

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

<https://rantey.org>

Yedek ve Duyuru Kanallarımız

Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

- Telegram: <https://t.me/birkitapbir>
- WhatsApp Kanalımız : <https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4lvMoc0Y>

MURAT GÜL

MODERN İSTANBUL'UN DOĞUŞU*

BİR KENTİN
DÖNÜŞÜMÜ VE
MODERNİZASYONU

TÜRKÇESİ: BÜŞRA HELVACIOĞLU



*SEL

3.
BASKI

MODERN İSTANBUL'UN DOĞUŞU*

Bir Şehrin Dönüşümü ve Modernizasyonu

MURAT GÜL, Mimarlık ve şehir tarihçisidir. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Avustralya Sydney Üniversitesi ve Bosna-Hersek Uluslararası Saraybosna Üniversitesi'nde akademisyen olarak çalışmıştır. Halen TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi'nde öğretim üyesi olarak görev yapmaktadır. Akademik kariyerinin yanı sıra şehir planlaması ve kültürel mirasın korunması alanlarında zengin bir deneyime sahip olan Gül, bu konularla ilgili olarak Avustralya'da birçok kurum ve kuruluşta uzun süreli çeşitli görevler üstlenmiştir.

***SEL YAYINCILIK**

Kuloğlu Mahallesi, Turnacıbaşı Caddesi,
No: 17, Beyoğlu – İstanbul
Tel. (0212) 516 96 85

<http://www.selyayincilik.com>

E-mail: halklailiskiler@selyayincilik.com

SATIŞ - DAĞITIM:

Çatalçeşme Sokak, No: 19, Giriş Kat

Cağaloğlu - İstanbul

E-mail: siparis@selyayincilik.com

Tel. (0212) 522 96 72 Faks: (0212) 516 97 26

***SEL YAYINCILIK: 601**

KENTSEL: 02

ISBN 978-975-570-621-4

MODERN İSTANBUL'UN DOĞUŞU

Bir Şehrin Dönüşümü ve Modernizasyonu

Murat Gül

Türkçesi: Büşra Helvacıoğlu

Özgün Adı:

The Emergence of Modern Istanbul:

Transformation and Modernisation of a City

© Murat Gül, 2009, 2012

© I. B. Tauris & Co Ltd, London ve Akçalı Telif Hakları Ajansı aracılığıyla
Sel Yayıncılık, 2011

Genel Yayın Yönetmeni: İrfan Sancı

Dizi Editörü: Bilge Sancı

Editör: Bilge Sancı

Kapak: Savaş Çekiç

Teknik Hazırlık: Ulaş Kantemir

Birinci Baskı: Nisan, 2013

Üçüncü Baskı: Ekim, 2018

Baskı ve Cilt: Yaylacık Matbaası

Fatih Sanayi Sitesi, 12/197-203

Topkapı-İstanbul, 567 80 03

Sertifika No: 11931

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

Murat Gül

MODERN İSTANBUL'UN DOĞUŞU

Bir Şehrin Dönüşümü ve Modernizasyonu

Türkçesi: Büşra Helvacıoğlu

İçindekiler

TEŞEKKÜRLER	9
GİRİŞ	15
1. KLASİK İSTANBUL'UN SONU	23
2. KIRIM SAVAŞI VE BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ARASINDA İSTANBUL	59
3. İHMAL EDİLEN ŞEHİR 1923-1933	96
4. İSTANBUL'U KEMALİST İLKELER IŞIĞINDA ŞEKİLLENDİRMEK 1933-1950	118
5. DEMOKRAT PARTİ YÖNETİMİNDE İSTANBUL 1950-1955	157
6. İSTANBUL MENDERES'İN ELLERİNDE 1956-1960	173
SONUÇ	209
NOTLAR	219
GÖRSEL KAYNAKLARI	263
KAYNAKÇA	265
DİZİN	275

Ömer'e...

Teşekkürler

Bu kitap İstanbul'un planlama tarihine ilişkin yapılmış geniş çaplı bir araştırmanın ürünüdür. 1970'li yıllarda çocukluk dönemimi geçirdiğim İstanbul'un toplumsal ve fiziksel morfolojisinin son 40 yıl içinde ne kadar çarpıcı bir değişim geçirdiğine tanık oldum. Ancak İstanbul'da yaşayan bir mimarlık öğrencisi olarak konuya ilgim öncelikle Mimar Sinan Üniversitesi'ndeki lisans ve yüksek lisans yıllarımda belirginleşti. Bu süre içerisinde katıldığım tüm akademik ve mesleki etkinlikler ve uzmanlarla yaptığım kişisel tartışmalar beni, İstanbul'un planlama tarihi üzerinde çalışmaya yöneltti. Özellikle, kentin Erken Cumhuriyet ve Demokrat Parti dönemlerinde yaşadığı gelişim sürecini daha iyi kavramak istedim. İşte bu derin ilgi beni, doktora çalışmamı İstanbul'un planlama tarihi üzerine yapmaya sevk etmiş, bu kitap da öncelikle bu araştırmadan doğmuştur.

Kitabın yazılış aşamasında pek çok kişi, kurum ve kuruluştan yardım ve destek gördüm, ayrıca bu çalışmayı yapmam konusunda daima yüreklendirildim. Bu yüzden onlara minnettarım ve bunu burada ifade etmekten mutluluk duyuyorum. Sydney'deki dostum ve iş arkadaşım Dr. John Dee'ye bana yol gösterdiği, eleştirel ve değerli önerilerde bulunduğu, taslak halindeki bölümleri gözden geçirdiği ve hepsinden önemlisi en çok ihtiyacım olduğu anda beni yüreklendirdiği için en derin şükranlarımı sunuyorum. Ayrıca Trevor Howells'e çalışmama destek verdiği, müsveddeleri okuduğu ve değerli önerilerde bulunduğu için minnettarım. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Restorasyon Anabilim Dalı'ndan Profesör İlgi Aşkun'a ve iş arkadaşlarına, arşivlerine erişmeme nezaketle yardımcı oldukları için teşekkür borçluyum. Dr. Mevlude Kaptı'ya paha biçilemez yardımları için özellikle teşekkür etmek istiyorum. Pro-

fesör Ataman Demir, Profesör Angus Martin, Dr. Aras Neftçi, Dr. Bedriye Poyraz, Dr. Derin Öncel, Nurhan Ercan ve Megan Haig de dâhil olmak üzere çok farklı yerlerden pek çok başka kişiye cömert yardımlarından ve desteklerinden ötürü teşekkürlerimi sunuyorum. Kütüphaneler arası ödünç kitap alma konusundaki sonu gelmez taleplerime cevap vermede gösterdikleri sabır ve verdikleri dostane destek için Sydney Üniversitesi'nin eski Denis Winston Mimarlık Kütüphanesi'nin Kütüphanecisine ve çalışanlarına ayrıca teşekkür etmek istiyorum. Ayrıca I.B.Tauris'ten Jenna Steventon ve Nadine El-Hadi'ye'a bu kitabın hazırlanış aşamasındaki cömert desteklerinden ötürü şükranlarımı sunuyorum. Redaktörüm Lianne Hall'a yazdığım manuskripti bir kitaba dönüştürürken çıkardığı olağanüstü iş için özel olarak teşekkür ediyorum.

Gerek eğitim hayatım süresince gerekse bu kitabı hazırlarken eksik etmedikleri yardımları ve destekleri için ve beni her daim yüreklendirdikleri için aileme duyduğum sonsuz minneti de ifade etmeliyim. Kız kardeşlerim Sevil Gül ve Ebru Ünlühan'a istediğim değerli kitapları, makaleleri ve diğer kaynakları bulmamda bana destek oldukları için çok teşekkür ediyorum. Annem ve babama hiç bitmeyen destekleri ve lisans yıllarımdan bu yana süregelen anlayışlı tavırları için bütün samimiyetimle teşekkür ediyorum. Bu kitap, onun olması gereken zamanları çalışmaya ayırmamdan ötürü gösterdiği tahammül için derin bir şükran duygusuyla, dokuz sene boyunca bu kitapla büyüyen oğluma, Ömer'e adanmıştır. Son olarak en başından beri hiçbir şüphe duymadan beni destekleyen kişiye, eşim Figen Gül'e teşekkürlerimi sunuyorum.

Murat Gül



1. Society for the Diffusion of Useful Knowledge tarafından yayınlanan ve Eylül 1840'ta B.R Davies tarafından hazırlanan İstanbul haritası.

GİRİŞ

Bugün de açıkça ifade edilebilir ki, Türkiye’de imar ve şehircilik bahsinde, Menderes’in heyecan ve karar gücünde bir devlet adamını Türkiye, hala beklemektedir. Onun, sabahın çok erken saatlerinde, bir taraftan elindeki sandviçleri yerken, diğer taraftan henüz sabah tıraşlarını dahi olmamış belediye imar memurlarına, sokak sokak nasıl emirler verdiğini ve onu, çok arkadan takip eden otomobilini, bizim mahallelerde hatırlayan çaktır... Bizce Menderes, imar mücadelesinde sokağa açılan ve eserlerini şehre ve toprağa yazan, tek başvekidir.

Şevket Süreyya Aydemir¹

On dokuzuncu yüzyılın ortalarında İstanbul; kaotik, aşırı kalabalık, kanalizasyon sisteminin neredeyse hiç olmadığı, kötü idare edilen, sık sık her biri bir faciayla sonuçlanan yangınların yaşandığı, yetersiz bir ulaşım sistemiyle cebelleşen bir şehirdi. Bir yüzyıl sonra ise; geniş caddeleri, savaş sonrası modernist mimarisi, on dokuzuncu yüzyılın geleneksel sokak dokusunun çoğunu yok eden kent bloklarıyla bir metropole dönüştü ve kentsel formu değişti. Elinizdeki çalışma, böylesine çarpıcı bir dönüşümün hikâyesini anlatırken Geç Osmanlı, Erken Cumhuriyet ve savaş sonrası Demokrat Parti dönemlerinde şehir planlamasını şekillendiren toplumsal ve siyasal olayları irdelemekte ve bu değişken politikaların izini de şehrin dokusunda, sokaklarında, peyzajında ve binalarında sürmektedir.

Türk modernleşmesi on sekizinci yüzyılın başlarında Osmanlı döneminde başladı ve on dokuzuncu asırda, oldukça yüksek bir noktaya ulaşarak devam etti. Ancak 1923’te Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşuyla ülke, sahip olmak istediği modern kültürü nasıl şekillendireceği ve yönlendireceğiyle ilgili düşünsel altyapıyı kurmak

için yüzünü iyice Batı'ya döndü. 27 yıllık tek parti iktidarı döneminde ve modern Türkiye'nin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk'ün geliştirdiği ilkeler ışığında, Türkiye'yi Batı medeniyeti ve fikriyatına, uygulamalarına, toplumsal düzenine daha da yaklaştırmak için ülkenin toplumsal, siyasal ve ekonomik yapılarında kapsamlı değişiklikler ve reformlar yapıldı. Bu dönemin siyasetinde hâkim düstur "*Muasır medeniyetler seviyesine ulaşmak*" idi.

Türkiye'nin Batı türü bir demokratik modele geçiş yapması ise ancak İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde mümkün olabildi. Ülke tarihinde yaşanan bu dönüm noktasında, ekonomik, siyasi ve askeri alanlarda Batı bloğuyla aynı konumda bulunabilmek için çaba sarf etmeye başladı. 1950'lerde yeni Demokrat Parti yönetimi, "*Memleketin imarı*" sloganıyla, yabancı ekonomik desteği de arkasına alarak tarımda makineleşme gibi çok mühim bir gelişmeyi de içeren önemli bir altyapı değişimi için kolları sıvadı.

Bütün bu reform sahalarının içerisinde, Batı fikirlerini uygulama arzusunun en güçlü şekilde ifade edildiği alan kentlerin dönüşümüydü. İstanbul ise bu arzunun gerçekleştirildiği ve en canlı biçimde gözlemlenebildiği başlıca platformdu. Önce Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti, ardından da Türkiye'nin ekonomi merkezi olarak sahip olduğu konum İstanbul'u farklı rejimlerin kendi siyasi, ideolojik ve toplumsal politikalarını sergilediği teatral bir sahne haline getirmişti.

İstanbul'un modernleşmesine doğru giden uzun yolculuk on dokuzuncu asırda, genç Osmanlı bürokratlarının, İmparatorluğun çöküşü yuvarlandığı bir zamanda çoğu zaman başarısızlıkla da sonuçlansa pek çok planlama reformuna öncülük etmeye çalışmalarına başladı. Bu dönemde, çoğunlukla yabancı uzmanlar tarafından, İstanbul için önemli planlama önerileri sunuldu. Fakat yerel düzeyde kalan kimi sokak düzenlemeleri dışında, bu planların büyük çoğunluğu süregelen ekonomik zorluklar dolayısıyla kâğıt üzerinde kaldı.

Yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında Ankara'nın başkent olmasıyla İstanbul ihmal edildiyse de Cumhuriyet yönetimi sonraları İstanbul'a karşı takındığı tutumu yumuşattı ve yeni siyasi gündemiyle uyumlu olarak kenti laikleştirmeye ve modernleştirmeye çalıştı. Bu görev, Fransız kent tasarımcısı Henri Prost'a veril-

di; Prost'un Kuzey Afrika'da Fransız mandası altındaki Müslüman kentleri modernleştirme konusunda azımsanmayacak bir tecrübesi vardı ve Cumhuriyet rejimi bu tecrübeye çok değer veriyordu. Ancak İkinci Dünya Savaşı öncesinde ve savaş sırasındaki ekonomik zorluklar İstanbul'un modern ve laik bir kente dönüşmesini yine engelledi, Prost'un önerilerinin büyük çoğunluğu çizim masasından öteye gidemedi.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra, Başbakan Adnan Menderes'in daha önceki yönetimlerin "uzun soluklu ihmaline" bir son vermek gayesiyle kentsel formunu yeniden tasarlamaya ilişkin geniş ölçekli bir proje başlatmasıyla, İstanbul için yeni bir dönem başladı. 1950'lerde, tarımda makineleşme kırsal kesimlerden kentlere, özellikle de İstanbul'a doğru muazzam ve kontrol edilemez bir göç hareketi başlatmıştı. Bu göç, İstanbul'daki konut sıkıntısıyla da birleşince kentin eteklerinde varoşların oluşmasına yol açtı. Çoğalan nüfus, gelişen ekonomiyle birlikte, İstanbul'un sokaklarındaki motorlu taşıt sayısında da hızlı bir artışa sebep oldu ve bütün bu gelişmeler kentin mevcut altyapısını daha da zorlamaya başladı.

Yukarıda bahsi geçen bütün bu koşullar, Menderes ve partisine 1950'lerin sonlarında İstanbul'u modernlestirmesi için gerekli ortamı hazırlamıştı. Menderes'in imar programı, yüzyıl önce Paris'e muazzam bir dönüşüm yaşatan Baron Haussmann'ın projesinin bir yansıması niteliğindeydi. Bu dönemde İstanbul'da pek çok bina yıkıldı, kentin tarihi merkezine devasa bulvarlar açıldı ve şehir geleneksel sınırlarını aşarak dışa doğru genişlemeye başladı.

İstanbul'un geçirdiği bu köklü dönüşüm tarihi önemine karşın akademik ilgiye yeterince mazhar oldu denilemez. Günümüzde bu konudaki literatür, yayımlanmamış birkaç tez çalışması dışında, sınırlı sayıda betimleyici kitap bölümlerinden, gazete yazılarından ve konferans bildirilerinden öteye gitmiyor.² Dahası, İstanbul'la ilgili Erken Cumhuriyet ve Demokrat Parti dönemlerini inceleyen çalışmalarda kentin geçirdiği dönüşüm yalnızca fiziksel değişim çerçevesinden ele alınmakta. Bunların dışında, nesilden nesile aktarılan ve çoğunlukla abartılı hikâyelerle süslenmiş sözlü tarih aktarımı da İstanbul'un kentsel değişimine eleştirel yaklaşan yegâne kaynak niteliğinde.

Bu anlatımların çoğunlukla Menderes'in nevi şahsına münhasır davranışlarına ve kişisel özelliklerine dayanan kalıplaşmış imgeler, önyargı ve inançlarla bezenmiş olduğu da bilinmektedir. İstanbul'un 1950'lerde geçirdiği kentsel dönüşümle ilgili pek çok tarihi metin şehrin dokusundaki fiziksel değişiklikleri parça parça betimlerken, Geç Osmanlı ve Erken Cumhuriyet dönemlerinde gerçekleşen değişikliklerin altında yatan tarihi, kültürel ve siyasi gelişmelerin İstanbul'un imarına etkisini göz ardı etmektedir.

Demokrat Parti yıllarındaki hızla değişen siyasi ortamın günümüz akademik çevrelerinin o dönemde yaşanan imar hareketleri ile ilgili yorumlarında önemli bir rol oynadığı da belirtilmelidir. Kemalist ilkelere tutkuyla bağlı Türk entelijansiyası Demokrat Parti dönemini modern Türk siyasi tarihinin "karanlık çağı" olarak tanımlamaktadır. Bu kesim, 1930'lu ve 1940'lı yılları adeta bir "saadet devri" olarak tasvir ederken, Menderes'i ve yönetimini Atatürk reformlarını yozlaştırdığını söyleyerek hor görür. Demokrat Parti'nin liberal bir ekonomi modeline meyli, Amerika Birleşik Devletleri'yle kurduğu (daha) sıkı bağlar, din üzerindeki baskıyı hafifletmesi hep Atatürk'ün modern, laik ve bağımsız Türk devleti idealini zayıflatan uygulamalar olarak görülmüştür.

Demokrat Parti hükümetine dair bu oldukça duygusal ve aynı zamanda olumsuz görüşler, Menderes'in imar programının tarihsel değerlendirmesini büyük oranda etkilemiştir. Bugün, İstanbul'un tarihi karakterinin çoğunun yok olup gitmesinden tek başına sorumlu tutulan Menderes siyasetin *kara koyunu* (*bete noire*) olarak etiketlenmekte, imar programını da ekonomiyi idare etmedeki yetersizliklerinin üstünü kapatmak için tek başına sahneye koyduğu düşünülmektedir. Ayrıca, taşranın siyasi temsilcisi olarak, kentin sorunlarını anlama yeteneğinden yoksun, mesleki uzmanları dinlemeyen ve imar işlerini plansız ve programsız yürüten bir siyasetçi olarak nitelendirilmektedir.³

Tarihsel Yaklaşım

Bu çalışma yapısal olarak, geçmişi önemli semboller, işaretler ya da dönüm noktalarıyla tanımlanan ve birbirinden ayrı kısımlara bölerek inceleme olarak da açıklanabilecek olan "dönemleme"

yöntemini takip ediyor. Tarihçiler arasında bu yöntemin kullanımına yönelik pek çok tartışmanın yaşandığı bilinen bir gerçek olmakla birlikte, “dönemleme” kitabın amacına uygun olarak okura ortaya atılan savları ve tartışmaları mantıksal bir izlek içerisinde takip edebileceği anlaşılır bir yapı sağlamaktadır.⁴

Türkiye tarihini, pek çok toplum ve siyaset tarihçisinin de kullanmış olduğu, geleneksel sırayla dönemlerine ayıran bu çalışmada Türk modernleşmesinin, daha da özelde İstanbul’un kentsel morfolojisinin modernleşmesinin dönüm noktalarını temsil eden üç temel dönem seçilmiştir. Bu dönemler; on sekizinci ve özellikle on dokuzuncu yüzyılı kapsayan Geç Osmanlı dönemi, 1923 ile 1950 arasındaki Erken Cumhuriyet dönemi ve nihayetinde 1950’lerdeki Demokrat Parti dönemidir.

Bu ana dönemler daha anlamlı bir bölümlenme sunmak amacıyla alt dönemlere de ayrılmıştır. Örneğin, Geç Osmanlı dönemi üç kısma bölünmüştür. İlki, klasik Osmanlı İstanbulu’nda ilk kırılmaların yaşanmaya başladığı on sekizinci yüzyılın ilk yıllarıyla on dokuzuncu yüzyılın ilk yılları arasındaki zaman dilimidir. Geç Osmanlı döneminin ikinci kısmıysa, II. Mahmud’un 1808’de başlayan hükümdarlığı ile 1853’ten 1856’ya kadar süren Kırım Savaşı arasında kalan dönemdir. Son dönem ise Kırım Savaşı ile Birinci Dünya Savaşı’ndan sonra Osmanlı İmparatorluğu’nun çöküşüne kadar geçen süreyi kapsar. Erken Cumhuriyet dönemi ise 1923’ten Cumhuriyet’in kuruluşundan sonra başlayan, hükümetin bütün gayretini yeni başkent Ankara için harcadığı on yıllık süreçle 1950’lere kadar devam eden Prost dönemi şeklinde iki kısma ayrılmıştır. Demokrat Parti dönemi de hükümetin Prost’un planlarını revize etmeleri için Türk uzmanlarla birlikte çalıştığı 1950’lerin ilk yılları ve Menderes hükümetinin 1956 ve 1960 yılları arasındaki son dört yılı olarak iki dönemde incelenmiştir.

Temelde arşivlerde gün ışına çıkmamış kaynaklara, mevcut literatürün ayrıntılı okumalarına ve Demokrat Parti döneminin bazı kilit isimleri ve o dönemin tanıklarıyla yapılan mülakatlara dayanarak yola çıkan bu çalışma, İstanbul’un yaşadığı çarpıcı dönüşümün hikâyesini anlatmayı hedefliyor. Ayrıca Türk modernleşmesini daha iyi anlamaya yönelik eleştirel bir bakış da sergilemekte. Kitapta

kullanılan tarihsel yöntem, kentlerin fiziksel oluşumuna odaklanan ve mimarlık tarihçileri tarafından yazılan ana akım kent tarihinden farklılıklar göstermekte. İstanbul'da mimarlık eğitimi almış birisi olarak, yazarın ilgi alanlarından birisi elbette ki ünlü kent tarihçisi John Summerson'un "tuğlalar, harç ve çelik" olarak da ifade ettiği kentin fiziksel oluşumudur.⁵ Ancak kitabın amacı, yalnızca kentin dokusundaki fiziksel değişimi göstermekle sınırlı kalmayıp aynı zamanda farklı tarihi dönemlerde yapılan "yolların, meydanların ve parkların" bu önemli dönüşümün altında yatan toplumsal ve siyasi koşulların karmaşık etkileşiminin bizatihi birer parçası olduğunu vurgulamak olarak özetlenebilir.

Son olarak, kaynakların kullanımı ve Türkçeden yapılan çeviriler hakkında bazı noktaların belirtilmesi gerekmektedir. Kitap (orijinal metin), temelde İngilizce okuyan bir kitleye hitap ettiği için, imkân bulduğu her yerde, Türk ve yabancı yazarların İngilizce kaynaklarından yararlanmıştır. Bu yaklaşımla, okurun Türkiye'nin toplumsal ve siyasi tarihiyle ilgili derinlemesine bilgi sahibi olmasına imkân sağlamaktadır. Okurun konu ile ilgili kendi öznel algısını oluşturma-bilmesi için Türkçe kaynakların pek çoğu İngilizceye çevrilmiştir. Türkçe isimler, geleneksel imlayla ve modern Türk alfabesi kullanılarak aktarılmıştır. 1926 öncesi tarihler Miladi Takvim'e çevrilerek kullanılmıştır.

Çalışma şu şekilde yapılandırılmıştır: Birinci Bölüm on sekizinci yüzyılın ilk yıllarında başlayıp on dokuzuncu yüzyılın ortalarına kadar süren Geç Osmanlı devrinin ilk iki dönemini kapsamaktadır. Bu bölüm klasik Osmanlı İstanbulu'nun kentsel karakterinin, modernleşmenin ilk belirtilerinin ve on dokuzuncu yüzyılın ilk yarısında kentin imarı için girişilen temel çabaların kısa bir özeti mahiyetindedir. İkinci Bölüm İstanbul'un Kırım Savaşı ve Birinci Dünya Savaşı arasındaki kentsel dönüşümünü irdelemektedir. Belediye idaresinin kuruluşunu, parça parça ve dağınık şekilde yürütülen kentsel düzenleme çalışmalarını ve çoğu hayata geçirilememiş olsa da altyapıyla ilgili bazı önemli girişimleri taramaktadır. Üçüncü Bölüm, modern Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında yaşanan siyasi ve toplumsal gelişmelerle bu gelişmelerin İstanbul üzerindeki etkisine dair kısa bir araştırma sunmaktadır. Bu bölüm, 1930'ların ve

1940'ların köycülük hareketinin Türkiye'nin kentsel gelişim politikalarını nasıl etkilediğini de özel olarak değerlendirmektedir. Dördüncü Bölüm, Prost dönemine ayrılmıştır. Bu kısım, Prost'un planlama önerilerinde tasvir ettiği imgeleri ve görüşleri tahlil etmekte ve Fransız plancının Kemalist modernleşme projesindeki rolünü daha geniş bir bağlamda tartışmaktadır. Prost'un planlarının İkinci Dünya Savaşı'nın zorlu yıllarında parça parça ve dağınık bir şekilde hayata geçirilmesi de ayrıca bu bölümde ele alınmıştır. Beşinci Bölüm, 1950 seçimlerinden sonraki ortama ilişkin toplumsal, siyasi ve ekonomik gelişmelerin tarihi bir özetle açılmakta ve Demokrat Parti'nin 1950'lerin ilk yarısındaki planlama girişimlerinin ayrıntılı bir dökümünü içermektedir. Son olarak Altıncı Bölüm, Menderes'in 1956 ve 1960 yılları arasındaki imar programına dair titiz bir araştırmaya yer vermektedir. Bu bölüm, Menderes dönemini yeniden yorumlamak ve bu dönemin İstanbul'un modernleşmesi bağlamında daha objektif bir tarihsel perspektiften görülebilmesine imkân sağlamak amacıyla, farklı tarihsel bakış açılarından yararlanarak Menderes'in yürüttüğü çalışmalara dair ayrıntılı bir incelemeyi kapsamaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

KLASİK İSTANBUL'UN SONU

Bir ya da iki kez Serasker Paşa Meydanı'ndan epey uzağa, şehrin içine doğru gezintiler yaptık. Bir başka seferindeyse Pera'dan çıktık yola, Kâğıthane'den geçtik, Haliç'ten Marmara Denizi'ne kadar uzanan surların neredeyse hepsini gördük, Silivri Kapı'dan girip oldukça dolambaçlı bir yol izleyip batık ve harap mahallelerden geçerek tarihi şehrin kalbine çıktık, sonra da zigzaglar çizerek bu üçgenin dar açısı ve Konstantinopol'ün de sonu olan Saraya vardık. Her daim çok güzel ve bazen de çok haşmetli görünen camileri ve minareleri saymazsak, bu şehirde görebileceğiniz tek şey, neredeyse her yerde harabeye dönmüş ve her an üzerinize yıkılabilecek harap ahşap evlerden ibaret.

Charles MacFarlane, 1850¹

On yedinci yüzyılın sonlarında ve on sekizinci yüzyılın başlarında imzalanan iki önemli barış antlaşması, Osmanlı İmparatorluğu'nun uzun sürecek olan gerileme döneminin başlangıcını işaret eder. Avusturya, Polonya, Venedik ve Rusya'nın oluşturduğu Kutsal İttifak karşısında ilki 1683'te Viyana'da yaşanan seri yenilgilerin ardından 1699'da imzalanan Karlofça antlaşmasıyla Osmanlı İmparatorluğu, tarihinde ilk defa savaşta yenilen taraf olarak barış antlaşması imzalamayı kabul etmiş ve uzun zamandır sahip olduğu toprakları elinden çıkarmak zorunda kalmıştı. Batı'ya karşı askeri üstünlüğün gerilemesi; Venedik- Osmanlı (1714-16) ve Avusturya-Osmanlı arasında (1716-18) gerçekleşen ve Doğu Avrupa'da daha fazla toprak kaybına sebep olan savaşların ardından 1718 yılında imzalanan Pasarofça Antlaşması'yla daha da belirgin bir hal almıştı.

Bu yenilgiler Osmanlı idari zümresinde uzun soluklu ve yıpratıcı bir tartışmayı tetikledi ve bütün bu süreçten İmparatorluğu Batı algısında değişime ve Avrupa'yla daha öncekinden farklı nitelikte ilişkiler kurmaya zorlayan radikal bir dönüşüm fikri çıktı. Yapılan reformlar öncelikle sürüp giden toprak kayıplarının önüne geçmek amacıyla orduda modern bilimsel yöntemlerin ivedilikle uygulanmasına odaklanmıştı. Fakat daha sonra, Osmanlıları Batı fikriyatına açmak için daha kökten reformlar yapılması gerektiği anlaşıldı. Sonuçta Osmanlı İmparatorluğu, Avrupalı güçlerin gittikçe daha fazla egemen olduğu bir dünyada uzun soluklu bir modernleşme sürecine girmiş oldu.

On dokuzuncu yüzyıla gelindiğinde Osmanlı İmparatorluğu uzun ve zahmetli bir grup reform hareketine girişti. Hedef yeni, modern bir ordu yaratmak ve bu yeni orduyu destekleyecek daha etkili bir sosyo-ekonomik yapı kurmaktır. Osmanlı reformistleri, özellikle de genç bürokratlar, eski İmparatorluğu, tüm Avrupa'da örnekleri açıkça görülen modernleşme süreçleriyle aynı çizgiyi paylaşan etkili ve tutarlı bir toplumsal, siyasal, kültürel ve ekonomik sisteme dönüştürmeyi hedefliyorlardı. Bu değişiklikler Osmanlı toplumunun yaşamını tüm yönleriyle; özellikle de İstanbul'un kentsel morfolojisini doğrudan ve dolaylı olarak etkiledi. 1453'te şehrin fethedilmesiyle başlayan ve "Klasik Osmanlı İstanbul'u" olarak adlandırılan dönem sona erdi.

Osmanlı İstanbul'u geleneksel olarak dört idari bölgeye ayrılıyordu: Dersaadet² ve *Bilad-ı Selase* (üç belde) olarak tanımlanan Galata, Eyüp ve Üsküdar. Dersaadet; batısında Teodosios Surları, doğusunda İstanbul Boğazı, güneyinde Marmara Denizi, kuzeyinde de Haliç'le çevrelenmiş üçgen şeklindeki tarihi kentti. Haliç'in karşı yakasında konumlanmış Galata, Bizans döneminden beri İstanbul'da yaşayan Cenevizli tacirlerin meskeniydi. Galata'nın yukarısındaki bölge, Avrupalılar tarafından, 'Altın Boynuz'un karşısı' anlamında Yunanca bir kelime olan 'Pera', Türkler tarafından ise 'Beyoğlu' olarak adlandırılmıştı. Pera giderek Osmanlı başkentinde yaşayan Batılıların merkezi olmaya başlamış, Avrupalı elçilerin ve diplomatik görevlilerin yoğunlukla yaşadığı bir bölge haline gelmişti.

Surların dışında, Haliç'in kuzeyine doğru konumlanmış olan Eyüp, 672 yılında gerçekleşen Arap kuşatması sırasında orada öldüğüne inanılan Peygamber'in sahabelerinden Eyyüb el-Ensari'nin adını almıştı. Fatih Sultan Mehmed tarafından bu bölgede yaptırılan cami ile türbe zamanla Osmanlı sultanlarının kılıç kuşandığı önemli bir merasim yerine dönüşmüştü. Üsküdar, Boğaz'ın Asya kıyısında Dersaadet ve Galata'nın karşısında konumlanmıştı. Burası, İstanbul'un fethinden yaklaşık yüzyıl önce Türkler tarafından ele geçirilmiş ve on beşinci yüzyıldan on dokuzuncu yüzyıla uzanan süreçte gelişimini sürdürmüştü. Bu bölgelerin dışında Boğaz ve Haliç kıyılarına serpilmiş bazı küçük köyler de Osmanlı İstanbul'unun diğer parçalarını oluştuyordu.

Osmanlı döneminde İstanbul değişik din ve etnik kökenden oluşan bir nüfusa sahipti. Bu durum her şeyden önce, Osmanlı'nın kapsayıcı politikaları sayesinde şekillenmişti. Fetihden hemen sonra İstanbul'un nüfusu ancak 50.000 kadardı, fakat II. Mehmed'in imparatorluğun yeni başkentini eski ihtişamlı günlerine döndürmek amacı doğrultusunda hızlı bir şekilde arttı. Fetihden önce ve fethin ardından kentten ayrılan Rumlar, İmparatorluk tarafından çıkarılan bir 'aman fermanıyla' geri çağrıldılar. Kendilerine serbestçe barınma hakkı ve vergilerden geçici muafiyet gibi çeşitli imtiyazlar verildi. Kentin nüfusunu arttırmak için başvurulanan diğer yöntemlerden biri de epeyce etkili olan *sürgün*'dü. Müslüman ve gayrimüslim tebaanın İstanbul'a sevki için fermanlar çıkarılıyor, imparatorluğun her köşesinden aileler İstanbul'a gönderiliyordu. Ayrıca, dünyanın çeşitli yerlerinden insanlar İstanbul'a göçe teşvik edilmekte,³ sosyo-ekonomik hayatı canlandıracak olan zanaatkârlara ve tacirlere özel önem verilmekteydi.

Rumlar, İstanbul'daki en geniş gayrimüslim topluluktu. Sultan'ın da izniyle kendi patrikleri tarafından yönetiliyorlardı. Fetihden sonra, 1454'te çıkarılan bir fermanla patrikleri resmi olarak atanmıştı. Rumlar, deniz ticaretinde ve şehrin yiyecek kaynağının büyük bir kısmının sağlanmasında önemli roller üstlenmişlerdi. Patrikhanelerinin himayesinde yeni bir Rum aristokrasisi doğmuş, sultanlara kişisel doktorlar, ticari temsilciler göndererek saraydaki etkilerini arttırmışlardı. Ayrıca, Rum aristokrasisinin mensupları Divan'da baş tercüman olarak çalışmaktaydılar.⁴

İstanbul'daki ikinci büyük gayrimüslim cemaat Yahudilerdi. Kentteki geçmişleri her ne kadar Bizans dönemine kadar uzansa da, Hristiyan baskısından kaçan pek çok Yahudi İspanya, Portekiz ve Avrupa'nın diğer bölgelerinden Osmanlı topraklarına gelince, Osmanlı başkentindeki Yahudilerin sayısı on beşinci yüzyılın sonlarında çarpıcı bir artış gösterdi. On altıncı yüzyılın ortalarına gelindiğinde ise şehirde yaklaşık 15.000 kadar Yahudi yaşıyordu; kırk adet sinagog ve okul da Yahudi cemaatinin hizmetindeydi. İstanbul'a göçmeden önce Avrupa'da büyük sermayeleri kontrol edip ve ticaretle uğraşan Osmanlı Yahudileri, İmparatorluğu modern bankacılık ve para reformlarıyla tanıştırtarak mali işler ve bankacılıkta önemli roller oynamaktaydılar.⁵

Rumların ve Yahudilerin yanı sıra, on beşinci yüzyıl İstanbulu'nda hatırı sayılır miktarda Ermeni nüfusu da vardı. Osmanlı idaresi tarafından 1461'de verilen izin sayesinde Ermeniler de kendi patrikleri tarafından yönetilme imkânı bulmuşlardı. Sonraki yüzyıllarda da nüfusları önemli ölçüde arttı, böylece Ermeniler, Rumlardan sonra İstanbul'daki en büyük ikinci gayrimüslim topluluk halini aldılar. Diğerleri gibi Ermeniler de kentin ekonomisinde önemli roller üstlenmişlerdi. On yedinci yüzyılda, Osmanlı İmparatorluğu ve İtalya arasındaki ipek ticaretini denetlemeye, on dokuzuncu yüzyılın ilk yıllarından itibaren de çoğunlukla bankacılık alanında çalışmaya ve İmparatorluk Darphanesini yönetmeye başladılar.

'Kitap Ehli' olarak bilinen Rumlara, Yahudilere ve Ermenilere ayrı birer millet statüsü verilmişti. Bu cemaatler iç ilişkilerinde kendi patrikleri ve hahamları yönetiminde özerklerdi. Osmanlı İstanbulu'nda farklı dini ve etnik gruplar kentin değişik bölgelerinde ikamet ediyorlardı. Rumlar çoğunlukla Fener, Cibali ve Samatya'da otururken, Ermeniler Kumkapı, Yenikapı ve Samatya, Yahudiler ise Balat ve Hasköy'de yaşıyorlardı. Kayda değer bir Frenk nüfusu da Galata'da, Rumlar, Yahudiler, Ermeniler ve bölgenin aşağılarında, Boğaz ve Haliç kıyılarında ikamet eden Müslümanlarla beraber yaşamaktaydı.

Kent nüfusunun çoğunluğunu ise Türkler ve Türkçe konuşan diğer Müslümanlar oluşturunuyordu. Osmanlı idaresinin baştan beri yürüttüğü en önemli politikalarından bir diğeri de İstanbul'a İslami

bir karakter kazandırmak ve bu kimliği korumaktı. Türklerin kent nüfusunun çoğunluğunu oluşturmasını garantilemek amacıyla gayrimüslim tebaa için inşa edilecek binalara katı düzenlemeler ve kısıtlamalar getirmek de dâhil olmak üzere çeşitli önlemler alınmıştı. Azınlıklar kendi dillerini kullanırken, İstanbul'da en yaygın olarak kullanılan dil aynı zamanda resmi dil olan Türkçeydi. Şehre İslami bir kimlik kazandırma politikasının belki de en çarpıcı örneği, II. Mehmed dönemindeki resmi belgelerde ara sıra da olsa kullanılan 'İslambol' ismiydi.⁶ 30 Mayıs 1453'te, şehrin düşmesinden bir gün sonra, İmparator Justinian tarafından 537'de yaptırılan Aya Sofya kilisesinin Büyük Camii'ye (Cami-i Kebir) dönüştürülmesi de bu politikayla bağlantılı önemli bir adımdı. Yine 1459'da, tüm Osmanlı ileri gelenlerinden kentin içinde, kendi isimleriyle anılacak bir bölge seçmeleri ve buralara cami, hamam ya da çarşı yaptırmaları istendi.⁷ Sultan ise yeni sarayı için Tarihi Yarımada'nın en doğusunu seçti.⁸ Yeni camisi için de kent merkezinde daha önce Kutsal Havariler Kilisesi'nin olduğu ve topografik açıdan da önem arz eden bir yer belirledi. 1471'de tamamlanan Fatih Camii, etrafını çevreleyen binalarla birlikte İstanbul'un ilk büyük külliyesiydi. Fatih Külliyesi, sekiz medresesi ve talebe yurtlarıyla yalnızca büyük bir ibadet yeri değil aynı zamanda tıp, hukuk ve İslami ilimlerin öğretildiği önemli bir öğrenim merkeziydi.

Sonraki yüzyıllarda bütün Osmanlı sultanları, hanedan mensupları ve yüksek rütbeli devlet adamları şehri cami ve külliyelerle donattılar. II. Mehmed'i takip eden II. Bayezid (1481-1512) ve I. Selim'in (1512-20) hükümrانlığı sırasında İstanbul yoğun bir imar faaliyetine sahne oldu. Fakat İstanbul'un eski Bizans başkentinden tam tekmil bir Türk-İslam şehrine dönüşmesi Batı'da Muhteşem Süleyman olarak bilinen I. Süleyman (1520-66) döneminde gerçekleşti. Osmanlı mimarisinin şaheserleri, on altıncı yüzyılın büyük mimarı Sinan'ın elinden çıktı. Sinan'ın eserleri, özellikle de Kanuni Sultan Süleyman için yaptığı Süleymaniye Külliyesi, meşhur İstanbul silüetini oluşturan temel unsurların başında gelirler. Her ne kadar on sekizinci yüzyıldan sonra yeni yaptırılan camilerin ve külliyelerin sayısında ve büyüklüklerinde düşüş olmuşsa da, bu tür dini ve kamu binalarının inşası Osmanlı İmparatorluğu yıkılana kadar devam etmiştir.



3. Haliç'ten Süleymaniye Camii

Klasik Osmanlı İstanbulu'nun bir diğer önemli özelliği de çarşısıydı. Diğer geleneksel Orta Doğu kentlerine benzer şekilde İstanbul da, yönetici bir asker sınıfın denetimi altında bulunan köklü bir tüccar ve zanaatkâr sınıfının kurulması fikri etrafında şekillenmişti.⁹ Bölgeler arası ticaretle meşgul olan tacirler için yapılmış hanlarla çevrili bir bedestenden oluşan ticaret bölgesi bu modelin esas unsuruydu. Farklı dini ve etnik kökene sahip insanların yaşadığı mahalleleri birbirinden ayırma fikrine dayalı ikamet modelinin aksine, çarşıda Müslümanlar ve gayrimüslimler idari makamlarca herhangi bir ayrımcılığa uğramadan yan yana çalışabiliyorlardı.

İstanbul bedesteni fetihten hemen sonra Çemberlitaş (Forum Constantini) ve Beyazıt Meydanı (Forum Tauri) arasında kalan eski bir Bizans ticaret bölgesinde inşa edilmişti. On beş adet kubbesi ve kaleye benzeyen muhkem yapısıyla bu bedesten, eski Osmanlı başkentleri Bursa ve Edirne'de bulunan geleneksel örneklerin ötesine geçmiştir. İstanbul bedesteni, sonraki iki yüzyılda da genişlemiş ve binlerce dükkânı içinde barındıran, kapalı sokakları ve her yönden

kente açılan otuz iki kapısıyla oldukça büyük bir ticari merkez, Kapalı Çarşı, haline gelmiştir.¹⁰ Ayrıca, Kapalı Çarşı ve Haliç kıyıları arasındaki bölgede pek çok han yapılmıştır. Osmanlı İstanbulu'ndaki diğer bir önemli ticari yapı tipi de malların yetkililer tarafından denetlendiği, tartıldığı ve vergilendirildiği kapanlardı. Kapanlar, genellikle liman bölgesi boyunca kurulu olurdu ve en önemlileri *un kapanı*, *bal kapanı*, *yemiş kapanı* ve *yağ kapanı*ydı. Geleneksel ticaret bölgesinde gümrük daireleri de vardı. Bir tanesi denizden gelen mallar için kullanılan Eminönü'ndeki gümrük kapanı, diğeri de kara ticaretiyle gelen mallar için kullanılan, Teodosios Surları'nın üstündeki Edirnekapi'da bulunan kara gümrüğüydü.

İstanbul'un kentsel dokusu ise pek çoğu çıkmaz olan dar ve dolambaçlı sokaklardan oluşuyordu. Yerleşim yerlerinin çoğu gelişigüzel bir şekilde camilerin ya da diğer ibadethanelerin etrafında şekillendiğinden, sokaklar için özel bir planlama söz konusu değildi. Çoğu zaman bütün bir yerleşim yerinin yok olmasına sebep olan yangınlar bile, yanan bölgeler yeniden inşa edilirken eski dokuyu tekrar ettiğinden, çarpık ve dolambaçlı sokak yapısını değiştirememişti. Şehrin ana arteri Divanyolu'ydu, buradan kervanlar, askerler ve imparatorluk alayları geçerci. Bu yol, eski Bizans'ın meşhur orta yolu yani *mese*'nin rotasını takip ediyor, Aya Sofya ve Çemberlitaş ekseninde uzanıyor, Beyazıt'a kadar ilerleyip Edirnekapi'daki Teodosios Surları'nda son buluyordu.¹¹

İstanbul'un nüfusu fetihten sonraki dönemde de artmaya devam etti ve on altıncı yüzyıla gelindiğinde tahminen 300.000'e ulaştı.¹² Bu da 150 yıllık bir zaman dilimi içerisinde nüfusun altı kat arttığını gösterir ki bazı tahminlere göre İstanbul bu dönemde dünyanın en kalabalık şehriydi. Ancak şehrin nüfusundaki bu hızlı artış yiyecek ve su kaynaklarında yetersizlik, güvenlik sorunu gibi pek çok zorluğu da beraberinde getirmiştir. On altıncı yüzyılda çoğunluğu muhalif askeri liderlerin emrindeki çetecilerin çıkardığı Celali İsyanlarının sebep olduğu toplumsal huzursuzluğun bir sonucu olarak Anadolu'dan İstanbul'a göçler artınca, kentin sorunları daha da büyüdü. Hızlı nüfus artışı on sekizinci yüzyılda da devam etti ve bu durum Osmanlı idaresini ciddi önlemler almaya zorladı. Bunlar arasında yeni göç edenleri kente almamak ve bekar erkekleri kasabalarına, köylerine zorla geri yollamak da vardı.¹³



4. Yeni Cami ve Eminönü, on dokuzuncu yüzyılın sonları



5. Yarımada'nın batı yakası: Fatih Camii, Valens Su Kemerleri ve kentin yerleşim dokusu, on dokuzuncu yüzyıl sonları



6. Yarımada'nın doğu yakası: Topkapı Sarayı, Aya Sofya ve kentin sıkışık dokusuyla çevrelenmiş Nuruosmaniye Camii (sağda), on dokuzuncu yüzyıl sonları

Osmanlı İstanbulu'nda genel idare ve güvenliğinin sorumlusu Şer'i hukuka göre hüküm verme yetkisine sahip olan kadıydı. Kadı, hukuk kurallarını uygulama vazifesinin yanı sıra mali, idari işlerden ve tebaayla ilgili konulardan da sorumluydu. Büyük şehirlerde genellikle birden fazla kadı görev yapardı. İstanbul'daki dört idari bölgeden, yani Dersaadet ve Bilad-ı Selase'yi oluşturan diğer üç bölgeden her biri ayrı bir kadı tarafından yönetilirdi. İstanbul *Efen-disi* olarak da bilinen Dersaadet kadısı Vezir-i Azam'a doğrudan bağlıydı ve kadılar hiyerarşisinde en üstteydi.¹⁴

Dersaadet, İmparator I. Konstantin'in dördüncü yüzyılda kurmuş olduğu idari yapıya benzer şekilde her birine *nahiye* adı verilen 13 alt bölgeye ayrılmıştı.¹⁵ Şehrin bu 13 idari bölgeye ayrılması, II. Mehmed'in kentte refahı ve nüfus artışını temin etmek amacıyla cami ve başka kamu binaları inşa etmeleri konusunda yüksek rütbeli askerlerine ve bürokratlarına verdiği bir buyruğa dayanıyordu. Ayrıca her bir *nahiye* de, daha küçük *mahalle*lere ayrılmıştı. İbadet-hanelerin etrafında kurulan mahalleler, sakinlerinin ortak kimliğini temsil ediyordu. Her nahiyede kadının vekili konumunda bir *naib* ve mahallelerde de dini ve idari işlerden sorumlu bir imam vardı.¹⁶ Gayrimüslimlerin yaşadığı mahallelerdeyse, aynı görev rahip ya da haham tarafından yürütülüyordu. Bu din adamları kendi topluluklarını devlet nezdinde temsil etme yetkisine sahiptiler. Sakinleri için ortak bir kültürel ve dini dayanışma ortamı oluşturması şeklinde özetlenebilecek asli işlevinin ötesinde mahalle, tebaanın idari işlerini kendi kendine ifa edebileceği müstakil bir alandı. Mesela, mahalle sakinleri oturdukları yerdeki düzenin, temizliğin, vergi tahsilâtının ve devlete karşı diğer sorumlulukların yerine getirilmesinde ortak sorumluluğa sahipti. Komşular, mahallenin güvenliğini sağlayacaklarına dair birbirlerine garanti verirlerdi. Bu yetkiyle de, mahalleye çöpçü ve bekçi istihdam ederlerdi, bazı mahallelerde kimi genç erkeklerin itfaiyecilik yapması sağlanırdı.¹⁷

Kadı, ulema sınıfından ve ordudan gelen yaverlerinin yardımıyla şehirdeki görevlerini yerine getirirdi. Örneğin, ulemaya mensup *Muhtesip*, çarşılardaki ticari faaliyetleri denetmekle yükümlüydü. Diğer askeri yaverleri de güvenlikten sorumlu *Subaşı*, temizlikten sorumlu *Çöplük Subaşısı* ve Yeniçerilerden oluşan *Acemi Oğlanlar*-

dı. *Hassa Mimarlar Ocağı* ve *Hassa Mimarbaşılığı* şehirdeki inşaat faaliyetlerinden sorumluydu. Fakat bütün bu makamlar ve faaliyetleri, Osmanlı başkentinde etkili bir kent yönetimi ve düzeni olduğu anlamına gelmiyordu. Şehir idaresinden sorumlu bir makamın eksikliği ve yeterli miktarda yapı denetiminin olmaması sonucunda kent, camiler ve diğer önemli kamu binaları etrafında kendi halinde ve gelişigüzel gelişmekteydi.

İstanbul, geleneksel kent formu ve mimarisinde ilk kırılmaları on sekizinci yüzyılın başlarında yaşamaya başladı. Bu dönemde Avrupa ordularının yaşattığı ağır yenilgileri, Osmanlı'daki yönetici zümrenin yaşam tarzında kimi değişiklikler yapmasına imkân sağlayan barışçı bir atmosfer izledi. Örneğin, III. Ahmed'in hükümranlılığı (1703-30) ve damadı ve aynı zamanda son vezir-i azamı olan Nevşehirli İbrahim Paşa'nın görev yaptığı yıllar Osmanlı sarayının tarihindeki en renkli dönemlerinden biriydi. İsmi o devirde yaşanan lâle çılgınlığından alan Lâle Devri (1718-30) Batı dünyasıyla artan ilişkilerin sonucunda Osmanlı yaşamında sekülerliğin ilk tohumlarının atıldığı dönemdir.¹⁸ Avrupa'yla karşılıklı elçilerin gönderilmesi, çok sayıda dini ve resmi olmayan binanın inşa edilmesi, mimari, edebiyat, moda ve eğlence alanlarında yabancı kavramların ve yeni sanat türlerinin girmesi ise yaşanan değişimin önemli göstergelerindendi. Lâle Devri'nde yaşanan bu değişiklikler kısmen Farisi kısmen de Fransız kaynaklardan esinlenmekteydi. Neticede o süreçte Osmanlı toplumu, en azından hanedan ailesi ve sarayın ileri gelenleri, daha önce hiç görülmemiş bir yaşam tarzını tecrübe etmeye başlamıştı.

Lâle Devri'nde Osmanlı'daki yönetici zümrenin günlük faaliyetleri, Sultan'ın kent sınırları dışında, Kâğıthane, Üsküdar ve Beşiktaş'ta yeni inşa edilen yapılarda ve Boğaz kıyıları boyunca uzanan diğer saraylarda vakit geçirmesiyle, Topkapı Sarayı surlarının dışına taşmaya başladı. Bu saray ve köşklere yapılan ziyaretlere çoğunlukla mumların lâlelerin altında konulduğu ve kaplumbağaların kabukları üzerinde ışıklar taşıyarak lâle bahçelerinde dolaştığı *lâle cırağanı* gibi abartılı partiler eşlik ediyordu. Bu sefih günler şairler, rakkaslar ve şarkıcıların saraya davet edildiği *helva sohbetleri*yle kışın dahi kesintisiz devam etmekteydi.¹⁹

Bu dönemde saray erkânının tecrübe ettiği yeni sosyal yaşantının ve eğlencenin etkisi, kentin genelinin ilk defa yönetici zümrenin yaşam tarzını gözlemleyebilmesi ve bir ölçüde katılabilmesiyle, Osmanlı başkentinde yoğun bir şekilde hissedilmekteydi. Ramazan ya da Peygamber'in doğumu gibi özel dini gün ve bayramlar dışında, hanedan ailesine mensup kişilerin doğumları, düğünler, askeri zaferler ve nişan törenleri gibi seküler olaylar da kutlanmaya başlanmıştı. Böyle günlerde kentin pek çok önemli bölgesinde eğlenceler ve karnavallar düzenleniyordu. Özellikle Ramazan ayında camilerin ışıklandırılması, saraydan gelen fermanlarla teşvik ediliyordu. Öte yandan seküler kutlamalar için de camiler ışıklandırılmaya başlanmıştı. Büyük piknikler, gezinti, müzik, güreş ve okçuluk da dâhil olmak üzere spor gösterileri gibi halk eğlenceleri için yeni parkların ve çayırıların kullanılma açılması da bu dönemde halkın sosyal yaşantısına doğrudan etki eden değişimlerdi.²⁰

Lâle Devri bu sefahat anlayışıyla anılmakla birlikte, yüksek rütbeli devlet adamları tarafından başlatılan çeşitli entelektüel girişimlere de tanıklık etmiştir. Bu dönemde, III. Ahmed tarafından Topkapı Sarayı'nda kurulan da dâhil olmak üzere yeni kütüphaneler açıldı. Vezir-i Azam İbrahim Paşa Arap ve Fars edebiyatlarının bası-yapıtlarını tercüme ettirmek üzere bir topluluk kurdu ve nadir bulunan el yazmalarının ülke dışına çıkarılmasını yasakladı. Ancak en önemli gelişme, Macar kökenli İbrahim Müteferrika ve Fransa'ya gönderilen ilk Türk elçinin oğlu Said Efendi tarafından Osmanlı matbaasının kurulmasıdır. İmparatorluğun bünyesindeki Hristiyan ve Yahudi topluluklar uzun bir süredir kendi eserlerini kendi matbaalarında basabiliyorlardı ancak Osmanlıca baskı yapılması yasaktı. Kur'an'ı ve diğer dini kitapları çoğaltmakla sorumlu hattatların şiddetli karşı çıkışlarına rağmen Said Efendi ve Müteferrika, dönemin özgürlükçü atmosferinden yararlanarak din dışı kitapları basabilmek için Sultan'dan gerekli izni alabilmişlerdir.²¹ Osmanlı matbaasının kuruluşu kültürel alanda Batı'dan yapılan teknoloji transferlerinin ilki olma niteliğini taşır.²²

Lâle Devri'nde, sosyal yaşantıda gözlenen rahatlık, tolerans ve Batı'yla kurulan diplomatik ilişki, özellikle Haliç ve Boğaz kıyılarındaki muazzam bir inşaat faaliyetini de beraberinde getirdi. Bu durum

şehrin sınırlarını Tarihi Yarımada, Galata ve Üsküdar olarak tayin edilen çizginin dışına taşıdı. Bu dönemde Osmanlı Sultanı, Vezir-i Azam ve yüksek rütbeli seçkinlerin pek çoğu Kâğıthane, Beşiktaş, Üsküdar ve Boğaz kıyılarında ahşap konaklar, yalılar, yazlıklar ve bahçeler yaptırdı. Haliç'in üst kısmında yer alan Kâğıthane'deki *Sa'dabad* bu dönemde imar edilen en önemli bölgeydi. 1720'lerin başında toplam iki ayda tamamlanan komplekste, hanedan mensuplarının ikamet edeceği daireler, yaklaşık yüz yetmiş ahşap ev ve sayısız bahçe, çeşme ve kanal bulunuyordu. Bu dönemde inşa edilen saraylar ve evlerin melez bir kimliği vardı. İstanbul'da bulunan Fransa elçisi Marquis de Bonnac gibi pek çok farklı seyyahın anlattığı kadarıyla, dönemin mimari anlayışının 1720-21'de Fransa'ya gönderilen ilk elçi Yirmisekiz Çelebi Mehmed Efendi tarafından getirilen Fransız saray ve bahçelerinin çizimlerinden esinlendiği kuvvetli bir ihtimal olarak belirir. Özellikle, *Sa'dabad*'da bulunan bir kilometre uzunluğundaki kanal tasarımı *Fontainebleau*'dan kopyalanmıştır denilebilir. Öte yandan bu yapıların mimari esin kaynağı ise Doğu'ydu ve isimleri *sa'dabad* (kutlu yer, mutluluk diyarı) ya da *hürremabad* (sevinç diyarı) gibi şiirsel Farsça sözcüklerden seçilmişti.²³

Lâle Devri'nde yaşanan bütün bu kültürel ve entelektüel gelişmelere karşın, Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik ve siyasi yapısı istikrarsızlık içerisindeydi. 1683'te Avusturya'ya karşı uğranılan yenilgi ve 1678-81'deki Rusya seferleri, Osmanlı askeri sisteminde yapısal değişikliklere gidilmesine ve paralı asker sayısında önemli bir artışa sebep olmuştu.²⁴ Askerlerin maaşlarını ödeyebilmek için altın ve gümüş stokları eritilmişti ve 1685 yılında Anadolu ve Balkanlarda kullanılan *akçenin* ağırlığı azaltılmıştı.²⁵ Geçmiş yıllarda birikmiş mali ve siyasi sorunlar, 1723'te İran'a açılan savaşı finanse etmek adına uygulanan mevcut vergi oranlarındaki artışlar ve yeni vergilerle on sekizinci yüzyılın ilk çeyreğinde daha da ağırlaştı. Ayrıca Anadolu'da devam eden huzursuzluğun sonucunda elde edilen yıllık mahsuldeki önemli azalma da, kırsal kesimlerden İstanbul'a doğru daha önce görülmemiş ölçüde bir göç dalgası başlattı. Bu yoğun göç, İstanbul'un toplumsal dokusu üzerindeki baskıyı artırmakla kalmadı, aynı zamanda İmparatorluğun tarımsal üretiminde ve gelirinde de önemli bir düşüşe sebep oldu.²⁶

Bu koşullar neticesinde Sultan III. Ahmed 1721 yılında, Anadolu ve Rumeli valilerine İstanbul'a göçü yasaklamalarını emredererek, nüfus artışının kent üzerinde yarattığı basıncı engellemeye çalıştı. Fakat ne bu ne de sonraki fermanlar insan akınını durdurmayı başaramayınca, 1724 yılının Kasım ayında Yeniçerilere kentin giriş kapılarını kontrol etmelerini ve göçmenleri geri çevirmelerini emretti.²⁷ Bütün bu esaslı tedbirlere rağmen engellenemeyen nüfus artışı, her an patlamaya hazır bir siyasi atmosfere zemin sağlıyordu. Sur içinde yoğunlaşan kalabalık nüfus giderek işsiz protestocu yığınlara dönüştü. Yüksek fiyatlar, birbiri ardına getirilen vergiler ve gıda yetersizliği, İstanbul halkında öfke birikimine sebep oluyordu. Sarayın eğlence ve inşaatlar için yaptığı harcamalar, ahlaki değerlerdeki yozlaşma ve Doğu'da İran'la yapılan savaşlardan gelen kötü haberler halk arasında ve özellikle muhafazakâr çevrelerde giderek artan hoşnutsuzluğun başlıca nedenleriydi. Kundakçılık, fakir ve işsiz insanların Osmanlı sarayının abartılı yaşam tarzına karşı duydukları kin ve öfkeyi ifade etmenin en tahripkâr ve etkili yollarından biri haline gelmişti.²⁸ Özellikle 1724'ten sonra İstanbul'da birçoğu kundakçılar tarafından başlatılan çok sayıda yangın çıkmıştır.²⁹

Bu karmaşık koşullar altında Lâle Devri, 1730 Eylülü'nün sonunda eskiden Osmanlı Donanması'nda denizci olan Arnavut asıllı Patrona Halil'in başını çektiği şiddetli bir ayaklanmayla aniden sona erdi. Ayaklanmanın patlak vermesiyle III. Ahmed iki gün içerisinde tahttan indirildi ve Vezir-i Azam Damat İbrahim Paşa idam edildi. Yerine geçen I. Mahmud her ne kadar kentin kontrolünü ele geçirmiş ve aynı yılın Kasım ayının sonlarında isyanın liderlerini idam ettirmişse de, ayaklanmalar sırasında çıkan yangınlar İstanbul'da büyük hasarlara yol açtı, Haliç ve Boğaz kıyısındaki ahşap evler ve konaklar tamamen yok oldu.³⁰

Fakat ne bu keşmekeş ne de ayaklanmalar reformları durdurabilirdi. Kısa bir duraklama döneminden sonra matbaalar yeniden çalışmaya başladı, Avrupa'ya elçiler gönderildi ve Batı tarzı askeri teknikleri öğretmesi ve eğitim vermesi için Avrupalı bir askeri kadro istihdam edildi.³¹ Batıyla giderek derinleşen iletişim kısa süre içinde İstanbul'un mimarisinde de yankısını buldu. On sekizinci yüzyılın ortalarında, kent hem mimaride hem de süslemede barok ve rokoko

tarzının uygulamalarına tanıklık ediyordu. Pek çok bina deniz kabuğu şeklindeki kavislerle ya da S ve C şeklindeki figürlerin hâkim olduğu bezemelerle süslendi. Korint ve kompozit sütun başlıkları geleneksel süsleme biçimlerinin yerine kullanılmaya başlandı. Osmanlı mimarisindeki en erken barok ve rokoko motiflerin örnekleri de çeşme ve sebil gibi yapılarda 1740'lardan itibaren görülmeye başlandı.³² Ancak mimari üslup seçimindeki bu değişimin en önemli göstergesi 1755 yılında inşa edilen Nuruosmaniye Camii'dir.³³ Emsali görülmemiş ve bir daha da benzeri yapılmamış at nalı şeklindeki avlusuyla Nuruosmaniye Camii nakışlarda, kavkılarda, süslerde, saçaklı, içe ve dışa kavisli cephelerde, yuvarlak kemerlerde, yivli sütun başlıklarında hayat bulan Fransız baroğunun özelliklerini örnekleyen ilk Osmanlı camisi oldu.

Osmanlı'nın toplumsal yapısındaki değişiklikler, Batıyla olan iletişim kanallarını genişleten III. Selim'in (1789-1807) hükümlerinde daha da büyük bir ivme kazandı. III. Selim'in reformları, İmparatorluğun sorunlarını çözmek için en iyi reçetenin geleneksel düzeni ve eskimiş kurumları elden geçirmek olduğunu düşünen önceki Osmanlı sultanlarının klasik yaklaşımlardan kesin bir şekilde ayrılıyordu. Esasen, Stanford Shaw'ın sözleriyle ifade edilirse III. Selim, Osmanlı ve Batı arasındaki 'demir perdeyi' yırtmak için gerçekten uğraşan ve bu çabasında kısmen de olsa başarılı olan ilk Osmanlı sultanıydı.³⁴

Osmanlı-Rus savaşında (1774) yaşanan yenilgi ve ardından imzalanan barış antlaşması Küçük Kaynarca'nın ağır sonuçları, klasik askeri yapının yetersizliğini gözler önüne sermekteydi. III. Selim hem içteki, hem dıştaki sorunları çözmek için devlet otoritesini güçlendirmek ve Avrupa'nın askeri üstünlüğüyle yarışabilecek yeni bir ordu kurmak amacıyla *Nizam-ı Cedid* adında yeni bir reform programı başlattı.³⁵

Bu kapsamda yeni açılan Batı tarzı askeri okullara Avrupalı danışmanlar atandı, Avrupa'ya gönderilmek üzere kadrolar görevlendirildi; Paris, Londra ve Viyana da dâhil olmak üzere pek çok büyük Avrupa başkentinde kalıcı elçilikler kuruldu.³⁶ Nasıl ki zamanında Roma, Büyük Tur'a katılan İngiliz asilzadeleri için bir eğitim merkezi haline geldiyse, Paris de genç Osmanlı bürokratları için böyle



7. Nuruosmaniye Camii ve Kapalı Çarşı, on dokuzuncu yüzyıl sonları

bir anlam taşımaya başladı. Bu girişimler, Batı tarzı kent yaşamına ve onun mimari atmosferine aşina, İstanbul'u Avrupa'daki muadilleri gibi modern bir başkente dönüştürmek için can atan, kabuk değiştirmiş bir Osmanlı bürokrasini ortaya çıkardı. Yine bu girişimler doğrultusunda, kentsel çevrenin düzenlenmesine ilişkin planlama ilkelerine dair bir anlayış geliştirilmeye başlandı ve bu da on dokuzuncu yüzyılın ilk yarısında inşaat mevzuatlarıyla diğer kurumsal reformların uygulamaya konmasıyla sonuçlandı.

