan- bir yorumu için bkz. Feyyaz Erpi, *Buca’da Konut Mimarisi (1838-1934)*, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliği, 1987.

186 Daniel Goffman, “İzmir: Köyden Kolonyal Liman Kentine”, Edhem Eldem, Daniel Goffman ve Bruce Masters (ed.), *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir ve İstanbul*, çev. Sermet Yalçın, İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, 2000, s. 147.

kın olmaları, gerekse geleneklerini bilmeleri bu grupları Avrupalılarla yakınlaştırmış, Batı dillerinin yanı sıra Türkçeyi de konuşmaları kendilerine ticarete avantajlı bir konum kazandırmıştı. İstanbul örneğinde Pera'nın tarihî yarımada ile arasındaki farklılık, İzmir'de de kentin Müslümanların oturdukları bölgeleriyle diğer bölgeleri arasında gözlenebiliyordu. Uğur Tanyeli'ne göre, geç Osmanlı dönemi İzmir'inde geleneksel ve Batılı öğelerin ağırlıklı olarak bulunduğu farklı alanlardan oluşan "çift kutuplu" bir kentsel yapıdan söz edilebilir.¹⁸⁷ Bu konum giderek Müslümanlar arasında Müslüman olmayanlara karşı bir hoşnutsuzluğa dönüşmüş ve bu tepkisellik Türkçe'de kente atfedilen "gâvur" sıfatında ifadesini bulmuştur.¹⁸⁸

Bu tepkisellik ile de bağlantılı olarak, 1913 Bâb-ı Âlî Baskını sonrasında İttihat ve Terakki merkez yönetiminin İzmir'e özel bir önem verdiği ve bu çerçevede kente katib-i mesul olarak Celâl [Bayar] Beyi gönderdiği, vali olarak da 1914'de Rahmi [Arslan] Beyi atadığı görülmektedir.¹⁸⁹ Özellikle Celâl Beyin görevlendirilmesi, İstanbul'daki merkezî yönetimin genel Türkleştirme politikalarının İzmir'e bir yansıması niteliğindedir.¹⁹⁰ Vali Rahmi Bey, 1918'e kadar Evliyazade Refik Beyin belediye reisi olarak kalmasını sağlamış, fakat önceki dönemlerde olduğu gibi kente asıl kendi damgasını vurmuştur. Tamamı savaş dönemi olmasına karşın Rahmi Bey dönemi, kentsel mekânın şekillenmesinde önemli bir dönem olmuş ve bu şekillenme, daha çok İttihatçı Türkleştirme politikalarının kentsel mekândaki izdüşümleri şeklinde gerçekleşmiştir. Tanyeli'ye göre İttihat ve Terakki'nin "ulusal devlet yaratma ülküsü hiçbir yerde İzmir'deki kadar tümel ve anlamlı bir mimari ifade bulmamıştır".¹⁹¹ Tanyeli, bu dönemde Vali Rahmi Beyin Birinci Ulusal Mimari Akımı'nı bir araç olarak kullandığını vurgular.¹⁹² Temiz'e göre "ulusalcı" siyasî gruplar Sarı Kışla ve Hükümet Konağı etrafında oluşmuş olan idarî ve askerî merkezi kendilerine odak

187 Uğur Tanyeli, "Çağdaş İzmir'in Mimarlık Serüveni", Enis Batur (der.), *Üç İzmir*, İstanbul: Yayı Kredi Yayınları, 1992, s. 327-338.

188 Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul: Bilim Yayınları, 1977, s. 33.

189 Serçe, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e...*, s. 140-141.

190 Taner Akçam, Celâl Bayar'ın *Ben de Yazdım* başlıklı anılarında, 1910'larda Ege Bölgesinde 130 bin civarında Rumu göçe zorladıklarını yazdığını aktarır, ki bu bilgi Celâl Beyin İttihatçı Türkleştirme politikalarındaki rolünü anlamak için kilit önemdedir. Akçam, kitabında, Bayar'ın anılarındaki bu bilgiyi Arnold Toynbee ve Doğan Avcıoğlu gibi yazarların sundukları bilgilerle de kıyaslayarak doğrulamaktadır. Bkz. Taner Akçam, *Türk Ulusal Kimliği ve Ermeni Sorunu*, İstanbul: İletişim Yayınları, 1995, s. 124-125.

191 Tanyeli, "Çağdaş İzmir'in Mimarlık Serüveni", s. 329.

192 Türkiye mimarlık tarihinde Birinci ve İkinci Ulusal Mimari Akımları uzun süre geniş kabul görmüş bir dönemlendirme olsa da (örneğin Metin Sözen, *Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarisi*, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1996) son dönem mimarlık tarihi çalışmalarında bu dönemlendirmeye ilişkin belirli bir mesafe gözlenmektedir. Bozdoğan'a (a.g.e., s. 329) göre Osmanlı dönemi "proto-milliyetçiliği"nin daha kozmopolit ve emperyal kökleri ile Cumhuriyet'in etnik ve dilsel milliyetçiliği arasındaki ayrımı bulanıklaştırdığı için bu dönemlendirme sorunludur. Benzer bir mesafeli tutum için bkz. Neşe G. Yeşilkaya, *Halkveleri: İdeoloji ve Mimarlık*, İstanbul: İletişim Yayınları, 1999, s. 109.

olarak seçtiler. İttihat ve Terraki ve İttihatçı çizgide siyaset yapan dernekler yönetim yerlerini Hükümet konağına yakın yerlerden seçerken, muhalif konumdaki Hürriyet ve İtilaf Partisi, Frenk Mahallesi’ndeki Goya Han’ı tercih ediyordu.¹⁹³ Rahmi Bey döneminin iki önemli projesi olarak, mimar Tahsin Sermet Bey tarafından tasarılan, Milli Kütüphane ve Milli Sinema (sonradan Elhamra Sineması) gösterilebilir. Tanyeli’nin ifadesiyle “başına ‘millî’ sözcüğünün yerleştirildiği bir kitaplık ve sinema binasının yapımına girişmenin nedeni, Türklerin artık kendilerini iyice yabancılaşmış saydıkları ve yeni doğan ulusçuluk sayesinde de giderek nefret eder oldukları bir kentsel/kültürel çevreye duydukları tepkiden başka bir şeyle kolay kolay açıklanamaz”.¹⁹⁴

İttihat ve Terakki Mektebi (sonradan Kız Lisesi), yetimhane (sonradan İl Sağlık Müdürlüğü) gibi projelerin hayata geçirildiği Rahmi Bey döneminde atılan iki önemli adım, projesi Midhat Paşa dönemine kadar giden bulvarla ilgili çalışmalar ve mezarlıkların kamusal parklara dönüştürülmesidir. Bir bakıma kentin imar gündeminin en önemli maddesi olan Basmahane’yi Gümrük’e bağlayan cadde için İzmir İmarat ve İnşaat-ı Umumiye Şirketi, kentin önde gelen sermayedarlarının da dahil olduğu bir süreçte kuruldu. Şirketten beklenen, sadece bu caddenin açılması değil; aynı zamanda gerekli görülen yerlerde denizi doldurmak, bataklıkları kurutmak, tramvay işletmek gibi türlü sektörlerde beledi hizmetleri desteklemektir.¹⁹⁵ Sonradan bu projenin şirket üzerinden gerçekleştirilmeye çalışılmasının sakıncaları görülmüş ve projenin tam anlamıyla sonuçlanması 1940’ların başını bulmuştur.¹⁹⁶

IV. Cumhuriyet’in Radikal Modernleşme Projesi ve Kentsel Mekân: 1923-1950 Dönemi’nde Kentsel Planlama

Başka alanlarda olduğu gibi, mekânsal siyaset ve buna bağlı olarak kentsel planlama çalışmalarında da Cumhuriyet rejiminin Osmanlı dönemine göre daha radikal dönüşümleri hedeflediği muhakkaktır. “Gözle görülür siyaset”in gücünü kavramış olan Cumhuriyet rejimi tekke ve zaviyelerin kapatılmasından yeni bir başkentin ilanına, Ayasofya’nın müzeye dönüştürülmesinden Nüfus Mübadelesi’ne bir dizi önemli mekânsal düzenlemeye imza atmış ve insan-mekân ilişkisine yeni bir şekil verme çabasına girişmiştir. Bu “gözle görülür siyaset” uygulamalarıyla yeni rejim; hem Osmanlı dönemine ilişkin sembollerden ve anlam kümelerinden keskin bir kopuşu, hem de yeni rejimin ne denli

193 Temiz, a.g.m., s. 83. Ayrıca Kıray da “Hükümet binasının küçük de olsa kesif Müslüman işyerleri civarında” yapılmış olmasının sembolik önemine dikkat çeker: Kıray, “Az Gelişmiş...”, s. 49.

194 Tanyeli, “Çağdaş İzmir’in Mimarlık Serüveni”, s. 329.

195 Serçe, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e...*, s. 144.

196 Serçe, “Bir Şirket Komedi...”.

güçlü olduğunun kitlelerce anlaşılmasını amaçlamaktaydı. Tekeli bu dönemi, “radikal modernite” dönemi olarak isimlendirmeyi önerir.¹⁹⁷ Tekeli’ye göre “radikal modernite” projesi gerek Osmanlı’nın sıkılgan ve dolayısıyla kısmî modernleşme çabalarından, gerekse Ziya Gökalp tarzı sentezci modernleşme arayışlarından farklıdır. Köktenci özellikler gösteren cumhuriyetçi modernleşme perspektifi hukuk sisteminin düzenlenmesinden, mimarlık ve şehircilik faaliyetlerine kadar pek çok alanda etkisini göstermiştir.¹⁹⁸

Bozdoğan’a göre Cumhuriyet, sonrasında gelen sömürgecilik sonrası ulus-devletler gibi, başlangıçta modern mimari ve şehirciliği ulusal bağımsızlık, gurur ve ilerlemenin ifadeleri olarak benimsemişti. Buna bağlı olarak Bozdoğan, mimarlık ve şehircilik olarak özetlenebilecek “gözle görünür siyaset” araçlarının, Batı-dışı bağlamlarda modernliğin gerçek maddî ve toplumsal temellerini (yani sanayi kentlerini, kapitalist üretim ilişkilerini ve görece özerk bir burjuvaziyi) ikame etme işlevini üstlendiklerini vurgular. Bir bakıma Cumhuriyet rejimi için modern kentler yaratmayı hedeflemek, modernliğin köklü/kurumsallaşmış bir esası yerine bir “temsili”ni yaratmayı hedeflemek anlamına geliyordu.¹⁹⁹ Bozdoğan’ın bu vurgusu “radikal modernite” projesini anlamak için önemlidir ve belki de Cumhuriyet (ve daha genel olarak Türk) modernleşmesine atfedilen metonimiklik özelliğinin bir görüngüsü olarak akılda tutulmalıdır. Hilmi Yavuz’un büyük ölçüde edebiyat kuramından esinlenerek geliştirdiği önermeye göre parçanın bütünü yerini alması, onun yerini tutması demek olan *metonimi*, Türk modernleşmesinin ana özelliklerinden biridir.²⁰⁰ Metonimik modernleşme sürecinde Batı’nın çeşitli sembolleri (örneğin piyano çalmak, şapka giymek, balolar düzenlemek vb.) Batı’nın bütünü olarak değerlendirilmiş ve parça ile bütün arasındaki ilişkide olması gereken nedensellik göz ardı edilmiştir.²⁰¹ Cumhuriyet rejiminin kentlere verdiği önemde bu metonimik perspektifin izlerini görmek mümkündür.

197 Tekeli, “Kent Planlaması ve Kent Araştırmaları”, s. 102.

198 Tekeli, *Modernite Aşılırken Kent Planlaması*, s. 65.

199 Bozdoğan, *a.g.e.*, s. 22-23.

200 Hilmi Yavuz, “Modernleşme: Parça mı, Bütün mü? Batılılaşma: Simge mi, Kavram mı?”, Uygur Kocabaşoğlu (ed.), *Modern Türkiye’de Siyasî Düşünce*, c. III, *Modernleşme ve Batıcılık*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2002, s. 212-217.

201 Bu noktada Yavuz’un *modernleşme* ve *çağdaşlaşma* kavramları arasında önerdiği farkı hatırlamak “metonimik modernleşme” önermesini anlamaya yardımcı olur. Yavuz’a göre; modernleşme kamusal alana, çağdaşlaşma ise özel alana ilişkin olarak kullanılmalıdır. Yavuz; Türkiye’de “modern” devletin kamusal alanı modern ya da Batılı ölçülere göre yeniden yapılandırdığını, fakat birey alanında (özel alanda) çağdaş değerleri taşıyacak özneler üretmediğini yazar. Yavuz’a göre; *modernizm* formeldir ve biçimsel gereklerinin yerine getirilmesiyle gerçekleşir, ama demokratlaşmayı ve çoğulculuğu kapsayan *çağdaşlaşma*, zihinsel somuta dönüşümedikçe gerçekleşemez. Bu bağlamda Yavuz Türkiye’nin modernleştiğini ama çağdaşlaşmadığını belirtir. Hilmi Yavuz, “Çağdaşlaşma ve Eurotarih”, a.mlf., *Osmanlılık, Kültür, Kimlik*, İstanbul: Boyut Kitapları, 1996, s. 91-99. Hilmi Yavuz, “Modernleşme ve Çağdaşlaşma”, a.mlf., *Modernleşme, Oryantalizm ve İslam*, İstanbul: Boyut Kitapları, 1999, s. 11-13.

Bu çalışmanın Cumhuriyet dönemini ele alan bu bölümü, dört ana noktaya odaklanmaktadır. Öncelikle erken Cumhuriyet döneminde şehir ve şehirciliğin nasıl algılandığı, bu çerçevede üretilen söylemler bağlamında tartışılacak, sonrasında da sırasıyla ülkenin yeni başkenti Ankara ve iki büyük kenti İzmir ve İstanbul’daki kentsel planlama çalışmaları gözden geçirilecektir.

A. Tek-Parti Döneminde Kent, Şehircilik ve Planlama

Kemalist Cumhuriyet projesi iki ayaklı bir proje olarak özetlenebilir: Bir ulus-devletin yaratılması ve modernleşme arayışı. Dolayısıyla tek-parti döneminin yönetici elitleri sıklıkla *muasır medeniyet* kavramına atıfta bulunurlar. Hatta Erik Zürcher’e göre *muasır* ve *medenî* kavramları *millî* kavramı kadar Kemalizmin ana terminolojisindedir.²⁰² Bu yıllarda gerek imar çabalarının önemi, gerekse kent ve uygarlık arasındaki ilişki (bu ikisini birbirleriyle eşitleme) ve bu nedenle şehircilik faaliyetlerine verilmesi gereken önem, rejimin yöneticilerinin ifadelerinde yer bulur.

Kentler ve uygarlık arasındaki ilişki ve kentleri kurmanın önemi, en net olarak 1927-1938 yılları arasında Dahiliye Vekili olan Şükrü Kaya tarafından vurgulanmıştır:

Medeniyet ve terakki şehirlerin mahsulüdür. Bir milletin irfan, sanat ve ticaret menbâi şehirlerdir. Devlet, bahusus demokrasi vatandaşların medeniyet, terakki, saadet ve refah kabiliyetlerine azami imkân hazırlamakla yükümlüdür. Bu mükellefiyet demokrasinin zaruret ve vazifesidir.

Köylerin dağınık ve küçük olması oraya medeniyetin girememesi için en büyük sebeptir. Maatteessüf, bizim köylerimizin yarısı böyle küçük ve dağınıktır. Küçük köylere asayiş, irfan, maarif, millî terbiye giremez. Ancak büyük şehir ve kasabalardır ki, millî irfan ve medeniyet teessüs edebilir. Şehir ne kadar büyük olursa, medeniyetin oradaki tecellisi de o kadar geniş olur.²⁰³

Burada özellikle uygarlık, kent ve “millî terbiye” arasında kurulan bağlantı dikkat çekicidir. Kaya’nın söyledikleri kent yaratma iradesinin bir göstergesidir. Bu irade dile getirilirken de, milliyetçilik ilkesine atıf yapılır; çünkü esas sorunsal bir ulus yaratmaktır. Kaya’nın formülasyonu tam da Kemalist Cumhuriyet’in, ulus-devlet yaratma ve modernleşmeden oluşan iki ayaklı bir proje olarak özetlenebileceğini doğrular. “Millî terbiye”nin ülkenin bütününe yayılması projenin her iki ayağının da başarısı anlamına gelecek ve ülke hem millî bir kimliğe kavuşacak, hem de uygarlık ve ilerleme ile tanışacak, Kaya’nın ifadesiyle “medeniyet tecelli” edecektir.

202 Erik Jan Zürcher, “The Core Terminology of Kemalism: *Mefkûre, Millî, Muasır, Medenî*”, François Georgeon (ed.), *Les mots de politique de l’Empire Ottoman à la Turquie kemaliste*, Paris: EHESS/ESA 8032 (CNRS), 2000, s. 55-64.

203 Bilsay Kuruç, *Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi*, Ankara: Bilgi Yayınevi, 1987, s. 17.

1. Şehirciliğin Belediyecilik ve İskân İşleri Olarak Algılanması

Ankara'nın başkent olarak örnek olması gereği ve medenileşmekle kentler arasında bir bağ bulunduğu genç Cumhuriyet'in yöneticileri için netliğe kavuşmuşsa da, şehirciliğin kavramsal içeriği ve uygulama sınırı konusunda bir netlik gözükmez. Ele alınan dönemin başında kentlerde iyileştirme, düzenleme ve yönetim ilkelerini belirleme amacıyla bir dizi yasa çıkartılır.²⁰⁴ Sırasıyla 15 Nisan 1930'da yayımlanan Belediye Kanunu, 6 Mayıs 1930'da yayımlanan Umumi Hıfzıssıhha Kanunu ve Ebniye Kanunu'nun yerine geçmesi amacıyla 21 Haziran 1933'te çıkarılan Belediye Yapı ve Yollar Kanunu bu kapsamdadır.²⁰⁵ Bu kanunların çıkartılmasını sağlayan, yereldeki idarî mekanizmayı önemseyen iradeyi, şehircilik olarak niteleyenlere rastlanmaktadır. Bu da, kısmî de olsa şehirciliğin belediyecilikle eşanamlı olarak kullanılmasının, şehirciliğin belediyecilik olarak algılanmasının gözlenmesine yol açar. Şehircilikle belediyeciliğin birbiriyle karıştırılması tek-parti döneminde konuya ilişkin gözlenen tek yaklaşım değildir. Bu dönemde şehirciliğin kentsel planlamayla ilişkisine vurgu yapanlar da hiç şüphesiz vardır;²⁰⁶ fakat şehirciliğin belediyecilik olarak algılanması da ender rastlanan bir tutum değildir.²⁰⁷

Tek-parti döneminde Türk şehirciliği, planlama anlayışını içermeyen Belediye Kanunu'nun bir bileşeni olarak görülmekte, böylece şehircilik belediyeciliğe yakın hatta eşanamlı olarak değerlendirilmektedir.²⁰⁸ Ancak bu dönemde şehircilik sadece belediyecilikle karıştırılmaz, zaman zaman iskân meselesiyle de bir tutulur. Lozan mübadillerinin, daha önce Balkanlar'dan göç edenlerin, göçebe aşiretlerin yerleştirilmesi bu meselenin ana kapsamıdır. 1934'te çıkan İskân Kanunu da bu doğrultudadır. Kanun iskân bakımından ülkeyi üç ana bölgeye ayırır: 1) Türk kültür ve nüfusunun gelişmesi istenen yerler; 2) Türk kültürüyle kaynaşması istenilen nüfusun yerleştirilmesine ayrılan yerler; ve 3) Sağlık, iktisat, kültür, siyaset, askerlik ve inzibat nedenleriyle iskânın yasaklan-

204 Ayla Ödekan, "Mimarlık ve Sanat Tarihi", Sina Akşin (ed.), *Türkiye Tarihi*, c. IV, *Çağdaş Türkiye 1908-1980*, İstanbul: Cem Yayınevi, 1997, s. 508.

205 Sadık Artukmaç, *Türk İmar Hukuku*, Ankara: Gürsoy Basımevi, 1957, s. 29-30.

206 Şehirciliğin belediyecilikle karıştırılmasına karşı çıkış Celâl Esad Arseven'in Güzel Sanatlar Akademisi için yazdığı şehircilik ders kitabında belirir. Arseven bu çalışmasında "Şehirci ismini alan bu şehir miğmarları işe koyulunca yepyeni bir ilim meydana geldi, ve artık şehircilik bir handese ve inşaa işi olmaktan çıktı; insanların hayatına ilgili sosyal ilimler arasına girdi. (...) Eskidenberi bu işle karıştırılan belediyecilik de ayrı bir bilgi olarak ayrıldı." demektedir. Bkz. Celâl Esad Arseven, *Şehircilik (Urbanizm)*, İstanbul: Devlet Basımevi, 1937, s. 5.

207 Ömer Turan, "1930'lardaki 'Şehircilik Tartışmaları': Cumhuriyet'in Kamusal Alanını Oluşturması", *Toplumsal Tarih*, Ocak 2001, c. XV, sy. 85, s. 48-56.

208 Şehirciliğin belediyecilik olarak algılanmasının en kapsamlı örneği olarak Osman Nuri Ergin'in kitapları hatırlanabilir. Özellikle bkz. Osman Ergin, *Türkiyede Şehirciliğin Tarihi İnkışafı*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi İktisat ve İçtimaiyat Enstitüsü Neşriyatı, 1936.

dığı yerler.²⁰⁹ Bu bölgelendirme de, iskân işlerinin kamusal yaşam yaratmadaki işlevini gösterir. İskân işlerinin bir diğer işlevi de, bölgelerin tanımlarından açıkça okunabileceği gibi, nüfusu (ve kamusal yaşamı) Türk kimliği altında homojenleştirmek, Türkleştirmektir.

Esas olarak, şehirciliğin iskân işleriyle de karıştırılmasının çok şaşırtıcı ve işin doğasına aykırı olmadığı da ifade edilmelidir. Batı Avrupa’da da şehircilik, sanayileşme sonrasında kırsal bölgelerden yeni gelişen kentlere bir nüfus hareketi meydana geldiğinde ve belli bir ölçüde de bu nüfus hareketinin yarattığı sorunları çözmek amacıyla ortaya çıkmıştır. Burada da durum benzerdir. Farklı bir nedenle, yoğun bir nüfus hareketliliği olduğunda bu dalgalanmada yer almak durumunda kalmış insanlara ilişkin sorunları çözerken yapılanların, o dönemde şehircilik olarak algılanması bir bakıma doğal karşılanabilir.

2. Kentsel Planlama Olarak Şehircilik

Tek-parti döneminde şehircilik kısmen belediyeçilik olarak algılanmışsa da bu genel bir durum değildir. Şehirciliğin belediyeçilik dışında ve esasen bir kentsel planlama işi olduğunu vurgulayan, yukarıda adı anılan Arseven gibi, pekçok kişi vardır. Konuya ilişkin kanunlar hazırlanırken de şehirciliğin bir kentsel planlama meselesi olduğu göz önünde tutulmuş, 21 Haziran 1933 tarihli Belediye Yapı ve Yolları Kanunu’nun ikinci maddesi belediyeleri beş sene içinde, müstakbel plan tanzim ettirmekle mükellef tutmuştur.²¹⁰ Zaten, bu tarihten üç yıl önce, Mayıs 1930’da yayımlanan Umumî Hıfzıssıhha Kanunu’nun 262. maddesi de nüfusu 20 bin veya daha fazla olan şehirler ve kasabaların belediyelerini, üç yıl içinde müstakbel şehir projesi tanzime, sokakların istikamet ve genişliğini, meydanların, umumî mahallerin, bahçelerin ve âbidelerin yerlerini ve vaziyetlerini gösteren bir harita yapmaya, yapılacak tesisatın yıllara taksimine dair bir program oluşturmaya mecbur kılmıştı.²¹¹ Üç yıl arayla iki kanunda ayrı ayrı plan zorunluluğu getirilmiş olması, merkezi yönetimin kentsel planlama meselesine ne denli önem verdiğini ve ısrarla meseleyi takip ettiğini gösterir. Fakat 1933’te yayımlanan Belediye Yapı ve Yolları Kanunu da şehirciliği yol ve bina inşaatına indirgemektedir ve projeye dönüktür. Bütün belediyeleri olanaklarla orantı kurmaksızın, beş yıl içinde 50 yıl geçerliliğini koruyacak bir plan hazırlamak zorunda bırakmıştır. Ruşen Keleş’e göre, geleceğe ait tahminlere olanak verecek inceleme ve araştırmaların o dönemde yeterince gelişmemiş olmasına rağmen, planların 50 yıl gibi tahmini çok güç bir uzunluktaki bir süre için hazırlanması mecburiyeti, planlardan çoğunu etkisiz ve uygulama olanağından yoksun durumda bırakmıştır.²¹²

209 Cevat Geray ve diğerleri, “Şehircilik”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, c. IX, İstanbul: İletişim Yayınları, 1985, s. 2358-2374.

210 Mehmet Ali Şevki, “Beldelerimizin Müstakbel Plânları ve Büyük Şehirli Türkiye”, *Mülkiye İçtimai İlimler Mecmuası*, Birinci Kânun 1934, sy. 45, s. 19-26.

211 Sadık Artukmaç, *a.g.e.*, s. 29.

212 Ruşen Keleş, *Şehirciliğin Kuramsal Temelleri*, Ankara: AÜ SBF Yayınları, 1972, s. 165-166.

Ülkü'de yayımlanan “Yeni Şehirler Doğar Ken” başlıklı ve “yol yapı kanunu demek ister ki:” alt başlıklı, adı geçen kanunu açıklayıcı yazıda; şehircilik, planlama çerçevesinde düşünülmektedir:

ŞEHİRCİLİK denildiği vakit şehrin haricî şeklinin her bakımdan teşekkülü ve bilhassa bu teşekkülün kararlaştırılması, plânlaştırılması ve tatbik edilmesi anlaşılmaktadır. (...)