Şehrin artan nüfusu, Batı'yla kurulan kuvvetli ilişkilerin de etkisiyle, on sekizinci yüzyılın sonlarında Osmanlıları kentsel sorunlara çok daha farklı bir açıdan bakmaya yöneltti. 1792'de Tatarcık Abdullah Efendi'nin Osmanlı Sarayı'na verdiği layiha bu yeni bakış açısının önemli bir göstergesidir. III. Selim'e sunulan bu rapor, İstanbul'un kentsel yapısını modernleştirmeye yönelik bilinen ilk öneridir. Ulemanın ve III. Selim'in danışma meclisinin bir mensubu olan Abdullah Efendi, Osmanlı başkentinin kentsel kalitesini artır-

mak için bazı öneriler sunmaktaydı. Güvenlik, hukuk, ekonomi ve denizcilik gibi diğer alanların dışında, Abdullah Efendi'nin hazırladığı raporun dördüncü bölümünün başlığı *Siyaset-i Belediyye*'ydi ve kent yaşamının kalitesini arttırmak ile belediye idaresindeki sorunları iyileştirmek için yapılması gereken çalışmaları anlatıyordu. Abdullah Efendi'ye göre 'hâkimiyet ve devlet' kuran uluslar 'göçebe' hayattan 'yerleşik' hayata geçmeliydiler ve kurdukları medeniyetin sorunlarını çözebilmek için de bu 'yerleşik' hayatın kurallarına uygun davranmalıydılar. Örneğin, çöp toplama sorunu doğrudan kent nüfusunun artışıyla ilgiliydi ve hijyen kurallarına uygun bir şekilde halledilmesi gerekiyordu. En önemlisi de Abdullah Efendi, büyük yangınlarla yok olan bölgelerde geniş sokakların açılmasını, temiz ve hijyenik meydanların kurulmasını ve ahşap evlerin kagir binalara dönüştürülmesini teklif ediyordu.³⁷ Bu öneriler, ilk olarak 1796 yılında çıkartılan ve Osmanlı İstanbulu'nun tarihindeki ilk planlama yönetmeliği olan *Ebniye Nizamı*'nda formüle edilmişti.

II. Mahmud Dönemi'nde İstanbul

On sekizinci yüzyılın sonunda III. Selim tarafından başlatılan reformlar, Mayıs 1807'de Yeniçeri Ocağı'nın Selim'in yeni ordusu Nizam-ı Cedid'e karşı ayaklanmasıyla sert bir şekilde sona erdi. Ulema tarafından desteklenen isyankâr Yeniçeriler, 29 Mayıs 1807'de Selim'in kuzeni IV. Mustafa'yı tahta geçirdi. Fakat Mustafa'nın hükümranlılığı kısa ömürlü oldu ve Nizam-ı Cedid'den geriye kalan askerlerin Balkanlardaki Rusçuk ayanı Bayrakdar Mustafa Paşa emrinde düzenlediği karşı ayaklanmada devrildi. Sonunda Selim'in diğer kuzeni II. Mahmud 28 Temmuz 1808'de tahta geçti.

II. Mahmud reform sürecini devam ettirmek istiyor ve Yeniçerileri bunun önündeki en büyük engellerden biri olarak görüyordu. Önceleri sultanın korunmasından sorumlu, elit bir muhafız kadro olarak ortaya çıkan, on altıncı yüzyıldan sonra ise hem sayıları hem de güçleri ciddi şekilde artan Yeniçeriler orduda oldukça etkili, neredeyse merkezi bir rol üstlenmişlerdi. Askerler şehir içerisinde konumlanan kışlalarında yaşarken, itfaiyecilik, hukuk ve nizamın sağlanması, en önemlisi de, ekonomik yaşamın düzenlenmesi gibi

önemli görevleri ifa ediyorlardı. Barış zamanında zanaatkârlık ve esnaflıkla uğraşan Yeniçeriler, İstanbul'un kentsel morfolojisinin gelişiminde oldukça önemli ve belirleyici bir role sahipti.

Düşük rütbeli ulema tarafından desteklenen Yeniçeriler, Eski Roma'nın Muhafız Kıtaları'nda olduğu gibi sultanların devrilmesi hatta katledilmesiyle sonuçlanan çok sayıda başkaldırı ve isyana yol açtılar. Siyasi güçleri askeri başarılarıyla giderek ters orantılı hale gelmişti. 1820'lerin ortalarında gerçekleşen Yunan seferlerinde aldıkları yenilgiler II. Mahmud'a Yeniçeri Ocağı'nı kaldırmak için çok önemli bir fırsat verdi. Kuzeni III. Selim'den farklı olarak II. Mahmud, dini kesimlerin ve Yeniçerilerin saçtığı dehşetten mustarip kent halkının desteğini de kazanmayı başararak, 15-17 Haziran 1826 tarihlerinde yaşanan kanlı bir katliam ve sonraki aylarda bir-biri ardına devam eden harekâtlar sonucu Yeniçeri Ocağı ortadan kaldırıldı.

Osmanlı tarihinde *Vak'a-i Hayriye* olarak da anılan bu olay, İmparatorluğun idari yapısında esaslı değişikliklere yol açtı. Devlet sistemi içerisinde üç bağımsız idari sınıf oluşturuldu. Bunlar *kalemiyye*, *ilmîyye* ve *seyfiyye* sınıflarıydı. *Muallem Asakir-i Mansure-i Muhammediye* adı verilen yeni ordu *seraskerin* komutasına verildi. Dini vakıflar, yani *evkaf*, ulemadan alınıp *ilmîyenin* başında bulunan *şeyhülislamın* denetimine verildiği için ulema da imtiyazlı konumunu kaybetti. Sultan'ın mutlak vekili Vezir-i Azam, serasker ve şeyhülislam ile eşitlenerek daha düşük bir konuma getirildi ve sivil bürokrasiden sorumlu 'sadrizam' unvanını aldı. Vezir-i Azam'ın eski vekilleri de İç ve Dışişleri bakanı ile Maliye bakanı oldular. Nihayetinde, bu reformlar, en önemlisi *Meclis-i Vala-i Ahkâm-i Adliye* olan, danışma meclislerinin kurulmasıyla pekiştirildi.³⁸

İmparatorluğun idari yapısında yaşanan bu değişikliklerin İstanbul'un şehir yönetimi üzerinde de önemli etkileri oldu. Kadı, şehir yönetimindeki etkili rolünü kaybedip yalnızca hukuki görevlerini ifa eder bir konuma geldi.³⁹ Kısa bir süre sonra *İhtisab Nazırlığı* (Vergi ve Şehir İşlerinden Sorumlu Bakanlık) kuruldu ve vergilerin toplanması, güvenliğin sağlanması, imar faaliyetlerinin uygulanması konularındaki görevleri üstlendi. Mahallelerin idaresinden sorumlu *muhtar* kent yönetimindeki yerini yine bu dönemde aldı.

Gayrimüslim bölgeler, muhtarın muadili olan *kocabaşı* tarafından idare edilecekti. Muhtar, kocabaşı ve mahallenin dini önderleri resmi evrak düzenleme yetkisine sahipti ve kendi bölgelerinin güvenliğiyle nizamını sağlamakla yükümlüydü.⁴⁰ Reformlar, 1831'de Hassa Mimarlar Ocağı'nın yetkilerinin Ebniye-i Hassa Müdürlüğü'ne verilmesiyle devam etti. Şehirdeki resmi binaların yapımından sorumlu olan Şehreminliği de Ebniye-i Hassa Müdürlüğü'yle birleştirildi ve Nafia Nezareti'ne bağlandı.

İstanbul'un kentsel morfolojisini derinden etkileyen bir diğer önemli siyasi olay da 1838 Ağustosunda meydana geldi. II. Mahmud döneminde ortaya konulan tüm reform çabalarına rağmen, Osmanlı İmparatorluğu askeri ve ekonomik alanlardaki zayıflığının üstesinden gelemiyordu. Pek çok genç bürokrata göre sanayileşmiş Avrupa ve dünya pazarlarıyla bütünleşme İmparatorluğu çöküşten kurtarmanın tek yoluordu. Mısır'ın isyankâr valisi Mehmed Ali Paşa'dan gelen askeri tehditle daha da kötüleşen durum, 1830'ların ortalarında Osmanlıları İngiltere'den destek istemeye zorladı. 1838'de İngilizlerle akabinde diğer büyük devletlerle imzalanan ticari antlaşmalar sayesinde Avrupa devletleri resmi yetkililerin müdahalesi olmadan yerli üreticiyle doğrudan irtibat kurma imkânı buldular ve gümrük vergileri Avrupalı tacirler için indirildi. Dış ticaretteki bu artış orta sınıf tacirlerinin işine yaramış olsa da, düşük gümrük vergileri sayesinde ülkeye akan ucuz sanayi ürünleriyle rekabet edemeyen yerli esnaf ve çiftçi için ortaya çıkan sonuç tam bir felaketti.

Netice itibariyle tüm Osmanlı limanları, özellikle de İstanbul, Avrupalı ve önceleri İmparatorluğun parçası olan Doğu Avrupa'daki topraklardan gelen pek çok tacir, bankacı ve iş adamı için cazip bir konuma geldi. Bu durum İstanbul'un mevcut altyapısının yetersizliğini daha da açık bir biçimde gözler önüne sermekteydi. Artan uluslararası ticaret; etkili bir ulaşım sistemini, yeterli kapasiteye sahip limanları, güvenilir posta hizmetlerini ve iletişimi, tacirlerin yararlanacağı uygun ve yeni konaklama olanaklarını gerektiriyordu. Şehrin yeni sakinlerinin ihtiyaçlarına cevap verecek nitelikte oteller ve eğlence mekânları gibi yeni binalara, daha da önemlisi, yeterli bir alt yapıya ihtiyaç duyuluyordu. Bütün bu gelişmelerin

sonucunda şehrin ekonomik merkezi geleneksel çarşı bölgesi ve hanlardan, Haliç'in kuzey kıyılarında bulunan Galata'da inşa edilen Avrupa tarzı ticari binalara ve bankalara kaydı. Böylece, özellikle de 1840'lardan sonra, Galata ve Pera İstanbul'un Avrupai yüzü olmaya başladı. Avrupa mallarıyla dolup taştan dükkânları, eğlence yerleri ve okullarıyla Galata, Osmanlı başkentindeki Avrupai ayrıcalığını pekiştirdi. Birçok milletten müteşekkil çokkültürlü nüfus, Batı tarzı yaşamı kucaklayan yeni Osmanlı bürokratlarıyla kaynaşmaktaydı.

On dokuzuncu yüzyılın ilk döneminde yapılan siyasi reformlar, Tanzimat Fermanı'nın ilan edilmesi ile hız kazandı. Ferman, Dışişleri Bakanı Mustafa Reşid Paşa'nın başını çektiği bir grup Osmanlı bürokrati tarafından hazırlandı ve 3 Kasım 1839'da ilan edildi. *Gülhane Hatt-ı Şerifi* olarak da bilinen bu ferman, Osmanlı tebaasındaki herkesin hukuk önünde etnik ya da dini ayrım gözetilmeksizin can, mal ve namus güvenliğinin korunacağını garantisini vermekteydi. Aslında bu ferman Osmanlı idari, toplumsal ve kültürel yapısında kökleri on sekizinci yüzyılın ilk yıllarına dayanan ve gerçekleşmeyi bekleyen reformların resmi olarak duyurulmasından ibaretti. Tanzimat reformları (1839-76) şunları kapsıyordu: miras yoluyla geçen vergi sisteminin kaldırılması, vergileri toplamak için nakde dayalı vergi toplama sisteminin oluşturulması, eğitimin ve hukukun sekülerleştirilmesi ve bir sisteme oturtulması, idari yapının işlevsel bir çerçeve içerisinde yapılandırılması, yeni bir il idaresi sistemi getirilmesi, yeni bir elit bürokratik sınıfın oluşturulması ve nihayetinde Osmanlı parlamentosunun kurulması ve bir anayasa yapılması.⁴¹

Tanzimat döneminde Sultan'ın gücü, Avrupa'yla yakın ilişkileri olan ve Batı tarzı kurumların tesisini, gerileyen İmparatorluğu kurtarmanın tek yolu olarak gören bürokratların eline geçmişti.⁴² Avrupa'nın önemli başkentlerinde görev yapan genç bürokratların pek çoğu oralarda sevdikleri canlı kent yaşamını İstanbul'da da görmek istiyordu. Örneğin Mustafa Reşid Paşa, Londra'da diplomat olarak çalışırken Babiâli ile yapmış olduğu yazışmalarda rasyo- nel geometrik kurallara dayandırılarak üretilen mimarinin ve şehir planlamasının İstanbul'un labirent şeklindeki sokaklarını düzeltmek için kullanılabileceğini savunuyordu. Ayrıca Avrupa'nın inşaat teknolojisinin benimsenmesini ve özellikle de ahşap yapı teknolojisini

terk edip yerlerine kâgir binalar yapılması gerektiğini ve bu sayede yangın tehlikesinin azaltılabileceğini düşünüyordu. Mustafa Reşid Paşa'ya göre bu hedefleri gerçekleştirmek için Türk öğrencilerin mimari ve inşaat teknolojisi üzerine eğitim almaları amacıyla Avrupa'ya gönderilmesi gerekmekteydi. Burada özellikle belirtmek gerekir ki, İngiliz-Osmanlı ittifakının siyasi getirilerine yürekten inanan Mustafa Reşid Paşa, Fransız tarzı çok katlı apartmanlardan-
sa, ailelerin kendilerine ait arazilerinde İngiliz tarzı müstakil evler yapmalarından yanaydı. İngiliz tarzı evlerin İslami yaşam tarzına çok daha uygun olduğuna inanıyordu.⁴³

Kentsel Dokunun Yeniden Düzenlenmesi:

1839 İmar Yönetmeliği

Eski Avrupa kentlerinin pek çoğu gibi İstanbul da on dokuzuncu yüzyıla hızlı nüfus artışı, kente göçen insanların barınmasını sağlayacak yeni yerleşim yerlerinin yetersizliği, her yıl binlerce binanın kaybıyla sonuçlanan büyük yangınlar gibi önemli toplumsal sorunlarla girdi.⁴⁴ 1830'ların ortalarından sonra, uluslararası ticaretin geliştiği bir dönemde, kentin yetersiz altyapısı ve ağır işleyen ticari uygulamalar Osmanlı idaresinin acilen çözmesi gereken sorunların başında gelmekteydi. Daha da önemlisi, idari yapıda gerçekleştirilen tüm değişikliklere rağmen İstanbul, bu gibi sorunlarla uğraşabilecek bir belediye idaresinden yoksundu.

Şehirdeki mevcut yapı stoku da idarenin karşı karşıya bulunduğu bir diğer önemli sorundu. İstanbul'daki evler, Bizans döneminden kalma bir geleneği takip ederek, ahşap olarak inşa edilmekteydi. On sekizinci yüzyılın başından beri çıkan yangınların sayısı ve sıklığı tedirgin edici bir seviyeye ulaşmıştı.⁴⁵ Artan nüfus ve sıkışık ahşap evlerle çevrili sayısız çıkmaz sokağın bulunduğu dar ve dolambaçlı sokaklar, bu yangınların sonuçlarını daha da ağırlaştırıyordu. Geleneksel bölgelerin dışında kalan yerlerde yeni yaşam alanlarının oluşturulması Sultan'ın iznine tabiiydi. Şehre yeni göçenler için bu izni elde etmek her zaman mümkün olmuyordu ve bu yüzden yeni gelenler de çoğunlukla eski şehir içerisindeki mahallelerde barınıyordu. Bu durum, eski kentte yoğunluğun artmasına ve yerleşim yerlerinin mekânsal niteliklerinin bozulmasına neden olmaktaydı; kent, kaotik bir karaktere bürünmüştü.

Osmanlı idarecileri, güvenilir bir altyapı yoksunluğundan kaynaklanan zorluklarla da baş etmek zorundaydılar. İstanbul'da iyi işleyen bir ulaşım sistemi yoktu. Kentin dar ve dolambaçlı sokakları içindeki hareketlilik, mal taşıyan hamalların oluşturduğu yaya trafiğinden ibaretti. 1844'te İstanbul'da, ticari malların taşınmasından sorumlu yaklaşık 8,500 kayıtlı hamal vardı.⁴⁶ Ana yollarda bile döşeme veya kanalizasyon sistemi yoktu. Geleneksel olarak askerler tarafından sağlanan posta hizmetleri, giderek hareketlenen ticari hayat karşısında yetersiz kalıyordu. Ayrıca limanların da gittikçe artan yük ve yolcu trafiğiyle başa çıkabilmeleri için uzun soluklu bir bakım sürecine girmeleri gerekiyordu. Benzer şekilde, bedesten içerisinde konumlanmış dükkânlar ve etrafındaki hanlardan oluşan eski ticaret bölgesi, uluslararası ticaretin yaygınlaşması ve artması sonucu ihtiyaç duyulan bankalar, ofisler, ambarlar ve oteller için gereken imkânları sağlamaktan uzaktı.

Bütün bu sorunların yaşandığı Osmanlı başkentinde şehrin sorunlarını çözmek için atılan ve Batı tarzı planlama ilkelerini içeren bilinen ilk ciddi öneri 1839'da, Tanzimat Fermanı'nın ilanından birkaç ay önce gerçekleşti.⁴⁷ Osmanlı arşivlerinde bulunan bir belge İstanbul'un imarı için yapılan çalışmayı ve planlama denetimi önerisini ayrıntılı bir şekilde anlatmaktadır. Bu çalışma, 1792'de Abdullah Efendi tarafından verilen önerileri içerir gibi görünmekle birlikte daha önce hiç uygulanmamış planlama ilkeleri ve detaylı bir yapı denetimini de kapsamaktaydı. Karşılaştırmak gerekirse; önceki bina yönetmeliklerinin içerikleri bazı temel yapı denetimi kuralları ve yangın tehlikesine karşı genel önlemlerden öteye gitmiyordu. 1839 tarihli çalışma ise önceki planlama anlayışından oldukça farklıydı. Arşivlerde bulunan metin dışında konuyla ilgili başka bir belge henüz bulunamamış olsa da, bu imar çalışmasının fiziksel çevrenin düzenlemesi için bir planlama yönergesine ve belli tasarım özelliklerine sahip olduğu açıkça görülmektedir. Metnin günümüz Türkçesine çevrilmiş özeti aşağıdaki gibidir:

Bundan böyle inşa edilecek binalar ahşaptan olmayacak ve plansız bir şekilde inşa edilmeyecektir. Kagir ev yapmak isteyen Müslümanlara ve gayrimüslimlere geometrik kurallara göre düzenlenmiş ve geniş sokak-

lara haiz bölgeler yer gösterilecek. Bu gibi bölgeler ileride yapılacak inşaat çalışmalarıyla genişletilebilecektir. Bunlar gibi başka mahalleler de vücuda getirilecek olursa, mühendislik sahasında uzmanlaşmış kişilerin çalışmalarıyla standartlara uygun bölgeler oluşturulacaktır. Hiç kimse kâgir binaların arasına ahşap bina inşa edemez. Ancak, fakirlerin şehrin dışındaki bölgelerde ahşap evler inşa etmelerine izin verilebilir. İstanbul'un detaylı bir haritası hazırlandıktan sonra, şu saydığımız yollar 20 zira' (15 metre) genişliğinde olacaktır: Bab-ı Hümayun'dan başlayıp Divan Yolu'ndan geçerek Beyazıt ve Aksaray'a, sonra Silivrikapı ve Mevlevihanekapısı'na giden yol; Beyazıt'tan Edirnekapı'ya giden yol; Çarşamba Pazarı'ndan Eğrikapı'ya, Kadırga Limanı'ndan Yedikule'ye ve Bahçekapı'dan Eyüp'e giden yollar. Bu yolların her iki tarafı da ağaçlandırılacak ve dört zira' (üç metre) genişliğinde yaya kaldırımları yapılacaktır. At arabalarının ilerleyebilmesi için 12 zira' (dokuz metre) genişliğinde yer bırakılacaktır. Bunların dışında kalan sokaklar 12 ila 15 zira' arası ya da en azından 10 zira' (7.5 metre) olacaktır. Çıkamaz sokaklara izin verilmeyecektir. Sarayburnu'ndaki Yalılıköşkü ve Unkapanı arasında kalan kıyılara ve Tophane ile Cısr-i Cedid (Haliç üstündeki köprü) arasına taş iskeleler yapılacaktır. Yollar ağaçlandırılacak ve dört arşın (üç metre) genişliğinde yaya kaldırımlarıyla donatılacaktır. Uygun yerlerdeki iskeleler etrafında meydanlar yapılacaktır. Ayrıca, camilere ve diğer büyük binalara yakın yerlere de meydanlar kurulacaktır. Yolların genişletilmesi için yapılan kamulaştırma sonucu özel vakıfların mali kaybı Evkaf Nezareti tarafından karşılanacaktır. Ayrıca evlerini kaybeden kişilere de kira desteği verilecektir. Yeni kâgir evler üç kattan fazla, 20 zira'dan (15 metre) yüksek olmayacaktır ve bu evlere cumba yapılmayacaktır. Camiler ve mezarlıklar kamulaştırılmadan muaf tutulacaklardır. Fakat çeşmeler ve buna benzer yapılar uygun mekânlara taşınabilir. Prensipite, evler kâgir olacaktır ve ancak kâgir ev yaptırmaya gücü yetmeyenler ahşap ev inşa edebileceklerdir. Yine de bu ahşap evler arasına taş duvarlar inşa edilmelidir ve bu duvarlar damın en üst noktasını geçmelidir. Tüm bu işler hazırlanan planlara uygun bir şekilde yürütülecektir ve Ebniye-i Hassa'nın müdürü bu programın mevzuatının uygulanmasından sorumlu olacaktır.⁴⁸

Yukarıdaki tercümeyle kaynak olan ve Osmanlı idaresinin İstanbul'un fiziki çevresinin planlamasına ve imarına çok farklı bir gözle bakmaya başladığını açık bir şekilde gösteren bu belge, ilk olarak Osman Nuri Ergin tarafından bulundu ve 1922'de yayımlandı.⁴⁹

Günümüzde bu belge pek çok kaynakta 'imar planı' ya da 'mastır plan' olarak tanımlanmaktadır. Fakat dikkatli bir inceleme, bu belgenin içeriğinin bugün anlaşıldığı şekliyle bir 'imar planı' ya da kentin gelecekteki gelişimi için genel anlamda planlama ilkeleri sunan bir rehber olup olmadığına karar vermeye yetmediğini ortaya koymaktadır. Herhangi bir temel kanıt bulunamadığı için bu konuda kesin bir karar vermek mümkün gözükmemektedir. Bu belgenin planlarla ya da mimari çizimlerle desteklenip desteklenmediği de bilinmemektedir. Bütün bu soru işaretlerine karşın bu belge, ayrıntılı ve açıklayıcı olup aynı zamanda İstanbul'u daha iyi bir çevre düzenlemesine kavuşturmak için kentsel formun yapısal bileşenlerini yeniden konumlandırma amacıyla bir düzenleme önermektedir. Bütün bu sebeplerden ötürü bu belgeyi bir imar yönetmeliği olarak adlandırmak daha uygundur.

1839 İmar Yönetmeliği, İstanbul'a yapılacak geniş yollardan, yaya kaldırımlarından, düzgün iskelelerden ve ferah açık alanlardan oluşan düzgün sokakların bir ilanı niteliğindeydi. Yönetmelikte yeni yollar açmak yerine ana hat olması teklif edilen yollar, büyük ölçüde, önemli ticari ve idari bölgeleri, Teodosios Surları üzerindeki girişlere bağlayan mevcut yolların güzergâhını takip etmekteydi. Divanyolu, ya da eski Bizans *mese*'si Bab-ı Hümayun'u Beyazıt Meydanı'na, Aksaray'ı da Silivrikapı'ya ve Mevlevihanekapısı'na bağlayacak olan ana yollardan birisi olarak düşünülmüştü. Ana arter olması planlanan bir diğer yol da Beyazıt Meydanı'nı Fatih'e bağlayıp oradan Edirnekapı ve Eğrikapı'ya geçerek kuzeye doğru giden bir rota takip ediyordu. Bunlara ek olarak, iki tane sahil yolu önerilmişti. İlki Kadirga Limanı'ndan başlayacak ve Marmara kıyısından geçerek Teodosios Surları'nın güney sınırında sona erecekti. İkinci sahil yolu ise Eminönü'nü Eyüp'e bağlayarak Haliç'in güney kıyılarını takip edecekti. Bu yolların genişliği yaklaşık 15 metre olacaktı. Yol kenarları boyunca üç metre genişliğinde, ağaçlarla kaplı yaya kaldırımları olacaktı ve at arabaları için dokuz metre genişliğinde bir boşluk bırakılacaktı. Önem derecelerine göre, diğer yollar da yaklaşık 7.5, 9 ya da 11.25 metre genişliğinde olacaktı. Tophane ve Köprü arasında kalan Boğaz kıyılarına ve Yalıköşkü ile Unkapanı arasında kalan Haliç kıyılarına pek çok kâgir iskele yapılacaktı.

Yönetmeliğe göre binalar en fazla üç katlı veya 15 metre yüksekliğinde olabilirdi. Sokakları genişletebilmek ve düzenli bir sokak dokusu için yeterli alan açabilmek amacıyla tasarlanan bir diğer uygulama da istimlâkti. Camiler ve mezarlıklar bu uygulamadan muaf olsa da önerilen mevzuat deniz kenarındaki alanların ve iskelelerin kamulaştırılmasına izin veriyordu. Yönetmeliğin getirdiği şartlara uymayan çeşmeler ve öbür yapılar daha uygun yerlere taşınabilecekti. 1839 Yönetmeliği büyük camilerin etrafında halka açık mekânlar oluşturulmasını da önermekteydi. En önemlisi de, bu çalışmaların yürütülebilmesi için İstanbul'un haritasının çıkartılması ve planının yapılması gerekiyordu. Bu durum da kentin Osmanlı dönemini içeren tarihinde bugün anlaşıldığı şekliyle ilk defa kartografik belgelere gereksinim duyulduğuna işaret etmekteydi.

1839 İmar Yönetmeliği'ni hazırlayanın kim olduğu, Türk mimarlık tarihi içerisinde tartışmaya açık konulardan bir tanesidir. Bazı çalışmalarda bu yönetmeliğin sahibi Helmuth von Moltke olarak gösterilir. Osmanlı İmparatorluğu'nda askeri danışman olan Prusyalı Moltke, zaman zaman da mühendis ve 'İstanbul için yapılmış büyük bir projenin' müellifi olarak anılır.⁵⁰ Prusya ordusunda muvazzaf subay rütbesinde bir asker olarak Osmanlı ordusunun modernleştirilmesine katkı sağlamak amacıyla 1835'te İstanbul'a gelen Moltke'nin asıl görevi, askeri danışmanlıktı ve kendisi 1839'a kadar İstanbul'da yaşadı.⁵¹ Topografik haritacılıktaki becerisi II. Mahmud tarafından fark edilince Çanakkale'nin ve İstanbul'u da içine alacak şekilde Boğaz'ın her iki kıyısının topografik haritasının hazırlaması istendi.⁵² Moltke'nin haritası 1837'de tamamlandı ve kendisine II. Mahmud tarafından bir İftihar Nişanı verildi.⁵³ Aslında Moltke'nin hazırladığı İstanbul ve Boğaz haritaları yalnızca Osmanlılar tarafından takdir görmekle kalmamıştı, Boğaz'daki kalelerin konumu ve her burçta bulunan top sayısı gibi çok değerli askeri bilgileri de barındırdığı için Prusya hükümetinden de epey övgü almıştı.⁵⁴ Moltke'nin haritası ilk kez Berlin'de 1842 yılında yayımlandı ve 1853'te yeniden basıldı.⁵⁵

22 Şubat 1837'de yazdığı bir mektupta Moltke şöyle der: "Konstantinopol'un haritasını tamamladım, şurası kesin ki başka hiçbir başkentte burada olduğu kadar rahat çalışamazdım. Türkler



8. Moltke'nin Verlag von Simon Schropp ve Company tarafından basılan İstanbul haritası, 1842

bu planlara ‘harita’ diyor.”⁵⁶ Bu mektupta, Moltke haritayı anlatmak için Almanca ‘aufnahme’ kelimesini kullanıyor. Bu kelimenin sözlük anlamının ‘kayıt’ veya ‘harita’ olduğu söylenebilir. Fakat Moltke’nin mektuplarının Türkçe baskısında ‘aufnahme’ ‘plan’ olarak ve yukarıdaki cümle de “İstanbul’un planını bitirdim” şeklinde çevrilmiş.⁵⁷ Moltke’nin mektubunun Türkçe tercümesindeki ‘plan’ sözcüğü de bu bağlamda ‘İmar Planı’ olarak yorumlanmış. Bu yüzden haritanın tamamlanmasıyla ilgili yukarıda alıntılanan cümlesi, pek çok çağdaş mimarlık ve şehir tarihçisi tarafından Moltke’nin İstanbul için özel bir imar planı yaptığının kesin bir kanıtı olarak görülmektedir.

Moltke'nin İstanbul'dayken yazdığı ve halen Türkçeye tercüme edilmemiş diğer mektuplarını okumak yukarıda anılan cümleyi daha doğru bir biçimde yorumlamaya imkân sağlamaktadır.⁵⁸ Moltke'nin mektuplarının orijinal edisyonunun dördüncü cildinde yayımlanan bu mektuplardan biri Moltke'nin 'İstanbul'un planını bitirdim' derken aslında neyi kastetmiş olduğunu anlamaya yarayacak önemli bir ipucu sunar. 6 Şubat 1837'de yazdığı bu mektupta Moltke şöyle diyor:

İki haftalığına buraya, Pera'ya yerleştim, çünkü Sultan İstanbul'un bir planını çıkarmam konusunda buyruk verdi... Haritamı bitirmek için yalnızca bir haftaya daha ihtiyacım var... Bu bölgenin haritası bana şimdiden 100 taler'e mal oldu, fakat (harita) ilerde Türkiye'deki ikametimin 'en keyif verici' sonuçlarından biri olacak. Bu harita, şu anda, Karadeniz girişinden Marmara Denizi'ne doğru inen beş millik bir kısımla, her iki yakada da bir ila bir buçuk millik alanı içine alarak bütün Boğaziçi'yi kapsıyor. Harita elçilerin ikamet ettiği Büyükdere'yi; Medea'nın şifalı bitkiler topladığı Tarabya'yı; Argonotların gemiyle etrafında dolaştığı Cyanae'yi; Türk Sultanları tarafından inşa edilen Hisar'ı, surları Rum İmparatorlar tarafından yaptırılmış Konstantinopol'ü, eski Bizans'ın yerine oturan Saray'ı; Cenevizliler tarafından kurulan Pera ve Galata'yı; antik Khalkedon'u (Kadıköy); Hristiyan âlemini fethetmek için giden Yenicilerin toplanıp Sancak-ı Şerif'i aldıkları Davutpaşa'yı; Valens'in ve Süleyman'ın su kemerlerini; Balkanların sonunda, Bithynia Dağları'nın ilk kısımlarını kapsamakta...⁵⁹

Buna ek olarak Moltke, İstanbul haritasından diğer bazı mektuplarında da bahseder. 27 Eylül 1836 tarihli bir mektubunda şöyle yazar: "Şu anda aynı zamanda bana büyük bir zevk veren birtakım işlerle meşgulüm: Boğaz'ın her iki yakasındaki toprakların haritalandırılması."⁶⁰ 17 Mart 1837'de annesine yazdığı bir diğer mektupta şu cümleyi kurar: "Bir önceki mektubumda da bahsettiğim gibi, sanırım sonunda haritamı tamamen bitirdim."⁶¹ Benzer şekilde, otobiyografisinde de şöyle der Moltke:

O zamanlar Genelkurmay'da terfi almak şimdiki kadar çabuk gerçekleşmiyordu. Yedi yıl boyunca ikinci mevkide Yüzbaşılık yaptım. Bu dönemin 1836'dan 39'a kadarki kısmını Türkiye'de geçirdim. 'Türkiye'deki Durumlar ve Olaylar vs.' üzerine yazdığım mektuplar ve Çanakkale, İstanbul ve Boğazla ilgili haritam basıldı.⁶²

Yukarıda bahsi geçen birincil nitelikteki kaynakların analizi Moltke'nin 1839 İmar Yönetmeliği ile olan ilgisi hakkında zihinlerde soru işaretleri oluşturmaktadır. Moltke'nin bu yönetmeliği hazırladığına dair hiçbir kanıt yok. Moltke'nin mektupları dikkatli bir şekilde okunduğunda, 22 Şubat 1837 tarihli mektubunda geçen mezkûr cümlelerin İstanbul'un haritasından bahsettiği açıkça görülmektedir. Mektupların hiçbirisinde, Moltke'nin bir imar planı ya da projesiyle ilgili bir işe kalkıştığına dair bir ima bulunmamakta, dahası mektuplarında kendi hazırlamış olduğu İstanbul haritasından bahsederken 'plan' ve 'harita' sözcüklerini birbirinin yerine kullandığını göstermektedir. Ayrıca, Moltke'nin haritasının Harbiye tarafından 1849'da Türkçe tercümesinin basılması dışında bu çalışmanın Osmanlı idaresi tarafından kentsel planlama ve imar işlerinde kullanıldığına dair bir delil de bulunamamıştır. Ve her ne kadar 1839 Yönetmeliği planlama konusundaki genel yaklaşımı etkilemiş olsa da bu planın Osmanlı idaresi tarafından hayata geçirildiğine dair de bir kanıt da mevcut değildir.

30 Haziran 1839'da II. Mahmud vefat eder ve oğlu Abdülmeccid tahta geçer. Kısa bir süre sonra, 1839'un Kasımı'nda, Tanzimat Fermanı ilan edilir. İstanbul sokaklarının ızgara planı şeklinde yeniden düzenlenmesi ilk olarak 1839'daki imar yönetmeliğinin ortaya çıkışından on yedi yıl sonra, 1856'da uygulanmaya başlanır. İstanbul'daki sokaklarının genişletilmesi de ilk olarak 1866'da başlar.⁶³

1839 Yönetmeliği'nin müellifinin kim olduğu tam olarak bilinmemese de, bu yönetmeliğin kenti Batı'nın planlama ilkelerine göre yeniden düzenlemeye çalışan ilk ciddi atılım olduğu şüphesizdir. Yaya kaldırımları, halka açık alanlar ve düzenli sokaklar İstanbul'un İslami geçmişinde görülmeyen yeniliklerdi. Her ne kadar açıkça belirtilmemiş olsa da on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında, kent planlamasıyla ilgili gerçekleşen değişikliklerin 1839 Yönetmeliği ile olan ilişkisi olduğu açıktır. Esasen yirminci yüzyılda İstanbul'un modernleşmesiyle ilgili temel planlama kaidelerinin hepsi, özellikle de sokakların düzenlenmesi ve muteber bir yol ağının tesis edilmesi, 1839 Yönetmeliği ile benzerlikler gösterir. Bu yönetmeliğin bir diğer önemli özelliği de, büyük camilerin ve geniş kamu binalarının çevresindeki alanların kendilerini saran 'çirkin' gecekondu yığınla-

ından kurtarıp yeniden düzenlenmesi için getirilmiş olan önerilerdi. Bu, hem Osmanlı hem de müteakip Cumhuriyet dönemlerinde kent için hazırlanan planların ortak özelliği idi.

İstanbul'a yönelik ilk ciddi planlama mevzuatı 1839 Yönetmeliği'nden dokuz yıl sonra geldi. Osmanlılar, on sekizinci yüzyılın sonlarından beri çeşitli imar yönetmelikleri çıkarmış olsa da, 1848'deki *Ebniye Nizamnamesi* kentteki inşaat faaliyetlerini düzenlemek için hazırlanmış ilk ayrıntılı belgeydi. Bu nizamname 1849'da kısaca gözden geçirildi ve hemen hepsi kentin en acil sorunu olan yangın tehlikesiyle ilişkili toplam 33 maddeyle yeniden yayımlandı. 1849 mevzuatına göre, yeni yapılan sokaklar 6,10 ya da 12 arşından (4.5,7.5 ya da 9 metreden) dar olmayacaktı ve çıkmaz sokaklar ortadan kaldırılacaktı. Yeni yapıların tümü ahşap yerine kâgir olarak yapılacak, kamu binaları dışındaki ahşap binaların yüksekliği 14 arşını (10.5 metre), kâgir binaların yüksekliği de 20 arşını (15 metre) geçmeyecekti. Meydanların ve cami avlularının etrafına yeni binalar inşa edilmesine izin verilmeyecekti. Ancak bu mevzuatı daha da ilginç kılan Osmanlı tarihinde 'kamu çıkarı' ve kamu çıkarı için 'arazi istimlâkı' kavramlarının planlama jargonuna ilk kez ve açıkça girmiş olmasıdır. 1849'un inşaat mevzuatını, sonraki yıllarda çıkarılan pek çok imar ve yapı kontrol yönetmeliği takip etti. 1863 tarihli *Turuk ve Ebniye Nizamnamesi* minimum yol genişliklerini belirliyordu ve yine aynı tarihli *Rıhtımlar Nizamnamesi*, değişen ticari ve taşımacılık faaliyetlerini karşılayabilmesi için rıhtımların yeniden düzenlenmesi koşulunu getiriyordu. Bütün bu çalışmaların sonucunda 1882 yılında *Ebniye Kanunu* yürürlüğe girmiş oldu.

Değişen Kent Morfolojisi

Şehir planlama mevzuatında yaşanan değişikliklerle birlikte on dokuzuncu yüzyılın ilk yarısında İstanbul, çeşitli kültürel, toplumsal ve teknolojik girişimlere de sahne oldu. Bunlardan ilki, 1831 yılında resmi gazete olarak çıkan ve hem Türkçe hem Fransızca basılan ilk Osmanlı gazetesi *Takvim-i Vekayi*'nin kuruluşuydu.⁶⁴ Okuma yazma oranı çok düşük olsa da kahveler, halkın gazetelere ulaşmasına ve güncel siyasetle tanışmasına imkân sağlamaktaydı. 1828 ve

1831'de nüfus sayımı yapıldı ve bu sayımlarda İmparatorluk sınırları içerisindeki erkek nüfusunun 3.5 milyona yaklaştığı saptandı.⁶⁵ II. Mahmud'un büyük önem verdiği bir diğer toplumsal mesele de eğitimdi, 1827'de Galatasaray'da Fransızca bir müfredatla askeri tıbbiye okulu açıldı. Askeri Müzik Okulu da 1831 yılında ünlü İtalyan besteci Domenico Gaetano Maria Donizetti'nin kardeşi Giuseppe Donizetti tarafından kuruldu. 1828 yılında İstanbul'a gelen Giuseppe Donizetti ilk Osmanlı askeri marşı *Mahmudiye*'yi besteledi, bu marş aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk milli marşıdır.⁶⁶ Bu yenilikleri 1834'te Maçka'da bir askeri akademinin açılması izledi. Kültürel sahadaki en önemli gelişmelerden biri ise 1833'de Tercüme Odası'nın kurulmasıydı. Tercüme Odası, Avrupa ülkeleriyle artan diplomatik ve ticari ilişkiye hizmet etme gibi asli bürokratik görevinin ötesine geçti ve genç Osmanlı bürokratlarını Batı medeniyetiyle tanıştıran bir okul işlevi gördü.⁶⁷

Orduda, bürokraside ve eğitimde yapılan bu reformlar başkentin büyüme grafiğinde bir hayli etkili oldu. On sekizinci yüzyılın sonlarından itibaren inşa edilen yeni askeri kışlaların ve okulların neredeyse hepsi kent surlarının dışında, özellikle de Beyoğlu yakasında toplanmıştı. Bu binalar, Beyoğlu bölgesinin önemini artırdı. Bu eğilim 1830'dan sonra Osmanlı sultanlarının Topkapı Sarayı'ndan Boğaz kıyılarındaki Batı tarzı saraylara taşınmasıyla hızlandı. Aslında Osmanlı sultanları on altıncı yüzyıldan beri Boğaz kıyılarında kasırlar ve yalılar inşa ettirip yazları buralarda vakit geçirmekteydiler. Ancak Tanzimat dönemiyle birlikte Boğaz'daki saraylar, hanedan ailesi tarafından kalıcı ikametgâh olarak tercih edilmeye başlandı. Bu durum büyük oranda Yeniçeri isyanlarına ve III. Selim'in Topkapı Sarayı'nın surları içerisinde katledilmesi-ne şahit olan II. Mahmud'un çocukluğundan ve gençliğinden kalan psikolojik hasarın bir sonucuydu. II. Mahmud Topkapı Sarayı dışındaki ikametgâhlarda gittikçe daha çok vakit geçirmeye başlamıştı, 1834'te de Çırağan Sarayı'nın yapılması için buyruk verdi. Ebniye-i Hassa Müdürü Abdülhalim Bey tarafından tasarlanan Eski Çırağan Sarayı 1839'da, II. Mahmud'un ölümünden kısa bir süre sonra tamamlandı. Yeni saraylar ve kasırlar mimari üslup açısından eski saraydan çok farklıydı. Osmanlı sultanlarını İmparatorluğun al-

tın çağlarında ağırlamış olsa da, Topkapı Sarayı nihayetinde küçük pavyonlardan ve binalardan müteşekkil mütevazı bir saraydı. Fakat Tanzimat döneminin yeni sarayları, Topkapı Sarayı'nın tersine, gerek görkemli iç kompozisyonları ve gerekse dış cepheleriyle Avrupa'daki en son mimari modaları takip etmekteydiler. Mimari ifade-deki bu çarpıcı değişim siyasi ve kültürel alanda Avrupalı değerleri yansıtan reformların kaçınılmaz bir sonucuydu.

Mimari zevklerdeki dikkat çekici değişim yalnızca saraylarla ve hanedan ailesinin ikamet ettiği mekânlarla sınırlı değildi. Mimarlık mesleğini tekeli altına almaya başlayan Avrupalı ve gayrimüslim Osmanlı mimarları tarafından tasarlanan askeri binalar ve hükümet binalarının yanı sıra özel konutlar da yeni oluşan burjuva sınıfının değişen konumunu yansıtıyordu. Gösterişli duruşları ve devasa cüsseleri sayesinde askeri binalarla hükümet binaları kentin silüetine hâkim olmaya ve on beşinci yüzyılın ortalarından itibaren inşa edilmiş abidevi camilerin hâkimiyetinde olan kentte yeni ve farklı bir topografi oluşturmaya başlamıştı. Aya Sofya'nın yanı başında inşa edilmiş olan *Darülfünun* bu duruma sur içinden önemli bir örnektir. İstanbul'daki pek çok binanın tasarımını yapan ve Aya Sofya'yı restore eden İsviçreli mimar Gaspard Trajano Fossati tarafından tasarlanan Darülfünun, İstanbul'un kentsel karakteri üzerindeki görsel etkisi büyük olan üç katlı Neo-Rönesans bir binaydı.

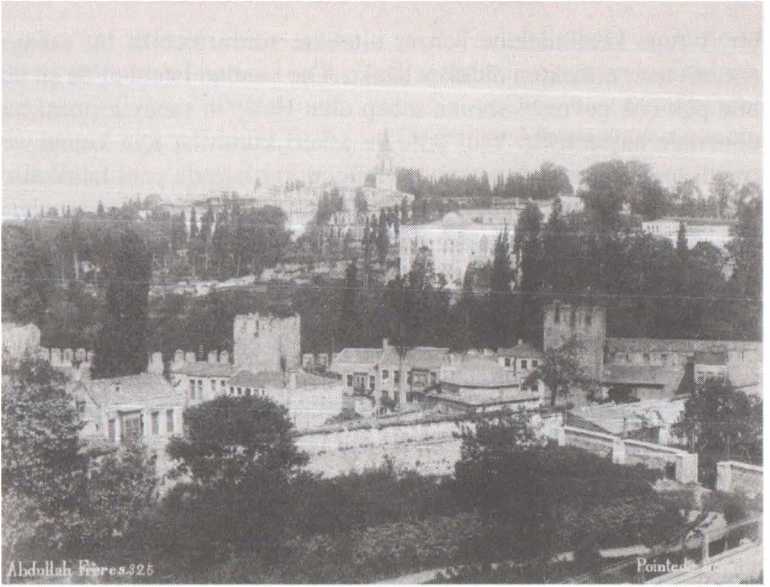
Bu dönemde inşa edilen pek çok askeri binanın arasında en önemli yere sahip olan ise Üsküdar'daki Selimiye Kışlasıydı. III. Selim döneminde ahşap olarak yapılan bu bina on dokuzuncu yüzyılın ilk yıllarındaki Yeniçeri ayaklanması esnasında çıkan yangından ötürü yıkıldı. 1829'da II. Mahmud'un yeni ordusuna hizmet vermek için kâğıt malzeme kullanılarak yeniden yapıldı. Dörtgen biçiminde inşa edilen Selimiye Kışlası devasa boyutlarıyla (268 metreye 200 metre) Anadolu Yakası'nın simgelerinden biri haline geldi.⁶⁸

Eski sur içi İstanbul'u yavaş yavaş ve münferit bir biçimde yeni binaların ortaya çıkışına sahne olurken, kentin morfolojisindeki en kökten dönüşüm Haliç'in karşı yakasında yaşanmaktaydı. 1831'deki büyük yangından sonra, Galata'nın kuzeyi yeni elçiliklerin, ticari binaların, otellerin ve eğlence yerlerinin açılmasıyla tam tekmil bir dönüşüm geçirdi. Grande Rue de Pera boyunca Batı tarzı

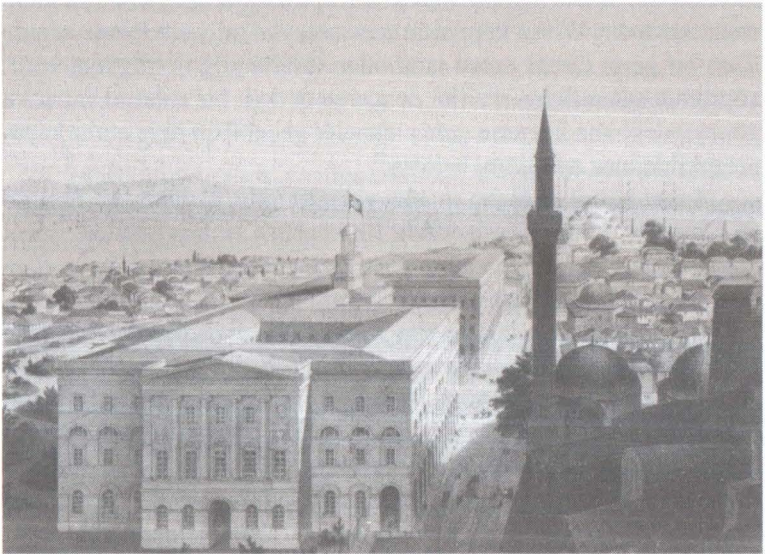
dükkânlar, kafeler ve pastaneler açılmış ve 1831'de yine bu bölgede bir tiyatro sahnesi kurulmuştu. Paşa unvanı verilen Donizetti, bu sahnede sergilenmesi için yıllık opera programı yapmıştı.⁶⁹ 1838 ile 1847 arasında Pera'da arsa değerleri yüzde 75 oranında yükselirken, geleneksel Kapalı Çarşı bölgesinde kiralara yüzde 90 oranında düşmesi Beyoğlu'ndaki çarpıcı dönüşümün canlı bir göstergesidir. Bu yıllarda *Indicateour Constantinopolitan*'a kayıtlı olan 1.159 tacir ve bankerden yalnızca iki yüz yirmi ikisi sur içinde yer alıyordu.⁷⁰

Yine bu dönemde İstanbul'da çeşitli sanayi tesisleri kurulmaya başlandı. 1790'ların sonlarından itibaren kent surlarının dışında, batıda, Yeşilköy ve Bakırköy'de yeni barut fabrikaları işlemeye başlamıştı. 1804'te Boğaz'ın Asya yakasında küçük bir köy olan Beykoz'da yeni bir kâğıt fabrikası, 1827'de Eyüp'te yeni bir iplik fabrikası kuruldu. 1839'da, M.L Moine adlı Belçikalı borsacı buharla çalışan 30 beygir gücünde bir fabrika kurdu.⁷¹ *Billur Fabrika-i Humayunu* adlı cam fabrikası da 1846 yılında Beykoz'da açıldı ve bu küçük tesis 1866 ve 1899'da oldukça gelişti. Sonunda da cam ve porselen üretimi gerçekleştiren tam teşekküllü bir sanayi birimi haline geldi. Bu dönemde Yedikule- Zeytinburnu arasında kalan bölge de silah, deri, bakır, yün ve çelik imalatı yapan fabrikalarıyla önemli bir sanayi merkezine dönüşmüştü. Fakat en önemli sanayi tesisi, Eyüp'te açılan ve en son teknoloji ile çalışan *Feshane*'ydi. II. Mahmud'un yeni ordusu için uygun gördüğü yeni bir şapka türü olan fesin üretimi için kurulan Feshane ilk kez 1835'te sur içinde bulunan Küçükayasofya'da insan gücü ile işlemeye başladı. Artan fes talebi dolayısıyla 1839'da Eyüp'e taşındı ve 1846'da modernleştirilerek buhar makinesiyle çalışmaya başladı. Sonraki gelişmelerle birlikte 1855'te fabrika, yılda 70,000 metre kumaş üretecek kapasiteye ulaştı. 1866 yılında çıkan yangında yıkılmasının ardından, 1890'larda yeniden yapıldı, artık yıllık üretim kapasitesi 500,000 metreyi aşmıştı.

1842'de İzmit'te, 1845'te Hereke'de başka tekstil fabrikaları da açıldı. İstanbul'un içinde ve etrafında kurulan bu sanayi siteleri bir İngiliz seyyahın bölgenin yakında "Türk Manchester'ı, Leeds'i ya da Birmingham'ı" olacağı yönünde abartıya kaçan bir yorum yapmasına dahi sebep olmuştu.⁷² Gerçekte ise ne teknolojik imkânlar ne de mevcut bilimsel atmosfer bu bölgede, İngiltere'deki ya da başka



9. Topkapı Sarayı, 1890'lar



10. Fossati'nin Darülfünun binası, 1852

bir Avrupa kentindekine benzer nitelikte sürdürülebilir bir sanayi sistemi tesis etmekten oldukça uzaktı. Öte yandan İstanbul'da şu an bile pek çok çevresel soruna sebep olan Haliç'in sanayileşmesi bu dönemde başlamıştır. Yeni ordu ve askeri kurumlar için kumaş ve çeşitli mallar üretmek amacıyla Haliç'in kıyılarında yeni fabrikalar kuruldu. Bu kıyılar on beşinci yüzyıldan beri ambarları, tersaneleri ve cephaneliği barındırır da, modern anlamdaki sanayileşme sürecini başlatan olay Feshane'nin kurulmasıdır. Feshane'nin açılmasının ardından, on dokuzuncu yüzyılın sonlarında Haliç kıyıları fabrikalar, santraller, tersaneler ve mezbahalarla doldu.

On dokuzuncu yüzyılın ilk yarısında İstanbul'daki en büyük değişiklik ise Haliç üzerinde eski kenti Galata'ya bağlayan iki köprü yapılmasıydı. İlk köprü 1836'da, II. Mahmud döneminde Azapkapı ve Unkapanı arasında inşa edildi. Moltke mektubunda bu köprünün açılışını "İstanbul'daki en yeni gelişme" olarak tarif eder. Moltke'nin anlatımında, bu köprü deniz yatağınca taşınan 'bir yığın ağaç kazığı' üzerine inşa edilmişti; genişliği 23 metre, uzunluğu 582 metreydi.⁷³ İngiliz seyyah Charles White ise köprüyü su üstünde yüzen bir yapı olarak tasvir etmekte ve yapım tarihinin 1838 olduğunu söylemektedir. White köprünün tersanelerde çalışan Georgi adında Rum bir gemi direği ustası tarafından tasarlandığını bilgisini verir, köprünün şematik bir kesitini de içeren detaylı bir anlatım yapar ve güneyindeki ana kemerin geniş tekneler geçebilsin diye açılır kapanır şekilde inşa edildiğini belirtir.⁷⁴

İkinci köprü de Haliç'in ağzı yakınlarında, Karaköy ve Eminönü arasında, 1846'da inşa edildi. İlk köprüye benzer şekilde, ikinci köprü de deniz yatağına sıkı sıkıya bağlanmış yüzen dubalar üzerine yükseltilmişti. Haliç üzerinde yapılan bu iki köprünün inşası İstanbul için gerçek bir devrim niteliğindedir. Köprüler yalnızca şehrin iki önemli bölgesi arasında hızlı bir ulaşım sağlamakla kalmıyorlardı, aynı zamanda yüzyılın ikinci yarısından sonraki Osmanlı idaresinin, kenti modernleştirmek amacıyla yapacakları daha kararlı çalışmaların da habercisiydiler. Benzer şekilde, 1830'lar ve 40'larda hazırlanan planlamayla ilgili yönetmelikler de sonraki on yıllarda Osmanlı bürokratlarını kentin büyümesini düzenlemek ve denetlemek amacıyla daha cesur adımlar atarken ilham aldıkları belgeler niteliğindedir.

İKİNCİ BÖLÜM

KIRIM SAVAŞI VE BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ARASINDA İSTANBUL

Benim için ayrırtılan otele doğru ilerleyen hamalı takip ederken, bir labirenti andıran sokaklara ve dolambaçlı, bayağı, ürkiütücü kaldırımlarla, çukurlarla ve tuzaklarla, yürürken ayağınıza dolaşan cüzzamlı köpeklerle ve üstüne çöp bindirilmiş eşeklerle dolu dar sokaklara girdim. Konstantinopol'ün sunduğu baş döndürücü hülya içine girince hemencecik kaybolmuştu, o Cennet bir bataklığa, şiir nesire dönüşüyordu. Olanca hüznümle bu çirkin mezbelenin uzaktan bakınca nasıl da kışkırtıcı bir güzelliğe büründüğünü, nasıl da ince ve buğulu bir renk aldığını mırıldandım kendi kendime.

Theophile Gautier, 1852¹

1850'lerin ortaları, Avrupa etkisinin artması ve bir dizi modernleşme çabasıyla beraber Osmanlı İmparatorluğu tarihinde yeni bir dönemin başlangıcına işaret ediyordu. Bu dönem içerisinde siyasi, toplumsal ve kültürel alanlarda çok kısa bir süre içerisinde önemli değişimler yaşandı ve bu durum İstanbul'un kentsel morfolojisine önemli ölçüde etki etti. Bütün şehri kapsayan bir planlama yapılamamış olsa da, İstanbul'un bazı bölgeleri yerli ve yabancı uzmanlar tarafından uygulanan kısmi yenileme projelerine sahne oldu. Yine on dokuzuncu yüzyılın ilk yarısında hazırlanan yasal düzenlemeler ve yönetmelikler geliştirildi ve İstanbul'un farklı bölgelerinde uygulanmaya başlandı. Her zaman arzu edilen netice alınamamış olsa bile şehir hizmetleri de dâhil olmak üzere kent idaresi Avrupa tarzı belediyelere havale edildi. Aynı zamanda birtakım dikkate değer

altyapı projelerine de imza atıldı, ancak bu alandaki önerilerin hepsi uygulanamadı.

1853-56 yılları arasında yaşanan Kırım Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu Rusya'ya karşı Fransa ve İngiltere ile ittifak yapmıştı. Savaşın ardından, Osmanlı İmparatorluğu Avrupa'daki güç dengesini korumak amacıyla 1814-15'teki Viyana Kongresi'nde Büyük Britanya, Prusya, Avusturya ve Rusya tarafından kurulan 'Avrupa Uyumuna' da dâhil olmuştu. Ancak mali ve askeri yapısının zayıflığı nedeniyle Osmanlı İmparatorluğu, ittifaktaki diğer devletlerle eşit konuma gelemiyordu. Bu da Avrupalı güçlerin Osmanlı'nın iç politikasına müdahalesi için uygun ortamı sağlamaktaydı.² Osmanlı'nın on altıncı yüzyıldan beri uygulanan ve Avrupalı devletlere geniş imtiyazlar sağlayan kapitülasyonların kalkması yönündeki isteği, Osmanlı hukuk sisteminin 'çok değişik ve yabancı' olması bahanesiyle kabul görmemişti.³ Bütün bu siyasi koşullar, Osmanlıları modernleşme çabalarını arttırmaya zorladı. 1839'da ilan edilen ferman sonrası gerçekleştirilen reformlar, 18 Şubat 1856'da bir başka *Hatt-ı Hümayun*'un ilanı ile pekiştirildi. Esasen Kırım Savaşı esnasında Osmanlı'ya verdikleri desteğin karşılığı olarak İngiltere ve Fransa tarafından dikte edilen bu ferman 1839 reformlarını teyit eder nitelikteydi ve İmparatorluk tebaasının bütününe hukuk önünde, etnik köken ve din ayrımı gözetmeksizin, eşitlik vaat ediyordu.

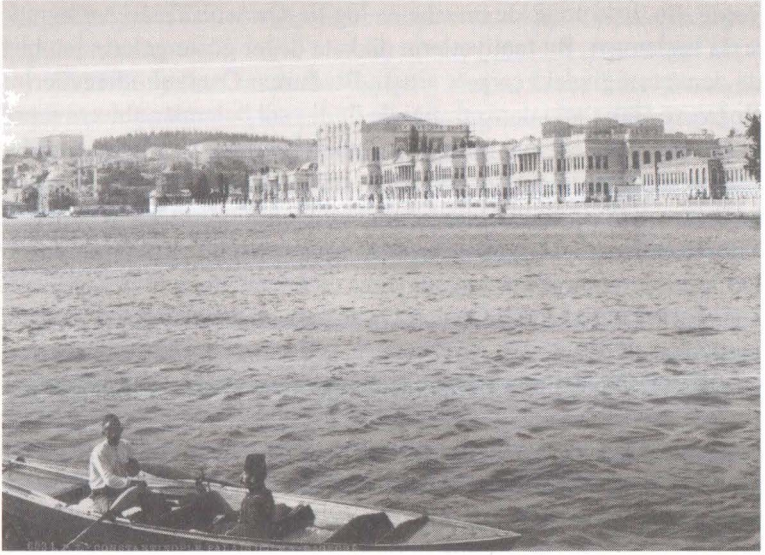
Kırım Savaşı'nın İstanbul üzerindeki ilk etkisi kent nüfusu ile İngiliz ve Fransız birlikleri arasında doğrudan irtibat kurulması fırsatının doğmasıydı. Her ne kadar Tanzimat Dönemi'nin başlangıcından beri Osmanlılar ve Avrupalılar arasındaki ilişki giderek artıyorduydu da, bu sadece yüksek rütbeli bürokratlara ve memurlara özgü bir durumdu. Kırım Savaşı sürecinde Avrupalı askerler 1854'te İstanbul'a gelişlerinin ardından, Rus ordusuyla savaşmak için Sivastopol'e ve diğer cephelere gönderilmeden önce kentin çeşitli yerlerinde kışlalar kurmuşlardı. Bu kışlalarla beraber Fatih ve Üsküdar'da İngiliz ve Fransızlara hizmet veren askeri hastanelerin tesisi, İstanbul halkına Avrupa kültürünü doğrudan tanımlarına imkân veren önemli bir fırsat sunmaktaydı.

Öte yandan hatırı sayılır miktarda artan ticari ilişkiler sonucu Avrupa-Osmanlı ittifakının ekonomik boyutu da gün geçtikte büyü-

yordu. Bu ilişki 1838’de imzalanan İngiliz-Osmanlı Ticari Antlaşmasıyla başlamıştı. Bu faaliyetlerin dikkate değer göstergelerinden biri de deniz trafiğindeki çarpıcı artışı. Bu durum Osmanlı idarecilerini Boğaz ve Haliç’teki deniz trafiği ile ilgili yeni önlemler almaya mecbur bırakıyordu.⁴ Kırım Savaşı esnasında İstanbul, tarihinde ilk defa, Edirne ile arasına çekilen bir hat vasıtasıyla Avrupa telgraf ağına bağlanmıştı. Yine bu yıllarda şehrin varlıklı kesiminin Anadolu yakasına ve Boğaz’a ulaşımını epeyce kolaylaştıran buharlı vapur seferleri hizmet vermeye başlamıştı. Daha da önemlisi, bu dönemde Topkapı Sarayı’nı terk eden Osmanlı hanedanı sürekli ikametini 1856’da Dolmabahçe’de yapılan Avrupa tarzı yeni saraya taşımıştı.

Kırım Savaşı’nın İstanbul’un sosyo-kültürel coğrafyası üzerindeki bir başka etkisi de, sur içiyle Galata-Pera bölgesi arasındaki ayrımı daha da keskinleştirmesiydi. Bu dönemde şehrin iki merkezi arasındaki tezat daha da görünür hale gelmişti. Bu durum Steven Rosenthal’ın anlatımında Pera için ‘patlama gösteren bir bölge’ olarak ifade edilir.⁵ Savaş zamanında yaşanan sıkıntılar Osmanlı’nın zayıf ekonomik yapısı ile birleşince Galatalı tacirlerle bankerler, ekonomik ve siyasi nüfuzlarını artırma fırsatını elde etmişlerdi. 1882’deki nüfus sayımına göre, yaklaşık 220 bin kişi, yani kent nüfusunun çeyreği, Galata’da yaşıyordu, bu da Galata’yı Fatih’ten sonra İstanbul’un en kalabalık ikinci bölgesi yapıyordu. Galata’nın nüfusu heterojendi, sakinlerinin neredeyse yarısı yabancı uyruklulardan, Avrupalılardan ve gayrimüslim Osmanlı tebaasından oluşuyordu. Bu kesimler, hem kapitülasyonlarla kazandıkları ayrıcalıklara sahiptiler, hem de kendi elçiliklerinin koruması altında olduklarından Avrupa elçilikleriyle ticari bağlantıları olan yerli Rumlar, Ermeniler ve Yahudiler de dâhil olmak üzere Osmanlı hukukundan muaftılar. Bu şartlar, Osmanlı toplumundaki gayri Müslim kesimlere hem ekonomik hem de siyasi güçlerini arttırmaları için eşsiz bir fırsat sunmaktaydı. 1838’de imzalanan antlaşmadan beri Avrupa’yla artan ticari faaliyetlerden zaten yararlanmakta olan tacirler ve bankerler artık Osmanlı hükümeti tarafından Avrupa’dan kredi koparmak üzere de görevlendiriliyorlardı.⁶

Galata tacirlerinin ve bankerlerinin elde ettiği varlık, İstanbul’un bu bölgesine ayrıcalıklı bir Avrupai hava katan ve Grande Rue de



11. Dolmabahçe Sarayı'nın görünüşü, 1890'lar

Pera boyunca sıralanan binalara yatırılmaktaydı. Bu caddede açılan yeni dükkânlar sergiledikleri ithal Avrupa mallarıyla yalnızca Avrupalıların ve Levantenlerin değil, Müslüman bürokratların ve üst düzey memurların da ilgisini cezp ediyordu. Dahası Pera yine bu dönemde ortaya çıkan ve Avrupa tarzı oteller, restoranlar, kafeler, İtalyan sirki ve Fransız operası gibi örnekleriyle belirginleşen Batı tarzı eğlence kavramının da merkezi haline gelmişti.⁷

Tüm bu gelişmelere rağmen, İstanbul'un kentsel kalitesi şehrin bu en Avrupai bölgesinde bile tatmin edici olmaktan uzaktı. Örneğin, Pera'nın dar sokakları, kentin pek çok yerinde olduğu gibi bakımsızdı ve gerekli altyapıdan yoksundu. Bu gibi fiziksel eksikliklerin yanı sıra şehirde gittikçe büyüyen toplumsal sorunlar da yaşanmaktaydı. Artan ticaret ve savaş zamanı oluşan kara borsa yüzünden kente üçkâğıtçı servet avcıları ve suçlular üşüşüyordu. Bütün bu koşullar İstanbul için modern ve etkili çalışan bir belediye idaresinin gerekliliğini daha da açık hale getirmişti. Bu durum şehirdeki İngiliz ve Fransız birliklerini söz konusu açıkları kapatmak için önlemler al-

maya zorlamaktaydı. İngilizler ve Fransızlar kendi polis ve itfaiye ekiplerini oluşturmanın yanı sıra, kolera, veba ve diğerk hastalıklarla mücadele etmek için kendi sağık hizmetlerini de tedarik etmeye başlamışlardı.⁸ İstanbul'da yaşayan Avrupalıların daha iyi bir çevre talebi yeni Osmanlı bürokratlarını kendi hükümetlerinin İstanbul'un idaresi konusunu köklü bir şekilde ele almak ve yeniden değerlendirmek üzere adımlar atılması konusunda zorlamaya teşvik ediyordu.⁹

Belediye Reformu

Yukarıda açıklanan bütün bu siyasi ve toplumsal koşullar İstanbul'un idari tarihinde bir dönüm noktası niteliğinde olan ve Fransız *prefecture de la ville* modelinde bir *Şehremanetinin* (Belediye) 1855 yılında kurulmasını sağladı. Şehremaneti'nin bünyesinde Sultan tarafından tayin edilmiş *Şehreminliği* (Belediye Başkanı) makamı, iki yardımcının yanı sıra toplumun farklı kesimlerinden ve loncalardan sečilmiř toplam on iki temsilciden oluşan bir şehir meclisinden oluşuyordu. Şehremaneti'nin görevleri vergileri düzenlemek ve toplamak, yol yapmak ve bozulan yolları onarmak, kentin temizliğini ve genel ıslahını sağlamaktı. Şehremaneti'ne havale edilen işler Yeniçeri Ocağı'nın lağvedilmesinden hemen sonra II.Mahmud tarafından kurulan *Meclis-i Vala-i Ahkâm-i Adliye* tarafından denetlenecekti.¹⁰

Yeni oluşturulan idari yapıya rağmen bu değişiklikler pek de olumlu sonuçlar doğurmadı. Yeni belediye yalnızca çarşıların denetimi ya da loncaların idaresi gibi önceleri kadı tarafından yürütölen işleri icra edebiliyordu. Teknik uzmanlık ve tecrübe eksikliği mali sorunlarla da birleşince, Şehremanetinin kendisine havale edilen acil ve önemli işleri yerine getirmesine fırsat tanımıyordu, dolayısıyla oldukça kaotik bir durum oluşmuştu. Şehremaneti'nin gücü ve sorumluluğu hayli sınırlıydı ve tüm kararların en son *Meclis-i Vala*'nın onayından geçmesi gerekiyordu. Dahası çalışanlarının maaşlarını ödeyecek gelir kaynağına sahip olmayan belediye, mali açıdan merkezi idarenin yardımına muhtaçtı. Bu durum, birkaç ay içinde ilk belediye başkanı Salih Paşa'nın görevden alınmasıyla sonuçlandı, meclis üyelerinin tayini ve kent meclisinin kuruluşu da ertelendi.¹¹

Batı tarzı bir belediye sistemi oluşturma yolundaki bu ilk çabanın başarısızlığı 1856'da *İntizam-ı Şehir Komisyonu* adlı bir danışma meclisinin kurulmasına neden oldu. Bu girişim, Viyana'daki Osmanlı Elçiliği'nde genç bir diplomat olarak çalışan ve daha sonra Osmanlı idaresinin resmi mütercimi ve Dışişleri Bakanlığı'nın müsteşarı olan Emin Muhlis Efendi'ye aitti.¹² Temel amaç, Avrupa'daki belediyeleri gözlemleme şansı bulmuş Osmanlıların ve kentin yerleşik Avrupalı sakinlerinin bilgi ve tecrübelerinden yararlanmaktır.¹³ Şehremaneti'ne benzer şekilde bu komisyon da altyapı düzenini, çarşıların hijyen durumunu, sokakların temizliğini ve ışıklandırılmasını, sokak dokusunun ıslahını sağlamak üzere kent yönetimine ilişkin kuralları koymayı hedeflemekteydi.¹⁴

İntizam-ı Şehir Komisyonu'nun başkanı aynı zamanda Şehremini olan Hacı Hüssam Efendi'di. Komisyonun diğer üyeleri ise çoğunlukla Avrupa dillerini iyi bilen gayrimüslim Osmanlı vatandaşları ve Kırım Savaşı esnasında kente yerleşmiş ve sermaye biriktirmiş Avrupalılardı: Fransız Devrimi'nden sonra İstanbul'a göçmüş ve buraya yerleşmiş oldukça zengin bir Fransız aileye mensup Antoine Alleon, Avusturya koruması altındaki Yahudi bankacı ve emlak spekülörü Avram Kamondo, Ermeni bankacı Ohannes Miğerdiç, İngiliz koruması altında bulunan Rum tacir David Revelaki, Avusturyalı askeri danışman Ferhad Paşa (General Stein), hükümetin tercüme bürosu üyelerinden Franko Efendi, Sultan Abdülmecid'in baştabibi Mehmed Salih Efendi, Refik Mustafa ve Yusuf Efendi'di.¹⁵

İntizam-ı Şehir Komisyonu, bir danışma organı olarak, kentin altyapısını iyileştirmek amacıyla ancak bazı çalışmaları gerçekleştirebildi. Hayata geçirilebilen sınırlı sayıdaki işler; çöp toplama işinin ve sokaklardaki mal satışının belli bir düzene oturtulması, yolların Avrupa'daki gibi taşlarla kaplanmasının deneme amaçlı bazı bölgelerde uygulamaya konulması ve Grande Rue de Pera'nın bazı yerlerine aydınlatma amaçlı gaz lambaları konulmasından ibaretti. Yol yapımı için bazı Fransız mühendisler istihdam edildi, işçilik ve malzeme de İmparatorluk cephaneliğinden sağlandı. Sokak lambaları için gerekli olan gaz da Feriköy'de normalde Dolmabahçe Sarayı'na hizmet etmek için kurulmuş bir santralden tedarik edildi. 1857'ye gelindiğinde komisyon uygulamada bu kadar az şey başarabilmiş

olmasından ötürü büyük hayal kırıklığına uğramıştı ve sonunda Ticaret Bakanlığı'na sokak temizliği ve ışıklandırılması, kanalizasyon sistemi, çöp toplama, belediye programı ve muteber bir idari yapı için mali destek verme gibi konularda neredeyse ultimatom sayılabilecek bir bildiriyle çeşitli önerilerde bulundu.¹⁶

İntizam-ı Şehir Komisyonu'nun teklifleri hükümet tarafından kabul edildi ve 1858'de İstanbul 14 belediye bölgesine ayrıldı.¹⁷ Rosenthal'ın da belirttiği gibi komisyon teklifini mümkün olan en uygun zamanda yapmıştı. Osmanlı İmparatorluğu Avrupa Uyumuna'nun bir üyesi olarak belediye idaresi de dâhil olmak üzere Avrupa tarzı idari sistemleri uygulayabileceğini göstermek istiyordu.¹⁸ Fakat mali güçlükler ve deneyim yoksunluğu, planlanan işlerin bütün şehirde aynı anda yapılmayacağı anlamına geliyordu. Neticede bir model olması niyetiyle belediye idaresi yalnızca Galata, Pera, Taksim, Kurtuluş, Pangaltı, Kasımpaşa ve Tophane'yi içine alan Altıncı Daire'de kuruldu. Şehrin Avrupalı sakinlerinin, bankerlerin, tacirlerin ve elbette Avrupa elçiliklerinin bulunduğu bölge burası olduğu için, gereken çalışmaların masraflarını karşılayabilmek adına vergi ve diğer harçları toplamak mümkündü.¹⁹ Diğer on üç bölge Şehremaneti'nin denetimi altındayken, Altıncı Daire'nin doğrudan Sadrazam'a bağlı olması onun ayrıcalıklı konumunu işaret etmekteydi.

Başkanlığını bir müdürün yaptığı Altıncı Daire Belediyesi hükümet tarafından tayin edilmiş yedi üyenin bir araya geldiği bir meclise sahipti. Meclis üyesi olmanın şartları; bölge sınırları içerisinde bir mülk sahibi olmak ve on yıldan fazladır İstanbul'da yaşıyor olmaktı. Bu üyeler, daha önceki İntizam-ı Şehir Komisyonu'nun da üyeleri olan Antoine Alleon ve Avram Kamondo, İtalyan Septime Franchini ve İstanbul'daki İngiliz tacirleri topluluğunun bir üyesi olan Charles Hanson'dı. Dışişleri Bakanlığı protokolünün başındaki isim Kâmil Bey, Altıncı Daire'in ilk müdürüydü. Kâmil Bey, Dışişleri'ndeki görevi boyunca pek çok Avrupa kentini gezmiş ve 1855'de Paris Ünlü Sergisinde Osmanlı pavyonunu organize eden komisyonun başkanlığını yapmıştı. Önceki idari pozisyonları ve bu tecrübesi ile Fransız *Legion d'honneur* ödülüne layık görülen Kâmil Bey, yeni kurulan belediyedeki görev için de ideal bir

isimdi. Meclisin diğer üyeleri iki yerli Rum, bir Osmanlı Ermenisi, iki Müslüman ve 1840'ların ortalarında İstanbul'da ilk operayı kuran ve Fransız koruması altında bulunan bir Osmanlı vatandaşı olan Theodore Naum'du. Bu kişilere ilaveten hükümet tarafından şehir hizmetlerine destek vermeleri için dört yabancı danışman da seçilecekti.²⁰

Yeni belediyenin sorumluluk alanı oldukça genişti; yol yapımı, su tedariki, kanalizasyon, sokak temizliği ve çarşıların düzenlenmesi gibi bütün şehir hizmetleri belediyenin sorumluluğundaydı.²¹ Altıncı Daire'ye, daha önce görülmemiş bir şekilde, yasama yetkisi de verilmişti. Altıncı Daire kendi bütçesini oluşturma, kadrosunu tayin etme, emlak vergisini toplama, hatta işlerini yürütmek için gereken kredileri alabileceği sözleşmeleri imzalama yetkisine de sahipti. Yeni belediye 1868'de kentin tamamı için getirilen yeni idari sistemle ayrıcalıklı konumunu yitirene kadar, sokakları genişletme, ışıklıdırma, yolları ıslah etme, çöp toplama, su ve kanalizasyon sistemlerinin kurulması gibi kayda değer işlere imza atmıştı.

Altıncı Daire, belediye sınırları içerisindeki yaklaşık 12.000 binaya hizmet vermek için bir kadastro müdürü ve iki memur, bir mühendis ve bir mimardan oluşan bir teknik büroya sahipti.²² 1858 ile 1860 yılları arasında, G. Coficci tarafından, G. d'Ostaya adlı başmühendisin denetiminde bölgenin 1'e 2000 ölçekli detaylı bir kadastro haritası çıkarıldı. Vergileri toplamak amacıyla çıkarılan bu harita İstanbul için bu türde yapılmış ilk çalışmadır.²³ Daha sonra sokakların düzeltilmesi ve genişletilmesi çalışmalarına başlandı. Galata Köprüsünün kuzeyinde kalan ve Galata'nın en yoğun bölgesi olan Karaköy'de yıkım işlemlerine başlandı, böylece belediye için yerel bankerler tarafından finanse edilecek bir ticaret binası inşa edilebilecekti. Bir başka önemli projeyle de Karaköy, yeni yapılan bir sokakla Grande Rue de Pera'nın batı ucuna bağlandı. Pek çoğu tam anlamıyla uygulanamamış olsa da, sokakları temizleme, ışıklıdırma, kanalizasyon ve gaz sistemlerini kurma, işletmeleri ve dükkân sahiplerini teftiş etme, hizmetleri denetleme gibi kamu hizmetlerini sağlamayı amaçlayan yeni yönetmelikler oluşturuldu.²⁴

Bütün bu başarılarına rağmen, belediye hem mali hem idari anlamda çetin sorunlarla karşılaşmaktaydı. Toplanan vergi geliri düz-

gün bir mali yapı oluşturmak için gereken miktarın epey altındaydı. Bu durumun sebeplerinden biri de Avrupa elçiliklerinin koruması altında bulunan ve o bölgede yaşayan Batılıların ve gayrimüslimlerin vergi ödemeyi reddetmesiydi. Yaşanan mali güçlükler kötü yönetim ve yolsuzlukla birleşince, Osmanlı hükümeti 1862'de duruma müdahale etti ve 1863'te Dışişleri Bakanlığı'nın eski müsteşarı Server Efendi'yi Altıncı Daire'nin yeni müdürü olarak tayin etti. Belediye meclisinin çoğunluğu hala gayrimüslimlerden ve yabancılardan oluşuyordu, fakat Altıncı Daire'nin çalışmalarını artık daha sıkı denetleyen hükümet, meclise dört Müslüman Türk tayin etti. Server Efendi'nin müdür olarak atanması beraberinde hükümetin belediyeye tam desteğini de getirdi, hizmet alanı genişletildi. Örneğin, yoksullara sağlık hizmeti sağlamak ve bölgenin çocuklarına bedava aşı yaptırmak amacıyla bir belediye doktoru tayin edildi. Ayrıca yaşanan karışıklıklar sonucu bir süreliğine aksayan çöp toplama ve sokak temizleme gibi rutin görevler de devam ettirildi.²⁵

Ancak Altıncı Daire Belediyesinin gerçekleştirdiği en önemli iş, Kasım 1864'te Marie de Launay adlı danışmanın gözetiminde eski Ceneviz surlarının yıkılması oldu.²⁶ 1857'de Viyana surlarının yıkılışına benzer şekilde buradaki amaç da sur içini bölgenin büyüyen dış kısımlarına bağlamaktı.²⁷ Altıncı Daire tarafından yürütülen diğer önemli işler; Taksim ve Pangaltı arasında yeni bir ağaçlı yol yapılması, Taksim'deki kabristanların Şişli'ye taşınması, bu mezarlıkların yerine Beaux-Arts tarzı parkların yapılması ve Tepebaşı'nda yeni bir park planlaması olarak sıralanabilir.²⁸ 1870'lerin başında, Şişhane'de Altıncı Daire tarafından kullanılmak üzere yeni bir 'Belediye Sarayı' inşasına başlandı. Bu çalışma Altıncı Daire'nin ayrıcalıklı konumunu kaybetmeden önce yaptığı son büyük iş oldu.²⁹

Bunca çalışmaya karşın, Pera hâlâ Avrupa ölçülerinde modern bir kent olmanın çok uzağındaydı. Belediyenin sarf ettiği tüm çabalara rağmen, bölgedeki pek çok sokak hâlâ basit bir altyapıdan yoksundu. Altıncı Daire Belediyesinin kurulmasından on yedi yıl sonra, 1875'te, bir İngiliz muhabirin kaydına göre, Grande Rue de Pera hâlâ dar bir sokak görünümündeydi ve ona açılan sokaklara da 'geçit' demek bile haddinden fazla bir değer yüklemek olurdu. Sokakların birçoğu Orta Çağ'da döşendiği izlenimini veren 'kocaman, eğri büğ-



12. Altıncı Daire Belediye Sarayı, 1890'lar

rü, sivri uçlu taşlarla' kaplıydı. 'Derin, kara ve kaygan' bir çamurla kaplanan sokaklarda hiçbir 'su gideri veya mazgal' bulunmuyordu.³⁰

Aslında 1870'de, Pera'da çıkan Büyük Yangın, bölgenin kirli görüntüsünü değiştirmek için iyi bir fırsat yaratmıştı. 5 Haziran gecesi başlayan yangında Grande Rue de Pera'nın hemen hemen tamamı, altmış üç sokak ve yüz üç mahallede toplam 3500 bina tamamen kül oldu. 19 Eylül'de hükümet tarafından yanan bölgelerin yeniden tasarımı kapsayan bir imar planı açıklandı. Yeni plan, yirmi metreye varan genişlikte sokaklarla sahip düzenli bir sokak dokusu öngörüyordu. Ayrıca, Taksim ve Tepebaşı arasında, Grande Rue de Pera'ya paralel otuz metre genişliğinde büyük bir cadde yapılması da önerildi. Fakat bu plan yeni sokakların kullanıma açılmasıyla zarara uğrayacak olan mülk sahipleri ve bölge sakinlerinin sert muhalefetiyle karşılaştı. Uzun tartışmaların sonunda, plan hükümet tarafından geri çekildi ve yanan bölgelerin onarımının yangın öncesi mevcut duruma göre yapılacağı duyuruldu.³¹ Pera yangınının ardın-

dan yeni imar planını uygulamada başarısız olan hükümetin sonuç alabildiği belki de en pratik iş, Macaristan'dan getirtilen iki uzman tarafından modern bir itfaiye biriminin kurulmasıydı.³²

Altıncı Daire'de uygulanan belediye modeli ideal olmasa da, Galata'da elde edilen başarılı sonuçlar, Osmanlı hükümetini 1864'te bu modeli Boğaz'ın Avrupa yakasının yukarılarında konumlanan Tarabya'da ve Adalar da uygulamaya teşvik etti. Galata gibi bu bölgelerde de çoğunlukla gayrimüslimler, yabancılar ve Türk halkından varlıklı insanlar ikamet ediyordu.³³ Sonunda, 1868'de, hükümet bu deneysel belediye idaresini bütün kente yaymaya karar verdi. 1856'daki ilk belediye modeline benzer şekilde, İstanbul yine 14 belediye bölgesine ayrıldı. Altıncı Daire ayrıcalıklı konumunu büyük ölçüde kaybetti ve Şehremaneti'ne bağlandı. Her bölgede sekiz ila on üyeden oluşan bir meclis bulunacaktı ve belediye başkanı üyeler tarafından seçimle belirlenecekti. Ayrıca, Şehremaneti için 56 üyeden oluşan genel bir belediye meclisi kurulacaktı, bu meclis her bölgenin belediye meclisinden gelen temsilcilerden oluşacaktı. Altıncı Daire'ye kayda değer katkılar yapmış olan Server Efendi, yeni Şehremini olarak tayin edildi. Hükümetin tüm şevki ve iyimserliğine karşın, zor mali şartlar ve fiziksel koşullar yeni belediye projesinin başarılı bir şekilde uygulanmasını engelledi. İlk olarak belediye, hedeflerini gerçekleştirmek için gereken emlak vergisini toplayamadı. Galata dışında hiçbir bölgenin, o bölgeden gelecek vergi gelirinin hesaplanmasını sağlayacak bir kadastro haritası yoktu. Ayrıca yaşanan yangınlar büyük çapta ev ve bina kaybıyla sonuçlanıyordu ve bu durum vergi toplamayı daha da zorlaştırmaktaydı. O sırada dehşetli bir ekonomik krizle boğuşan hükümetten mali destek gelmesi de söz konusu değildi. Bu kötü koşullar altında, 14 belediye meclisinden bazıları kurulamadı ve genel belediye meclisi hiçbir zaman bir araya gelmedi. Neticede, yeni belediye modeli Altıncı Daire dışında kalan hiçbir bölge için kayda değer bir sonuç doğurmadı.³⁴

İstanbul'daki Sokak Düzenlemeleri

Hükümet belediyeciliği Galata'nın dışındaki yerlere yaymada başarısız olurken, Tarihi Yarımada, 1850'lerin ortalarında ilk defa

sokak düzenlemelerine sahne oldu. 1854 ve 56 yılları arasında İzmir'in kadastro planını hazırlayan İtalyan mühendis Luigi Storari daha önce yanmış bölgelerin yeni haritalarını çıkarmakla görevlendirildi. Storari 1856'dan 1863'e kadar İstanbul'da çalıştı ve kentin farklı yerlerinde çeşitli sokak düzenleme çalışmaları yürüttü.³⁵ 1862'de Fransız girişimci Antoine Figuière İstanbul'un bazı ana sokaklarına Avrupa tarzı döşemeler yapmak için Bayındırlık Bakanlığı tarafından işe alındı. Figuière'nin taş kaplamayla döşediği ana geçiş yolları; Babıâli ve Eminönü Yeni Cami arasındaki Bahçekapı, Topthane'deki bazı sokaklar ile Anadolu yakasında Üsküdar ve Büyük Çamlıca arasındaki bir caddeydi.³⁶ Fakat Tarihi Yarımada, sokak düzenleme projelerine yönelik eşgüdümlü bir yaklaşım geliştirilmesini 1866 Mayıs'ına, *Islahat-ı Turuk Komisyonu*'nun kuruluşuna kadar beklemek zorunda kaldı.

Bu girişim tarih boyunca İstanbul'un başına bela olan büyük ve tahripkâr yangınlardan bir tanesinin ardından ortaya atılmıştı. Bu seferki yangın, 5 Eylül 1865'te gece saat 11 sularında Hocapaşa'daki bir kahvede başlayıp, kuzeyden esen rüzgârın etkisiyle çok kısa bir süre içerisinde bütün kente yayılmıştı.³⁷ Yangının bilançosu ağırdı; Tarihi Yarımada'nın neredeyse üçte biri yanmış, Haliç'ten Marmara Denizi kıyılarına kadar devlet binaları ve camiler de dâhil olmak üzere pek çok bina yok olmuştu. Bu büyük afet Osmanlı tarihinde *Harik-i Kebir* olarak bilinir. Osman Nuri Ergin'in de gözlemlediği gibi, bu feci felaket Osmanlı idaresine, kente yeni bir sokak dokusu getirme ve yanmış bölgelerde geniş sokaklar yapma fırsatı verdi.³⁸ 1849'da çıkartılan yapı nizamnamesi ve özellikle Galata'da elde edinilen tecrübe Osmanlı'yı kentin dar ve dolambaçlı sokak dokusuyla, hemen alev alan ahşap binalarıyla ilgili sorunlarla uğraşmak üzere daha etkili bir idare mekanizması kurmaya yöneltiyordu.

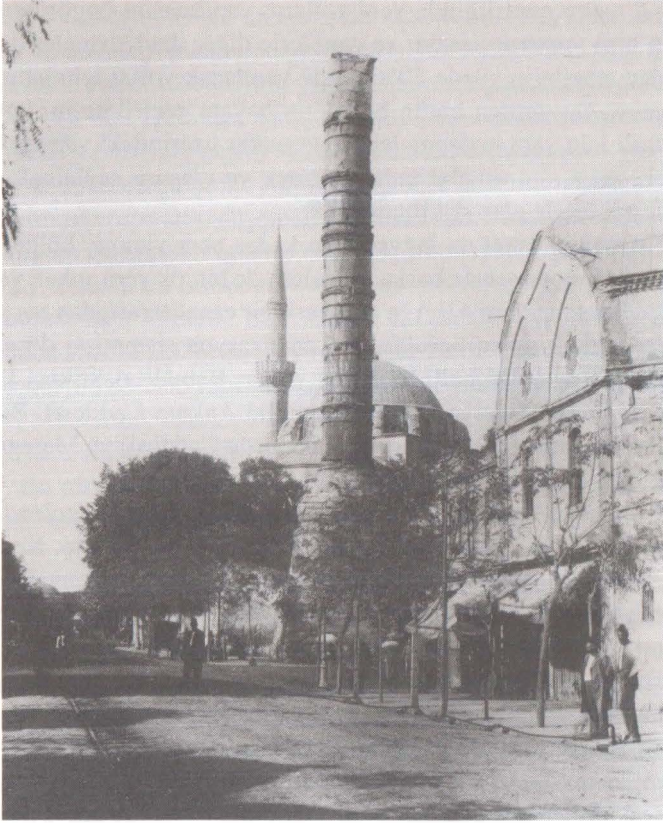
Altıncı Daire Belediyesinden farklı olarak, *Islahat-ı Turuk Komisyonu*'nun dokuz üyesi de Müslümandı. İstanbul'un mevcut sokak dokusu komisyon raporlarında 'bırakın at arabalarını, hayvanların bile geçmesine izin vermeyen, sokak demeye bin şahit isteyen, dar, eğri büğrü delikler' gibi oldukça ağır ifadelerle tarif ediliyordu.³⁹ Komisyon, önce yanmış yerlerin haritasını çıkardı, sonra da bir imar planı hazırladı. Bu plan önemleri ve işlevlerine göre 4.5

ile 16.5 metre genişliğinde yeni yolların yapılmasını öngörüyordu. Ahşap bina yapmak yasaktı ve camilerle diğer ibadethaneler dışında kalan arazilerin yüzde 20'si ilerde yapılacak yollar için istimlak edilecekti. Öngörülen bütün bu işlerin hayata geçirilmesini kolaylaştırmak için yapı malzemeleri ve inşaatlar üzerindeki vergiyi kaldırmak, ucuz malzemeler tedarik etmek ve ulaşımı sağlamak gibi mali teşvikler de plan dâhilindeydi.⁴⁰

Komisyon 1869'da lağvedilene kadar hem yanmış bölgelerin içerisinde hem de şehrin başka bölgelerinde birçok yeni sokak yaptı. Yeni açılan sokaklara Ali Ağa adlı yerli bir esnaf tarafından taş kaplamalar yapıldı ve su boruları ve kanalizasyon sistemleri döşendi. Bu dönemde yapılan belli başlı ana yollar; Babıâli'yi Sirkeci İskeleyine bağlayan Aziziye Caddesi (şimdiki Ankara Caddesi), Beyazıt- Aksaray arasındaki cadde (şimdiki Ordu Caddesi) ve Mercan ve Fincancılar caddeleriydi.

Aya Sofya ve Beyazıt Camisi civarı da yeniden düzenlendi ve buralar halka açık alanlara dönüştürüldü.⁴¹ Islahat-ı Turuk Komisyonu tarafından yürütülen projelerden en önemlisi Divanyolu'nun 25 zira'ya (18,75 metre) kadar genişletilmesi idi. Divanyolu, Bizans döneminden (eski *mese*) bu yana kentin belkemiği olmuş, fakat denetlenemeyen inşaatlar yüzünden gittikçe daralmış ve sonunda kimi noktalarda üç metreden de dar hale gelmişti.⁴² Divanyolu'nun genişletilmesiyle birlikte İstanbul'un sokak dokusu tarihinde ilk kez modernleşme ilkelerine uyarak önemli ölçüde değiştirilmişti. Yola doğrusal bir hat kazandırmak amacıyla Çemberlitaş'ın çevresindeki dükkânlar, Atik Ali Paşa Külliyesinin medresesinin bazı yerleri ve Elçi Han yıkılmış, Çemberlitaş Hamamı'nın kubbesi kesilmişti.

Öte yandan tarihi bölgelerde yapılan modernleştirme uygulamaları toplumun bazı kesimlerinde tepki uyandırmaktaydı. Tarihi yapıların ve mezarlıkların tahribi özellikle de muhafazakâr çevrelerde sert eleştirilerin hedefi olmuştu. Örneğin, Divanyolu'nun genişletilmesi amacıyla Köprülü Mehmed Paşa ve ailesinin mezarlarının başka yere nakledilmesi esnasında Tanzimat Devri'nin öncü bürokratlarından Fuad Paşa ve kentin ihtiyar sakinlerinden biri arasında geçen renkli diyalog ilgi çekicidir: "Paşa, sen bu camileri, medreseleri ve türbeleri böyle yıktırıp ortadan kaldırıyorsun ama yarın bu



13. Yeni genişletilmiş Divanyolu, Çemberlitaş (Konstantin) Sütunu ve kubbesi kesilmiş Çemberlitaş Hamamı, 1890'lar

halk senin mezarına pisleyecek,” der. Paşa cevap verir, “Zararı yok babacığım, bu halk mezarıma pislerse, onların evlat ve ahfadı da gelir, pisliklerini süpürür, eteklerine doldurarak götürür denize atarlar.” Bir başka diyalogda da, Fuad Paşa kendisine Şehremini Hüseyin Bey tarafından iltifat edilmesi karşılığında şu sözleri söyler: “Bu kaldırımlar bize atılan taşlarla yapılmıştır.”⁴³

1870'lerin başında, on dokuzuncu yüzyılın ortalarında modern Paris'i yaratan tarihi şahsiyet, Georges-Eugène Haussmann'ın

İstanbul'u ziyareti şehir tarihi açısından önemli bir olaydı. Haussmann'la ilk kez, Sultan Abdülaziz'in 1867'de III. Napolyon tarafından davet edilmesi üzerine iştirak ettiği Üniversal Sergi gezisi esnasında irtibat kurulmuştu. Abdülaziz, fetihler dışında Batı Avrupa'ya seyahat eden ilk Osmanlı sultanıydı ve bu seyahat ona Haussmann'ın çalışmaları sonuncunda 1853'ten beri büyük bir dönüşüm yaşayan Fransız başkentini yakından görme imkânı vermişti. Haussmann, Paris'teki sözleşmesinin sona ermesinin ardından 1867 sergisine katılan ve Kahire'de bazı önemli modernleştirme çalışmalarına imza atan Mısır Valisi İsmail Paşa'nın daveti üzerine 1873 Şubatı'nda İstanbul'a geldi.

Haussmann'a İstanbul ziyareti süresince yol ve köprü mühendisi Mösyö Caméré ile müteahhit Mösyö Duparchy eşlik etti.⁴⁴ Haussmann, gezisi sırasında 1869 ve 1871 yılları arasında İstanbul'da çalışmış eski bahçıvanı Mösyö Barillet-Deschamps tarafından yapılan Tarabya bahçelerini de gezdi. Bu süre içerisinde Haussmann Vezir-i Azam ve Sultan'la pek çok kez görüşme fırsatı buldu.⁴⁵ Haussmann İstanbul'da birkaç ay kaldıktan sonra, aynı yılın Haziran ayında Paris'e döndü.⁴⁶ Bugün Haussmann'ın İstanbul ziyareti esnasında kentin yenilenmesine yaptığı katkıya dair pek az kanıt bulunmaktadır. İmparatorluk Müzesi'nin müdürü Fazıl Hâil Edhem Bey'e göre, Haussmann Aksaray'da çıkan yangınlardan sonra haritaların çizimi üzerinde çalışmıştı. Yine mimar Mazhar Bey'in iddiasına göre Haussmann, Aya Sofya'nın etrafında yeni bir cadde yapımı üzerinde çalışmıştı fakat beş milyon lira gerektiren bu proje Sultan tarafından onaylanmamıştı.⁴⁷ İstanbul'un planlamasına yaptığı katkıyla ilişkili olarak ortaya konulan bu zayıf kanıtlara karşın, Haussmann'ın Osmanlı İmparatorluğu'nun gittikçe kötüleşen mali durumunu kendisi için gelecek vaat eden bir iş fırsatı olarak gördüğü aşikârdı. Haussmann kendi finans şirketi *Crédit Mobilier*'in bir şubesini İstanbul'da da açmayı teklif etti. Bu sayede hem askeri hem de başka amaçlar için gereken kredileri düzenleyecekti. Haussmann'ın İstanbul'daki temsilcisi, Galata'daki belediye faaliyetlerinde önemli bir rol oynamış olan ünlü arsa spekülâtörü Avram Kamondo'ydu. Osmanlı hükümeti *Crédit Mobilier*'e yapması gereken ödemeleri geciktirince, Haussmann vergilerin toplanması için

bir model geliştirdi. Bu model Osmanlı'nın sekiz yıl sonra kabul etmek zorunda kaldığı *Duyun-u Umumiye*'den başka bir şey değildi.⁴⁸

İstanbul'daki sokak düzenleme projeleri parça parça ve dağınık bir şekilde devam ederken, on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında yeni planlama mevzuatları da oluşturuldu. Bu yasal reformlar; 1853 tarihli *Sokaklara Dair Nizamname*'yi, 1863 tarihli *Turuk ve Ebniye Nizamnamesi*'ni, 1863 tarihli *Rıhtımlar Nizamnamesi*'ni, 1875 tarihli *İstanbul ve Bilad-ı Selase'de Yapılacak Ebniye'nin Suver-i İnşaiyyesi'ne Dair Nizamname*'yi ve nihayetinde 1882 tarihli *Ebniye Kanunu*'nu kapsıyordu.⁴⁹

Gelişen Ulaşım

Kırım Savaşı'nın ardından yaşanan bir diğer önemli yenilik de şehirdeki ulaşım ağının ıslahıydı. Bu çalışmalar arasında oldukça önemli olan bir tanesi de, iki yaka arasındaki bağlantının daha etkin bir hale getirilmesi için Haliç üzerindeki köprülerin 1853 yılında elden geçirilmesi idi. Ayrıca Unkapanı ve Azapkapı arasında inşa edilen ilk köprünün yerine 1872 yılında demir bir köprü yapıldı. 1850'de iki yabancı yatırımcının girişimiyle Asya ve Avrupa kıtaları arasında düzenli vapur seferleri başlamıştı. Bir sene sonra, hanedan mensuplarının, yüksek rütbeli bürokratların ve Galata'daki bankerlerin sahip olduğu bir deniz ulaşımı şirketi olan Şirket-i Hayriye düzenli vapur hizmeti vermek için kuruldu.⁵⁰ 1869'da, Tarihi Yarımada'ya ve Pera'ya atla çekilen tramvay sistemini getiren Dersaadet Tramvay Şirketi'nin kurulmasıyla, kent yeni bir ulaşım türüyle tanıştı. İlk hat, Macaristan ve Avusturya'dan getirtilen atlarla Beşiktaş ve Tophane arasında açıldı. Bunu 1871'de Azapkapı ve Aksaray, Aksaray ve Yedikule, Aksaray ve Topkapı arasında açılan yeni hatlar izledi.⁵¹

Fakat bu dönemde gerçekleştirilen en önemli ulaşım projesi 1875'te Karaköy ve Galata arasında açılan tüneldi. Bu proje 1869'da Fransız mühendis Eugène Henri Gavand tarafından tasarlanmıştı. 1872'de *Metropolitan Railway of Cosntantinople from Galata to Pera*, Levanten ve Avrupalılarca ikamet edilen şehrin bu en kalabalık iki finans bölgesi arasındaki demiryolu ihalesini 45 yıllığına hükümetten almıştı.⁵² Dünya üzerinde türünün ikinci örneği olan bu

tünel, buharlı makineler tarafından çalıştırılan ve her iki ucunda birer istasyonu olan 554 metrelik bir fönüküler sistemine sahipti.⁵³ Bu kısa hat, 1989'da Aksaray ve Topkapı arasında yeni bir hat açılana kadar İstanbul'da hizmet gören tek yeraltı ulaşım sistemiydi.

İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan ilk uluslararası demiryolu hattı da yine bu dönemde hizmet vermeye başladı. Bu büyük projenin sözleşmesi 1869'da, Belçikalı bir banker olan Baron Maurice de Hirsch tarafından kurulan ve Avusturya, İngiliz, Fransız ve Belçika sermayesiyle desteklenen *Société des Chemin de Fer Orientaux* şirketine verildi. İstanbul 1871'de 355 kilometrelik bir hatla önce Edirne'ye bağlandı. 1873'te Haydarpaşa ve İzmit arasına 91 kilometrelik bir hat inşa edildi. İstanbul ile Edirne arasındaki hat 1872'de Dedeağaç'a, 1874'te Sofya'ya kadar uzatıldı. Avrupa'ya giden demiryolu İstanbul'dan çıkıp farklı noktalarda kentin güney surlarını delerek Marmara Denizi kıyısını takip ediyordu. Gar, Sarayburnu'nun batısında yer alan ve tarihi kentin ticaret merkezi konumundaki Sirkeci'de kurulduğundan demiryolu, Topkapı Sarayı'nın bahçelerinin içerisinde geçmek durumundaydı. Bu tartışmalı mesele Sultan Abdülaziz'in "İstanbul'a demiryolu gelsin de, isterse sırtımdan geçsin," sözünden sonra karara bağlandı. Demiryolları yapımının temel amacı gittikçe artan uluslararası ticareti ve ticari faaliyetleri kolaylaştırmak için İstanbul'u Anadolu'ya ve Avrupa'ya bağlamak olsa da, hem Avrupa hem Asya kıyılarındaki demiryolları kısa bir süre sonra şehrin dış kısımlarını merkeze bağlayan banliyö trenlerine de hizmet vermeye başladı. Vapurlar ve yeni banliyö trenleri İstanbul'un kentsel gelişimini Marmara Denizi kıyıları etrafında doğu-batı eksenine, Boğaz kıyılarındaki kuzey-güney eksenine doğru itmiş oluyordu.

II. Abdülhamid Yıllarında İstanbul

İstanbul'u modernleştirmek için 1850'ler ve 1870'lerde gerçekleştirilen altyapı çalışmaları, İmparatorluğun Avrupa'dan aldığı borçla varlığını sürdürdüğü bir zamanda yapılıyordu. Borç alınan para bitmek bilmez savaşlara, modern bir donanmanın inşasına, eğitim kurumlarının kurulmasına ve Batı tarzı sarayların inşaatına

harcanıyordu. Bu aşırı harcamalar, 1876'da Osmanlı İmparatorluğuna mali çöküş ve iflas yaşatmıştı. Bu durumu takip eden kötü ekonomik koşullar, Sultan Abdülaziz'in 30 Mayıs 1876'da tahttan inmesiyle sonuçlanan bürokratik bir darbeye sebep oldu. Abdülaziz, kısa bir süre sonra da Çırağan Sarayı'nda ölü bulundu. Ciddi psikiyatrik sorunlar yaşayan V. Murad'ın kısa süreli hükümdarlığını II. Abdülhamid'in 1 Eylül 1876'da başlayıp 33 yıl boyunca istikrarlı bir şekilde devam eden saltanatı takip etti.

Sultan Abdülhamid anayasal monarşi kurma sözü verdikten sonra tahta geçmişti. Bu olay, devlet aygıtının ve bürokratik oligarşinin aşırı Batılılaşmasına duyulan tepkinin bir yansımasıydı ve bu tepki ilkin Genç Osmanlılar olarak bilinen siyasi hareket içerisinde belirgin hale gelmeye başlamıştı. Tanzimat reformları halktan gelen taleplere dayanmıyordu, aksine Batı kurumlarını ve faaliyetlerini örnek almayı İmparatorluğu çöküşten kurtaracak tek yol olarak gören seçkin bir grubun girişimiydi. Fakat reformlar yalnızca gayrimüslimlerin mevcut siyasi sistemdeki servetlerini ve güçlerini arttırmaya yaradığından olsa gerek, Osmanlı toplumundaki Müslüman kesimlerin pek de ilgisini çekmemişti. Dahası, bu reformlar sürdürülebilir bir modern ekonomi kurmada başarısız olmuştu ve İmparatorluğu uluslararası finans sisteminde Avrupa'ya boyun eğen ve gittikçe borçlanan bir konuma iterek Büyük Güçler'e olan bağımlılığını artırmaktaydı.

Batı'ya olan bağımlılığın gittikçe artmasını eleştiren Genç Osmanlılar ki kendileri de Tanzimat döneminde yetişmiş, Avrupa'nın liberalizm ve ulusçuluk akımlarından etkilenmişlerdi, Osmanlıcılık adı verilen bir siyasi ideolojiyi destekliyorlardı. Bir tür Osmanlı milli kimliği yaratabilmek için liberalizm ve ulusçuluğun İslami kültürle mezc edilmesi gerektiğine inanıyorlardı. Aralarında dini ve etnik ayrım gözetilmeksizin bütün Osmanlılar 'Osmanlılık' kimliği altında birleşeceklerdi. Ayrıca Osmanlılık sultanın mutlak gücünden çok vatan, hürriyet ve millet kavramlarına sadık olmayı gerektiriyordu. Aralarında ortak ve açıkça tanımlanmış bir ideolojik duruş olmamasına rağmen, Genç Osmanlılar 1860'ların ilk yıllarında ve 1870'lerin ortalarında anayasal monarşi kurulmasını talep etmekteydiler.⁵⁴

II. Abdülhamid sözünü tutmuş, ilk Osmanlı anayasası Aralık 1876'da hazırlanmış, ilk Osmanlı Parlamentosu da Mart 1877'de,

iki kademeli bir seçim sürecinin ardından toplanmıştı. Fakat bu ilk anayasal tecrübe kısa ömürlü oldu. 1877-78 tarihli Osmanlı- Rus Savaşı Abdülhamid'i parlamentoyu tatil etmeye ve İmparatorluğun mutlak yönetimini üstlenmeye itti. Bu durum, Batılı değerleri ve uygulamaları rehber edinmiş kıdemli bürokratların Sultan'ın gücünü büyük oranda ele geçirmiş olduğu Tanzimat döneminin bürokratik hegemonyasına nihai olarak son verilmesi demektir.

Mali ve ekonomik koşullar 1877-78 savaşı sırasında daha da kötüleşmişti. Rus orduları bir yıl sonra İstanbul dolaylarına ulaştı ve şehrin işgali ancak Avrupa güçlerinin müdahil olmasıyla engellenebildi. Fakat Osmanlılar, Doğu Avrupa'da Bosna-Hersek ve Bulgaristan'ı, doğuda da Kars ve Batum'u kaybetti. İngiltere'nin yardımına karşılık olarak da Kıbrıs İngiltere'ye bırakıldı. Bu önemli toprak kayıpları yüzünden o bölgelerden İmparatorluğun başkentine yüz binlerce kişi göç etti. 1885 yılına gelindiğinde İstanbul'un nüfusu üç yılda 382.376'dan, 873.875'e çıkmıştı.⁵⁵

Bütün bu toprak kayıpları ve ekonomik sıkıntılara karşın teknoloji sahasındaki reformlar Abdülhamid döneminde devam etti, hatta bu dönemde daha da yoğunlaştı. Abdülhamid yönetiminde Osmanlı İmparatorluğu tarım, demiryolları ve madenlerle ilgili önemli altyapı projelerine girişti. Tüm bu projeler Osmanlı'nın dünya piyasalarıyla bütünleşmesine daha fazla katkıda bulundu. Telgraf ağı genişletildi ve İstanbul İmparatorluğun her bir köşesine yeni telgraf hatlarıyla bağlandı. Mevcut demiryolu ağı da Anadolu'da, Suriye'de ve Arap Yarımadası'nda açılan yeni hatlarla önemli ölçüde genişletildi. İstanbul ilk önce 1892'de Ankara'ya, daha sonra 1894'te de Konya'ya bağlandı. 1903'de bir Alman şirketi Anadolu demiryollarını Bağdat ve Basra'ya bağlamak için ünlü Bağdat Demiryolu projesini önerdi.⁵⁶ Eğitim, Abdülhamid döneminde gerçekleşen yeniliklerin yaşandığı bir diğer kayda değer alandı. 1880'lerde pek çok ilk ve ortaokul açıldı, bürokratik alanda çokça ihtiyaç duyulan memurları, eğitim için gereken idari kadroyu ve ordu için gerekli tıp doktorlarını yetiştirmek amacıyla modern imparatorluk okulları kuruldu.⁵⁷

II. Abdülhamid döneminin bir diğer önemli özelliği de siyasal İslam'ın yükselişiydi. 33 yıllık hükümdarlığında Abdülhamid, yalnızca anayasacılık ve liberalizm talebinde bulunan muhaliflerine

karşı değil, Batı emperyalizmine karşı da İslam'ı siyasi bir araç olarak kullandı. Kendisini 'İslam'ın koruyucusu' olarak nitelendirdi ve bu yeni unvanın ona Avrupalı güçlere karşı daha fazla avantaj sağlayacağını umut etti. Abdülhamid'in uluslararası arenadaki siyaseti, 1871'de yaşanan kendi içindeki birleşmenin ardından Avrupa'da yükselen bir emperyal güç olan Almanya ile yakınlaşmasına neden oldu. Müslüman sömürgeleri olmayan tek Avrupalı ülkenin lideri II. Kayser Wilhelm 1889 ve 1898'de İstanbul'u ve Osmanlı İmparatorluğu'nun çeşitli bölgelerini ziyaret etti.⁵⁸ Bu ziyaretlerin anısına Almanya'da bir çeşme yapıldı ve ardından İstanbul'a yollandı. *Alman Çeşmesi* olarak anılan bu çeşme parçaları birleştirilerek Sultanahmet Meydanı'na kuruldu.

Osmanlıcılığın ve siyasi İslam'ın yükselişi 1870'lerin sonlarından itibaren kentin dokusuna da yansımaya başladı. Bu yükseliş, Osmanlı ve İslam geleneğinin klasik mimari formlarından alınan canlandırmacı bir mimari tarzına ilham verdi. Bu akımın ilk belirtileri 1873 yılının başlarında, *Usul-i Mimari-i Osmani* adı verilen meşhur metinde Osmanlı mimari usullerinin tedviniyle ortaya çıkmıştı. Bayındırlık Bakanı İbrahim Edhem Paşa tarafından yazılan bu metin, Osmanlı mimarisi hakkındaki ilk kitaptı ve 1873 Viyana'daki Üniuersal Sergi için hazırlanmıştı. Amacı, Batı dünyasına Osmanlı mimarisinin 'evrenselci tezahürlerini' göstermekti.⁵⁹ Genç Osmanlılar kısa bir süre Abdülhamid'in otoriterliği altında ezilmiş olsalar da, 1870'lerde ortaya attıkları fikirler sonraki yıllarda İslam Canlandırmacılığı mimarisinin ilk örneklerine hayat veriyordu. Bu mimari tarzın Abdülhamid tarafından desteklenip desteklenmediğine dair kesin bir kanıt olmasa da, on dokuzuncu yüzyılın sonlarında Osmanlıdaki kamu binalarının büyük çoğunluğunda belki bilinçli belki de tesadüfi olarak temsil edilmekteydi.

İslam Canlandırmacılığı mimarisi 1883'te Fransız *École des Beaux Arts* model alınarak kurulan *Sanayi-i Nefise Mektebi Alisi*'nde ve 1884'te açılan *Hendese-i Mülkiye Mektebi*'nde ders veren Avrupalı mimarlar tarafından uygulanıyordu. Her iki okul da Abdülhamid'in eğitim alanında gerçekleştirdiği reformların ürünüydü. Ancak, yabancı mimarların İslam mimarisine ilişkin bilgisi yalnızca Batı tarzı inşa edilen binaların yüzeylerini İslami motiflerle

süslemeye yetecek kadardı. Bu canlandırmacı mimarının en önemli örneklerinden birisi, 1890'da Tarihi Yarımada'nın sonuna inşa edilmiş olan Sirkeci Tren İstasyonu'ydu. Almanya hükümeti tarafından Osmanlı İmparatorluğu'na gönderilen ve Hendese-i Mülkiye Mektebi'nde ders veren Alman mimar August Jasmund tarafından tasarlanan Sirkeci Tren İstasyonu Beaux-Arts kompozisyonunun simetri, mekânsal hiyerarşi ve seçmecilik gibi ilkelerini barındırıyordu ve Kuzey Afrika İslam mimarisinden alınan süsleme motifleriyle bezenmişti. Bu tarzın bir diğer çarpıcı örneği ise klasik Osmanlı formlarına dayanan, Sanayi-i Nefise Mektebi'nde mimari eğitimi veren Fransız mimar Alexandre Vallaury tarafından 1897'de tasarlanan Duyun-u Umumiye binasıydı.⁶⁰ Fakat Vallaury'nin en göz alıcı eseri, 1903'te Üsküdar ve Kadıköy arasındaki bölgede yapılan ve İstanbul'da toplam on altı yıl çalışan İtalyan mimar Raimondo D'Aronco ile ortaklaşa tasarladıkları *Mekteb-i Şahane-i Tıbbiye*'ydi.

II. Abdülhamid döneminde meydana gelen önemli olaylardan biri de İstanbul'a yeni bir belediye sisteminin getirilmesi idi. 1877'de Osmanlı Parlamentosu'na belediyecilikle ilgili *Dersaadet Belediye Kanunu* ve *Vilayet Belediye Kanunu* adlı iki kanun önergesi sunuldu. İmparatorluğun diğer bölgelerini temsil eden parlamento üyelerinden gelen şiddetli eleştirilere karşın, İstanbul için getirilen bu özel belediye mevzuatı, İstanbul'un önceden var olan ayrıcalıklı konumunu yeni hukuk sistemiyle resmileştirmekteydi. Paris'in belediye modeline benzeyen 1877 tarihli *Dersaadet Belediye Kanunu* İstanbul'u yirmi bölgeye bölüyordu.⁶¹ Yeni mevzuat, Altıncı Daire Belediyesinin elinde kalan birkaç ayrıcalığını da kaldırmıştı. Bütün iyimser yaklaşımlara rağmen, bu yeni belediye modelini uygulamak çok zordu. Hükümet daha önce, 1868'de, 14 bölgeli bir belediye modeli uygulamayı denemiş fakat başarısız olmuştu. Bölgelerin sayısını artırmak, hâlihazırda büyük mali sorunlarla boğuşan hükümet için işleri daha da karmaşık hale getirmişti. Ayrıca 1877-78'de yaşanan Osmanlı- Rus Savaşı da Osmanlı idaresinin bu yeni planı hayata geçirmesine engel olmuştu. Hükümet en sonunda, 1878'de İstanbul'u on bölgeye böldü ve her birine bir belediye başkanı tayin etti. Şehrin büyük kısmı açısından herhangi bir getirisi olmasa da, bu model 1908'e kadar uygulandı.⁶²

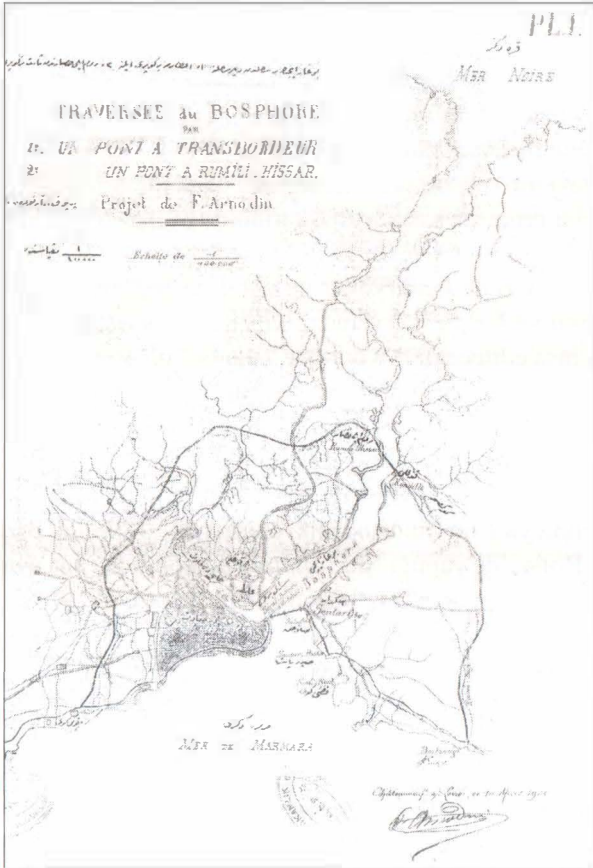
Gerçekleşmeyen Öneriler

İstanbul, bir yandan canlandırmacı mimarinin deneysel aşamalarına sahne olurken, 1870'lerdeki ekonomik ve siyasi krizlerin kentte yol açtığı bir diğer önemli sonuç da uluslararası sermayenin bazı büyük projeler vasıtasıyla kendisini hissettirme çabalarıydı. Mali kriz, 1881'de Haussmann tarafından sekiz yıl önce teklif edilen sisteme dayalı *Duyun-u Umumiye İdaresi*'nin kurulmasıyla bir çözüme kavuşturulmuştu. Duyun-u Umumiye, Avrupalı alacaklıların borçlarını emniyete almak üzere doğrudan vergi toplamakla yetkilendirilmişti ve böylece yabancı yatırımcılara ve tacirlere daha geniş teminatlar sağlanmaktaydı. Bu kurumun kurulmasıyla Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ekonomisiyle bütünleşmesi daha da hızlanmış, bu bütünleşme de Batılı girişimcilerin İstanbul'a ve İmparatorluğun diğer bölgelerine bazı büyük projelerle gelmesine neden olmuştu.

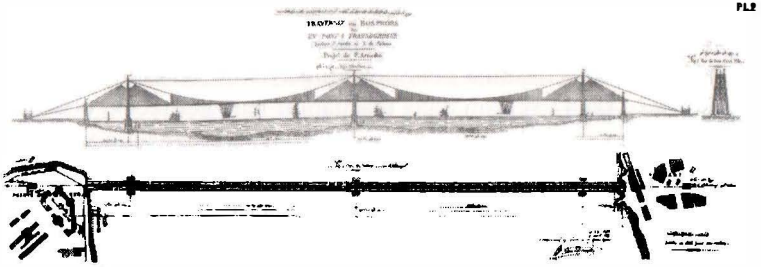
Bu dönemin göze çarpan önerilerinden biri de Asya ve Avrupa'yı Boğaz'a yapılacak bir köprüyle birbirine bağlamaktı. Bu heyecan verici fikir, uluslararası ün kazanmış önemli mühendislerin çeşitli köprü tasarımları yapmasını sağladı, ama bu planların hiçbirisi gerçekleşmedi. Bu konudaki tartışmalar 1870'lerin sonlarında başlamış olsa da, uygulanabilir bir köprü projesi ilk olarak, köprü ve duba yapımında uzmanlaşmış Amerikalı mühendis James Buchanan Eads tarafından hazırlandı. Bu projede Eads'a Avrupa ve Amerika'da demiryolları ve köprü yapımında uzmanlaşmış mühendis A. O. Lambert yardım etmişti. Eads ve Lambert'in önerisinde Rumelihisarı ve Anadoluhisarı arasında demir yolu taşıyacak bir demir köprü yer alıyordu. Planlanan köprü 1.828 metre uzunluğunda, 30.5 metre genişliğindeydi ve toplam on beş açıklığa sahip olacaktı. Bu tasarıma göre göre, Boğaz Köprüsünün merkezindeki açıklık 228 metre genişliğinde olacaktı ki bu da o zamana kadar dünyada inşa edilmiş en uzun açıklık demekti. Bu geniş açıklığı geçen kemer, civardaki taş ocaklarından elde edilen granitten yapılmış 15.24 metre eninde iki kâgir ayak tarafından taşınacaktı. Ayrıca, 152'şer metrelik iki açıklık da ana açıklığa eklenecekti. Bu projenin maliyeti 25 milyon dolar olarak hesaplanmıştı ve mühendisler altı yıllık

bir inşaat süreci öngörüyorlardı. Bu köprü, Asya ve Avrupa yakaları arasında 1850'lerden beri buharlı vapurlarla sağlanan kent içi ulaşımı daha da iyi bir duruma getirmek amacıyla düşünülmüştü. Köprü'nün inşası Asya yakasını daha ulaşılabilir hale getirecek, böylece iş yerleri Pera ve Galata'da olan varlıklı vatandaşlar için Anadolu yakasında yeni yaşam alanları açılacaktı. Yeni arsaların satışından elde edilen gelir de köprü'nün yapımı için harcanacaktı.⁶³

Eads ve Lambert'in önerisini 1890'da Fransız bir müteahhit tarafından öne sürülen başka bir köprü projesi izledi. Bu proje de



14. Arnodin'in Boğaz'dan geçecek iki köprüyle birlikte önerdiği dairesel demiryolu projesi



15. Amodin'in Sarayburnu ve Üsküdar arasında yapılmasını önerdiği taşıyıcı köprüsü

Rumelihisarı'nı 800 metre uzunluğunda, 70 metre yüksekliğinde tek bir açıklıkla Kandilli'ye bağlamayı amaçlıyordu.⁶⁴ On yıl sonra, *Compagnie Internationale du Chemin de Fer de Bosphore* adındaki uluslararası bir konsorsiyum tarafından daha iddialı bir proje hazırlandı ve bu proje 19 Kasım 1900 tarihinde Sultan II. Abdülhamid'e sunuldu. Projenin amacı Boğaz'dan geçecek iki köprü aracılığıyla Asya ve Avrupa demiryollarını birbirine bağlamaktı. İlk köprü Sarayburnu ve Üsküdar arasında, ikincisi Rumelihisarı ve Kandilli arasında inşa edilecekti.⁶⁵ Köprüler, İstanbul'un etrafını dolanan bir demiryoluyla birbirine bağlanacaktı. Bu proje, 'taşıyıcı köprü' olarak adlandırılan yeni bir sistemin ana mucidi olan Fransız mühendis Ferdinand Joseph Arnodin'in imzasını taşıyordu.⁶⁶

Arnodin'in Sarayburnu ve Üsküdar arasında yapmak istediği köprü, etkileyici bir mühendislik önerisiydi. 1898'de Bizerte'de, 1899'da Rouen'de yaptığı işleri andıran bu köprü, üç ana ayak arasına gerilen çelik halatlarla taşınan asma bir köprüydü. Malları ve insanları Boğaz'ın bir yakasından diğerine nakletmek için taşıyıcı bir köprü olarak tasarlanmıştı. Ancak kimi çağdaş yorumların aksine köprü'nün üzerinden bir demiryolu geçmesi mümkün değildi, çünkü köprü'nün strüktürü bu amaca uygun şekilde tasarlanmamıştı ve demiryolu için gereken yükü taşıması da söz konusu değildi.⁶⁷ Öte yandan en az beş devasa kâgir ayağa sahip bir asma köprü olarak planlanan ikinci köprü, Hamidiye Köprüsü, araç ve yaya trafiğiyle birlikte demiryolunu da taşıyabilecek şekilde tasarlanmıştı.

Hamidiye Köprüsü oldukça süslü tasarımıyla daha sade ve bezemesiz olan taşıyıcı köprüden epeyce farklıydı. Bu köprü, ayaklar üstünde küçük cami görüntüsü verebilmek amacıyla kubbe ve minare gibi çarpıcı seçmeci İslam mimarisi öğeleriyle süslenmişti. Herhangi bir kanıt bulunamamış olsa da, bu köprünün oldukça ilginç ve alenen farklı mimari karakteri bir başka mimarın, örneğin Sirkeci Tren Garı'nı benzer şekilde tasarlayan Jasmund'un bu işe müdahil olduğunu düşündürmektedir.⁶⁸

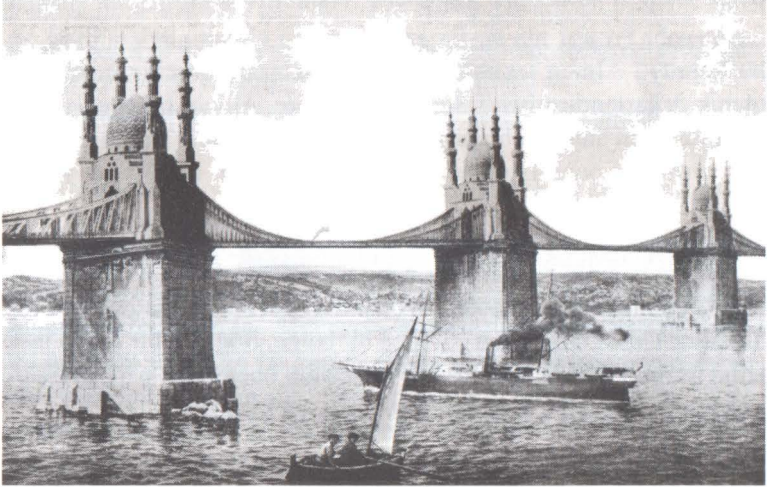
Arnodin'in projesi bugün, Otto Wagner'in Viyana, Arturo Soria Mata'nın Madrid için yaptığı projelerle karşılaştırılıp büyük bir kentsel tasarım projesi olarak yorumlanmaktadır.⁶⁹ Fakat bu yorumun doğrulanması daha detaylı bir inceleme gerektirir. Eldeki bütün kanıtlar bu projenin ünlü Bağdat Demiryolu Projesi'nin bir parçası olarak özellikle hazırlandığını gösteriyor. Siegmund Schneider tarafından 1900 yılı baharında, yani Arnodin'in planıyla neredeyse aynı zamanlarda yayımlanan bir kitap, projenin amacına ışık tutuyor ve bu projeyi büyük bir kentsel tasarım planı olarak gören anlatıların geçerliliğini sorgulamaya itiyor.⁷⁰ Schneider kitabında Hamidiye Köprüsü'nün ayrıntılı bir tarifini vermiş ve köprünün bir perspektifini yayımlamıştı (bu çizim Arnodin'in demir yolu projesine eklenen çizimin aynısıdır). Schneider, Hamidiye Köprüsü'nü Bağdat Demiryolu Projesi'nin ayrılmaz bir parçası olarak nitelendirmiş ve bu köprüyü Alman teknolojisinin en muazzam örneklerinden biri olarak değerlendirmişti.⁷¹ Schneider'e göre, Alman mühendis Victor Sasemann hayatını bu projeye adanmış ve Arnodin'in projesinden tam yirmi yıl önce İstanbul Boğazı'nda jeolojik çalışmalar yürütmüştü.⁷²

Boğaz'dan geçen demiryolu köprüsünün Bağdat Demiryolu projesiyle olan ilişkisinden Osmanlı arşivlerindeki resmi belgelerde de söz edilmektedir. Arnodin'in çizimleri Sultan'a sunulduğu sırada Tercüme Odası tarafından çevrilen bir belge, Boğaz'a bir köprü inşa etme fikrinin Bağdat Demiryolu projesinin önemli bir parçası olduğunu belirtmektedir. Belgede şöyle denilmektedir:

Boğaz'a bir köprü inşa etme fikri ilk olarak 1877-78'deki Osmanlı-Rusya savaşı öncesinde ortaya çıktı. Bu fikir, şimdi Almanların elinde

bulunan Anadolu- Bağdat Demiryolu projesiyle birlikte yeniden ele alınıyor. Boğaziçi Demiryolları Şirketi Güney, Güney-Batı ve Orta Avrupa Demiryollarını Boğaz'ın en dar noktaları olan Rumelihisarı ve Kandilli'den geçecek büyük bir köprüyle Bağdat Demiryolu'na bağlamayı amaçlıyor. Darius'un üzerinden 800.000 Persliyle geçtiği ve Mondrokles'in inşa ettiği, korint mimarisıyla yapılan askeri köprü de M.Ö 500 yılında Boğaz'ın bu noktasında inşa edilmişti...⁷³

Bu kaynaklar Bağdat Demiryolu ile Avrupa demiryolu ağını birleştirme yönünde güçlü bir istek olduğunu açıkça ortaya koyuyor. Burada ilgi çekici nokta, Schneider'ın kitabında köprüye dair betimlemeler ve köprüye yüklenen görevlerin Dışişleri Bakanlığı'nın arşiv belgelerindeki bilgilerle adeta tıpatıp aynı olmasıdır. Her iki kaynakta da Rumelihisarı ve Kandilli'nin, büyük kentsel bölgesel kalkınma projesinin bir parçası olmaktan ziyade, Asya ve Avrupa yakaları arasındaki en yakın noktalar oldukları için coğrafi konumları nedeniyle tercih edildikleri dile getirilmiştir. Ayrıca, muhtemelen İstanbul'u hiç ziyaret etmemiş bir Fransız mühendisini, şehre dair detaylı bilgi ve planlama deneyimi gerektiren geniş bir kentsel imar projesinin müellifi olarak nitelemek doğruluk payı muhteme-



16. Hamidiye Köprüsü'nü gösteren bir illüstrasyon, 1900 civarı

len hayli düşük olan zorlama bir yaklaşımdır.⁷⁴ En mantıklı açıklama, Bağdat Demiryolu projesi sponsorlarının köprü yapımında uzman olan Amodin'i Orta Doğu'daki Alman jeopolitikasıyla uyumlu bir proje taslağı hazırlaması için görevlendirmiş olmasıdır.⁷⁵

Yukarıda anılan köprü projelerinin hiçbirisi hayata geçirilmedi, hepsi on dokuzuncu yüzyılın sonlarında İstanbul'da gerçekleştirilmesi düşünülen büyük projelere yabancıların ilgisinin ne denli yoğun olduğunu gösteren fikirler olarak kâğıt üzerinde kaldı. Osmanlı İmparatorluğu Avrupa piyasalarıyla bütünleştikçe, bu gibi projeler uluslararası girişimciler tarafından kârlı yatırımlar olarak görülüyordu. Fakat İstanbul Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir Boğaz köprüsü için yetmiş üç yıl beklemek zorunda kalacaktı.