Bugün bilhassa büyük değişmeler ve anlıyarak savaşmalar, inkılaplar zamanını yaşıyoruz. Her şeyi yeniden tetkik ediyorlar, her şeye yeniden değer biçiyorlar, nizamları yeniden kuruyorlar, müessesatı rasyonalize ediyorlar. Ve bütün bunları moda olduğu için değil ihtiyaç olduğu için yapıyorlar.²¹³

Yazının hemen başında planlamaya net bir vurgu yapılmaktadır. İzleyen paragrafta da değerlerin yeni baştan inşa edildiği ve herşeyin rasyonalize edildiği vurgulanmaktadır. Peki burada kullanılan üçüncü çoğul şahıs kimlerdir? ‘Müessesatı rasyonalize edenler’ şehirciler midir yoksa genel anlamda Batı mı kastedilmektedir? Bir diğer olasılık ise burada kastedilenin genç Cumhuriyet’in kurucuları olduğudur. Herşeye yeniden değer biçmek ve nizamları yeniden kurmak ifadeleri hatırlandığında bu olasılığın düşük olmadığı gözüktür. Böylece şehir planlaması ile daha bütüncül bir şekilde yeni değerler ve yeni bir nizam kurulması arasındaki bağlantı da, satır arasında kurulmuş olur. Yazıda şehir planının sahip olması gereken özellikler ve nasıl yapılması gerektiğine ilişkin bölümler de vardır:

Şehirlerin yaşaması hemen sonsuz sayılabileceğine göre şehir ve imar plânlarının yarım asır ilerisi düşünülerek yapılması lâzımdır. (...)

Şehir projesinin temini için kabul edilebilecek iki yol vardır: Birincisi şöhret sahibi ve tecrübeli şehir mütehasssını bu işe memur etmek, ikincisi de memleket fen adamları arasında veya milletler arasında şehir projesi müsabakası açmaktır. (...)

Eğer tabir caizse, proje ve şehir plânları mevhum tasavvurlar şeklinden kurtulabilmek için ne sadece umumî ve nazarı kaidelere istinat etmeli ve ne de proje sahibinin şahsı temayüllerine tevem olmalıdır. Mesele ve vazifeyi ancak başka türlü anlaşılabilir şekilde katıyetle tayin eden esaslara istinat etmelidir ve bunun için de projeye başlamadan evvel büyük mikyasta ihzarî mesaiye ihtiyac vardır.²¹⁴

Bu yazıda tasvir edilen süreç şehirciliğin planlama olarak algılanmasına ve yabancı uzmanlardan yararlanma fikrinin yaygın bir kabul görmeye başlamış olmasına delâlet eder. Gerçekten de tek-parti döneminde Türkiye’ye pekçok mimarın yanı sıra çok sayıda şehir plancısı da gelmiştir. Ankara İmar Müdürlü-

213 Semih, “Yeni Şehirler Doğar Ken”, *Ülkü*, İkinci Kânun 1935, c. IV, sy. 23, s. 343-351.

214 Semih, a.g.m.

ğü Danışmanlığı, Ankara İmar Planı ve Raporu (1928-1932), Mersin, Adana, Ceyhan, Gaziantep ve İzmir imar planları ve ilgili danışmanlıklar (1930-1939) için Hermann Jansen; İstanbul İmar Planı ve Raporu (1933) için Hermann El-goetz; Erzurum’un Yeni Kesimleri İçin Yöresel İmar Planı (1933), Trabzon İmar Planı (1933) için Donat Alfred Agache; İstanbul İmar Danışmanlığı, Bayındırlık Bakanlığı Şehircilik Danışmanlığı için (1935-1938) Martin Wagner; İstanbul İmar Planı (1936-1950) için Henri Prost gelmiştir.²¹⁵

Doğrudan uygulamaya konan bir plan hazırlamamış olmakla birlikte²¹⁶ Wagner; hem danışmanlığıyla, hem Güzel Sanatlar Akademisi Yüksek Mimari Şubesi’nde verdiği derslerle, hem de konferansları ve yazılarıyla o dönem konuyla ilgilenenlerin kafalarında kavram olarak şehirciliğin oluşmasında ve dönemin şehircilik politikalarını şekillendirmede kısmî de olsa etkili olmuş bir uzmandır.²¹⁷ Wagner’in şehir planlamanın spesifik bir sorunu üzerine kaleme aldığı teknik yazılarının yanı sıra,²¹⁸ genel ölçekte, şehirciliğin ne olduğu ve Türkiye’de nasıl uygulanması gerektiği üzerine de yazıları vardır ve bu yazdıkları Cumhuriyet’in nasıl bir kamusal alan istediğini ve bu iradenin şehircilikle bağlantısını göstermesi bakımından önemlidir:

Reisicumhur Atatürkün kuvvetli idaresi altında Türkiye devleti plânlı iktisadı, Türk iktisad sahasına ithal etmekle şehir imarına da yeni vazifeler vermiş oluyor. Devlet şehir mütehassısına yalnız yepyeni şehirler inşası vazifesi vermiyor (Ankara gibi); aynı zamanda tarihî ve sanat zenginlikleriyle en yüksek sanat derecesine çıkarılmış çok eski şehirleri de yeni Türk ruh ve ülküsüne uyacak bir tarzda yeni bir hayat ve iktisadî şekil vermek üzere değiştirerek imar etmek gibi fevkalâde zor ve mes’uliyet dolu bir vazife de vermiş oluyor, (İstanbul gibi). Türk devletinin bu şehir imarı vazifesine sathî bir göz atacak olursak onun aslında ‘hayatî, iktisadî imar ve kalkınmadan’ başka bir şey olmadığını görürüz. (...)

215 Metin Sözen, *a.g.e.*, s. 41.

216 Wagner, İstanbul için bir plan yapmışsa da bu plan gerekli yankıyı bulmamıştır. Bkz. Martin Wagner, “İstanbul Havalisinin Plâni”, *Arkitekt Dergisi*, 1937. [Ayrıca bkz. *İstanbul Araştırmaları*, Güz 1998, sy 7, s. 237-266.]

217 Bu dönemde Türkiye’ye gelen uzmanlar arasında yer alan Wagner, uluslararası önemde bir kent plancısıdır ve Türkiye’den ayrıldıktan sonra Harvard Üniversitesi’nde Şehir Planlama Bölümü Başkanlığı’nda bulunmuştur, Tekeli, “Kent Planlaması ve Kent Araştırmaları”, s. 105.

218 Örneğin Dr. I. Martin Wagner, “Türk Şehirleri ve Mevcut Sahalardan İstifade Ekonomisi”, *Arkitekt*, 1938, yıl 8, sy. 2, s. 82-86. Bu yazısında Wagner şöyle demektedir: “Bir şehircilik mütehassısı bir belediyeye plânlı bir ıslah ameliyesi hakkındaki fikirlerini ve tavsiyelerini bildirirken, dediğimiz inşaat ekonomisine ve müteallik mülâhazalarla hareket etmelidir. Çünkü gerek yeni şehirler esnasında, gerekse eski şehirler ıslahında en kudretli şehircilik mütehassısı her zaman için sermayedir. Şimdiye kadar olduğu gibi hâlâ da böyledir. Sermaye bu kudretli mevkiini her zaman, her memlekette ve akla gelebilecek her türlü iktisadî sistem altında muhafaza edecektir.” Şehirciliğin ve imar işlerinin sermayeyle olan bağlantısına İsmet Paşa da, 1933’te dikkat çekmişti. Bkz. İsmet Paşa, a.g.m.

(Ş)ehir mütehasşısının esas vazifelerinden biri de yeni Türk hayat ve iktisadına en uygun ve yalnız ona mahsus olan (Specifique) kıyafeti vermektir. Garbî Avrupa şehirlerinin arta kalan kıyafetlerini yeni Türkiye'ye ithal etmek ve bu 19uncu asır şehirlerinin bütün hata ve günahlarını bir defa da yeni Türkiye'de yaşamakla yeni Türkiye'nin ne devletine ne milletine hizmet edilmiş olur.²¹⁹

Yazının hemen başında Atatürk adı anılarak, Cumhuriyet'in planlı ekonomiyi tercih etmiş olduğu vurgulanıyor. Ekonomide planlılık, mantikî bir süreç olarak, şehir imarında da planlılığı gerektiriyor. Hemen ardından Wagner şehircinin asıl görevlerini, özellikle başkent yaratma sürecini düşünerek yeni şehirler inşası ve mevcut (ya da eski) şehirlere "yeni Türk ruh ve ülküsüne uyacak bir tarzda yeni bir hayat ve iktisadî şekil vermek" olarak sıralıyor. Dolayısıyla şehircinin görevi hem "hayatî imar ve kalkınma"yı planlamak ve başlatmak, hem de "iktisadî imar ve kalkınma"yı getirecek ortamı hazırlamak olarak beliriyor.

Görüldüğü gibi, Wagner için şehir imarı ve şehir inşası hayat yaratmakla eşanlamlıdır. Mesele, bir kıyafet vermek metaforuna indirgenebilecek ölçüde basitleştirilmiştir. Hayatî imar etmekten anlaşılması gereken, net bir şekilde toplum mühendisliğidir. Wagner'in 1938'de yazdıkları, yine aynı yıl yayımlanan bir makalede Chicago Okulu'ndan Louis Wirth tarafından formüle edilen "Bir Yaşam Biçimi Olarak Kentsellik" [*Urbanism as a Way of Life*] akımıyla belirli ortaklıklar taşımaktadır.²²⁰ Zaten İlhan Tekeli de, modernizasyon paradigmasına uyumlu olarak Chicago Okulu'nun "Bir Yaşam Biçimi Olarak Kentsellik" motto-sunun özellikle çevre ülkelerde yankı bulduğunu belirtmektedir.²²¹ "Bir Yaşam Biçimi Olarak Kentsellik" akımının üç temel unsuru şöyle sıralanabilir: Şehirlerde niceliksel olarak büyük bir nüfusun yaşaması, bu nüfusun sınırlı bir mekânda yoğunlaşp yoğun olarak yaşaması ve yoğun yaşanan bu sınırlı alanda heterojenliğin oluşması, yani farklı sınıf ve toplumsal statülerden insanların karşılıklı bağımlılık ilişkileri içinde kentte yaşaması. Nüfus, tek-parti Türkiye'sinde de üzerinde çok durulan bir kavramdır ve hızlı nüfus artışı, Cumhuriyet yönetiminin hayalidir. Gerçi tek-parti döneminin genel homojenleştirme politikası ve rejimin korporatist eğilimleri düşünüldüğünde üçüncü unsurun paralellikten bir sapma meydana getirdiği düşünülebilir, fakat Wirth bu başlık altında da bireyin kentin sosyal, siyasî ve iktisadî yaşamına katılabilmek için, kitlesel talep uyarınca, bireysellikten bir ölçüde fedakârlık etmesi gerektiğini de yazar. Yani aslında Wirth'in de heterojenlikten kastettiği bir farklı olma hakkından çok, şehrin ya da kitlenin ihtiyaçları doğrultusunda farklı hizmetlerde yoğunlaşmaktır.

219 Dr. Martin Wagner, "Şehir İnşası Ne Demektir?", *Arkitekt*, 1938, yıl 8, sy. 1, s. 21-25.

220 Louis Wirth, "Urbanism as a Way of Life", *The City Reader*, Richard T. Legates ve Frederic Stout (ed.), Londra: Routledge, 2000, s. 97-105.

221 İlhan Tekeli, "Popülist Politikalar, Kentsel Rant Ekonomisi ve Vatandaş Oluşturamayan Kentleşme Deneyi", *Modernite Aşılırken Kent Planlaması*, s. 45-56.

B. Bir Model Kent Yaratmak: Ankara

Cumhuriyet’in “görünür siyaseti”nin en önemli bileşeni, başkent Ankara’ya taşınması ve Ankara’nın imarıdır. Ankara; bu bağlamda, güçlü milliyetçi söylemin, kozmopolit bir geleneğe sahip ve uluslararası ticaret sistemine entegre sahil kentlerini merkez olarak örgütleyemeyeceği yaklaşımından hareketle başkent olarak seçilmiştir. Bu bakımdan konuya ilişkin literatürde Ankara, yine bir ulusal birliği sembolize etmek üzere sahilden iç kesimlere çekilme örneği olan Brasilia’ya benzetilmekte, ayrıca İslamabad ve Canberra gibi başkentlerle bir arada düşünülmektedir.²²² Ankara’nın başkent ilan edilmişinde sahip olduğu savunma kolaylıkları da etken olmuştur.

1. Lörcher Planı, 1924-1925

Ankara’nın başkent olmasıyla birlikte kentte ciddi bir konut sıkıntısı yaşandığı gerek döneme ilişkin anılardan, gerekse kent tarihi çalışmalarından anlaşılmaktadır. Ankara’ya ilişkin klasik olarak nitelenebilecek kaynaklara göre dönemin yönetimi bu sorunu aşabilmek için mevzî planlama yolunu tercih etmiş ve bu sayede soruna hızlı ama uzun vadeye ilişkin projeksiyonu olmayan bir çözüm üretmeye çalışmıştır. Örneğin Gönül Tankut, *Bir Başkent’in İmarı* adlı kitabında, Lörcher Planı’nı Yenışehir’de gerçekleşen 150 hektarlık kamulaştırma bağlamında önemser. Fakat Tankut, yapılan sokak düzenlemelerinin sonraki planlama çalışmalarını geriye dönüşü olmayan bir şekilde etkilediğini ve planın olumsuz sonuçlarının kalıcılaştığını da belirtir.²²³ Konuya ilişkin yazında son yıllarda yeni bir gelişime tanık olundu ve Ali Cengizkan’ın çalışmaları²²⁴ Lörcher Planı’nın mevzî değil kapsayıcı bir plan olduğunu, planlılık açısından değerini ve kentsel mekâna olan kalıcı etkilerini vurguladı. Cengizkan’ın bu çalışmaları sonrasında bu planlara ilişkin bildiklerimiz büyük ölçüde arttı ve değişti.²²⁵

Cengizkan’ın aktardığı bilgilere göre 1923’ün sonunda dönemin Ankara Şehremini Mehmet Ali Bey İstanbul’daki bir şirketten Ankara’nın genişlemesi ve düzenlenmesi için bir keşif yapılmasını istemiştir. Şirket, Mayıs 1924’te Dr. Carl Christoph Lörcher tarafından hazırlanmış “Ankara Şehrinin İmâr ve İnşâ Planına Âid İzahnâmedir” başlıklı bir rapor sundu. 1925 yılında daha uygula-

222 Gönül Tankut, *Bir Başkent’in İmarı*, İstanbul: Anahtar Kitaplar, 1993, s. 23. İlhan Tekeli, “Ankara’nın Başkentlik Kararının Ülkesel Mekân Organizasyonu ve Toplumsal Yapıya Etkileri Bakımından Genel Bir Değerlendirilmesi”, Aysıl Tükel Yavuz (haz.), *Tarih İçinde Ankara*, Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi ve Ankaralılar Vakfı, 2000, s. 317-355.

223 Tankut, *Bir Başkent’in İmarı*, s. 57.

224 Ali Cengizkan, “Kurgu, Tasarım ve Kullanım: Cumhuriyet Dönemi Kamusal Mekânları İçin Bir Çalışma Programı”, Güven Arif Sargın (der.), *Ankara’nın Kamusal Yüzleri: Başkent Üzerine Mekân-Politik Tezler*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2002, s. 215-243 ve Ali Cengizkan, “Ankara 1924 Lörcher Planı Raporu”, *Bellekten*, Nisan 2003, c. LXVII, sy. 248, s. 154-191.

225 Bu dönemde Ankara’daki planlama çalışmaları için ayrıca bkz. Dilek İnci Caner, “Ankara as the Capital of Turkey: Its Planning and Development in Early Republican Period”, Yüksek lisans tezi, Boğaziçi Üniversitesi, 1996.

maya dönük Yenişehir odaklı 1/10000 ölçekli kopyasının sunulmasıyla plan daha da detaylandırıldı.²²⁶ Cengizkan'ın ifadesiyle, "Lörcher, bir kentin, hele yeni bir devletin yeni başkentinin anlamsal kurgusunun da önemli olduğunu düşünüyor; hem modern kent planlama bilgilerini ve deneyimini bu plana aktarıyor, hem de anlamsal yükleme önerilerinde bulunarak, yalnızca bölgeleme, sıralama, hiyerarşi ve dizi kurma yöntemiyle değil, bunları adlandırarak da 'yeni ulusun yeni başkentini' kurgulamayı ve tasarlamayı deniyordu".²²⁷

Lörcher Planı kentin prestij caddesi olarak İstasyon Caddesi'ni öngörüyordu. Lörcher'e göre İş Merkezi, yeni Meclis binası, kentin vitrin özelliğindeki oteli ve halka açık bir bahçe hep bu prestij caddesinde olacaktı. Lörcher Planı'na göre Kale'den başlayan bir Millet Caddesi [*Strasse der Nation*] Yönetim Mahallesi'ne kadar uzanıyordu. Bu Yönetim Mahallesi'nin Meclis yapısı ile nihayetlenmesi dahi bu planda öngörülmüştü. İstanbul'da yerleşik olan Lörcher, planına etkilendiği Osmanlı mimarisinden de unsurlar eklemiştir. Plana göre Bulvar'ın Tuna Caddesi ve İzmir Caddesi ile kesiştiği noktaya bir cami ve hamam öngörülmüş, her iki yapının da yeşil alan içinde tasarlanması uygun bulunmuştu.

Cengizkan'a göre; Lörcher Planı'nın önemi, Türkiye planlama tarihinde bir kentin bütünündeki mevcut durumunun, kısa vade içinde nasıl bir şekil alacağı ve daha da önemlisi nasıl bir şekil alması gerektiği üzerine ilk kez bu planla düşünülmüş ve resmî makamlara uygulamaya dönük olarak aktarılmış olmasından kaynaklanmaktadır.²²⁸ Yukarıda da belirtildiği gibi, Lörcher Planı'nın Ankara kentsel mekânına halen bugün dahi etkileri mevcuttur. Prestij alanı olarak düşünülen İstasyon Caddesi için öngörülen yapıların çoğu, İkinci Meclis Binası, Ankara Palas, Millet Bahçesi vb. inşa edilmiştir.²²⁹ Lörcher Planı'nın et kesim yeri olarak kodladığı yer, sonradan Et Balık Kurumu'na dönüşmüş, mezarlık olarak önerdiği yer Cebeci Asri Mezarlığı, cezaevi olarak önerdiği yer de Ankara Merkez Kapalı Cezaevi olmuştur.²³⁰ Lörcher'in önerisi Millet Caddesi, Cengizkan'ın ifadesiyle, "adını Taşhan'a yakın Millet Bahçesi'ne kaptırmış, (...) daha sonra Ulus Meydanı'nın isim babası olmuştur".²³¹ Elbette planın, cami ve hamam gibi, sonradan (en azından bir süreliğine) unutulmuş önerileri de vardır. Zaten Lörcher Planı'nın rafa kalkmasının nedenleri arasında bu türden unsurları da sayılmaktadır. Bu durumu değerlendirirken 1920'lerin ilk yarısındaki siyasî atmosferle, tek-parti rejiminin konsolide olduğu 1930'ları karşılaştırmalı olarak düşünmek gerekmektedir. Cumhuriyetçi rejimin katı laikliğe

226 Bu raporun tam metni şu çalışmanın eki olarak sunulmuştur: Cengizkan, "Ankara 1924 Lörcher Planı...", s. 172-191.

227 Cengizkan, "Kurgu, Tasarım ve Kullanım...", s. 226.

228 Cengizkan, "Ankara 1924 Lörcher Planı...", s. 158-159.

229 Cengizkan, "Kurgu, Tasarım ve Kullanım...", s. 227.

230 Cengizkan, "Ankara 1924 Lörcher Planı...", s. 162-163.

231 Cengizkan, "Kurgu, Tasarım ve Kullanım...", s. 237.

doğru ilerlediği bir dönemde İslâm ve Osmanlı çağrışımı mekânlara karşı çıkması, bir bakıma genel gidişatla uyumludur.

Cengizkan, Lörcher Planı’nın önemini vurgularken, kurgulama ve tasarlama aşamasındaki her tutumun, Carl Christoph Lörcher “yani, tasarımcı-özne” tarafından alınmış kararlar sonucu ortaya çıktığını belirtir. Plandaki önerilerden hiçbiri yerel ya da merkezî yönetimin planda olmasını talep ettiği unsurlar değildir.²³² Bu nokta gerçekten de çok önemlidir. Çünkü örneğin Ulus Meydanı üzerine düşünüldüğünde, ulus-devlet yaratma sürecindeki yeni rejimin, başkentin en eski meydanına daha millî bir ruh vermek üzere bu adlandırmaya, neredeyse “doğalık”la gittiği düşünülebilir. Sanki bu türden bir adlandırma, genel gidişat ile (ulus-devletin yaratılması ve modernleşme arayışından oluşan Kemalist Cumhuriyet projesiyle) uyumlu olduğu sürece özel bir ilgiyi hak etmemektedir. Fakat sürecin detaylarını bilmek, planlama tarihinde uzmanların rolünü, onların neredeyse kişisel inisiyatifleri çerçevesinde getirdikleri önerilerinin inşa halinde olan makro projeye nasıl örtüştüğünü ve onu nasıl şekillendirdiğini daha iyi anlayabilmek bakımından da gereklidir.

2. Jansen Planı, 1928-1932

Ankara’nın imarına ilişkin ilk önemli adım, 16 Şubat 1924’de Ankara Şehremaneti Kanunu çıkartılarak, şehrin yönetimine İstanbul benzeri bir organizasyon şeması getirilmesi ise (Lörcher Planı’nın siparişi de bu idari düzenleme sonrası yapılmıştır); bir diğer önemli adım da, 22 Mayıs 1926’da Emlâk ve Eytam Bankası’nın ilgili kanunla kurulmasıdır. Bu tarihten önce inşaat işleri için kredi verecek bir banka yoktur ve bu banka genel olarak bütün Türkiye’ye inşaat kredisi vermek için kurulmuştur. Fakat ilk yıllarda bankanın kredi kaynaklarının ve fonlarının büyük bölümünün Ankara’nın imarına ayrıldığı gözlenmektedir.²³³

Ankara’nın imarına yönelik kilit önemdeki bir diğer adım da, 28 Mayıs 1928’de kabul edilen kanun uyarınca Ankara Şehri İmar Müdürlüğü’nün kurulmasıdır. Bu müdürlük ciddi yetkilerle donatılmış bir planlama ve uygulama müdürlüğü olarak kurulmuştu ve Şehremaneti’ne değil doğrudan Dahiliye Vekâleti’ne, diğer bir deyişle merkezî hükümete bağlıydı. Daha Ankara Şehri İmar Müdürlüğü kurulmadan önce, Almanya’dan Hermann Jansen, M. Brix ve Fransa’dan Leon Jausseley’in davet edildiği bir plan yarışması açılmıştı. Yarışmada varsayımlar ve sınır şartları önceden verilmişti. Katılımcılardan 50 yıl sonra nüfusun 300 bin olacağını öngören projeksiyonu ve kentin eski Ankara üzerinde geliştirilmeyip yeni alanlara kaydırılması iradesini dikkate almaları isteniyordu.²³⁴

232 Cengizkan, a.g.m., s. 239.

233 İlhan Tekeli, *Türkiye’de Kentleşme Yazıları*, Ankara: Turhan Kitabevi, s. 59.

234 Gerek yarışmaya davet edilenlere verilen direktif ve doneler, gerekse üç plancı tarafından hazırlanan planlara ilişkin raporlar şu kaynakta bulunmaktadır: T.C. Ankara Şehremaneti, *Ankara Şehrinin Profesör M. Jausseley, Jansen ve Brix tarafından yapılan plan ve projelerine ait izahnameler*, Ankara: Hakimiyeti Milliye Matbaası, 1929.

Bu iradeyle kentin büyümesi; spekülasyonun yüksek olacağı eski kent üzerinden oluşturulmamış, mülkiyeti devlete ait yeni topraklar üzerinden gerçekleştirilmiştir. Bu iradenin oluşmasının nedeni, muhtemelen yöneticilerin, yani kentin gelişmesine ait kararları verenlerin, Ankara'ya yeni gelenler olmaları, yani spekülatif kazanç sağlayabilecek mülk sahibi insanlardan oluşmamasıdır. Ankara'nın yoktan var edildiği söylenemez: Gerçi dönemin yönetici seçkinleri sıklıkla Ankara'yı "boş bir sayfa" olarak gördüklerini, bir boşluk olarak algıladıklarını ifade etmişlerse de, Meltem Ahıska bu türden bir algıyı sömürgecilerin ulaştıkları yeni coğrafyaları "boş" olarak görmelerine benzetir.²³⁵ Ama 1923 öncesi ve 1923 sonrası düşünüldüğünde, yapılanın mevcut bir kenti başkent haline getirmekten farklı olduğu görülmektedir.

Açılan yarışmayı, -daha önce Berlin için yapılan yarışmayı da kazanan- Jansen kazandı. Jansen Planı, 23 Temmuz 1932'de Bakanlar Kurulu kararnamesiyle onaylandı ve hazırlanan beş yıllık uygulama planı 9 Haziran 1934'de uygulamaya kondu. Jansen 1939'a kadar danışman olarak Ankara'da kalmıştır.²³⁶

Jansen'in yazdıklarına bakmak dönemin şehircilik konusunda en yetkili kişilerinden birinin konuya yaklaşımını görmek bakımından önemlidir. Jansen'e göre "şehir imarı, ekonomik bakımdan dermansız olan yurddaşları korumak demektir. Bundan dolayı bu gibileri de devlete faydalı unsurlar haline sokabilmek için onlara, en basit vasıtalarla sıhî yuvalar ve kendilerini dinlendirecek sahalara kurmak lâzımdır".²³⁷ Jansen ilk önce, şehirciliğin sınırlarını zorlayan bir korumacılık görevini üstlenmektedir. Ancak hemen ardından esas amacın kentte yaşayanları devlete faydalı "unsurlar" haline getirmek olduğu ortaya çıkmaktadır. Konut sorununa çözüm aranmasının nedeni de insanların, temel bir ihtiyaç olarak, konut ihtiyacı duymalarından çok, devlete faydalı olabilmeleri için konuta ve dinlenmeye gereksinim duymalarıdır. Ortaya çıkan tabloda şehir planlaması, insanların ihtiyacını gidermek temel hedefiyle değil, onları devlete faydalı unsurlara dönüştürmek ve onları işlevsel kılabilmek temel hedefiyle hareket etmektedir. Bir bakıma Jansen'in yaklaşımında da, dönemin resmî çevrelerinde egemen olan, Ahmet İnel'in "devletin bekası için iktisadî alanın kurulması" formülü ile özetlediği perspektifinin izleri görülmektedir.²³⁸

235 Meltem Ahıska, "'Yapay' Ankara Karşısında 'Hakiki' İstanbul: İstanbul Üzerinden Ankara", *İstanbul*, 2001, sy. 36, s. 51-55. Ayrıca Ankara'ya 1920'lerin başında gelenlerde burayı bir "çöl" olarak nitelerek ve kendi misyonlarını buraya "medeniyet taşımak" olarak tanımlamak nadir bir tutum değildi: Meltem Ahıska, *Radyonun Sihirli Kapısı: Garbiyatçılık ve Politik Öznellik*, İstanbul: Metis Yayınları, 2005, s. 27-31.