Bir türlü gerçekleşmeyen pek çok köprü projesinin yanı sıra, Abdülhamid döneminin en dikkate değer önerilerinden biri de Osmanlı başkentinin Avrupa'nın kentsel planlama ilkelerine göre yeniden düzenlenmesiydi. Yirminci yüzyılın başlangıcında, İstanbul'un nüfus yoğunluğu, yetersiz ulaşımdan kaynaklanan zorluklar, sağlık hizmetlerinin yokluğu ve kötü yapılaşma standartlarına bağlı sorunları, Avrupalı seyyahların gözlemlerinde ve yazılarında uzun uzun yazılıp çiziliyordu. Bu eleştiriler doğal olarak Saray'da da yankılanmaktaydı ve sonunda Paris'teki Osmanlı elçisi Salih Münir Paşa'ya İstanbul'u imar etmesi için Avrupalı bir uzman bulma görevi verildi.⁷⁶ Elçi 1901'de, Joseph Antoine Bouvard'a İstanbul için bir imar planı hazırlanması işini teklif etti. Bouvard o zaman, Paris Mimari Dairesi'nin genel müfettişliği ve 1900 tarihli Universal Sergi'deki Mimari Departmanın başkanlığı gibi çeşitli konumlarda görev yapıyordu. Bu görevlerin hepsi de birbirinden itibarlıydı. İlk defa Avrupalı bir mimar İstanbul için bütüncül bir imar planı hazırlamak üzere davet edilmişti.

Fakat Bouvard ne İstanbul'a geldi ne de bir proje hazırladı. Bunun yerine, yalnızca İstanbul'un fotoğrafları üzerinden birtakım farazi tasarımlar ortaya koydu. Bu tasarımlar Hipodrom, Beyazıt Meydanı, Yeni Cami etrafı ve Galata Köprüsü gibi önemli mekânları kapsıyordu.⁷⁷ Aslında Bouvard'ın çizimleri, Avrupa kentlerinden esinlenmiş ve İstanbul'daki bazı merkezi yerlere uyarlanmış muğlak perspektiflerden başka bir şey değildi.⁷⁸ Bouvard'ın önerisinde

her bir meydan bağımsız olarak, kendisini çevreleyen kentsel doku hiçbir şekilde hesaba katılmadan ele alınmıştı. Mevcut sokak örüntüsü ve en önemlisi kentin baskın topografyası Bouvard'ın tasarımlarında tamamen ihmal edilmişti. Bouvard'ın hazırladığı taslaklara göre camiler ve önemli hükümet binaları dışındaki tüm binalar yıkılıyor ve onların yerine Avrupalı binalar, parklar ve geniş yollarla çevrili büyük, açık, dikdörtgen şeklinde meydanlar öneriliyordu. Bouvard'ın tasarımları genel olarak kentin mevcut mimari karakteriyle çevrelenen birbirinden bağımsız adalardan ibaretti.

Uygulanması geçekte mümkün olmayan farazi önerilere sahip olmasına karşın, Bouvard'ın çalışmaları Osmanlı idaresini derinden etkiledi ve hatta projeleri hayata geçirmek için bir ferman bile çıkarıldı.⁷⁹ Fakat İmparatorluğun ekonomik koşulları böyle yüksek maliyetli bir projenin gerçekleşmesine fırsat vermiyordu. On dokuzuncu yüzyılda İstanbul için hazırlanan diğer büyük projeler gibi, Bouvard'ın hayali önerileri de çizim masasından öteye gidemedi.

Jön Türkler ve İstanbul

Abdülhamid, İmparatorluğu modernleştirmek için çok çaba göstermişti, fakat kendisine komplo kurulacağına dair aşırı korkusu, paranoyası, onu otoriter bir rejim kurmaya sevk etti. Onun döneminde İstanbul her bir köşesinde sezdiği, yarattığı ya da ürettiği siyasi komploları Yıldız'a rapor eden ajanlarla dolu gerçek bir açık hava hapisanesine dönüşmüştü. Sultan'ın darbe korkusu devlet aygıtının bütün parçalarını etkilemekteydi. Örneğin, donanmanın Haliç'ten ayrılmasına izin vermiyordu ve ordu askeri eğitimini kurşun kullanmadan yapmak zorundaydı.⁸⁰ Daha da ilginç, Abdülhamid'in bu aşırı paranoyası onu elektrikli tramvayı, telefonu ve elektrikli cihazları yasaklamaya kadar götürdü. Sultan bu gibi teknolojik aletlerin kendisine karşı kullanılmasından korkuyordu. Bir seferinde Amerika Birleşik Devletleri'nden ithal edilen lambalara dahi gümrükte el konulmuştu. Bu lambaların şehre girişini sağlayacak bir ferman çıkarılması, ancak Sultan'ın kişisel güvenini kazanmış Batılı ithalatçılarla yapılan uzun ve zorlu görüşmelerin ardından gerçekleşebilmişti.⁸¹

Abdülhamid'in mutlakıyetçi yönetimine karşı ilk muhalefet 1880'lerde, otoriter yönetimin son bulması ve Osmanlı Parlamentosu'nun yeniden açılmasını talep eden, öğrencilerin ve genç bürokratların da desteğini arkasına alan bir grup askeri okul öğrencisi tarafından ortaya konulmaya başlanmıştı. Kendilerini 1860'larda ve 1870'lerdeki halefleri gibi Jön Türkler olarak adlandıran bu grup İttihat ve Terakki Cemiyeti adında bir siyasi örgüt kurmuştu. Bu grup 1908'de, Sultan'ı 30 yıldır kapalı olan parlamento-yu yeniden açmaya zorlayabilmişti. Bir sonraki yıl da Abdülhamid'i tahttan indirdiler, fakat Osmanlı İmparatorluğu'nun çok daha şiddetli çalkantılar yaşadığı bu dönemde, demokratik anayasal bir sistem kurma umutları bir tarafa bırakıldı. Osmanlı Devleti 1918'de Birinci Dünya Savaşı'nın sonunda yenilinceye kadar İttihat ve Terakki yönetimi altında sayısız komplo ve darbe girişimi yaşandı, baskıcı yönetim hiçbir zaman sona ermedi.

Osmanlı İmparatorluğu Avrupa'daki son topraklarını 1912 ve 1913'deki Balkan Savaşları'yla kaybetti. Bu durum, İstanbul'a doğru önemli bir göç dalgası daha başlattı ve şehrin nüfusu 1,6 milyona dayandı. Bu sıkıntılı dönemde yaşanan tüm siyasi başarısızlıklara karşın, İstanbul yirminci yüzyılın ilk çeyreğinde şehir yönetiminde ve işlerinde kayda değer bir yol kat etmişti. Bernard Lewis'e göre: "Jön Türkler Türkiye'ye anayasal bir yönetim kazandırılmamış olabilirlerdi ama en azından İstanbul'a kanalizasyon sistemi kazandırmışlardı."⁸²

Aslında bu dönemde İttihat ve Terakki yönetiminin İstanbul ile ilgili işlerdeki başarısı, kanalizasyon döşemekten çok daha büyüktü. Şehri dokuz bölgeye ayıran yeni belediye modeli 1912'de *Dersaadet Teşkilat-ı Belediyesi* tarafından geliştirilmişti. Aynı sene, belediye kredileri kullanarak kamu hizmetlerini finanse etme modeliyle birlikte gelir kaynağı olarak *Rüsum-u Belediye* adlı yeni bir vergi de konuldu. Bu tür kredilerin ilki 10 Kasım 1909'da Belediye Meclisi'nde alınan bir karara dayanıyordu ve ertesi gün hükümet tarafından da onaylanmıştı. Londra borsasında işlem gören 1 milyon sterlinlik bu kredinin yıllık faiz oranı yüzde beşti ve ödemesi elli yıllık bir sürece yayılmıştı. Osmanlı İmparatorluğunda kredi tahvilleri ve bono faizi herhangi bir vergiden veya damga vergisinden

den muaf tutuluyordu. Borçtan doğan yükümlülükler belediyenin sorumluluğundaysa da, Osmanlı hükümetinin tam ve koşulsuz kefaleti söz konusuydu. Haliç'teki köprülerden alınan geçiş ücretleri ve Paşabahçe'deki petrol depolarından yapılan tahsilât kredi faizinin teminatıydı.⁸³

Belediye kredilerinden elde edilen para sayesinde Şehremaneti, Karaköy ve Eminönü arasında yapılması elzem olan modern köprüyü sipariş edebildi. Eski Galata Köprüsü, yerini 1875'te yapılan yeni bir dubalı köprüye bırakmıştı. Fakat bu köprü de Haliç'te gittikçe artan araç ve yaya trafiğini kaldıramıyordu. Avrupalı mühendislik şirketleri tarafından çeşitli projeler hazırlandıktan sonra, nihayet yeni köprünün 1907'de Alman şirketi Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg tarafından yapılmasına karar verildi. Ancak inşaat siyasi çalkantılar sebebiyle 1910'a ertelendi.⁸⁴ 1912'de tamamlanan yeni demir köprü 467 metre uzunluğunda ve 25 metre genişliğinde dubalar üzerinde yüzen bir sisteme sahipti ve toplam üç yüz elli bin Türk altınına mal olmuştu.



17. Tarihi Yarımada'yı Galata'ya bağlayan Galata Köprüsü, 1870'ler

İttihat ve Terakki yönetimi bu dönemde başka önemli gelişmelere de imza attı. Abdülhamid tarafından yasaklanan teknolojik aletlerin ülkeye girmesine öncelik verildi. 1909'da, İstanbul'da sokakları aydınlatma ve enerji tedarik etme olanaklarına yönelik bir araştırma yapabilmek için Bayındırlık İşleri Bakanlığı bir komisyon kurdu.⁸⁵ Sonraki sene İstanbul'a bir elektrik santrali kurması için Budapeşteli bir firmayla sözleşme imzalandı. Yapılan plana göre, kentin en büyük caddelerine toplam altı yüz lamba koyulacaktı.⁸⁶ Silahtarağa'daki ilk elektrik santralinin yapımı 1914'te tamamlandı ve aynı sene İstanbul'un bazı bölgelerine elektrik dağıtılmaya başlandı. 1911'de İngiliz, Fransız ve Amerikan firmaları tarafından kurulan *Société Anonyme Ottomane des Téléphones de Constantinople* adlı ortaklığa Osmanlı başkentinde uzun süredir beklenen bir telefon hizmeti tesis etme izni verildi.⁸⁷ Projeye göre Tarihi Yarımada, Galata, Üsküdar, Boğaz ve Marmara Denizi'nin Yeşilköy sahillerine kadarki kısmına on bin adet telefon hattı çekilecek, bu işler toplamda üç yüz bin İngiliz sterlinine yakın bir tutara mal olacaktı.⁸⁸ Şubat 1914'e gelindiğinde on iki telefon santrali şehrin çeşitli bölgelerinde kurulmuş bulunmaktaydı ve bu bölgeler içinde İstanbul, Galata ve Kadıköy'deki üç merkez de vardı. Bu merkezler, modern teçhizatla donatıldı ve İstanbul'un sokaklarına toplamda 112 kilometreyi bulan bir telefon hattı çekildi.⁸⁹ Elektrikle çalışan tramvaylar ilk kez 1912'de Ortaköy ve Karaköy arasında hizmete açıldı. Tramvay hattı, 1914'te Silahtarağa elektrik santrali tramvay yoluna elektrik vermeye başlayınca daha da uzatıldı.

Yeni hükümetin kentsel planlama konusundaki ilk girişimi ise Bouvard'ı bir imar planı hazırlaması için kente yeniden davet etmesiydi. 1908'de Bouvard, Buenos Aires için bir imar planı üzerinde çalışmaktaydı. Osmanlı hükümeti Bouvard'a İstanbul planlaması için 25 bin frank teklif etmişti. Bouvard bu sefer İstanbul'a geldi fakat daha sonra imar planının temelini oluşturmak için yeterli miktarda harita olmamasını sebep göstererek işi geri çevirdi. Bouvard'ın reddi Osmanlı idaresini harita eksikliğini gidermek için yabancı uzmanlara başvurmaya teşvik etmişti.⁹⁰ Şehremini Halil Edhem Bey tarafından İstanbul'un haritasını hazırlamak üzere bir Fransız şirketi görevlendirildi.⁹¹ Bu görev mühendis Schneider'ın

gözetimi altında 1911'de tamamlandı. 1913 ve 1914 yılları arasında *Deutsches-Syndikat für Stadtlebbauliche Arbeiten in der Türkei* adlı bir Alman şirketine kentin daha detaylı bir haritasının çıkarılması işi verildi.⁹² Alman Mavileri olarak bilinen bu haritaların tamamlanmasıyla, İstanbul tarihinde ilk defa yeterli ve güvenilir bir kartografik malzemeye kavuşmuş oldu. Bu haritalar sayesinde şehrin gelecekteki imarına yol gösterecek bir kentsel planlama sistemi kurulabilecekti.

Şehir planlama ve haritalama işleri devam ederken, İstanbul yirminci yüzyılın ilk yıllarında Osmanlı formlarından mülhem canlandırmacı mimarlık akımının ikinci safhasına tanıklık etmekteydi. Her ne kadar yirminci yüzyılın başlarında pek çok bina, halen Avrupalı mimarlarca Batı tarzında tasarlanmış olsa bile ki Otto Ritter ve Helmuth Cuno'nun 1908'de Bavyera tarzında tasarladıkları Haydarpaşa Tren Garı bu durumun çarpıcı bir örneğidir, İstanbul bu dönemde Osmanlı Canlandırmacılığı akımının olgun örnekleriyle de karşılaşmıştır. Avrupalı mimarlar tarafından Osmanlı kültürüne dair yüzeysel bir bilgiyle inşa edilen ilk örneklerle kıyasla, bu



18. Eminönü'nden Galata Köprüsü, 1890'lar

dönemin geçmişten ilham alan mimari tarzı, iki önde gelen mimar Vedat ve Kemalettin Beyler tarafından yaratılmıştı ve bu mimarlar mimari üsluplarını Türk milliyetçiliğinin kurucusu Ziya Gökalp'in fikirlerinin güçlü etkisinde kalarak geliştiriyorlardı. Türk mimarlık tarihinde daha sonraları Birinci Milli Mimari olarak adlandırılan bu canlandırmacı üslup sanatsal ifadesini, Osmanlı ve Selçuklu klasik dönemlerinin mimarisinden alıyordu ve bu tarzda inşa edilen binalarda geniş çatı saçakları, çini kaplamalar ve kemerler gibi öğeler sıkça kullanılmaktaydı. Özellikle Balkan Savaşları'ndan sonra İttihat ve Terakki Yönetimi'nin resmi ideolojisi haline gelen Türkçülük akımının da etkisiyle Osmanlı Canlandırmacılığı ulusal mimari tarzı olarak benimsendi ve geniş kabul gördü. Yirminci yüzyılın başlarında postaneler, iskeleler, banka binaları ve okullar gibi kamu yapıları bu hep tarzda inşa edildi.⁹³

Auric'in İmar Planı Taslağı

Lyon Belediyesi'nden İstanbul'a gelen mühendis André Auric, bu dönemin bir başka önemli ismiydi.⁹⁴ Auric 1910'da, üç yıllığına İstanbul Belediyesi Altyapı Dairesi'nin başına getirildi ve 'İstanbul Yol Hizmetleri Müdürü' unvanını aldı.⁹⁵ Fransız mühendisin sorumluluk alanı oldukça genişti, yol planlaması, rıhtımlar, su kanalları, köprüler, su işleri, gaz, elektrik ve iletişim sistemleri gibi kamu hizmetlerinin düzenlenmesi, gözetimi ve denetimi onun işiydi.

Auric öncelikle su dağıtımıyla ilgili projeler üzerinde çalıştı ve su kanallarının, barajların ve hem Avrupa hem Anadolu yakasında kurulacak dağıtım merkezlerinin tasarımıyla ilgili ayrıntılı raporlar hazırladı.⁹⁶ Ancak Auric'in yaptığı çalışmalar içerisinde belki de en çarpıcı olanı bütün kenti içine alan bir imar planı hazırlamasıydı. Yirminci yüzyılın başlarında İstanbul'da çıkan bir teknik dergide yayımlanan önerinin adı 'İstanbul'un Güzelleştirilmesi ve Temizlenmesi' idi.⁹⁷ Plan, geniş caddelerin yapılması ve ana kanalizasyon hatlarının inşasını kapsayan iki temel kısımdan oluşuyordu.

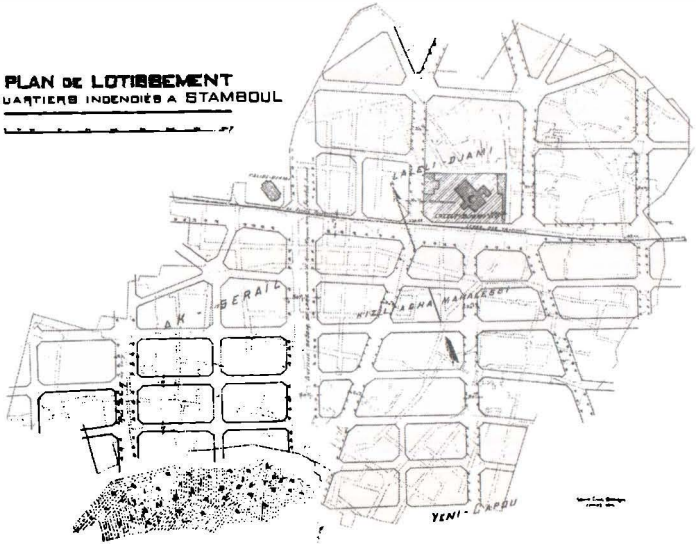
Auric'in planında geniş caddeler, kentin önemli merkezlerini birbirine bağlayacak şekilde tasarlanmıştı. Bu caddeler doğrusal, geniş, güneşli ve havadar olarak tarif edilmekteydi. 'Güneş girmeyen eve

doktor girer' sözünden esinlenerek caddeleri 'büyük kentlerin nefes borusu', sokakları ve çıkmaz sokakları ise büyük bir havalandırma sisteminin 'bronşçukları' olarak adlandırıyordu. Geniş bulvarlara boylu boyunca ağaçlar dikilmesi Auric'in raporunda özel önem verdiği bir konu olarak yer almaktaydı. Ağaçlar yalnızca 'kente daha haşmetli bir görünüm' veren varlıklar olarak görülüyor, karbonu emerek çevreye yararlı canlılar olarak değerlendiriliyordu. Auric, bulvarların en az 32.5 metre genişliğinde olmasını ve meydanlar, parklar ve bahçelerle birlikte ele alınması gerektiğini öne sürüyordu. Dahası Auric, İstanbul'daki işlevlerini kaybetmiş askeri mülkleri yani kışlaları, kaleleri ve tahkimatları halka açık bahçelere ve mesire yerlerine dönüştürülecek başlıca araziler olarak değerlendiriyordu. Auric'e göre meydan ve park yapmak için harcanacak parayı lüks tüketim olarak görmemek gerekirdi, aksine bu tür yerler halkın sağlığı için gerekli olan mekânlardı. Bu tür alanlar her kentin sahip olduğu pitoresk ve mimari güzelliklerle, tarihi ve arkeolojik anıların vücuda geldiği alanlardı.

Auric raporunda altyapı çalışmalarının koordineli bir şekilde yürütülebilmesi için su kanallarının bulvarlarla aynı zamanda yapılması gerektiğini tavsiye ediyordu. Fransız mühendis iki ana kanalizasyon hattı önermişti. Bu hatlar Tarihi Yarımada'nın en doğusunda kalan Sarayburnu'nda son bulacaktı. Sarayburnu'ndaki güçlü ve daimi akıntı atık suları ön müdahale olmaksızın tahliye edebilecekti. İlk kanal Eyüp yakılarında başlayarak Haliç kıyılarını, ikincisiyse Teodosios Surları'nın denizle birleştiği Yedikule civarında başlayıp Marmara Denizi kıyılarını takip edecekti.

Auric'in önerdiği yol ağı 1839 yönetmeliğindeki ağa benziyordu. Auric'in denize paralel iki bulvarı, Eyüp ve Yedikule'de yapılacak iki geniş meydanla Sarayburnu'nda sona eriyordu. Bunlara ek olarak, plan Aksaray'la Teodosios Surları üzerindeki Silivrikapı, Mevlevihane Kapısı, Topkapı ve Edirnekapı arasında yeni anayolların yapılmasını da öneriyordu. Aksaray, Auric'in planında önemli bir kavşaktı. Aksaray'da, semti Teodosios Surları üzerindeki kapılara ve doğuda Beyazıt'a bağlayan yolların birleştiği geniş bir meydan yapılmasını öneriyordu. Nihayetinde, Haliç ve Marmara Denizi kıyılarına paralel giden sahil yollarını dik kesen ve Aksaray'daki yeni meydandan başlayıp Unkapanı ve Yenikapı'ya kadar uzanan bir bulvar daha yapılacaktı.

**PLAN DE LOTISSEMENT
DES QUARTIERS INCENDIÉS A STAMBOUL**



19. 1912'de *Génie Civil Ottoman*'da yayımlanmış, 1911 Aksaray Yangını'ndan sonra Yenikapı'yı Aksaray'a bağlayan 50 metre genişliğindeki anayol da dâhil olmak üzere Auric tarafından tasarlanan yeni yolları gösteren bir plan

Auric, Pera'daki atık boşaltımı için de aynı ilkeleri öneriyordu ve yapılacak hattın Boğaz'da atık suları alıp gidecek nitelikte güçlü ve sürekli akıntılarının olduğu Ortaköy'e kadar uzatılması gerektiğini düşünüyordu. Tophane'nin er ya da geç bir dönüşüm geçireceğine ve ticaret limanının genişletilmesi için kullanılacağına inanıyordu. Bu sebeple, semtin tepelerinde biri Galatasaray'da diğeri Taksim'de biten iki bulvar yapılmasını elzem buluyordu. Ayrıca, Kasımpaşa'dan başlayarak Haliç'i Taksim, Feriköy ve Tatavla'ya bağlayacak yeni yollar ve Kabataş ile Beşiktaş arasında yeni bir yol yapılmasını öneriyordu. Auric'in yol planı Taksim ve Şişhane arasına iki meydanla birlikte düşünülen bir tane daha 'Grande Rue de Pera' yapılması önerisiyle son buluyordu.

Auric'in önerileri hiçbir zaman birtakım genel planlama ilkelerinden öteye gitmemiş olsa da, İstanbul'un bütüncül bir bakışla ele alan ilk önemli proje taslağıydı ve bu proje işin içine altyapı çalışmalarını da dâhil ederek estetik kaygıların ötesine geçmişti.

miŐti. Temizlik koşullarının iyileştirilmesi, ticari faaliyetlerin bir düzene sokulması, sokakların ıslahı, yeni parkların inŐması, itfaiye hizmetlerinin iyileştirilmesi ve genel olarak Şehrin altyapısını iyileŐtiren daha pek çok çalışma, bu dönemde gerçekteŐirilen önemli işler arasındaydı. Cemil Paşa'nın Sultan'ın, hanedan ailesinin ve yüksek rütbeli memurların Şahsi doktoru olması ona yapılacak işler için gerekli izinleri alması için daha önce yaŐanmamıŐ bir fırsat yaratmaktaydı. Örneğın, Topkapı Sarayı'nın bahçesi içerisinde tasarlanan Gülhane Parkı'nın yapılması yalnızca Cemil Paşa'nın Sultan'la arasındaki Şahsi yakınlığı kullanabilmesiyle mümkün olmuştu.⁹⁹

Fakat bu tür kamu hizmetleri oldukça haŐın ve acı veren siyasi koşullar altında yürütölmekteydi. Osmanlı İmparatorluğuna Birinci Dünya Savaşı'na Almanya, Avusturya ve Macaristan'la ittifak yapıp Üçlü İtilaf Devletleri İngiltere, Fransa ve Rusya'yı karŐısına alarak girmiŐti. Savaş, pek çok projenin önünü kesmiŐti. Belediye yalnızca savaşın getirdiğı zorluklarla meŐguldü ve tüm kaynaklar orduya ve hastanelere harcanıyordu. Birinci Dünya Savaşı, 11 Kasım 1918'de Üçlü İtilaf Devletleri'nin zaferiyle sonuçlandı. Osmanlı İmparatorluğu Müttelikler'le 10 Ağustos 1920'de Sevr AntlaŐmasını imzaladı ve böylece Trakya ve Anadolu'da kalan son toprak parçaları da İngiltere, Fransa, Yunanistan ve İtalya tarafından işgal edildi. İstanbul zaten, Osmanlı İmparatorluğu ve Müttelikler arasında savaşın bittiğini ilan eden 30 Ekim'de imzalanan Mondros Ateşkes AntlaŐmasının hemen ardından, 13 Kasım 1918'de İngiliz birlikleri tarafından işgal edilmişti. Aynı gün Müttelik donanması İstanbul Boğazı'na demirlemiŐ ve topraklarını da Dolmabahçe Sarayı'na çevirmiŐti. En nihayetinde Fransız General Franchet d'Espèrey 8 Şubat 1919'da, 1453'te Fatih Sultan Mehmed'in Şehre giriŐine gönderme yaparcasına, beyaz bir at üzerinde İstanbul sokaklarında dolaŐmıŐtı. Verdiğı mesaj açıktı: Osmanlı'nın İstanbul üzerindeki dört yüz elli yıllık hâkimiyeti artık sona ermiŐti.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İHMAL EDİLEN ŞEHİR 1923-1933

İstanbul'un eski günlerini bilenlerin şimdi bu şehrin sönük ve mutsuz bir gölgesiyle karşı karşıya olduğu su götürmez bir gerçek. Bazı mühim gelişmeler olduğu doğru; mesela camiler 'temizlendi ve süslendi', sokaklar eskisinden daha bakımlı, müzeler ve müzelerin emsalsiz hazineleri gereğince korunuyor, turistler bu mekânları görebilir ve buralarda daha önce hiç olmadığı kadar güzel vakit geçirebilirler. Fakat Anadolu'nun ortasında çıplak ve dağlık bir platoya kurulmuş kasvetli bir köy, kamu binalarının ve devlet dairelerinin, her yöne giden demiryollarının ve öğle tatillerini sigara- kahveye harcamak yerine sabahın erken saatlerinden gece yarısına kadar çalışan memurlardan oluşan Hükümet'in varlık gösterdiği bir kente dönüşürken, şimdiki adı İstanbul olan Konsantinopol gittikçe daha fazla gömülüyor hatıralara.

Sir George Clerk, 1938¹

Birinci Dünya Savaşı'nı izleyen beş yılda yaşanan siyasi kargaşa İngiliz, Fransız, İtalyan ve Yunan ordularının ülkeyi işgaline karşı başarılı bir mücadele yürüten milli mücadele hareketinin kesin zaferiyle sonuçlandı. Mücadele, ilk olarak Çanakkale cephesinde öne çıkan, sonra da modern Türkiye Cumhuriyeti'ni kuran ünlü Osmanlı subayı Mustafa Kemal'in önderliğinde gerçekleşmişti. Türkiye'nin bağımsızlığı, 24 Temmuz 1923'te Lozan Antlaşmasıyla tanındı ve aynı yılın 29 Ekim'inde Ankara'daki Büyük Millet Meclisi yeni ve modern Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunu ilan etti. Bu yeni dönem yoğun bir modernleşme evresinin başlangıcıydı ve beraberinde ülkenin siyasi, toplumsal ve ekonomik yapısına kökten değişiklikler getiriyordu.

Modernleşme sürecinin kökleri on sekizinci ve on dokuzuncu yüzyıllara kadar gitse de, Cumhuriyet döneminde gerçekleştirilen reform programı eski dönemlerde gerçekleştirilen reformlardan esaslı bir şekilde ayrılıyordu. Bu programın amacı, geleneksel Osmanlı toplumunu, İslami olarak da okunabilir, Batılılaşmış, modern ve seküler bir çizgide değiştirmekti. Sekülerizm, Türkçedeki adıyla ‘laiklik’, Türk modernleşmesinin temel taşıydı.² Bu reformların esas amacı Osmanlı İmparatorluğu’na dair siyasi figürleri, simgeleri ve kurumları ortadan kaldırmak ve yerlerine dinin katı bir biçimde devlet denetimi altında olduğu yeni ve laik bir düzen getirmekti. Fakat her şeyin ötesinde, bu reform programı çok dilli ve çok dinli Osmanlı İmparatorluğu’nun küllerinden yeni bir Türk ulus-devleti ve Türk kimliği yaratma amacı taşıyordu.

Siyasi reform hareketi Cumhuriyet’in ilanından önce, bir İngiliz gemisiyle Malta’ya kaçan son sultan Vahdettin’in sürgün edilmesinin ardından 1922’de Saltanat’ın kaldırılmasıyla başlamıştı. Ardından, reformlar ivme kazanmış ve geleneksel kurumları hedef almaya başlamıştı. Hilafet önce simgesel bir konuma indirgendi, daha sonra da 1924’de kaldırıldı. Dini okullar ve mahkemeler kapatıldı, müftünün hukuki yetkileri kaldırıldı. Diyanet İşleri ve Evkaf Bakanlığı kapatıldı, Osmanlı hanedan mensuplarının yeni Türk devleti sınırları içerisinde yaşaması yasaklandı. Bu yeniden yapılanma daha sonra hukuki reformlarla güçlendirildi. 1926’da İsviçre’den alınan Medeni Hukuk Kanunu, İtalya’dan alınan Ceza Hukuku Kanunu ve Almanya ile İtalya’nın ticaret kanunlarını temel alan yeni bir ticaret kanunu kabul edilen yasal metinler arasında yer alıyordu.³

Rejimin geçmişi reddeden karakterine karşın Cumhuriyetçi modernleşmeciler de, tıpkı Osmanlı’daki selefleri gibi, tepeden inme bir toplumsal dönüşüm programını tercih etmişlerdi. Bu programın başını da iktidarını tek parti rejiminin lideri olarak gittikçe mutlaklaştıran Mustafa Kemal çekmekteydi. Rejim, geleneksel İslami kurumlara dayanan mevcut toplumsal düzeni ülkenin geri kalmışlığının baş müsebbibi olarak görüyordu. Bu yeni elit, geçmişle olan bağların tamamen koparılacağı radikal bir ideolojik dönüşüm talep ediyordu. Dolayısıyla, “*Muasır medeniyetler seviyesine ulaşmak*” Cumhuriyet reformlarını harekete geçiren esas fikirsel hedef-

ti. Reformcular, yine Osmanlı'daki seleflerine benzer şekilde, Batı medeniyetinin giyim, hayat tarzı, yeme alışkanlıkları ve modern fiziki çevre gibi tanınabilir simgelerini, ülkeyi modern bir devlete dönüştürmek için gereken temel araçlar olarak kullanıyorlardı.

Hiçbir şey, bu dönüşüm sürecini 25 Kasım 1925'de çıkarılan Şapka Kanunu'ndan daha iyi yansıtamaz. Bir yüzyıl önce II. Mahmud tarafından modern yeni bir baş giysisi olarak getirilen fes yeni dönemde muhafazakârlığın simgesi haline gelmişti. Avrupa tarzı şapka, Ağustos 1925'te Kastamonu'da halka Mustafa Kemal tarafından bizzat tanıtılmıştı. Şapka Kanunu, tüm TBMM üyelerinin ve memurların kamusal alanda Batı tarzı şapkayla gezmesini emrediyordu. Ekim 1927'de Cumhuriyet Halk Fırkası'nın Kongre'sinde yaptığı otuz altı saatlik meşhur konuşmasında Mustafa Kemal şöyle diyor:

Efendiler! Ulusumuzun başına giymekte olduğu cahillik, gaflet, taassup, yenilik ve medeniyet düşmanlığının belirgin işareti gibi görünen fesi atarak, onun yerine bütün medeni dünyaca başlık olarak kullanılan şapkayı giymek ve böylece, Türk milletinin medeni toplumlardan zihniyet bakımından da hiçbir ayrılığı bulunmadığını göstermek kaçınılmaz.⁴

Konuşmada geçen “zihniyet bakımından da” ifadesi aslında Türk kültürünün hemen her alanının dönüşüm programına dâhil olduğunun bir işaretiydi. Bu bağlamda hükümet tekkeleri kapattı, türbeleri ziyaret etmeyi yasakladı, “şeyh” ya da “derviş” gibi dini unvanları kullanımdan kaldırdı. 1926'da İslami Kameri takvim yerine takvimi getirdi, 1928'de Türk dili için uygunsuz addedilen ve yüzde 10'un altındaki düşük okuma yazma oranının müsebbibi gösterilen Arap alfabesinin yerini Latin alfabesi aldı.⁵

1920'lerin sonlarında reform hareketi hız kazandı. Ağustos 1930'da Atatürk'ün teşvikiyle kurulan muhalefet partisi Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın umulmadık başarısı ve aynı yılın Aralık ayında Ege bölgesinde küçük bir kasaba olan Menemen'de çıkan din tandanslı isyan hükümete halktan aldığı desteğin ne garantili ne de koşulsuz olduğu gerçeğini göstermişti.⁶ Bu alarm veren sinyalle-

rin ardından, hükümet olası bir karşı-devrime karşı ciddi önlemler almaya başladı. Öncelikle, muhalefet partisini Kasım ayında tasfiye etti. Daha sonra, siyasi ideolojisini kanunlaştırarak gücünü iyice pekiştirdi. Mayıs 1931’de, CHP’nin Üçüncü Kongresi’nde, parti kendisi için cumhuriyetçilik, devletçilik, halkçılık, inkılâpçılık, milliyetçilik ve laiklik adı ile anılan altı temel ilke tanımladı. Bütün bu ilkeler Kemalizm olarak adlandırıldı ve CHP’nin ambleminde altı okla temsil edildi. İlkeler, 1937’de anayasaya da eklendi.⁷ Bütün bu önlemler rejimin tek partili karakterini güçlendirecek şekilde bir araya geldi ve devletle parti arasındaki son ayrım da ortadan kalktı. 1930’larda, neredeyse bütün memurlar CHP üyesiydi. Partinin genel sekreteri aynı zamanda İçişleri Bakanı’ydı ve taşra kentlerindeki parti temsilcileri de kendi şehirlerinin valiliğini yapıyordu.⁸

Kemalistlerin bir sonraki adımı toplumsal, kültürel ve entelektüel organizasyonları güçlendirmek, fakat bunu devlet denetimi altında gerçekleştirmekti. Serbest Cumhuriyet Fırkası’yla yaşanan kısa demokrasi tecrübesi net bir şekilde göstermişti ki rejimin ilkelerini ulusa enjekte edebilmek için kendisini bu işe adayacak kurumlara ihtiyacı vardı. Önceden devlet denetimine tabi olmayan pek çok kültürel ve entelektüel organizasyon “güçlerin birleştirilmesi” ilkesi adına resmi kurumların bünyesine katılmaya zorlandı. Bu kurumların arasında, 1912’de Osmanlı İmparatorluğu’nun çöküşünün hemen öncesinde Türk milliyetçiliğini yaymak için kurulan ve ülkenin en önemli özerk entelektüel ve siyasi kurumu olan Türk Ocakları da vardı. Rejim tarafından potansiyel tehdit olarak algılanan Türk Ocakları 1931’de kapatıldı ve 1932’de yerine *Halkevleri* açıldı.⁹ Başlangıçta, Anadolu’nun çeşitli yerlerinde on dört adet Halkevi açılmıştı. Ancak sayıları zaman içinde hızla arttı, Türkiye’nin her bir köşesinde yeni halkevleri kuruldu. 1950 yılında kapatılmalarından önce, ülke genelinde dört yüz yetmiş üç Halkevi ve 4300’ün üstünde Halkodası vardı (halk odaları, halk evlerinin daha küçük versiyonuydu ve küçük kasabalarla köylerde kurulmuşlardı). 1932 ve 1935 yılları arasında İstanbul’un çeşitli yerlerinde yedi Halkevi açılmıştı. Bu sayı 1940 yılında on bire ulaştı. CHP tarafından idare ve finanse edilen Halkevleri Almanya ve İtalya’daki otoriter rejimlerin uygulamalarına benzer şekilde yetişkin eğitim merkezi olarak

hizmet veriyordu. Resmi ideoloji dersler, konserler, sanat yapıtları, tiyatro ve spor aracılığıyla kitlelere enjekte ediliyordu. Pek çok kasabada Halkevleri daha önce Türk Ocakları'nın kullandığı binaları kullanıyordu. Diğer kasabalardaysa, kent ve kasaba merkezinin en işlek yerlerine yeni binalar inşa ediliyordu.¹⁰ Halkevlerinin, modern mimari çizgileriyle, Anadolu kentlerinin ve kasabalarının silüetini hâkimiyeti altına alan camilerle rekabet etmesi amaçlanmıştı.¹¹

Pek çok akademisyen tarafından gözlemlendiği üzere, Kemalist reformlar 1793-94'te Fransa'da eski rejimin gözle görülür izlerinin hepsinin ya yasaklandığı, ya yasa dışı ilan edildiği ya da ortadan kaldırıldığı aşırı Jakoben devrimci reformların bir tezahürüydü. 1927'de Osmanlı tuğralarının ve nişanlarının bütün resmi ve kamu binalarından kaldırılmasını emreden bir kanunun çıkarılması,¹² Osmanlı arşiv belgelerinin hurda kâğıt olarak Bulgaristan'a satılması,¹³ Sultanahmet Camii'nin Cumhuriyet'in genç sanatçıları için, tıpkı Fransız Devrimi sırasında Notre Dame Katedrali'nin altının Akılcılık Tanrıçasıyla değiştirilmesini anımsatır bir şekilde, bir sanat galerisine dönüştürülmesi önerisi; Aya Sofya'nın müzeye dönüştürülmesi, Osmanlı sultanlarının anısına verilmiş sokak isimlerinin değiştirilmesi, ilk ve ortaokul müfredatından klasik Türk musikisinin kaldırması, İstanbul Konservatuarı'ndaki Türk müziği bölümünün kapatılması ve 1930'larda radyolarda Türkçe müziğin geçici bir süreliğine yasaklanması¹⁴ alınan sayısız önlemlerden sadece birkaçıydı. Bunlara ek olarak, 1931'de metrik ölçü sistemi kabul edildi. 1934'te çıkan Soyadı Kanunu her bir Türk vatandaşının soyadı kullanmasını gerektiriyordu. Ayrıca, hükümet "bey", "paşa", "efendi" gibi unvanların kullanılmasını yasakladı ve resmi tatil gününü Müslümanların tatil günü olan Cuma'dan Pazar'a kaydırıldı.

Cumhuriyet reformları "Muasır medeniyetler seviyesine ulaşmak için" elzem araçlar olarak yüceltilirken, geleneksel Osmanlı kültürünün özellikleri geri kalmışlığın simgeleri olarak itibarsızlaştırılıyordu. Resmi propagandanın eskiye karşı olan katı tutumu Basın Müdürlüğü tarafından yayımlanan bir kitaptan yapılan ve yeni rejimin iyi yönlerini öven şu alıntıdan açıkça görülebilir:

“Harp sonrasının ortaya çıkardığı yeni ve genç memleketlerden biri de Kemalist Türkiye Cumhuriyetidir. Bu cumhuriyet, gerçi Osmanlı İmparatorluğunun Türklerle meskun olan parçası üzerinde kurulmuş olmak itibarı ile, Osmanlı İmparatorluğu ile alakadardır. Fakat bu alaka, eski İmparatorluk ile yeni Cumhuriyet kültürel, sosyal, ekonomik ve politik bakımdan karşılaştırılınca görülür ki, tarihi bir alakadan ibaretir. İki devlet varlığı ile iki cemiyet arasında hemen hiçbir münasebet kalmamış gibidir. Bilakis, Türkiye Cumhuriyetindeki unsurlar, Osmanlı İmparatorluğundaki mukabil unsurların tam tersini ve zıddını temsil eylemektedir.”¹⁵

Kemalist reformların bir başka önemli getirisi de kadın haklarının tanınmasıydı. Mustafa Kemal reformların bu yönünü şöyle açıklar: “Cumhuriyet demokrasi demektir ve kadın haklarının tanınması demokrasinin olmazsa olmazıdır; bu yüzden kadın hakları tanınacaktır,” ve “Eğer toplumumuz için eğitim ve teknolojisi şartsa, hem erkeklerimizin hem kadınlarımızın bu imkânlarla eşit şekilde ulaşması icap eder.”¹⁶ Dolayısıyla kadının toplum içinde görünür olması Türk modernleşmesinin en etkili simgelerinden birisiydi.¹⁷ Genellikle modern bina görüntüleriyle birlikte verilen modern kadın görüntüleri resmi propaganda aygıtları tarafından çokça kullanılmaktaydı. Ayrıca modern giyimli kadınları İstanbul’un büyük camileri önünde resmeden görüntüler Erken Cumhuriyet döneminde çıkan *Yedigün* ve *Moda* gibi popüler dergilerde sık sık yayımlanıyordu.¹⁸ Türk kadınına siyasi hakları 1930’ların başında bu bağlamda verildi ve miras ile evlilik hayatını düzenleyen İslami kurallar kaldırıldı. Bu alanlar yeni medeni kanuna göre düzenlendi. Ayrıca yapılan reformlarla çok eşlilik kaldırıldı ve imam nikâhı yasaklandı. Kadınlara kendi eşlerini seçme ve boşanma hakkı verildi. İlk Miss Turkey güzellik yarışması 1929’da düzenlendi ve ardından 1930’larda halka açık plajlar kadınlara da açıldı.

“Yeni bir ulus” yaratma projesine paralel olarak, Türk tarihi de yeniden yazılmalıydı. Pek çok tarihi ve dilbilimsel çalışma Türklerin kökeni ve dillerine odaklandı. Bu amaçla ortaya atılan Türk Tarih Tezi ve Güneş Dil Teorisi Kemalist rejimin en temel varsayımlarıydı. Türk Tarih Tezi, “Türklerin, dünya uygarlığına Osmanlı İmparatorluğu’ndan çok daha önce katkıda bulunduğu” fikri üzerine

kuruluydu.¹⁹ Bu tez, Türklerin pek çok uygarlığın doğuşuna sahne olmuş anavatanları Orta Asya'da bir uygarlık geliştirdiklerini iddia ediyordu. Sonra gelen büyük kuraklık Türkleri Avrupa, Afrika ve Amerika da dâhil olmak üzere dünyanın farklı bölgelerine göçe zorlamıştı. Dolayısıyla Anadolu ve Mezopotamya'nın ilk sakinleri Hititler ve Sümerler bugünkü Türklerin atası sayılıyordu.

Benzer şekilde, Güneş Dil Teorisi de eski Türkçenin hepsi olmasa da dünya üzerindeki birçok dilin kaynağı olduğunu iddia ediyordu. Bu iddiaları temellendirmek üzere Mustafa Kemal'in şahsi önderliğinde 1931'de Türk Dil Kurumu, 1932'de de Türk Tarih Kurumu açıldı. Kemalist tezlere teorik arka plan sağlamak için Ankara Üniversitesi'nde Dil, Tarih, Coğrafya Fakültesi açıldı. Yine Anadolu'daki pek çok uygarlığın Türkler tarafından kurulduğu iddiasını desteklemek için Sümeroloji, Hititoloji, Eski Yunan ve Latince bölümleri açıldı. İlkokul ve ortaokul müfredatı için hazırlanan okul kitapları bu yeni tarih perspektifiyle yazıldı. Nihayetinde bu çabalara paralel olarak, Türk dili Arapça ve Farsça sözcüklerden "arındırıldı".

Dünyadaki bütün devrimci rejimler gibi, Kemalist rejim de mimariyi ve kent tasarımı kültürel modernleşmenin en önemli görsel belirteci addediyordu. İlginçtir ki, 1920'li yıllar boyunca, sonraları Milli Mimari olarak adlandırılan Osmanlı Canlandırmacılığı, tercih edilen mimari üslup olma özelliğini devam ettirmiştir. Pek çok Anadolu kasabası gibi Türkiye'nin yeni başkenti de Cumhuriyet'in ilk yıllarında Osmanlı Canlandırmacılığı üslubunun en iyi örnekleriyle donatılmıştır. Birinci ve İkinci Millet Meclisi binaları, Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü, Dışişleri Bakanlığı, Etnografya Müzesi ve Ankara Palas Oteli bu mimari tarzın önemli örneklerindendir. Sanayi-i Nefise Mektebi'nde mimarlık tarihi hocası olan Celal Esat Arseven bu Osmanlı Canlandırmacılığı üslubuna gösterilen ilgiyi şöyle açıklar:

Hemen hemen bütün mimarlar Mimar Vedat ve Kemalettin'in açtıkları çığırda yürüdüler. Hükümet de bu hareketi teşvik etti; okul, kışla, tren istasyonu vb. bütün binaların milli üslupla yapılmasını ısrarla istedi. Hatta özel kişileri milli üslupta binalar yapmaya zorlayacak bir kanun çıkarılması bile istendi.²⁰

Aslında Osmanlı Canlandırmacılığı'nın paradoksal biçimde yeni rejim tarafından resmi mimari tarzı olarak kabul edilmesi, yirminci yüzyıl başlarında Türkiye'nin siyasi ideolojisinde beliren çift başlılığın bir tezahürüydü.²¹ Cumhuriyetin ilk yıllarında siyasi iktidar, hâlâ radikal bir dönüşüm projesinde ısrarlı olan modern elitler ve Osmanlı mirasını tamamen reddetmeyip daha yumuşak bir reform hareketini destekleyen milli mücadelenin öne çıkan isimleri arasında paylaşıyordu. Mimari eserlerde Osmanlı formlarının kabulü de ancak böyle bir siyasi ortamda mümkün olabilirdi. Fakat Osmanlı Canlandırmacılığı üslubunun hükümlerliği kısa ömürlü oldu ve 1920'lerin sonunda Avrupa Modernizmi uğruna terk edildi. Canlandırmacı mimari tarzında ilk ciddi kırılma, bu üslubun öncülerinden biri olan Kemalettin Bey 1927'de öldüğünde yaşanmıştı; kat'i biçimde son bulmasıysa, 1931'de yeni rejim gücünü pekiştirip muhaliflerini yok ettiğinde gerçekleşti. 1931'den sonra Kemalist rejim yeni binalarda Osmanlı formlarının kullanılmasını topyekûn reddetti. Bu tutum, Ankara'da Milli Mimari üslubunda yapılmış bazı binaların cephelerinde değişiklikler yapılmasına kadar vardırdı.

Osmanlı mimarisini siyasi sebeplerle reddetme isteği aynı zamanda Osmanlı Canlandırmacılığını kendi mimari ifadelerinin önünde beğenilmeyen nitelikte bir engel olarak gören genç Türk mimarları tarafından da paylaşılmaya başlanmıştı. Avrupa Modernizminin Türkiye'de *Yeni Mimari* olarak bilinen kübik kompozisyonları, Kemalizmin akılcı ve laik ideallerini ifade etmenin en uygun yolu kabul ediliyordu.²² Dönemin iki genç mimarı Behçet Sabri ve Bedrettin Hamdi'nin yazdıklarından da anlaşıldığı üzere, Türk devriminin mimari anlayışı Osmanlı zamanındakinden tamamen farklıydı. Onlara göre, Türk devrimi fesi modernleştirmeye kalkışmamış, onun yerine şapkayı getirmişti; aynı şekilde eski Arap alfabesini düzeltmeye çalışmamış, onu Latin alfabesiyle değiştirmişti. Dolayısıyla modern Türk mimarlarının eski usul formları reddetmesini ve modernleşmeye doğru giden "yeni ve akılcı yolu" seçmesini savunuyorlardı.²³ Avrupa Modernizmine bu kararlı geçişin sonucunda yeni hükümet binaları ve sinemalar, kulüpler, halka açık alanlar, geniş bulvarlar, parklar, piknik yerleri, mesireler gibi kamu binaları ve mekânları Cumhuriyet'in reformist ve laik karakteriyle

uyum içinde tasarlandı. Bu kübik binalar, Kemalist rejimin gücünün modern yüzünü göstereceği birer platform haline geldi.²⁴

Avrupa Modernizmine radikal geçiş, Türkiye'deki mimarlık eğitiminin 1930'ların başlarında yeniden yapılandırılmasıyla tamamlandı. Osmanlı Canlandırmacılığı mimarisinin önde gelen isimlerinden Giulio Mongeri, 1928'de Sanayi-i Nefise Mektebi'ndeki görevinden istifa etti. Aynı yıl okulun ismi de "modernleştirildi" ve Güzel Sanatlar Akademisi olarak değiştirildi. Bu değişikliği, 1930'da Vedat Bey'in okuldaki görevinden istifası takip etti. Türkiye'deki tek mimarlık okulunun sorumluluğu İsviçreli mimar Ernst Egli'ye devredildi. Güzel Sanatlar Akademisi'nin mimari müfredatındaki klasik Beaux-Arts modeli terk edildi ve yerine Avrupa Modernizminin ilkelerini izleyen bir program getirildi. Bir yıl sonra, 1931'de, *Mimar* adlı yeni bir mimarlık dergisi yayımlanmaya başladı. Bu derginin sayfalarında pek çok mimar Türkiye'nin yeni mimari tarzını okurlara tanıtıyordu. Osmanlı kültürünü temsil eden her şey gibi *Mimar* dergisinin adı da, kelimenin Arapça kökeninden ötürü, 1934'te Almancadan devşirilen *Arkitekt* sözcüğüyle değiştirildi.²⁵

Fakat İstanbul, Türk mimarisinin Avrupa Modernizmine doğru yaşadığı radikal geçişten muaftı. Ayrıcalıklı konumunu ve nüfusunun büyük kısmını kaybettikten sonra İstanbul'da 1940'lara kadar neredeyse hiçbir büyük ölçekli kamu binası inşa edilmedi. Bu dönemde inşa edilen tek tük modern binalar arasında 1935'te Florya'da yapılan Cumhurbaşkanlığı Köşkü, 1938'de yapılan Karaköy Limanı Yolcu Terminali ve 1939'da yapılan Kadıköy Halkevi bulunuyordu. Ancak, "Yeni Mimarının" etkisi daha çok küçük binalarda, özellikle de Taksim ve Gümüşsuyu bölgelerinde yapılan apartmanlarda hissedildi. Bu dönemde belki de İstanbul mimarisinde göze çarpan en büyük gelişme Art Deco tarzının özellikle Taksim, Şişli, Gümüşsuyu ve Cihangir'de yer alan apartmanlarda sıkça kullanılarak Türk mimarlık tarihinde belirmesiydi.

Yeni Cumhuriyet rejimi mimarlıkta birdenbire Avrupa Modernizmine kaydığandan, geleneksel şehir dokularının dönüştürülmesi de hedefler arasındaydı. Şerif Mardin'in belirttiği üzere, Atatürk reformları "yeni bir ortak kimlik" oluşturmayı amaçlıyordu ve bu

ortak kimlikte din artık belirleyici bir etken olmayacaktı. Yine bu reformlar, bireyi “geleneksel, cemiyet odaklı yaşamın ahlaklığından” kurtarmaya niyetliydi.²⁶ Günlük toplumsal yaşamın sekülerleşmesi ve bireylerin bağımsız bir yaşam tarzına kavuşması ancak geleneksel toplum ilişkilerini bitirmekle ve *mahalle*deki imamın gücünü yok etmekle gerçekleşebilirdi.²⁷ Geleneksel Osmanlı kültüründe mahalle toplumsal yaşamın merkeziydi. İdari ve kamu hizmetlerinin tesisini sağlamakla birlikte mahalle, sıradan bir Osmanlı vatandaşının ilk eğitimini aldığı, mesleki beceriler edindiği, evlendiği, çocuk sahibi olduğu ve nihayetinde öldüğü zaman cenazesinin kaldırıldığı kapalı bir dünyaydı.²⁸ Cumhuriyet’in en önemli hedefleri arasında olan, kadın-erkek eşitliği ve kadının toplumsal yaşama katılımını gerçekleştirmesi imamın sıkı denetimi altında olan ve geleneksel kültürel normlarla yönetilen mahallede mümkün değildi. Bu yüzden, Cumhuriyet reformistlerinin kaldırmaya niyetlendikleri şey mahalledeki ahlaki denetimdi ve bu sistemi bireylere daha fazla bağımsızlık sağlayacak, daha modern bir sistemle değiştirmek istiyorlardı.²⁹ Böyle bir siyasi ve ideolojik ortamda İstanbul’la beraber Anadolu kentlerinin de geleneksel dokusunu modernleştirmek üzere hazırlanan şehir planları Cumhuriyetçilerin gündemine girdi.

1920’lerde ve 1930’larda şehir planlaması ile ilgili yeni kanunlar çıkarıldı. Bunlardan ilki 16 Şubat 1924 tarihli *Ankara Şehremaneti Kanunu*’ydu. Geç Osmanlı döneminde İstanbul için geliştirilen belediye modelini yansıtan bu Kanun’a göre, belediye İstanbul’dan gelen bir belediye başkanı ve hükümet tarafından tayin edilmiş yirmi dört üyeden oluşacak *Cemiyeti-i Umumiye-i Belediye* tarafından yönetilecekti. 24 Mart 1925’te, yeni imar alanları yaratmak amacıyla *Ankara’da İnşası Mukarrer Yeni Mahalle için Mukatazi Yerler ile Bataklik ve Merzagi Arazinin Şehremanetince İstimlâkine Dair Kanun* kabul edildi. Bu kanunu, 28 Mayıs 1928’de Ankara İmar Müdürlüğü’nün kuruluşu takip etti.³⁰

Ayrıca Büyük Millet Meclisi 1930’lu yıllarda sırasıyla şu kanunları çıkardı: *Belediyeler Kanunu* (1930), *Belediyeler Bankası Kuruluş Kanunu* (1931), *Belediye Yapı ve Yollar Kanunu* (1933), *Belediyeler İstimlâk Kanunu* (1934) ve *Belediyeler İmar Heyeti Kuruluş Kanunu* (1935). Belediyeler Kanunu’yla Şehremaneti’ni

kaldırıldı ve bütün ülkede yeni belediyelerin kurulması sistemi getirildi. Bu yeni mevzuat, on binden fazla nüfusu olan bütün kentler ve kasabalar için imar planları hazırlanmasını gerektiriyordu. Belediyelerin oluşturulması için 1934'te beş yıllık bir plan yapıldı. 1930 ve 1948 yılları arasında neredeyse iki yüz kırk kasabanın haritası çıkarıldı ve Anadolu'daki kasabalarla kentler için yapılan üç yüz plan tamamlandı.³¹Bu proje taslaklarında, Ankara seküler, genç ve sağlıklı bir imajla ideal bir kent olarak tasvir ediliyordu. İstanbul'un eski belediye başkanlarından Cemil Topuzlu'yu şu gözleme sevk eden de işte bu imajdı: "Bana kalırsa İstanbul'u asrî, medeni bir şehir haline sokmak için asarıatika ve abidelerini muhafaza etmek şartı ile kâmilten yıkılıp milyonlar değil milyarlarca lira sarfı ile yavaş yavaş yeniden yapmaktan başka çare yoktur."³²



21. Güzel Sanatlar Akademisi'nde mimarlık okuyan bir grup son sınıf öğrencisi tarafından hazırlanmış ve Tarihi Yarımada'yı ızgara dokusuyla yeniden yapılandıran bir imar planı önerisi, 1931-32

Cumhuriyetin izlediği kentleşme politikasının bir diğer önemli özelliği de mevcut toplumsal yapıyı muhafaza etmesiydi. 1930’larda Türkiye nüfusunun yüzde seksenden fazlasının kırsal kesimde yaşadığı bir tarım ülkesiydi. Sanayi alanında çalışma imkânları bu kadar kısıtlıyken, köyden kente göç büyük karmaşa yaratabilir ve Kemalistlerin hedeflediği toplumsal denetimin sağlanmasını neredeyse imkânsız hale getirebilirdi. Kısa ömürlü demokrasi tecrübesinden de anlaşıldığı üzere, okuma yazma oranının nispeten yüksek olduğu kentlerde dahi Kemalist reform hareketi kısıtlı bir başarı elde edebilmişti. Kentlerle ve kasabalarla çok az temas kurabilen otuz üç bin köyün çoğunda reformların etkisi neredeyse hiç hissedilmiyordu. Bu yüzden de, yürütülen politika köylüleri köylerinde tutmak, göçten vazgeçirmek, kent hayatını cazibesiz göstermek ve kırsal kesimdeki insanları Kemalist ideolojinin erdemleri konusunda eğitmekti. Dolayısıyla köy çocuğunun daha farklı bir eğitimden geçmesi gerekiyordu ve bu tür bir eğitim anlayışıysa teori temelli öğretimden pratik bilgiye önem verilmeliydi. Bu amacı gerçekleştirebilmek için 1940’da üç yıllık bir deneme süresinden sonra köy öğretmenleri yetiştirmek için bir tür özel eğitim kurumu olan *köy enstitüleri* kuruldu.³³ Kentten gelecek öğretmen adayları köy hayatına uyum sağlamakta güçlük çekeceği için, bu enstitülerin öğrencileri köylüler arasından seçiliyordu ve bu öğrencilerin okuldan mezun olduktan sonra tayin edildikleri köyde uzun yıllar çalışmaları gerekiyordu. Köylerin önemi ve ulusal kalkınmaya katkısı hükümetin resmi açıklamalarında ve siyasi propagandasında sık sık vurgulanıyordu. Mustafa Kemal’in ulusal mücadele döneminde söylediği “Köylü milletin gerçek efendisidir” ifadesi Erken Cumhuriyet döneminin en sık kullanılan siyasi sloganlarından biri haline gelmişti. Bu güçlü ideolojik ortamda, “köylerin bilimsel planlaması” 1930’lardaki Türk mimarlarının özel ilgi alanı haline gelmiş ve pek çok “model köy” projesi hazırlanmıştı.³⁴

Bu politika yalnızca siyasi bir tercih değildi, aynı zamanda 1930’ların ortalarında etkinliğini iyice artıran köylücülük akımının kaçınılmaz bir sonucuydu. Köy enstitülerini yaratan da esasen bu ideolojinin entelektüel tezahürüydü. Köycü ideoloji ilk olarak geç Osmanlı döneminde ortaya çıkmıştı ve 1930’larda hız kazanarak

Türkiye'deki en etkili sosyo-politik akımlardan biri haline gelmişti.³⁵ Bu akım, 1930'ların başlarında bilhassa İstanbul Üniversitesi'nin akademik çevresinde çokça rağbet görmekteydi. Ömer Lütfi Barkan, Ziaeddin Fahri Fındıkoğlu ve Ömer Celal Sarc gibi eğitimlerini Almanya ve Fransa'da sosyal bilimler alanında tamamlamış Türk akademisyenler ile Türkiye'ye sığınan ve İstanbul Üniversitesi'nde çalışan Alman profesörler güçlü bir kent karşıtı tavır benimsemişlerdi. Kenti, yozlaşmış sınıf mücadeleleri, işsizlik, ekonomik bunalım ve toplumsal huzursuzluğuyla bütün kötülüklerin kaynağı olarak görüyorlardı. Siyasi ve ekonomik liberalizme karşı da güçlü bir karşı tavır sergileyen aynı akademisyenler köylüleri Türk devriminin gerçek sahibi olarak görüyorlardı. Almanya'daki *Sozialpolitik* akımından bir hayli etkilenenler köycüler, kitlelerin kırsal alanlardan büyük kentlere göç etmesini engellemek için Nasyonal Sosyalist Almanyası'ndaki *Erbhof* modelini temel alan küçük ölçekli çiftlikler oluşturulmasını savunuyorlardı; İstanbul Üniversitesi'nde çalışan Alman profesörlerden Wilhelm Röpke'ye göre ideal bir kentte en fazla otuz bin insan yaşamalıydı.³⁶ Yine Barkan'a göre en gelişmiş sanayi ülkeleri dahi 1929'da yaşanan Büyük Buhran'dan ders almış ve köy hayatını, kentleri köylüler için cazip hale getiren politikalarla korumak için alabileceği her türlü önlemi almıştı.³⁷

Kent karşıtı önyargılar yalnızca üniversitelerde ders veren bazı akademisyenlerle sınırlı değildi. Rejimin her düzeydeki ideologları, her platformda köy yanlısı bir tutum almıştı. Örneğin, Erken Cumhuriyet döneminin önde gelen köylücü ideologlarından Nusret Kemal Köymen ki kendisi Ankara Halkevi'nin çıkardığı yarı resmi propaganda dergisi *Ülkü*'nün de editörüydü, yazılarında köyün ve sınıfsız bir toplum yaratmanın önemini belirtiyordu:

Kemalizm köyü ve köylüyü cemiyetin esas unsuru, şehirleri de mıntika merkezleri sayar ve cemiyet düzeninin bu görüşe göre inkişafını idealleri arasında başta tutar. Kemalizm köyü şehrin, ziraatı sanayinin istismarına mahkum etmemeği, ziraatle sanayi arasında bir birlik ve ahenk kurmağı memlekette köy ve şehir, ziraat ve sanayi diye bir ikilik vücuda getirmemeği ilk düşünen ve bu suretle sınıfsız cemiyet telakkisinde en müsbet yolda yürüyen ve en ileri giden rejimdir.³⁸

Köymen'e göre, on dokuzuncu yüzyıldan sonra dünyayı etkisi altına almaya başlayan "materyalist görüş" tamamen kentçi bir fikirdi ve köyleri yok etmeyi, insanları büyük kentlere yığarak "oldukça karmaşık ve işbirlikçi bir iş bölümüyle" örgütlemeyi amaçlıyordu. Yine Köymen'e göre, bu iş bölümü öylesine karmaşık olacaktı ki "fabrikadaki milyonlarca dişliye" benzer biçimde toplumdaki bir bireyin de hiçbir şekilde kendine has bir karakteri kalmayacaktı. Benzer şekilde, tüm idare ve üretim mekanizması karmaşık bir bürokratik ve teknokratik hiyerarşi tarafından yönetilecek; bireyler kendilerine verilen emirlere "bir ordudaki askerler gibi" itaat edecekti. Dahası iktidar sadece birkaç kişi tarafından paylaşılacaktı ve işler öyle karmaşık hale gelecekti ki demokrasi adı verilen olgunun yaşama şansı kalmayacaktı. İnsanların boş vakitleri çok olsa dahi, bundan yararlanacak bir ruhsal zenginlikten yoksun olacaklardı. Köymen, "şehir ütopyasını" gerçekleşmesi imkânsız olarak tanımlasa da Londra, New York, Moskova, Leningrad, Berlin, Viyana ve Paris gibi büyük kentlerin bile bu materyalist amaca ulaşmaya çalıştığını söylüyordu.