236 Tekeli, *Türkiye'de Kentleşme Yazıları*, s. 62.

237 "Profesör Yensenin Konferansı", *Belediyeler Dergisi*, İkinciteşrin 1936, yıl 1, sy. 6, s. 21-22.

238 Ahmet İnel, *Düzen ve Kalkınma Kısacasında Türkiye: Kalkınma Sürecinde Devletin Rolü*, İstanbul: Ayrıntı Yayınları, 1996. Ayrıca bütün bu tartışmalar boyunca İnel'in daha geniş bir çerçevede Türk modernleşmesini "devletin bekası" için yürütülen bir süreç olarak gördüğü da hatırlanmalıdır. Bkz. Ahmet İnel, *Türkiye Toplumunun Bunalımı*, İstanbul: Birikim Yayınları, 1995, özellikle s. 19-59.

Jansen’e göre kentsel planlama, planlı ekonomiyle bağlantılı olarak düşünülmelidir:

Türk şehirlerinin imarı için evvelâ memleketin plânlaşması lâzımdır. Memleketin plânlaşması dediğimiz zaman bütün Türkiye’nin imarı işinde, münferit belediyelere düşen ekonomik ve teknik plânlaşma vazifesini anlarız. Bu vazife kısmen mevcut endüstri plânına bağlıdır. Plânlaşma esnasında, belediyelere düşen bu vazifeler tanzim olunur. Yani, demiryolu ve şose ağları ile endüstri merkezlerindeki iskân işleriyle ve muhtelif yerlerde nüfus fazlalığı ile alakadar olan şartlar hazırlanır. Bazı yerlerin kaplıca, veya doğrudan doğruya endüstri ile alakası olmayan şehirler haline getirilmesi de bu plâna dahildir. Fakat bir şehrin imarile beraber; aynı zamanda da, etraftaki tabiatın gözetilmesi ve endüstri şehirleriyle ziraî maddeler istihsal eden hinterlandın mümkün olduğu kadar ahenkli bir şekilde uyuşması temin olunmalıdır. Bunun için daha şimdiden pazar merkezi olarak tanınan şehirlerin endüstri merkezleri haline getirilmesi, her halde çok muvafık olur. (Meselâ Adapazarı... vs.).²³⁹

Jansen için ulusal ölçekli bir iktisadî plan esastır ve sanayinin nerede kurulacağı, nüfusun yönlendirilmesi, üretim temelli bölgelendirme ve tabii ki kentsel planlama bu makro ölçekli yaklaşımın alt kümelerini oluşturmaktadır. Jansen aynı yazısında spekülasyon olasılığına ve bunun önlenmesine önem verdiğini de göstermektedir. “Plân projelerinin vücuda getirilmesi, çok mesuliyetli bir iştir” diyen Jansen’e göre “nihayet esas itibarile arsa fiyatlarının yapılan plâna bağlı olması şehrin imarı gibi mesuliyetli bir işin tamamen bitaraf bir kimseye verilmesini şart kılar”. Zaten Jansen için hiçbir zaman spekülasyon planı belirlememelidir, yani nedensellik tek yönlü olmalı sadece plan spekülasyonu belirlemelidir. Bir bakıma bağımsız değişken plan olunca da, plancının tarafsızlığı önem kazanır. Jansen’in ifadesiyle “bir çok Avrupa şehirlerinde münferit anlayışların önüne geçilmez kazanç hırslarından ve usulsüzlükten şehirlerin eski ve iyi kısımlarının nüvelerinin tahribi hatadır”. Ve Jansen için spekülasyondan uzak “boş arazi ile beraber umum muvasala şebekesinin yapılmasından maada bilhassa insanların iskânı ve sanayie yarıyan arazi işleri” plancılığın önemli bir kısmını oluşturmaktadır.²⁴⁰

Bu noktada Jansen Planı’nın spekülasyona karşı geliştirmeye çalıştığı özel önlemleri, 1935’te *Ülkü*’de yayımlanan “Yeni Şehirler Doğar Ken” başlıklı yazıyla çapraz bir okumaya tabi tutmak yararlı olacaktır. Bu yazıda da spekülasyonun önlenmesi üzerine çareler aranmaktadır:

Muvakkat mahiyette olan yeşil sahalar yukarıda söylenildiği gibi ziraat sahaları ve sebze bahçeleridir. Bunlarda dikkat edilecek en mühim şey vaktinden evel

239 Profesör Yensen, “Türkiyede Plânlaşma İşinin Islahı”, *Belediyeler Dergisi*, Haziran-Temmuz 1936, yıl: 1, sy. 12, s. 24-34.

240 Yensen, “Türkiyede Plânlaşma İşinin Islahı”.

buralarda inşaatın başlamamasıdır. Onun için bu yerlerin ifrazı ve üzerinden inşaat yapılması her ne pahasına olursa olsun, menedilmelidir. Ancak şehirlerin nüfusu tatbik edilmekte olan plânın vüsatine göre fazla artacak olursa, arsa fiatlarında spekülasyon ve ihtikârın önüne geçmek için de bu gibi yerlerden inşaat sahası ihtiyacını temin edebilecek gibi olanların bir yekparelik gösteren ve aynı zamanda da şehrin inşaat kısımlarile iltikası olanların da nizamnamesini tesbit ederek inşaata müsaade vermeğe başlamalıdır.²⁴¹

Burada önerilen spekülasyonu önleyici önlemler elbette çok tartışmalıdır fakat dönemin bu konuda özel bir hassasiyeti olduğuna da delâlet etmektedir.

Tekrar Jansen'e dönülürse, doğal olarak hatırlanması kaçınılmaz olan, Jansen'in 1928'de hazırladığı, Ankara İmar Plânı Raporu'dur. Raporun giriş bölümü şöyle başlamaktadır:

Merkezi hükûmetin şekli bir milletin millî his ve düşüncesinin timsalidir. Büyük bir imar fikri ile bunun görülecek tarzda vücuda getirilmesi lâzımdır. Dünyanın merkezi hükûmetlerinden enderi Ankara gibi böyle bir imarın terakki ve tatbikına müsait, bütün şehir şekline hâkim yere maliktirler.²⁴²

Buradaki ilk cümle başkent yaratma sürecinin plana nasıl içselleştiğini gösterir. İmar fikrinin nasıl millî his ve merkezî hükûmet birleşmesini görünür kılacığını haber veren ikinci cümle de, gözle görünür siyasetin (*visible politics*) ve mekânsal stratejilerin, nasıl da üretim sürecindeki kilit insanlar tarafından farkında olarak üretildiklerine dair bir göstergedir. Yani Jansen yeni kurulmakta olan bir ulus-devlete yeni bir başkent yaratmakta olduğunu ve bunun temelinde yeni ulus-devleti görünür kılacak, somutlayacak bir mekânsal stratejinin yatması gerektiğini bilmektedir. Planın genel ilkeleri Jansen tarafından şöyle sıralanmıştır:

1. Kale Türk milletinin kültürel mabedini teşkil edecek (müze, konferans salonu ve b. g.) bir bina ile taçlandırılacaktır.
2. Şehrin bütün kısımları merkez kale olarak tanzim edilmiştir.
3. Plân bütün içtimai ve hıfzıssıhha şeraiti nazarı itibara alınarak yapılmıştır.
4. Sanayi sahası, şehir halkının duman ve gazlardan sıhhati haleldar olmaması için (esen rüzgârların alelekser istikametleri: şimal-şark olduğuna nazaran) şehrin garbinde intihap edilmiştir.
5. Kâfi miktarda bırakılan boş yerler halkın oyun ve spor ile oyalanıp ferahlamalarına ve kuvvetlenmelerine yarıyacaktır.
6. Caddeler mümkün olduğu kadar ikametgâhların güneş almalarını temin edebilecek tarzda açılmıştır.

241 Semih, a.g.m.

242 Dr. H. C. Herman Jansen, "Ankara İmar Plânı Raporu", *Belediyeler Dergisi*, Temmuz 1935, yıl: 1, sy. 2, s. 23-40.

7. Muntazam gruplar olarak: hükümet mahallesi, mekatibi âliye, zenginler, orta tabaka ve işçi mahalleleri ile sanayi sahası, tayyare meydanı, stadyum ile at koşu mahalli Eski şehrin etrafına yerleştirilmiştir.
8. Esas şehirden dağlar ile ayrılan şehrin şimali şarkî kısmı iskân için ihtiyat saha olarak tefrik edilmiştir.
9. Halkın istirahatini ve ferahlanmalarını temin için müteaddit sun’î göl ve havuzlar ihdas edilmiştir.
10. Seyrüsefer mesaili (demiryolları ve vesaiti nakliye) seyrüsefer fennin en son kavaidine göre halledilmiştir. Az miktarda ve kâfi derece arzda esas yollar ihdası ile seyrüseferin idaresi gayet kolaylaştırılmıştır.
11. Plânın şekli teşekkülâtı araziden istihraç edilmiştir. Vadi ve tepeler gibi manzaraca kıymettar olan yerler park yapılabilmek üzere boş bırakılmıştır. Park yapılmasa bile buralarda bina yapılmayacaktır.
12. Plânda yollar cihetinden mümkün olduğu kadar mahdut, uzun ve tesviye münhanilerine uygun yollar açılmak suretile azamî tasarruf elde edilmiştir.²⁴³

3. Jansen Planı’nı Nasıl Okumalı?

Jansen’in bu 12 maddede özetlediği Ankara Planı genel ilkeleri, tam da bu çalışmanın hedeflerinden olan kent planlarından kent tarihi yazarken nasıl yararlanılabileceği sorusu hakkında bir örnek vaka olarak kullanılabilir. Büyük ölçüde bir tarihyazımı sorusu olan bu soru hakkında verimli bir düşünsel egzersiz için öncelikle gereken, eldeki tarihî kaynağı (malzemeyi) belirli bir bağlama oturtmaktır. Bu bağlamlandırma, tarihî kaynağın hangi doğrultuda yorumlanacağına ışık tutacaktır. Bu noktada Zygmunt Bauman’ın modernist kent planları ile ilgili saptamasını hatırlamak yararlı olabilir. Bauman’a göre bütün modern ütopyacı “mükemmel şehir” vizyonlarında ortak iki ilke gözlenir.²⁴⁴ Birincisi, kent mekânının önceden kesin, ayrıntılı ve kapsamlı planlanması, kuruluş çalışması başlamadan önce tamamlanmış bir tasarıya göre kentin, boş ya da boşaltılmış bir yerde, hiç yoktan kuruluşudur. İkincisiyse, kentsel mekân unsurlarının, şehrin merkezinde yer alan yönetim binaları etrafında ya da daha iyisi bütün şehir mekânının görülebildiği bir yamacın çevresinde, düzenlilik, tek tiplilik, homojenlik ve yeniden üretilebilirlik esaslarına göre konumlandırılmasıdır. Her iki ilkenin de ciddi modernist özellikleri akılda tutulmalıdır.

Jansen’in sunduğu bu 12 madde ilk bakışta Bauman’ın sözünü ettiği ikinci ilkeye daha yakın gözükebilir. Özellikle kentin bütün kısımlarının merkez kale olarak tanzim edildiğini belirten ikinci madde, kaleyi bir kültür merkezi ile taçlandırmaktan söz eden birinci madde, yeni başkent, üzerinde kalenin bulunduğu yamacın çevresine konumlanacağını akla getirir. Jansen’in yarışmaya

243 Jansen, “Ankara İmar Plânı Raporu”.

244 Zygmunt Bauman, *Küreselleşme: Toplumsal Sonuçları*, İstanbul: Ayrıntı Yayınları, 1999, s. 35-64.

sunduğu raporda geçen “kale (...) millî hayatın merkezini teşkil edecektir. Kalenin burçlarından her biri bir türk şehri tarafından inşa ettirilip, o şehrin ismi ile tesmiye edilmesi tarzile bunların imarı da varidi hatırdır. Ankara şehri için başka bir merkez intihap etmek mümkün değildir”²⁴⁵ ifadelerinden de aynı sonuç, daha da kuvvetli olarak çıkmaktadır. Fakat tarihyazımı bakımından ilginç olan nokta tam da burasıdır: Jansen’in bu ifadelerine karşın ne planın uygulanması, ne de Ankara’nın gelişimi bu yönde olmuştur.

Ayrıca altı çizilmesi gereken bir diğer nokta da, Jansen’in Ankara’ya geldikten sonra kaleme aldığı, muhtemelen daha uygulamaya yönelik bir raporunda geçen şu ifadelerin, Bauman’ın sözünü ettiği yeni (modern-ist-) kentin boş ya da boşaltılmış bir alana kurulması anlayışının Ankara’nın kentsel tarihini açıklamada daha açıklayıcı olduğunu göstermesidir. Jansen’e göre, “yeni şehircilikte yeni şehir kısımlarının kurulmasını eski kısmın yayılışından tamamen ayırmak lazımdır. Hatta nazari olarak eski şehir üzerine hattı zatında bir cam levhası kapamalıdır. Eski şehre mümkün olduğu kadar fazla el sürmemek gerekir”.²⁴⁶ Jansen’in bu ifadeleri kentin güneydeki boş araziler üzerine yayılışının nasıl bir plan doğrultusunda gerçekleştiğini anlatmaktadır. Dolayısıyla plancının farklı raporları arasında dikkatli bir okuma kentin gelişimi hakkında daha doğru bir fikir edinebilmek için şart gözükmektedir. Bu dikkatli okuma çerçevesinde eski şehrin üzeri için düşünülen nazari cam levhanın aslında “el sürülmemesi gereken” eski şehirle yeni Ankara arasında fiiliyatta ayırıcı bir set olarak kurgulandığı da düşünülebilir.²⁴⁷

Jansen’in sunduğu 12 maddelik özeti yarattığı tarihyazımı sorununun bir diğer ayağı, plancının ilk aşamada aklından geçenlerle, sonrasında benimsediği unsurlar arasındaki ilişki ve uygulama sırasında öne çıkan unsurların bu 12 maddelik özette anlaşılmamasıdır. Örneğin pek çok kent tarihçisi gibi Lawrence J. Vale de Jansen Planı’nın kuzey-güney ekseninde ilerleyen Atatürk Bulvarı etrafında şekillendiğini vurgulamaktadır.²⁴⁸ Ulus Meydanından başlayan, Yeni Şehir ve Vekâletler Mahallesi’nden geçerek Çankaya’da biten bu bulvarın Ankara’nın gelişimindeki önemi tartışılmaz. Fakat 12 maddelik özete bakıldı-

245 T.C. Ankara Şehremaneti, *a.g.e.*, s. 137.

246 Mehmet Tunçer, *Tarihsel Çevre Koruma Politikaları: Ankara*, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 2000, s. 2.

247 Gülsüm Baydar Nalbantoğlu da ürkütücü bulduğu bu “cam levha” metaforunu önemser. Baydar Nalbantoğlu Cumhuriyet’in kurucularının düşlediği monolitik bir modern kültür yapısı konumundaki Ankara Palas’ın “vitrin” konumunu hatırlayarak ve bu mekânın kültürel açıdan dışlayıcı özelliğini de hesaba katarak, “cam levha” altında izole edilenin Ankara Kalesi mi yoksa Ankara Palas mı olduğu sorusunu ortaya atar. Gülsüm Baydar Nalbantoğlu, “Sessiz Direnişler ya da Kırsal Türkiye ile Mimari Yüzleşmeler”, Sibel Bozdoğan ve Reşat Kasaba (ed.), *Türkiye’de Modernleşme ve Ulusal Kimlik*, s. 153-167.

248 Lawrence J. Vale, *Architecture, Power, and National Identity*, New Haven: Yale University Press, 1992, s. 99.

ğında bütün yeni başkentin omurgasını oluşturan bu bulvar maddelerin hiçbirinde doğrudan tanımlanmaz.

Konuya ilişkin literatürde de Jansen’in yollara attığı önem hakkında görüş ayrılıkları mevcuttur. Tankut, Jansen’in taşıt trafiği için tek bir ana yol öngördüğünü belirtmekle birlikte kesinlikle Haussmann ekolünden gelmediğini, planlamasında ana odağın da yollardan ziyade mahallelerden oluştuğunu belirtir.²⁴⁹ Baydar Nalbantoğlu ise Jansen planınca öngörülen ve uygulanan bulvarların Haussmann’ın bulvarlarını anımsattığını söyler ve bu bulvarların sembolik önemine dikkat çeker.²⁵⁰ Bu noktada dönemin anılarını ve siyasal tahayyül dünyasını yansıtabilecek edebî ürünleri dikkate almak, hem Jansen’in sunduğu özetin nasıl okunması gerektiği hakkında yol gösterecek, hem de görüş ayrılıkları üzerine yorum yapmayı kolaylaştıracaktır.

Bu amaçla öncelikle tek-parti döneminin önde gelen siyasetçilerinden, 1922-1950 yılları arası Bolu milletvekili ve başta *Hakimiyet-i Milliye*’de olmak üzere uzun yıllar gazetecilik yapmış olan Falih Rıfkı Atay’ın *Çankaya* adlı kitabında aktardığı anılara bakılabilir.²⁵¹ Atay’ın o dönemde Meclis İmar Komisyonu üyesi olması ve Ankara İmar Planı yarışma projelerini değerlendiren altı kişilik alt komisyonda da yer alması, anılarının, çalışmamız bağlamındaki değerini artırır. Atay, Jansen ile Mustafa Kemal arasındaki bir diyalogda, Jansen’in bulvarı anlatışını şöyle aktarır:

(Plân taslağındaki Atatürk bulvarını göstererek) Bu yola bakınız. Onu otomobillere ayırdım. Yan yollar bu caddeyi ancak yarım kilometrede bir kesecekler. Ve karşılıklı kesmiyecekler, her yan yolun köşesi, caddeye inen arabaları gösterecek gibi açık bırakılacak. Evler, daireler ve apartmanlar geriye doğru yapılacaktır ve hiç birinin caddeye kapısı olmayacak. Bu cadde üzerine yaya kaldırımı yapılmayacak. Yan yolların her biri caddeyi bir bloka bağlayacaktır. Siz istasyondan arabinıza binerek yüz kilometre hızla gideceğiniz yere doğrulacaksınız. Nasıl bir tren istasyona yaklaştığı zaman yavaşlarsa, arabanız gitmek istediğiniz bloka sapmak için süratini kesecek, sizi kapınıza bırakacak ve arka yolların hepsi blokların sonunda kapalı olduğundan, tekrar geri dönerek caddeye çıkacaktır. Tıpkı otomobil yolunuz gibi, bloklar arkasında yayalar için bir de yeşil yolunuz olacaktır.²⁵²

249 Gönül Tankut, “Jansen Planı: Uygulama Sorunları ve Cumhuriyet Bürokrasisinin Kent Planına Yaklaşımı”, Ayşıl Tükel Yavuz (haz.), *Tarih İçinde Ankara*, s. 301-316.

250 Baydar Nalbantoğlu, a.g.m.

251 *Çankaya*’nın; Enver Paşa-Mustafa Kemal zıtlasmasından Ermeni tehcirine, hayatının tamamını Kemalist olarak geçirmiş bir siyasetçi-yazarın kaleminden, son derece kayda değer saptamalar içermesine karşın gerek popüler tarihçiliğimiz, gerekse Türk Siyaseti yazımı tarafından hak ettiği ilgiyi gördüğü söylenemez.

252 Falih Rıfkı Atay, *Çankaya: Atatürk’ün Doğumundan Ölümüne Kadar*, İstanbul: Bateş Atatürk Dizisi, 1998, s. 423.

Atay'ın aktardığı anı, özellikle kaldırımsız bulvar vurgusu Jansen'in kafasında kentin ana omurgası olarak otoyol benzeri bir bulvar olduğuna işaret etmektedir. Bu bulvarın önemi yine o dönemin milletvekillerinden ve *Kadro* hareketinin önde gelen isimlerinden Yakup Kadri Karaosmanoğlu'nun 1934'de yayımlanan *Ankara* romanından da anlaşılabilir. Romanın ilk bölümü 1920'lerin Ankarasını, ikinci bölümü, 1930'ların Ankarasını tasvir eder; üçüncü ve son bölüm ise bir nevi “inkılâp düşü” olarak kurgulanmıştır. Bu son bölüm bir “cumhuriyetçi ütopya” olarak okunabileceği için dönemin siyasi seçkinlerinin tahayyülleri hakkında ilginç bir perspektif de sunar. Romandan parçalar, önce, o dönemde Kemalizme ideolojik bir zemin oluşturmaya çabalayan *Kadro* dergisinde yayımlanır. Bu nedenle Karaosmanoğlu'nun cumhuriyetçi ütopyası da *Kadro*'da savunulan “planlı bir cemiyet nizamı” fikrinin edebî bir ifadesi olarak değerlendirilebilir.²⁵³ Roman ve bu cumhuriyetçi ütopya bir Cumhuriyet Bayramı kutlaması ile son bulur. Kutlamalar sırasında halk, totaliter rejimleri andırır bir şekilde Atatürk Bulvarı'ndan Çankaya'ya yürüyüp, yöneticilerini selamlar:

(H)er fert ruhça olduğu gibi bedence de bütün şahsî duygulardan sıyrılmış ve on bin kişi bir adam, bir adam on bin kişi olmuştu. (...) (B)u muazzam çalkalanış içinde hiç kimse artık kendi hareket ve iradesine hâkim değildi. Selma Hanım (...) denizde bir dalga, ormanda bir yaprak ve dev yapılı bir organunda bir ince teldi. Her zerresi millî aşkla elektrikleşmiş bir müstesna hava içinde, bu mâveraî aydınlıklar arasında bu altın suyuna bastırılmış bir sonsuz tarih tomarını andıran cadde üstünde, Selma Hanım büyük ırkının mehip [heybetli] rüyasına dalmıştı. (...) Ön saftaki halk, şeflerle bu kısa bayramlaşmadan sonra sağa doğru kayıyor; arka caddelerden, bir ordu gibi intizamla aşağıya sarkıyordu. Böylelikle, bu on bin kişilik kalabalık, beş yüzer ve biner kişilik kafiler halinde Gazi Sarayının tâ önüne kadar ilerleyip ilerleyip çekiliyor ve yerlerini arkadan gelenlere binlere bırakıyordu.²⁵⁴

Daha genel bir tartışmada, alıntılanan kısımdaki birey karşıtlığından, “ordulaşmış millet nizamı”na²⁵⁵ kadar pek çok vurgu sorunsallaştırılabilir. Fakat elbette bu çalışma bağlamında öne çıkan, cumhuriyetçi ütopyanın bulvara atfettiği işlevdir. Buna göre bütün ülke için bir model oluşturması beklenen yeni başkent in omurgasını oluşturan bulvar, neredeyse işlevini sonundaki köşkten

253 *Kadro*'da savunulan devletçilik, devletin devrim sonrası tüm ulusu temsil etmesi, sınıfsız toplum yaratma hedefi gibi konular hakkında bir değerlendirme için bkz. Haldun Güllalp, “Ulusçuluk, Devletçilik ve Türk Devrimi: Bir Erken ‘Bağımlılık’ Teorisi”, Nevin Coşar (ed.), *Türkiye'de Devletçilik*, İstanbul: Bağlam Yayıncılık, 1995, s. 173-188. Ayrıca bkz. Lütfi Sunar, “Kadro Dergisi/Hareketi ve Etkileri”, *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 2004, c. II, sy. 1, s. 511-526.

254 Yakup Kadri Karaosmanoğlu, *Ankara*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2000, s. 230-233.

255 Yine *Kadro* hareketinin önde gelen isimlerinden olan Şevket Süreyya Aydemir'e göre; “devletçilik nizamı, ordulaşmış millet nizamıdır ve bu nizam, tarihin bilinmeyen devirlerinden beri bizim milletimizin, öz ve kendine has millî nizamıdır”. Aktaran: İnsel, *Türkiye Toplumunun Bunalımı*, s. 192.

almaktadır. Bireylerin kentsel yaşamı için değil de, kentte rejimin ve onun kurucusunun simgesi olarak var olmaktadır. Atay’ın anılarına ve Karaosmanoğlu’nun romanına bakmak, kent plançısının sunduğu tarihî malzemenin nasıl daha verimli olarak değerlendirilebileceği hakkında yeni açılımlar getirebilir.

Jansen’in planı uyarınca, belki de Jansen’de gözlenebilecek Güzel Şehir akımı izlerinin delâleti olarak, Avusturyalı Clemens Holzmeister; Kızılay’dan başlayarak Çankaya tarafına doğru, Üçüncü Meclis binasıyla nihayetlenen bütünsel bir Vekâletler Mahallesi tasarlamıştır. Kesintisiz bir aks üzerinde simetrik olarak planlanmış bu site; devletin gücünü simgeleyen, otoriter görünümlü, anıtsal ölçekte olmaya çalışan bir yapılar topluluğudur. Yıldırım Yavuz’un ifadesiyle, bütün bu yapıların o günkü uluslararası mimarlık anlayışına uygun biçimde, simetrik olarak planlandıkları, böylece devlet otoritesini yansıttığı, törensel bir etki bıraktıkları görülmektedir.²⁵⁶ Elbette Vekâletler Mahallesi’nin bir ucunun da Atatürk Bulvarı’nda olması; hem bulvarın hem de mahallenin sembolik anlamını güçlendirmiştir. Holzmeister’in tasarımındaki bütünsellik öylesine kapsayıcıdır ki, düşündüğü bir park (ilk tasarım aşamasındaki adıyla Halk Bahçesi, bugünkü adıyla Güvenpark) heykel düzeninden bahçe düzeninin tasarlama aşamasına varıncaya kadar ele alınmış ve birbirini tamamlayan öğelerle kurgulanmıştır.²⁵⁷ Holzmeister tasarımında park olarak ayırdığı yere polis-jandarma temalı ve adı da “Emniyet Anıtı” olan bir anıt yapması için Viyanalı heykeltıraş Hanak’la iletişim kurar.²⁵⁸ Başbakan İsmet İnönü, anıtın açılış töreninde “bu Abide, yurttan emniyete Cumhuriyetin verdiği yüksek ehemmiyetin işareti ve emniyet kuvvetlerimize ulusça derin şükranlarımızın ifadesidir”²⁵⁹ cümlesiyle anıtın sembolizmini özetler.

Anıt, genel olarak tek-parti dönemi yöneticilerinin kente bakışının ve kapsayıcı olmaktan kaçınan kentsel mekân yaklaşımlarının da bir simgesidir. Her ne kadar *Belediyeler Dergisi*’nde yer alan imzasız yorum “Anıt şehrin kaleye doğru olan parçasını Devlet Mahallesiyle bağlamaktadır”²⁶⁰ dese de; bunu, yumuşak bir eklemlemeden ziyade otoriter tonda bir sınır belirlemesi olarak yorumlamak daha isabetli olur. Bülent Batuman’ın ifadesiyle, “yurttaş koruyan güvenlik güçlerini temsil edecek olan anıt, tanımı belirsiz aşkın bir iktidar odakının tehditkâr bakışı”yla²⁶¹ karşılar şehrin eski semtlerinden gelenleri. Son dö-

256 Yıldırım Yavuz, “1923-1940 Arası Ankara’da Mimari”, Enis Batur (ed.), *Ankara Ankara*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1994, s. 201-208.