Şehir yaşamının olumsuz özellikleri Köymen'in hedef aldığı bir diğer konuydu. Kentlerde maddi açıdan güvenlik olmadığını, kentin insana sunduğu tek şeyin açlık ve işsizlik riski olduğunu öne sürüyordu. Kentte yaşayanlar "sükûnetten, dinginlikten ve doğanın güzelliğinden" uzak kaldıkları için, ruhları da zamanla köreliyordu. Kentin karmaşası ve kalabalığı içerisinde toplumsal denetim hayli kısıtlı olduğundan, ahlaki yozlaşma da yaygınlaşıyordu. Aile bağları ve denetim zayıfladığı için de, çocuklar erken yaşta hayatlarını kazanmaya başlıyorlardı. Ayrıca, kentteki yoğun çalışma hayatı ve gürültülü atmosfer "ruhsal ve fiziksel sağlığı" bozuyordu. Parasal ve idari bağlarla bağlı kent sakinleri her daim "bağımsız ve dürüst demokratik vatandaşlar" olamayabiliyordu. Daha da önemlisi, Köymen, şehirlerdeki sınıf ayrımının kabiliyetli insanların gücünü azalttığını ve insanları tehlikeli ayrışmalara sevk ettiğini iddia ediyordu. Büyük kentlerde ulaşım, su ve kanalizasyon, elektrik, güvenlik ve idare hizmetleri pek çok gereksiz masrafa ve "sıkıntıya" sebep oluyordu.³⁹

Köycüler, kentin kaosu ve yozlaşmanın kaynağı olarak tasviiriyle aynı zamanda düşsel bir köy yaşamı resmi de çiziyorlardı. Köy-

ler Türk ulusunun asil, el değmemiş, zeki ve pratik karakterinin gerçek simgeleri idi. Anadolu'nun yabancı işgaline uğramamış ve dış dünyayla herhangi bir irtibat kurmamış köylerinde yaşayan köylüler Türk ırkının gerçek temsilcileri olarak görülüyordu. Bu köylülere, kapitalist ideolojiyle “zehirlenmemiş” insanlar olarak bakılıyordu. Dahası, doğrudan doğal koşulların içine doğdukları için köylüler, şımarık kent çocuklarının aksine, ordu için güçlü bir asker kaynağı olarak görülüyorlardı. İşte bu yüzden Türk kimliğinin temel kaynağı olduğuna inanılan köyler, kentlerle aynı haklar ve ayrıcalıklardan yararlanmalıydı ve bu haklar ve ayrıcalıklar arasında eşit standartlar altında yaşama ve öğrenim görme de vardı.⁴⁰ Bu bağlamda, Osmanlı İmparatorluğunun “kentler için köyleri feda etme” politikası, İmparatorluktaki milli kültürün kaybına sebebiyet veren temel etken olarak eleştiriliyordu.”⁴¹ Neticede sonraki on yıl boyunca, 1940'lara kadar geçen süreçte, İstanbul'un imar programını etkileyecek olan etkenlerden biri de işte bu köylücülük ideolojisiydi.

İstanbul - Ankara

Mustafa Kemal ve yönetiminin aldığı bir başka önemli karar da 13 Ekim 1923'te Ankara'yı Türkiye'nin yeni başkenti ilan etmektir. Bu karar, Kurtuluş Savaşı esnasında İstanbul düşman işgali altında olduğu için, her şeyden önce stratejik bir tercihti. Aslında, İmparatorluğun başkentini bir Anadolu kentine taşıma fikri 1910'ların başlarında ortaya çıkmıştı. Balkan Savaşları ve İmparatorluğun Avrupa orduları tarafından yenilgiyle uğratılmasının ardından, Osmanlı hükümeti başkentini Orta Anadolu'ya taşımayı ciddi olarak düşünmüştü. Bu iş için hepsi de önemli bölgesel merkezler olan Konya, Kayseri ve Kütahya önerildi, fakat Ankara, ilginç bir şekilde o zamanlar kimsenin aklına gelmedi.

Mustafa Kemal, milli mücadeleyi yönetirken Erzurum ve Sivas'a meyletmişti. Ancak bu kentler Batı Anadolu'daki cephe-lerden uzaktı ve İstanbul'la irtibatları zayıftı. Tüm bu sebeplerden ötürü, Ankara ön plana çıktı, hem Osmanlı başkentine hem cephe-lere yakındı ve ayrıca demiryolu bağlantısı vardı. Bu yüzden, Ankara daha erken bir tarihte milli mücadele hareketinin başkenti

olmuştu. 23 Nisan 1920’de milli mücadeleyi yönetmek ve Ankara Hükümeti’ne ev sahipliği yapmak üzere Türkiye Büyük Millet Meclisi açıldı. Uluslararası alanda hâlâ Osmanlı sultanı ve onun yönetimi tanınsa da, milli mücadele hareketi kendi idari yapısını oluşturdu. Sonrasında, Ankara hükümeti etki alanını genişletti ve zamanla siyasi denetimi ele geçirdi. Kurtuluş Savaşı’nın sonunda, resmi olarak “Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti” olarak bilinen Ankara yönetimi Avrupa devletleriyle barış müzakereleri yürüttü ve 24 Temmuz 1923’te Lozan Barış Antlaşması’nı imzaladı.⁴²

Ankara’nın Türkiye’nin başkenti seçilmesi jeopolitik bir tercihin de ötesinde Cumhuriyet rejiminin siyasi ve kültürel tercihlerinin güçlü bir temsiliydi. Bernard Lewis’e göre, İstanbul “geçmişle çok sıkı bağları olan” bir şehirken, yeni başkent “vuku bulan değişiklikleri simgeliyor ve vurguluyordu.”⁴³ Sıfırdan başkent olarak inşa edilmiş diğer tüm şehirler gibi Ankara da yeni rejimin başarısını ve dinamizmini sergileyeceği bir vitrindi. Cumhuriyet elitinin gözünde mukaddes karakterinden ötürü Hilafet ve Saltanat’ın merkezi İstanbul’un aksine, Ankara yeni ve laik ulusun kalbiydi.⁴⁴ Kemalistlere göre Ankara geleceğin, İstanbul ise geçmişin kentiydi. İstanbul, İmparatorluk ve hanedan geleneklerinin özelliklerini sergiliyordu ve kozmopolit bir karaktere sahipti. Çıkmaz sokakları, dolambaçlı sokak dokusu ve ahşap binaları fiziksel ve toplumsal yozlaşmanın, eski Osmanlı sisteminin köhneliğinin simgeleri idi. Ankara ise modern binaları, geniş bulvarları, parkları ve en önemlisi minaresiz silüetiyle,⁴⁵ yeni Türk ulusunun modern ve laik merkezi olarak görülüyordu.

Buna rağmen Ankara’nın yeni başkent olarak baştan yaratılmasına karar vermek hükümet için kolay olmamıştı. İstanbul neredeyse beş yüz yıldır Osmanlı İmparatorluğu’nun başkentiydi. Önde gelen pek çok bürokrat, aydın ve hatta milli mücadele hareketinde önemli roller oynamış pek çok subay ile İstanbul arasında duygusal bir bağ vardı. Başkentin Ankara’ya taşınması onlar için geçici bir durumdu. Düşman işgalinden kurtulduktan sonra, yeni hükümetin nihai durağı İstanbul olacaktı. Bu beklentiyi değiştirmek ve hem Büyük Millet Meclisi’nden hem de toplumun daha geniş bir kesiminden gelecek itirazları yumuşatmak için taktiksel adımlar atılması gerekiyordu.

Önce, 6 Ekim 1923'te eski Osmanlı başkentinin düşman işgalinden kurtuluşunun hemen ardından Mustafa Kemal İzmir'de İstanbul basınının temsilcileriyle bir araya geldi. Bu görüşmede, yeni devletin başkenti olarak coğrafi açıdan güvenli bir yer seçmenin önemini vurguladı. İstanbul'un işgali, hükümet merkezinin düşman ordularının ulaşamayacağı bir yerde konuşlanması gerektiğini gösteriyordu. İkinci taktiksel adım, Mustafa Kemal'in sağ kolu ve Malatya milletvekili İsmet Paşa'dan geldi. İsmet Paşa 9 Ekim 1923'te Meclis'e, Ankara'nın yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin başkenti ilan edilmesi için bir önerge verdi, fakat bu önerge aynı zamanda İstanbul'un Hilafet'in resmi ve kalıcı merkezi olarak kalacağını tasdik ediyordu. Bu söz kısa bir süre sonra Hilafet'in kaldırılmasıyla bozulsada, 1924'e kadar Türkiye iki başkentli bir ülkedydi.

Yeni başkent olarak sahip olduğu konum, yirmi beş bin nüfuslu, ufak bir taşra kasabası olan Ankara'nın kentsel ve toplumsal karakterini hızla değiştirdi. 1929'daki Büyük Buhran'ın ardından genel harcamalarda yapılan önemli kesintiye karşın, hükümet Ankara'nın inşası için ayırdığı bütçede bir kesinti yapmadı ve yeni başkentini yaratabilmek için kapsamlı bir imar programına girişti.⁴⁶ Kemalist yöneticiler Osmanlı'daki seleflerinin izinden gittiler ve yabancıların uzmanlığına başvurdular. 1927'de uluslararası bir imar planı yarışması düzenlendi ve bu yarışma Alman planlamacı Hermann Jansen'e Ankara için yeni bir plan hazırlama görevinin verilmesiyle sonuçlandı.⁴⁷ Camillo Sitte'nin planlama ilkelerinden esinlenen Jansen'in imar planında ana yollar, halka açık meydanlar ve eski kalenin korunması öneriliyordu. Bu planda, yeni başkentin en önemli özelliği geniş parklar, eğlence yerleri, modern oteller ve diğer açık hava mekânları gibi halka açık alanların varlığıydı. Örneğin *Gençlik Parkı* geniş bir şehir parkı olarak tasarlanmıştı, içinde yapay bir göl vardı ve konserler, açık havada yemek, sahne sanatlarının gösterimi ve çocuk havuzunda yüzmek gibi eğlenceli etkinliklere ev sahipliği yapacaktı. Bir "sosyal okul" olarak Gençlik Parkı'nın özel bir önemi vardı, zira ulusu, modern seküler uygulamaları ve toplumsal kuralları benimsemeye yönlendirmek üzere tasarlanmıştı.⁴⁸ 19 Mayıs Stadyumu, Atatürk Orman Çiftliği ve Çubuk Barajı piknik alanı 1930'larda açılan diğer rekreasyon alanlarından

başlıcalarıydı. “Cumhuriyet ruhunun” vücut bulduğu bu alanlara özel bir anlam yüklendi. Ayrıca, bu mekânlar Cumhuriyet’in genç ve sıhhatli karakterini temsil etme konusunda önemli ve sembolik bir işleve sahipti.⁴⁹

Jansen’in planı modern bir kent kurmayı amaçlarken, yeni başkente modern binalar tasarlama görevi de bir grup Avrupalı mimara verildi. Avusturyalı mimarlar Clemenz Holzmeister, Wilhelm Schütte ve Margarete Schütte-Lihotzky, İsviçreli mimar Ernst Egli ve Alman mimarlar Bruno Taut ile Martin Elsaesser 1920’lerin sonundan 1940’ların başına değin, Cumhuriyet mimarisinin önde gelen isimleriydi. Savunma Bakanlığı, Türk Silahlı Kuvvetleri Garnizonu, Cumhurbaşkanlığı Köşkü, İçişleri Bakanlığı, Bayındırlık İşleri Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı ve Büyük Millet Meclisi Holzmeister tarafından tasarlanan en önemli binalardı. Egli de Devlet Müzik Konservatuarı’nı, Yüksek Mimarlık Enstitüsü’nü, Ticaret Lisesi’ni, İsmet Paşa Kız Enstitüsü’nü ve Siyasal Bilgiler Fakültesi’ni tasarlamıştı.⁵⁰

Ankara, “ulusun kalbi” gibi bir simgesel rolün de ötesinde, ülkenin idari komuta merkeziydi. Kemalist rejim geçmişin pek çok kurumundan kurtulmaya çalışsa da, Osmanlı’daki seleflerinin yürümüş olduğu yolu takip ederek oldukça merkezi bir hükümet sistemi kurdu. Türkiye her biri bir vali tarafından yönetilecek yetmiş dört vilayete bölündü.⁵¹ Vilayetler kazalara ayrıldı ve hükümet tarafından tayin edilmiş başka bir görevlinin, kaymakamın, sorumluluğuna verildi. En küçük idari birim olan *nahiye* ise yine Ankara tarafından tayin edilmiş bir müdürün yönetimindeydi. Bütün idari makamlar tüm kararların nihai olarak alındığı İçişleri Bakanlığı’na bağlıydı. *Belediyeler Kanunu* her kentte seçilmiş bir belediye başkanı ve belediye meclisi olmasını gerektirirken, vali yerel kararların merkezi hükümet politikasıyla çeliştiği durumlarda veto hakkını kullanabiliyordu. Ayrıca üç büyük kent, yani İstanbul, Ankara ve İzmir özel bir idari yapıya sahipti, buralarda vali, belediye başkanı olarak da hizmet veriyordu. Bu hiyerarşik sistem Ankara’ya, neredeyse İstanbul’un beş yüz yıllık Osmanlı başkentliği döneminde hiçbir zaman elde edemediği bir güç sağlıyordu.

Ankara, yeni yönetimin “ulusun kalbini” yaratma çalışmalarının merkeziyken, İstanbul 2700 yıl boyunca elde ettiği bütün

siyasi ayrıcalıkları kaybetmiş durumdaydı. İstanbul'un idari işlevlerinin Ankara'ya geçişini, kentin demografik yapısındaki önemli değişim ve ekonomik gücündeki azalma izledi. Yerli bir burjuva yaratma isteğiyle izlenen politikalara paralel olarak, İstanbul'daki ticari faaliyetleri hâkimiyeti altına almış olan gayrimüslim tacirler ve bankerlerin kentten ayrılmasıyla ekonomik altyapısı bir hayli zayıfladı.⁵² 1926'da, bu hayli yoğun ideolojik atmosferde İstanbul Postanesi "Konstantinapolis'e" yollanan bütün mektupları geri göndermeye başladı.⁵³ Kentin kozmopolit karakterinin en önemli vitrini olan Grande Rue de Pera'nın adı İstiklâl Caddesi olarak değiştirildi. 1927'de şehrin nüfusu 690.857'ye düştü, bu rakam savaştan önceki nüfusunun yarısıydı. Gayrimüslimlerin gidişiyle İstanbul daha homojen bir kent oldu. Birinci Dünya Savaşı'ndan önce ve savaş esnasında yaşanan büyük toprak kayıpları sonucu Müslüman göçmenler İstanbul'a iltica etmişti. 1885'te Müslümanlar kent nüfusunun yüzde 44'ünü temsil etmekteydi, 1927'ye gelindiğindeyse bu oran yüzde 64'e yükselmisti.

Bu dönemde, eski rejim yandaşlarının merkezi olarak görülen İstanbul yeni hükümet tarafından siyaseten ihmal edilmekteydi. İstanbul basınından durmaksızın gelen tepkiler, özellikle de Hilafet'in korunmasını savunan talepler, yeni sisteme karşı tehdit olarak algılanıyordu. Rejim ayrıca, bu 'sıkıcı' Orta Anadolu kentinin tozundan ve kirinden kaçıp İstanbul'un güzelliklerine kavuşmayı dört gözle bekleyen bürokratların, aydınların ve diplomatların umutlarını söndürmek gibi psikolojik bir amaç da edinmişti. Bu siyasi tavrın boyutlarının ilginç bir göstergesi de Atatürk'ün önceki yıllarda bütün Anadolu'yu dolaşp hatta Boğaz'dan geçtiği halde 1927'ye kadar İstanbul'a gitmemesiydi.

Ankara'nın yeni başkent ilan edilmesi İstanbul'da pek hoş karşılanmadı. Bu karar sadece kentte yaşayanların duygularını incitmekle kalmadı, 1930'lardaki büyük buhran sonucunda kenti sarsan ekonomik krizi de derinleştirdi. Başkentin Ankara'ya taşınması şehirde yaşayan on binlerce bürokratin ve memurun işsiz kalması anlamına geliyordu.⁵⁴ İstanbul için kamusal kaynaklardan harcanan para da kesilmiş ve Ankara ile diğer Anadolu kentlerinin imarı için harcanmaya başlanmıştı. Örneğin 1934 ve 1939 yılları için hazır-

lanan Birinci Beş Yıllık Ulusal Kalkınma Planı'na göre İstanbul'a tahsis edilen kaynaklar Anadolu kentlerine göre hayli düşüktü.⁵⁵ Kısıtlı sayıdaki yatırım yeni sanayi tesisleri açmaktansa, çoğunlukla Paşabahçe Şişe ve Cam Fabrikası örneğinde olduğu gibi Cumhuriyet öncesi dönemde açılmış fabrikaların ıslahı için kullanıldı.

Cumhuriyet elitlerinin İstanbul'a karşı gösterdikleri soğukluk 1940'ların ortalarında dahi devam ediyordu. İstanbul'un eski belediye başkanı Cemil Topuzlu, Ankara'daki yeni hükümet bürokrasisi tarafından İstanbul'a duyulan olumsuz hislerin derinliğini anılarında şöyle anlatır:

Fakat ne çare ki, zavallı Ata'mızın ömrü vefa etmedi, şehrimizin imarını ele almasından pek az zaman sonra vefat etti. İşte bundan sonra Ankara'da garip bir hava esmeye başladı. Yerinde olmayan düşünceler, kısa görüşler, hatta İstanbul'a karşı olan eski husumet yeniden canlandı, Anadolu'da doğup büyümüş ve her nasılsa İstanbul'a karşı kin ve adaveti olan, Bakan ve meb'uslardan bazıları, İstanbul gibi büyük ve çok mühim bir şehrin diğer Anadolu şehirlerinden farksız olduğunu ileri sürdüler, hatta Mecliste de ekseriyet kazandılar.⁵⁶

1943'te *La Turquie Kemaliste* dergisinde yayımlanan bir makale de İstanbul'la ilgili Topuzlu'nun anlattıklarına benzer hisleri yansıtır. Bu makaleye göre, İstanbul'un turistik yerlerini ziyaret etmeye birkaç gün harcayan bir ziyaretçi "evinde oturup sultanlarla ilgili bilgileri romanlardan öğrenenlerden daha fazla bir şey kazanmış değildir." Kentteki kozmopolit toplumsal yapının bir sonucu olarak, İstanbul'a gelen bir ziyaretçi büyük ihtimalle "Rus yemeği" yiyecek, "Ermeni bir rehber" tarafından gezdirilecek, siyasi haberleri "Rum bir hamaldan" alacaktır. Dergiye göre, çağdaş Türkiye'yi ve geleceğini kavramak isteyen bir ziyaretçinin yapacağı en iyi şey "Ankara'ya giden ilk trene atlamaktır."⁵⁷

Tüm bu öfke ve ihmale karşın, yine de 1920'lerde İstanbul'da, parça parça yürütülen kimi altyapı çalışmaları yapılmıştı. Cumhuriyet yönetimi tarafından tayin edilen ilk Şehremini Haydar Bey tarafından kurulan modern bir itfaiye teşkilatı, Haliç'in iç kesimlerinde kalan Söğütözü'nde yapılan ilk mezbaha, Fatih ile Edirnekapi arasında kalan ve Fatih-Altımermer yangınında büyük zarar gören bölgeye yapılan

30 metre genişliğinde yeni bir yol ve tramvay hattı bu dönemde yapılan işler arasındadır. Ayrıca, Dalmaçya doğumlu haritacı Jacques Pervititch 1920'lerin başlarında sigortalarda kullanılması amacıyla kentin kadastro haritalarını çıkarmaya başlamıştı. Bu çalışma 1945'te Pervititch ölene kadar devam etti. Uygulanmasa da, Alman planlamacı Carl Lörcher tarafından da bir şehir planı hazırlanmıştı.

Bu dönemdeki kentsel planlamanın en görünür sonucuysa Beyazıt Meydanı'nın yeniden düzenlenmesi oldu. Alanı genişletmek için bazı binalar yıkıldı ve bu yeni meydanın ortasına oval bir havuz yapıldı. Bütün bu işler Beyazıt'ı Tarihi Yarımada'nın en cazip yeri haline getirdi. Bir diğer dikkate değer çalışma da, Taksim'de Cumhuriyet anısına dikilen anıttı. Bu anıt 1928'de açıldı. İtalyan heykeltıraş Pietro Canonica'nın tasarladığı, peyzajını Giulio Mongeri'nin yaptığı Cumhuriyet Anıtı kentin en simgesel yerlerinden biri haline geldi.



22. 1930'larda yeniden düzenlenen Beyazıt Meydanı

Sonuçta bu dönemde İstanbul'un konumu Osmanlı İmparatorluğunun başkentliğinden, yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin yalnızca en büyük kenti olmaya kadar geriledi. İstanbul ayrıcalıklarının birçoğunu kaybetti ve Cumhuriyet'in ilk on yılında doğru düzgün bir yatırım da görmedi. Fakat yine de Türkiye'nin en büyük ve en önemli kültür, ekonomi, sanayi merkezi olmayı sürdürdü. 1950'de İstanbul, Ulusal Hazine'ye giden vergi gelirlerinin üçte birini tek başına karşılıyordu.⁵⁸ Feroz Ahmad'ın deyişiyle "Ankara yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin Washington'uyken, İstanbul New York'uydu."⁵⁹



23. Beyazıt Meydanı'nda bulunan ışıklandırılmış süs havuzu, 1930'lar



24. Canonica ve Mongeri tarafından tasarlanan Taksim Cumhuriyet Anıtı

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

İSTANBUL’U KEMALİST İLKELER İŞİĞINDA ŞEKİLLENDİRMEK 1933-1950

İstanbul’u imar etmek genç Cumhuriyetimizin banii hakikisi, Türkiye’yi gerçekten inkırazdan kurtaran, istiklâlini kazandıran bütün medeniyet müesseselerini kuran ve meydana çıkaran, her varlığın yaratıcısı çok kıymetli önderimiz Atatürk için büyük bir iş değildir... İstanbul şimdi ki gibi harap ve perişan bir halde kalamaz ve kalmayacaktır. Er geç behemehâl imar edilecek ve bütün dünyadaki şehirlerin en moderni olacaktır... Hiç tereddüt etmeyerek diyeceğim ki o büyük deha medeniyet âleminin gözünü kamaştıracak bir surette İstanbul’umuzu da pek yakında ihya edecek, bu vesile ile de ayrıca şehirler tarihinde namını ibka edecektir.

Cemil Topuzlu, 1937¹

1930’ların ortalarına gelindiğinde Avrupalı mimarlar tarafından tasarlanan çeşitli kamu binalarının inşası ve rekreasyon alanları ile ilgili projelerle birlikte Ankara için hazırlanan imar planının uygulaması devam ediyordu. Öte yandan İstanbul da siyasi açıdan bakıldığında çok uzun süre ihmal edilebilecek bir şehir değildi. Ekonomik ve entelektüel kapasitesinden ötürü, ülkenin vitrini konumundaydı. Ayrıca Türkiye’nin dünyaya açılan kapısıydı. Yeni rejimin imzası Türkiye’nin bu en büyük kentinin toprağına kazınmalıydı. Cumhuriyet yönetimi de İstanbul’u Kemalist devrimlere uygun bir biçimde yeniden şekillendirmek ve inşa etmek için niyetini belli ediyordu.

Hükümet, İstanbul’un yeniden şekillendirilmesi için Ankara’nın planlamasında izlediği yola başvurdu ve 1933’te uluslararası bir imar planı yarışması düzenledi.² Ayrıntılı bir araştırmanın ardından, Alfred Agache, Hermann Ehlgötz ve Henri Prost yarışmaya davet edildi.³ Fakat o zamanlar Paris Planlama Bürosu’nun başında bulunan Prost yarışmaya katılmadı. Onun yerine Ankara’daki Fransız Elçiliği’nin tavsiyesiyle bir başka Fransız şehir plancısı, Jacques-Henri Lambert davet edildi. Üç yarışmacı da İstanbul’a geldi ve önerilerini hazırlayabilmek için bir ay şehirde kaldı. Bu plancılara kentin genel haritaları tedarik edildi ve kendilerinden, özel bir bilgilendirme yapılmaksızın, çeşitli planlama seçeneklerini içeren raporlar hazırlamaları istendi.

1905’te *Ecole Nationale Supérieure des Beaux-Arts de Paris*’den mezun olan Fransız mimar, kent plancısı ve yazar Agache, 1912’de Avustralya’da, Canberra’nın tasarımı için düzenlenen uluslararası yarışmada ödül kazanan ancak uygulanmayan projenin müellifiydi. Dunkerque (1912), Creil (1924) ve Poitiers (1928) için hazırlanan imar planları Agache’nin diğer büyük çalışmalarıydı. 1927’de o zamanlar Brezilya’nın başkenti olan Rio de Janeiro için bir imar planı hazırlamak üzere Brezilya’ya davet edildi. Bu plan 1930’da tamamlandı fakat hükümet değiştiği için uygulanamadı. Lambert ise Amerika Birleşik Devletleri’nde New York ile Chicago şehirlerinin planlanması üzerinde çalıştı, aynı zamanda Prost’un Paris’teki yardımcılarının biriydi. Almanya’daki saygın kent planacılarından Ehlgötz de Berlin’deki *Technische Hochschule*’nin Şehir Planlaması Bölümü’nde hocaydı ve Almanya’daki Şehir Plancıları Akademisi’nin üyesiydi. Essen kenti için hazırladığı imar planı Ehlgötz’ün en önemli çalışmalarından birisiydi.

Agache’nin *Grand İstanbul; Un Programme d’Urbanisation* adlı projesi kentin farklı mevkilerini büyük anayollarla birbirine bağlayarak İstanbul’u homojen bir yapıya kavuşturmayı hedefliyordu.⁴ Agache’nin planı İstanbul’u bölgelere ayırma, yol ağlarını düzenleme, ulaşım, tren istasyonları, limanlar, havaalanları, toplu taşıma, temizlik, eğlence yerleri ve tarihi mekânların korunması gibi bazı önemli konular üzerine odaklanmaktaydı. İstanbul’u Türkiye’nin en büyük ekonomik merkezi ve Avrupa ile Orta Doğu’yu birbirine bağ-

layan ana merkez olarak görüyordu. Agache'nin önerileri arasında Haliç üzerinde Tarihi Yarımada ve Beyoğlu arasında hizmet verecek üç köprü yapılması ve İstanbul'daki merkezi yerleşim yerlerini, ticari ve sınai bölgelerini birbirine bağlayacak 40 ila 50 metre genişliğinde geniş bulvarların açılması vardı. Trafik ve ulaşım planları genellikle otomobili esas alsa da Agache, Tarihi Yarımada'nın altında işleyecek bir metro projesi de önermekteydi. Marmara Denizi kıyılarında Yenikapı ile Aksaray arasında kurulacak yeni bir liman, yeni bir ticaret merkezi ve bir tren garı da planlanan işler arasındaydı. Ayrıca Agache, kentin mimari mirasını ve arkeolojik potansiyelini korumaktan yanaydı. Fakat kafasındaki "mimari miras" tanımı, diğer çağdaşları tarafında da benimsenen tipik bir yaklaşımla, yalnızca anıtsal binalarla sınırlıydı. Agache'nin önerisine göre büyük camilerin ve tarihi eserlerin etrafındaki bölgeler temizlenecek ve Sultanahmet ve Fatih arasında kalan bölge dışında, tüm Tarihi Yarımada modernist ilkelere uygun bir şekilde yeniden planlanacaktı. Yangınlar yüzünden yıkılan, yok olan bölgelere özel önem verilecekti.

Agache gibi Lambert de İstanbul'u Orta Doğu'nun en önemli geçiş merkezlerinden birisi olarak görüyordu ve kentin gelecekteki nüfusunu yaklaşık 2.5 milyon olarak tahmin etmekteydi.⁵ Lambert'in planında üç ana tema vardı, bunlar: Sanayi Kenti Olarak İstanbul, Kültür Kenti Olarak İstanbul ve Spor ve Turizm Kenti Olarak İstanbul'du. Agache'nin planı Haliç'teki liman tesislerini Marmara Denizi kıyılarına transfer etmeyi de içeriyordu. Kumkapı ve Bakırköy'ün batısı arasındaki 22 kilometrelik sahil şeridi bu iş için en uygun bölge olarak değerlendiriliyordu. Lambert'in planına göre, Tarihi Yarımada içerisinde hafif sanayi bölgesi kurulacak ve ağır sanayi bölgesi Yarımada'nın dışında konuşlanacaktı. Şehri ağır sanayi bölgesinden ayırabilmek için iki yüz metrelik yeşil tampon bölge oluşturulacaktı. Yenikapı'nın önerilen bir tren garı, "La Porte de la Turquie" adlı bir liman ve "Türkiye'nin Plazası" adlı bir meydanla İstanbul'un yeni ticaret merkezi olması planlanmıştı. Diğer yarışmacılar gibi Lambert de İstanbul'un ana bölgelerini birbirine bağlayacak yeni caddeler yapılmasını öneriyordu. Ana yollar 44, ikinci derece yollar da 24 metre genişliğinde önerilmekteydi. 1839 İmar Yönetmeliği ve Auric'in 1911 yılında hazırladığı planda olduğu gibi,

Lambert’in planında da Marmara Denizi boyunca yapılacak bir sahil yolu yer alıyordu. Lambert, aynı zamanda sur dışında, Yeşilköy ve Bakırköy’de inşa edilecek yeni ve modern yerleşim yerleri öneriyordu. Diğer yarışmacıların önerilerine benzer şekilde İstanbul’un tarihi kısımları için büyük cami ve tarihi eserlerin etrafında kalan binaların yıkılması gerektiğini savunuyordu. Lambert ayrıca Aya Sofya ve Sultan Ahmet Camisi arasında kalan eski Hipodrom’un doğu yakasında halka açık bir park yapılmasını savunuyordu. Bu park, Marmara Denizi kıyılarına taraçalı bir şekilde bağlanacaktı. Yenibahçe’de bir spor kompleksi yapılması, Sultanahmet’te bir arkeoloji müzesi kurulması ve Beyazıt ile Süleymaniye’deki Üniversite bölgesinin genişletilmesi Lambert’in planının ayırt edici özellikleriydi.

Ehlgötz ise kentin tarihi karakterinin ve doğal güzelliklerinin korunmasının önemini vurgulamasıyla diğer yarışmacılardan ayrılıyordu. İçerisinde 24 harita ve yedi fotoğraf bulunan raporu, ekonomik ilkelere, genel ulaşım modeline, kenti bölgelere ayırmaya, sur dışında yeni yerleşim alanları açmaya ve limanın taşınmasına odaklanıyordu.⁶ Kentin sanatsal önemini muhafaza etmek ve pekiştirmek için tarihi eserleri korumak gerektiğinin altını çiziyor ve tarihi eserlerin ara yollarla birbirine bağlanarak ana yollardan ayrılmasını öneriyordu. Şehrin Haliç ve Marmara Denizi’nden görünen silüetinin korunması Ehlgötz’ün planında özel önem arz eden bir noktaydı. Ehlgötz’ün raporunda şehrin farklı bölgeleri arasında yumuşak ve sempatik bir geçiş kurulmasına ve mevcut yolları muhafaza ve ıslah etmeye de önem veriliyordu. Alman plancı ayrıca Sarayburnu ve Yeşilköy arasında bir sahil yolu yapılmasını ve liman bölgelerinin eski İstanbul’dan alınarak Haydarpaşa’ya taşınmasını öneriyordu. Ehlgötz bütün bu işler için yasal bir çerçeve oluşturmaının önemini önceden görüyor ve hükümete ülkenin tamamı için genel bir planlama kanunu ve yaptığı planları uygulayabilmesi amacıyla da İstanbul’a özel bir imar kanunu çıkarmasını teklif ediyordu.

Yarışma jürisi üç öneriyi de değerlendirmek için bir alt komite kurdu. Sonunda Ehlgötz’ün önerisinin en gerçekçi, uygun ve şehrin tarihi ve doğal güzelliklerine en az müdahale eden plan olduğuna karar kılındı. Jüri de alt komitenin önerisini kabul etti, fakat söz konusu plan hiçbir zaman hayata geçirilmedi.⁷

Bu dönemde, İstanbul için bir başka dikkate değer öneri de İsviçre doğumlu ünlü mimar Le Corbusier tarafından 1933 yılında sunuldu.⁸ Le Corbusier'in fikirleri, daha önceki yarışmacıların İstanbul'un tarihi karakteriyle ilgili önerilerine zıttı. Ehlgötz dışındaki katılımcılar geniş caddeler yapılmasından yanayken, Le Corbusier İstanbul'un mevcut yapısının ve dokusunun muhafaza edilmesini savunuyordu. Tarihi Yarımada'nın korunması ve yeni imar alanlarının Teodosios Surları'nın dışında, batıya doğru yapılması gerektiğine inanıyordu. Le Corbusier'in başvurusuna resmi makamların ne cevap verdiği bugün için bilinmese de 1949'da *Arkitekt* dergisinde yayımlanan bir röportajda Le Corbusier hükümet tarafından niçin seçilmediğine dair aşağıdaki açıklamayı yaparak bu duruma açıklık getirir:

Eğer hayatımın en büyük gafı ve en büyük taktik hatası Atatürk'e yazdığım mektup olmasa idi, bugün büyük rakibim Prost yerine güzel İstanbul şehrinin imarı ile ben uğraşacaktım. Bu mektupta, inkılâp yapmış bir milletin en büyük inkılâpçısına İstanbul'u eski hali ile asırların tozu toprağı ile bırakmasını tavsiye ediyordum. Ne büyük hata ettiğimi sonradan anladım.⁹

Önde gelen bir mimar, kent plancısı ve teorisyen olan Alman Martin Wagner 1930'larda İstanbul'un planlanmasında adı geçen bir diğer önemli isimdi. Wagner, 1935'te İstanbul Belediyesi tarafından yeni kurulan İmar Müdürlüğü'ne danışman olması için İstanbul'a davet edildi ve 1937'de Bayındırlık İşleri Bakanlığı'na danışman olarak tayin edildi.¹⁰ Wagner'in asıl ilgi alanı asgari sosyal ve sağlık standartlarında düşük maliyetli konut üretimidir. On dokuzuncu yüzyılda büyük kentlerde arazi spekülasyonu sonucu ortaya çıkan binalar genellikle bu standartlardan yoksundu. 1926'da Planlama Bakanlığı ve Bina Denetim Dairesi'nin müdürü olarak Wagner Berlin'i canlı bir metropole dönüştürmeye odaklanmıştı ve açıkçası estetik sorunlarla çok da ilgilenmiyordu. Wagner'in esas olarak ilgilendiren konular şehrin artan trafiğı ve konut sorunlarıydı. 1930'larda Nasyonal Sosyalistler güçlerini arttırınca, pek çok Alman bilim insanı gibi Wagner de Almanya'dan ayrıldı. Önce

1935’te Türkiye’ye geldi sonra da 1938’de de yakın arkadaşı Walter Gropius’un tavsiyesi üzerine Birleşik Devletler’e göçtü.

Wagner, İstanbul’da, ulaşım, maddi kaynak temini, kentin merkezi ile dış bölgelerle ilişkisi gibi sorunlara odaklandı. Önerileri İstanbul Belediyesi’ne verilen bir raporda toplandı ve mimarlık dergisi *Arkitekt*’te bir makale dizisi halinde yayımlandı.¹¹ Şehir planlama yarışmasının katılımcılarından farklı olarak, Wagner’in şehrin sorunları ile ilgili analizleri istatistiklere dayanıyordu ve Berlin’deki çalışmalarından edindiği tecrübeyle, teorik ilkelerden yararlanıyordu. Dolayısıyla Wagner şehir ve civar alanları için bölgesel bir mastır plan, bu planın uygulanmasına yönelik bir mevzuat ve ayrıca yine kent için çok sayıda plan ve öneri hazırlamıştı.¹² Her ne kadar bu planlar hiçbir zaman uygulanmamış olsa da, Wagner hem üniversitelerde verdiği derslerle ve hem de teorik alandaki fikirleriyle Türkiye’deki şehir planlama tartışmalarına katkıda bulunmuştu.

Öte yandan hükümetin İstanbul için yabancı bir planlama uzmanı arayışında olması Türk mimarlar arasında duygusal bir konuydu. Dönemin birçok mimarı *Arkitekt* dergisinde yabancı mimar ve şehir plancılarının davet edilmesini kınayan makaleler yayımlıyorlardı. Türk mimarlarına göre, İstanbul’u planlama çalışmaları kentin özellikleri ve bilhassa da fiziksel şeklini oluşturan kültürüyle ilgili çok az bilgi sahibi olan yabancı uzmanların ellerine bırakılmamalıydı. Örneğin Burhan Arif İstanbul’la ilgili plan hazırlamak üzere Ehlgötz’ün, Agache’nin ve Lambert’in davet edilmesini şöyle eleştiriyordu:

İstanbul’un planları sırf kendine has farikaları olan bir âlemdir. Bu planları ne Fransız ne Alman ve ne de Amerikan planlarına benzetmek büyük hata olur... İstanbul şehrinin hiçbir ecnebi şarklı olmadıkça, her sokağını bilip ve duyup uzun müddet yaşayıp orada çalışmadıkça kavrayamayacağı kendine mahsus bir bedii mikyası vardır.¹³

Prost’lu Yıllar

Nihayetinde, ne kentsel tasarım yarışmasında önerilen projeler ne de Wagner’in planları hükümet tarafından kabul edilir nitelikte bulundu. Ehlgötz ve Le Corbusier’in önerilerinin niçin tercih edil-

mediğine dair resmi bir açıklama yapılmamış olsa da, muhtemel sebebinin kentin tarihsel dokusunun korunmasını öneren ve mevcut duruma kısıtlı ve nispeten daha ufak müdahaleler yapılması fikrini barındıran önerilerin Osmanlı'nın eski başkentini topyekûn bir dönüşümden geçirmek isteyen Kemalist ideolojiyle pek uyuşmadığı varsayılabilir. Öte yandan Wagner'in istatistiki ve analitik yaklaşımları sonucu ortaya koyduğu detaylı çalışmalar, hükümetin şehri mümkün olduğunca hızlı bir şekilde modernleştirme isteğine yönelik pragmatik politikası yanında büyük ihtimalle lüzumsuz görülüyordu. Bütün bu gelişmeler neticesinde hükümet, ideal plan arayışını Fransız şehir plancısı Henri Prost'u İstanbul'a davet ederek sonlandırdı. 1933'teki yarışmaya katılmayı reddeden Prost, o zamanlar nüfusunun neredeyse yarısını kaybetmiş, sayısız yangınlar geçirmiş, düşman orduları tarafından işgal edilmiş ve yeni rejim tarafından ihmal edilmiş olan İstanbul için bir imar planı hazırlama teklifini kabul etti.¹⁴

Prost *Ecole Nationale Supérieure des Beaux Arts de Paris*'ten mezun olmuş ve Avrupa'daki pek çok şehir planlama projesine katılmıştı. 1902'de Prix de Rome ödülünü kazandı ve 1903 ile 1907 yılları arasında Roma'da, Villa Medici'deki Fransız Enstitüsü'nde çalıştı. Roma'da bulunduğu dönemde 1904-5'te ve 1906-07'de iki kez İstanbul'u ziyaret etti ve Aya Sofya'nın rölövesi ile antik Konstantinapol şehrinin çizimlerini üzerinde çalıştı. Agache ve başka bazı genç mimarla birlikte, Eugène Hénard'ın gözetiminde Paris için yapılan imar planı çalışmalarına katıldı. Kent tasarımcısı olarak kazandığı ilk mesleki başarı 1910'da Antwerp için yapılan uluslararası tasarım yarışmasında aldığı birincilik ödülüydü. Hemen ardından, Fas'ın Fransız askeri valisi Mareşal Lyautey'in daveti üzerine, 1913 ve 1924 yılları arasında Kuzey Afrika'daki Fransız sömürgesi altındaki birçok şehir için planlar hazırladı. Bu kentler arasında Kazablanka, Fez, Rabat, Meknes ve Marakeş bulunuyordu. Ayrıca 1920'lerin ortalarında Toulon, St. Tropez ve St. Raphael gibi Cote d'Azur'da bulunan pek çok şehir için kentsel tasarım projelerinde çalıştı. Prost 1928 yılında, yeni kent planlama komitesinin bir üyesi olarak Paris'e döndü. Bu komite Prost ve Raoul Dautry'nin rehberliği altında, 1934'te Paris için bir imar planı hazırladı, bu plan 1939'da onaylandı.¹⁵ 1924 ile 1925 yılları arasında Prost ve René

Danger de İzmir için gereken kent planlama projelerinde kısa bir süreliğine beraber çalıştılar.

Prost 15 Mayıs 1936’da İstanbul’a geldi ve 11 Haziran 1936’da sözleşmesini imzaladı. 27 Aralık 1950’ye kadar şehrin planlamasından sorumlu kişi olarak görevde kaldı ve Muhittin Üstündağ (1928-38), Lütfi Kırdar (1938-49) ve Fahrettin Kerim Gökay (1949-57) olmak üzere üç farklı vali ve belediye başkanıyla çalıştı.¹⁶ Prost hiçbir zaman şehrin bütününe yönelik stratejik bir plan yapmayı düşünmedi. Onun yerine Tarihi Yarımada ve Beyoğlu için bir imar planı, geri kalan bölgeler için de ayrı ayrı planlar yapmayı tercih etti.¹⁷ Tarihi Yarımada ve Beyoğlu için yaptığı imar planındaki hedeflerini altı başlık halinde grupladı: tarihi eserlerin çevresindeki çirkin binaların temizlenmesi; eski sokak ağının ıslahı ve yeni caddelerin açılması; sağlıklı konut ve rekreasyon alanları temini ile köhne durumdaki eski mahallelerin iyileştirilmesi; kentin bölgelere ayrılması; tarihi eserlerin, alanların ve doğal güzelliklerin korunması; ve Marmara Denizi, Haliç, Beyoğlu ve Asya kıyıları gibi önemli noktalardan görünen İstanbul silüetinin muhafaza edilmesi.¹⁸

İstanbul’a yönelik yeterli teknik malzemelerin, doğru planların ve haritaların yokluğu kent plancıları için her zaman önemli bir sorun olmuştu. Fakat Prost, imar planı hazırlamak için yeterli miktarda çizim ve fotoğraf olduğuna kanaat getirdi.¹⁹ 1936 ve 1938 yılları arasında hükümet yetkilileri için şehrin sorunlarını irdeleyen toplam 51 adet not hazırladı. Bu notların çoğu Türkçeye çevrildi ve 1938’de İstanbul Belediyesi tarafından yayımlandı.²⁰ Prost bu notlara ek olarak, vali ve belediye başkanlarına yazdığı mektuplarda projeleriyle ilgili bilgileri açıklıyordu. Bugün bu mektuplar Prost’un planlarının ve çalışmalarının ruhunu kavramak için önemli bir kaynak niteliğindedir.²¹ Prost, Tarihi Yarımada ve Beyoğlu için hazırladığı imar planını 1937’de tamamladı ve 29 Nisan 1938’de İstanbul Belediyesi Genel Meclisi’ne sundu.²² Plan, nihayetinde 30 Haziran 1939’da Nafia Vekaleti tarafından onaylandı.²³

Prost’un Planında Önerilen Temel İlkeler

Kentin sınai, ticari, yerleşim ve rekreasyon alanlarına bölünmesi ve etkili bir ulaşım sisteminin tesis edilmesi Prost’un imar planı-

nın esas hedefleriydi.²⁴ Fransız şehir plancısı bu hedefleri gerçekleştirmek için, kentin morfolojisini büyük ölçüde değiştirecek radikal tekliflerde bulundu. Prost'un planı Tarihi Yarımada'da modern tasarım ilkeleriyle uyumlu yeni bir kentsel doku yaratılmasını içeriyordu. Bu da yarımadanın özellikle de batı yakasında yüzyıllardır varlığını koruyan geleneksel dokunun silinmesi anlamına geliyordu. Kapalı Çarşı bile geniş yollarla çevrelenecekti ve çeşitli noktalarda yeni kapılar inşa edilecekti. Teodosios Surları korunurken, Marmara Denizi kıyılarındaki surlar yalnızca yeni kurulacak mahallelerin izin verdiği ölçüde muhafaza edilecekti. Bunlara ek olarak, Haliç kıyıları boyunca devam eden surların yalnızca karakteristik yerlerine dokunulmayacaktı. Prost Beyoğlu yakası için çok daha radikal önerilerde bulunuyordu. Fransız plancıya göre, Haliç'in kuzey kıyılarıyla Taksim arasında kalan bölgenin tamamı yıkılmalı ve yeniden yapılmalıydı. Maliyetinin fazlalığından ve uygulamada karşılaşılabilecek zorluklardan dolayı bu seçeneği gerçekleştirmek mümkün olamayacağından, boş alanlarda yeni yerleşmeler kurarak ve eski çevreyi adım adım yıkarak bölgeyi tedricen dönüştürmeyi teklif ediyordu.²⁵

Prost şehirde kesintisiz bir trafik ağı kurmaya özel bir önem atfediyordu ve Haussmann'ın Paris'ine benzer nitelikte birçok geniş cadde ve bu caddelerle bağlantılı viyadükler, köprüler, tüneller yapılmasını öneriyordu. Etkili bir ulaşım sistemini niçin önemli gördüğüne dair sebeplerini şöyle anlatıyordu:

Seyrüseferi tanzim edecek yeni yollar hemen vücade getirilmelidir. Modern tekniğe geniş mikyasta uygun olan bu yollar bugünkü vaziyeti cezri bir surette ıslah edecektir. Zeminin tabii arızaları köprü-viyadük ve tünellerle geçilecek, bu suretle aynı seviyede müteaddid yol çarpışmaları bulunmayacak müstakim veya çok büyük nısıf kuturlu güzergâhlar elde edilecektir. Bu güzergâhlar, nereye varacağı evvelden belli olmayan emlak spekülasyonlarına yol açan büyük emlak muamelelerini asgariye indirecek veçhile çizilmiştir. Bunlar mahallelerin ekonomik faaliyetlerinde hiçbir buhran vücade getirmemek kaygusu göz önünde tutularak incelenmiştir. Halicin sol yakasında hususu ile Taksim meydanı köprü başları arasında bu yeni yollarla hakiki otostradları yapılmış olacak ve bunlar kıymeti az küçük evlerin üstünden aşmak sureti ile va-



25. 30 Mayıs 1939'da Nafia Vekaleti tarafından onaylandığı haliyle Prost'un Tarihi Yarımada için hazırladığı imar planını gösterir harita

dileri geçecektir. Güzergâhlarının uzun bir kısmında hiçbir ev önünde durmak mecburiyeti almayacağından bu yollarda büyük süratler temin edilecektir... Şehrin ana damarlarını teşkil eden bu yollar tamamı ile vücutte getirildikten sonra diğer ameliyeler bunları takip edecektir.²⁶

Prost'un planında otomobiller kentteki temel ulaşım aracı olarak görülüyordu. Prost, İstanbul için hazırladığı imar planını Paris için yaptığı plandan bile daha modern görüyordu, çünkü İstanbul otomobiller için tasarlanmış ana yollar üzerinden bölgelere ayrılacaktı.²⁷ Önerilen yollarla ilgili ayrıntıların tamamı sonraki uygulama planlarında yer alacaksa da, imar planı bu yolların kırk metreye varan genişlikte yapılacağını gösteriyordu.²⁸ Otomobili temel alan ulaşımaya yürekten inanmış olan Prost, demir yollarına hiçbir zaman öncelik vermedi. Avrupa'daki demiryollarının otomobillerle rekabet halinde olduğuna ve otomobilin geleceğın ulaşım aracı olduğuna inanıyordu. Bu yüzden Avrupa ve Asya arasında Boğaz'dan bir köprü ile geçecek bir otoyol yapılmasını öneriyordu.²⁹ Tercihini açıkça otomobilden yana kullansa da, Prost'un ulaşım planı yine de Tarihi Yarımada'yı Beyoğlu'na bağlayan, Haliç'ten geçecek bir metro projesini de kapsıyordu.

Gazi (Atatürk) Bulvarı'nın Haliç'in güney kıyılarında Unkapanı'na kadar uzatılması Prost'un trafik planının belkemiğiydi.³⁰ Bu bulvar, Tarihi Yarımada'yı Beyoğlu'na Atatürk Köprüsü üzerinden bağlayan ana arter olarak planlanmıştı.³¹ Daha önce de belirtildiği gibi, Yenikapı'yı Aksaray'a bağlayan 50 metre genişliğindeki yolun ilk kısmının yapımı geç Osmanlı döneminde Auric'in önerisi üzerine planlanmış ve bu plan kısmen de olsa uygulanmıştı.³² 1933'te çıkan *Belediye Bülteni*,³³ 1934'te çıkan *Şehir Rehberi*³⁴ ve 1936'da Jacques Pervititch tarafından hazırlanan kadaastro haritalarında açıkça görüldüğü üzere, bu bulvarın genişletilmesi fikri Prost döneminden önce ortaya atılmıştı. Fakat dönemin ekonomik koşulları bu maliyetli çalışmanın yürütülmesine fırsat vermedi. Prost, daha önce kırk metre olarak belirlediği maksimum yol genişliğini artırdı ve Atatürk Bulvarı'nın geriye kalan kısımlarını 50 metre olacak şekilde tasarladı. Atatürk Bulvarı boyunca dikili taşlarla süslü meydanlar da yapılacaktı. İlk meydan Şehzadebaşı'nda,

ikincisi Aksaray’da, üçüncü olarak da Atatürk Meydanı isimli geniş bir meydan Atatürk Bulvarı’nın Marmara Denizi kıyılarında son bulunduğ yerde inşa edilecekti.³⁵

Prost Atatürk Bulvarı’nı, Tarihi Yarımada’nın batısı ve doğusu arasındaki doğal bölünmeyi belirginleştiren yapısal bir araç olarak planlamıştı. Tarihi Yarımada’nın doğusu İstanbul’un ticaret merkeziydi. Ticari faaliyetler kentin işlemesi için hayati önemde olduğundan Prost, doğu yakasına fazla müdahalede bulunmanın bu faaliyetlere zarar vereceğini düşünüyordu. Bu yüzden de ana yolların yapılmasını, sınai ve ticari merkezlerle yerleşim yerleri için yeni imar alanlarının açılmasını yarımada’nın batı kısmında öneriyordu.³⁶ Fransız plancının Tarihi Yarımada’daki ulaşım şemasının ana eksen Aksaray’ı sur dışı bölgelere bağlayacak ve doğu-batı ekseninde kurulacak iki ana yoldan oluşacaktı. İlk cadde, İstanbul-Edirne otoyolunu kentin merkezine bağlayan Millet Caddesi olacaktı. İkinci caddeyse sur dışında yapılması planlanan Olimpik Stadı Yenibahçe’de açılacak bir botanik bahçesi üzerinden kent merkezine bağlayacaktı. Bu cadde her iki tarafında yapılacak ağaçlıklı yaya yollarıyla birlikte toplam 60 metre eninde olacaktı. Atatürk Bulvarı ile birlikte bu iki anayol Aksaray’ı Tarihi Yarımada’nın kalbindeki en önemli kavşak haline dönüştürecekti.

Prost 1839 İmar Yönetmeliği ve 1911’de Auric’in projesindeki önerilerle benzer şekilde iki sahil yolu önerisinde bulunuyordu. Bu yollardan biri güneyde, Marmara Denizi kıyılarında, diğeri ise kuzeyde Haliç kıyıları boyunca yapılacaktı. Güneydeki sahil yolu iki bölüme ayrılacaktı. İlk Topkapı Sarayı bahçelerine yakın, Galata Köprüsü’nü Yenikapı’ya bağlayan bir gezi yolu olacaktı. Amaç, “Boğaz manzarasının” keyfini çıkarmak için bir mekân yaratmaktır.³⁷ İkinci kısım Prost’un yeni liman tesislerinin ve tren istasyonunun kurulması için önerdiği ve Atatürk Bulvarı’nın bittiği Yenikapı’yı Yeşilköy’deki havalimanına ve Florya’daki banliyölere bağlayacak şekilde tasarlanmıştı.³⁸ Haliç’in güney kıyılarındaki sahil yolu ise Eminönü’nü Unkapanı’na bağlayacak ve Eyüp’te, surların dışında sonlanacaktı. Bu yolun yapımı, güzergâh üzerindeki pek çok bina’nın ve surların yıkılmasını gerektiriyordu. Eminönü’nün imarı ise yeni bir meydan yapılmasını, Yeni Cami’nin önündeki “parazit”

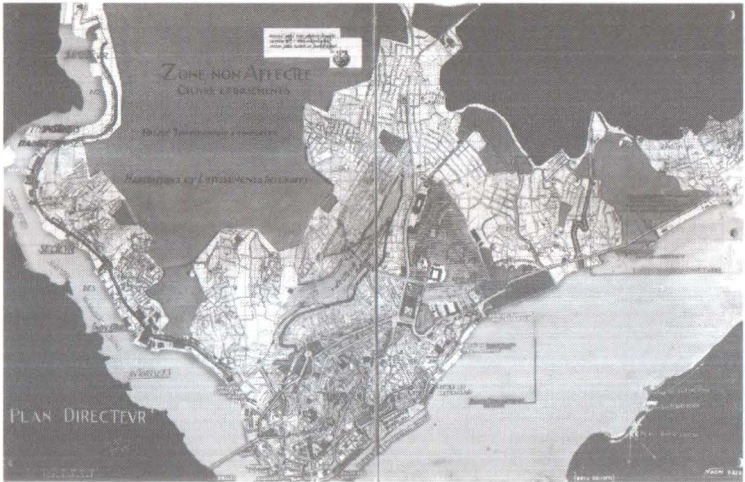
binaların ve Eminönü Meydanı'nın batısına doğru uzanan ticari binaların yıkılmasını ve Eminönü Meydanı'nı Beyazıt'a bağlayacak geniş bir yolun yapılmasını içeriyordu. Bu yolun yapımı sayesinde Galata Köprüsü'nden bakılınca Süleymaniye Camii'nin görülebileceği bir bakış açısı da sağlanacaktı.³⁹

İmar planında Beyoğlu bölgesi için geniş kapsamlı bir yol ağı da yer almaktaydı. Taksim Meydanı'nın düzenlenmesi planın en önemli tasarımıydı. Taksim Meydanı, Haliç üzerindeki iki köprüyle birleşen iki ana yolla Tarihi Yarımada'ya bağlanacaktı. İlk yol, Atatürk Köprüsü'nden başlayacak ve Tepebaşı üzerinden İstiklâl Caddesi'ne paralel bir güzergâhı takip edecekti.⁴⁰ İkincisi, Galata Köprüsü'nü Taksim Meydanına bağlamak için tasarlanmıştı ve çok daha radikal müdahaleler gerektiriyordu. Örneğin bir meydan oluşturabilmek için Karaköy'de geniş çaplı bir yıkım çalışması yürütülmesi ve Beyoğlu'nun aşağı kısımlarının altında ve üstünde tüneller ve viyadükler yapılması gerekiyordu.⁴¹ Son olarak da Taksim Meydanı'nın iki yeni yolla Dolmabahçe ve Kurtuluş'a bağlanması öngörülmüyordu.

Taksim Meydanı'nda kesişen yollara ek olarak Prost, Karaköy Meydanı'nı Tophane'ye ve Dolmabahçe üzerinden Beşiktaş'a bağlayacak yollar yapılmasını da öneriyordu. Haliç'in güneyindeki sahil yoluna benzer şekilde, kuzeyinde de bir sahil yolu yapılacaktı. Böylece Haliç'in çevresindeki sınai bağlantı tamamlanacaktı. Prost'un liman tesisleri ve sanayi bölgeleriyle ilgili planları kentin yapısında köklü değişiklikler gerektiriyordu. Yenikapı'da ve Haydarpaşa'da birer tane olmak üzere iki ana liman yapılması planlanmıştı. Yapılması planlanan yeni bir tren garı ve feribot iskelesiyle, Yenikapı'nın İstanbul'daki yeni ulaşım merkezi olması öngörülmüyordu. Galata'daki liman aynen korunacak ve yeni yapılacak olan geniş yollar aracılığıyla şehrin farklı bölgelerine bağlanacaktı. Ancak Prost, Tarihi Yarımada'nın en doğusunda konuşlanmış olan Sarayburnu'ndaki limanın genişletilmesi fikrini desteklemiyordu. Topkapı Sarayı'nın eteklerinde muhteşem bir alana kurulmuş olan mevcut limanın kapasitesinin azaltılması ve bu limana geçici gözüyle bakılması gerektiğini düşünüyordu. Dolayısıyla Prost'un imar planı bu bölgede yalnızca, sahil boyunca devam edecek bir

gezi yolunun aşağısına inşa edilecek tek katlı rıhtım binalarına izin veriyordu. Anadolu yakasında ise Haydarpaşa, Anadolu’dan gelen demiryollarının bu noktada son bulması nedeniyle, ana limanı tesis etmek için ideal bir alandı. Marmara Denizi’nin daha uzaktaki doğu kıyılarında, Tuzla ve Pendik’te de yeni limanlar kurulacaktı.

Prost’un aldığı kararlar içerisinde en tartışmalı olanı muhtemelen Haliç’i esas sanayi bölgesi olarak tasarlamasıydı. Fransız plancı Haliç kıyılarını sanayi siteleri için en ideal yer olarak görüyordu ve batıya doğru uzanan körfezin sonunda ağır sanayi tesisleri kurulmasını öneriyordu.⁴² Aslında Prost, çağının şehir plancılarının tipik bir örneği idi. Nitekim onun da kararlarının arkasındaki temel etken genellikle estetik kaygılardı ve Haliç’in sığ suları etrafında kalan alanların sınai gelişime açılması yönünde verdiği kararın ne kadar mühim sonuçlar doğuracağını öngörememişti. Estetik kaygılı bu yaklaşım, Prost’un Kuruçeşme’deki kömür depolarının başka bir yere taşınmasını teklif ettiği Boğaz’la ilgili kararında açıkça görülebilir. Prost’a göre bu depolar Marmara Denizi’ni Karadeniz’e bağlayan kanalın “doğal güzelliğini” etkilemekteydi.⁴³



26. 30 Mayıs 1939’da Nafia Vekaleti tarafından onaylandığı şekliyle Prost’un Beyoğlu için hazırladığı imar planı



27. Prost'un Taksim Meydanı'nı Karaköy'e viyadükler ve tünellerle bağlayan yol planı önerisi

Prost'un planında Beyoğlu, Taksim, Maçka ve Şişli şehrin ana yerleşim bölgeleri olarak önerilmekteydi. Ayrıca Prost, geniş yollarla çevrelenmiş çok katlı apartmanlara epey talep olacağını ve yeni yapıların da bu tarzda inşa edileceğini düşünüyordu. Bu hedefi gerçekleştirmek üzere daha fazla alan yaratmak için, Taksim'deki eski bir Ermeni mezarlığını istimlak etmeyi önermişti.⁴⁴ Prost'un planındaki bir diğer konut alanıysa Marmara Denizi kıyılarında, Sarayburnu ve Yedikule arasında yapılacak sahil yolunun arkalarıydı.⁴⁵

Parklar, gezi yolları, meydanlar ve oyun alanları gibi halka açık mekânlar yaratmak imar planının bir diğer kilit özelliği idi. Halka açık mekânları tanımlamak için yazılarında Fransızca "espaces libres"⁴⁶ terimini kullanan Prost kentin farklı bölgelerinde pek çok park ile rekreasyon alanı tasarladı.⁴⁷ Yenibahçe bölgesi için bir botanik parkla birlikte bir hayvanat bahçesi ve Edirnekapi ile Topkapı arasında surların dışına da bir Olimpik Stat yapılması önerisinde bulundu. Hem Asya hem Avrupa yakasının kıyılarındaki halk plajlarını canlandırmak, Tarihi Yarımada'nın doğu ucunda bir arkeoloji parkı yapmak ve sur içinde ve sur dışında yapılacak sayısız meydan ve gezi yolu Prost'un planında yer alan halka açık alanlarla ilgili temel önerilerdi. Dahası Prost da, Lambert gibi, sur dışında bir tampon bölge işlevi görecektir 500 metrelik yeşil bir alan oluşturulmasını teklif etmişti.⁴⁸ Yukarıda sayılan rekreasyon alanlarına ek olarak Prost, Beyoğlu yakasında birkaç park ve açık alan yapılmasını öneriyordu. Taksim'deki eski Topçu Kışlası'nın yıkılması ve yerine bir park ve gezi alanı yapılması; Maçka Parkı'nın inşası, Dolmabahçe'de bir stat yapılması ve Taksim ile Maçka arasında bir açık hava tiyatrosu inşa edilmesi Prost'un önerileri arasındaydı.

Sultanahmet Meydanı'nın yeniden düzenlenmesi ve Sirkeci ile Eminönü'ne bağlanması Prost'un planında yer alan diğer önemli önerilerdendi. Sultanahmet Meydanı resmi kutlamaların ve ulusal günlerde askeri törenlerin yapılacağı bir alan olarak tasarlanacaktı. Prost'un amacı eski Hipodrom'un kalıntılarını ıslah etmek ve tarihini daha iyi anlatabilmek için meydanı yeniden düzenlemektir. Meydanın güneyinde kalan binalar Marmara Denizi'ne doğru manzara sağlanması için yıkılacaktı. Bu da Sultan Ahmet Külliyesi'ne bağlı olan üç türbenin yıkılması ve Ticaret Okulu'nun ortadan kal-

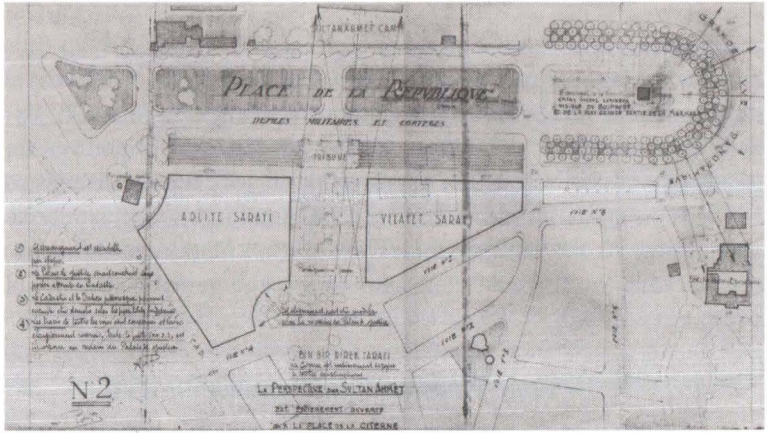
dırılması anlamına geliyordu. Prost Yunan, Roma, Bizans ve Osmanlı dönemlerinden kalan tarihi eserlere ev sahipliği yapan Sultanahmet Meydanı’nın genç Türkiye Cumhuriyeti’nin anıtlarıyla da süslenmesi ve adının Büyük Cumhuriyet Meydanı olarak değiştirilmesi gerektiğini düşünüyordu. Bu yüzden eski Hipodrom’un güney ucuna devasa bir anıt yapılmasını önerdi. Tapu ve Kadastro Müdürlüğü’nün yıkılmasını ve yerine halkın oturabileceği sıralar ve geniş bir platform yapılmasını teklif etti. Son olarak da, Sultanahmet Meydanı’nı Sirkeci’ye bağlayan otuz metre genişliğinde bir yol yapılmasını önerdi.⁴⁹

İmar Planının Uygulanması

Prost’un planına hem hükümet hem de belediye dört elle sarıldı. Bu plan, 28 Nisan 1938’de gerçekleşen özel bir görüşmede, vali ve belediye başkanı Üstündağ tarafından Belediye Meclisi’ne sunuldu. Meclis, planı oy birliğiyle ve büyük bir şevkle kabul etti. Bir yüzyıllık gecikmenin ardından, İstanbul en sonunda çağdaş Avrupa kentlerindeki gibi geniş caddelere, parklara, gezi yollarına, halka açık meydanlara, spor tesislerine ve tiyatro salonlarına kavuşacaktı. Ve dahası bütün bunlar ünlü bir Avrupalı kent tasarımcısı tarafından planlanmıştı.

Prost’un sözleşmesi daha detaylı planlar hazırlayabilmesi için yenilendi.⁵⁰ Prost teklifi kabul etti ve 1940’da Anadolu yakası, 1941’de de Eyüp için bir imar planı hazırladı, yine aynı yıl Büyükkada’yı güzelleştirmek üzere bir projeye imza attı. Bu planlara, şehrin farklı bölgeleri için hazırlanmış pek çok uygulama projesi eşlik etti.⁵¹ Ayrıca Prost, arazi kullanımına, planlama denetimine, Anadolu yakasındaki sahil şeridinin korunmasına, Haliç’teki sanayi faaliyetlerine ve arsa istimlâkine ilişkin mevzuat tasarıları da hazırladı.⁵²

Uzun süreli hizmetine karşın, Prost’un imar planındaki öneriler yalnızca kısmi olarak uygulandı. Yol ve park yapımıyla kimi yıkım işlemleri dışında, planlanan işlerin çoğu gerçekleşmedi. Prost’un planının niçin tam olarak uygulanamadığına dair pek çok muhtemel sebep bulunabilir. Bunlardan ilki İkinci Dünya Savaşı’nın yol açtığı maddi zorluklardı.⁵³ İmar planında yapılması salık verilen işlerin

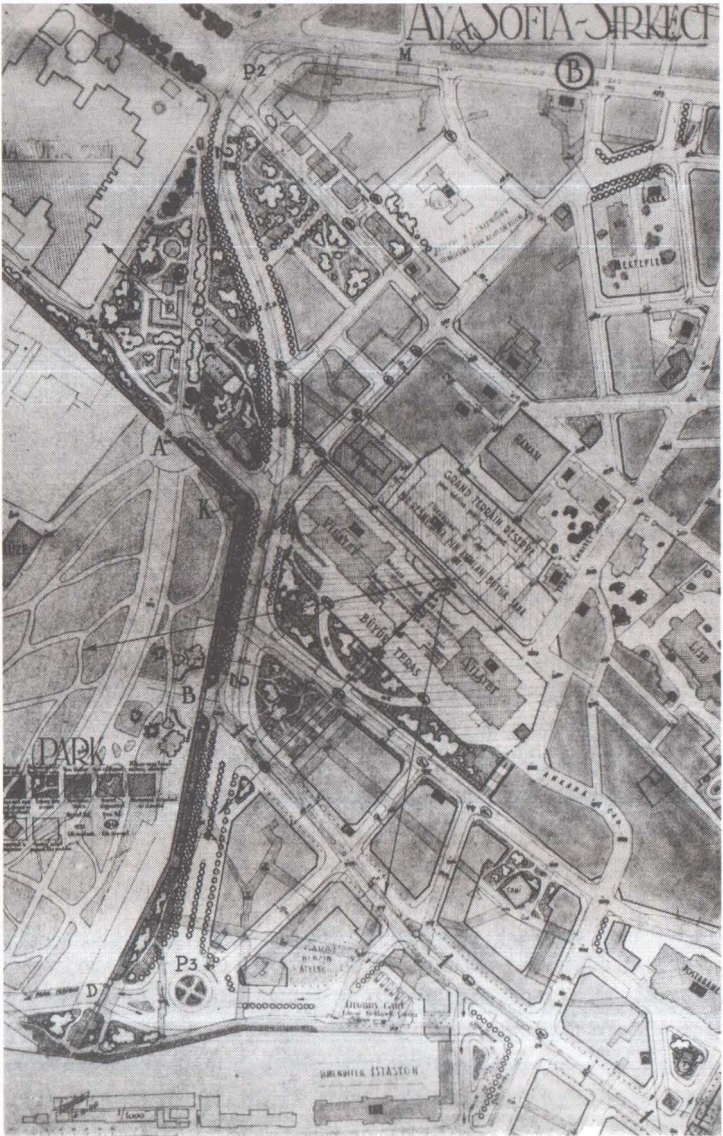


28. Prost'un, Sultanahmet'teki Cumhuriyet Meydanı'na ilişkin eski Hipodromun mekânsal özelliklerini bilinçli olarak öne çıkaran önerisi: Devasa "Cumhuriyet Anıtı" da peyzaj öğeleriyle tekrar canlandırılacak olan spendonun ortasına dikilecektir

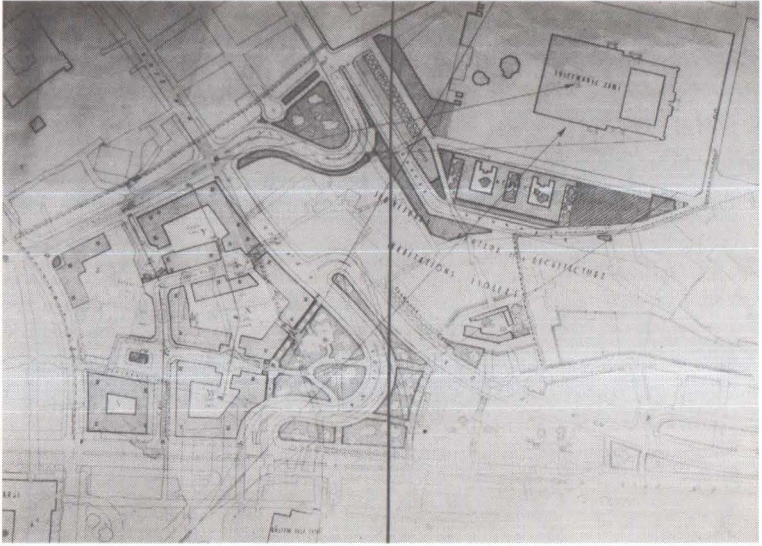
çoğunluğu yüksek maliyetli projelerdi. Ne İstanbul Belediyesi ne de hükümet savaş zamanının ekonomik koşullarında bu maliyeti karşılayabilirdi. İstanbul valisi ve belediye başkanı Lütfi Kırdar 1945'teki bir basın toplantısında gecikmenin sebeplerini şöyle açıklıyor:

Harp, bütün dünyanın nizamını ve hayatını alt üst etti. Harbe girmemiş memleketler de 6 yıl süren bu felaketten derece derece müteessir oldular... Bu arada tabiatı ile İstanbul şehri de harpten zararlar gördü. 1938'in son ayı başında İstanbul Valiliği ve Belediye Reisliğine tayin edildiğim zaman, vatanın bu en büyük ve dünyanın bu en güzel şehrinde yapmağı tasavvur ettiğimiz işlerin bazılarını geri bırakmak, bazılarını kısmen yapmak zorunda kaldık. Bu yüzen en büyük teessür ve üzüntüyü benim duyduğumu teslim edeceğinizden eminim.⁵⁴

İkinci olarak, imar planının tasarı niteliğinde ve tamamlanmamış olması uygulanmasıyla ilgili zorluklara bir yenisini ekliyordu. Eldeki belgeler açıkça gösteriyor ki planlanan yolların bir kısmı ne doğru tasarlanmış ne de tatbik edilebilir nitelikteydi. Özellikle de şehrin etkin topografyası her daim göz önünde bulundurulmamıştı, bu da bazı yolları yapabilmek için genellikle izahı zor ve bazen de

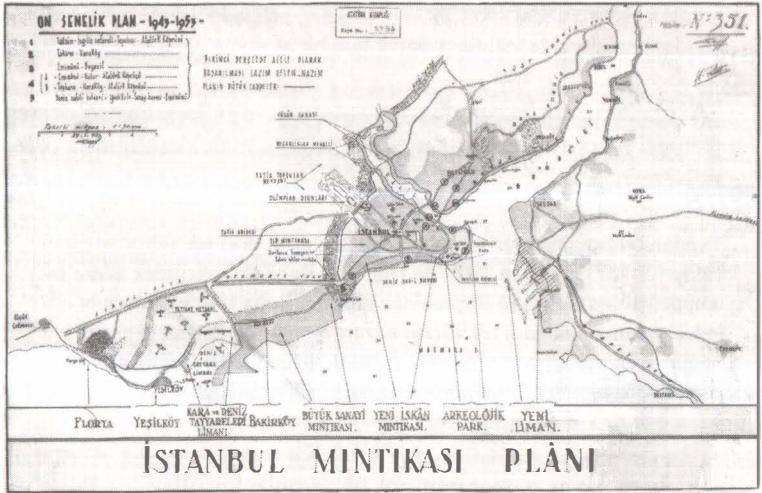


29. Sirkeci'yi Sultanahmet'e bağlayacak otuz metre genişliğindeki yol önerisi



30. Prost'un planladığı Eminönü'nü Süleymaniye'ye bağlayan yol önerisi

gerçekçi olmayan geniş ölçekli ve gereksiz yıkımlara gereksinim duyulduğu anlamına gelmekteydi. Ayrıca, kentin imarını yaparken temel alınan yetersiz belgeleme ve hazırlanan kartografik malzemenin kalitesizliği pek çok projenin hâlâ taslak durumunda kaldığını ve farazi olduğunu göstermekteydi. Planın bu olumsuz yönleri onaydan geçmesinden üç sene sonra İstanbul Belediyesi tarafından da dile getirilmekteydi. 1942'de Prost'dan Eminönü-Sirkeci, Sirkeci-Sarayburnu, Sirkeci-Sultanahmet, Taksim-Tepebaşı, Karaköy-Galatasaray-Taksim arasındaki yolların İnşaat ve Yol Yapımı Kanunu'na uygun olup olmadığını incelemesi istendi.⁵⁵ Planın bir başka kusuru da sağlam istatistikî veriden ve analizden yoksun olmasıydı. Örneğin, 14 yıllık plancılığı süresince Prost, İstanbul'un gelecekteki nüfus oranını tahmin etmek için temel bir hesaplama yöntemi dahi geliştirmede. Daha da önemlisi, imar planı temelde geniş bir yol ağı fikriyle şekillense de, Prost'un elinde kentte bu ölçekte bir ulaşım altyapısının oluşumuna yönelik bir talep olup olmadığını doğrulayacak veri de yoktu. Esasen Prost'un imar planı raporunda yer alan tek istatistiksel veri Haliç'teki mavnaların sayısidir.⁵⁶



37. 1943 ile 53 yılları arasında Prost'un imar planına göre tamamlanması planlanan büyük işleri gösteren bir harita

Planların gecikmeli ve parça parça bir şekilde uygulanması Prost'u da endişelendirmekteydi. 1940'ların sonlarına doğru, hükümetin projelerin uygulanmasına yönelik özel taleplerine kulak as-mamasından ve imar planına genel olarak destek sağlamamasından yakınmaya başladı. Daha önce bahsedildiği gibi, Prost 1936'da tas-lak halinde bir planlama kanunu sunmuştu ve ardından imar planın-daki önerilerinin uygulanması hususunda pek çok hukuki değişiklik önermişti. Fakat ne taslak halinde verdiği kanun ne de sonraki talep-leri hükümet tarafından dikkate alındı. Pek çok ikazda bulunduktan sonra, 1948'de Prost bu konudaki endişelerini adeta bir ultimatom niteliğinde açıklıyordu:

Belediye 1:1000 ve 1:2000'lik imar planlarının, bir şehrin imarı-na tekaddüm eden ihzari iki devre olduğunu artık anlamalıdır... 29 Haziran'dan 4 Eylül 1947'ye kadar olan gaybubetim esnasında imar bürosu en basit bir hıfzıssıhha kaidesini bile nazarı itibara almadan yapı ve yollar talimatnamesini mer'iyete koydu; halbuki bu bahse müteal-lik 1942 senelerinde vermiş olduğum kanun metinlerinden hiç istifade olunmamıştır... Bu da diğerleri gibi hiçbir işe yaramamıştır. Bütün ha-

zırlanan raporlar komisyona havale edilmiş, netice itibarı ile çekmece-
nin derin gözlerinde mahfuz kalarak tam bir akamete uğramıştır.⁵⁷

Aşağıdaki satırlar sunduğu yasal çerçeveye hükümetin destek vermemesi karşısında Prost'un hissettiği hayal kırıklığını gözler önüne serer:

Yapılan bütün gayretlerin nisyana kavuşmasını görmek şehirciniz için cidden acıdır. 15 Nisan 1937'de Dahiliye Bakanına verilmek üzere İstanbul Vali ve Belediye Başkanına verdiğim notta izah ettiğim gibi ev-velce yapmış olduğum tekliflerin nazarı itibara alınamaması yüzünden bugün İstanbul'un imar planının tahakkuku mümkün değildir... Aynı zamanda kanuni tedbirler alınmazsa hiçbir imar planının kat'iyen tatbik mevkiye konulamayacaktır.⁵⁸

Sonuçta savaş zamanının zor ekonomik koşulları ve Prost'un hazırladığı planın teknik yetersizlikleri öngörülen işlerin ancak parça parça ve dağınık bir biçimde uygulanmasına izin verdi. Tarihi Yarımada için planlanan çalışmaların çok az bir kısmı uygulanabildi. Önce, trafik akışını düzenlemek ve Yeni Cami'yi civardaki 'parazit' binalardan kurtarabilmek gibi amaçlarla Eminönü Meydanı açıldı. Bina yıkımları gerçekleştirilse de yaratılan meydan etrafında önerilen yeni binalar hiçbir zaman yapılmadı. Sonuçta ne mimari ne de kentsel tasarım adına herhangi bir özelliği olmayan geniş bir alan ortaya çıkmıştı.⁵⁹ Fakat bu gelişme yine de belediye tarafından yayımlanan resmi propaganda malzemelerinde modernleşme adına büyük bir başarı olarak sunuluyordu. Tamamlanan diğer çalışmalar; Sirkeci ve Beyazıt civarında gerçekleşen bina yıkımları, Cağaloğlu'nu Ayasofya'ya bağlayan yolun yapımı, Londra Asfaltının da Topkapı ve Şehremini arasındaki surların içine doğru kısmi olarak genişletilmesinden ibaretti. Fakat ilk kısmının yapımından sonra, bu yol da daha fazla ilerlemedi.

Öte handan Tarihi Yarımada'da yürütülen en önemli proje kuşkusuz Atatürk Bulvarı'nın uzatılmasıydı. Bu çalışma iki aşamada tamamlandı. 1912'de Auric tarafından tasarlandığı üzere Saraçhanebaşı ve Unkapanı arasında bulunan ilk kısım 1.100 metre uzunluğunda ve 44 metre genişliğindeydi ve 1941-42'de tamamlandı. Bu

kısım, 1922’deki Çırçır ve Vefa yangınlarının yok ettiği bölgelerden geçtiği için çok fazla binanın yıkılması gerekmiyordu. Bulvarın ikinci kısmı ise 1943-44 yıllarında yapıldı. Bu kısım 555 metre uzunluğunda 50 metre genişliğindeydi. İlk kısmın aksine bu bölüm yerleşim yerleri üzerinden geçtiğinden yapım aşamasında, geniş çaplı istimlâkler ve yıkımlar yaşandı.⁶⁰ Atatürk Bulvarı o zamana kadar İstanbul’da yapılmış en büyük caddeydi ve 1973’te Haliç’in iç kısmına üçüncü bir köprü yapıncaya kadar Atatürk Köprüsü’yle birlikte Tarihi Yarımada’yı Beyoğlu’na bağlayan tek ana cadde olarak kaldı.

Tarihi Yarımada’da gerçekleştirilebilen az sayıdaki düzenlemeye karşın, Haliç’in karşı yakasında bazı önemli işler tamamlandı. Tarihi Yarımada’yı Taksim Meydanı’na bağlayan iki ana yoldan birisinin ilk kısmı Atatürk Köprüsü’nden Şişhane’ye uzanacak şekilde yapıldı. Bu yolun üst kısımları bitirilmese de geniş çaplı yıkım çalışmalarını takiben Şişhane’de bir meydan açıldı. Ayrıca Haliç’in kuzey kıyılarında yer alan Kasımpaşa ile Şişli arasında da yeni bir yol yapıldı.



32. Yıkım çalışmalarından sonra Eminönü’nde açılan boşluk, 1940’lar



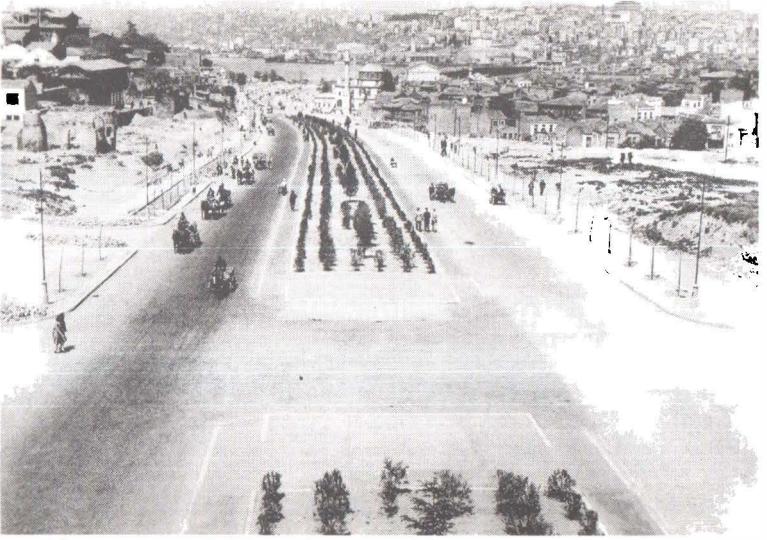
33. Yıkım çalışmalarından sonra Eminönü ve Galata Köprüsü, 1940'lar



34. Unkapanı'ndan Saraçhane'ye Atatürk Bulvarı, 1940'ların sonu



35. Aksaray ve Saraçhane arasında Atatürk Bulvarı, 1940'ların sonu



36. Saraçhane ve Unkapanı arasında Atatürk Bulvarı



37. Yıkılmadan önce, Taksim'deki Topçu Kışlası, 1930'ların sonu



38. Taksim Meydanı, 1940’ların ortası

Taksim Meydanı’nın yeniden düzenlenmesi Prost’un planında merkezi önem taşıyordu. Geç Osmanlı döneminde inşa edilmiş olan Topçu Kışlası yıkıldı ve yerine halka açık bir gezi yolu yapıldı. Bu gezi yoluna Atatürk’ün 1938’deki ölümünden sonra Türkiye’nin ikinci cumhurbaşkanı seçilen İsmet İnönü’nün adı verildi. Gezi yolunun civarında bir belediye gazinosu açıldı, bu bölgedeki mezarlık ve parkların yerine apartmanlar yapıldı ve yeni bir Radyoevi kuruldu. 26.000 metre karelik bir alana kurulu olan İnönü Gezisi etrafında yeşil alanlar, çiçek bahçeleri, manolyalar, ağaçlar, oturma yerleri ve Belediye Flarmoni Orkestrası’nın konserleri için kullanılacak köşklerle donatılmış bir gezinti parkı olarak tasarlandı. Genç Türkiye Cumhuriyeti’nin seküler ve modern karakterini yansıtan bu gezinti parkı Prost’un imar planındaki en başarılı işlerden biri, belki de en başarılısıydı. İnönü Gezisi, Prost’un imar planında Park No:2 olarak adlandırılan Maçka Parkı’nın yapılışıyla tamamlanıyordu. Şehrin bu bölgesindeki rekreasyon olanakları 1947’de bir açık hava tiyatrosu ve stadyum yapılmasıyla taçlandırıldı.⁶¹ Dolmabahçe Camii geçici olarak bir deniz müzesine dönüştürüldü ve çevresi yeni bir açık alan ve şehre deniz yoluyla yapılacak olan törensel girişlerin gerçekleştirileceği bir rıhtım olarak düzenlendi. Boğaz’ın her iki tarafındaki yollar yenilendi ve kısmen genişletildi. Yıldız ve Emirgan’daki korular halka açık rekreasyon alanları olarak düzenlendi.



39 Taksim Meydanı ve Cumhuriyet Anıtı, 1940'ların ortası



40 İnönü Gezisi, 1940'lar

Anadolu yakasında ise Üsküdar’da geniş bir meydan yapıldı. Bu meydanın yapılması için pek çok binanın yıkılması gerekiyordu, ancak yıkımların ardından herhangi bir planlama faaliyeti yürütülmediği için Eminönü Meydanı’nda olduğu gibi, ortaya çıkan alan Osmanlı eserleri ve geleneksel yapılar tarafından çevrelenen bir boşluk olmaktan öteye gidemedi. Bu dönemde Anadolu yakasında yürütülen diğer dikkate şayan çalışmalar, Üsküdar ve Kısıklı arasında yeni bir yol yapılması ve Kadıköy, Göztepe, Bostancı’daki ana yollardan bazılarının ıslahıydı.

Neden Prost?

Bugün Prost’un hazırladığı imar planının niçin kısmen uygulanmış bir güzelleştirme projesinden öteye gitmediği ve hükümetin niçin evveleminde Prost’u İstanbul’un imarı için seçtiği cevaplandırılmaya muhtaç sorular olarak ortada durmaktadır. Prost, Paris’te prestijli mevkilerde bulunan ünlü bir kent tasarımcısıydı. Ayrıca, öğrenciliği sırasında İstanbul’da geçirdiği günlerden ve İzmir’deki imar çalışmalarına danışmanlık yapmasından ötürü Türkiye hakkında kayda değer bir bilgiye sahipti. Belki de her şeyden önemlisi, İslami şehirlere Batı tarzı kentsel planlama ilkelerini uyguladığı Kuzey Afrika’da çalışmış olmasıydı. Cumhuriyet yönetiminin büyük değer atfettiği şey de muhtemelen bu konudaki deneyimiydi.

Prost, tek parti rejiminin gücünü daha da artırıp seküler devrimlerine ivme kazandırdığı bir dönemde göreve getirilmişti. Fransız plancıdan böyle bir siyasi iklimde eski başkenti yeniden yaratması istendi ve Prost da kendisinden istenen işin önemini farkındaydı. İstanbul’da kaldığı sürece kaleme aldığı birçok yazı Kemalist ideolojiyi anladığını ve bu ideolojiye sempati beslediğini anlatan sözlerle doluydu. Makalelerinden birinde Mustafa Kemal’i şöyle tarif ediyordu:

Bir adam bir general, birkaç silah arkadaşı ile alalecele köylü ve kadınlardan müteşekkil bir ordu kuruyor. Türkiye’nin kuzey dağlarından bir kasırga gibi inerek Anadolu işgal ordusunu hezimete uğratarak denize döküyor. Bu general büyük Atatürk’tü. Ondan sonra İstanbul’a geliyor, müttefiklerle şehrin tahliyesi hususunda müzakerata geçiyor. Yeni

Türkiye'nin sınırlarını taayyün ediyor ve Türkiye Cumhuriyeti teessüs ediyor. Ankara hükümetin başkenti oluyor. İstanbul geniş imparatorluk ve büyük merkez rolünü kaybediyor ve yeni Türkiye'nin başlıca limanı kalıyor. İctimai inkılâplar birbirini takip ediyor. Padişahın Hindistan'dan ta Fas hudutlarına kadar Müslüman dünyasında takip edegeldiği metbu-iyet politikasını, yeni kurulan hükümet bir hamlede bırakmıştır. Gerek Müslüman, gerekse Hristiyan ve Museviler için dini merasim elbiseleri ile gezmeyi sureti kat'iyede men ediyor. Türk dili derin bir inkılap geçirmektedir. İtikakları Arapça ve Farsçadan gelen bütün kelimeler bir tarafa bırakılmış, eski Arap harfleri kaldırılarak yerine Latin hurufatı kabul edilmiştir... Nihayet son yapılan inkılabın şayanı hayret neticesi Atatürk'ün kadınların peçesini kaldırması ve bir daha kullanılmasını sureti kat'iyede men edişidir. Bu son inkılap İstanbul'un şehircilik durumu üzerine icra ettiği tesis ve akisler hakikaten pek büyüktür. Türk kadınları bundan böyle kafesli eski evlerini istememekte, servetlerin az olması ve adam tedariki hususunda karşılaşılan müşkülât önünde, bazıları asansörlü, kaloriferli ve her mevsimde sıcak suyu temin edebilen apartmanları aramış, diğerleri de Marmara ve Boğaz sahillerinde büyük bahçeler içerisinde muhteşem villalar yaptırmışlardır.⁶²

Prost'un önerileri, devletin seküler ve modernleşmeci reformlarıyla uyum gösteriyordu. Örneğin, planındaki parklar ve gezinti yerleri kadın ve erkeğin toplumsal hayata ve rekreasyon faaliyetlerine eşit olarak katılımını öngörüyordu. Bu parklarda kadınlar ve erkekler geleneksel mahallede asla mümkün olamayacak olan karma bir toplumsal hayatın tadını özgürce çıkarabilirlerdi.⁶³ Prost'un planladığı geniş bulvarlar geleneksel kent dokusunun üzerine oturtulmuştu ve İslami toplumsal yaşamın geleneksel yapısını kırmak üzere tasarlanmıştı. Prost İstanbul'un imar planını hazırlamaya başladığında, şehirdeki özel motorlu araçların sayısı Wagner'in hesaplamasıyla sadece 959 taneydi.⁶⁴ Öyleyse devasa "Haussmannvari" bulvarların yapılmasının bir trafik planı olmaktan çok Prost'un modernleşme projesinin tasarımsal motifi olduğunu iddia etmek makul olacaktır.

Prost'un Kemalist projeye verdiği destek kentin Greko-Romen karakterini açığa çıkarmak için harcadığı çabadan da belliydi. Şehrin kültürel ve ulusal mirasını korumanın çok önemli olduğunu defalarca vurgulamış ve Aya Sofya gibi tarihi eserleri ve tarihi alanları "insanlığın ortak mirasına" ait olarak tanımlamıştı.⁶⁵ Her ne kadar

büyük Osmanlı eserlerinin önemini vurgulamış olsa da, kentin antik ve Bizans karakterinin belirgin kılınması suretiyle İstanbul’un Greko-Romen mirasının korunması hususu Prost’un imar planında galebe çalan bir husustu. Surların dışındaki beş yüz metrelik bölge içrisine inşaat yasağı getirilmesiyle Teodosios Surları’nın korunması, Sarayburnu’na bir arkeoloji parkı yapılması, eski Hipodrom’un canlandırılması ve Beyazıt’taki Forum Tauri’nin eski zafer takına yönelik yapılacak arkeolojik bir kazıyla yeniden inşası Prost’un planının temel unsurlarındandı.

Prost’un önerilerini uygulamakta niçin bu kadar etkisiz olduğuna dair başka sorular da sorulabilir. Mesela gelecekteki nüfus artış oranını niçin öngörmemişti? Bu eksiklik Prost’un on dört yıllık görevi boyunca hükümet tarafından niçin dile getirilmedi? Bu sorulara cevap verirken, Prost’un planının Cumhuriyet politikasındaki merkezi ideolojinin köylücülük, yani ülkenin tarımsal demografik yapısını muhafaza etmek ve köyden kente kitle göçünü engellemek olduğu bir zamanda hazırlandığını unutmamak lazım. Nitekim tam da bu sebeple İstanbul gibi kentlerde nüfusun oluşturduğu baskıya yönelik çözümler geliştirmenin bir aciliyeti yoktu. Bu da, Prost’un imar planının nüfus artışı projeksiyonu gibi ön tahminleriyle ilgili önemli ayrıntılardan niçin yoksun olduğuna dair makul bir açıklama olarak okunabilir.⁶⁶

Savaş Sonrası Dönemin İlk Yılları

Türkiye İkinci Dünya Savaşı’na doğrudan katılmamış olsa da savaşın etkisini en sarsıcı biçimde hissetmişti. Kısıtlı ekonomik kaynaklar savaş sırasında milli savunmaya ayrılmıştı, dolayısıyla toplumsal ve ekonomik altyapının ihtiyacı olan gerekli yatırımlar yapılamıyordu.⁶⁷ Savaş yıllarında yaşanan ekonomik zorlukları, savaş sonrası ülkenin siyasi yapısına yönelik reformların gerekliliği izledi. Türkiye artık çok partili demokratik sisteme geçmeliydi. Bu durum, devleti ekonomik ve sosyal politikalarda önemli değişiklikler yapmaya zorladı. Böylece devletin uzun süredir devam eden, kırsal bölgelerin yapısal karakterini korumaya öncelik veren köycü tutumunda ilk kırılmalar yaşanmaya başlandı.

Ekonomik sıkıntılar en çok nüfusun yüzde sekseninin yaşadığı köylerde hissediliyordu. Köy hayatını idealize eden resmi propagandaya rağmen, köylüler fakirlik içerisinde yaşamaktaydı.⁶⁸ Ortaçağdan kalma tarımsal yöntemler, tarımda makinenin yokluğu ve ilkel sulama tekniğiyle de birleşince üretim neredeyse tamamen hava şartlarının insafına kalmıştı.⁶⁹ 1945 yılında yaşanan şiddetli kuraklık tarımsal üretimde ciddi bir düşüşe sebep olmuş ve o yılın mahsulü önceki beş yılda toplanan ortalama mahsul oranının ancak üçte biri oranına ulaşabilmişti. Ayrıca yaşanan ekonomik sıkıntılar olağandışı savaş koşullarıyla daha da kötüleşmiş ve 1943'te aşar vergisi yeniden alınmaya başlanmıştı. *Ayniyat Vergisi* olarak bilinen bu vergi, köylüleri elde ettikleri tarımsal üretimin yüzde onluk bir kısmını devlete ödemeyi zorunlu kılıyordu.⁷⁰

Uzun kış ayları boyunca kötü yollar nedeniyle elektriğin hemen hiç olmadığı köylerin dünyayla irtibatının kesilmesi sorunlara sorun ekliyordu. Bir hesaplamaya göre 1953'te Türkiye'deki 40.000 köyden yalnızca on tanesinde elektrik vardı.⁷¹ Köy ve köylünün yaşadığı yoksulluğunun bu çıplak gerçekliği Mahmut Makal'ın 1950'de yazdığı çarpıcı romanı *Bizim Köy* ile Türk toplumunun gündemine girebildi. Kendisi de Orta Anadolu'daki bir köy enstitüsünde öğretmen olan Makal köylülerin içme suyu, kanalizasyon sistemi, elektrik ve basit tıbbi imkânlar gibi en temel hizmetlerden bile yoksun kaldığı sarsıcı yaşam koşullarını canlı bir şekilde betimliyordu. Gerçekte yaşanan koşullar Cumhuriyet propagandasının boş bir retorik ve modernizm/sekülerizmin yüce ilkelerini kullanarak çizdiği hayali köy imajının çok uzağındaydı.⁷² Bu kötü yaşam koşulları, devletin katı vergi uygulaması ve jandarmaların köylüye kötü muamele etmesiyle birleşince nüfusun çoğunluğunda devlete karşı tepki ve öfke birikimine yol açmaya başlamıştı.⁷³

Öte yandan yaşam koşullarındaki mütevazı gelişmelere rağmen, kentler de savaştan sonra temel ürünlerin ve hizmetlerin yokluğundan mustarıptı. İstanbul, savaşın etkilerini hisseden şehirlerin başında geliyordu. 1914'te kurulan ve İstanbul'un tek elektrik kaynağı olan Silahtarağa elektrik santralinde bazı iyileştirmeler yapılsa da, şehirde ciddi elektrik sıkıntısı vardı. Toplu taşıma savaştan kötü etkilenen bir diğer alandı. Örneğin, İstanbul Belediyesi İngiltere ve

Amerika’dan acil ihtiyacı olan 23 adet otobüs ithal etmek istemiş ancak savaştan dolayı yalnızca dokuz tane otobüsü teslim alabilmişti. Bu sıkıntıyı aşmak ancak elde bulunan 15 adet kamyonu otobüse dönüştürmekle mümkün olabilmişti. Benzer şekilde, yedek parça yokluğundan ötürü Tünel 1941 yılında, tam 118 gün boyunca çalışmamıştı.⁷⁴

Fiyat ve kar marjları üzerindeki insafsız ve katı kontrolle birlikte 1940’lardaki aşırı yüksek enflasyon kentli nüfus içerisinde, özellikle de Kemalist rejimin en güçlü destekçileri olan memurlar, bürokratlar ve zengin tüccar sınıfı arasında da büyük bir memnuniyetsizliğe sebep oluyordu.⁷⁵ 1940’ta çıkan Milli Koruma Kanunu, savaş yıllarında devlete ulusal ekonomi üzerinde tam denetim hakkı vermişti.⁷⁶ Ayrıca savunma masraflarını karşılamak amacıyla 1940’da gayrimüslim iş adamlarıyla büyük çiftlik sahiplerine uygulanan ve tatbiki yerel yetkililere bırakılan Varlık Vergisi çıkarılmıştı.⁷⁷ Bu acil durum önlemleri ve özellikle de Varlık Vergisi İstanbul ekonomisinin yapısını ciddi olarak değiştirmiş, pek çok gayrimüslim tacir ve iş adamı savaştan sonra başka yerlere göç etmek zorunda kalmıştı. Bu durum da aslında İstanbul’da ticari faaliyet gösterecek Türk iş adamlarına büyük bir fırsat sağlıyordu.⁷⁸

İkinci Dünya Savaşı’nda Almanya, İtalya ve Japonya’daki tek parti diktatörlüklerine karşı Batı demokrasisinin kazandığı zaferin ardından Türkiye’nin uluslararası ilişkileri de değişmişti. Türkiye, tarafsızlığını uzun süre başarıyla koruduktan sonra San Francisco’da yapılacak Birleşmiş Milletler kurucu konferansına davet edilmeye hak kazanabilmek için 23 Şubat 1945’te Almanya ve Japonya’ya savaş ilan etti.⁷⁹ Böylece Sovyet Rusya tehdidi altındaki Türkiye’nin Batı ülkeleriyle özellikle de Birleşik Devletler’le sıkı bir ittifak kurmasıyla Türk modernleşmesinin uzun yolculuğunda yeni bir sayfa açılmış oluyordu.⁸⁰

Tek partili siyasi sisteme yöneltlen ilk eleştiriler bu karmaşık olayların yaşandığı ortamda doğdu. İktidar partisi CHP’ye muhalefet edecek bir partinin yokluğu Türk devlet sistemindeki kusurlardan biri olarak görülmeye başlandı. Aslında, bu meseleyi 1 Kasım 1945’te TBMM’de yaptığı bir başkanlık konuşmasında ilk defa dile getiren kişi *Milli Şef* olarak anılan ve CHP’nin daimi başkanı Cum-

hurbaşkanı İnönü'ydü. İnönü bu tarihi konuşmasında Türkiye'yi Batı'daki demokratik devlet sistemiyle aynı seviyeye getirebilmek için bazı temel siyasi değişimlerin gerçekleştirilmesi konusundaki isteğini açıklıyordu.⁸¹

Siyasi muhalefet önce TBMM'de Birleşmiş Milletler Sözleşmesi üzerine yapılan tartışmalar esnasında CHP içerisinde tomurcuklandı. CHP Aydın milletvekili Adnan Menderes mecliste bir konuşma yaptı ve bu konuşmada Türkiye'nin sözleşmeyi imzalayarak siyasi sistemine gerçek demokrasiyi getirmesi konusunda kendini bağladığını söyledi.⁸² Atatürk'ün eski başbakanı Celal Bayar, tanınmış bir tarih ve edebiyat profesörü olan Fuat Köprülü, Atatürk'ün ateşli bir savunucusu ve İstiklâl Mahkemeleri'nin⁸³ eski başkanlarından biri olan Refik Koraltan ve Adnan Menderes daha fazla özgürlük ve Cumhuriyet rejiminin anayasaya aykırı, diktatoryal karakterinin değişmesi isteğiyle 7 Haziran 1945'te Meclis'e ortak bir önerge sundu. CHP grubu önergeyi tartışmaya açtı fakat onaylamadı, bu da Menderes ve Köprülü'yü bağımsız bir gazetede hükümetin politikalarını eleştiren yazılar yayımlamaya sevk etti ki bu hareket parti içi disiplin ihlali olarak değerlendirildi. Her iki vekil de CHP'den ihraç edildi. Bayar ve Koraltan da partiden ayrıldı ve diğer muhaliflerle birlikte 7 Ocak 1946'da Demokrat Parti'yi kurdular.⁸⁴

Bütün bu gelişmelerin ardından ilk çok partili seçim 1946'da yapıldı ve CHP'ye meclisteki 465 koltuktan 395'ni kazandırarak ezici bir seçim zaferi sağladı.⁸⁵ DP, şehirlerde başa baş sonuçlar alsa da, CHP'nin seçim sandıklarını sıkı denetim altında tuttuğu kırsal bölgelerden gelen sonuçlar Demokratlar için oldukça ümit kırıcıydı. DP'nin iyi bir sonuç almayı beklediği İstanbul'da seçim sonuçları üç günlük bir gecikmenin ardından duyurulmuştu ve bu gecikme de CHP'nin hile yaptığı dedikodularına sebep oluyordu. Sonuçlar nihayet açıklandığında DP İstanbul'daki 27 koltuktan 18'ini kazanmıştı.⁸⁶

1946 seçimleri Meclis'in siyasi yapısına çok esaslı değişiklikler getirmese de, iktidardakilere sistemde bazı acil değişiklikler yapılması gerektiğine dair güçlü bir mesaj göndermişti. Böylece 1946 ve 50 yılları arasında Türkiye'nin savaş sonrası dünyanın ekonomik ve siyasal sistemiyle bütünleşmesi için bir dizi reform yapıldı. So-

nuç olarak, devletin üretim üzerindeki mutlak denetimine dayanan ekonomik model yerini piyasa ekonomisine bıraktı.⁸⁷ Bu durum da Türk lirasının 1946’da Amerikan doları karşısında yüzde 117’lik bir değer kaybına uğrayarak devalüe edilmesi ve ithalata karşı daha açık bir politik tutum takınılması sonuçlarını getirdi.

Gerçekleştirilen bu ekonomik reformlar Türkiye’yi yanı başındaki komünizm tehlikesinden korumak amacıyla Birleşik Devletler’le daha yakın bağlar kurulmasına sebep oldu.⁸⁸ Genellikle DP’ye atfedilen meşhur “Türkiye’yi kendi bölgesinin küçük Amerikası yapacağız” sloganı aslında ilk kez 1949’da CHP’li başbakan yardımcısı tarafından dillendirilmişti.⁸⁹ Daha sonra Türkiye, Amerika’nın mali kaynaklarının ve teknik donanımının diğer ülkelerin kendi yaşam standartlarını geliştirmelerine yardımcı olmak adına ne şekilde kullanılabileceğini araştırmak için kurulan bir Amerikan kuruluşu olan Yirminci Yüzyıl Fonu’nun ilk örnek çalışma alanı oldu. Türk-Amerikan işbirliği askeri ve teknik alanda uzmanlaşmış bir grup Amerikalının Türkiye’ye gelmesini sağladı. Bu uzmanlar Türkiye’nin sanayisini “yarı pişmiş” ekonomisini de “kaotik” ve “arkaik” olarak değerlendiriyorlardı. Türkiye, ilk olarak 1947’de askeri amaçlar için Amerika’dan Truman Doktrini mucibince 100 milyon dolarlık bir hibe aldı. Bu doktrin, Türkiye ve Yunanistan’ın Sovyet Rusya etkisi altına girmesini engellemek amacıyla Amerika başkanı Harry Truman tarafından ilan edilmişti. Temmuz 1948’de Türkiye hem Avrupa Ekonomik İşbirliği Teşkilatı’na hem de Uluslararası Para Fonu’na resmen üye oldu ve meşhur Marshall Planı altında Amerika’dan gelen yardımın uygulanmasını kolaylaştırmak için oluşturulmuş Avrupa Kalkınma Programı’na dâhil edildi.⁹⁰ Türkiye’nin bu program dâhilindeki rolü tarımsal üretimi arttırmak ve böylece Batı ülkelerine tarımsal mahsul sağlamaktı.⁹¹ Bu yüzden de tarımın modernleştirilmesi ve kırsal bölgelere daha rahat gidebilmek için etkili bir ulaşım ağı tesis edilmesi Marshall Planı’nın Türkiye’ye yönelik iki temel amacıydı.

Bütün bu gelişmelerin ışığında Türkiye’deki ulaşım sorunlarıyla ilgilenmesi için Türk-Amerikan İşbirliği Programı adında özel bir mekanizma kuruldu. Kasım 1948’de, Amerikan Kamusal Yollar İdaresi’nden H.E Hilts’in başını çektiği sekiz mühendisten oluşan

bir heyet ulusal otoyol sistemi planlamasına ve yapımına yardımcı olmak için Türkiye'ye geldi. Bu heyet, Şubat 1948'de Türkiye'deki otoyollara dair yaptığı detaylı araştırmayı tamamladı.⁹² Türkiye Bayındırlık İşleri Bakanlığı ve Amerikan Yardım Heyeti Kamusal Yollar Grubu arasında 20 Nisan 1948'de bir sözleşme imzalandı.⁹³ Bu sözleşme, Türkiye'nin öteden beri tesis ettiği demiryolu yanlısı ulaşım politikalarının sona ermesi anlamına geliyordu.⁹⁴ Bayındırlık İşleri Bakanı Kasım Gülek'e göre bu sözleşme "Orta Avrupa ve Balkanları Orta Doğu'ya yaklaştırmakla" kalmayacak, aynı zamanda Birleşik Devletlerin "Avrupa'daki Komünizm tehlikesine karşı çıkabilmek için taşıdığı yükü" de hafifletecekti.⁹⁵

Bu sözleşme ülkede Türk ve Amerikan heyetleri işbirliğinde uzun soluklu bir otoyol ıslah programının oluşmasını ve Bayındırlık İşleri Bakanlığı'na bağlı, yarı-özerk merkezi bir idare birimi olan *Karayolları Genel Müdürlüğü*'nün kurulmasını beraberinde getirdi.⁹⁶ Karayolları Genel Müdürlüğü, İstanbul'da 1950'lerde gerçekleştirilen imar programında hayati bir rol oynayacaktı. Bu durum da, Karayolları'nı Menderes'in iddialı imar planı içinde adeta bir "Truva Atı" olarak değerlendiren Türk mimarlık tarihçilerinden sert eleştiriler alacaktı. Bir başka deyişle, mimarlık çevreleri Menderes'in "doğru uzmanlara" (yani mimarlara) danışmadığını ve bütün işleri Karayolları'nda çalışan mühendisler ve bürokratlardan gelen tavsiyelere göre yürüttüğünü öne süreceklerdi.⁹⁷

Batı'dan gelen ekonomik yardımın bir diğer önemli sonucu da tarımın hızla makineleşmesiydi. İlk olarak 4 Mayıs 1949'da İstanbul Limanı'na pek çok Amerikan traktörü örnekleri ve diğer tarım makineleri geldi. Sonraki birkaç yılda, Türkiye kırsalındaki traktör sayısı çarpıcı bir şekilde arttı.⁹⁸ Modern çiftçilik yöntemleri kırsal kesimlerin demografik dokusunu değiştiriyordu. Tarımda iş gücüne duyulan ihtiyacın azalması kırsal kesimlerden büyük kentlere göçü tetikliyordu. Örneğin, İstanbul 1945 ve 55 yılları arasında yüzde 47'lik bir nüfus artışı yaşayacaktı.⁹⁹ Bu bir anlamda 1930'ların ortalarında Kemalist entelektüeller tarafından yaratılan "köycü ütopyanın" çöküşü anlamına geliyordu. Jansen'in planında 1980 yılına yönelik 300.000 olarak öngörülen Ankara nüfusu daha 1950 yılında bu rakama ulaşmıştı. Bu nüfusun yüzde yetmiş beşten fazlası

Ankara dışında doğmuş insanlardan müteşekkildi.¹⁰⁰ İşte bu siyasi iklimde, Kemalist ideolojinin kilit kurumlarından biri olan köy enstitülerine devlet görevlilerinden ağır eleştiriler gelmeye başladı. Bu okullar artık komünist yuvası olarak görölüyordu ve köy enstitüleri 1947’den sonra sahip olduğu ayrıcalıklı siyasi konumu kaybetmişlerdi.¹⁰¹

Bu süre zarfında İstanbul’un yaşadığı hızlı nüfus artışı Prost’un imar planındaki eksikliklere daha dikkatli biçimde odaklanılmasını sağladı. Şehir birtakım dağınık ve parça parça yürütölen güzelleştirme projelerine şahit olduysa da, İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra İstanbul’a akın eden yeni göçmenlerin barınma sorunları için herhangi bir plan yapılmamıştı. Konut yetersizliği özellikle de Kazlıçeşme ve Zeytinburnu gibi sur dışı bölgelerde derme çatma konutlar yapmak amacıyla kamu arazilerinin yasadışı kullanımını körükledi. Böylece, *gecekondu*, İstanbul’un uzun soluklu sorunlarından biri haline geldi. Bu koşullar, geç Osmanlı döneminde iki kez belediye başkanlığı yapmış Cemil Topuzlu’yu uluslararası şehir plancılardan ve ekonomistlerden oluşacak bir komisyondun Prost’un imar planını gözden geçirmesini teklif etmeye itti.¹⁰² Bütün bu gelişmeler de aslında Prost’un planının yakında terk edileceğinin bir işaretiydi.

1946 seçimleri sonrası yaşanan ve yukarıda bahsi geçen ekonomik ve siyasi gelişmelere bazı radikal sosyo-kültürel değişiklikler de eşlik etti. 1947’de CHP’nin Yedinci Kongresi’nde bir grup CHP’li delege, her ne kadar büyük fayda sağlasa da, laikliğin katı bir şekilde yorumlanması ve dini gelenekleri göz ardı etmesinin toplumdaki ahlaki değerlerin bozulmasını da beraberinde getirdiğini öne sürdü. Delegeler, din karşıtı politikaların bir dahaki seçimlerde kendilerine koltuk kaybı olarak döneceğini bildikleri için, parti kongresini din işleri üzerindeki sıkı denetimi gevşetmeye ikna ettiler. Bu değişen siyasi atmosferin ilk belirtisi devlet okullarının sistemi dışında, özel bireyler tarafından verilecek dini eğitimin önünü açmak oldu. Daha sonra dini eğitim ilkokulların müfredatına da gönüllölük temelinde olmak kaydıyla eklendi. Gerçekleştirilen diğer değişiklikler arasında 1949’da Ankara Üniversitesi’nde bir İlahiyat Faköltesi açılması da vardı. Halka, Osmanlı sultanlarının ve diğer hanedan mensuplarının türbelerini ziyaret etme izni verildi, Mekke’ye gidecek hacı

adaylarına döviz sağlandı. Osmanlı hanedanına mensup kişilerle evliliklerini sonlandıran insanların Bakanlar Kurulu'nun izniyle Türkiye'ye geri dönmesine izin verildi.¹⁰³

Bu nispeten özgürlükçü politika basına, üniversitelere, meslek birliklerine de uygulanmaya başlandı. Basına daha fazla özgürlük ve gazetelerin lisans almaları için imzalamaları gereken senetlerin uygulanması gibi katı mali gerekliliklere son vermek için Basın Yasası'nda kimi değişiklikler yapıldı. Mali açıdan hâlâ ulusal bütçeye bağımlı olsalar da, üniversitelere kendi iç işleri ve idareleri konusunda bazı özerklikler tanındı. Ayrıca birliklerin idari işleriyle ilgili yasal uygulamaları ile ilgili kanun değiştirilip bu kurumlar üzerindeki denetleme hakkı hükümetten alınıp mahkemelere devredildi.¹⁰⁴

Bütün bu gelişmelerin devamında Türk siyasi hayatındaki ikinci çok partili seçim 14 Mayıs 1950'de gerçekleşti. Ancak bu sefer şartlar 1946'dakinden epey farklıydı. Ekonomik sorunlar, halkın hükümete -bu en özgürlükçü haliyle bile- olan antipatisini arttırmıştı ve bu durum da DP'ye arkasında güçlü bir destek oluşturma fırsatı veriyordu. DP "Yeter, söz milletindir" sloganıyla seçime girdi ve CHP yüzde 39.8 oranında oy alırken, DP oyların 53.4'ünü aldı. Meclisteki 396 koltuğu Demokratlar, 68 koltuğu Cumhuriyetçiler, yedi koltuğu bağımsızlar, bir koltuğu da Millet Partisi kazandı, 15 koltuk boş kaldı. Eylül 1951'deki ara seçimlerin ardından, Meclis'te 61 CHP koltuğuna karşı 411 DP koltuğu vardı.¹⁰⁵ DP lehine elde edilen bu çarpıcı tablo aslında 1940'ların sonlarında CHP'yi iktidarda tutmak üzere yapılandırılan Türkiye'deki seçim sisteminin çarpıcı bir sonucuydu. TBMM Celal Bayar'ı cumhurbaşkanı seçti, o da Adnan Menderes'i başbakan olarak tayin etti. İlk Demokrat Parti hükümeti 22 Mayıs 1950'de ilan edildi. DP başarısını 3 Eylül 1950'de yapılan belediye seçimlerinde de sürdürdü ve 600 belediyeden 560'nı aldı. Ayrıca Parti, İstanbul Belediye Meclisi'ndeki bütün koltukları alarak CHP'ye karşı psikolojik bir zafer de kazandı. Ekim 1950'de, yapılan İl Genel Meclisi seçimlerinde 67 vilayetin 55'inde kazanarak seçmen üzerindeki hâkimiyetini iyice pekiştirdi. Sonuçta 27 yıllık iktidarından sonra CHP hükümetten çekilmişti. Böylelikle Türk siyaset tarihinde İstanbul'un ülkenin en önemli ve etkili şehri olma unvanını geri alacağı yeni bir dönem açılıyordu.

BEŞİNCİ BÖLÜM

DEMOKRAT PARTİ YÖNETİMİNDE İSTANBUL 1950-1955

Dokuzuncu Büyük Millet Meclisi'nin milli tarihimizde alacağı yer her bakımdan çok mühim olacaktır. Tarihimizde ilk defadır ki yüksek heyetiniz milli idarenin tam ve serbest tecellisi neticesinde millet mukadderatına hâkim olmak mevkiine gelmiş bulunuyor.

Adnan Menderes, Türkiye Büyük Millet Meclisi, 29 Mayıs 1950

1950 seçimleri Erken Cumhuriyet dönemini sonlandırmakla kalmadı, İstanbul'un kentsel formunu kökten değiştirecek birçok liberal ekonomik ve toplumsal değişikliğin de önünü açtı. Türkiye tarihinde ilk defa, kitlelere siyasi arenada kendi tercihlerini ifade etme fırsatı verildi. CHP'nin, merkezdeki askeri ve bürokratik seçkinler ile kırsal kesimin ileri gelenlerinin ittifakına dayalı siyasi yapısını yansıtan otoriter yüzüne karşılık Demokrat Parti, Türk toplumunun "çevrede" kalmış kesimlerini temsil ediyordu.¹ DP beklentileri, çıkarları ya da kültürel normları fark etmeksizin bütün muhalif grupların ilgisini çekmişti. Kentlerde yaşayan dar gelirli, dini gruplar, ticaretle uğraşan burjuvalar, işçiler, arazi sahipleri ve hatta tek parti rejimi tarafından siyasi sistemin dışına itilmiş komünistler bile Demokrat Parti'yi destekliyordu.² CHP'yi "fazla katı ve devlet kurumlarının idaresinde oldukça tekelci" bulan Türk aydınları da DP'ye destek veriyordu.³

Özellikle de kırsal kesimden gelen destek dikkat çekiciydi. DP, daha kurulduğu ilk günden kırsal kesimde yaşayan insanların

mutlak desteğini kazanabilmişti ve zamanla siyasi arenada kırsal kesimin sesini duyuracak, en çok tercih edilen aracı oldu. Menderes, 1945'te Meclis'te henüz CHP vekiliyken yaptığı konuşmada, Kemalist rejimin köycü politikalarını sert bir şekilde eleştirmişti. Menderes bu politikaların "Nazi Almanyası'nın Erbhof düzenlemelerinden ilhamla" yürütüldüğünü söylüyor ve "şehir ile köy arasına aşılabilir bariyerler kurmanın", "ülkenin geri kalmışlığının devam etmesine" sebep olacağını düşünüyordu.⁴ Menderes bir yandan köylülerin yaşam koşullarının iyileştirilmesi gerektiğini öne sürerken, bir yandan da bu iyileştirmenin köylülerin köylerinde alıkoymak gibi bir ön koşula bağlanmadan yapılması gerektiğini öne sürerek CHP'nin bu konudaki politikasına muhalefet ediyordu. Köy ve kent arasındaki eşitsizliği gidermeyi hedefleyen DP'nin bu politikası iktidarda olduğu on yıl boyunca kesintisiz şekilde devam etti.

Çevre'nin siyasi ve toplumsal atmosfere dâhil edilmesi, Türkiye'nin seçkinlerce yürütülen 100 yıllık modernite projesinin mahiyetini de değiştirdi. Bu değişimin önemli göstergelerinden bir tanesi de Türkiye Büyük Millet Meclisi'ndeki milletvekillerinin birbirinden farklı sosyo-kültürel karakteriydi. DP milletvekilleri genellikle daha genç ve taşralıydı, ticaret ve hukuk alanlarında birikimliydi, kendi seçmen kitleleriyle sıkı bağlar kurmuşlardı. Bu türden bir meclis yapısı daha önceki Cumhuriyet idaresinin bürokratik-askeri vekillerinden oluşan yapısından çok daha farklıydı.⁵ Siyasi temsilin çeşitliliği kendini İstanbul Belediye Meclisi'nin demografik dağılımında da belli ediyordu. Belediye Meclisi'nde seçilen üyeler geniş bir grup oluştuyordu ve grubun içinde CHP'nin 1940 tarihli meşhur Varlık Vergisi'nden ağız yanmış olanlar da dâhil olmak üzere gayrimüslim azınlıkların temsilcileri de vardı.

"Çevre" ile merkez (seçkinler) arasındaki keskin ayrımın son buluyor olması Demokrat Parti ve Kemalist çevreler arasındaki temel mücadelenin sebebiydi. *Taşralı Politikacılar*, Cumhuriyetçilerin Demokrat Parti yönetiminin üst mevkilerindeki siyasetçilerini hor görmek için kullandığı ana slogandı. Gazeteci ve DP muhalifi olan Metin Toker ki kendisi İnönü'nün damadıydı, o dönemi anılarında şöyle anlatıyor: "14 Mayıs seçimleri Ankara'ya alışılmışın dışında bazı kimseleri milletvekili olarak getirdi... Gelenlerden çoğu teşrii

hayat tecrübesi bulunmayan kimselerdi. Taşra avukatları çoktu.”⁶ Aslında ‘taşralı politikacılar’ retoriği geniş anlamda Menderes’in imar projelerini sert şekilde eleştiren modern mimarlık tarihçileri tarafından da sıkça kullanılacaktı.⁷

Ekonomik Mucize ve Liberal Eğilimler

Hızlı ve plansız bir ekonomik büyüme Demokrat Parti döneminin, özellikle de 1950’lerin başında oldukça önemli bir özelliği idi. Savaş sonrası dönemin uluslararası politik dengeleri Demokrat Parti hükümetine ekonomiyi büyütme yönelik daha önce görülmemiş bir fırsat veriyordu. Demokrat Parti’nin 1950 ve 53 yılları arasındaki ilk yıllarında, Türkiye ekonomisi yüzde 13’lük olağanüstü bir büyüme yaşadı. Türkiye’nin dünyadaki kapitalist sistemle bütünleşme süreci daha DP iktidara gelmeden önce başlamıştı, fakat 1950’lerde ülkenin Batı dünyasıyla kaynaşması yalnızca ekonomik açıdan değil, askeri savunma ve uluslararası ilişkiler bağlamında da hız kazanmıştı.⁸ Başka bir deyişle, Soğuk Savaş döneminin uluslararası atmosferi Menderes’in, Birleşik Devletler’den ve Batı Avrupa’dan yardım alabilmek için Türkiye’nin stratejik önemini kullanmasına imkân tanıyordu.⁹ Türkiye, 1952’de NATO’ya üye olunca Türk-Amerikan ilişkileri daha da yoğunlaştı.¹⁰ DP 1940’ların sonunda CHP’nin kullandığı “Türkiye’yi bölgesinde küçük bir Amerika yapacağız” sloganını kendi ürünü olan bir başka siyasi slogan “Her mahalleden bir milyoner çıkarmak” ile birlikte kullanmaya başladı.¹¹

DP tarımı, Türkiye ekonomisinin gerçek anlamda itici gücü olarak görüyordu ve bu alanda büyük teknolojik ilerlemelere ön ayak oldu. İlk defa başa gelen bir hükümet çiftçilerin çıkarlarını korumaya büyük önem veren politikalar izliyordu ve bu çiftçi yanlısı politikalar DP dönemi sona erinceye kadar devam edecekti.¹² Kendisi de büyük bir çiftliğin sahibi olan Menderes, çiftçilere ucuz kredi fırsatı sağladı ve tarım ürünlerine devlet desteğinde bulundu.¹³ Büyük ölçekli sulama projelerinin uygulanmasının ardından, Türkiye’deki ekili alanlar muazzam bir artış gösterdi ve 1948’de 16 milyon hektar olan büyüklük 1960’da 25.3 milyon hektara çıktı.¹⁴ Ekilebilir alanlardaki bu artış makineleşmeyi gerektiriyordu ve

dolayısıyla 1950'de 10.227 olan köylerdeki toplam traktör sayısı 1960'da 42.136'ya çıktı.¹⁵ Bütün bu gelişmeler, 1953'te Türkiye'yi büyük bir tahıl ihracatçısı haline getirdi.¹⁶

Altyapıyla ilgili diğer önemli gelişmeler 1950'lerdeki yol yapım süreçlerinde meydana geldi. Yukarıda da bahsedildiği üzere, Amerika'dan gelen teknik ve maddi destekle beraber Türkiye karayolu yapımında müthiş bir patlamaya sahne oldu. Bu süreçte ülkedeki sert yüzeyli yollar 1948 yılı itibarıyla 930 kilometreyken, 1960'a gelindiğinde 7.345 kilometreye ulaşmıştı. Bu da büyük kentler arasındaki yolculuk süresini önemli ölçüde azaltmıştı.¹⁷ Örneğin, Ankara ve İstanbul arasında 1950'de 13 saat olan seyahat süresi, 1962'de 6.5 saate düşmüştü. Aynı zamanda, 1948'de 20.231 olan Türkiye'deki toplam motorlu taşıtların sayısı 1960'da 102.806'ya çıkmıştı.¹⁸ Tarımda yaşanan makineleşmeyle birlikte ulaşım ağındaki gelişmeler tarihte ilk defa Anadolu köylüsüyle dış dünya arasında doğrudan irtibat kurulmasını sağlıyordu.¹⁹

Bu süreçte enerji üretiminde de önemli gelişmeler oldu. Pek çok baraj yapıldı ve toplam elektrik üretimi 1950'de 790 milyon kW iken, 1954'te 1.402 milyon kW, 1960'da ise 2.812 milyon kilowatt'a ulaştı.²⁰ Yıllık ortalama ham petrol üretimi 1950 öncesi dönemde otuz bin ton iken, 1954'te 179.000 tona, 1959'da ise 373.000 tona ulaştı. Bu yıllardaki akaryakıt talebi ise 1950'de 445.000 bin ton iken, 1959'da 1.270.000 tona ulaştı.²¹ Ekonomi ve sanayi alanlarındaki bütün bu ilerlemelerden esasen en kârlı çıkan İstanbul'du. Nitekim şehirde sanayi alanında çalışan işçi sayısı on yıl içinde dört kat yükselmişti. Akaryakıt tüketimi üçe katlandı, elektrik gücü arzi altı yıl içinde önceki senelerin iki katından da fazla arttı. Ve bütün bu altyapı yatırımları hızlı kentleşmeyle sonuçlandı, on yıl içerisinde İstanbul'un nüfusu yüzde ellilik bir artış gösterdi, 1960'a gelindiğinde nüfus 1.5 milyondan fazlaydı.²²

Ekonomideki ilerlemeye toplumsal alanlarda yaşanan dikkat çekici gelişmeler eşlik etti. Örneğin, ülkedeki ilkokullar 1950'de 17,428'ten 1960'da 24.938'e yükseldi, aynı dönemde ortaokulların sayısı da 493'ten 744'e çıktı. Fakat sosyal ve kültürel alandaki gerçek patlama yazılı yayın organlarının dağıtım rakamlarında yaşandı. Bu dönemde günlük gazetelerin sayısı 72'den 566'ya çıkarken, gün-

lük toplam dağıtım da 300.000'den 1.411.000'e fırladı.²³ 1936 ile 1950 yılları arasında yılda ortalama 2.600 kitap basılırken, bu rakam 1950'lerin sonunda 4.000'e erişmişti.²⁴

DP'nin yarattığı liberal siyasi atmosfer ve ilk yıllarında sağladığı ekonomik gelişmeler dini hayatta da değişiklikler getirdi. 1950 öncesi başlayan dini faaliyetler üzerindeki kontrolün gevşetilmesi yönündeki politikalar, dini gruplara 1923'ten beri ilk defa siyasi sistemde kendi fikirlerini ifade etme hakkı vermek kaydıyla daha da güçlendirildi. Kemalistlerin katı laik politikalarından etkilenmeden varlığını sürdürebilmiş dini gruplar, liberal DP yönetimiyle birlikte yeniden gün yüzüne çıktı.²⁵ Dini konulardaki reformlar genellikle simgesel eylemlerden oluşuyordu. Mesela ezanın Arapça okunması yasağının kaldırılması veya radyoda dini içerikli programların yayınlanmasına izin verilmesi gibi Türk toplumunun büyük çoğunluğu tarafından coşkuyla karşılanan uygulamalar gerçekleştirildi. Bunların yanı sıra, DP döneminde camilerin sayısında gözle görülür bir artış yaşandı. 1950 ve '60 yılları arasında inşa edilen camilerin sayısı yaklaşık on beş bini buldu. 1951'de din adamlarının yetişmesi için yedi ilde özel okullar açıldı, 1955'te bu sayı on altıya çıktı.

Dini mevzular üzerindeki sıkı denetimi gözle görülür şekilde gevşetmesine ve dini kurumlara destek vermesine rağmen DP, devletin laik karakterinde kökten bir değişiklik yapılmasına izin vermedi.²⁶ İslamcı gruplardan gelen siyasi taleplere cevap verilmedi ve tepkisel faaliyetlere karşı içerisinde bu tür grupların liderlerini katı bir şekilde cezalandırmak da dâhil olmak üzere sıkı tedbirler alındı. Hatta 1951'de Atatürk'ün korunması için bir kanun bile çıkarıldı.²⁷

Demokratlar, toplumsal ve kültürel yaşama sıradan Türk vatandaşının da katılmasını sağlayacak gelişmelere imza atarak popülerliklerini arttırdılar. Örneğin, hükümet zorunlu askerlik hizmetinin süresini kısalttı ve Türk vatandaşlarının yurtdışına çıkmasını engelleyen kısıtlamaları kaldıran, özgürlükçü bir Af Yasası çıkardı. Daha da önemlisi Basın Yasası'ndaki bazı otoriter maddelerde değişiklik yaparak basına daha fazla özgürlük sağladı.²⁸ Sanayiye ve altyapı hizmetlerine yapılan yatırım ve tarım üretimindeki hızlı büyüme, liberal siyasi atmosfer ve dini özgürlüklerle beraber DP'ye 1954 seçimlerinde bir başka zafer kazandırdı.²⁹

DP dini hayatta yaşanan özgürlüğü İstanbul için geliştirdiği imar politikalarının uygulanmasında önemli bir propaganda aracı olarak sıkça kullandı. Hem Menderes hem de vali Fahrettin Kerim Gökay konuşmalarında kentin Osmanlıdan devraldığı mirasa vurgu yapıyorlardı, şehrin tarihi boyunca büyük önem taşıdığının altını çiziyorlardı. Osmanlı sultanlarının türbelerinin halkın ziyaretine açılması ve Osmanlı eserlerinin onarılması şehrin Osmanlı ve İslami karakterini vurgulamak için DP tarafından atılan adımların birer göstergesiydi. Onarılan Osmanlı camilerinin ve diğer Osmanlı eserlerinin resimleriyle, onarımların sayısını gösteren grafikler İstanbul Belediyesi'nin resmi propagandasının birer parçasıydı.