257 Ali Cengizkan, “Türkiye Büyük Millet Meclisi ve Bakanlıklar”, Enis Batur (ed.), *Ankara Ankara*, s. 209-217.

258 Kemal Kozanoğlu, “Güven Anıtı (1932/33-1935)”, *Toplumsal Tarih*, Mayıs 1995, c. III, sy. 17, s. 30-35.

259 İmzasız, “Ankara Güvenlik Anıtı (Emniyet Abidesi)”, *Belediyeler Dergisi*, Temmuz 1935, yıl: 1, sy. 2, s. 41-46.

260 İmzasız, a.g.m.

261 Bülent Batuman, “Mekân, Kimlik ve Sosyal Çatışma: Cumhuriyet’in Kamusal Mekânı Olarak Kızılay Meydanı”, Güven Arif Sargın (der.), *Ankara’nın Kamusal Yüzleri*, s. 41-76.

nemde Ankara tarihi üzerine yapılmış muhtemelen en ilginç çalışma olan “*Yaban’lar ve Yerliler: Başkent Olma Sürecinde Ankara*” adlı kitabında L. Funda Şenol Cantek de; kentsel mekândaki dışlanma örneklerini, gerek döneme ilişkin yazılı kaynaklardan, gerekse gerçekleştirdiği sözlü tarih çalışmasıyla ortaya çıkarmıştır. Yeni başkent’in ilk yıllarında “köylülüğü çağrıştıran kıyafetler taşıyan yayaların Yenişehir tarafına, özellikle Bulvar’ın Kızılay-Çankaya arasında bulunan kısmına giriş çıkışları, tahrirat memurlarınca önlenmektedir”.²⁶² Şenol Cantek’in ifadesiyle her yurttaşın kent’in sokaklarından eşit biçimde yararlanabilme hakkı, yeni şehirlielerin “göz zevki ve güvenlik hissi” uğruna feda edilebilmektedir.²⁶³ Eski ile yeni arasındaki sınır ya da -Jansen’in ifadesinden türeterek söyleyecek olursak- fiilî cam levha, zaman zaman Kızılay’dan (Emniyet Abidesi’nden) da daha kuzeyde şekillenmekte ve kent’in eski sakinleri Sıhhiye’deki demiryolunun güneyine geçememektedirler.

4. Jansen Planı’nın Uygulanmasında Karşılaşılan Zorluklar

Jansen Planı’yla, 1932-1950 döneminde birçok uygulama yapılmıştır. Yenişehir ve Cebeci’de konut bölgeleri, yüksekokullar bölgesi, Bakanlıklar Sitesi, hastaneler, spor ve dinlenme alanları (Gençlik Parkı, Hacettepe Parkı, Hipodrom, Stadyum), önemli yol ve altyapı projeleri bugün de planın Ankara’daki izleri olarak görülebilir. Özellikle Bakanlıklar Sitesi ve açılan yollar dikkate alındığında; Jansen’in, Daniel Burnham’ın 1909 Chicago Planı’yla manifestosuna kavuşan “Güzel Şehir” akımından [City Beautiful Movement]²⁶⁴ etkilendiği ya da en azından bu akımın bazı özellikleriyle benzer tasarımlar gerçekleştirdiği düşünülebilir. Güzel Şehir akımının ihtişama, güçlü arter düzenlemelerine, görkemli bulvarlara ve etkileyici kamu binalarına verdiği önem gözönünde bulundurulduğunda bu önerme daha da anlam kazanır. İlaveten bu akım hakkında Richard T. Legates ve Frederic Stout’un da dile getirdikleri,²⁶⁵ sadece elit kamusal mekânlara önem verdiği ve zengin ve güçlülerin çıkarlarına hizmet ettiği gibi eleştirilerin Ankara bağlamında tartışılması da verimli sonuçlar doğurabilir.

Bu noktada 1929’da Ankara Valisi olarak atanan Nevzat Tandoğan’ın kentsel mekânın şekillenmesindeki rolünü hatırlamak gerekir. 1946’daki vefatına değin Tandoğan, valilik ve belediye başkanlığını birlikte yürütmüş ve bu dönemde başkent’in en kudretli isimlerinden biri olmuştur. Ankara’nın planlama tarihin-

262 L. Funda Şenol Cantek, “*Yaban’lar ve Yerliler: Başkent Olma Sürecinde Ankara*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2003, s. 111.

263 Şenol Cantek, *a.g.e.*, s. 223.

264 William H. Wilson, “The Glory, Destruction, and Meaning of the City Beautiful Movement”, Scott Campbell ve Susan Fainstein (ed.), *Readings in Planning Theory*, Cambridge: Blackwell Publishers, 1996, s. 68-102.

265 Richard T. Legates ve Frederic Stout, “Modernism and Early Urban Planning, 1870-1940”, Richard T. Legates ve Frederic Stout (ed.), *The City Reader*, Londra: Routledge, 2000, s. 299-313.

de sadece elit kamusal mekânlara önem verildiğine dair bir eleştiri getirilecekse, bunun önemli sorumlularını arasında Tandoğan’ı saymak gerekmektedir. Tansı Şenyapılı’nın aktardıklarına göre; Tandoğan için Ankara, Çankaya Köşkü ile Ulus arasındaki Atatürk Bulvarı’ndan ibaretti. Belediyenin bütün dikkati ve kaynakları bulvara odaklanmıştı, temizliğine ve gece aydınlatılmasına özel özen gösterilmekteydi. “At arabası, kasaba ve köylerden gelen kasketli ve şalvarlı vatandaşlar Bulvara kesinlikle sokulmazdı.”²⁶⁶

Döneme ilişkin anılardan, Tandoğan’ın Jansen Planı’nın uygulamada karşılaştığı bir engel olduğu da görülmektedir. Tekrar Atay’ın anılarına dönersek, Tandoğan’ın Jansen Planı’na karşı tutumu *Çankaya*’da şöyle anlatılmaktadır:

Bir imar komisyonu yapmıştık. Reis bendim. Rahmetli Vali ve Belediye Reisi Nevzat da bu komisyonun âzası idi. Bir ecnebi mütehassısın dediklerini yapmaktan başka elinden bir şey gelmiyen bir belediye reisi olmağa daha ilk günü isyan etti. Açıkça muhalefet de edemeyeceği için, âdet olduğu üzere, devamlı baltalama yolunu tuttu. (...)

Rahmetli Nevzat:

- Malatya’da dağ başında yollar yapmışım. Yansen bana şehir içinde sokak yapmayı mı öğretecek? diyordu

Ve göstermelik olmak üzere parasının çoğunu, Atatürk’ün daima geçtiği bulvarı, plân disiplininin tersine, süslemek için harcıyordu.²⁶⁷

Ankara’nın planlama tarihinde ilginç bir nokta, Jansen’in görevine Ocak 1939’da son verilmesidir. Özcan Altaban’a göre; bunun en büyük nedeni de, hızla artan nüfus ve konut sıkıntısının yanı sıra, kentte imarlı alanda aşırı ölçülere varan arsa spekülasyonudur ya da bir başka deyişle arsa sahiplerinin baskılarıdır.²⁶⁸ Yani spekülasyonun oluşmasına karşı bir iradenin varlığı, spekülatif baskıların planı etkilemesini önleyememiştir. Bunu, modernite projesi olarak kentsel planlamanın bütünselliğini koruyamadığı nokta şeklinde görmek mümkündür. Modernite projesi olarak kentsel planlamanın bütün hedeflerine ulaşamamasının nedenlerinden biri de spekülasyondur ve bunu önceden bir tehlike olarak görmek dahi bunu engellemeye yetmemiştir.

Jansen Planı kentteki mesken sorununa da kalıcı bir çözüm üretememiştir. Bu durum da kentte *baraka* adı verilen kaçak yapıların ortaya çıkmasına yol açmıştır. Şenyapılı “barakalaşma”yı ilk gecekondulaşma olarak niteler.

266 Tansı Şenyapılı, “*Baraka*”dan Gecekonduya, *Ankara’da Kentsel Mekânın Dönüşümü: 1923-1960*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2004, s. 87. Başka yazarların anılarından hareket eden Şenol Cantek de tamamen aynı sonuçlara ulaşmaktadır: Şenol Cantek, *a.g.e.*, s. 218-224, özellikle s. 219.

267 Atay, *a.g.e.*, s. 424-425.

268 Özcan Altaban, “Cumhuriyet’in Kent Planlama Politikaları ve Ankara Deneyimi”, Yıldız Sey (ed.), *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, 1998, s. 41-64.

Tekrar *Çankaya*'ya dönersek, Atay "barakalaşma"nın başlangıcını şöyle anlatmaktadır:

Şehir plânında evsiz fakirlere verilmek üzere bir ucuz arsalar bölgesi ayrılmıştı. Bu arsalar her isteyene parasız da verilebilecek fakat yapılanlar ufak kulübeler de olsa bir mühendisin kontrolü altında bulunacaktı. Tam merkezde mektep, çarşı ve dispensar gibi umumî tesisler için bir yer ayrılacaktı. Belediye bu vazifesini bir yana bıraktı. Dışarıdan gelenler Ankara kalesi tarafındaki sırtlarda ilk gecekonduları tecrübe ettiler. İmar Komisyonu yıkılma kararı verdiler, vilâyet ve belediye aldırış bile etmedi. Türkiye'de gecekonduların, işte o zamanlar Ankara Belediyesinin imar plâncılığını bu türlü baltalamasından aldı, yürüdü.²⁶⁹

Atay'ın anlatımına paralel olarak Şenyapılı da, kent içi arazi çok pahalalandığı için Amele Mahallesi'nin bir çözüm olmaktan çıktığını, bunun da Jansen Planı'nın temel ilkelerinin bozulmasına neden olduğunu belirtir.²⁷⁰ Şenyapılı'ya göre; 1930'lar boyunca imar sınırı, geçici parselasyonlarla sürekli olarak genişletilmiştir. İmar sınırının belediye sınırına kadar genişletilmesi de spekülasyonun artması ve şehre eklenmesi anlamına gelmiştir. 1940-1950 döneminde ise "barakalaşma" kentsel mekânın daha geniş bölümlerini kaplamak suretiyle, giderek bilinen gecekondular semtlerine dönüşür. Şenyapılı 1940'ların ortasında Ankara'daki gecekondular sayısını 37 binin üzerinde verir. Elbette bu durumda, 1928 yarışmasında 50 yıl içinde yani 1980'lere doğru ulaşılacağı öngörülen 250-300 binlik nüfus büyüklüğüne²⁷¹ 1940'ların ikinci yarısı itibarıyla ulaşılmış olması, planın kentin mesken ihtiyacını karşılayamamasında en önemli nedenlerdendir. Şenyapılı'ya göre dönemin Ankarası'nda gecekonduların yoğunlaştığı üç eksen söz etmek mümkündür: Birinci eksen; Altındağ, Atıf Bey ve Yenidoğan Mahallesi ile Telsizler bölgesiydi. İkinci eksen, Cebeci'nin arkası ile Mamak Caddesi arası; üçüncü eksen ise, Seyranbağları ve Balçeriz mahalleleriydi.²⁷² Böylelikle Demokrat Parti henüz iktidara gelmeden, Ankara'nın geleceğinin sadece cumhuriyetçi elitizm çerçevesinde şekillenemeyeceği ortaya çıkmış oluyordu.

C. Kozmopolitizmden Cumhuriyet'in İzmir'ine

Tekeli, 1923 sonrasında yeni rejimin karşılaştığı iki büyük planlama sorunu olarak, "Yunan ordusunun Anadolu'dan çekilirken yaktığı Batı Anadolu kentlerinin planlanarak imar edilmesi"nin ve yeni bir başkent ilanının altını çir-

269 Atay, *a.g.e.*, s. 426-427.

270 Şenyapılı, *a.g.e.*, s. 108.

271 Yarışmaya katılanlara verilen direktif ve donelerde "musabaka plânı ve tafsilatı mukavelede musarrah mikyaslarda ve 50 senelik inkişafa ve 250-300 bin nüfusa göre tertip edilecektir" ifadesi okunabilir. Bkz. T.C. Ankara Şehremaneti, *a.g.e.*, s. 6.

272 Şenyapılı, *a.g.e.*, s. 127.

zer.²⁷³ Dolayısıyla Ankara’dan sonra büyük bir yangına maruz kalmış İzmir’de planlama ve imar çalışmalarını ele almak gerekmektedir. 13 Eylül 1922’de başlayan Büyük İzmir Yangını sonucunda kentin büyük bölümü hasar görmüştür.²⁷⁴ Fazıl Baskın yangın sonrasını şöyle anlatmaktadır:

Bu yangında İzmir, varlığının büyük bir kısmını, menkul ve gayri menkul daha büyük bir kismile beraber kaybetmiştir. Hain yangın, Peştamalcılardan ta Alsancağa, Kordondan ta Sinekli deresine kadar menkul ve gayri menkul bulduğunu silip süpürmüştür.

Yüz temiş beş küsür hektar yani 1,750,000 metre murabbai gibi çok geniş bir saha, duvar ve enkaz bakayası, taş ve moloz yığınları, mahzen çukurları, vahşi ot ve dikenlerden mürekkep olarak kalmıştır.²⁷⁵

Tülay Alim Baran ise yangının Aya Katerina, Aya Trikona, Aya Nikola, Aya Dimitri, Kurtkaya, Hacı Franko mahallerinin tamamına yakınında etkili olduktan sonra Plavmino ve Aya Vukla semtlerini de sararak Birinci Kordon’a ulaştığını belirtmektedir. Alim Baran’a göre; yangında 25 bin ev kül olurken, toplamda 2 bin 600 dönümlük alan, “yani kentin dörtte üçü yok olmuştur”.²⁷⁶ Yangın bugünkü Çankaya’ya kadar etkili olurken, çeşitli kaynaklara göre yangının odak noktası olan eski dönemin Frenk Mahallesi’ne oldukça mesafeli Hacılar ya da Kızılçullu gibi çevre köyler, hatta bazı anlatımlara göre Urla dahi etkilenmiştir.

Büyük İzmir Yangını Cumhuriyet rejimi için önemli sorunları olan bir kentsel mekân bırakırken, aynı zamanda rejimin ana hedefleri doğrultusunda bir imkân da sunuyordu. Yanan bölgeler yabancıların, Rumların ve Ermenilerin oturdukları semtler ve yine bu grupların ticarî ve kültürel merkezleriydi. Dolayısıyla yangın İttihatçı dönemde başlamış olan kentsel mekânın Türkleştirilmesi politikasını, oldukça keskin bir şekilde hayata geçirmişti.²⁷⁷ Böyle bir ortamda gerek yangın bölgesine ilişkin düzenlemeler, gerekse kentin geneline ilişkin uygulamalarda kentsel mekânın millileştirilmesi, hep önde tutulan bir amaç olacaktır. Fakat yangın yeri yeni rejimin karşısında asayiş sorunları yaratan ve sağlık sorunları yaratmaya aday, kolaylıkla başa çıkılamayacak bir mesele olarak duruyordu.

273 Tekeli, “Kent Planlaması ve Kent Araştırmaları”, s. 102.

274 Büyük İzmir Yangını’nın çıkış nedenleri hakkında farklı anlatımlar mevcuttur. Özellikle Yunanlılara karşı milliyetçi önyargılar üretilmesine karşı, resmî tarih dışı bir yaklaşım için bkz. Bilge Umar, *İzmir’de Yunanlıların Son Günleri*, Ankara: Bilgi Yayınevi, 1974.

275 Fazıl Baskın, *Eski ve Yeni Devirlerde İzmir Belediyesi*, İzmir: Marifet Matbaası, 1941.

276 Tülay Alim Baran, *Bir Kentin Yeniden Yapılanması: İzmir, 1923-1938*, İstanbul: Arma Yayınları, 2003, s. 36.

277 Ömer Turan, “Space as the Milieu of Forgetting: the Great Fire of İzmir of September 1922 and Nationalisation of Urban Space”, Ege Üniversitesi tarafından düzenlenen [City in (Culture) in City] başlıklı IX. Uluslararası Kültürel Çalışmalar Sempozyumu’nda sunulmuş bildirisi, 5-7 Mayıs 2004.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında İzmir basınında yangın bölgesinin ne olacağı ve sorunun nasıl çözüleceği uzun tartışmalara neden olmuştur. Serçe, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmir'de Belediye (1868-1945)* başlıklı kitabında, bu tartışmalar ile ilgili bilgi vermektedir. Buna göre, *Türk Sesi*'nin 18 Ağustos 1923 tarihli sayısında yer alan bir yazıda, yangın bölgesini imar etmenin iki yolu olduğu vurgulanır.²⁷⁸ Birinci yol, bölgeyi -bir şirkete devrederek- bir mesken alanına çevirmek; ikinci yol, yine bir şirkete devrederek bir parka dönüştürmektir. Cumhuriyet'in ilanından önce yayımlanmış bu yazı, tavrını açıkça ikinci olasılıktan yana koyuyordu. Çünkü yanan yerler genel olarak yabancılara aitti ve yine bu bölgenin düzenlenmesi durumunda Türklerin yaşadığı semtler değer kaybedecekti. Bir bakıma bu türden yorumlarda, kenti terk eden yabancıların ve Osmanlı tebaası Hıristiyanların geri dönmesinden duyulan örtük endişe gözlenmektedir. Yangın bölgesinin rehabilitasyonunun ciddi bir maddî kaynak gerektirdiği de ortadadır. Bu maddî kaynağı oluşturabilmek için Maliye Vekâleti yangın yerlerindeki enkazın satılmasına karar verir. Fakat bu defa da, yangın yerindeki Türklere ait arsalar basında gündeme getirilmiştir.²⁷⁹ 1925'te Meclis tarafından Ebniye Kanunu'nda yapılan bir değişiklik, bölgenin düzenlenmesinde Belediye'nin işini kolaylaştırır. Yeni düzenlemeyle Ebniye Kanunu'nun birinci maddesi "bir Belediye dairesi bölgesinde 150'den fazla binası yanmış olan mahaller tarla kabul edilir" hükmü getirilmektedir.²⁸⁰

1. Danger-Prost Planı, 1925

Yangın bölgesinin sorunlarının aciliyeti ve kamuoyunun baskısı sonucunda, kentin genel imarına yönelik bir plan hazırlanması öngörülmüş ve proje René ve M. Raymond Danger kardeşlere sipariş edilmiştir. Türkiye'deki esas tanınmışlığını İstanbul'daki çalışmasına borçlu olan Henri Prost da Danger kardeşlere nezaret etmiştir. Eylül 1924'te teslim edilen plan, Temmuz 1925'te Belediye Meclisi ve Ağustos 1925'te de Vilayet İdare Meclisi tarafından onaylanarak yürürlüğe girer. Tanyeli, Danger kardeşlerin Prost kadar tanınmış olmadıklarını belirtir, fakat kendilerine "Geometriciler" denilmesine yol açacak denli kişisel bir tavır geliştirebilmiş olduklarını ve akademisyen yönlerini de vurgular. Tanyeli'ye göre Danger-Prost Planı'nda birbirini simetrik olarak kesen caddelere ve simetrik tasarımlı meydanlara yer veren bu aşırı geometrik tavrın izleri belirgindir.²⁸¹ Planın oluşum süreci, unsurları ve hakkındaki tartışmalar kısmen dönemin Liman ve Şehir Bakteriyoloji Müessesesi Müdürü Memduh Say'ın *İjyien Bakımından İzmir Şehri* adlı kitabının "Şehrin İymar Hareketleri ve şehrin bu günkü Nesci" başlıklı bölümünden izlenebilir.²⁸²

²⁷⁸ Serçe, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e...*, s. 249-250.

²⁷⁹ Alim Baran, *a.g.e.*, s. 56.

²⁸⁰ Aynı yerde.

²⁸¹ Tanyeli, *a.g.m.*

²⁸² Memduh Say, *İjyien Bakımından İzmir Şehri*, İzmir: Bilgi Matbaası, 1941, s. 53-73.

Say’ın aktarımına göre; Danger kardeşlerin çalışmalarına yön vermek amacıyla, bir ihzarî komisyon kurulmuş ve bu komisyon üç ay kadar çalışarak raporunu hazırlamıştır. Komisyona doktorlar, mimarlar, mühendisler ve René Danger de katılmıştır.²⁸³ Say’ın verdiği bilgilere göre komisyonun raporu üç noktayı özel olarak vurgulamaktadır. Bunlardan birincisi yangın bölgesinin meskenlere açılıp açılmayacağıdır. Rapor bu konuda şu görüştedir:

Bugün için İzmir şehrinde iskan olunan yerler, hükümet civarı, tilkilik, iki çeşmelik, kadife kalesine kadar uzanan aksam, karataş, karantina gibi mahaller ile punta ve bella vista -şimdiki ismi Alsancak- ve muhitinden ibarettir.

İzmirin bu vakite kadar mesken ittihaz olunan mahalleleri yanmış olup bu kısım hemen gayrii kabili iskan denilebilecek olan kısımdır. Hali hazırda eger şehir tevsi olunmak ve iskân mıntokası tesis olunmak icap ediyorsa bunun için buluncak mahallin en ziyade düşünülecek hassaları lağım, mecarî gibi tahtelarz tesisatı ile arazisinin sağlam ve temiz olması nazarı itibara alınmalıdır. Yanan mahallelerde mecarî tesisatı gayet müşkül ve masraflı oluşu, denizden irtifainin gayet az, her zaman ratıp ve hemen su içerisine mağtus bulunuşu zeminin sağlam olmayışı ve liman müessesatiyla sınaî müessesatin faaliyet mahsulleriyle daima havasının telvis olunması, ittisaa kabiliyeti bulunmaması sebebiyle burada iskân mıntokası tesisi gayri caiz ve daha ziyade bir merkezi ticarî ve sınaî olması şayanı tecvizdir.²⁸⁴

Görüldüğü gibi ihzarî komisyon da, *Türk Sesi*’nde yayımlanan yazı gibi, bu gölgenin meskenlere açılmasını uygun bulmuyordu. Komisyonun vurguladığı ikinci nokta liman yerine ilişkindi. Rapora göre limanın Gümrük ve Pasaport’ta olması uygun değildir, çünkü bu bölge “şehrin ortasında bütün müzharefatı” ile uzanmaktadır.²⁸⁵ Bu bakımdan komisyon limanın Punta’ya yapılmasını önermektedir. Üçüncü olaraksa Basmane ve Alsancak istasyonlarının şehir merkezine çok yakın olmayan bir büyük istasyonda birleştirilmesi öneriliyordu.

Komisyonun önerilerinin Danger-Prost Planı’nın ana hatlarını belirlediği anlaşılmaktadır. İhzarî komisyon, Say’ın aktarımıyla “Zon sistemi” kabul etmişti.²⁸⁶ Buna istinâden plan da bölgelendirme yaklaşımını benimseyerek, kenti altı bölge olarak ele almayı uygun bulmuştu. Birinci bölge, Punta’nın ilerisindeki limandan oluşuyordu ve iki demiryolu hattını birleştiren merkezî gar da bu bölgedeydi. İkinci bölge, Aydın tren istasyonundan kuzeydoğuya doğru uzanan bir sanayi bölgesiydi ve hemen yanında, “amele sitesi” için yer ayrılıyordu.²⁸⁷ Plana göre, üçüncü bölgede yer alan Birinci Kordon üzerinde yanan

283 Nursen Kaya, “Analysis of the Interaction between Theory and Practice in Urban Planning: Understanding İzmir Experience”, Doktora tezi, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü, 2002, s. 94.

284 Say, *a.g.e.*, s. 62.

285 *A.g.e.*, s. 63.

286 *A.g.e.*, s. 61.

287 Serçe, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e...*, s. 254.

yerlere bina inşa edilmeyerek, Napoli’de olduğu gibi imbatın iç kısımlara girmesi sağlanacaktı. Dördüncü bölge olan yönetim ve oteller bölgesi, Cumhuriyet Meydanı etrafına konumlandırılıyordu. Beşinci olarak, “Karantina ve Karataş sirtlarının cenubu garbiye müteveccih kısmı yeni İskân mıntıkası olacak Kadife kalesinin şimali şarkisinde bahçeli evler mıntıkası yapılcağı”tı.²⁸⁸ Altıncı bölge olarak, sonradan Kültürpark olacak alan; okullar, müzeler, halk kütüphaneleri ve hayvanat bahçesi için ayrılmıştı. Plan bu yapıları bir şehir parkı içinde bütünselleştiriyordu.

Cana Bilsel, Danger-Prost Planı’nın yangın bölgesi için düzenli simetrik bir kompozisyon çerçevesine diagonal bulvarlar önerdiğini belirtir.²⁸⁹ Bu bulvarlar yıldız şeklindeki Cumhuriyet Meydanı’nda kesişmektedir. Odağında, İstanbul Taksim’deki Cumhuriyet Anıtı’nı yapan İtalyan heykeltıraş Pietro Canonica tarafından yapılan (ve Temmuz 1932’de açılan) Atatürk’ü üniformalı olarak at üstünde gösteren heykel yer alan Cumhuriyet Meydanı’yla deniz yönünden gelişte kente sembolik bir giriş yaratılmıştır. Bu giriş Danger-Prost Planı’nın altıncı bölgede öngörülen parkla bütünleşiyor ve bir yeşil aks oluştuyordu.

Plan; caddelerin en az 15, en çok 35 metre genişliğinde olmasını öngörüyordu. Planın omurgası niteliğindeki “ana cadde Gazi Bulvarı ise 50 metre genişliğinde olacaktı”.²⁹⁰ Plan, inşaatları (sonradan Fevzi Paşa Bulvarı olarak anılacak olan) Şirket Bulvarı ile Büyük Gazi ve İsmet Paşa Bulvarları sahasına yönlendiriyordu. Cumhuriyet Meydanı’yla Gazi Bulvarı arasındaki alan, ayrıca Birinci ve İkinci Kordon’daki yangın alanları da inşaatın teşvik edildiği yerlerdi. Aynı zamanda Basmane ile Alsancak garları arasında 25 metre genişliğinde bir cadde açılması planlanıyordu.²⁹¹

Say’ın aktardıklarından Danger-Prost Planı hakkındaki eleştirilerin daha 1920’lerde başladığı görülmektedir. Say’ın aktardığı eleştiriler merkezî bir park kurulmasına ve bu parkın iki garı birleştiren yola olan etkisine yönelikti:

1. Parkı santralize etmek caiz değildi zira belediye bu suretle mahalle aralarında yapılması elzem küçük park ve squarleri yapamayacaktı, Şerit gibi uzanan bu şehirde vatandaşın ta şehrin bir ucundan kalkup [sonradan] Kültürparka [olacak yere] gelmesi hem masraflı hem zor idi bundan dolayı bu parkdan şehir layıkı vecihle istifade edemeyecek ve yalnız muhitine münhasır kalacaktı. Halbuki dar bir muhit için böyle büyük masraflı bir tesis gayri caiz ve diğer işlerin aleyhine olurdu.