Bu politikalar ve diğer sembolik eylemler Menderes'in popülaritesini arttırmasına yardım etti ve onu halkın gözünde bir kahraman yaptı. Menderes'in şafak vakti beyaz atıyla meşhur İslami ve Osmanlı zatlarının türbelerini ziyaret ettiğine dair efsaneler yaratıldı. Beyaz at, bu bağlamda 1453'de İstanbul'a atını sürerek giren Fatih Sultan Mehmed'i simgelemekteydi. Menderes, İstanbul'un imarını halka anlatmak için yaptığı propaganda konuşmalarında bu simgeleri kullanıyordu ve imar programının İstanbul'un ikinci kez fethi olacağını söylüyordu.³⁰

Demokrat Partinin İlk Yıllarında İstanbul

Cumhuriyet'in ilk yıllarında bütün idari işlevlerini kaybetmiş olsa da İstanbul entelektüel, ekonomik ve toplumsal açıdan hâlâ Türkiye'nin merkezidi. Ankara Türkiye'nin bürokratik, milli, planlı ve seküler yüzünü resmederken İstanbul ülkenin kozmopolit, doğal, dini ve dünyaya dönük yüzünü oluşturunuyordu. Bu anlamda, Cumhuriyet idaresinin Ankara'dan yeni bir ülke merkezi yaratma niyeti İstanbul'un Türk toplumunun zihninde kültürel ve ekonomik olarak işgal ettiği öncü konumu alt edemiyordu. Dahası, Ankara'nın anıtsal idari binaları, geniş bulvarları, geometrik şekilde planlanmış parkları ve yapıları, en azından toplumdaki belli kesimlerin gözünde, İstanbul'un kadim karakteri, Osmanlı mimari mirası ve doğal güzellikleriyle baş edemiyordu.³¹ Pek çok aydına göre, Ankara'nın en güzel tarafı hâlâ İstanbul'a dönüş yoluydu.³²

Savaş sonrası dönemde Türkiye'nin uluslararası siyasette sahip olduğu yeni rol İstanbul'u, Doğu Akdeniz bölgesindeki en önemli



41. Menderes, Osmanlı sultanlarının türbelerini ziyaret ederken

ticari, siyasi ve kültürel merkez konumuna tekrar kavuşturdu. Bu durum, Türkiye'yi Doğu ile Batı arasında köprü vazifesi görme konumuna da geri döndürdü ve İstanbul'un bölgenin geniş, zengin liman şehri ve Avrupa'ya giriş kapısı olarak sahip olduğu öncü konumu yeniden kazanmasına yardımcı oldu. Bunların da ötesinde, İstanbul Sovyet donanmasının Karadeniz ve Akdeniz arasındaki hareketlerinin izlenebileceği ideal bir yerde konuşlanmıştı ve bu önemli görev NATO üyesi olan Türkiye'ye verilmişti.

DP'nin kültürel alandaki başarıları ülkenin geri kalanına göstermek için İstanbul'u kullanmasıyla şehre verilen önem daha da hız kazanmıştı. Daha kurulduğu ilk günlerde bile DP, İstanbul'un öneminin farkındaydı ve İstanbul'a yapılacak herhangi bir yatırımın kamuoyu üzerinde önemli bir etkiye sahip olacağını biliyordu. Bu yüzden 1950 genel seçimlerinde Menderes, milletvekili adaylığını kendi memleketi Aydın'dan değil de İstanbul'dan koymuştu.³³ Ayrıca, seçim gecesi İstanbul'un önemini vurgulayan yine Menderes'in ta kendisiydi. Siyasi arkadaşlarından bir tanesi anılarında şöyle diyordu:

Bir aradaydık. Seçim neticelerini tahmin ediyorduk. Gecenin bayağı ilerlemiş bir saatiydi. Artık şafak sökmek üzereydi. Postaneden bir memur geldi. Kapıyı çaldı. Ankara'dan, genel merkezden Fuat Köprülü Adnan Bey'i arıyor. Türkiye'de önde gidiyoruz. İktidar olduk. Gözlerinden öperim, şeklinde bir not ilettili. O ana kadar gergin bekleyen arkadaşlarda bunu duyunca büyük bir neşe patlaması oldu. O zaman Adnan abi bizi susturdu. 'Çocuklar bir dakika. Koşun gidin o memur arkadaş bulun. Ne yapsın yapsın Fuat Köprülü'yü Ankara'da bulsun. İstanbul neticesini de öğrensin bize.' ... 'İktidar olduğumuz anlaşılıyor. Ama İstanbul'da seçimi kazanmadıysak İstanbul'suz bir iktidar, yarım iktidar bile sayılmaz.'³⁴

İstanbul'un imarı iktidara geldiği ilk günden beri DP yönetiminin başlıca hedeflerinden birisi haline gelmişti. DP önceki hükümeti 27 yıl boyunca İstanbul'u ihmal etmekle suçluyordu. Kenti geçmişteki görkemli günlerine döndürmenin zamanı gelmişti. Bu gibi düşünceler DP'li vekillerin konuşmalarında sıklıkla dillendiriliyordu. Demokrat Parti İstanbul milletvekili olan Ahmet Başar'a göre başkentin Ankara'ya taşınmasından sonra İstanbul unutulmuş ve "içler acısı" bir halde adeta "suyu çekilmiş bir değirmen'e" dönmüştü.³⁵

DP'nin 3 Eylül 1950 seçimleri için yaptığı belediye programı da bu manzarayı açıkça ortaya koyuyordu. Menderes'in devlet bakanı ve kabinenin sözcüsü Samet Ağaoğlu bu durumu şu şekilde anlatıyordu:

Önceleri, anlaşılmaz bir İstanbul düşmanlığı ile İstanbul ihmal edilmişti... Sebebi her ne olursa olsun, bir taraftan İstanbul'daki birçok müesseseler, lüzumlu lüzumsuz Ankara'ya nakledilirken diğer taraftan İstanbul ihmal ediliyordu. Bu yüzden 1938 senesine kadar İstanbul'da yapılan işler devede kulak kabilinde kaldı... Şehir yolsuz, susuz ve ışıksızdı. Temizlik işleri berbaddı. Memleketin en münevver şehri İstanbul Belediye Reisini seçmek hakkından da mahrumdu. Şehrin nakil vasıtaları, elektrik, havagazı gibi hizmetleri yabancı ellerde idi... 1938 sonundan itibaren ki İstanbul'un imarına ehemmiyet verilmeye başlandı. Ne yazık ki araya İkinci Dünya Harbi girdi. Hükümet harb bahanesi ile başladığı imar işlerini durdurdu.³⁶

İstanbul'un ihmal edildiğini seslendiren bu retoriğe ek olarak, valiliğin belediyeden ayrılması ve bağımsız bir otorite olarak İstanbul Belediyesi'nin kurulması Ağaoğlu'nun vaat ettiği iki önemli girişimdi.³⁷ Turizm, kentin ekonomik açıdan canlanması ve kalkınması için kilit sektör olarak belirlenmişti. DP, belediye hizmetlerinin şehrin bütün bölgelerine eşit olarak götürüleceği, özellikle de temizlik ve sağlık hizmetlerinin İstanbul'un her bir köşesindeki her bir kişiye ulaştırılacağı vaadinde bulunuyordu. Modern altyapı hizmetlerini daha açık, esnek ve şeffaf bir belediye idaresi aracılığıyla kolaylaştırmak için yeni bir mevzuat oluşturulacaktı. Kısacası DP, İstanbul'u 1950'lerin savaş sonrası uluslararası ve ulusal politikalarının değişken dinamikleriyle uyumlu olarak yeniden şekillendirmeye karar vermişti.³⁸

Prost'un Görevden Alınması

Şüphesiz ki, DP'nin aldığı en önemli karar İstanbul'un başplancısı olan Prost'u 1950'nin sonlarında görevden almaktı. DP'nin belediye seçimlerinde kazandığı zaferin ardından başlayan tartışmanın merkezinde Prost yer alıyordu ve Fransız şehircinin planları siyasi çevrelerde ve basında epeyce tartışılıyordu.³⁹ Belediye Meclisi, Prost'un planını ve bu planın uygulanabilirliğini gözden geçirmek için 5 Aralık 1950'deki toplantıda bir komisyon kurdu.⁴⁰ Komisyon hazırladığı raporu 26 Aralık 1950'de Belediye Meclisi'ne sundu. Rapor, imar planının 14 yıllık bir dönemden sonra bile tamamlanmamış olmasına odaklanıyordu. Bu durum, meclis üyeleri arasında derin bir hayal kırıklığına sebep oldu ve Prost'un sözleşmesinin feshedilmesinde kilit bir rol oynadı. Meclis üyelerinin çoğuna göre yalnızca üç yıllığına göreve getirilmiş olan Prost, sözleşmesi daha sonra toplam 11 yıl olarak uzatılmış olsa da görevini yerine getirmede başarısız olmuştu. Dolayısıyla sözleşmeyi bir kez daha uzatmanın şehrin imarına herhangi bir olumlu katkı sağlamayacağı açıktı.⁴¹

Meclisin ikinci büyük endişesi de Prost'un kişiliğiydi. Pek çok üye, Prost'un siyasetçilerden özellikle de İstanbul'un eski valisi ve belediye başkanı Lütfi Kırdar'dan gelecek manipülasyonlara açık olduğunu düşünüyordu. Hatta bazı üyeler, Prost'un validen ve di-

ğer memurlardan aldığı emirlerle hareket ederek mesleki otoritesini kaybettiğini bile iddia ediyorlardı. Bu türden eleştirilerin bir örneği Maçka Parkı ile ilgiliydi. Üyelerin bir kısmı parkın yapılmasının esas amacının hemen yanı başında bulunan ve vali Kırdar'a ait olan arsanın değerinin arttırılması olduğuna inanıyordu.⁴² Bazı üyelere göre, Maçka Parkı'nın yapılması imar planında değişiklikler yapılmasını gerektirmişti, bu durum da maliyette gereksiz artışa sebebiyet vermişti. Benzer şekilde, Taşlık bölgesindeki bir kamu arazisinin istimlâki ve bu arazinin Cumhurbaşkanı İnönü'ye verilmesi de belediye meclisince uygunsuz addediliyordu.⁴³

Prost'un Türk mimarisine ve şehir planlamacılığına yaptığı katkıysa bir başka tartışma konusuydu. Bazı meclis üyeleri, uzun süreli hizmetine karşın Prost'un İstanbul'un imarına katkı sağlayacak tek bir Türk mimar dahi yetiştirmediğini iddia ediyordu.⁴⁴ Meclis üyeleri, Prost'un vazifesini tamamladığını ve artık işin Türk halkının toplumsal ve estetik değerlerini dikkate alarak daha uygun bir şekilde planlayabilecek olan genç Türk mimarlarına verilmesi zamanının geldiğini düşünüyorlardı. Meclisin genel görüşü, Prost'un hazırladığı planın kentin "mimari ve doğal güzelliğine" fazlasıyla müdahale ettiği yönündeydi.⁴⁵

Bütün bu olumsuz görüşlere karşın belediye meclisi Prost'un sözleşmesiyle ilgili kararını vermeden önce kendini savunmasına izin verdi. Aslında bu bir davet değildi, Prost'un isteğine verilen bir yanıtı. Fransız kent plancısı, imar planını niçin uygulayamadığını ve bürokratik engellerin kendisini nasıl engellediğini meclise anlatmak için bir şans istemişti. Prost'la ilgili bütün olumsuz düşüncelere rağmen, kimi meclis üyeleri vazifesini tamamlaması için sözleşmesinin bir kez daha uzatılması gerektiğini ileri sürmekteydiler. Prost'un lehine öne sürülen temel sav, bu başarısızlığın tek sorumlusunun o olmadığı, bu sorunun eski Cumhuriyet rejiminin kendine has özellikleri dolayısıyla ortaya çıktığı yönündeydi. Niha yet, Prost'a mecliste meseleyi anlatması için bir fırsat verildi.⁴⁶

Yukarıda sıralanan eleştirilere cevap olarak, Prost imar planını uygulayabilmek için gereken özel yasal çerçevenin yokluğundan şikâyet ediyordu. 1937 tarihli mevcut Yapı, Yollar ve İstimlak Kanunu'nda değişiklik yapılmasını istemesine rağmen hükümetin

kendisini dikkate almadığını, bunun da imar planının arzu edilen sonuçları doğurmamasının en büyük sebebi olduğunu öne sürdü.⁴⁷ Aslında, Prost gecikmenin sebeplerini ve İstanbul'un kentsel yenilenmesinin güçlüklerini 1948'de hazırladığı raporda zaten açıklamıştı. 1951'de DP yönetimi işbaşındayken İstanbul Belediyesi tarafından yayımlanan bu rapor, gecikmelerin sebebini temel bir teknik kadronun ve kanunların yokluğuna bağlıyordu.⁴⁸ Prost ayrıca imar planının uygulanmasındaki gecikmelerin sebebinin yasal çerçevenin eksikliği ve yetersiz mali kaynaklar olduğunu Belediye Meclisi'ndeki konuşmasından önce bir gazeteye verdiği röportajda da dile getirmişti. Röportajda kullandığı duygusal dilden de uğradığı hayal kırıklığı için kimi suçladığı anlaşıyordu. Önceki hükümetlerin "tembelliği" ile ilgili görüşlerini şu şekilde ifade etmişti:

Emekliye ayrılanların yerine başkalarını istedim. Bana Ankara'dan faal, fakat henüz İstanbul'un sokaklarını bilmeyen 15-20 mimar gönderdiler... İstanbul gibi bir şehrin şeklinin değiştirilmesinden bahsediliyor. Halbuki lüzumlu kanun yok. Evi, arsası istimlak edilecek kimselere karşılık vermek lazım. Bu nokta hiç göz önünde tutulmamış. Ben şimdiye kadar iki şehir yaptım. Bunlardan biri şimdi 600.000 nüfusu olan Casablanca'dır. Orada mal sahipleri de şehrin imarını iştirak ettirilmiş ve böylece iş kolaylaştırılmıştır... Plan (İstanbul için) elli sene için yapıldığı halde Belediye bunun beş senede tahakkuk etmesini istiyor. Planı tatbik ediyoruz, meydan, yeşil saha açıyoruz, bir bakıyorsunuz günün birinde buraya bir bina kondurulmuş... Bilirsiniz ki Paris Mimari Mektebi Müdürüyüm. Orası ile de meşgul olmalıyım. Mukavele yapılırsa hizmet ederim. Fakat bana gelip Ahmed Efendinin bacası kaç metre olmalı diye sual sorulmamalı.⁴⁹

Meclis, Prost'dan 1940'da hazırladığı ilk raporlardan biriyle ilgili açıklama yapmasını istedi. Bu raporda Fransız plancı Taşlık'taki arsanın Cumhurbaşkanı İnönü'ye tahsis edilmesini teklif etmişti. Prost da, Maçka Parkı için yapılan genel planlama çalışması sırasında, İnönü'nün müstakbel parkın yakınlarında küçük bir arsası olduğunu öğrendiğini ve bu kadar küçük bir arsaya sahip olmanın Türkiye'nin Cumhurbaşkanı'na yakışmayacağını düşündüğünden, kendisine biraz daha arsa payı verilmesini uygun gördüğü-

nü ifade etti.⁵⁰ Dönemin CHP ve İnönü karşıtlığı üzerine kurulu bir hayli gergin siyasi atmosferinde, bu sözlerin sarfı kritik bir hataydı ve toplantının havasını hemen değiştirmişti. Başlangıçta Prost'un sözleşmesinin yenilenmesini destekleyen üyeler bile, siyasi baskılar karşısında Prost'un mesleki otoritesini kaybettiğini iddia ederek görüşlerini değiştirdi. Bu sözler, mecliste sözleşmenin kesinlikle yenilenmemesi gerektiği konusundaki son kuşkuvarı da ortadan kaldırmıştı. Oylama sonucu 32 üyeden yalnızca üçü sözleşmenin uzatılması lehinde oy kullanmıştı. Bu oylama böylece İstanbul'daki Prost dönemini sona erdirmiş oldu. Atatürk'ün kent tasarımcısı İstanbul Belediye Meclisi'nde yapılan demokratik bir oylamayla hiç de törensel olmayan bir şekilde görevden alınmıştı.⁵¹

Prost'dan Sonraki Geçici Revizyon Komisyonu

Prost'un görevden alınması, Cumhuriyet döneminin ilk günlerinden beri imar sürecinden dışlanmış yerli mimar ve planlamacılara uzun süredir bekledikleri fırsatı vermişti. Önce, 1952'de İstanbul valisi ve belediye başkanı tarafından İstanbul Belediyesi, üniversiteler, Ticaret ve Sanayi odalarını da dâhil olmak üzere pek çok kurumdan gelen uzmanların katıldığı bir kongre düzenlendi. 23 Kasım 1951'de düzenleyici komitenin toplantısında iki DP'li milletvekilinin sunduğu rapor CHP hükümetini İstanbul'u ihmal ettiği için ve ayrıntılı bir imar programı hazırlanmamış olmasını sertçe eleştiriyordu. Bu iki milletvekili, önceki hükümetlerin önceden ayrıntılı imar programı hazırlamadan bir kent plancısını (Prost'u) bu işe tayin ederek çok büyük hata yaptığını iddia ediyordu.⁵²

Belediye bu türden eleştirileri Prost'un imar planını ve 1940'lar da hazırlanan diğer planları genel olarak gözden geçirmesi için Revizyon Komisyonu adında geçici bir komisyon kurarak cevaplamıştı.⁵³ Bu komisyonun esas vazifesi, ekonomiyle, planlamayla ve kent morfolojisiyle olan ilişkileri göz önünde bulundurulduğunda planların uygulanıp uygulanamayacaklarını araştırmaktı. Komisyonunda pek çok resmi kurumdan ve üniversiteden temsilciler vardı. İstanbul Teknik Üniversitesi'nden Kemal Ahmet Aru, İller Bankası'ndan Cevat Erbel ve Mithat Yenen, Türk Yüksek Mühendisleri Birliği'nden

Mukbil Gökdoğan, Türk Yüksek Mimarlar Birliği'nden Muhittin Güven, Güzel Sanatlar Akademisi'nden Mehmet Ali Handan ve Teknik Okul'dan Behçet Ünsal komisyonun üyeleriydiler. Ayrıca, komisyonda İstanbul Belediyesi'ni Ertuğrul Menteşe ve Faruk Alçer adlı mimarlar temsil ediyordu, Seyfi Arkan da gözlemci olarak görevlendirilmişti.⁵⁴

'Revizyon Komisyonu Raporu, 1951' olarak adlandırılan komisyon raporunda, Prost'un imar planıyla ilgili raporu, notları, çizimleri ve diğer ilgili malzemeler de dâhil olmak üzere pek çok belgesi incelenmekteydi. Prost'un planına yönelik en önemli eleştiri gerekli verilerin ve analiz çalışmalarının yokluğu idi. Komisyon, imar planını oldukça yüzeysel buldu. Komisyona göre plan araştırma ve istatistiksel çalışmalardan, nüfus artışı, kenti bölgelere ayırma, ulaşım, barınma, sağlık, eğitim, sanayi siteleri, jeolojik ve meteorolojik veriler ve ilgili hukuki imar maddelerinden ziyade, kentin güzelleştirilmesine ve süslenmesine odaklanmıştı. Prost'un yapılmasını planladığı yolların ve meydanların çoğunluğu kentin topografyasını dikkate almadığı için gerçekçi değildi, yapılmaları imkânsızdı. Komisyon, planların ve diğer malzemelerin niteliğiyle birlikte özellikle de yapılması planlanan viyadüklerle, tünellerle, kentin içindeki otoyollarla ilgili endişelerini dile getiriyordu. Ayrıca, imar planı raporunun dağınık yapısı ve mantığı düzenden yoksun oluşu, dağınık olarak tutulan notlar ve gerekli verilerden ve detaylardan yoksun kalitesiz çizimler için de yorumlarını sunuyordu.⁵⁵ Bütün bu olumsuz eleştirilere karşın komisyon yine de kapsamlı bir imar planı hazırlanana kadar başlamış işlerin Prost'un planıyla uyum içerisinde devam etmesini teklif etti. Raporda en sonda belediyenin gelecekteki kentsel yenileme projelerini yürütmesi için daimi bir ekip oluşturması öneriliyordu.⁵⁶

Daimi Komisyon

Müşavirler Heyeti olarak da bilinen İstanbul Şehir İmar Planı Daimi Komisyonu 1952'de kuruldu. Komisyonun esas vazifesi, imar planını hazırlama sürecinde tavsiyelerde bulunmak ve İstanbul Belediyesi'ndeki İmar Müdürlüğü ile işbirliği yapmaktır.

Daimi Komisyon eski komisyonun da üyeleri olan Aru, Erbel ve Gökdoğan'dan oluşuyordu. İstanbul Teknik Üniversitesi'nde hoca olan Emin Onat da Müşavirler Heyeti'ne katıldı.

Komisyon, Şubat ve Haziran 1953'te planlama çalışmalarının gidişatına dair iki rapor yayımladı.⁵⁷ Geçici komisyondan devraldığı işe devam etti ve şehrin mevcut durumunu gösteren ayrıntılı bir haritanın eksikliğiyle analitik çalışmaların yokluğu üzerinde durdu. Müşavirler Heyeti nüfus dağılımına, sanayi sitelerine, parklar ve rekreasyon alanlarına, ulaşımaya yönelik araştırmalar ve analitik çalışmalar yürüttü ve aynı zamanda yerel imar planlarıyla İstanbul'un ayrıntılı haritalarını hazırladı.

Türk plancılar yeni planı hazırlarken, komisyon bu hazırlığın gidişatını yabancı bir uzmana danışmak suretiyle sınamak istedi. İkinci Dünya Savaşı'nın son yıllarında *Greater London Plan*'ının (Büyük Londra Planı) müellifi, ünlü İngiliz şehir tasarımcısı Sir Patrick Abercrombie Müşavirler Heyeti'ne tavsiyelerde bulunması için 1954'te İstanbul'a davet edildi. Abercrombie, İstanbul'da on gün kaldı ve vali için bir rapor hazırladı. Raporunda, kentin detaylı bir analizinin yapılması gerekliliğini ve güncel haritaların önemini vurguladı ve Müşavirler Heyeti'nin gidişatını genel olarak başarılı bulduğunu belirtti.⁵⁸

Geçici ve daimi komisyonlar tarafından yürütülen çalışmalar İstanbul için yeni bir imar planının hazırlanmasıyla sonuçlandı. Plan iki kısımdan oluşuyordu: Beyoğlu Ciheti⁵⁹ ve İstanbul Ciheti.⁶⁰ Bu imar planlarının çizimleri şu an için kayıp olsa da, raporlar planların altında yatan gerekçeleri ve amacı anlamak için yeterli bilgiyi sağlıyor. Ayrıca, İstanbul Belediyesi ile diğer kamu ve sivil toplum kuruluşları arasındaki yazışmalar da planlanan işlerin bir eşgüdüm içerisinde ve ilgili bütün yetkililere ve kurumlara danışılarak hazırlandığını göstermekte.⁶¹

Komisyon'un hazırladığı yeni imar planının, sonradan eklenen istatistiksel veriler ve analitik hesaplamalarla birlikte bile, Prost'un planının temel ilkelerini devam ettirmesi dikkat çekiciydi. Salıpazarı'ndaki mevcut limanın korunması, Yedikule'de yeni bir liman inşası, Yenikapı'da yeni bir istasyon yapılması, Haliç'te sanayi sitelerinin tesisi, ayrıca Pendik-Tuzla hattında ek sanayi sitelerinin

oluşturulması Prost tarafından önerilen girişimlerin benzeriydi.⁶² Hatta önerilen yol planı, bazı küçük çaplı değişikliklerle, Prost'un planındaki şemayı yansıtıyordu. Londra Asfaltı'nın kent merkezine kadar uzatılması, Marmara Denizi ve Haliç boyunca sahil yolları yapılması, Aksaray ve Sultanahmet arasındaki yolun genişletilmesi yine daha önce Prost'un önerdiği projelerden sadece bazılarıydı. Bu planda, Beyoğlu bölgesinde, Karaköy ve Azapkapı arasında 30 metre genişliğinde bir bulvar yine Karaköy ve Tophane arasında 22 metrelik bir cadde yapılması öneriliyordu. Önerilen ikinci caddenin önce Beşiktaş'a, sonra da Bebek'e kadar uzatılması gündemdeydi. Yeni caddelerin her iki tarafında da sekiz kata kadar yükseklikte binalar yapılacaktı. Prost'un önerilerine benzer şekilde, Komisyon da Karaköy'de istismak ve yıkım çalışmaları yürütülmesini öneriyordu; böylece yeni bir meydan yapılacak ve Tarihi Yarımada'yı Galata bölgesine bağlayacak yeni bir köprü inşa edilecekti. Mevcut Tarla-başı Caddesi, Taksim Meydanı ve Atatürk Köprüsü arasında yeni bir anayol yapmak için genişletilecekti. Taksim Meydanı'ndaki eski maksem yıkılacak, yerine çok katlı binalar yapılacaktı.

Komisyon'un hazırladığı planlarla İstanbul, tarihinde ilk defa bir grup uzman tarafından ortaklaşa hazırlanan bir imar planına sahip oluyordu. Daha da önemlisi, bu planlar uzun çalışmalar sonucunda hazırlanmış ve Belediye Meclisi'nin, merkezi hükümet kuruluşlarının ve Ticaret Odası ile Sanayi Odası gibi kuruluşların önerileri doğrultusunda geliştirilmişti. Bu yaklaşım Prost'un tek başına bütün sorumluluğu yüklendiği ve gayri resmi meslek örgütlerinden hiçbir katkı almadan kendi planını hazırladığı geçmiş dönemden oldukça farklıydı.

Ancak, bütün bu çalışmalar ve planlar 1950'lerin ilk yarısında İstanbul'a önemli bir değişiklik getirmedi. Boğaz'ın üzerinde bir asma köprü projesi veya bir Fransız firması tarafından tasarlanan bir toplu taşıma planı⁶³ gibi çizim masasından öteye gidemeyen birtakım büyük ölçekli altyapı projelerinin hazırlanması dışında, DP döneminin ilk yıllarında şehirde meydana gelen en çarpıcı değişiklik, Belediye Sarayı ve Hilton Oteli'nin inşasıydı. Her iki bina da savaş sonrası dönemin uluslararası modern tasarım üslubunun özelliklerini güçlüce yansıtan çalışmalardı.⁶⁴ 1950'lerin başında

İstanbul'da gerçekleşen bir diğer önemli değişiklikse, Beşiktaş'ın yukarı kısımlarında ilk *garden city*'nin (bahçe-kent) yapılmasıydı. Bu proje, 1940'ların sonunda İstanbul Belediyesi ve Emlak Kredi Bankası'nın ortak girişimiyle başlatıldı. Osmanlı denizcilerine atfen Levent Evleri olarak isimlendirilen bu konutlar, 1948 ve 58 yılları arasında inşa edilmiş 1.347 evden oluşuyordu.

Sonuçta 1955 yılı itibariyle, Prost'un gidişinin üzerinden dört yıl geçtikten sonra bile, şehirde hiçbir önemli gelişme vücut bulmamıştı. Ama aynı zamanda, İstanbul'un nüfusu hızlı bir şekilde artmaya devam etmiş, sokaklardaki motorlu araç sayısı on katına çıkmış, yeni gelen göçmenlerin çektiği konut sıkıntısı da kentin eteklerindeki gecekonduların mantar gibi çoğalmasıyla sonuçlanmıştı.

ALTINCI BÖLÜM

İSTANBUL MENDERES'İN ELLERİNDE 1956-1960

İstanbul'un imarı mevzuu adeta bir zafer alayının öyküsüdür. İstanbul'u bir kere daha fethedeceğiz. Yalnız İstanbul'u değil, Ankara'yı da, bütün diğer şehirlerimizi de yeniden fethedeceğiz.

Menderes, 26 Şubat 1957¹

İstanbul Menderes'ten önce de, sonra da, bugün de imar edildi, ediliyor, edilecek. Ama Adnan beyin mühürünü bu şehirden kazımak belki yüzlerce yıl mümkün olmayacak. O kadar olmayacak ki, ölümünden kısa bir süre sonra en kuvvetli hasımlarından bir gazeteci yarım kalmış yollardan, caddelerden şikâyet ederken 'Menderes'i mezarından kaldırarak bunları tamamlatmalı ve yine mezarına koymalı' diye yazmaktan kendini alamayacak!

Samet Ağaoğlu, DP Hükümetleri Kabine Üyesi²

1950'lerin ikinci yarısında İstanbul, tarihinin en radikal imar projelerine tanık oldu. Kentin imarına öncelik veren Demokrat Parti hükümeti bu hedefe büyük fonlar ve kaynaklar akıttı. Başbakan Menderes, Demokrat Parti hükümetinin son dört yılında, 1956-60 arasında, vaktinin çoğunu İstanbul'da geçirerek imar çalışmalarına bizzat nezaret etti. Bu dönemde pek çok bina yıkıldı, pek çok mülk istimlâk edildi, Tarihi Yarımada'nın hem içinde hem dışında devasa bulvarlar yapıldı. Bugünkü modern İstanbul, büyük oranda bu çalışmalarla şekillendi denilebilir. Aslında, İstanbul'un imarı Menderes'li yılların en önemli nakaratıydı.

Demokrat Parti'nin imar planı, 1950'lerin ikinci yarısında, hükümet büyük ekonomik sorunlarla boğuşmaya başladığında gündeme geldi. DP yönetiminin ilk yıllarındaki olumlu ve ilerlemeci siyasi ve toplumsal atmosfer, tarım sektöründe yaşanan muazzam gelişmenin Kore Savaşı'ndan sonra azalan uluslararası talep ve uluslararası piyasalardaki fiyat düşüşüyle birlikte 1954'te sona ermesiyle ansızın değişti. Değişen piyasa koşulları, iyi gitmeyen mevsim şartlarıyla birleşince yıllık ekonomik büyüme yüzde 13 gibi olağanüstü bir orandan, yıllık yüzde dörde geriledi. Yine 1960'a kadar geçen beş yıl içinde devletin borcu iki katın üstünde artış gösterdi. Bunlarla beraber, dış ülkelerden gelen ekonomik yardımın azalması ve yabancıların yeterince yatırım yapmaması Türkiye ekonomisini tepetaklak etti, bu durum piyasalarda şiddetli bir kıtlığa ve büyük kentlerde kara borsanın oluşmasına sebep oldu.³

Bütün bu ekonomik sorunların bunalıttığı hükümet daha otoriter bir tutum benimsemiş ve özgürlükçü-liberal siyasetini terk edip merkezi denetim uygulamaya başlamıştı. DP 1957 seçimlerini, aldığı desteğin bir kısmını kaybederek de olsa kazanmasına rağmen, takındığı partizanca tutum ve siyasi rakiplerine karşı hoşgörüsüzlük orta sınıf aydınlarıyla kurduğu ittifakın sona ermesine neden olmuştu. DP'nin yaptığı her şeyi yanlış bulan CHP'den gelen sert muhalefet de yangına benzin dökerek siyasi gerilimi besliyordu. Sonuçta hükümet basın da dâhil olmak üzere her türlü muhalif harekete karşı sert tedbirler almaya başladı. Örneğin, devlet radyosunun muhalefet partisi tarafından kullanılması yasaklandı, kitle iletişim araçlarının bağımsızlığını kısıtlayan bir basın yasası çıkarıldı. Gittikçe artan hak ihlalleri ve bireysel özgürlüklerin kaybı toplumun daha geniş bir kesimini hükümetten soğuttu.⁴

Bu siyasi rahatsızlık ortamında Eylül 1955'te İstanbul'u hem fiziksel hem de demografik açıdan derinden etkileyen önemli bir olay vuku buldu. Atatürk'ün Selanik'teki evinin Rum milliyetçileri tarafından bombalandığına dair gazetelerde çıkan asparagas haberlerin ardından 6 Eylül gecesi, kentteki Rum azınlığa karşı bir ayaklanma başladı. Sonraki gün de devam eden ayaklanma boyunca, gayrimüslimlere ait pek çok dükkân ve mülk yağmalanıp ateşe verildi. Özellikle de Rumlara ait mülklerin hedef alındığı olaylar sırasında

Türklere ait bazı dükkânlar da yağmalandı. Rumların Kıbrıs planına karşı hükümetin desteğini de arkasına alan bir protesto gösterisi olarak başlamışa benzeyen olaylar, kısa zamanda denetimden çıkmış ve feci sonuçlar doğurmuştu. Bu ayaklanmanın sonucunda, kendilerini güvende hissetmeyen pek çok Rum kentten ayrılmış, İstanbul kozmopolit karakterinin son kalıntılarını da kaybetmiştir.

Kamuoyunda gittikçe artan hoşnutsuzluk, Kemalist elitin DP hükümetine beslediği öfkeyi dışa vurmasına olanak veren ortamı sağlıyordu. Bu aslında bir iktidar mücadelesiydi. DP'nin ekonomik ve toplumsal politikaları, Türkiye siyasetindeki güçlerini gittikçe arttıran kentli, yeni bir orta sınıf yaratmıştı. Tek parti döneminin ekonomik politikalarından yararlanmış Cumhuriyetçi elit, bu yeni orta sınıf mensuplarının ekonomik açıdan yolsuzluklara bulaştığını sosyal açıdan da gerici olduğunu düşünüyordu.⁵ Dahası, DP'nin liberal siyasetini ve din konusundaki özgürlükçü tutumunu, irticai hummanın ve popülist İslam'ın çekirdeği olarak değerlendiriyordu.⁶

Asker de DP politikaları ile sıkıntılı bir ilişki içerisindeydi ve bu durum derin bir ayrışmayı tetikliyordu. Aslında ordu ve parti arasında DP'nin ilk günlerinden beri süre gelen fırtınalı bir ilişki vardı. İleride gerçekleşecek olayların ilk ciddi habercisi daha 1950 seçimlerinden hemen sonra görünmüştü. Bazı subaylar İsmet İnönü'ye DP'nin komünist faaliyetlerle suçlanacağı bir darbe planı sunmuşlardı. Plan İnönü'nün reddinden dolayı hayata geçemese de, DP düşmanlığı özellikle de düşük rütbeli subaylar arasında gittikçe yayıldı. NATO aracılığıyla Batı ordularıyla irtibat kuran bu subaylar Türk ordusunun geri kalmışlığını açıkça görüyorlardı. Tıpkı sivil seçkinler gibi, pek çok subay da DP'nin devletin laik ilkelerinin ve anayasal temellerinin altını oyduğunu düşünüyordu. Bütün bu siyasi ve ekonomik çalkantılar 27 Mayıs 1960'da yapılan bir askeri darbe ile son buldu.

Darbenin ardından Türkiye Büyük Millet Meclisi kapatıldı ve tüm siyasi partilerin faaliyetleri durduruldu. Cumhurbaşkanı, başbakan, kabinedeki diğer bakanlar, Meclis'teki tüm DP vekilleri, şehir ve kasabalardaki parti temsilcileri tutuklandı. Ülkeyi yönetmek üzere Milli Birlik Komitesi kuruldu ve eski hükümet mensuplarıyla DP'li siyasetçileri yargılamak için Yüksek Adalet Divanı adlı özel

bir mahkeme tayin edildi. Duruşmalar, 14 Ekim 1960'da Yassıada'da başladı. Duruşma öncesi soruşturmalar, askeri cunta tarafından belirlenmiş 31 üyeden oluşan ve Yüksek Soruşturma Kurulu olarak bilinen özel bir komite tarafından yürütüldü. DP yönetimine karşı on dokuz farklı dava açıldı.⁷ İlk davalar en sansasyonel olanlardı ve Menderes ile hükümetini açıkça halkın gözünden düşürmek niyetiyle seçilmişti. Örneğin Köpek Davası, Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ı zamanında kendisine Afganistan Kralı'nın hediyesi olarak verilmiş bir köpeği hayvanat bahçesine zorla satmakla suçluyordu. Bir başka olay da Bebek Davası'ydı. Bu davada Menderes, ünlü Türk opereti Aydan Ayhan'la beraber babalık yaptığı çocuğun öldürülmesini emretmekten suçlanıyordu. Savcı, bu suçu kanıtlayamadı fakat evli ve üç çocuk babası devrik başbakan ile ilgili bu konu gazetelerde geniş yer kaplamıştı.

Duruşmalar, içlerinde Bayar ve Menderes'in de olduğu 15 DP üyesinin 15 Eylül 1961'de idam cezasına mahkûm edilmesiyle sonlandı. Cezalar yalnızca yolsuzluk, suça karışma ya da siyaseten kusurlu hareketlerle suçlanan görevlilere değil, neredeyse tüm Demokrat Parti milletvekillerine verilmişti. Pek çok DP mensubu, bürokrat ve yetkili müebbet hapse çarptırıldı. Milli Birlik Komitesi, Menderes'in, Maliye Bakanı Hasan Polatkan'ın ve Dışişleri Bakanı Fatin Rüştü Zorlu'nun idamını onayladı. İdama mahkûm edilmiş diğer vekillerin cezası daha sonra müebbet hapse çevrildi. Bayar'ın cezası da ilerlemiş yaşından dolayı müebbet hapis olarak değiştirildi. Polatkan ve Zorlu 16 Eylül 1961'deki duruşmalardan hemen sonra İmralı adasında asılarak idam edildi. Başarısız bir intihar girişiminden sonra Menderes de 17 Eylül 1961'de aynı yerde asıldı.⁸

Daha çok *İmar Davası* olarak bilinen *İstimplâk Yolsuzluğu Davası* Menderes ve DP hükümetine karşı açılan 19 davadan biriydi. Bu davada Menderes, 1957 ve 1960 yılları arasında görev yapmış İstanbul valileri ve belediye başkanları⁹ da dâhil olmak üzere dokuz eski bürokratla birlikte dört ana suçtan yargılanıyordu: Uygun bir tazminat vermeksizin, vatandaşlardan zorla imza alarak İstanbul'un imarı amacıyla özel mülklerin yasadışı istimplâki; İşçi Sigortaları Kurumu gibi pek çok devlet kurumunu yeni yapılmış bulvarların yanı başındaki arazileri satın almaya zorlama; Beşiktaş'taki *Zirai Do-*

natım Kurumu binalarının yasadışı yıkımı ve Ataköy Konutları ile ilgili yolsuzluk.¹⁰ Savcının yönelttiği suçlamanın merkezinde 317 adet mülkün istimlâki bulunuyordu. Menderes ve İstanbul Belediyesi'ndeki bazı bürokratlar mülk sahiplerini uygun bir tazminat ödemedi anlaşılmaya yapmaya mecbur bırakmakla suçlanıyordu. Ayrıca Menderes, kişisel olarak devletin kaynaklarını usulsüzlükle kullanıp yasadışı istimlâk çalışmaları yürüterek imar programını sorumsuz bir şekilde uygulamakla suçlanıyordu. Savcıya göre, Menderes kendini "ülkenin baş mimarı" ve "şehrin ikinci fatihi" ilan etmişti. Savcı, Menderes ve diğer beş sanık için idam cezası talebinde bulundu.¹¹ Duruşmalar, 17 Nisan ve 3 Haziran 1961 tarihleri arasında toplam 13 oturumda gerçekleşti. Çoğu İstanbul Belediyesi'nde çalışan memurlardan oluşan toplam 37 şahit duruşmaya çağırıldı. Menderes, İçişleri Bakanlığı eski müsteşarı Dilâver Argun ve eski belediye başkanı olan Kemal Aygün ilk grup suçlamalardan suçlu bulundu.¹²

Dava, görünüşte yolsuzluk karışmış istimlâkleri ve devlet kaynaklarının usulsüz kullanımını soruşturmak için açılmışsa da, başsavcının üslubundan rahatlıkla anlaşıldığı gibi eleştirilerin çoğu imar projelerinin uygun olmayan yöntemlerle ve meslek ahlakına ters biçimde onaylanmasıyla ilgiliydi. Davalar sırasında Menderes'i ve yönetimini gözden için düşürmek gazetelerde yayınlanan makaleler, Menderes'in özel konuşmalarının kopyaları ve şahitlerin ispatlanmamış ifadeleri de dâhil olmak üzere her türlü fırsattan istifade ediliyordu.¹³ Örneğin, başsavcı Ömer Altay Egesel dava esnasında şu iddianameyi ortaya koymuştu:

Yüksek Adalet Divanı Sayın Başkanı ve Muhterem Üyeleri;
İstanbul şehri, tarihi hususiyetleri Türk irfan devlet ve medeniyet hayatında oynadığı roller, 5 asra yakın bir müddet Türk devletine başşehirlik yapmış olması gibi müstesna durumu, tabii güzelliği ve iki kıt'a arasındaki bağlayıcı stratejik ve ekonomik tabiatı ile Türk milletine tanrının lütfu bir dünya incisidir. Türk vatanında tek insan tasavvur edilemez ki, kalbinde ve gönlünde İstanbul için sıcak bir sevgi saklamasın. İstanbul bütün dünyanın kıskançlığını çeken tek ve biricik hüviyeti ile bütün Türklerin sevgilisidir. Öyle bir sevgili ki mazisi, tarihi hüviyeti ve güzelliği ile bir ırka şeref ve ıftihar verecek binlerce hatırası ile her an ışıldamaktadır.

İstanbul'u hatırlayınca 500 küsur sene evvel Fatih'in yiğit bahadırılarının İslam âlemine ve Türk milletine hediye ettiği bu varlığın tarih özelliğine dokunmadan geçilemez. Şarki Roma İmparatorluğunun Bizans adı ile anılan son devirleri İstanbul surları içinde can verirken Türk kılıcı ve Türk güllesi bu surların kapısını yeni bir tarih devri ile birlikte açmıştı. Burada yeni bir adli dava sırasında İstanbul'un tarihi hüviyetinden ve abidelerinden bahsetmemiz sebepsiz değildir. Çünkü İstanbul'u bu nadide hüviyetine sokan tabii olduğu kadar bu tarihi eserleri sinesinde barındırmış olmasıdır.

Her tepesi üzerinde selahattin [selatin] camileri, medreseleri ve sarayları ile yalnız Türk medeniyetinin değil, dünya medeniyetinin dahi övündüğü kıyısında ve yalısında dünyanın en içli güzelliğinin renklediği bu İstanbul için Türk milletinin yapamayacağı fedakârlık yoktur. Ama bu fedakârlık yılların [yıllar içinde] isteyerek ve İstanbul'u daha çok ilgi çekici, daha çok iftihar edilebilecek bir duruma sokmak maksadıyla yapılabilir ve düşünülebilir. Bu itibarla adına İstimlâk Davası denilen bu davayı İstanbul'u güzelleştirmek ve imar etmek mevzuu ile asla karıştırmamak iktiza eder.

Biz görmekte olduğumuz bu davanın baş sanığı Adnan Menderes'i Başvekilliğini bırakıp İstanbul'da fuzuli bir baş mimar durumunda görülmesinden dolayı tenkit ve itham ederken, kendimizi ihtisasımızın dışında iddialı bir vadide konuşur görünmek istemiyoruz. Amma yine de İstanbul'un özelliği, İstanbul'un hepimizin oluşu, bizi bu yolda bir nebze olsun konuşmaya mecbur ediyor...

Biz bir ceza davası olmasaydı dahi, düşük iktidarın düşük Başvekilli Adnan Menderes'i sadece İstanbul'a soktuğu hoyrat kazma ile silip süpürdüğü Şehzadebaşı, Direklerarası gibi semtlerin yasını tuttuğumuz için Sinan'ın ölmez bazı eserlerini dinamit kalıpları ile tahrip eden zihniyet için, boğaz kıyılarında İstanbul'un efsanevi havasını ve hayatını bize vehmettiren yalıları, çeşmeleri, korneşleri, şehnişleri yok ettirdiği için itham edecektik. Çünkü Nedim'in bir taşına bir meleği feda ettiği bu İstanbul'un hakikaten her köşesinde ebedi ve tarihi bir güzellik mevcut olduğuna göre, burada umumi bir imar hareketi yerine en ince motiflere kadar meşgul olmayı gerektiren tarihten, edebiyattan, mimariden ve güzel san'atlardan zevk alan sanatkar ruhların ışık tuttuğu bir imar hareketi düşünülmeğe icap ederdi. Kendisiyle bu noktada dahi karşı karşıya bulunduğumuz Adnan Menderes İstanbul'un imarı mevzuunda bizimle aynı fikirde değildir. Hatta onun bu mevzuda bir fikri olduğu dahi iddia olunamaz.¹⁴

Bugün, dönemin siyasetçileri, gazetecileri ve diğer şahitlerinin anılarıyla beraber Yassıada davalarının tutanakları DP'nin İstanbul'da yürüttüğü imar projeleriyle ilgili en önemli ve el değmemiş bilgi kaynağı olma özelliğini koruyor. Başsavcı Egesel'in Menderes'e yönelttiği suçlamalar, Menderes'in ve diğer davalarının savunmaları, şahitlerin ifadeleri çalışmaların kapsamı ve İstanbul'un imarında Menderes'in rolünün mahiyetiyle ilgili pek çok cevaplanmamış sorunun analizi ve değerlendirilmesi için oldukça değerli kanıtlar sunuyor. Mahkeme tutanaklarının yakından incelenmesi iki önemli sorunun cevaplanmasına yardımcı olabilir: Birincisi, imar hareketinde sorumlu kimdi? İkincisi ise, çalışmalar başlamadan önce yeterli sayıda teknik hazırlık ve doküman var mıydı? Duruşmaların olağandışı yanlılığı yüzünden bu sorulara verilen cevaplardan tam anlamıyla emin olmak epey zorsa da Yassıada arşivi, başbakanın imar hareketindeki rolünü ve o zaman için var olan planlama dokümanlarını anlamak için zengin bir bilgi kaynağı niteliği taşıyor.¹⁵

1950'lerin Ortalarında İstanbul

İstanbul, 1950'lerin ilk yarısı boyunca büyümeye devam etti. Tarımda makineleşme ve hızlı ekonomik büyüme sonucu ivme kazanan köyden kente göç, şehrin nüfusunu iyice arttırdı. 1950 ve 1955 yılları arasında nüfus 285.000 artarak 1,2 milyona çıktı.¹⁶ Büyüyen nüfusun yarattığı baskı, kentin etrafındaki gecekondu sayısını önemli ölçüde arttırdı. Bu hızlı nüfus artışıyla birlikte İstanbul sokaklarındaki motorlu taşıt sayısı da arttı. Örneğin, araç sahiplerinin sayısı 1944'te 1.971 iken, 1955'de 20.868'e çıktı, bu yoğunluk trafikte sorunlara yol açtı.¹⁷ Şehirdeki toplu taşımacılık da oldukça yetersiz durumdaydı; tramvay ağının ortalama hızı saatte yedi kilometreyi geçmiyordu.¹⁸ Bu da yeni ve pragmatik bir çözümü getirdi: Sabit bir fiyatla çalışan, belli bir güzergâhı takip eden ve ortaklaşa kullanılan dolmuş taksiler. 1955 itibarıyla, İstanbul'daki toplu taşımacılığın yüzde yirmisinden fazlası dolmuşla sağlanıyordu.¹⁹

Bu kötü koşullar altında, imar hareketinin ilk işareti 1956'nın sonbaharında geldi. Her ne kadar yıkımlar aylar öncesinden başlamış

olsa da Menderes imar programının resmi duyurusunu 23 Eylül'de düzenlediği bir basın toplantısında yaptı. İmar planının amaçlarına ilişkin genel bir çerçeve çizdiği konuşmasında, önceki yönetimin imar atılımlarını takdir ederken, Demokrat Parti'nin iktidardaki beş yılı boyunca kazandığı ekonomik başarılarla vurgu yaptı. Menderes, "dünkü devletin yapıcı kudreti ile bugünkü yapıcı kudret arasında" açık bir fark olduğuna inanıyordu. Geçmişteki işlerin mali zorluklar yüzünden tamamlanamadığını kabul ediyordu. Fakat ülke ekonomisi geliştiğinden, kendi hükümetinin bu imar programını erteleme için hiçbir bahane göremiyordu. Ayrıca, mülk sahiplerine haklarının korunacağına dair güvence veriyor ve hükümetin Ankara'nın imarında yapılan hatalardan ders aldığını söylüyordu.²⁰

Menderes'in imar programı, her şeyden önce, İstanbul'un genelinde geniş bulvarlar açma fikrine dayanıyordu. Savaş sonrası dönemin pek çok siyasetçisi gibi, o da kendini otoyolların büyümesine kaptırmıştı.²¹ Bu yüzden Menderes'in imar programı hem Tarihi Yarımada içerisinde hem de dışında ana ticaret merkezlerini birbirine bağlayan ve Marmara Denizi kıyıları ile Haliç kıyılarını çevreleyen pek çok ana cadde yapılmasını önermekteydi. Başbakan imar programının temel amaçlarını şöyle sıralıyordu: trafik sıkışıklığını azaltmak, mevcut sokak dokusunu yeniden düzenlemek, büyük camilerin çevresindeki binaları yıkmak, yeni caddeler yapmak ve yabancı ziyaretçiler için İstanbul'un cazibesini arttırmak.

Menderes basın toplantısında, önce İstanbul'un trafik sorununa ve Avrupa'dan gelen gezginleri Yeşilköy Havalimanı'nın çıkışında bir otoyolla karşılamının ve kent merkezine birinci sınıf yollardan getirmenin, böylece dostu düşmanı İstanbul'un geri kalmış ortaçağ kasabalarına benzeyen bölgelerinden geçirmeyi engellemenin ne kadar önemli olduğuna değindi. Aksaray, Beyazıt, Eminönü, Kadıköy, Tophane ve Taksim'de günün her saati sıkışık olan sorunlu kavşakların yeniden düzenleneceğini ve meydanların yenileneceğini belirtti. Bu meydanları birbirine bağlayan ve kentin iskeletini oluşturan yollar da ıslah edilecekti. Şehrin her semti aynı derecede mükemmelliğe sahip yollarla birbirine bağlanacaktı. Karaköy Meydanı genişletilecek, Salıpazarı üzerinden önce Beşiktaş'a sonra da Boğaz'a bağlanacaktı. Galata Köprüsü kaydırılarak yeni meydanla

hizalanacaktı. Beşiktaş Meydanı genişletilecek ve yeni bir bulvarla Yıldız'a bağlanacaktı. Eminönü ve Florya arasında yeni bir sahil yolu yapılacak, Yenikapı yeni bir rekreasyon bölgesine dönüştürülecekti. Bu sahil yolunun yapılmasıyla, Marmara Denizi kıyıları tüm İstanbul sakinlerine açılmış olacaktı. Eyüp yeniden düzenlenecek ve üç ya da dört farklı yolla kent merkezine bağlanacaktı. Son olarak, Üsküdar ile Beykoz arasında, Boğaz kıyısına paralel otuz metre genişliğinde yeni bir yol yapılacaktı.

Başbakan'ın basın toplantısında yapılacak bazı işlerle ilgili ayrıntılar bile veriliyordu. Örneğin Galata'da, tünelin bulunduğu arsa üzerinde 18 katlı bir bina inşa edilecekti. Atatürk Köprüsü'nden Şehzadebaşı'na kadar uzanan arazi istimlak edilecek ve buraya Manifaturacılar Çarşısı adında modern bir çarşı yapılacaktı. Süleymaniye Camisi'nin çevresindeki binalardan temizliği 1957'de kutlanacak olan yapılışının 400. yıldönümünden önce tamamlanacaktı. Çırağan Sarayı "Avrupa'daki muadillerinden bile daha ihtişamlı" bir otele dönüştürülecekti.

Menderes'e göre, gecekondu sorununun sebebi yeterli miktarda arsa arzının olmamasıydı. Bu yüzden, hükümet yeni yerleşim alanları için satışa çıkarılması gereken arsa sayısını arttırarak bu sorunu çözecekti. Başbakan'ın değindiği diğer bir önemli nokta da merkezi hükümetten gelecek destekti. İstanbul'un imarıyla ilgilenen bütün hükümet kurumları arasında bir eşgüdüm olması gerektiğini vurguluyordu. Muhalefet partisinin, genel ekonomik koşullar ile ilgili dile getirdiği eleştirilere de değindikten sonra Menderes, yeni imar programının sonuçlarını görmek için 1958'e kadar beklenmesi gerektiğini söyleyerek basın toplantısını sonlandırdı.²²

İmar Programına Gelen Tepkiler

Başbakan'ın, imar programını resmi olarak başlattığı basın toplantısına, basından gelen tepkilerin büyük bir çoğunluğu olumluydu. Siyasi görüşü fark etmeksizin bütün gazeteler, eski binaların yıkılmasını ve geniş bulvarlarla meydanlar yapılmasını memnuniyetle karşılıyor, "İstanbul pek yakında Orta Doğu'nun en modern şehri haline gelecek", "İstanbul'un imarına 1,5 milyar harcanacak" ve "Beyazıt

Camii bütün ihtişamıyla meydana çıkacak” gibi sansasyonel başlıklarla imar programını ilk sayfadan kutluyorlardı. Osmanlı şaheserlerini “çirkin” ve “ilkel” yapılardan “kurtarmak” ve kente “Avrupalı görünüm” kazandırmak günlük gazetelerde yer bulan başlıca konulardı.²³

Bina yıkımlarına gelen destek gazete başlıklarıyla sınırlı değildi, pek çok yazar ve aydın da bu görüşü paylaşıyordu. Gazetelerdeki köşe yazarlarının ve yorumcuların yazdıklarına kısaca göz gezdirince, Menderes’in imar planının toplumun eğitilmiş kesimi tarafından ne kadar takdir edildiği ve onaylandığı açıkça görülür. İmar işleri trafik sorunlarını çözeceği ve tarihi eserleri güzelleştireceği için yazarlar ve aydınlar tarafından büyük bir coşkuyla övülüp, teşvik ediliyordu. Tanınmış bir yazar ve yayıncı olan Şevket Rado, Paris’i İstanbul’la kıyaslayarak yıkımları şöyle selamlıyordu:

Paris bugün dünyanın en geniş caddelerine ve meydanlarına sahip bir şehirdir. Nasıl olmuş da modern trafiğin bugün aldığı geniş ölçü daha senelerce evvel göz önünde tutularak o büyük caddeler açılmıştır. Bu bir uzağı görüş meselesidir... İstanbul şehri de dünyanın en büyük şehirlerinden biridir. Fakat modern trafiğin aldığı ölçü karşısında cadde ve meydan bakımından en geride kalmış şehirlerin başında da İstanbul geliyor... İstanbul’un bu bakımdan talihi ancak şimdi, birkaç ay evvel açıldı.²⁴

Bir diğer makalesinde Rado, camilerin etrafındaki ahşap binaların yıkım kararına övgüler düzer:

Yine imar hareketleri arasında biri var ki esasen güzel ve eşsiz bir abidemizi bütün ihtişamıyla gözlerimizin önüne sermeye yarayacaktır. Süleymaniye Caminin etrafının açılması teşebbüsünden bahsetmek istiyorum. Süleymaniye muhakkak ki yalnız İstanbul’daki değil memleketimizdeki abidelerin en harikulade olanlarından biridir. Fakat asırlar boyunca etrafını saran çer çöp binalar onun güzelliğini gözlerimizden saklamaktadır... Atatürk Bulvarı’ndan Süleymaniye’ye doğru açılacak olan 70 metre genişliğindeki muazzam cadde ile etrafın ahşap binalarının temizlenmesi, Süleymaniye’nin asırlardan beri Türklerin görmediği bir cephesini gösterecektir ki bu muhteşem mabedin yapılışından beri geçen 400 sene zarfında ona karşı yapılmış olan en büyük tanzim hareketi de bu olacaktır.²⁵

Demokrat Parti'nin siyasi muhalifleri bile imar konusuna olumlu yaklaşıyorlardı. Dönemin CHP yanlısı siyasi yorumcularından Metin Toker'e göre, DP'li siyasetçiler Boğaz'ın üzerine asma köprü ve yer altı raylı sistemi gibi önemli projeler geliştirerek Cumhuriyetçi rakiplerinden daha fazla ferasete ve daha geniş bir vizyona sahip olduklarını gösteriyorlardı.²⁶ Fakat DP muhalifleri için sorun zaten imarın kendisi değil uygulanışıydı. Aslında, DP'ye karşı bir kıskançlık da söz konusuydu. Eski cumhurbaşkanı İnönü'ye göre şehirleri imar etmek "iyi bir şeydi" de, DP İstanbul'un imar programını uygulamada çok yavaştı. DP'liler Prost'u gönderdikten ancak altı sene sonra çalışmaya başlamışlardı.

Mimarlık çevreleri de, özellikle de programın ilk aşamalarında imar hareketine destek veriyorlardı. *Arkitekt*'in editörü ve İstanbul Belediyesi'nin eski meclis üyesi Zeki Sayar'a göre, belediyenin kısıtlı bütçesi ve deneyimi, hükümetin imar planına destek olmasını kaçınılmaz kılıyordu. Sayar İstanbul'un yirminci yüzyılın başındaki ünlü belediye başkanı Cemil Topuzlu'nun yürüttüğü çalışmalar ve Menderes'in programı arasında bir karşılaştırma yaparak bu yeni programı takdir ettiğini belirtiyordu:

Son zamanlarda, İstanbullular şimdiye kadar görmedikleri ve alışmadıkları bir imar faaliyetine şahit olmaktadırlar. Cemil Paşa'nın Şehreminliğinden bugüne kadar, İstanbul caddeleri bu derece seri ve toplu genişleme ve yıkılma faaliyeti görmemişlerdir. Bu hareket İstanbul Belediyesinde bir zihniyet değişikliğine, yıkmadan imar yapılamayacağı fikrinin doğuşuna bir delil teşkil etmektedir. Nihayet, Karaköy sokakının bir meydan haline getirilmesi, Karaköy-Bebek sahil yolunun genişletilip açılması her şehirliyi memnun edecek birer hadisedir. Bu imar başlangıcında eski bürokrasi ve formalite mantalitesinde vukua gelen değişikliği hemşehri olarak iyi karşılamamak kabil değildir. Henüz bir aya sığan bu çok kısa zaman içinde meydana gelen kesif yıkma faaliyetini görmek memnuniyetimizi, aynı zamanda hayretimizi mucip olmaktadır.²⁷

İmar programı akademisyenlerin de desteğini almıştı. Örneğin, İstanbul Üniversitesi'nde idari hukuk profesörü olan ve 1960 darbesinden sonra yeni anayasa taslağı hazırlanması görevi üstle-

nen ve aslında formüller geliştirerek askeri darbenin anayasaya uygunluğunu ispatlamaya çalışan Sıddık Sami Onar, 1950'lerde imar çalışmalarına sempatisini dile getiren yazılar yayımlıyordu.²⁸ İmar programlarında merkezi yönetimin yerel yönetimler üzerindeki sorumluluğu ve üstlenmesi gereken rolü savunan bir makalesinde Eminönü'ndeki balık pazarının yıkılmasını Türkiye'nin imar tarihindeki *Vak'a-i Hayriye* olarak adlandırarak destekliyordu. Onar'a göre, Türkiye'nin büyük şehirlerindeki imar işleri ancak "bazı devlet adamlarının enerjik girişimleriyle" gerçekleşebilirdi.²⁹ İmar planına hükümetin müdahil olmasının Yassıada davalarında Menderes aleyhine kullanılması ise tarihi bir ironidir.

İmar programının nasıl finanse edildiği ise tartışmalı bir konuydu. Hem DP'nin muhalifleri hem de mimarlık çevreleri bu konuda sürekli eleştirilerde bulunuyorlardı. 1956 ve 1960 yılları arasında İstanbul Belediyesi'nin bütçesi yıkımları ve yeni yolların yapımını karşılamak amacıyla önemli ölçüde artırıldı. Belediye'nin tanıtım amaçlı yayınlarında verilen bilgilere göre, DP yönetiminin yedi yılda yaptığı harcama, CHP'nin 27 yılda yaptığı yıkım ve yol yapımı harcamalarının dört buçuk katıydı.³⁰ Benzer şekilde, DP döneminde istimlâke harcanan para, bütün bir Erken Cumhuriyet döneminde bu işe harcanandan 13 kat fazlaydı.³¹ Hükümet ayrıca çeşitli resmi kuruluşlardan gelebilecek olan tüm kaynakları İstanbul'un imarına yönlendirmişti. Örneğin, pek çok yıkım çalışması ordudan gelen ekipman ve iş gücüyle yürütülürken, yol yapım çalışmalarının ve diğer işlerin pek çoğunu Karayolları Genel Müdürlüğü'ndeki mühendisler kendi makinelerini kullanarak yürütmekteydiler. İşçi Sigortaları Kurumu ve Emekli Sandığı ise yeni yapılan bulvarların ve yolların etrafındaki arsaların çoğunu satın alarak çokça ihtiyaç duyulan maddi desteği sağlıyorlardı.

İmar çalışmaları sırasında bazı Osmanlı ve Bizans eserleriyle birlikte binlerce sivil bina, kentteki trafik sorununu çözmek için modernleşme adına feda edildi. Yassıada davalarındaki şahitlerin ifadelerine göre ki bu şahitlerin pek çoğu belediyede çalışan teknik elemanlardı, istimlâkler başbakanın Eylül 1956'da yaptığı basın toplantısına kadar "sakin bir tavırla" ve belediyenin mütevazı bütçesiyle uyum içinde yürütülüyordu.³² Bu tarihten sonra ise, şahitle-

rin ve davalıların iddialarına göre, istimlâklerin hacmi öyle bir artış gösterdi ki belediye bina ve arsa sahiplerine artık ödeme yapamaz duruma geldi. Bu sorunun üstesinden gelmek ve imar programına devam etmek için hükümet “rızaen feragat” diye bir çözüm bulmuştu. Böylelikle mülk sahipleriyle önden tazminat ödemesi yapılmaksızın mülklerini teslim edeceklerine dair anlaşmalar yapılıyordu. Şahitlerin ifadelerine göre belediye yetkilileri mülk sahiplerine gözdağı veriyor, anlaşmalar zorla yapılıyordu.³³

Menderes'in imar hareketi sırasında şehirde yıkılan binaların sayısını hesaplamak oldukça zor. Bu konuyla ilgili çeşitli kaynaklarda birbiriyle çelişen rakamlar mevcut. Bazı akademisyenler Demokrat Parti döneminde 7.289 bina yıkıldığını söylemektedir.³⁴ Menderes, Mart 1957'de yaptığı aylık basın toplantısında bazı rakamlardan söz etmiş ve imar programı başladığından beri toplam 5.540 mülkün istimlâk edildiğini belirtmiştir.³⁵ Daha sonra Yassıada duruşmalarında, istimlâk edilen mülklerin sekiz bin ila on bin arasında olduğunu dile getirilmiştir.³⁶ Belediye kayıtları ise 1957 civa-



42. Haliç'in güney kıyısı boyunca uzanan sahil yolunu (Ragıp Gümüşpala Caddesi) yapmak için Eminönü'nün batısında gerçekleştirilen yıkımlar

rında toplam istimlâk sayısının 5.479 olduğunu belirtiyor.³⁷ Vali ve belediye başkanı Tarhan ise Yassıada duruşmalarındaki savunması esnasında daha detaylı bir açıklama yapmış ve 1956 ile 1960 arasında yapılan istimlâklerin 5.720'ye ulaştığını söylemiştir.³⁸ Fakat belediye kayıtlarında sunulan ve Tarhan tarafından aktarılan istimlâk rakamlarının boş arsaları ve küçük tarım arazilerini de kapsadığı unutulmamalıdır.³⁹ Sonuçta kesin olarak kaç binanın yıkıldığını hesaplamak zor olsa da, Menderes'in imarı sırasında yaklaşık 5.000 binanın yıkıldığı öne sürülebilir.