288 Say, *a.g.e.*, s. 65.

289 Cana Bilsel, “Ideology and Urbanism During the Early Republican Period: Two Master Plans for İzmir and Scenarios of Modernization”, *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 1996, c. XVI, sy. 1-2, s. 13-30.

290 Serçe, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e...*, s. 259-260.

291 Alim Baran, *a.g.e.*, s. 62.

2. Bu park memleketin en büyük ve en sehil olmak üzere iki istasyon arasında yapılan yolu tamamen sed etmekte olduğundan ticari nakliyatın takriben yarım kilometre daha uzamasını ve bu da emtia maliyeti üzerinde yüklenmesi hisabiyle vatandaşın lehine olmadığı idi.²⁹²

1920’lerden itibaren dile getirilmeye başlanan bu eleştiriler, sonraki dönemde de sürecek ve planın uzmanlarca da eleştirilmesi, belediyeyi önceleri revizyon sonralarıysa yeni plan arayışına sevk edecektir.

2. Behçet Uz Dönemi ve Danger-Prost Planı’nın Uygulanması

1930’lara gelinene kadar Danger-Prost Planı’nın uygulanması için güçlü bir inisiyatif gözlenemez.²⁹³ 1920’ler boyunca planlanan caddelerden sadece biri, Gazi Bulvarı açılabilmiştir. Belediye, yangın bölgesi sorununu çözmeye de henüz kayda değer bir mesafe kat edememiştir. İzmir Belediye Fen Heyeti’nden Kâmi Refet Beyin *Mimar* dergisi için Temmuz 1931’de kaleme aldığı yazıda bu durum, “İzmirin en zengin ve mamur semti olan (Frenk Mahallesi) nin yanması hasebile bugünkü şehrin en büyük parçası bir harabazar halini irae etmektedir” şeklinde ifade edilir.²⁹⁴ Sadece planın hayata geçirilmemesi değil sorun. Kamuoyunda, belediyeye karşı genel bir hoşnutsuzluk vardır.

Bu şartlar altında Kasım 1931’de Behçet Uz Belediye Başkanlığına seçilir. Ülker Baykan Seymen; 1931’den 1941’e kadar süren Uz dönemini, kentin en dinamik dönemi olarak kabul eder.²⁹⁵ Seçildiği yıl Çankaya’daki itfaiye binasının açılması ve 1932’de Atatürk heykelinin Cumhuriyet Meydanı’na yerleştirilmesi Uz dönemi dinamizminin erken örnekleri olarak sayılabilir. Uz; kentte bataklıkların kurutulmasına, kanalizasyon sisteminin oluşturulmasına, içme suyunun kullanıcılara daha sağlıklı ulaştırılmasına da özel önem vermiştir. Kamu sağlığıyla da ilgili bu önlemlerle birlikte Uz, merkezî hal ve mezbaha düzenlenmesine kaynak ayırmış ve belediye otobüslerinin sayısını artırarak toplumun taşıma sistemini iyileştirmiştir.²⁹⁶

Behçet Uz döneminde caddelere de önem verilmiş, caddelerin kaplamalı hale getirilerek çamurdan arındırılmasına, aydınlatılmasına ve mümkün olduğunca kaldırımlandırılmasına çalışılmıştır. Bu dönemde belediye Danger-Prost Planı’nı daha ziyade yangın alanının yeniden düzenlenmesinde ve bu bölgedeki caddelerin açılmasında dikkate almıştır. Baykan Seymen bu dönemde açılan caddelerin listesini şöyle vermektedir:²⁹⁷ Mimar Kemalettin Caddesi, Şükrü Saraçoğlu Bulvarı, Kazım Paşa Bulvarı, bir ucu Tilkilik’e bir ucu Cumhu-

292 Say, *a.g.e.*, s. 69.

293 Kaya, *a.g.e.*, s. 98.

294 Kâmi Refet, “İzmirin İmarı Hakkında”, *Mimar*, Temmuz 1931, yıl 1, sy. 7, s. 228-230.

295 Ülker Baykan Seymen, “Tek Parti Dönemi Belediyeciliğinde Behçet Uz Örneği”, Enis Batur (der.), *Üç İzmir*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1992, s. 297-320.

296 Ulvi Olgaç, *Güzel İzmir Ne İdi Ne Oldu*, İzmir: Meşher Basımevi, 1939, “İzmirin Otobüsleri” başlıklı bölüm, s. 102-105.

297 Baykan Seymen, *a.g.m.*

riyet Meydanı'na dayanan İsmet Paşa Bulvarı, Ali Çetinkaya Caddesi, Şükrü Kaya Bulvarı, Celâl Bayar Bulvarı, Tevfik Rüştü Aras, Dr. Mustafa Bey Caddesi, Refik Saydam Bulvarı, 9 Eylül Caddesi ve Karşıyaka'da Fahreddin Paşa ile Salih Paşa Caddeleri.

Behçet Uz döneminde Danger-Prost Planı özellikle yangın bölgesinin rehabilitasyonunda kullanılmışsa da, Uz döneminin ilk yıllarından itibaren plana yönelik mütereddit bir tavır sergilenmiştir. Bu tavır doğrultusunda o dönemde Ankara'nın planlanması ile meşgul olan Hermann Jansen, özel olarak Danger-Prost Planı'nı gözden geçirmek üzere İzmir'e davet edilmiştir. Jansen'in planlama yaklaşımı ile Danger kardeşlerin kentsel planlamaya yaklaşımları arasındaki farkın da etkisiyle, Jansen, Danger-Prost Planı hakkında oldukça eleştirel bir rapor hazırlamış ve eleştirilerini esas olarak planın geniş caddeler nedeniyle yüksek maliyetli oluşuna dayandırmıştır.²⁹⁸

Bu plan milyonlarca lira ile gerçekleştirilebilir. Şehrin küçük bir kısmını oluşturan yangın yerlerinde yapılması planlanan geniş caddelerin kaldırılmasıyla asgari yüzde 15-20 oranında bir tasarruf sağlanabilir ki, bu da yaklaşık 1-2 milyon para demektir. Gazi Meydanı'nın da daha ucuza mal olabileceğini ve aynı zamanda şehir inşaatçılığı açısından daha büyük bir kıymet kazanmış olabileceğini, tek bir örnek olmak üzere belirtmek isterim. Şehrin müstakbel ihtiyaçlarını da dikkate alacak bir şekilde modern bir inşaat planının düzenlenmesi için yaklaşık olarak 80 bin Türk lirası yeterlidir. Gazi Meydanı gerek sirkülasyon ve gerekse heykel gibi bir abideyi taşıması dolayısıyla çirkin bir şekilde düzenlendiği için belediye 78 bin lirayı israf etmiştir.²⁹⁹

Jansen'in bu eleştirel raporunu Behçet Uz, "yapmakta olduğumuz işlerin, tuttuğumuz yolların isabetli olduğunu bir mütehassısın ağzından" duyduğu için memnuniyetle değerlendiriyor ve bu değerlendirme Serçe'ye göre Danger-Prost Planı'nın uygulama olanağını yitirdiğini gösteriyordu.³⁰⁰ Fakat Danger-Prost Planı bütünlüklü olarak uygulamaya konmamış olmasına karşın, özellikle yangın bölgesinin yeniden düzenlenmesine temel oluşturduğu için, kent bugününün şekillenmesinde de etkili olmuştur. Bu etki şüphesiz en belirgin olarak, bir sonraki altbölümün ana odağı olan Kültürpark'ın oluşumunda kendini hissettirir.

İzmir tarihinde Behçet Uz dönemi Osmanlı'nın kozmopolit kentsel dokusunun yerine, 1923'ten beri süre gelen Cumhuriyet'in İzmir'ini yaratma projesinin de önemli aşamalar kat ettiği bir dönemdir. İttihatçı dönemin kentsel mekânı millileştirme çabalarının bileşenlerinden olan Milli Kütüphane binası, bu dönemde tamamlanarak Cumhuriyet'in 10. yıl kutlamaları çerçevesinde,

298 Serçe, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e...*, s. 259-260.

299 Alim Baran, *a.g.e.*, s. 64.

300 Serçe, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e...*, s. 264.

1933’te açılır.³⁰¹ Alim Baran, Uz dönemini anlatırken, “İzmir’de yapılanların Türk adına ve kimliğine uygun olarak yapılabilmesi, İzmir için vazgeçilmez bir dava halini almıştı” demektedir ve bunun örneği olarak da, bu yıllarda yapılan isim değişikliklerini gösterir.³⁰² Uz dönemindeki isim değişiklikleri, 1930’da kabul edilen Belediyeler Kanunu’nun sekizinci maddesi uyarınca gerçekleşir. Bu maddeye göre “bir belediye sınırı içinde mahalleler ihdası, ilgası, birleştirilmesi, isimleriyle hudutlarının değiştirilmesi, belediye meclisinin ve mahalli idare hayatının kararı ve valinin tasdiki ile icra edilir”. Serçe’nin ifadesiyle Cumhuriyet dönemi yer isimlerindeki değişiklikler, “topyekün Türkleştirmenin” bir parçasıdır.³⁰³ İzmir’de bu madde uyarınca, 13 Kasım 1932 tarihinde “Sınırların tespiti ve mahalle isimlerinin Türkçeleştirilmesi hakkında” başlıklı bir teskere Belediye Meclisi tarafından kabul edilir. Amaç “gayr-ı milli” isimlerden kurtulmak değildir. Bu zaten 1920’lerde tamamlanmış bir süreçtir. Bu dönemde yapılan, eski rejimi hatırlatır isimleri kaldırmak ve yeni rejimin değerler sistemine referanslı isimleri yaygın olarak kullanıma sokmaktır. 1937’de isimlendirme süreci tamamlandığında İzmir’de mevcut 85 mahalleden 49’unun ismi tamamen değişmiştir. Değişmeyen mahalle adlarının da zaten sadece 1922’de kararlaştırılmış olanlar olduğu hatırlandığında İzmir’de en eski mahalle isminin yaşı belirlenir. Dahası Cumhuriyet’in eskiden ne denli kesin bir kopuş gerçekleştirdiği ortaya çıkar. 1937’de yapılan değişikliklerden bazı örnekler olarak şunlar verilebilir:³⁰⁴ Fatih, Altıok’a çevrilmiş; Osmanlı’nın en önemli padişahı yerini tekparti rejiminin temel ilkelerine bırakmıştır. Hacı İbrahim, Bozkurt olmuş; dinî bir sıfatın geçtiği isim, milliyetçi bir sembolle yer değiştirmiştir. Akçalı Mes-cit’in yerini Namıkkemal’e bırakmasında da yine dinî referansların dışlanması gözlenir. Kılıcımescit’in Sümer olmasını ise dinî referansın dışlanmasına ilaveten, resmî tarih tezinin yaygınlaştırılması ve gündelik hayata sokulması olarak okumak mümkündür.

3. Kültürpark ve İzmir Enternasyonal Fuarı

Yukarıda da belirttiğimiz gibi Danger-Prost Planı; kentin altı bölgeye bölünmesini öngörüyor ve altıncı bölge için; içinde okullar, müzeler, halk kütüphaneleri ve hayvanat bahçesi bulunan bir şehir parkı öneriyordu. Orijinal planda 60 bin metrekare ayrılan bu park, plandan yaklaşık on yıl sonra hayata geçtiğinde 360 bin metrekarelik bir büyüklüğe ulaşmıştı. Tanyeli’nin ifadesiyle, “İzmir Belediyesi Fen Heyeti’nce hazırlanan ilk Kültürpark planı bugünküne pek az benzemektedir ve Danger’lerin çevre alan için önerdiği geometrik dokuya aykırı, rastlantısal öğelerden oluşan ve hatta, ilkel denebilecek bir park içi ya-

301 Fikret Yılmaz, *Tarihsel Süreç İçinde Konak Meydanı*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, 2003, s. 21.

302 Alim Baran, *a.g.e.*, s. 75.

303 Erkan Serçe, “İzmir Mahalleleri”, *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, Nisan 2000, sy. 1, s. 162-175.

304 Erkan Serçe, *a.g.m.*

pılaşıma öngörmektedir”.³⁰⁵ Dönemin yazarlarından Fazıl Baskın, park öncesi yangın bölgesini “taş yığınlarının, korkunç çukurların, yabanî ot ve dikenlerin, bunlar arasında bir sürü muzur haşarat ve kanun kaçaklarının bulunduğu bir yer, (...) tam manâsile, bir mamure ortasında kalmış bir çöl, vahşi bir çöl” olarak tasvir ediyordu.³⁰⁶ Yangın yerinin öngörülenden de büyük bir parka çevrilmesiyle hem yangın enkazı sorunu çözüme kavuşturulmuş, hem de Frenk Mahallesi’nin yeni rejimin sembollerine yüklü bir parka dönüştürülmesiyle kentsel mekânın millileştirilmesi sürecinin en önemli adımı gerçekleştirilmiştir.

Projenin ilk aşamalarından itibaren ilham kaynağının Moskova’daki Kültür Parkı olduğu anlaşılmaktadır.³⁰⁷ 1934’te de Suad Yurdkoru Behçet Uz’a, Moskova’daki parkı model alarak İzmir Kültürpark’a ilişkin bir ön proje sunmuştur.³⁰⁸ Bu projede Kültürpark şehir stadyumundan elektrik santralına, sirk yerinden yüzme havuzuna geniş bir kompleks olarak düşünülmekte, ayrıca içinde Atatürk köşkü, küçük bir askerî müze ve “İhtilâl, İnkılâp ve Hars Müzesi”nin de yer alacağı inkılâp ve hars tesisleri önerilmektedir.

Dönemin yazarları tarafından “Türklüğün, İzmirin yüzünü ağartacak derecede mükemmel”³⁰⁹ olarak nitelenen Kültürpark, Eylül 1936’da düzenlenen Beynelminel Fuar’la açılır. Kültürpark’ın “adeta bir halk üniversitesi” olması gerektiğini, halkın nefes alacağı, çeşitli bitkileri tanıyacağı, bir çocuğun nasıl büyütüleceği, sağlıklı bir insanın nasıl gelişeceği gibi konular hakkında fikir sahibi olabileceği bir yer olmasını savunan Behçet Uz,³¹⁰ Yurdkoru’nun raporları üzerinden, Sovyetlerin kamusal parklara attığı rolü kavramış görünmektedir. Kültürpark’a ilişkin çeşitli detaylar da “halk üniversitesi” işlevi çerçevesinde tasarlanmıştır. Örneğin parkın beş kapısının adları, ziyaretçilere yakın dönemin önemli tarihleriyle ilişkin bir kronoloji verircesine 26 Ağustos, 9 Eylül, Lozan, Cumhuriyet ve Montrö’dür. Parkta spor sahaları, hayvanat bahçesi ve açık hava tiyatrosunun yanı sıra Atatürk Devrim, Sıhhat ve Ege Ürünleri müzeleri de vardır.³¹¹ Ulvi Olgaç ayrıca parkın “insanlarda yurd sevgisini” arttırdığını da belirtmektedir.

305 Tanyeli, a.g.m.

306 Baskın, *a.g.e.*, s. 50.

307 Erken Cumhuriyet rejiminin “gözle görülür siyaset”inde Sovyet etkisi oldukça belirleyicidir. Faik Gür’e göre; bu etki, rejimin liderlerinin heykellerinin kentsel mekâna yerleştirilmesi ve rejimin kendisini bu yolla görünür kılmasında hissedilmektedir. (Faik Gür, “Atatürk Heykelleri ve Türkiye’de Resmî Tarih Görselleşmesi”, *Toplum ve Bilim*, 2001, sy. 90, s. 147-166.) Ayrıca Bozdoğan da, Cumhuriyet’in onuncu yıl kutlamaları sırasında kurulan taklarda kullanılan elektrikle aydınlatma, soyut düzlemler ve propaganda yazılarının, 1920’lerde Sovyetler Birliği’nde yapılan konstrüktivist yapıları hatırlattığını belirtir. Bozdoğan, *a.g.e.*, s. 111.

308 Yurdkoru’nun sunduğu proje için bkz. Neşe Yurdkoru Özgünel, “İzmir Kültürpark-Fuar Fikrinin Doğuşu ve Suad Yurdkoru”, *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, Nisan 2000, sy. 1, s. 176-188.

309 Olgaç, *a.g.e.*, s. 110.

310 Alim Baran, *a.g.e.*, s. 99.

311 Baskın, *a.g.e.*, s. 53.

Bozdoğan tek-parti döneminin “sanayi ülkesi olma tahayyülü” çerçevesinde Fuar’a pedagojik bir işlev atfedildiğini vurgular.³¹² “Halk üniversitesi” Kültürpark’ın kalıcı pedagojik görseelliği içinde, Fuar’ın yüzbinlerle ifade edilen ziyaretçilerine Sümerbank ya da Etibank gibi pavyonlarda ülkenin nasıl sanayileştiği anlatılıyordu.

Biray Kolluoğlu-Kırlı’ya göre yangın enkazının temizlenmesi ile açılan alanda oluşturulan Cumhuriyet Meydanı ile Atatürk Anıtı ve sonrasında yine yangın bölgesinde oluşturulan Kültürpark bir aks oluşturmaktadır ve Fuar’ın da bu akstaki yerini almasıyla Osmanlı döneminin İzmir’ine karşı Cumhuriyet’in “milli” İzmir’inin kuruluş süreci tamamlanmış olur.³¹³ Bu noktada kozmopolitizm sonrası kentsel mekânın millileştirilmesi sürecini daha iyi yorumlayabilmek için, yukarıda Ankara bağlamında değindiğimiz “mükemmel şehir” vizyonlarının ortak iki ilkesini ve özellikle de ilk ilkeyi hatırlamak yararlı olacaktır. Hatırlanacağı gibi Bauman’a göre modern şehircilik ütopyalarının paylaştığı ilk ortak ilke; kentin, boş ya da boşaltılmış bir yerde, hiç yoktan kuruluşudur.³¹⁴ 1922 Büyük İzmir Yangını da kentin önemli bir kısmının boşaltılmış bir yere kurulmasına olanak vermiş, dönemin imar çalışmaları da Bauman’ın ikinci ilke olarak sözünü ettiği “düzenlilik, tek tiplilik, homojenlik ve yeniden üretilebilirlik esasları”nı yangın tarafından boşaltılmış alanın planlaması sayesinde hayata geçirebilmiştir.

4. Le Corbusier Planı, 1949

Jansen’in Danger-Prost Planı hakkındaki eleştirel raporundan sonra bu plan sadece yangın bölgesi bağlamında öneme sahipti ve süreç içerisinde belediye mühendisleri çeşitli revizyonlar gerçekleştirmişti. Eylül 1936’da Nafia Vekaleti’nin İzmir Valiliği’ne gönderdiği bir yazı, kentteki plansız inşaat faaliyetlerine dair duyular alındığını belirtilerek “şehrin imar planının bir an evvel tanzimi zaruri görüldüğünden gereğinin yapılması ve alınan tedbirlerin vekaletimize bildirilmesi” istenmiş ve böylece meselenin önemi vurgulanmıştı.³¹⁵ Belediye; önceleri yabancı bir uzmana plan hazırlatmak konusunda istekli olmamış, konuyu belediye bünyesinde kurulacak bir birimle ve gerekli görülen noktalarda yabancıların danışmanlığına başvurarak çözüme niyetinde olduğunu Ankara’ya bildirmişti. Fakat yazışmalar izlendiğinde Bakanlığın bu formüle sıcak bakmadığı ve Mart 1939’a gelindiğinde büyük ölçüde yabancıların davet edileceği “mahdut veya umumi müsabaka açılmak suretiyle planın hazırlattırılması”nı tavsiye ettiği görülür.³¹⁶ Fakat yarışma yapılmaksızın pro-

312 Bozdoğan, *a.g.e.*, s. 157.

313 Biray Kolluoğlu-Kırlı, “The Play of Memory, Counter-Memory: Building İzmir on Smyrna’s Ashes”, *New Perspective on Turkey*, Bahar 2002, sy. 26, s. 1-28.

314 Zygmunt Bauman, *a.g.e.*, s. 35-64.

315 Başkan Seymen, *a.g.m.*

316 Aynı yerde.

je XX. yüzyılın en ünlü mimarlarından olan Le Corbusier'ye sipariş edilir ve Behçet Uz, 1939'daki Avrupa gezisi sırasında Paris'te Le Corbusier ile sözleşme imzalar.³¹⁷ Fakat savaş nedeniyle ne tanınmış mimarın İzmir'e gelmesi mümkün olmuştur, ne de bu yıllarda İzmir Belediyesi'nin yeni projelere başlamak için maddî gücü vardır. Yaklaşık on yıl sonra, Ekim 1948'de İzmir'e gelen Le Corbusier, kentte kısa süre kalmış ve 1949'da, planlarını ve raporunu yetkililere iletmıştır.

Tanyeli'nin ifadesiyle, Le Corbusier Planı "boyutları iyice küçültülmüş, adeta minyatür 'unite d'habitation'ların üzerine serpiştirildiği, bir parkvari kentsel alan önermektedir".³¹⁸ Planın detaylarını Aysel Bayraktar'ın "Le Corbusier'nin Bir Şehir Planı Önerisi" başlıklı makalesinden öğrenmek mümkündür.³¹⁹ Le Corbusier planını kent nüfusunun 50 yılın sonunda 400 bin olacağı projeksiyonu ile yapmıştır. Planın önem atfettiği iki nokta, nüfus artışına göre yeterli olabilecek yeni konut bölgeleri oluşturmak ve kentlilerle açık/yeşil alanların oranını estetiğe önem vererek çözmektir. Bu ikinci nokta uyarınca Le Corbusier İzmir için park yol sistemini önermiştir. Bu sisteme göre yollar, genişliği 20 m. olan yeşil şeritlerle birbirlerine bağlanıyor ve yolların bir tarafında gölgelendirilmiş yaya yolları yer alıyordu. Bu park, yol sistemiyle planın önerdiği beş park sahası ve mevcut Kültürpark bir bütünlük oluşturacak şekilde ilişkilendiriliyordu. Le Corbusier'nin önerdiği beş yeni park sahası şunlardı: Hatay Caddesi'nin güneyi ile EşrefPaşanın batısında kalan ve içinde bir olimpiik merkez, botanik bahçesi ve gezi yolları öngörülen Karafatma; Güzelyalı'da Poligon; Ilıca Çayı boyunca öngörülen ve İnciraltı Plajı'na doğru genişleyecek Ilıca; Menemen karayolunun kuzeyine doğru genişleyecek Karşıyaka ve Bayraklı.

Le Corbusier Planı yeni konut bölgeleri üretme meselesini Karataş ve Karantina'nın üst kısımlarını mesken bölgesi olarak geliştirerek çözmeyi öneriyordu.³²⁰ Tanyeli'nin de sözünü ettiği bu "unite d'habitation"ların; beş hektarlık bir alanda 10 bin kişiye konut sağlaması ve kendi kendine yeterli, görece bağımsız üniteler olması planlanıyordu. Plan demiryolları ve karayollarıyla diğer noktalara bağlanan bir sanayi merkezini Mersinli ve Bayraklı arasına yerleştiriyor, İnciraltı'nı da spor merkezi olarak ayırıyordu.

Le Corbusier Planı Alsancak'ı iş merkezi (*cit  d'affaires*) olarak konumlandırıyor. Bilsel bu tür bir işlevlendirmede Le Corbusier'in (muhtemelen olumlu olduğundan daha fazla olumsuz mânâda) meşhur *ville radieuse* (Parlak Şehir) yaklaşımının izlerini görür. Ancak Le Corbusier Planı'nın belki de en ürkütücü yanı, Kemeraltı'na ilişkin önerisidir. Le Corbusier; Kemeraltı tarihî kent

317 Kaya, *a.g.e.*, s. 103.

318 Tanyeli, *a.g.m.*

319 Aysel Bayraktar, "Le Corbusier'nin Bir Şehir Planı Önerisi", Enis Batur (der.), *Üç İzmir*, s. 323-326.

320 Kaya, *a.g.e.*, s. 107-110.

dokusu için, süreç içinde dönüşümü ve bu tarihî semti zaman içinde rasyonel ızgara düzenine kavuşturmayı önermektedir. Kemeraltı’nın tarihî anıtlarını korumaya değer bulurken, bölgenin hemen arkasına yine yeşil bir kuşak yerleştirerek ticaret bölgesini bütünüyle yenilenmesi öngörülen mesken bölgesinden ayırmayı hedeflemiştir.³²¹

Belki de Le Corbusier’nin 1933’te yayımlanan *La ville radiieuse* adlı kitabının izleri Le Corbusier Planı’nın Alsancak’a ilişkin önerisinden çok, Kemeraltı’na ilişkin önerisinde kendini hissettirir. Bauman’ın ifadesiyle Le Corbusier, bu kitabında şehirler için ölüm fermanı çıkarır: Şehirler düzene girmez ve düşüncesizdir ve bu bakımdan umutsuz tarihleri aşağılanarak reddedilmelidir. Le Corbusier; halihazırdaki şehirleri, işlevsiz olmakla, sağlıksızlıkla ve estetik duygusunu incitmekle suçlar. Mevcut şehirlerin eksikleri o kadar fazladır ki, her birini ayrı ayrı ele alıp islah etmek, harcanacak paraya ve zamana değmez. Hepsi birden yerle bir etmek akla daha yakındır. Bauman’a göre Le Corbusier’nin ütopyası olan geleceğin “Parlak Şehri”nde kural sokağın ölümü olacaktır. Çünkü sokaklar ahenk ve eşgüdünden yoksun inşaat tarihinin tutarsız ve olumsuz yan ürünleridir ve özgül işlevlere tahsis edilmiş yollar tarafından ikameleri gerekmektedir. Bauman’a göre; Le Corbusier’in hayali, “dikatatör Plan”ın yönetiminin şehir sakinleri üzerinde mutlak ve sorgulanmaz olmasıdır.³²² Bu perspektife sahip Le Corbusier, belki de kendisinin keskin modernizminin Kemalist Cumhuriyet’in radikal modernleşme anlayışıyla örtüşebileceğini düşünmüş ve bu nedenle Bilsel’in ifadesiyle Kemeraltı’nı bir *tabula rasa* olarak planlamayı önermiştir.

Le Corbusier Planı, ilk andan itibaren uygulanamaz bulunmuş ve hemen iki yıl sonra, 1951’de yeni bir imar planı açılmıştır. Kaya, Le Corbusier Planı’nın uygulamaya konmadığını ve bu nedenle kentsel mekânı etkilemediğini belirtirken, bu planın bazı açılımlarının sonraki planlara ilham verdiğini de ilave eder.³²³

D. Tek-Parti Döneminde İstanbul’un İmarı

Yeni Cumhuriyet’in asıl dikkatini yoğunlaştırdığı başkentinde ve İzmir’de bunlar olup biterken, eskinin başkenti İstanbul ise bir bakıma unutulmuşluğu, geri plana itilmişliği yaşar.³²⁴ Geri plana itilmişliğin esas olarak iki nedeninden söz edilebilir: Birincisi; -Cumhuriyet’in temel hedeflerinden olsa da- İstanbul’un Osmanlı döneminde yaşadığı Batılılaşma, tek-parti kadrolarınca bu

321 Bilsel, a.g.m.

322 Bauman, *a.g.e.*, s. 35-64.

323 Kaya, *a.g.e.*, s. 112.

324 Özellikle Mustafa Kemal’in 1927’e kadar şehri ziyaret etmemesi, sonrasında Ankara’nın kaynak kullanımını konusundaki avantajları, unutulmuş ve geri plana itilmişlik hissini haklı çıkarır.

toprakların ürünü olmayan, dışarıya fazla eklenmiş, millî olmayan bir Batılılaşma olarak algılanıyordu. Bu değerlendirmeye birlikte İstanbul'un kozmopolitliği de bir kimlik yitimi ve kurtulunması gereken bir şey olarak değerlendiriliyordu. İkinci olarak; modernist Kemalist dünya görüşüne göre, İstanbul İslâmî sembollerle fazla bütünleşmişti ve İstanbul'da beğenilmeyen Batılılaşmış kesimlerin dışında kalan yerel öğeler de İslâm'la bağları nedeniyle olumsuz karşılanıyordu.³²⁵

Yeni rejimin yöneticilerinin kafasında İstanbul'a ilişkin olumsuzlama, Karaosmanoğlu'nun *Ankara* romanında da gözlenir. Yukarıda da değindiğimiz romanın "inkılâp düşü" niteliğindeki üçüncü bölümünde İstanbul ve Ankara şöyle kıyaslanır:

İstanbul, bütün mânâsıyla bir zevk ve safa merkezi, bir *turizm* şehri, bir *koz-mopolit* liman halini almıştı. En iyi *cazlar* şimdi orada, en tantanalı gazinolar orada, palaslar, barlar, danslı çay salonları orada idi. Hayatı yalnız bu taraftan alan kimseler için Ankara, artık, pek sıkıntılı bir yer olmuştu. Burada, müzik namına yalnız senfonik konserler, büyük bir Türk sanatkârı tarafından *harmonize* edilmiş yerli danslar ve *folklor* havaları çalınıyordu.³²⁶

Görüldüğü gibi Cumhuriyet'in ütopyasında dahi İstanbul olumlu özellikleriyle anılmayı hak etmeyen bir kent konumundadır. Ülkenin genelinde işlerin rejimin istediği şekilde düzene girdiği belirsiz (ve uzak) bir gelecekte dahi İstanbul kozmopolitliğinden kurtulamamıştır. Karaosmanoğlu'nun karşılaştırmasına seçkin bir yüksek kültür-aşağı (popüler) kültür ayrımı hakimdir ve millî başkent elbette yüksek kültürü temsil eder.

1. İmar Planı Yarışması, 1933

Ancak, bu geri planda kalmışlıkla birlikte, tek-parti döneminde İstanbul'a ilişkin olarak bir dizi idarî ve kentsel planlamaya yönelik kararın uygulamaya konduğu görülür. 1930'da, yeni yürürlüğe giren Belediyeler Kanunu ile, Şehremaneti kaldırılır ve Belediye Başkanı'nın görevleri valinin görevleriyle birleştirilir. Planlamaya ilişkin olarak, 1933'te üç kent plancısı çağrılarak bir yarışma açılır. Çağrılan plancılardan Alfred Agache, Rio de Janeiro master planını hazırlamış; H. Lambert Paris, New York ve Chicago kent planlarıyla ilgilenmiş; Hermann Elgoetz de Essen planını yapmıştı.³²⁷ Plancılardan planlarıyla birlikte birer de rapor yazarak neler yapabileceklerini anlatmaları istenmiştir.³²⁸

325 Çağlar Keyder, "Arka Plan", a.mlf. (ed.), *İstanbul: Küresel İle Yerel Arasında*, İstanbul: Metis Yayınları, 2000, s. 9-40.

326 Karaosmanoğlu, *a.g.e.*, s. 177-178. İtalikler orjinal metindendir.

327 Doğan Kuban, *İstanbul: Bir Kent Tarihi*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000, s. 384.

328 Yarışma jürisinin kararına esas oluşturmak için jüri üyelerinden oluşan yedi kişilik bir alt komisyon oluşturulmuş, bu komisyon uzmanların görüşlerini farklı başlıklar altında karşılaştıran ve değerlendiren bir "izah raporu" hazırlamıştır. Bu rapor *Arkitekt* dergisinde de yayımlanmıştır: "İstanbul Şehrinin Plânı", *Arkitekt*, 1935, yıl 5, sy. 2, s. 61-68.

Agache’ye göre “İstanbulun tanzimi, güzelleştirilmesi ve genişletilmesi meselesi, hiç şüphe yok hali hazırda dünyanın pek ehemmiyetli meselelerinden biridir”. Agache için, İstanbul planının plancı açısından önemi ve esas hatları şunlardır:

Şehirciler için bu teşebbüse incelik veren ve fazla cazibe katan bir hususiyet de yok değildir: Ürbanist, İstanbulda eski şehir, bugünkü ve yarınki şehir gibi üçlü bir mesele karşısında kalıyor. Geniş bir şehircilik kavrayışıyle bunlar birbirine aykırı kalmaktan kurtarılacak, Türk gençlik inkılabının kuvvetli izleri yarınki şehrin yapısında kendini gösterecektir.³²⁹

Lambert’in raporunun ana hatları da şu ifadelerden okunabilir:

Bir nazım plân tesisi için, intihabı mümkün olan iki usul ile karşılarız. Bunlardan biri şehrin mütemadiyen tevessüü faraziyesi üzerine müesses olup dünya buhranı bu usulü kat’î surette tekzip etmiştir. 1929 senesine kadar yalnız bu usul kullanılmıştı. Diğeri istihale usulü olup gayrimahdut sahalar üzerinde münteşir ve bu sahada şehir hassalarının zayıflığı ve yeni ve hatta kâmilin yok olduğu mıntukaları havî şehirler için bu usulün kullanılması elzemdir. 1930, 31 ve 32 buhranlarıyla müteessir olan şehirlerin plânlarını yaparken bu usulü kullandık.

Fakat burada İstanbul şehri karışık bir mesele olup bu usullerin tamamile hiçbirine tevafuk etmez. Demek İstanbul için bu iki usulün faydalarını ve tesirlerini havî üçüncü bir usul aramak lâzımdır. Bu üçüncü usulün tespiti çok mühimdir. (...) Bu usul İstanbul şehrinin İstanbul mıntukasile olan sıkı rabitaları nazarı dikkate alınarak bulunabilir.³³⁰

Elgoetz ise raporunun “İstanbul’un Umumi Planı İçin Esaslı Düşünceler” başlıklı bölümünde esas olarak şu noktalara değinmektedir:

Bu güzel şehrin emsâlsiz güzelliğini en uzun bir istikbale kadar muhafaza edebilmek için öyle bir esas bulmak icap eder ki eski kültürü yeni ihtiyaç ve medeniyet şartlarıyla ahenktar bir surette birleştirsın.

Bir şehrin şekli; mazisi ve iktisadî ve tabii vaziyeti ile tayin edilir. Şehir bugün bu şartlarla yaşıyor ve bunların her türlü terakkî ve tebeddülü şehrin şekline tesir eder. Demek ki bir şehir mütehasısının vazifesi iktisadî, siyasi kuvvetleri nazarı itibara alarak onları şehrin tarihî, medenî ve tabii vaziyetleriyle ahenkle imtizaç ettirmektir.³³¹

329 Mehmet Ali Şevki, “Beldelerimizin Müstakbel Plânları ve Büyük Şehirli Türkiye”, *Mülkiye İç-timaî İlimler Mecmuası*, Birinci Kânun 1934, sy. 45, s. 19-26.

330 A.g.m.

331 Herman Elgötz, *İstanbul Şehri’nin Umumi Planı*, İstanbul: Ahmet Sait Matbaası, 1934. [Bu çalışmada kullanılan metin için bkz. *İstanbul Araştırmaları*, Bahar 1997, sy. 1, s. 235-274.]

Elgoetz, raporunun ‐Hulâsa‐ bölümünde de Şu açıklamalara yer veririr:

Umumî İstanbul Şehrinin plâni hazırlanırken her cihetçe Şehrin karakterine uymaya çalıŐılmış, Şehrin tabii manzarası gibi tarihî eserlerinin de muhafazası ve daha güzel görölmesi temin edilmiştir.

Son asır bütün eksikliklerin ortadan kaldırılmaya çalıŐıldığı bir zaman olduğuna göre İstanbul Şehrini de asrî Őehirciliğe ve iktisadî Őartlara muvafık tarihî kıymetine lâıık bir mevkie getirmeğe çalışılmıştır.

Şehrin esas nüvesindeki üç canlı kuvvet iktisat, idare, ve medeniyettir ki, bunlar birbirleriyle hem mücavir hem ayrı oldukları halde rabitaları sıkı ve gayeleri birdir. İ‘mar projelerinin tatbiki için birçok seneye ihtiyaç olduğuna malumdur. Beynelminel meşhur İstanbul Şehrinin etraflı bir surette inkişaf etmesi için bu kanunun deęiŐtirilmesine gayret edilmelidir.

Gaye Őudur: Zengin ve tarihî mazisi olan bu rengârenk hayatlı Şehre iktisaden emin ve esaslı bir istikbal hazırlamak. Boğaz’ın eski fakat her zaman genç olan bu Şehri zengin tarihinden kuvvet alarak kendiliğinden yeni bir yol bulacaktır. Tarihî an‘aneler, Şehir ve köylerin vatanî duyguları, millî hisler bu eski Türk merkezini sürükleyerek ondan yeni bir Şehir yapacaktır.³³²

Elgoetz’ün raporunda yer alan Beyoğlu, Galata ve Üsküdar hakkındaki Şu görüşler de dikkat çekicidir:

Beyoğlu ve Galata kendi terakkilerinde her zaman ecnebî tesirleri altında kalmış, uzvî bir Şekilde tekâmül göstermemiŐtir. (...) Böylelikle Beyoğlu millî karakterlerini kaybederek türlü türlü ecnebî medeniyet siktletlerinin karıŐmasından mürekkep bir çorbaya dönüşmüştür. Yalnız taksim meydanı ve buradaki Gazi abidesi müstesna olarak bir büyüklük göstermektedir. (...)

Üsküdar ehemmiyetli iktisadî bir mevki olmamakla beraber orta büyüklükte bir Şark Şehri hissini verir.

Elgoetz raporundaki bu ifadeler; hem millî olamayan Beyoğlu’nun, hem de fazla Doğulu olduğuna izlenimini veren Üsküdar’ın, nasıl bir ortak olumsuzluk nitelemesiyle karıŐlaŐtıklarının, nasıl öteki ve düzeltilmesi gereken olarak nitelendiklerinin, aslında tam da dönemin hem milliyetçi, hem de kendisini Doğu’dan ziyade Batı’ya yakın hisseden zihniyetinin bir yansımasıdır.

Yahya Kemal’in de bu yarışmanın jürisinde olduğuna bilinmektedir. 6 Şubat 1935’te İstanbul’un imarı konusunda, İstanbul Valisi’nin başkanlık ettiği toplantıya katılan ve oyunu Elgoetz’den yana kullanan Yahya Kemal’in bu toplantıda yaptığı konuşmada hem planlama meselesine hem de bu işin yabancı uzmanlarca yapılmasına muhalif bir ton sezilir. Zaten kendisi de oyunu Elgoetz’den yana kullanmasının nedenini, Elgoetz’ün ‐bir Şehrin inkiŐafı yalnız ec-

nebî mütehasşisların eline bırakılamaz. (...) Türk şehirci ve mütehasşislar tarafından başarılabilir"³³³ demesi olduğunu da açıklar:

Bir plân 25 sene, 50 sene için yapılır. Fakat bir adet tâyin lüzumsuzdur. Çünkü müebbeden yapılır. Ancak bir plân yapacak kimseler, 50 sene zarfında kaç defâ fikir değişikliği olur, nasıl değişebilir bunu düşünmelidir. Ben bu celsenin yâhut gelecek celsenin nihâyetinde re'yimi Ergötz'e vermek isterim. Sonra bir de İstanbul'un istihlâk ve istihsâl kudretini bilmek lâzımdır. İstanbul'dan muhâceret mi oluyor? Yoksa İstanbul'a mı muhâceret oluyor. Bunları bilmeden kuru mâmûriyet neye yarar? Kuru ekmekle peynirle geçinen bir halkın mâmûriyete ne ihtiyâcı vardır? Mâmûriyet istihlâk ve istihsâl hâdisesinden vücûda gelir. Kısaca İstanbul'un îmarını yapacak olan bizzat İstanbul'un kendisidir.³³⁴

Sonuçta, yarışmayı kazananın Elgoetz olduğu ilan edilir. Fakat bilinmeyen nedenlerle Elgoetz'le resmî bir anlaşma yapılmaz ve Doğan Kuban'ın ifadesiyle Elgoetz'ün "ılımlı ve akılcı" önerileri kısa sürede unutulur.

2. Prost Planı, 1937-1939

1936'da, 1933 yarışmasına da çağrılan ama işlerinin yoğunluğu nedeniyle katılamayan Fransız plancı Henri Prost, İstanbul'u planlamak üzere davet edilir. "Şehirciniz; metodla, ihtiyatla hareket ederek ve Dahiliye Vekâleti'nin talebi üzerine hazırlamış olduğu kanun projesi hükümlerini selabetle tatbik ederek İstanbul'un seri bir suretle imarı mümkün olacağına kanidir" diyen Prost, dönemin İstanbul Belediyesi tarafından yayımlanan *Güzelleşen İstanbul* adlı kiptan izlenebildiği kadarıyla, planını şu beş ilkeye dayandırmıştır:

1. Şehrin kıymetli esas ziynetlerini teşkil eden ve her biri başlı başına değer biçilmez birer hazine mahiyetinde olan milli ve tarihî âbidelerin etrafı zevksizce ilâve edilmiş bir takım binalarla sarılı bulunuyor, bu kötü manzaralı binaları yıkarak âbideleri meydana çıkarmak, buldukları yerleri tanzim etmek;
2. Mevcut yolların bir kısmı şehrin sahası, iktisadî ve coğrafi vaziyetile uygun değildi. Bunları islah ve tanzim eylemek;
3. Bilhassa son asırlar içinde dar sokaklarda sıhhat, estetik gibi ictimâî, medenî kaidelere aykırı olarak birbirini üstüne yıkılacak şekilde sıkışık, hava ve ışık

333 Cümlelin esası şöyledir: "(...) milli hisler bu eski Türk merkezini sürükleyerek ondan yeni bir şehir yapacaktır. Bunun için bu inkişaf yalnız ecnebi mütehasşisların ellerine bırakılmaz. Yüksek medenî bir idare altında ancak vatan toprağında yetişen, milli tarihle terbiye edilen ve Türkiye Cumhuriyeti'nin istikbaline iman eden Türk şehirci ve mütehasşisları bu vazifeyi başarabilirler. Yalnız ecnebi memleketlerde toplanmış olan teknik ve iktisadî tecrübeden istifade edilmelidir." Herman Elgötz, *a.g.e.* Görüldüğü gibi Elgoetz'ün yaklaşımı, dönemin Türkiyesinde genel bir kabul görmüş olan Gökalp'in hars/medeniyet formülasyonunu çağrıştırmaktadır.

334 Yahya Kemal, "İstanbul'un İmârı", *Aziz İstanbul*, İstanbul: İstanbul Fetih Cemiyeti, 1992, s. 161-171.

alması imkânsız binalar yapılmış ve bu suretle bir takım gayrı sıhî mahalleler vücade gelmişti. Bu mahalleleri hava ve ziya alabilecek şekle getirmek, küçük çocuklara oyun ve hareket imkânlarını temin etmek üzere geniş, bol sahalar ayırmak, bunları yerine göre park, yerine spor sahası halinde tanzim etmek;

4. Bugünkü hayatın icaplarına uyarak şehirlinin yaşayışına daha sıhî, daha iktisadî bir cereyan verebilmek için şehri imkânın müsaadesi nisbetinde, ayrı mıntıka ve sahalar ayırmak; iskân, ticaret, sanayi vesaire... mıntıkları gibi.
5. Bütün bu esaslardan başka ve bütün bunların üstünde dikkat edilecek bir nokta var: İstanbulun her bakımdan ayrı ayrı kıymeti haiz olan bütün hususiyetlerini muhafaza etmek, hattâ bunların inkişafına meydan bırakmak lâzımdır. Bütün tarihî Türk eserlerini kıymetlendirmek ve Boğaziçi, Haliç, Kağıthane, Çamlıca, Kurbaldere, Adalar gibi mevkileri hususiyetlerinin icaplarına göre ayrı şekil ve ihtiyaçları göz önünde tutarak tanzim etmek, umumiyet itibariyle İstanbul silüetini muhafaza etmek.³³⁵

Prost'un, 1936 ve 1937'deki çalışmaları sonucunda ortaya çıkan İstanbul Nâzım Planı'nın ana hatları şunlardır:

1. Galata limanı Güzel San'atlar Akademisi'ne kadar uzatılacaktır. Bu limanın kara cihetinde münakale yalnız kamyon ve otomobillerle temin edilecektir.
2. Sarayburnu limanı muvakkattir. Sarayburnu'nu Galata Köprüsü'ne rapte-den taras şeklindeki bir gezinti caddesinin altında kalmak üzere bir kattan fazla depolar bulunmayacaktır.
3. Galata Köprüsü biraz Haliç'e doğru nakledilecek ve bu suretle köprünün iki başında geniş iki meydan kolaylaşacaktır.
4. Atatürk Köprüsü tatbik edilmekte olan projesine mutabık olarak ikmâl edilecektir.
5. Haliç kıyıları ticaret ve mahalli sanayi rasyonel bir surette teşekkülüne müsaid şekilde tanzim edilecektir.
6. Atatürk bulvarının cenup ucunda HaydarPaşaya giden Avrupa-Asya trenlerinin Feribot limanına bağlı bir uluslararası gar yapılacaktır.
7. Sirkeci garı yalnız elektrikleenecek, banliyö trenlerine ve muvakkat olmak üzere Sarayburnu küçük limanına gelecek eşya trenlerine tahsis edilecektir.
8. Yenikapı uluslararası garı ve Feribot iskelesini muhafaza eden dalga kıran Yenikapı körfezine inşa edilecek modern bir limanın icap ettireceği vasi mikyasta eşya münakalesine müsait olacak vechile tertip edilecektir.
9. Çarşı tamamiyle modern bir şekle sokulacak, fakat umumî teşekkülü aşağı yukarı aynen bırakılacaktır. Dış sınırları geniş yollarla çevrilecek ve methalleri civarında geniş otomobil durak yerleri olacaktır.

335 Abidin Daver, Mazhar N. Resmor ve Safa Günay, *Güzelleşen İstanbul*, İstanbul: İstanbul Maarif Matbaası, 1943, (sayfa numarası yok).

10. Eski şehire hâkim bir vaziyette bulunan münevverler akropolu Üniversite Beyazıt ile Şehzade arasında inkişaf edecek ve en iyi sıhhi şartlarını haiz vâsi bir mahalle olacaktır.
11. Yenibahçe’de kale duvarlarının içinde; nebatat parkı, hayvanat parkı koleksiyon parkı ve kültür park tesis edilecektir.
12. Spor sahaları - Antreman ve beden hareketleri.
13. Yenibahçe’de kale duvarlarının dışında koşu yeri olacaktır.
14. Tayyare meydanı (etüd edilmektedir).
15. Plajların tanzimi - Florya.
16. Sarayburnu ile Küçükayasofya arasında Arkeolojik bir park tesisi.
17. Başlıca sitlerin muhafazası.
18. Başlıca tezyinî meydanlar ve umumî binalar:
Büyük Cumhuriyet meydanı: Kadim Atmeydanı’nın (Hipodrom) cenup ucundaki binalar kaldırılarak büyük Cumhuriyet meydanı olacaktır. Bu meydan büyük askerî geçit resimlerine müsait olacak şekilde tanzim edilecektir. Meydana hem Marmara’dan hem Boğaz’dan görülecek kadar yüksek bir Cumhuriyet sembolü âbide dikilecektir. Meydanın civarı Adliye Sarayı ve diğer devlet binaları yapılacaktır. (...)
19 sayılı meydan: Bu meydan Atatürk bulvarı ile Fevzipaşa caddesinin birleştiği noktadır. Burada bulvarın cenup cihetinden bakıldığı zaman görünecek inkılap hatıralarını ihya eden bir âbide dikilecektir.
19. Okul ve hastanelerin tevzi tarzı alâkadar servislerle birlikte tetkik edilecektir.³³⁶

Prost yukarıda adı geçen raporu için açıklayıcı notlar da kaleme almıştır ve bu notlarda da ilginç noktalar mevcuttur. İstanbul şehrinin geleceğinin güvence altına alınabilmesi için geçmişinin iyi bilinmesi gerekliliğine işaret eden Prost, Rifat Akbulut’un ifadesiyle İstanbul için hazırladığı planda modernleşmeci ve korumacı bir tavrın sentezine girişmiş gibidir.³³⁷ Prost’un, Haliç kıyılarını sanayiye ayırmakla nasıl bir hata yaptığı ortadadır.³³⁸ Prost; mo-

336 Henri Prost, *İstanbul’un Nâzım Planını İzah Eden Rapor*, İstanbul: Belediye Matbaası, 1937. [Bu çalışmada kullanılan metin için bkz. *İstanbul Araştırmaları*, Yaz 1997, sy. 2, s. 249-279.] Prost planıyla ilgili detaylı bilgi için ayrıca bkz. İpek Akpınar, “The Rebuilding of Istanbul After the Plan of Henri Prost, 1937-1960: From Secularisation to Turkish Modernisation”, Doktora tezi, University College London, 2003. Söz konusu doktora tezinin özeti niteliğindeki bir diğer kaynak için bkz. İpek Akpınar, “Pay-i Tahtı Sekülerleştirmek: 1937 Prost Planı”, *İstanbul*, 2003, sy. 44, s. 20-25. Prost planı döneminde geçerli modernist ideolojilerin plan üzerindeki etkileri için bkz. M. Gül ve R. Lamb, “Urban Planning in Istanbul in the Early Republican Period: Henri Prost’s Role in Tensions Among Beautification, Modernisation and Peasantist Ideology”, *Architectural Theory Review*, 2004, sy. 9, s. 59-81.

337 M. Rifat Akbulut, “Prost, Henri”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, c. VI, İstanbul: Tarih Vakfı/Kültür Bakanlığı, 1993, s. 285-287.

338 Kuban, *a.g.e.*, s. 386.

dernleşmeci tavrı, Boğaz'a sanayi tesislerinin kurulması olasılığı bağlamında da gösterir:

Boğaziçi sahilleri nadir güzelliği haiz bir dekor olarak mı kalacak yoksa kâmil-len veya kısmen büyük sanayi müesseselerinin tevlid edici bir liman rıhtımı şekline mi girecek?

Şehirci bu hususta kendine direktifler verilmesini arzu eder.³³⁹

Gerçi Prost, notlarda, “Boğaz'da; Anvers'de l'Escaut nehri üzerinde yapıldığı gibi bütün sanayie mahsus müsait bir liman olarak Boğaz'ı feda etmek” ve “Başka bir yerde bir veya iki liman tesisi ile Boğaziçi'ini muhafaza etmek” şeklinde iki olasılıktan söz ettikten sonra, tavrını, Yenikapı'da bir uluslararası limanı planına koyarak, Boğaz'ı korumaktan yana koymuş gibi görünebilir. Fakat acaba kendisine aksi bir talimat verilseydi ne olurdu sorusu yanıtsız kalmaktadır. Muhtemelen dönemin sanayiye, genel kalkınmacı zihniyet bağlamında, özel önem veren düşünce yapısı, Prost'u böylesine tehlikeli sorular sormaya yönlendirmiştir.³⁴⁰

Turgut Cansever de Prost Planı'na ilişkin değerlendirmesinde bu modernleşmeci tavrı eleştirirken, planın korumacı unsurlarının da hakkını verir. Cansever'e göre Prost'un İstanbul'un meselelerine yaklaşım tarzı, modernleşmeci XIX. yüzyıl Batı Avrupa şehir inşa yaklaşımından pek farklı değildir. Cansever, Prost'un modernleşmeci tavrını Hausmann'ın Paris'te tarihi kent dokusunu yıkararak yolları genişletmesine benzetir. Cansever bu durumun yapı-arazi oranını artırdığını, yıkıp yeniden yapma israfına ve spekülatif kazanca yol açtığını iddia eder.³⁴¹ Zaten Prost'un kendisi de, İstanbul için önerdiği planın Paris için önerdiği plana oranla daha modern olduğunu, çünkü İstanbul Planı'nda otomobil yollarını daha fazla dikkate aldığını belirtir.³⁴² Bir bakıma Prost Planı'nın en ilgi çekici yönlerinden biri, İstanbul için öngördüğü yol sistemidir. Kendi sözleriyle, “nazım plan İstanbul'un topografyasından faydalanıp, pek az istismak yapmak suretiyle, tüneller, köprüler, viyadüklerle yamaçları birbirine bağ-

339 Henri Prost, *İstanbul Hakkında Notlar*, İstanbul: Belediye Matbaası, 1938. [Bu çalışmada kullanılan metin için bkz. “İstanbul (Nâzım Plan Raporu) Hakkında Notlar”, *İstanbul Araştırmaları*, Güz 1997, sy. 3, s. 205-264.]

340 Elbette Prost'un bu sorusu, sadece hazırladığı notlarda kalmamış ve bir soru olarak Ankara'ya da ulaşmıştır. Prost'un liman yeri hakkındaki sorusuna ilişkin müracaat ve direktif talebini dönemin Nafia Vekili Ali Çetinkaya, İstanbul Valiliği'ne gönderdiği yazı ile cevaplar. Bu cevapta Çetinkaya, “bir yabancıdan hangi cesaretle Türk Hükümeti'nin böyle bir konuda fikrini öğrenmeye kalkıştığı”ni sorarak, Turgut Cansever'in aktarımıyla, müracaatı Bakanlığa ulaştıran Vilâyet Makamı'nı azarlamaktadır. Bkz. Turgut Cansever, *Ev ve Şehir*, İstanbul: İnsan Yayınları, 1994, s. 22. Bu örnek olay (ki Cansever, yazışmaya ilişkin belgelerin 1957-1963 yılları arasında Belediye Arşivi'nde mevcut olduğunu da belirtmektedir), Tandoğan-Jansen gerilimiyle birlikte, tek-parti dönemindeki merkezî hükümet-(yabancı) kent plancısı ilişkisinin farklı bir boyutunu sergilemektedir.

341 Cansever, *a.g.e.*, s. 24.

342 Akbulut, *a.g.m.*

lamıştır”.³⁴³ Prost, eleştirilerin aksine, bu yaklaşımın spekülasyonun da önüne geçeceğini düşünmüştür.

Cansever ayrıca Prost Planı’nın teknokratik yaklaşımını da eleştirir. Cansever’e göre Prost, planının Hausmann’ın Paris’teki uygulamasında olduğu gibi, merkezî bir irade ile gerçekleştirileceğini öngörmüştür:

Nitekim 1940’larda Aksaray-Saraçhanebaşı-Unkapanı yolunun veya Boğaziçi sahil yollarının gerçekleşmesi sırasında şehirlinin, uygulama alanındaki insanların en ufak katkısı söz konusu olmamış, merkezî politik-teknokratik karar mekanizması; evleri ve abideleri yıkmak ve bu alanlarda yaşayan insanları bu bölgelerden uzaklaştırmak suretiyle katı bir uygulama yapmıştır.³⁴⁴

Fakat yukarıda da belirttiğimiz gibi, Cansever, Prost Planı’nın özellikle iki korumacı özelliğini övgüye layık bulur. Bunlardan birincisi, Tarihi İstanbul Yarımadası Nâzım Planı’nda, abidelerin şehir silüeti içinde kaybolmasını önlemek için denizden 40 metre daha yüksek rakımlı yerlerde 12 metreden (dört kat) daha yüksek yapı yapılmamasını öngörüyordu.³⁴⁵ Bu türden bir kural koyma girişimi yukarıda alıntılıdığımız, planın beş temel ilkesinden beşincisinde belirtilen “İstanbul silüetini muhafaza etmek” amacının bir yansımasıdır. İkincisi olarak Prost, Boğaziçi’nin doğasını korumak için, kentin kuzeye doğru geliştirilmemesi gerektiğini savunuyordu.³⁴⁶ Bu yaklaşımın, sadece Boğaziçi’nin doğasını değil, aynı zamanda kentin su kaynaklarını ve ormanlarını korumak adına da ne denli doğru olduğu sonraki dönemde iyiden iyiye netlik kazanacaktır.³⁴⁷

Prost Planı’na yöneltilen eleştiriler; modernleşmeci tavrı ve teknokratik özellikleriyle sınırlı değildir. Örneğin Hande Suher, Prost’un çalışmasının sistemsel ve analitik incelemelerden ziyade kendi sezgi ve deneyimlerine dayandığını belirtmektedir. “Belgelerde, istatistiksel verilere, sayısal değerlendirmelere ve karşılaştırmalara, zaman içinde süreci ve değişimi gösterecek değerlendirmelere ve var olan durumun sistemsel analizine rastlanmamaktadır”.³⁴⁸ Tekeli de Prost Planı’nın hızlı nüfus artışının söz konusu olmadığı bir dönemde hazırlandığını belirtir.³⁴⁹ Zaman içinde plana yönelik eleştirilere; sosyal ve eko-

343 Tekeli, “İcabında Plan”, s. 31-32.

344 Cansever, *a.g.e.*, s. 24.

345 *A.g.e.*, s. 23.

346 *A.g.e.*, s. 104.

347 Bu yaklaşımın doğruluğu kadar, özellikle Boğaz’a üçüncü köprü tartışmaları bağlamında güncel bir uyarı olma özelliği de (maalesef) devam etmektedir. Bu tartışmalar hakkında *İstanbul* dergisinin hazırladığı “Yoksa 3. Köprü mü?” başlıklı dosyaya bakılabilir (Temmuz 1995, sy. 14).

348 Hande Suher, “Planlama”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul: Tarih Vakfı/Kültür Bakanlığı, 1993, c. VI, s. 265-275.

349 Tekeli, “İcabında Plan”, s. 31.

nomik sorunlara çözüm üretmeyip, estetik kaygıları öne çıkarttığına dair görüşler de eklenmiştir.³⁵⁰

3. Prost Planı'nın Uygulanması ve Millî Şef Döneminde İstanbul

Prost Planı, 1939'da Cumhurbaşkanı "Millî Şef" İsmet İnönü'nün de onaylamasıyla uygulamaya konmuş ve sonrasında uzun yıllar İstanbul'un genelini şekillendirmiştir. Bunda; 1939'da, İsmet İnönü'ye yakınlığıyla bilinen Lütfi Kırdar'ın Vali ve Belediye Reisi olarak atanması ve Kırdar'ın konuya önem vermesi de etkili olmuştur. Planın -Hipodrom, Cumhuriyet Meydanı ya da Yenikapı Limanı gibi- uygulanmayan kısımları olmuştur. Fakat bugün bile İstanbul'da, hayvanat bahçesinden Prost'un deyişiyle Taksim'deki opera binasına kadar, bu planın izlerini görmek mümkündür. Başta Eminönü ve Taksim meydanları olmak üzere, pek çok meydanın düzenlenmesi bu plan uyarınca yapılmıştır. Yenikapı'dan başlayan Atatürk Bulvarı -Beyoğlu tarafındaki uzantısı- Tarlabasına kadar gerçekleştirilmiş; planın iki numaralı parkı, Maçka kesimi ve Taksim gezi parkı şeklinde oluşturulmuştur.³⁵¹ Ve daha o dönemde Prost, Boğaz'a köprü ve daha da şaşırtıcısı, İstanbul'da olimpiyatların düzenlenmesi gibi konularda öngörülerde bulunmuş ve fikirler üretmiştir.

Bu çalışmanın Giriş bölümünde; siyasal yapının (yani makro düzeyin) kent planlarından beklentilerini dikkate almanın, kent tarihi ve kentsel planlama tarihini çalışırken ne derece önemli olduğunu belirtmiştik. Prost Planı'nın uygulanmasını daha iyi anlayabilmek için de dönemin siyasî koşullarıyla planın uygulamasını eşanlı olarak değerlendirmek gerekmektedir. Türkiye kent tarihine ilişkin yazında, analizler detaylandırıldığında bu noktadan uzaklaşılsa da, Cumhuriyet dönemine ilişkin olarak şu türden genel bir resmin geçerli olduğu söylenebilir: "Tek-parti döneminde devletin ilgisi ve kaynakları esas olarak Ankara'da odaklanmış, İstanbul ise unutulmuştur. Eski başkentten tekrar devletin ilgisine ve kaynaklarına kavuşması Demokrat Parti iktidarı ile olmuştur." Elbette Adnan Menderes'in İstanbul'a olan özel ilgisi ve kentte onun inisiyatifi ile açılan bulvarlar hatırlandığında 1950'lerin İstanbul'un imarındaki önemi tartışılmaz. Fakat sözünü ettiğimiz genel resim, çoğu genel resim gibi ancak kısmen doğrudur. Tek-parti döneminin İstanbul'a karşı tutumunu anlamak için gerekli olan; bu dönemi, "Ebedi Şef" ve "Millî Şef" dönemleri şeklinde farklılaştırarak konuya yaklaşmaktır. Bu tür bir yaklaşımla, 1938 sonrasında İnönü'nün İstanbul'a ve kentin imarına özel bir ilgi gösterdiği görülecektir. Dahası bu ilginin, banknotlardaki Atatürk resminin İnönü resmiyle ikamesinde olduğu gibi, özel bir Millî Şef sembolizmi olduğu da düşünülebilir. Bir bakıma İnönü, Ankara'nın Atatürk tarafından imar edilmesine karşı, hem onun eksik bıraktığı bir meseleye önem vermeyi (onun projesini dengeleme/bütünleme), hem de ona karşı rejimin sürekliliğine hizmet edecek bir sembolizm yaratmayı amaçla-

³⁵⁰ Akbulut, a.g.m.

³⁵¹ Tekeli, "İcabında Plan", s. 32.

maktadır. Elbette İnönü’nün İstanbul’a olan ilgisini mümkün kılan olgular arasında, rejimin epeydir tam anlamıyla konsolide olmuş olmasından ve Ankara’nın gerek yurt içinde, gerekse diplomatik çevrelerde başkent olarak kabul görmüş olmasından önce, Atatürk’ün de uzun zaman ziyaret etmediği İstanbul ile barışmış olmasının da rolü büyüktür.³⁵²

İnönü’nün İstanbul’a olan özel ilgisine ilişkin ilk işaret; Aralık 1938’de, birinci Celâl Bayar hükümetinin İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı³⁵³ Muhiddin Üstündağ’ın vekâlet emrine alınarak, yerine 1949’a kadar bu görevde kalacak olan Manisa Valisi Lütfi Kırdar’ın atanmasıdır.³⁵⁴ Bu atama hem ertesi yıl onaylanacak olan Prost Planı’nın uygulanacağı, hem de Millî Şef dönemi sembolizminin hayata geçirileceği zemini hazırlamıştır. Kırdar döneminde Belediye tarafından yayımlanan *Güzelleşen İstanbul* adlı kitaptaki “Millî şef; şehrimizi her teşriflerinde işler üzerinde alâka ile durmuşlar, yer yer gezip görmüşler, teşvik ve teşçi buyurmuşlardır” ifadesi de İnönü’nün İstanbul’a olan özel ilgisinin bir kanıtıdır.³⁵⁵

Bu dönemde yapılanları yine *Güzelleşen İstanbul* adlı kitabı ana kaynak olarak kabul ederek izlemek mümkündür. Hatırlanacağı gibi İstanbul Nâzım Planı’nda Prost, Galata Köprüsü’nün iki yanına iki geniş meydan yapmayı hedefliyordu. Bu amaç doğrultusunda imar çalışmalarındaki öncelik Eminönü Meydanı’na verilmiştir. *Güzelleşen İstanbul*’da bu süreç şöyle anlatılmaktadır:

Eşsiz Türk İnkılâbı, içtimaî bünyemizde yeni ve ileri bir sistem manzumesi yarattıktan sonra bütün sahalarda hamleci ve yapıcı ruhiyle eserlerine yenilerini katarken tarih boyunca mühmel bırakılmış İstanbulumuza hakikî kıymet ve hüviyetini vermek istemiştir.

Mamur bir vatan yaratmak ve kurmak davası ele alındığı andan itibaren tarihî sanat eserlerini tabii güzellikleriyle meczetmiş İstanbulumuza medenî şehirlerle benzer bir çehre verebilmek için işe; geniş bir program, hudutsuz bir çalışma ve yorulmak bilmez bir enerji kaynağıyla başlamak bir zaruret halinde idi. (...)

Geniş meydanlar açmak plâniyle başlanılan bu yapıcı dâvaya Eminönü meydanı, Türkün sanata, güzelliğe susamış ruhunu gösteren en canlı bir örnek teşkil eder.³⁵⁶

352 Bilindiği gibi Mustafa Kemal Cumhuriyet’in kuruluşundan itibaren beş yıl boyunca İstanbul’u hiç ziyaret etmemiş, 1924’te çıktığı Karadeniz gezisi için Mudanya’dan bindiği kruvazör ile Boğaz’dan geçerken dahi durmamıştır. Mustafa Kemal’in Cumhuriyet sonrası ilk ziyareti, Temmuz 1927’de gerçekleşmiştir. Bkz. Nevin Yurdsever Ateş, “Mustafa Kemal’in İstanbul Ziyaretinin Yankıları”, *İstanbul*, Ocak 2001, sy. 36, s. 104-109. Şenol Cantek’in ifadesiyle bu “vuslat” sonrası dönemin siyasi seçkinlerinin İstanbul’la ilişkileri daha da rahatlamıştır. Bkz. Şenol Cantek, *a.g.e.*, s. 87-95.

353 Aynı zamanda tek-parti dönemin parti-devlet bütünleşmesi çerçevesinde Cumhuriyet Halk Partisi İl Başkanı.

354 Cemil Koçak, *Türkiye’de Millî Şef Dönemi (1938-1945)*, İstanbul: İletişim Yayınları, 1996, c. I, s. 183-189.

355 Daver ve diğerleri, (sayfa numarası yok).

356 Daver ve diğerleri, (sayfa numarası yok).

Meydanı oluşturmak için Yeni Cami'nin önündeki binalar yıkılmış ve böylece caminin denizden ve köprüden görülebilmesi sağlanmıştır.³⁵⁷ Eminönü Meydanı ile ilgili düzenlemeler çerçevesinde, İstanbul'un genel istimlak işleri için ayrılan dört milyon liranın bir buçuk milyonu harcanarak Mısır Çarşısı istimlak ve restore edilmiştir. *Güzelleşen İstanbul* adlı kitaptan bu restorasyon çalışmaları sırasında büyük kemerin ayaklarındaki kesme taşların restore edildiği, kubbelerin yeniden kurşunlandığı, alemlerin yenilendiği ve ahşap saçaklar kaldırdığı bilgileri edinilmektedir. İlaveten, Ankara Caddesi'ndeki Arnavut kaldırımını döşeme sökülmüş ve cadde asfaltlanmıştır.

Benzer düzenlemeler Beyazıt Meydanı'nda da gerçekleştirildi. 1940 ve 1941 yıllarında caminin batısında yer alan yapıların yıkılmasıyla Beyazıt Meydanı bugünkü şekline yaklaşmıştır.³⁵⁸ Cansever'in 1961'de yayımladığı bir yazısında bu uygulamaları eleştirdiği görülür. Cansever, "anıtların etrafında, ancak cüseleri ile oranlı bir mekân bulunduğu takdirde değerlerinin belirebileceği konusundaki esas kanundan habersiz olan teknisyen ve idareciler, XIX. yüzyılın sahte gösteriş peşindeki yapıları ve şehir meydanlarının hayranlığı içinde, bunları genişletmek hevesine düşünce, Beyazıt meydanı da birçok benzeri gibi etrafındaki dükkân ve ev kümelerinden 'temizlendi'" demektedir.³⁵⁹

Prost Planı uygulamaları çerçevesinde Şubat 1943'te Atatürk Bulvarı hizmete açılmıştır. 44 metre genişliğindeki bulvar Bozdoğan kemerinin altından geçerek Haliç'e doğru iniyordu. Bulvar için yapılan yıkımlar ile birlikte Şehzade Camii de daha görünür bir konum elde etmiştir. Gazanfer Ağa Medresesi daha belirginleşirken, etrafı da tanzim ve tamir edilmiştir. Vali Lütfi Kırdar'ın açılışta yaptığı konuşma İnönü'nün özel İstanbul ilgisini bir kez daha vurgular: "Yapılan bütün işlerin Millî Şefin İstanbul imarı, güzelleşmesi ve gündün güne yükselmesi için gösterdikleri büyük alâka ve himaye sayesinde vücutte gelebildiğini belirtmekten hususî bir zevk ve iftihar duyuyorum (...)"³⁶⁰

Kırdar dönemindeki faaliyetlere yön veren tespitlerden biri de mevcut tramvay hattının tarihî yarımada ile Beyoğlu arasındaki trafiği taşımadaki yetersizliği idi. Tarihî yarımada ile Beyoğlu'nu birbirine daha kısa, daha geniş ve daha doğru bir hatla birleştirmek üzere Atatürk Bulvarı'nın devamındaki köprü yenilenerek Gazi Köprüsü adını aldı ve devamında açılan Refik Saydam Caddesi ile bulvarın Taksim'e bağlantısı sağlandı.

İstanbul'daki Millî Şef sembolizminin odak noktası, hiç kuşkusuz, Taksim Meydanı'dır. *Güzelleşen İstanbul* adlı kitapta adı "Taksim Cumhuriyet Meyda-

357 Doğan Kuban, "Eminönü", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul: Tarih Vakfı/Kültür Bakanlığı, 1993, c. III, s. 158-163.

358 Doğan Kuban, "Beyazıt", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul: Tarih Vakfı/Kültür Bakanlığı, 1993, c. II, s. 180-188.

359 Cansever, *a.g.e.*, s. 60.

360 Daver ve diğerleri, (sayfa numarası yok).

ni” olarak geçen meydana ilişkin düzenlemeler anlatılırken belediyenin amacının “orasını Cumhuriyet Abidesine ve taşıdığı yüksek isme lâayık bir hale” getirmek olduğu vurgulanır. Bu doğrultuda, ilk olarak su haznesinin çevresi düzenlenmiştir. İkinci aşamadaysa, o dönemde stadyum olarak kullanılan eski Taksim Kışlası yıkılmıştır:

Eskiden kışlanın stadyom haline getirilmiş olan iç avlusuna girilen büyük kapının önünde, caddenin sıkışık bir yerinde yapılan millî bayram törenleri ve askerî geçit resimleri, şimdi bu güzel meydana parlak bir şekilde yapılmakta, davetliler daracak bir yere kurulan küçük tiribünler yerine geniş ve yüksek bir balkondan törenleri ve geçit resimlerini rahat rahat görmekte-dirler.³⁶¹

Güzelleşen İstanbul’da belediyenin kışlayı “Cumhuriyet Hükümetinin kıymetli ve lütufkâr yardımıyla” satın alabildiği özel olarak vurgulanır. Yıkımla elde edilen arsa o dönemin Türkçesiyle “İnönü Gezgişi” (bugünkü Gezi Parkı) adıyla bir yeşil alan olarak düzenlenmiştir. Cansever, Prost Planı çerçevesindeki diğer yıkımlara eleştirel yaklaştığı gibi bu yıkımı da eleştirir ve kışla binasının müze ya da kültür merkezi olabilecekken yıkılıp, “anlamsız” bir yeşil alana dönüştürüldüğünü söyler.³⁶² Milli Şef sembolizminin önemli ayaklarından biri bu parkın düzenlenmesiye, en önemli aşaması bu parkın meydana bakan yüzüne dikilmesi planlanan İnönü heykelidir. *Güzelleşen İstanbul*, bu düşünceyi şöyle anlatmaktadır:

İnönü Gezgisini, Taksim Meydanının yeni yapılan kısmına bakan cephesinde, beyaz taşlarla yapılmış muhteşem balkonun üstüne Büyük Millî Şef İsmet İnönü’nün heykeli dikiliyor. Aziz Millî Şefimizi ve İnönü Zaferini temsil eden bu büyük atlı heykel Büyük İsmet İnönü’nün Türkiye’ye dikilen ilk muazzam heykelidir. İnönü kahramanına karşı bütün milletin beslediği büyük sevgiyi, şükran ve minnet duygularını, onun ilk heykelini dikmek suretiyle ifade etmek şerefini İstanbul şehri kazanmıştır.³⁶³

Dikilmesi düşünülen bu heykelle bir bakıma zirveye ulaşan Milli Şef sembolizmi Dolmabahçe Sarayı’nın arkasına inşa edilen stadyuma “İnönü” adının verilmesiyle desteklenecektir. Ancak nasıl 1950’lerde Demokrat Parti iktidarı Milli Şef sembolizmine karşı stadyumun adını MithatPaşaya çevirdiyse, hazırlanan heykel de bir türlü yerine konamamıştır. Mermer kaidesi İnönü Gezişi’nin ucuna, yüksek terasın üzerine yerleştirilmiş, fakat Alman heykeltıraş Rudolf Belling’in, heykeli 1944’te tamamlamasına karşın, heykel kaideye yerleştirilmemiştir. Heykelin Milli Şef dönemi sembolizmi çerçevesindeki önemini vurgulamak için, 1928’de açılan İtalyan Pietro Canonica’nın eseri Cumhuriyet Anıtı’nın 11 metrelik yüksekliğinden, 12,5 metrelik yüksekliğiyle daha büyük

361 Daver ve diğerleri, (sayfa numarası yok).

362 Cansever, *a.g.e.*, s. 106.

363 Daver ve diğerleri, (sayfa numarası yok).

olduğunu hatırlamak gerekmektedir.³⁶⁴ Yüksek terasıyla da bir bakıma Milli Şef'in heykeli dikilmesi durumunda Ebedi Şef'in heykeline "tepeden bakacaktır". Demokrat Parti iktidarı sonradan "İnönü Gezisi" adını da "Taksim Gezisi"ne çevirmiştir.³⁶⁵

Kırdar dönemi Prost Planı uygulamaları içinde en önemlilerinden biri de Üsküdar İskele Meydanı'na ilişkin düzenlemelerdir. Eminönü'ndeki uygulamalara paralel olarak, meydanın deniz tarafındaki binalar ve barakalar yıkılmış ve Mihrimah Sultan Camii'nin etrafı temizlenerek bu yapının denizden görülmesi sağlanmıştır. Meydan seviyesinin yükselmesi yüzünden III. Ahmed Çeşmesi zeminden aşağıda kalmış ve ilerde çeşmenin yükseltilmesi planlanmıştır. Meydanın tramvay, otobüs ve otomobil durak yerleri de düzenlenmiş ve meydanın bir kısmına bir bahçe yapılmıştır.

V. Sonuç: Kent Tarihini Plan Sayfalarında Aramak

Kent planları, kent tarihi açısından çok önemli birincil kaynaklar olmakla birlikte, tek başlarına her zaman çok bilgilendirici değildir. Çünkü plan, kent tarihini anlamak için kullandığımız pek çok kaynağın aksine, "tasvir eden" [*descriptive*] bir belge değil, "kural koyan" [*prescriptive*] bir belgedir. Yani planlar geçmiş olay ve olguları değil, gelecekte olacakları –daha doğrusu olması gerekenleri– aktarırlar. Bu açıdan bakıldığında, planların, şayet birtakım sorunları çözmek amacıyla yapıldıklarını kabul edersek, yapıldıkları dönemin sorunlarını yansıtan, siyasî otoritenin arzuladığı kent imajını yaratmak için kullandıkları bir araç olabilecekleri ve yine yapıldıkları dönemde kent için nasıl bir imaj öngürüldüğünü açıklamak konusunda faydalı oldukları söylenebilir.

Kent planlarını kaynak olarak kullanırken göz önünde bulundurulması gereken bir diğer konu da, her dönem için eşit miktar, kapsam veya kalitede "malzeme" bulunmadığıdır. Tekeli'nin dediği gibi planlama faaliyetleri zaman içinde doğrusal bir gelişme göstermedi. Planlama sadece belirli dönemlerde önemsendi, zaman zaman da tamamen yok sayıldı.³⁶⁶ Planlama açısından aktif dönemlerde bu faaliyetleri destekleyen önemli "lokomotif" kişilerin görev başında olduğunu görüyoruz. Bu kişiler arasında Mustafa Reşid Paşa, Server Paşa, Operatör Cemil Paşa, Behçet Uz ve Lütfi Kırdar sayılabilir.

Planın kentin fiziksel ve sosyal dokusunda ne tür değişimlere yol açtığını anlayabilmek için, ne kadarının uygulanabildiği sorusu daima kafamızda olmalıdır. Bunu belirleyebilmek için de planı başka kaynaklarla karşılaştırmamız

364 Hasan Kuruyazıcı, "Cumhuriyet'in İstanbul'daki Simgesi Taksim Cumhuriyet Meydanı", Yıldız Sey (ed.), *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, s. 89-98. Ayrıca bkz. Gür, a.g.m.

365 Mermer kaide 1982'ye değin Taksim'de kalmıştır. Sonradan, uzun yıllar depolarda bekleyen heykel, kaidesiyle birlikte İnönü'nün evinin yakınlarındaki Taşlık Parkı'na dikilmiştir.

366 Tekeli, *The Development of...*, s. 3.

gerekir. Bu tür kayıtların arasında; Osmanlı dönemi için şer’iye sicilleri, gerek merkezî gerek yerel yönetim tarafından tutulan kayıtlar, vakıf kayıtları, azınlıklara ait kayıtlar vs., Cumhuriyet dönemi içinse yerel yönetimlerde bulunan kişilerin anıları, döneme ilişkin belirli edebiyat ürünleri, *Belediyeler Dergisi* gibi resmî nitelikli kaynaklar ve elbette planlarla kentsel mekânın mevcut durumunu karşılaştırmak sayılabilir. Ancak her şehir, her semt, hatta her mahalle için bu kaynaklar farklılıklar gösterecektir. Bu tür kaynakların çeşitliliğine çok güzel bir örnek, Behar’ın *A Neighborhood in Ottoman Istanbul* başlıklı kitabında görülür. Behar kitabında, Kasap İlyas Mahallesi’nde XIX. yüzyılda meydana gelen gelişmeleri anlayabilmek için mahalle muhtarının tuttuğu bir defterden faydalanmıştır. Bir sahaf dükkanında şans eseri rastladığı defter için Behar şu sözleri söyler: “Verilerin yeniliği ve orijinalliği çarpıcıydı. Bu verilerin benzeri, bildiğimiz kadarıyla, İstanbul’un başka hiçbir mahallesi, hatta belki de başka hiçbir Osmanlı şehri için mevcut değildir.”³⁶⁷

Makale boyunca, *sosyal mekândaki süreklilik* kavramı hep aklımızın bir köşesinde bulunmuştur. Makalenin başında, Lefebvre, Gür ve Şengül’ün yardımıyla bu konunun kuramsal temelini incelemiştik. Bu bağlamda, Cumhuriyet döneminin bir önceki dönemden ne derece kesin bir kopuş teşkil ettiğini tekrar ele almakta fayda var. Cumhuriyet dönemi siyasi elitinin amacı, doğal olarak, Türkiye Cumhuriyeti’ni düşünsel anlamda Osmanlı İmparatorluğu’ndan mümkün olduğunca uzaklaştırmaktı. Cumhuriyet, imparatorluğun ol(a)madığı her şeyi temsil ediyordu. Böylece Kemalist rejim genellikle Osmanlı’nın küllerinin üzerine sıfırdan yeni bir devlet inşa eden, eskiyi silip atan ve yepyeni bir sistem getiren bir hareket olarak yansıtılır. Oysa, Dankwart A. Rustow’un da açıkladığı gibi, Atatürk inkılaplarının pek çoğu Jön Türkler tarafından ele alınan, hatta XIX. yüzyıldaki modernleşme çabalarında örnekleri bulunan değişimlerdi. İnkılapların neredeyse tümü (Cumhuriyetçilik hariç olmak üzere) 1912’de Abdullah Cevdet’in kaleme aldığı “Pek Uyanık Bir Uyku” başlıklı yazıda yer alıyordu.³⁶⁸

Bu açıdan bakıldığında, aslında Osmanlı ve Cumhuriyet dönemleri arasında daha fazla süreklilik olduğunu ve Osmanlı’nın modern Türkiye üzerinde, resmî tarihin bizi inandırmaya çalıştığından daha derin izleri bulunduğunu

367 Behar, *a.g.e.*, s. ix.

368 Dankwart A. Rustow, “Atatürk as Founder of a State”, *Yavuz Abadan’a Armağan*, Nermin Abadan (ed.), Ankara: Sevinç Matbaası, 1969, s. 550. Benzer bir yaklaşım için bkz. Erik Jan Zürcher, “Kemalist Düşüncenin Osmanlı Kaynakları”, Ahmet İnel (ed.), *Modern Türkiye’de Siyasî Düşünce*, c. II, *Kemalizm*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2001, s. 44-55. Abdullah Cevdet’in “Pek Uyanık Bir Uyku” başlıklı yazısı, şu kitabın sonundaki Seçme Metinler bölümünde bulunabilir: Uygur Kocabaşoğlu (ed.), *Modern Türkiye’de Siyasî Düşünce*, c. III, *Modernleşme ve Batıcılık*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2002, s. 593-598. Abdullah Cevdet’in Türkiye düşüncesi tarihindeki yeri hakkında bkz. M. Şükrü Hanioğlu, *Bir Siyasal Düşünür Doktor Abdullah Cevdet ve Dönemi*, İstanbul: Üçdal Neşriyat, 1981.

görürüz. Bu gerçek, planlama alanında da kendini kuvvetli biçimde hissettirmektedir. Örneğin İstanbul bağlamında, Haliç kıyılarında Bedrettin Dalan'ın belediye başkanlığı döneminde gerçekleştirilen operasyonun benzeri bir temizlik yapma arzusu, Moltke Planı'nda bile ifade edilmektedir.³⁶⁹ Planlama alanında hissedilen bu sürekliliği, Çelik de aşağıdaki sözleriyle onaylamaktadır:³⁷⁰

Prost'un İstanbul için geliştirdiği projenin bazı bölümleri halen yürürlüktedir. Prost'un planı bu kitapta [*XIX. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul*] ele alınan değişik devirlerdeki birçok konuyu içermesi açısından da ilginçtir. Örneğin, İstanbul için önerdiği karayolu ağı, von Moltke'nin 1839 planını hatırlatmaktadır; Teodosios Surları'na paralel giden arter, 1900 yılında bir Ringstrasse (çevreyolu) yapılması için öne sürülen noktaları hatırlatır. Bir diğer örnek, Prost'un önerdiği Galata Köprüsü-Beyazıt bağlantısının, Gavand'ın 1876 yılında düşündüğü metro sistemine benzerliğidir.

Yukarıda da tartıştığımız gibi Cumhuriyet dönemini “radikal modernleşme” dönemi olarak nitelenmek, Osmanlı'daki kent plancılığının radikal modernist unsurlarını yok saymak anlamına gelmez. Tam tersine Osmanlı ve Cumhuriyet dönemindeki süreklilik bu bağlamda da gözlenir. Örneğin Turgut Cansever XIX. yüzyıl başındaki İstanbul planlarında şehre nasıl bir yeni biçimin verilmek istendiğini ele alırken “Harbiye Nezareti Binası ve Reşit Paşa Türbesi'nin, Beyazıt Camii'nin Kabe istikametine 45° ters olarak inşasının Tanzimat öncesi aslı Osmanlı ideolojisinin tamamen red edilmesinin bir sembolü olarak seçildiğine ve gerçekleştirildiğine şüphe” olmadığını belirtir.³⁷¹ Cansever'e göre, “[b]u kararları alan üst düzey asker aydınların, toplumun ortak kültürel tavrını hiçe sayan emredici iptidailiği de açıkça ortaya çıkmaktadır”.³⁷²

Ancak Osmanlı ve Cumhuriyet dönemleri arasındaki süreklilikleri dikkate almak, farklılıkları yok saymak anlamına gelmemelidir. Bu noktada tek-parti döneminde geçerli olan modernist kentsel planlama anlayışının Osmanlı dönemiyle arasındaki ciddi bir fark olarak çok daha teknokratik bir özelliğe sahip olması gösterilebilir. Cumhuriyet dönemindeki planlama faaliyetleri çok daha kapsayıcıdır ve dönemin genel siyasetine egemen olan teknokratik yaklaşımla uyumlu bir bütünleşme içine girmiştir.

Planlamaya ilişkin alınan kararlarının, engellenemez biçimde siyasî olduğunu vurgulayan Susan ve Norman Fainstein'a göre planlamada tercih edilen tutumların, siyasî düşüncenin uzun geleneğiyle kaçınılmaz bir bağı vardır.³⁷³

369 Çelik, *a.g.e.*, s. 85.

370 *A.g.e.*, s. 130.

371 Turgut Cansever, *a.g.e.*, s. 20.

372 *A.g.e.*, s. 21.

373 Susan S. Fainstein ve Norman Fainstein, “City Planning and Political Values: An Updated View”, Scott Campbell ve Susan Fainstein (ed.), *Readings in Planning Theory*, s. 265-287.

Fainstein’lar, siyaset teorisini dört ana başlıkta özetlerler: Teknokratik teori, demokratik teori, sosyalist teori ve liberal teori.³⁷⁴ Bu dört siyasî teoriye sırasıyla şu dört tür planlama eklenir: Geleneksel planlama, demokratik planlama, eşitlikçi planlama ve *incrementalism*.

Bu noktada, Fainstein’ların çizdikleri genel resimde Türkiye’de tek-parti döneminde şehircilik bağlamında yaşananların nereye oturduğu sorusuna yanıt aramak gerekmektedir. Kronolojik olarak bakıldığında zaten 1960’larda ortaya çıkan demokratik planlamanın, bu çalışmada ele alınan dönemde bir karşılığı olduğu düşünülemez. Yine aynı şekilde yöneticilerin vurgularında sosyalist tınılar da yer almadığından, eşitlikçi planlamadan söz etmek de mümkün ve makul gözükmemektedir. Bu bağlamda asıl olarak teknokratik teori ve geleneksel planlamanın tek-parti dönemi şehircilik tartışmalarını şekillendiren yaklaşımlar olduğu söylenebilir.

Önemli düşünürleri olarak Auguste Comte ve Saint-Simon’un sayılabileceği teknokratik düşünce esas olarak bozulmuş olan düzeni yeniden sağlamayı hedefler ve mottosu da “düzen ve gelişme”dir. Bu hedefe ulaşmanın yolu olarak da akıl ve bilimin gücünden yararlanarak eskiyi dönüştürmeyi, teolojik dini modern ve pozitivist hale getirmeyi görür. Akılcı planlama sayesinde devletin gücü ekonomiyi düzenlemek için kullanılır ve bu sayede alt sınıfların durumunda ilerleme sağlanırken, üst sınıfların konumları da sağlamlaştırılmış olur. Teknokratlara göre ideal olan, alttakilerin tamamen bilimsel yönetim elitine tabi oldukları ve bu sayede mutlu ve güvende oldukları, hiyerarşik bir toplumdur. Zaten teknokratik teorinin geleneksel planlamayla ilişkisi de bu noktada oluşur. Çünkü geleneksel planlama da, bilim ve akılcılığa olan inançla iktidarın düzenleyici kullanımını ve bu sayede gruplar/sınıflar ya da kişiler arasında farklılaşmayan kamu çıkarını korumayı ve geliştirmeyi öngörür. Gerek teknokratik teori, gerekse geleneksel planlama, siyasetin bilimsel yönetimle ikamesinden yanadır. Teknokratlar için sosyal değişim yukarıdan başlayan ve yukarıdan şekillendirilmesi gereken bir olgudur ve ilaveten kitlelerin çıkarlarıyla, yönetici elitin çıkarları aynıdır. Verimliliğin artması ve kamu düzeninin sağlanması bütün sınıfların çıkarıdır ve bu nedenle üst sınıfların çıkarı kamu çıkarıyla özdeş hale gelir. Bu anlayışa göre planlı uzmanlıkları ve deneyimleriyle doğru yolu bilirler, hatasız yargılara varabilirler ve teknik bilgileri sayesinde kamunun yararını tespit edebilirler.

Böyle bir iddianın tek nedeni kronolojik bir uyum, yani o dönemde kentsel planlamaya ilişkin hemen her yerdeki uygulama ve tartışmalarda geleneksel planlama yaklaşımının belirleyici olması değildir. Böyle bir genel atmosferden

374 Bu tür bir özetleme, üzerinde çalışılabilir bir ifade sağlamanın avantajının yanında elbette oldukça sorunlu ve oldukça eksik gözüküyor. Zaten Fainstein’lar da özellikle seküler bir listeleme yaptıklarını ve muhafazakârlık gibi moderniteyle sorunlu bir ilişkisi bulunan siyaset teorilerini listeye dahil etmediklerini belirtmektedirler.

etkilenmenin yanı sıra, teknokratik teoriyi ve geleneksel planlamayı oluşturan bileşenlerin ele alınan dönemdeki söylemlerde de gözlenmesidir. Teknokratik teorinin mottosunu oluşturan “düzen ve gelişme” sadece şehircilik bağlamında da değil, çeşitli bağlamlarda 1930’ların Türkiye’si’nde rastlanan bir amaçtır. Aynı şekilde akıl ve bilime özel olarak yapılan vurgu ve eskiyi dönüştürme üzerine kurulan bir iktidar stratejisi de yine oldukça tanındıktır. Akılcı planlama sayesinde devletin gücünün ekonomiyi düzenlemek için kullanılabileceği fikri de yine 1930’larda egemen olan gerek devletçilik, gerekse şehircilik yaklaşımlarında içermektedir. Kitlelerin bilimsel yönetime tabi olması fikri de, özenle belirtmek gerekir ki sadece belli bir ölçüye kadar, tek-parti zihniyetinin de bir unsurudur. Ve ele alınan dönemin genel merkezîyetçi havasını özetleyebilecek formüllerden birinin de “siyasetin yerini bilimsel yönetime bırakması” olduğu iddia edilebilir. Dolayısıyla teorik temeli teknokratizmde yatan geleneksel planlamanın, 1930-1940 arası şehircilik tartışmalarına damgasını vurduğu söylenebilir.

Fakat geleneksel planlamanın tek-parti dönemi için bile tek belirleyici tutum olduğu söylenemez, bu yaklaşımın yapısı ve gerek şehircilerin gerekse siyasilerin isteği bu yönde olsa bile. Geleneksel planlamanın bazı başarısızlıklarından söz edilebilir. Bunların bir kısmı daha genel sorunlardır ve en başta geleni, şehir gibi bir bakıma plansız hatta kaotik bir kavramın planlanabileceği varsayımının son derece sorunlu olmasıdır. Zaten kentsel planlamanın genel bazı başarısızlıklarından söz etmek mümkündür: Tahrip edici, istenmeyen sonuçlar doğuran kentsel yenileme projeleri, geliştirilen projelerden etkilenecek olan nüfusun tasarımı aşamasına demokratik katılımının sağlanamaması, kentteki fakirliğe çözüm üretilmemesi, suç ve sosyal yabancılığa gibi sorunlarda çaresiz kalınması gibi.³⁷⁵ Elbette Türkiye’de kentsel planlama, genel sorunlar listesinde sayılmayan bazı sorunlar da yaşamıştır ve özellikle 1930-1940 dönemine odaklandığında iki ana sorundan bahsetmek mümkündür: Kentlerin nüfusunun ne kadar süre içinde ne kadar artacağını öngörülemezliği ve toprak rantı nedeniyle çıkan sorunlar yüzünden uygulamaya konmuş planlara müdahale. Özellikle bu iki sorun nedeniyle 1930’lar Türkiye’si’nde, kökenini liberal teoriden almayan, sadece ortaya çıkan mesken sorunu, yeni kentli nüfus sorunu gibi belirli bir sorunu çözmeye yönelik ya da rant meselesinde verilen bir taviz olarak *incrementalism* de gözlenmeye başlamıştır. Örneğin Jansen’in, yanlış nüfus öngörülerini nedeniyle mesken talebi karşılanamaz hale geldiğinde, Bahçelievler Yapı Kooperatifi’ni planda imar dışı gözükken bir alanda tasarlaması sözü edilen *incrementalism*’in bir örneğidir. Sonraki yıllarda bu yaklaşımın giderek daha çok egemen olduğu rahatlıkla iddia edilebilir.

Yapılan tartışmaların genel resim içindeki yerini tesbit etmeye yönelik böyle bir denemeden sonra Türkiye’ye özgü bazı noktaları tekrar hatırlamak gerekmektedir. İlk olarak belirtilmesi gereken nokta, bu dönemde gerek yerel yöne-

375 Legates ve Stout, a.g.m.

tim anlayışında gerekse kentsel planlamada aşırı bir merkezî kontrol mevcuttur. Bu durum gerek valilerin aynı zamanda belediye başkanı olarak görev yapmalarında, gerekse planlama işinin merkezî yönetimin inisiyatifiyle başlaması ve onun kontrolü altında gelişmesinde gözlenebilir. Planlamada merkezî yönetim kontrolünün en net hali Ankara Şehri İmar Müdürlüğü’nün Şehremaneti’ne değil doğrudan Dahiliye Vekâleti’ne bağlı olarak kurulmasıdır. Michael Danielson ve Ruşen Keleş de, Türkiye’nin modernleşme ve eşanlı şehirleşme çabalarının bağımsız belediyeler ve yerel otonomi mirasından yoksun olarak geliştiğini belirtirler. 1930’larda belediyelerin bağımsız gelir kaynakları da yoktur. Emlak vergileri bile, merkezî yönetim tarafından toplanmaktadır ve bu nedenle belediyeler, görevleri olan işlevleri yerine getirebilmek için gereken fonları sağlamada, ulusal hükümete bağımlıydılar.³⁷⁶

Bu durumu anlamak için, Ortaylı’nın işaret ettiği bir paradoks hatırlamak gerekir. Ortaylı’ya göre Türkiye’de yerel yönetim geleneği modern merkezîyetçilikle yaşıttır. Yerel yönetim fikri ve uygulaması, Bâb-ı Âlî’nin İmparatorluğu etkin bir biçimde kontrol etmeye giriştiği ve kısmen bunu başardığı bir dönemde doğduğu için merkezî kontrol her zaman yoğun biçimde hissedilebilmiştir. Güçlü yerel yönetim sadece kentlerin ve köylerin bayındırlığını ve sağlıklı yaşamını sağlayan bir örgüt demek değildir; demokratik yaşamı, siyasal katılmayı ve yurttaşlık bilincini yerleştiren bir gelişmedir. Fakat Ortaylı’ya göre, Türkiye’de yerel yönetim XIX. yüzyıldan beri birinci amaç çerçevesinde anlaşılmalıdır.³⁷⁷ İlhan Tekeli’nin *yurttaşsız şehirleşme* diye tasvir ettiği süreç de budur. Tekeli’ye göre hızlı şehirleşmenin yaşandığı çevre ülkelerde şehirleşmeyle ilgili gözlenen önemli bir sorun şehre entegre olmuş ve kamusal alanını canlı hale getiren yurttaşların yokluğudur.³⁷⁸ Tek-parti rejiminin belirleyici olduğu 1930’larda *yurttaşlık*, *demokratik katılım*, *demokratik yerel yönetim* gibi kavramların var olmadığı bir dönemde şehirler ve dolayısıyla kamusal alan(lar) şekillendirilmiştir. Aslında bugün bile hâlâ kamusal alana ilişkin katılım eksikliği, siyasetin sorunlu yapısı gibi bazı problemlerin o dönemde *yurttaş* ve *katılım* kavramları olmaksızın planlanmış kentlerle ilişkili olduğu düşünülebilir.

Dönemlerden bahsederken, makaleyi neden 1950 yılıyla sonlandırdığımızı da ele almalıyız. 1950 yılı nasıl bir dönüm noktası teşkil ediyor ve makaleyi sonlandırmak için niçin iyi bir nokta? 1950’li yıllarda Türkiye’nin çok partili yönetime geçtiğini ve ekonominin liberalleşmeye başladığını biliyoruz. Ancak bunlardan daha önemlisi, bu yıllarda Türkiye’de tarımda mekanizasyon ve metropollerdeki sanayileşmede artış gözlemlendi.³⁷⁹ Bu sosyal değişiklikler, XX. yüzyılın geri

376 Michael N. Danielson ve Ruşen Keleş, *The Politics of Rapid Urbanization: Government and Growth in Modern Turkey*, New York: Holmes and Meier, 1985, s. 72-75.

377 Ortaylı, *Tanzimatdan Cumhuriyete*.

378 Tekeli, “Popülist Politikalar...”.

379 Erik Jan Zürcher, *Modernleşen Türkiye’nin Tarihi*, çev. Yasemin Saner Gönen, İstanbul: İletişim Yayınları, s. 325-328.

kalan yarısında etkisini göstermeye devam eden köyden kente göç dinamiğini harekete geçirmişler, başta İstanbul olmak üzere şehirlerin çok hızlı bir büyüme sürecine girmesine yol açmışlardır. Bu ortamda kent planlarının uygulanabilirliği son derece sınırlı kalmıştır. Kimi zaman, İstanbul'daki Adnan Menderes ve Bedrettin Dalan operasyonlarında olduğu gibi, bazı projeler herhangi bir yazılı-çizili plana dayandırılmadan gerçekleştirilmiş, şehrin tarihî mirası tehlike altına sokulmuştur. Bununla birlikte pek çok plan da uygulanamadan rafa kaldırılmıştır. Veya plan tamamlanıp yürürlüğe girene kadar fiziksel çevre o denli değişmiştir ki, planı uygulamak başta düşünüldüğünden çok daha zor ya da pahalı hale gelmiştir. Bir diğer eğilim, planlama çalışmalarının bölgesel planlamaya doğru kayması, dolayısıyla kent ölçeğinden giderek uzaklaşmasıydı. Bu da, yapılan planların kent tarihi için kaynak olması ihtimalini daha da azaltıyordu.

Bu genel gözlemleri daha detaylandırarak maddelere ayıran Tekeli'ye göre, 1950 sonrası dönemde kent planlaması dört önemli sorunla karşı karşıyaydı.³⁸⁰ Öncelikle, nüfus artışı konut talebini artırıyor, bunun da kanunî yollardan -veya yeterince hızlı- sağlanamaması gecekondulaşmayı getiriyordu. İkinci olarak, belediye (ve dolayısıyla kentsel plan) sınırları dışında kalan alanlar hızla şehirleşmeye açılıyordu. Üçüncü olarak, hızlı sanayileşme, sanayi arsası talebini artırıyor, ancak planlarda bu talebin "yanıtı yoktu". Dördüncü olarak da, hızla artan motorlu taşıt trafiği, şehirlerin sınırlı yol ağlarını zorluyordu. Bu kuvvetli dinamiklerin etkisi altında, ele aldığımız üç şehir (ama özellikle İstanbul), 1950'lerden sonra büyük ölçüde kontrolsüz olarak gelişmeye başladı.

Türkiye'de kent tarihi ve kentsel planlama tarihi alanlarındaki yeni araştırmaların yönü ne olmalı? Bu noktada eleştirel ve sorumlu bir sosyal bilim çerçevesinin zorunlu kıldığı iki temel tutumu, iki ilkesel öneri olarak sunabiliriz: Bu ilkesel önerilerden birincisi, kent tarihinin, diğer bütün tarihe ilişkin altdisiplinler için geçerli olması gereken bir ilke çerçevesinde resmî tarih ve özellikle onun ürettiği milliyetçi önyargılarla arasına belirli bir mesafe koyması gereğine ilişkindir. Kentsel mekâna ilişkin tarih çalışmalarının zenofobik söylemlerin bir yeniden üretim alanına dönüştürülmemesine dikkat etmek gerekiyor. Osmanlı Millet Sistemi içinde erken Batılılaşmış cemaatlerin bütün yaptıklarını *ihanet* kavramı çerçevesinde değerlendirmek, onların kentsel mekândaki her izini bu ihanetin bir kanıtı olarak görmek, titizlikle kaçınılması gereken bir tutum. Bu bağlamda geçmişteki azınlık hakları ihlalleri, kentsel mekândaki cemaatlerarası ilişkiler, kentsel mekânların homojenleştirilme/millileştirilme süreçleri hakkında ele alınmamış pek çok konu, kayda geçilmemiş pek çok detayın olduğu muhakkaktır.

İkinci ilkesel öneri ise kentsel mekân bağlamında geçmişe ilişkin algının popüler bir nostalji anlayışına teslim olmaması gerektiği hakkında. Zaman za-

380 Tekeli, "İcabında Plan", s. 32.

man, ele alınan dönemin, “büyücü gerçekçilik” akımından esintiler taşıyan bir yaklaşımla incelendiği, olumluluklardan ibaretmiş gibi gösterildiği gözlenmektedir. Bu türden bir nostaljik yaklaşım Çağlar Keyder’in ifadesiyle çeşitli semtlerin mutenalaşma süreçlerine simgesel sermaye stoku yaratmaya yaramaktadır.³⁸¹ Bu türden bir otantiklik arayışı ilk bakışta nötr gözükse de, kısa zamanda Ayşe Öncü’nün güçlü bir şekilde tasvir ettiği gibi, dışlayıcı özelliklere haiz “mit”ler yaratmakta,³⁸² özellikle kent tarihinde ele alınan dönem sonrasında kente göç etmiş olanlar ötekileştirilerek, zaman zaman söylemsel düzeyde, zaman zaman fiilen (ve bazı durumlarda her ikisinde de) dışlanmaktadır.³⁸³ Bu türden yaklaşımlar kentsel mekânın tarihi yazılırken sürekli olarak kaçınılması gereken tutumlar olarak not edilmelidir.

From the Empire’s Quest for Magnificence to the Republic’s Radical Modernization Project: The First 100 Years of Urban Planning in Turkey

Mehmet Bengü ULUENGİN – Ömer TURAN

Abstract

This article is a brief survey of the first 100 years of urban planning in Turkey as manifested in the country’s three major cities: Istanbul, Ankara, and Izmir. The article focuses on the potential utility of urban plans as sources for understanding the history of cities. In doing so, it seeks to bring to the forefront the sources available to the researcher. Urban planning in the Ottoman Empire began in Istanbul in the first half of the nineteenth century. Planning, in those years, was undertaken as a response to frequent fires that devastated cities, increasing urban population, integration of the empire’s cities into the world capitalist system as well as a general desire by the ruling elite to modernize their cities. In the first thirty years of the Turkish Republic, urban planning became a tool to propagate the radically modernist “Republican Project” of

381 Keyder, “mutenalaşma”yı, İngilizce’deki *gentrification* teriminin karşılığı olarak önermekte ve İstanbul’da Ortaköy’ü ve Kuzguncuk’u bu sürecin belirgin örnekleri olarak belirtmektedir. Bkz. Çağlar Keyder, “İki Semtin Hikâyesi”, a.mlf. (ed.), *İstanbul: Küresel İle Yerel Arasında*, s. 206-221.

382 Ayşe Öncü, “İstanbullular ve Ötekiler: Küreselcilik Çağında Orta Sınıf Olmanın Kültürel Kozmolojisi”, Çağlar Keyder (ed.), *İstanbul: Küresel İle Yerel Arasında*, s. 117-144.

383 Örneğin Can Kozanoğlu Beyoğlu’nun tarihine ilişkin mutenalaşma süreciyle artan ilginin nasıl bir dışlayıcılığa dönüştüğü vurgular. Bkz. Can Kozanoğlu, “Refah’ın Yükselişi, Site Hayatı ve Toplumsal Dışlamacılık: ‘Kara Kafalar’ın Gazabı”, *Pop Çağı Ateşi*, İstanbul: İletişim Yayınları, 1995, s. 107-124. Ayrıca bkz. Rifat N. Bali, *Tarz-ı Hayat’tan Life Style’a: Yeni Seçkinler, Yeni Mekânlar, Yeni Hayatlar*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2004, özellikle s. 134-146 ve s. 306-337.

the ruling elite. Attention was shifted to Ankara —the new capital— and planning was used to project the image of an independent, progressive political regime and a proud nation. Urban plans, although very important primary sources for understanding the history of cities, are sometimes of limited use on their own. This is partly because they are not descriptive, but prescriptive documents. They dictate what ought to happen. Whether a plan's stipulations were actually implemented needs to be checked against other sources to get a coherent picture.

Keywords: Urban Planning, Ottoman Empire, Turkish Republic, Istanbul, Izmir, Ankara.

İmparatorluğun İhtişam Arayışından Cumhuriyet'in Radikal Modernleşme Projesine: Türkiye'de Kentsel Planlamanın İlk Yüz Yılı

Mehmet Bengü ULUENGİN – Ömer TURAN

Özet

Bu çalışmada; Türkiye'nin üç büyük kenti olan İstanbul, Ankara ve İzmir'i merkeze almak suretiyle, Türkiye'de kentsel planlamanın ilk yüz yılı hakkında bir değerlendirme sunulmaktadır. Makale, kent tarihlerini anlamada kaynak olarak kent planlarının sunduğu olası faydalara odaklanmaktadır.

Kentsel planlama, Osmanlı İmparatorluğu'nda XIX. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'da başlamıştır. Bu yıllarda planlama kente büyük zararlar veren ve sıklıkla görülen yangınlarla, artan kentsel nüfusla ve imparatorluk kentlerinin uluslararası kapitalist sisteme eklenmelerıyla başa çıkma yolu olarak ele alınmış, bununla beraber yönetici elitin genel olarak sahip olduğu kentlerini modernleştirme isteğiyle de örtüşmüştür. Cumhuriyetin ilk otuz yılında ise kentsel planlama yönetici elitin radikal modernleşmeci "Cumhuriyet Projesi"ni yaygınlaştıran bir araca dönüşmüştür. Bu dönemde dikkat yeni başkent Ankara'ya odaklanmıştır ve planlama bağımsız, aynı zamanda ilerleme arayışında olan siyasal rejim ile gururlu bir ulusun imajını yansıtmak için kullanılmıştır.

Kentsel planlar, her ne kadar kentlerin tarihini anlamak için çok önemli birincil kaynaklara da, bazen tek başlarına sınırlı imkânlarla sahiptir. Bu; kısmen "tasvir eden" (*descriptive*) değil, "kural koyan" (*prescriptive*) belgeler oluşundan kaynaklanmaktadır. Planlar olması gerekeni dikte ederler. Tutarlı bir resim elde edebilmek için, planların gereklilik olarak sunduğu unsurların uygulamaya geçip geçmediği farklı kaynaklar kullanılarak değerlendirilmelidir.

Anahtar Kelimeler: Kentsel Planlama, Osmanlı, Cumhuriyet, İstanbul, İzmir, Ankara.