İstanbul'un Yeni Yolları

1839 İmar Yönetmeliği, André Auric'in önerisi ve Henri Prost'un imar planına benzer şekilde DP'nin programı da şehirdeki ana ticari ve idari merkezlerin doğu-batı doğrultusunda uzanan geniş caddeler aracılığıyla birbirine bağlanmasını kapsıyordu. Bu bağlamda Millet ve Vatan caddeleriyle birlikte Ordu Caddesi'nin yapımı imar programının belkemiğini oluşturuyordu. Atatürk Bulvarı'yla birlikte bu yollar Aksaray'ı Tarihi Yarımada'nın merkezinde önemli bir kavşak haline getiriyordu. Amaç, İstanbul-Edirne Otoyolu'nun Küçükçekmece ve Topkapı arasındaki yeni yapılmış kısımlarını kent merkezine bağlamaktı.

Bu rotanın ilk kısmı Sultanahmet-Beyazıt-Aksaray eksenini tamamlıyordu. Yolun Sultanahmet ve Çemberlitaş arasında kalan doğu kısmı (Divanyolu) Islahat-ı Turuk Komisyonu tarafından 1869 ile 1872 yılları arasında yapılmıştı. Bu yolun, Beyazıt ve Aksaray arasında kalan batı ucunun yapılması Fransız mühendis Auric'in denetiminde geç Osmanlı döneminde başlamıştı. Bu kısım, daha sonra elden geçirildi ve 1930'larda otuz metre genişliğinde bir bulvar olarak açıldı. Yolun tek bitirilmemiş yeri Beyazıt'ta kalan kısımdı. Bu kısım Lâleli'nin doğusu ve Divanyolu'nun Çemberlitaş çıkışı arasında dar bir dar-boğaz oluşturuyordu. Prost, 1944'te tam da bu noktada yolun uzatılmasını önermişti, fakat Fransız plancının diğer birçok önerisi gibi bu da hayata geçirilmemişti. Aksaray'a doğru giden hattın hizalanması için yapılan düzenlemeler, bazı yapı bloklarının tamamen yıkılmasıyla sonuçlandı. Pek çok konut ve dükkân,

bu yolun doğrusal bir rota takip etmesi uğruna feda edildi. Cadde genişletmeleri sırasında bazı Osmanlı eserleri de yıkıldı. Özellikle, on sekizinci yüzyılda yapılmış Simkeşhane'nin önemli bir kısmının ve 1747'de inşa edilen Hasan Paşa Hanı'nın yıkılması belediyenin aldığı en tartışmalı kararlar arasındaydı. On sekizinci yüzyıl barok tarzıyla inşa edilmiş Lâleli Camii ve külliyesindeki eserler de yol yapımı esnasında değişikliğe uğradı, caminin avlusu değiştirildi ve arka tarafa yeni bir avlu yapıldı. Avlu giriş seviyeleri yol çalışmalarından ötürü değiştiği için, giriş kapısıyla cami avlusunun arasına merdivenler eklendi. Fakat yeniden inşa edilmiş duvarlar daha sonraki bir tarihte yıkıldı ve yerlerine dükkânlar yapıldı. Ragıp Paşa Kütüphanesi de yol çalışmalardan olumsuz etkilenen bir başka önemli Osmanlı binasıydı. Çalışmalar sırasında, kütüphanenin ön cephesi, yol biraz daha yukarıdan geçmeye başladığı için 1,5 metre kadar aşağıya alındı.

Bugün Turgut Özal Bulvarı olarak adlandırılan 50 metre genişliğindeki Millet Caddesi, İstanbul-Edirne otoyolunu, kent merkezine



43. Genişletilmiş Aksaray Meydanı ve Beyazıt'a doğru giden Ordu Caddesi, 1960'ların başı

bağlayan yolun ikinci kısmıydı. Osmanlı birliklerinin 1453'te kente girdiği nokta olan Topkapı, otoyolun bitiş noktası olarak belirlendi. Millet Caddesi, Prost'un imar planında da yer alan ana bulvarlardan biriydi. Fakat Aksaray yakınlarında yapılan bazı genişletmeler ve bulvarın Topkapı'ya yakın batı ucunda kalan küçük bir kısmının yapılması gibi istisnalar dışında, bu proje 1940'lar boyunca uygulama şansı bulamamıştı.

1980'lerde Adnan Menderes Bulvarı olarak isimlendirilen Vatan Caddesi, surları Aksaray'a bağlayan diğer ana arterdi. Prost, bu caddeyi Yenibahçe Vadisi'nde yapılacak botanik parkı ve hayvanat bahçesinden geçecek bir yol olarak tasarlamıştı. Bu yol, sur dışında planlanan fakat yapılmayan Olimpik Stada servis sağlayacaktı. Vatan Caddesi, Menderes'in imar programının önemli bir unsuru olarak 1957'de açıldı, 60 metre genişliği ve sekiz trafik şeridiyle Türkiye'deki o zamana kadar inşa edilmiş en geniş bulvardı. Prost'un imar planında park olarak ayrılmış bölgeler, daha küçük parsellere



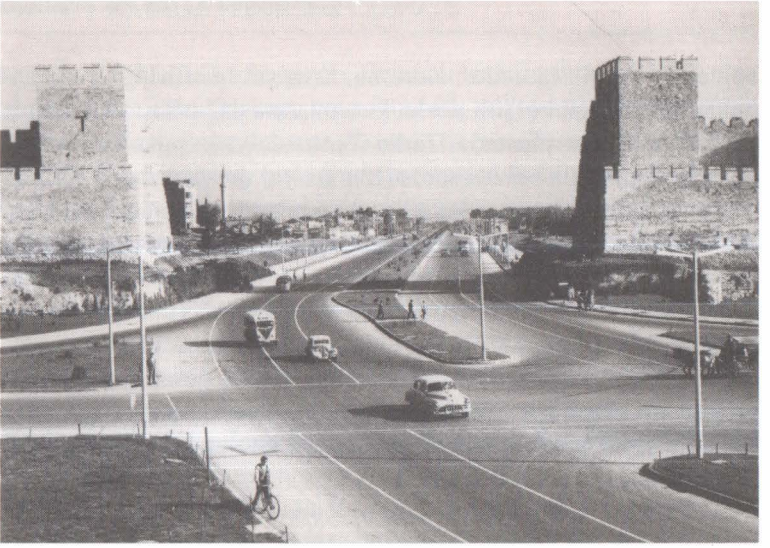
44. Vatan ve Millet Caddelerinin Aksaray'daki kesişme noktası, 1960'ların başı

bölündü ve İşçi Şigortaları Kurumu, Emniyet Müdürlüğü ve İstanbul Belediyesi gibi çeşitli devlet kurumlarına dağıtıldı.

DP'nin imar planında, Tarihi Yarımada'yı kuşatan iki ana sahil yolu yapımı da bulunuyordu. Her iki yol da ilk önce 1839 İmar Yönetmeliğinde, sonra Auric'in planında tasarlanmış, Prost'un 1937'de yaptığı imar planında da daha da detaylandırılmıştı. Bu yolların yapımı 1955 tarihli Müşavirler Heyeti planında da önerilmişti. Sirkeci'yi Florya'ya bağlayan sahil yolu, Kennedy Caddesi, Türkiye'deki en büyük denizden doldurularak kazanılan arazi projesiydi. Bu caddenin, dört trafik şeridiyle otuz metre genişliğinde olması amaçlanmıştı. Yolun ilk kısmı Sirkeci'deki tren garından başlayıp Yenikapı'ya uzanıyordu. İkinci kısmı da Yedikule'den geçerek Yeşilköy'de sona eriyordu.

Kennedy Caddesi'nin yapımı İstanbul'un kentsel görünümünü kökten değiştirdi. Surların bir kısmı yıkıldı, bu da antik Bizans surlarının oluşturduğu pitoresk manzarayı ve kentin Marmara Denizi'nden görülen silüetini önemli ölçüde değiştirdi. Bu cadde esasen Abdülaziz döneminde surların iç kısmı boyunca inşa edilen demiryolu ile başlayan kent ile denizin ayrışmasını daha da belirgin hale getirmişti.

Ragıp Gümüşpala Caddesi olarak adlandırılan ikinci sahil yolu ise Eminönü'nü Unkapanı'na bağlıyordu. Bu cadde, Kennedy Caddesi'nin Sirkeci'den Atatürk Bulvarı'na kadar gelen ve Haliç'in güney kıyıları boyunca devam eden uzantısı olarak planlanmıştı. Yolun geçtiği bu bölge özellikle ticari binalara, iskelelere ve çarşılarla ev sahipliği yapan dar sokaklardan oluşan labirentvari bir dokuya sahipti ve kuruluşundan beri kentin ticari merkezi konumundaydı. Ragıp Gümüşpala Caddesi, 50 metre genişliğinde ve sekiz şeritli olacak şekilde planlanmıştı. Yolun her iki tarafına modern iş yerleri ve doklar yapılacaktı. Eski surlar, balık pazarı, 1940'larda yapılan sebze-meyve hali ve daha pek çok geleneksel yapı, bölgenin modern şehircilik ilkelerine göre yeniden tasarlanabilmesi için yıkılacaktı. Yeni yapılan bulvar boyunca yeni iş hanlarının inşası planlanmıştı.⁴⁰ Sonuçta sahil yolunun yapımı tamamlanmış olsa da, her iki yanında yapılması planlanan modern iş yerleri, yemişçiler çarşısı ve İstanbul Ticaret Odası merkezi dışında, hiçbir zaman inşa edilmedi.



45. Millet Caddesi'nin Topkapı'daki Theodosius Surları'yla kesişen batı ucu, 1960'ların başı

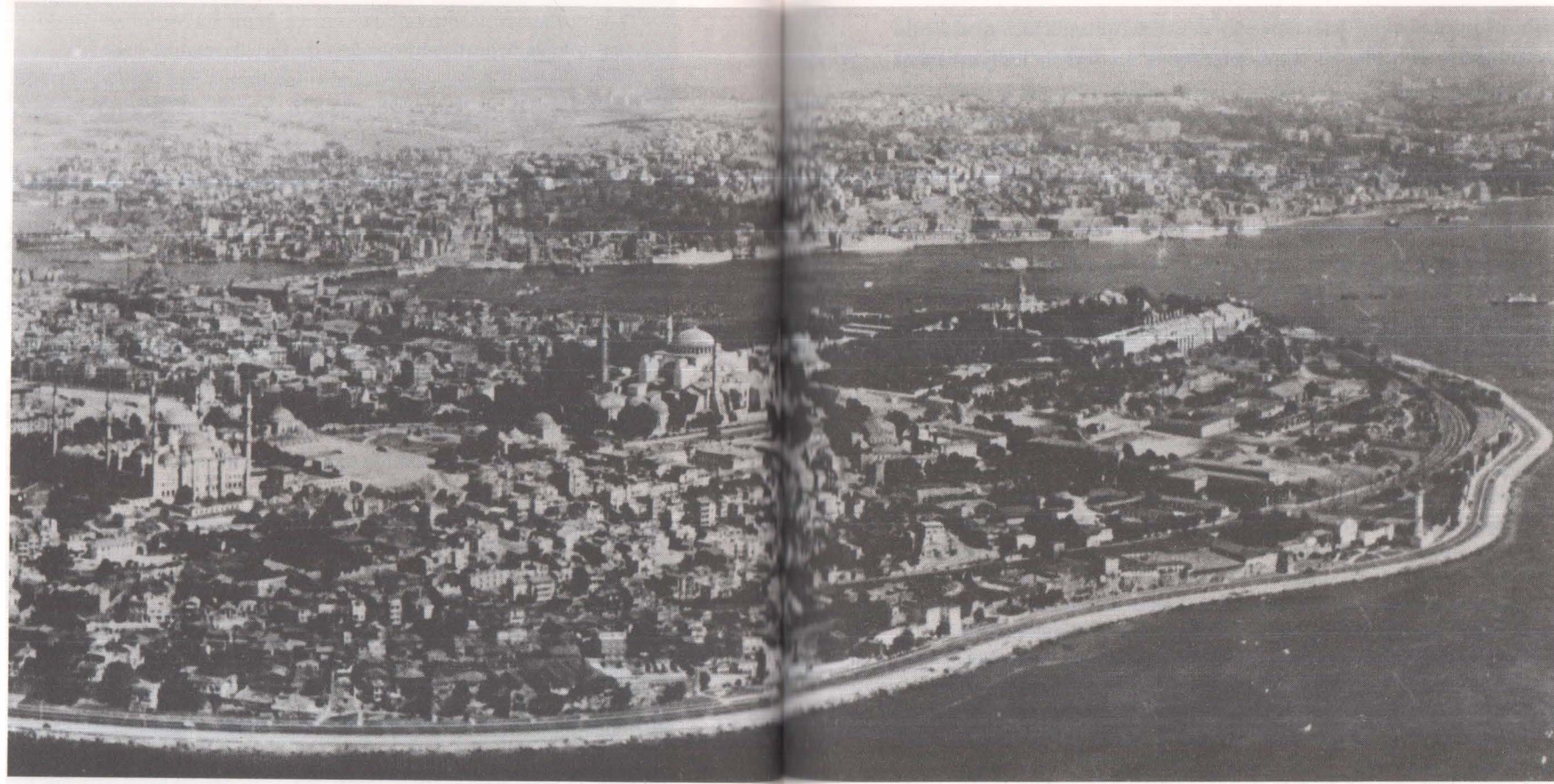


46. Vatan, Millet, Ordu caddelerinin ve Atatürk Bulvarı'nın havadan görünüşü, 1960'ların başı

Tarihi Yarımada inşa edilen yeni ve geniş bulvarlar ile yeniden tasarlanırken, şehrin diğer bölgeleri de DP idaresinin imar planının gündemindeydi. Karaköy Meydanı'nın açılması Beyoğlu yakasında yürütülen en önemli projelerden biriydi. Meydandaki trafik keşmekeşi 1930'ların sonlarından beri büyük bir sorun teşkil ediyordu. Her ne kadar Karaköy'den Dolmabahçe'ye giden mevcut yol 1940'larda belirli bir miktarda genişletilmiş olsa da, Prost'un önerdiği geniş çaplı yıkım çalışmaları ertelenmiş ve ancak DP'nin imar planıyla hayata geçirilebilmişti. Karaköy'ü Dolmabahçe'ye Salıpazarı üzerinden bağlayan bir yol yapıldı. Beşiktaş Meydanı genişletildi, Boğaz'ın Avrupa yakasındaki yerleşim yerlerini birbirine bağlayan yollar genişletildi. Karaköy Meydanı, Haliç'in kuzey kıyısına paralel olarak konumlanan ve Perşembe Pazarı'ndan geçen geniş bir yolla Atatürk Köprüsü'ne bağlandı. İstanbul'un bu bölgesindeki yol ağının en önemli ögesi ise Beşiktaş ile *garden-city* prensipleri ile tasarlanmış Levent arasında yapılan ve on altıncı yüzyılın ünlü



47. Beşiktaş'ı Levent'e bağlayan Barbaros Bulvarı, 1960'ların başı



48. Tarihi Yarımada'yı Marmara Denizi kıyıları boyunca kuşatan sahil yolu (Kennedy Caddesi), 1960'ların başı

Osmanlı Kaptan-ı Deryası Barbaros'un adını alan geniş bulvardı. Bu cadde önce Ayazağa'ya, sonra da Boğaz'ın üst kıyısında bulunan İstinye'ye kadar uzatıldı. Anadolu yakasında da Kadıköy'ü Bostancı'ya bağlayan Bağdat Caddesi ve Haydarpaşa ile Pendik arasındaki otoyol çalışması da bu dönemde yürütülen önemli projelerdi.

Menderes'in Şehrin İmarındaki Rolü

Menderes, 1950'lerin ikinci yarısında gerçekleştirilen İstanbul'un imarında kilit rol oynadı. İşlerin çoğunu proje koordinatörü olarak şahsen yönetti. Çalışmalar başladıktan sonra, vaktinin büyük kısmını İstanbul Park Otel'de ve belediyedeki çalışma ofisinde geçirmeye başlamıştı.⁴¹ Yabancı ülkelere yaptığı ziyaretler esnasında bile işlerin gidişatı hakkında kendisine bilgi verilmekteydi.⁴²

Belediyenin tamamı Menderes'in denetimi altındaydı. Aralarında yaşanan bir tartışmadan sonra Menderes, vali ve belediye başkanı olan Fahrettin Kerim Gökay'ı işleri sabote etmekle suçlamış ve görevden almıştı. Daha sonra, belediyede yeni bir ekip kurmuş ve başına da imar işlerinin düzenlenmesinden sorumlu müsteşar olarak Dilâver Argun'u tayin etmişti.

Menderes İstanbul'a içten ve derin bir ilgi gösteriyordu ve bugün pek çok kişinin inandığı fikrin aksine bu ilginin sebebi sadece siyasi çıkarlar değildi. Yakın arkadaşlarının hatıralarında yer alan anlatılar DP'nin iktidara geldiği ilk günlerden beri İstanbul'un imarının Menderes için her zaman ne kadar mühim bir mesele olduğunu kanıtlar. Mükerrerem Sarol anılarında şöyle anlatır:

Ağustos'un son haftasında, İstanbul'a beraber gittik. Tarihi şehrin bakımsızlığı, perişanlığı onu çok üzüyordu. İhtiyaçların üstesinden gelmek belediyenin cılız bütçesi ile mümkün değildi. Yolları perişan, havagazı, kanalizasyon gibi en iptidai alt yapı tesisleri günden güne gelişen endüstri ve nüfus patlaması yüzünden, ihtiyaçları karşılayamıyordu. Gecekondu tehlikesi İstanbul'un sosyal yaşamını aksatacak boyutlara yaklaşıyordu. Aileler bölük bölük Anadolu'dan İstanbul'a akın ediyorlardı. Elektrik ve su istekleri karşılanmaz hale gelmişti. Ecdattan kalan camiler, medreseler, türbeler gibi eski eserler bakımsız, adeta yıkılmaya terk edilmiş gibiydiler. İstanbul'u çevreleyen surlara, Fatih'ten bu yana hiç el atılmamıştı... Oralarda inceleme yaparken Menderes, bana 'Doktorum, emin ol bu güzel eserleri bize bırakan ecdadın ruhlarının manevi huzurunda kadrü kıymetini bilememiş olmaktan hicap ve azap duyuyorum,' derdi... İstanbul köşelerini her gezişimizde imar konusu yavaş yavaş kafasında oluşuyor ve biçimleniyordu.⁴³

İmar işleri boyunca, şantiyeleri teftiş ederken valiler ve belediye başkanları, mimarlar ve diğer teknik elemanlar Menderes'e düzenli olarak malumat veriyorlardı. Bu bilgileri genellikle mühendisler ve işçilerle bir araya geldiği sabah saatlerinde alıyordu.⁴⁴ Argun'un duruşmalardaki ifadesine göre Menderes, yüksek mevkideki belediye çalışanlarıyla ve teknik uzmanlarla günlük toplantılar yapar ve uygulanacak projelerle maketler üzerinde tartışır. Menderes'in çalışmaların yürütülmesine olan kişisel ilgisi ve katkı-

lını hem günlük gazetelerde hem de resmi propagandada sıkça yer bulan bir konu haline gelmişti. Kendisini danışmanlarıyla beraber toplantılarda ve şantiye ziyaretlerinde gösteren fotoğraflar basında sıkça yayımlanıyordu.

Menderes'in en yakın arkadaşlarından ve DP kabinesinin bakanlarından Samet Ağaoğlu başbakanın imar işleri ile ilgili coşkusunu şöyle ifade ediyor:

Menderes'in memleketin kalkınma davasında duyduğu heyecan mesela İstanbul'un yeni baştan yapılmasını düşünecek kadar ileri derecelere çıkıyordu. Yepyeni bir İstanbul! ... Yerli, yabancı, genç, ihtiyar mimarlardan bir çevre kurmuştu yanında. Hepsinin fikirlerini ayrı ayrı alıyor, maketler üzerinde oyuncaklarına eğilmiş çocukların sevinciyle saatlerce duruyor, caddelerin genişliği, park yerleri, yeni köprülerin, yolların geçeceği noktalar, düzeltilecek, doldurulacak kıyılar üzerinde uzun tartışmalara giriyordu. İstanbul'un imarı işinde Menderes'te sezdiğim garip bir his vardı. İhmal edilmiş, geri bırakılmış, sokakları dar, pis, eğri büğrü, sahilleri çöplük yığınlarıyla kapalı, yangın yerleriyle yamalı, yıkılmış eski İstanbul'un görünüşü Avrupalı Beyoğlu'ndan intikamını almak ister gibiydi. Bu duygu onu zaman zaman lüzumundan fazla ileri davranışlara sevk etmiş, fakat bugün dostunun düşmanının Allah razı olsun dediği ve 1950 yılındaki İstanbul'dan yüzde yüz değişik şehrin meydana çıkmasında büyük gayreti olmuştu.⁴⁵

Dönemin tanıkların hatıraları Menderes'in imar çalışmalarına müdahil oluşu hakkında ilginç hikâyeler de barındırmakta. Menderes'in "Süleymaniye Camii'ni bu noktadan görmek istiyorum," ya da "Bu sokaktan denizi görmek istiyorum, gibi cümleleri ve mühendisler verdiği direktifler imar çalışmalarıyla ilgili dönemin tanıklarının anlattığı en ilginç anlatımlar arasındadır.⁴⁶ Hatta bu anlatımlar bazen uydurma hikâyelerle süsleniyordu: "Bir gün Menderes inşaat alanını ziyaret ederken burnuna bir sinek konar, başbakan sineği eliyle kovunca çevresindeki mühendisler başbakanın el hareketinden bölgedeki bütün eski binaların yıkılmasını istediği sonucunu çıkarırlar."⁴⁷ Bu gibi anlatıların, Yassıada'da Menderes'in aleyhine kullanıldığı bile vakidir:

Efendim derler ki Adnan Menderes otomobiline maiyetini alır, bir yoldan geçermiş. Şoför mahallinde oturan maiyetinde bulunan bir zat da not edermiş, yıkılacak kısımlarını. Bir aralık kendisini hiçkırık tutmuş, hık demeye başlamış. Öndeki de yakın manasına alarak bütün bir sokağın baştanbaşa yıkıldığı rivayet olunur.⁴⁸

Bu gibi abartılı hikâyeler uluslararası basında dahi kendine yer buluyordu. Örneğin, 1957'de *Time* dergisinde, “Hayırkar Bombacı” başlıklı İstanbul’un imarıyla ilgili bir makale yayımladı. Muhabire göre, “İstanbul’un çehresinin değişimi” günde bir milyon dolara mal oluyordu, haftada 10.000 bina Menderes tarafından yıkılıyordu. Makalede Menderes’in imara karşı duyduğu tutku kimi zaman gizemli hikâyelerle süslenerek anlatılıyordu. Bu tür anlatımlardan birinde Menderes’in Bağdat’ta iş gezisindeyken, gecenin ortasında İstanbul’a telgraf çekmek için yatağından fırladığı, bu telgrafta “Mısır Çarşısı’nın karşısındaki evi yıkmaya karar verdim. İstimlâke devam edin,” dediği anlatılmaktaydı. Bir başka hikâyede ise Menderes’in bir gece, bir motosikletin sepetinde beş saat süre ile “Beyazıt Meydanı’ndan İmparator Theodosius’un beşinci yüzyılda yaptırdığı surlara” kadar uzanacak yeni otoyolun yapımını denetlediği yazılıyordu.⁴⁹

Ancak İstanbul’un imarı için gösterdiği yoğun çaba ve coşku Menderes’i hararetli tartışmaların ortasına konumlandırmaktaydı. Günümüzde Menderes’in “kenti imar etme tutkusuna iktidarının beşinci yılında” kapıldığına inanılıyor.⁵⁰ Birçok akademisyene göre ise İran’ın başkenti Tahran’da gördüklerinden ciddi şekilde etkilenen Menderes, birçok tarihi eserin yıkımından ve İstanbul’un tarihi karakterini yok etmekten bizatihi sorumlu kişi konumundadır.⁵¹ Yaygın olarak paylaşılan bu görüşe göre, ekonomik zorluklar ve Menderes’in özellikle de orta sınıf mensupları ve aydınlar arasında saygınlığının azalması, onu imar projeleri aracılığıyla siyasi gücünü göstermeye sevk etmişti.⁵² Menderes’e yapılan esas eleştiri ise gerçek uzmanları dinlememesi, ağırlıklı olarak siyaseten DP’ye yakın mimarlardan ve akademisyenlerden ve tabii ki Karayolları Genel Müdürlüğü’nde çalışan mühendislerden etkilenmesiydi.⁵³



49. Menderes, Belediye Başkanı Gökay ve diğer yetkililerle birlikte Haliç üzerinde yapılacak yeni köprünün maketini incelerken

Menderes'in imar sürecine müdahil olması Yassıda duruşmalarında başsavcı tarafından da sertçe eleştirilmişti:

Duruşma sırasında, Adnan Menderes'e bir sual sorduk. Çünkü Başvekil İstanbul'un imarı ile meşgul olurken Türkiye Devletinin Başvekili idi. Yani Anayasamıza göre İcra Vekilleri Heyetinin 'Bakanlar Kurulunun başı', yani icra organının başkanı, hiç şüphesiz onun bu sıfatla vazifeleri cümleinin malumudur. Başvekil olarak devletin umumi siyasetini yönetecek, aralarında vazife taksimi yapmış olan bakanların bir ahenk ve düzen içinde çalışmayı temin edecektir. Kendisinin bu suale cevap vermediğine dikkat ettiniz. Çünkü, yine Anayasamızda illerin müstakbel özel kişilikleri bulunan belediyelerin hak ve vazifelerini bu Anayasaya uygun kanunlarda gösterilmiş organları mevcuttur. Belki düşük Başvekil Adnan Menderes, bir velayet ve vasiyet yolu ile iller ve belediyelerdeki bazı faaliyetlerde nezaret durumunda olabilir. Amma, Başvekil olarak uhdesine düşen vazife ve mesuliyetleri terk ederek bir şehrin tamamıyla özelliğini ilgilendiren mevzulara kendisini hasretmesine ne Anayasa ve ne diğer kanunlar asla müsaade etmez. Amma Adnan Menderes'in kanun anlayışı bizimkiyle taban tabana zıttır. O, kendi arzularını kanun hükmünde görmektedir. Bunun için de asla tereddüt etmeden yalana dahi müracaat ettiğini görüyoruz.⁵⁴

Başsavcıya göre başbakanın imar programına bu denli müdahil olmasının sebebi Ankara'dan çok İstanbul'da kalma isteğiydi. Menderes'in Park Otel'deki uzun süreli kalışları bir suçlama konusuna dönüşmüştü:

Yukarıda Adnan Menderes, İstanbul'da bulunmak istemişti. Onun için İmarla meşgul oldu demiştik. O bu maksadını bir yalanla örtmek istemiştir. İstanbul'da oturmak istiyor, tahsisatını örtülü ödenekten ödenmek şartı ile Park Otel'de çöreklenmiştir. Bu aylar ve yıllar devam edecektir. Sadece bu ikamet memlekete milyonlara mal olacaktır. Fakat o bu keyfiyeti hakikatle asla ilgisi bulunmayan bir planla gizlemek yoluna gidecektir.⁵⁵

Menderes'in İstanbul'a karşı kişisel ilgisi ve imara katılımıyla birlikte İstanbul'un imarının hükümetin işi olduğuna dair açıklaması da mahkeme tarafından eleştirilmekteydi. İddianamesinde oldukça duygusal bir dil kullanan başsavcıya göre Menderes, İstanbul'un imarının hükümeti de ilgilendirdiğini açıklarken tamamen yalan söylüyordu. Çünkü Bakanlar Kurulu'nda bu yönde bir karar alınmamıştı, bu yüzden de imar programı hükümetin de meselesiymiş gibi düşünülemezdi.⁵⁶

Menderes savunmasında bu iddiaları reddediyor ve İstanbul nüfusunun on yıl içerisinde çarpıcı bir şekilde arttığını, kısıtlı bütçesinden dolayı belediyenin kentin imarıyla ilgilenemeyeceğini öne sürüyordu. Menderes'e göre, hükümetin açık desteği ve müdahalesi olmasaydı imar programının hayata geçirilmesi de mümkün olmazdı.⁵⁷

Menderes'in savunmasında kendi kişisel sorumluluğunu kabul etmesi ve imar programının en küçük ayrıntılarını bile bilmesi ilginçtir. Mahkemedeki konuşmalarında kullandığı teknik dil ve planlama jargonu imar çalışmalarına ne denli müdahil olduğunu gösteriyor. Örneğin:

Süleymaniye'nin şimali garbisinden bakışında onu tamamen kaplayan zannederim Botanik Enstitüsü idi. O hantal, kübik mimari ile Süleymaniye'nin görünüşünü tamamen ortadan kaldırmış, diğer her hangi bir taraftan da çirkin bir gölge gibi Süleymaniye'ye yapışmış bir vaziyette idi. Zannediyorum o Botanik Enstitüsü'nün üzerindeki kat kaldırıldı veya iki kar indirildi, etrafı temizlendi.⁵⁸

Menderes, yasadışı istimlâk ve yıkım suçlamalarını şiddetle reddediyor ve kendisinin bir başbakan olarak çalışmaların teknik ve yasal ayrıntılarından haberdar olmadığını iddia ediyordu. Kendisini savunurken şöyle söylüyordu: “Mesela Belediye Reis Muavini’nin o zaman şu binayı yıkacaksın diye ben kendisine emir verdiğim zaman bunun muamelesi bitmemiştir, mâinii kanunisi vardır dediğini hatırlamıyorum.”⁵⁹

Planlı Çalışmalar mı, Plansız İmar mı?

İmar planı ile ilgili, çalışmalar başlamadan ve çalışmalar sırasında detaylı projelendirmenin yokluğu modern akademik çevrelerde sertçe eleştirilen bir diğer konudur.⁶⁰ Genellikle, Menderes’in İstanbul’un imarını yeterli planlama çalışması olmadan ve gerekli belgeler hazırlanmadan yürüttüğüne inanılır. Pek çok modern eleştirmene göre, şehrin tamamında başlatılan çalışmalar ne bir “program” ne de bir “uygulama planı” dâhilinde başlatılmıştı. Şehrin imarı “planlanmamış” bir süreç içerisinde ilerliyordu.⁶¹ Zaman azdı ve bu yüzden mimarlar ve mühendisler detaylı planlar yapmaya niyetlenmemişlerdi. Sonuçta kararlar genellikle inşaat alanlarındaki çalışmalar ilerledikçe duruma göre alınıyordu, bu da İstanbul’u adeta bir “eskiz kâğıdına” döndürmüştü.⁶²

Detaylı planların yokluğu, zamanın mimari dergilerinde yayımlanan makalelerde de dile getirilmekteydi. *Arkitekt* dergisinin editörü Sayar’ın imar programının ilk günlerinde kullandığı övgü dolu dil fark edilebilir biçimde değişmişti. Sayar *Arkitekt*’te sonradan yayımladığı makalelerde imar çalışmalarını, yeterince hazırlık yapılmadığı ve detaylı bir şekilde programlanmadığı, ayrıca da düzensiz bir şekilde uygulandığı için eleştiriyordu. Sayar’a göre, İstanbul Belediyesi İmar Müdürlüğü böyle büyük bir projeye hazırlıksız yakalanmıştı. Bu eksikliğin bir sonucu olarak da projelerin denetimi şehir plancılarından ve mimarlardan bürokratlara geçmişti.⁶³ *Arkitekt*’te yayımlanan bir diğer makalesinde Sayar kentin tarihi yerlerindeki, özellikle de Beyazıt ve Beşiktaş’taki, binaların yıkılmasını şöyle eleştiriyordu:

İmarın bir zaman meselesi olduğunu son tecrübeler göstermiştir. Bugüne kadar yapılan birçok istimlâk ve yıkmaya rağmen henüz şehrimizde tanzim edilmiş toplu bir manzara yoktur. Olamaz da! Her yıkılan sokak, meydanın arkasından evvelkinden daha kötüsü meydana çıkmakta, yeni yeni şekilsizler doğmaktadır.⁶⁴

Menderes'in bu eleştirilere cevabı İstanbul Belediyesi'nin yayımladığı bir dergide yer aldı. Başbakan'a göre, imar çalışmalarının tamamı "belli bir plan ve program" dâhilinde yürütülmekteydi ve konuya vakıf uzmanlar tarafından hazırlanmıştı. "Bütün dünyanın münevver nazarları altında" bulunan bir kentte, hükümetin plansız ve gelişigüzel işler yapması hayal bile edilemezdi. İmar çalışmalarıyla ilgili plansız tek bir adım dahi atılmamıştı. Fakat başbakana göre bu iş oldukça hacimli bir işti, bu yüzden de bu gibi yanlış yorumlamalara sebebiyet vermiş olabilirdi.⁶⁵

Gerekli projelerin eksikliği Yassıada duruşmalarında da eleştirildi. Başsavcı Menderes'i, hiçbir plan yapmadan İstanbul'u imar etmeye kalkışmakla suçluyordu. Savcıya göre "Eğer düşük Başvekil Adnan Menderes, İstanbul'un imarı hakkında şöyle veya böyle bir fikir sahibi olsa idi, icraata başladığı 1956 yılında bu fikrini umumi karakteri ile İstanbul üzerinde işaret edebilir ve 3-4 sene gibi kısa bir zaman içinde İstanbul'un altı üstüne gelmezdi."⁶⁶ Savcının iddianamesi, her şeyden Menderes'i sorumlu tutuyordu. Bakanlar kurulu üyeleri, valiler, belediye başkanları ve yüksek rütbeli memurlar da hukuka uygunsuz emirler ve yasadışı işler karşısında başbakanı uyarmamakla suçlanıyordu. Aygün dışında bütün davalılar suçlamaları reddediyorlar ve yıkımlardan, istimlâklerden ve işlerin idaresinden Menderes'in şahsen sorumlu olduğunu ileri sürüyorlardı.⁶⁷ Görevinden ayrılmadan önce Menderes'in en güçlü destekçilerinden olan ve kendisine imara verdiği destekten ötürü fahri belediye başkanlığı teklif eden Vali ve Belediye Başkanı Gökay bile başbakanı suçluyordu.⁶⁸ Mahkemeye verdiği yazılı ifadede Gökay, Menderes'i imar programını desteklemek için yeterli fon bulmadan çalışmaları başlatmakla itham ediyordu.⁶⁹ Gökay'ın ifadesi, 1956'ya kadar tüm çalışmaların yönetmeliklere ve belediye bütçesine uygun şekilde yürütüldüğünü iddia eden diğer davalılar ve şahitler tarafından da

paylaşılıyordu. Fakat başbakanın imar işlerini kamuoyuna anlattığı basın toplantısından sonra bütün güç Menderes'e geçmişti, yetkilileri yönlendiren ve çalışmaları denetleyen de bizzat kendisiydi.⁷⁰ Duruşmadaki şahitler, gerekli planların eksikliğiyle ilgili iddiaları destekliyorlardı.⁷¹

Menderes suçlamaları reddediyor ve İstanbul Belediyesi'nin genel bütçesinin imar işleri için gereken masrafları karşılamaya ve böyle maliyetli bir projeyi yürütmeye yetmeyeceğini iddia ediyordu:

İstanbul'daki imar hareketlerine yakın alaka göstermek sureti ile hiç olmazsa ilk safhasını, birinci safhasını tekemmül ettirebilmek için, şahsen Başvekil olarak ben de gayret sarf etmiş bulunuyorum. İstanbul neden mühim? İstanbul; bir tarafında Karadeniz, bir tarafında Marmara, Ege Denizi, Akdeniz; deniz yolu ile bütün memlekette muvasalaya fevkalade müsait, aynı zamanda karayolları ile de demir yolları ile de memleketin her bölgesi ile her şehri ve kasabası ile en müsait muvasala imkânına sahip olan bir şehrimizdir... İstanbul'un nüfusu 1950'de milyonun altında, bugün iki milyonun üstünde. Demek oluyor ki 10 sene içinde İstanbul'un nüfusu bir misli artmış. Diğer taraftan nakil vasıtaları 4-5 misli artmış... Kim yapacak bunu? Belediye yapacak. Belediye nasıl yapacak? Elindeki mevcut tahsilâtla yapacak, trafik bir taraftan zorlarken olduğu gibi bırakıldığı takdirde şehir nefes alamaz, hareket edemez hale gelmiş neredeyse tıkanacak; diğer taraftan her sene binlerce, on binlerce inşaat yapılmakta... Bu dediklerim, 1955, 1956 senesi. Bu senelerde İstanbul'un imarı için konulan tahsisat 3.000.000 lira Reisbeyefendi. 2.000.000'a yakın bir nüfus, sür'atle büyüyen bir şehir, koskoca İstanbul. Abideleri bakılmak ister, yolları açılmak ister. İmar planları tatbiki konulmak ister. Bütün bunlar karşısında belediye 3.000.000 lira ile bu ihtiyaçları karşılayacağım diye çırpınacak. Buna imkân ve ihtimal yok. Belediye bu 3.000.000 lira ile imar etmeyi, yol açmayı bir kenara bırakın; imar planları mucibinde yapılacak olan inşaatlara ruhsatiye vermek bakımından dahi şehrin büyümesini kontrol altına alabilecek imkânda değil... İşte bu 3.000.000 lira ile, bu mütevazı imkanlarla Belediyenin imar işleri yürütülüyordu demek, İstanbul'u tamamı ile kendi haline terk etmek demek ve hadiselerle karşidan seyirci kalmak demek manasından başka hiçbir mana ifade etmezdi.⁷²

Ayrıca imar işlerini yürütmek için yeterli planlamanın olmadığı konusundaki suçlamaları da reddediyordu:

Bir de ağır gitmenin, planların hazırlanmasına ve itinalı tenkitlerin yapılmasına bağlı bir keyfiyet olduğu için acele etmemek lazım gelirdi diye bir mütalaa ileri sürülüyor. Prost 10-12 sene çalıştı, şimdi arkadaşları var. İstanbul'da plan mevcut değildi, siz imar yaparken, imar hareketine girişirken hangi planla hareket ettiniz deniliyor. Akla gelen şudur, eğer plan mevcut olmasa her sene 8-10 bin inşaata hangi plan mucibince Belediye ruhsatiye verebiliyor, bu bir. İkincisi Belediye az da olsa zaman zaman ve yer yer bazı imar hareketlerine girişmiş. Mesela Eminönü Meydanı'nın genişlemesi, Bayıldım Yokuşu, ondan sonra Sergi Sarayı'nın civarı. Bunlar daha evvelki zamanlara ait bildiğiniz imar hareketleri. Şimdi şayet İstanbul'da imar hareketine esas olacak bir planın mevcut olmadığı düşünülecek, kabul edilecek olursa, bu ruhsatiyeler nasıl verilmiş... Prost elbetteki çalışmalar yaptı, daha evvel bir takım planlar vücuda getirildi, bu planlar mevzii olarak işlendi ve bunlar tatbiktedir. Yani bu imar hareketi başlamazdan önce de bunlar tatbikte bulunuyordu. Aksini tasavvur etmeye imkân yok. Bu memlekette Prost 12 sene ne yaptı?... Prost davet edilmişti iki sene evvel, Bursa'ya da gitti, İstanbul'a gitti gördü. Buralardan çok takdirle bahsetti ve böyledir. Çünkü yerli yabancı mütehassıslar bu işlerde çalıştırılmıştır... Demek oluyor ki Reis Beyefendi, plansız yapılmıştır. Planlar 20 seneden beri, 25 seneden beri yapılmakta ve bunlar yeni baştan ele alınıp semt semt, yer yer, teker teker işlenmekte. Bundan sonra da bütün bunlardan umumi nazım planı çıkartılmak üzere mesaiye girilmiş ve bu da ikmal edilmiş bulunuyor... Kemal Aygün söyledi, 1959 Beynelmilel Şehircilik Derneği'nde İstanbul yılın şehri olarak ilan edildi. Belediye Reisi bir heyetle davet edildi. Orada dünyanın tanınmış mimarları, şehircileri, hatta muhtelif memleketlerin devlet adamları Başvekillik yapmış, Vekillik yapmış şahsiyetler vakti ile belediye reisliğinden gelmiş oldukları için alakalanmışlar gelmişler. Onların İstanbul'a böylesine büyük bir merasimle madalya verilmiş olması, İstanbul'da yapılan imar hareketlerinin hiç bir zaman sanata, mimariye, şehrin güzelliğine, yumuşak hatlarına, umumi yapısına aykırı, bozucu şekilde yapılmadığı hakikatini tamamı ile ortaya koymaktadır.⁷³

Mevcut belgeler Menderes'in imar programının ani bir karar olarak ortaya çıkmadığını ve başbakanın imar çalışmalarında ne yaptığını bildiğini gösteriyor. Daha önce belirtildiği gibi, Eylül 1956'da yaptığı ve imar programının resmi başlangıcı niteliğindeki basın toplantısında, yaptığı konuşmada yürütülecek çalışmaları ayrıntılı olarak tarif etmişti. Üstelik bu açıklamalarda yapılacak ana

yolların ayrıntılı tarifini vermekle kalmamış, Manifaturacılar Çarşısı gibi daha küçük ölçekli işlerin de haberini de duyurmuştu. Ayrıca vali ve belediye başkanı Gökay'ın konuşmalarından ve bazı yüksek seviyedeki bürokratların açıklamalarından anlaşılacağı üzere imar programı başbakanın basın toplantısından çok önce önemli bir gündem maddesiydi. Gökay basına verdiği demeçlerde Müşavirler Heyeti'nin yaptığı çalışmaların gidişatından da sıkça bahsetmekteydi.⁷⁴ Aynı zamanda, çalışmaların başlamasından çok önce İstanbul'a yaptığı ziyaretlerde başbakan, Müşavirler Heyeti'nin üyeleri tarafından bilgilendiriliyordu. 1951 ile 1956 yılları arasında günlük gazeteler çalışmaların gidişatı üzerine düzenli olarak detaylı bilgi veriyordu. Dahası, İstanbul Belediyesi Planlama Bürosu başkanı Ertuğrul Menteşe tarafından—başbakan yaptığı basın toplantısıyla imar programını resmi olarak başlatmadan 10 ay önce—*Arkitekt*'te yayımlanan bir makalede yürütülecek çalışmaların safhalarına dair detaylı bilgiye yer verilmişti.⁷⁵

Menteşe'nin makalesi dikkatlice okunduğunda, Müşavirler Heyeti'nin hazırladığı planla 1956 ile 1960 arasında uygulanan imar planının büyük ölçüde örtüştüğü görülür. 1951'deki Revizyon Komisyonu'nda belediyenin temsilcisi olarak bulunan Menteşe makalesinde planlanan programın genel özellikleri ve Menderes'in imarının bir parçası olarak yapılacak yolları anlatıyordu. Ayrıca tasarlanan yolları, çeşitli planları ve modelleri gösteren şematik bir harita da yayımlanmıştı. Makalesinde Menteşe, merkezi hükümetin kentsel imar programındaki rolünü destekleyerek yazısını bitirmişti.

Menderes'in imar programının anlık ve plansız bir eylem olmadığını gösteren bir diğer önemli olgu da çalışmalar başlamadan önce gerekli yasal çerçevenin hazırlanmış olmasıydı. Bu konuda ilk adım, 1951 gibi erken bir tarihte, Milli Eğitim Bakanlığı bünyesinde *Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu*'nun kurulmasıydı. Her ne kadar tarihi eserlerin ve alanların korunmasına dair hükümler bazı kanunlarda her daim yer almış olsa da, bu özel kanun, Kurulu tarihi binalar ve alanlarla ilgili işlemlerde yetkili merci kılıyordu. Bu kanunu, 10 Mayıs 1952'de çıkarılan *Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu Talimatnamesi* adlı özel bir nizamname izledi.⁷⁶ İstanbul'un imarına doğrudan etki eden yasama reformları

bağlamında ise ilk adım 1956'da yeni bir İmar Kanunu'nun çıkarılmasıydı. Bu kanun, belediyelerin yalnızca kendi yerel yönetimlerinin sınırları içerisinde değil merkezi belediye alanlarını çevreleyen bölgelerde de planlama faaliyetlerini yürütmelerine izin veriyordu. Yeni kanun her belediyenin detaylı planlama yönetmeliklerini hazırlamasını gerektiriyordu. 1956'da İstanbul Belediyesi İstanbul İmar Talimatnamesi adlı bir talimatname de çıkardı. Nihayet, aynı sene içinde meclisten yeni bir İstimlâk Kanunu geçti. Bu kanun, daha önce var olan yaklaşık 50 adet planlama yönetmeliği ve hukuki belgelerin yerine getirilmişti ve arazi istimlâkine çok daha fazla esneklik tanıyordu. Menderes'e imar programını başlatmak için yasal yetkiyi veren de hazırlanan bu mevzuatlardı.

İmar çalışmaları revize edilmiş mastır planlarıyla uyum içerisinde ve hükümet tarafından çağrılan yabancı uzmanlara danışarak yürütülüyordu. İmarı planının teknik kısımları dört farklı büro tarafından yürütülmekteydi. Bunlardan ilki, daha önce Hannover ve Münih için planlar hazırlamış olan Alman profesör Hans Högg yönetiminde kurulmuştu. Högg, şehri 1930'ların başlarında İstanbul ve Çanakkale boğazları üzerindeki hisarlar üzerine yaptığı doktora çalışması dolayısıyla tanıyordu. İstanbul'a Ağustos 1956'da belediyenin daveti üzerine gelmişti ve 20 gün kalmıştı. Högg İstanbul ile ilgili önce 55 sayfalık bir rapor hazırladı ve planını vali Gökay'la Almanya'da görüştü.⁷⁷ Högg, Müşavirler Heyeti'nin 1956'da hazırladığı imar planını gözden geçirmiş ve onay için Belediye Meclisi'ne gönderilmeden önce planla ilgili bazı tavsiyelerde bulunmuştu.⁷⁸ Daha sonra İstanbul Belediyesi'ne danışman olarak tayin edildi ve kendisine Müşavirler Heyeti tarafından yapılan işlerin uygulama planlarını hazırlama sorumluluğu verildi.⁷⁹ Högg'e göre İstanbul, Üçüncü Napolyon hükümlerliği sırasında Baron Haussmann'ın Paris'e yaşattığı tecrübeye benzer bir tecrübe yaşamaktaydı. Högg, kentin "mükemmel turistik öğelere" ihtiyacı olduğunu ve modern bir trafik sistemi kurabilmek için geniş yollar yapılması gerektiğini düşünüyordu.⁸⁰ Ayrıca hızlı nüfus artışını göz önüne alarak, gerekli altyapı çalışmalarıyla birlikte yeni bir yol ağının yapılmasını önermekteydi. Şehir nüfusunun en fazla 3.5 milyona çıkabileceğini düşünmüştü.⁸¹

İkinci büro, belediyenin İmar Müdürlüğü bünyesinde kurulmuştu. Bu büroda çoğunlukla mimarlardan ve mühendislerden oluşan 30 ila 40 arasında teknik eleman vardı. Üçüncü büro Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde bu kurumun İstanbul'un imarı için belediyeye verdiği teknik desteği koordine etmek amacıyla kurulmuştu. Son olarak, 1958'de İstanbul için yapılacak planlama çalışmalarını yürütmek amacıyla, belediyeleri proje hazırlamada ve geniş altyapı çalışmaları yürütmeye desteklemek üzere Bayındırlık İşleri Bakanlığı'nın altında kurulan İller Bankası bünyesinde yeni bir büro kuruldu. Bu büro, onaylama sürecinden ayrı işliyordu. Başına müdür olarak Cevat Erbel tayin edildi. Erbel, İstanbul Belediyesi İmar Müdürlüğü'nden Mithat Yenen ve Faruk Akçer ile birlikte çalışmaya başladı. İtalyan şehir planlama profesörü olan Luigi Piccinato bankanın planlama bölümüne danışman olarak tayin edildi.⁸² Piccinato, İstanbul'a ilk defa Ocak 1957'de geldi ve ardından başbakanı İstanbul'un imarı hakkındaki genel görüşlerine ilişkin kısa bir rapor sundu.⁸³ Piccinato'ya göre, son imar çalışmaları "uyuyan bir şehri uyandırmıştı". İtalyan planlamacı tarihi karakteri dolayısıyla imarı zor olsa da, kentin üç önemli avantajı olduğunu düşünüyordu. Bunlar coğrafi konumu, modern mevzuat çerçevesi ve başbakanın şehir için yaptığı büyük planlardı.⁸⁴ İller Bankası'nın temel amacı İstanbul Belediyesi'nin imar programını desteklemek ve Prost'un hazırlayıp Müşavirler Heyeti'nin revize ettiği imar planını daha geniş bir bölgeyi kapsayacak şekilde güncellemektir. Bu grup aynı zamanda bina tiplerinin ve Müşavirler Heyeti tarafından toplanan sosyo-ekonomik verinin dökümünü barındıran bir envanter oluşturmuştu. Bir Amerikan şirketinin hazırladığı Boğaz köprüsü projesi de İller Bankası grubu tarafından imar planına dâhil edilmişti.⁸⁵

Menderes imar programının tamamını şahsen yürütse de, İstanbul Belediyesi de tartışmalara etkin bir şekilde katılmaktaydı. Yabancı uzmanların davet edilmesi, yeni yolların yapımı ve planların değiştirilmesi de dâhil olmak üzere pek çok karar uzun uzadıya tartışılıp Belediye Meclisinde onaylanıyordu. İmar programı ilerledikçe, istimlak ve yıkımlar hızlandıkça, meclis üyeleri de ilk eleştirilerini dillendirmeye başlamışlardı. Bazı meclis üyeleri eşgüdüm eksikliğinden ve Högg'ün ve valilik bünyesinde çalışmaları denetlemek

için kurulmuş 21 üyeli İstişare Heyeti'nin başına buyrukluğundan şikâyetçiydi.⁸⁶ Ayrıca, arazi istimlâklerine ilişkin yasal sorunlar ve kimi yıkımların mülk sahiplerini olumsuz etkilediğini öne sürmekteydiler.

İstanbul'un imarında rolü olan bir diğer devlet kuruluşu da Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'ydu. Kurul kayıtları dikkatli bir şekilde incelendiğinde, tarihi yapıların yıkımını kapsayan pek çok çalışmanın onay için bu kurula gönderildiği görülmektedir. Örneğin, Menderes'in imar planındaki en tartışmalı konular olan Simkeşhane ve Hasan Paşa Hanı'nın yıkılması Temmuz 1952'de yakınlardaki Beyazıt Hamamı'nın yıkılması için hazırlanan bir taslağın parçası olarak kurula gönderildi. Kurul başta Hamam'ın yıkılmasını onaylamadı ve Simkeşhane ile Hasan Paşa Hanı'nın olduğu bölgeye yönelik yerel bir imar planı için tasarım yarışması düzenlenmesini de kapsayan bir çalışma talebinde bulundu.⁸⁷ Belediye, Haziran 1955'te yeni bir taslak hazırladı ve onaylaması için bu taslağı kurula sundu. Yeni taslak, Beyazıt Hamamı'nı muhafaza etmeyi ancak hem Şimkeşhane'nin hem de Hasanpaşa Hanı'nın 12 metreye kadar olan ön kısımlarının yıkılmasını öneriyordu. Kurul, bu yıkımları 15 Temmuz 1955'te yapılan bir toplantıda oy birliğiyle kabul etti ve binaların rölövelerinin ve ön cephelerin yıkılmasının ardından ortaya çıkacak olan yeni yüzlerin tasarımlarının yapılmasını istedi.⁸⁸ Şimkeşhane ve Hasanpaşa Hanı'nın civarındaki yıkımların ilerleyişi Mimarlar Odası ve Türk Tarih Kurumu da dâhil olmak üzere pek çok kuruluştan tepki aldı; bu da kurulu kararını gözden geçirmeye zorladı.⁸⁹ Oldukça uzun ve hararetli tartışmalardan sonra, 14 Temmuz 1956'da yıkım kararı onaylandı.⁹⁰ Sonrasında belediye, Simkeşhane'den geriye kalan kısımların çoğunun kaldırılması için kurula tekrar başvurdu ve bu istek Temmuz 1957'de onaylandı.⁹¹ Arşiv araştırmaları ayrıca gösteriyor ki belediye ve Karayolları Genel Müdürlüğü Kurul'la işbirliği içerisinde çalışıyordu, Kurul daha sonra Kennedy Caddesi'nin yapımını da onayladı.⁹²

İmar çalışmalarının uygun olarak hazırlanmış planlar ve mesleki uzmanlar yönetiminde yapılıp yapılmadığına dair gerçekleşen ateşli tartışmaya karşın, İstanbul 1960'da uzun zamandır beklenen geniş caddelerine nihayet kavuşmuştu. Geniş bulvarlar dışında, De-

mokrat Parti döneminin önemli getirilerinden biri de savaş sonrası dünyasının hâkim mimari akımı olan Uluslararası Üslup tarzında bir mimarın İstanbul'da ortaya çıkışıydı. Daha önce de belirtildiği gibi, bu yeni mimari tarzının en önemli örnekleri Skidmore Owings ve Merrill tarafından ünlü Türk mimarı Sedad Hakkı Eldem'le birlikte 1951-55'te tasarlanan Hilton Oteli ve 1953'te Nevzat Erol tarafından tasarlanan Belediye Sarayı'ydı. İlerleyen yıllarda Uluslararası Üslubun etkisi devam etti, 1950'ler boyunca bu tarzda pek çok büyük bina inşa edildi. Bu akımın belki de getirdiği en büyük yenilik betonarme strüktürlü ve geniş cam yüzeyli cephelere sahip bir konut mimarisinin ortaya çıkışıydı. Konut mimarisindeki bu yeni akımın en zarif örneği Bakırköy yakınlarındaki eski Baruthane arsasında



50. İstanbul Yarımadası ve Beyoğlu yakasında 1956 ve 1960 yılları arasında inşa edilen ana yollar

yapılan yeni konutlardı. Piccinato ve Menteşe'nin gözetimi altında bir grup Türk mimar tarafından tasarlanan Ataköy Konutları sonraki yıllarda İstanbul'un çeşitli bölgelerinde yapılacak benzer konut projeleri için bir model haline geldi. Yasalarda daire sahibi olmayı kolaylaştıran değişiklikler, yeni mimarinin avantajlarıyla birleşince kentin her köşesinde apartmanlar boy göstermeye başladı.⁹³ DP yönetimi tarafından yapılan bütün yollar ve uluslararası üsluba uygun olarak tasarlanan binalar İstanbul'un sonraki kırk yılda yaşayacağı imarın yollarını döşüyordu.

SONUÇ

Mayıs 1960'ta, Demokrat Parti bir askeri darbe ile devrildiğinde, İstanbul en sonunda Başbakan Adnan Menderes'in azimli ve icracı politikaları sayesinde geniş bulvarlarına kavuşmuştu. Geniş caddelerin açılması ve sokakların düzenlenmesi çalışmaları Tatarcık Abdullah Efendi'nin şehrin yapısını iyileştirmeye dair filizlenen fikirlerini ortaya koymasından ve ardından gelen Osmanlı ve Cumhuriyet yönetimleri tarafından harcanan çabalardan bu yana yaklaşık yüz elli yıldır tasavvur edilmekteydi.

Menderes şüphesiz, İstanbul'un modern bir metropole dönüş-türen bu uzun yolculuktaki en tartışmalı figürdür. Yaşamının son dört yılında gösterdiği azim ve adanmışlık Menderes'i imar programıyla ilgili tartışmanın merkezine yerleştirir. Bugün, pek çok mimarlık eleştirmeni İstanbul'un mimari ve kültürel mirasının yok olmasının tek sorumlusu olarak Menderes'i gösterir. Genellikle de Menderes'in İstanbul'u imar etmesinin ardındaki sebeplerin siyasi olduğuna, asıl amacın hükümetin ekonomideki eksikliklerinin üstünü örtmek ve imar aracılığıyla politik gücünü halka göstermek olduğuna inanılır. Ayrıca Menderes, projeleri nitelikli uzmanlara danışmaksızın, plansız ve programız uygulamakla suçlanır.

Yüzeysel bir tarihi bakış açısıyla bakıldığında, Menderes dönemiyle ilgili çizilen bu resim İstanbul'un daha önce görmediği ölçüde geçirmiş olduğu değişim hakkında ikna edici bir açıklama sunar. Menderes'in projelerin yürütülmesine etkin bir şekilde katıldığı ve çalışmaların çoğunu bizzat yönettiği bir gerçektir. Bu çalışmaların İstanbul'un kentsel formu ve yapısı üzerinde önemli bir etki yarattığı ve bazı uygulamaların da mülk sahiplerinin meşru haklarının korunmasına gereken saygı gösterilmeden kaba bir şekilde yürütüldüğü de aynı şekilde bir gerçek olarak ortada durur.

Ancak Menderes döneminin dikkatli bir değerlendirmesi ortaya çok daha farklı bir resim sunar. Öncelikle şu husus vurgulanmalı: İstanbul'da açılacak geniş caddelerin “mucidi” Menderes değildi. Yapılan yolların çoğunun fikri altyapısının Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında ve Cumhuriyetin erken döneminde ortaya konulduğunu gösteren uzun bir tarihçe mevcuttur. Aslında, on dokuzuncu yüzyıldaki ve yirminci yüzyıl başlarındaki imar planlarının dikkatle incelenmesi bu projelerin Menderes'e miras kaldığını açıkça gösterir. Bu olgu, öylesine yapılmış spekülatif bir yorum olmanın ötesindedir. Nitekim önceki dönemlerde büyük kısmı uygulanmasa da tasarlanan çalışmaların çoğu 1950'lerin sonlarında uygulanan işlere kavramsal açıdan benzemektedir. Örneğin, Vatan ve Millet caddelerinin açılması ve Marmara Denizi, Haliç ve Boğaz kıyılarında sahil yollarının yapılması, Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde hazırlanan ve daha sonra Prost'un imar planında da yer alan önemli projelerdendi.

Geniş çevrelerce paylaşılan bir başka varsayım ise Menderes'in yol şemasının Prost'unkinden çok daha heybetli ve trafik mühendisleri tarafından uygulanan yol yapım çalışmalarının Prost'un tasavvur ettiğinden iki ya da üç kat geniş olarak yapıldığıdır. Ancak arşiv belgeleri bu varsayımın yanlış olduğunu gösteriyor. Tarihi Yarımada'da çok geniş bulvarların yapılması önce Auric tarafından önerilmiş, bu fikir Prost tarafından da benimsemiştir. Prost'un planında tasarlanan diğer geniş bulvarlar gibi İstanbul Yarımadası'nı iki parçaya bölen 50 metre genişliğindeki Atatürk Bulvarı bu noktayı açıkça ortaya koymaktadır. Bu örnekler, Menderes'in İstanbul'u modernleştirmek için tutkuyla uğraşan Osmanlı ve Cumhuriyet yöneticilerinin bir asırdır kurdukları hayalleri gerçekleştirdiğine dair güçlü bir kanıt ortaya koyar.

Bu arada Prost'un İstanbul'un imarındaki rolü de tekrar gözden geçirilmelidir. Pek çok modern tarih yazımı Prost'u İstanbul'un tarihi karakteri konusunda hassas ve bu karaktere saygılı bir kent plancısı olarak resmeder. Prost, imarın sonuçları konusundaki eleştirilerden de muaf tutulur. Prost'un Osmanlı'nın mimari şaheserlerini koruma, İstanbul'un Greko-Romen mirasını muhafaza etme ve yeniden canlandırma önerisinde bulunduğu doğru olsa da, öne-

rilerinin birçoğunun uygulanması halinde İstanbul'un geleneksel karakteri üzerinde yıkıcı etkileri olacaktı. Bu yüzden Menderes'in imar programının Fransız planlamacının kökten çözümlerine kıyasla daha mütevazı olduğu söylenebilir. Esasen, Prost'un planına göre Tarihi Yarımada'nın batısında yeni kentsel alanlar açılacak, Eminönü Meydanı'nı Süleymaniye'ye bağlayan geniş yollar yapılacak, Kapalı Çarşı geniş yollarla çevrelenecek, Sandal Bedesteni bir metro istasyonuna dönüşecek ve Marmara Denizi kıyılarında yeni yerleşim yerleri kurulacaktı. Bütün bu değişiklikler İstanbul'un kentsel görünümünü modernist formların arasına serpiştirilmiş tarihi yapıların oluşturduğu geriye dönüşü mümkün olmayan bir şekle büründürecekti.

Geçmiş derinlemesine incelediğinde, hem Prost'un kentsel tasarım önerilerinin hem de Menderes'in büyük yol projelerinin kentin sorunlarını çözmek amacıyla ortaya konan haşin ve kültürel mirası fazla dikkate almayan öneriler olduğu görülür. Bu söylemin belli bir geçerliliği olsa da, 1930'larda, 1940'larda ve 1950'lerdeki kültürel miras kavramının yalnızca Türkiye'de değil tüm dünyada sınırlı bir anlamı olduğu da unutulmamalıdır. Bu noktadan bakıldığında, Prost'un ve Menderes'in büyük camilerin ve diğer tarihi eserlerin etrafındaki alanları açma fikri zamanın tarihi mirası koruma ilkeleriyle oldukça tutarlıydı. Geleneksel sivil mimari mirasın korunmasının önemi o zamanlar iyi bilinmiyordu. Daha da önemlisi İstanbul'un hemen alev alan ahşap evleri, geç Osmanlı döneminden beri hem kent sakinlerinin hem de elitlerinin gözüne kirli ve eski görünüyordu. 1950'lerin ortalarında Menderes'in imar programı başladığında, Tarihi Yarımada'daki pek çok yerleşim yeri, yangın felaketlerinin ardından evlerini plansız ve programsız yeniden inşa eden mülk sahiplerinin eylemleriyle oluşmuştu. İstanbul'daki pek çok semtin hala eksiksiz işleyen bir kanalizasyon sistemi, düzgün yolları ve kabul edilebilir standartta bina yapım ölçütleri yoktu. Varlıklı insanlar şehrin diğer bölgelerindeki apartmanlara taşındıklarından terk edilmiş binaların çoğu şehre yeni göçenler tarafından kullanılmaktaydı.

Mevcut arşiv belgelerinde, Menderes dönemini aydınlatabilecek pek çok önemli bulgu yer alır. Bunlardan ilki DP'nin imar prog-

ramının aslında planlara dayandığıdır. Detaylı kartografik malzemenin, arzu edilen kent formunun mekânsal yapılandırmasını kesin hatlarıyla tarif eden planların—ki bu planlar 1940'lar ve 1950'lerin savaş sonrası Avrupa'sında popüler bir planlama anlayışının tezahürüdür—her zaman mevcut olmadığı ve bazı kararların inşaat alanlarında alındığı doğru olsa da, eldeki belgeler imar programının özellikle de yollarla ilgili gerekli teknik detayları içeren bütüncül bir imar planı olmaksızın yürütüldüğü iddiasını desteklemiyor. Bu dönemde yapılan ana yollar önce Prost tarafından hazırlanan sonra da Revizyon Komisyonu tarafından detaylandırılan bir imar planına dayanıyordu. Planların uygulanışı sırasında bazı değişikliklerin yapılmış olduğu görülse de, Menderes'in programında önceki planların temel ilkeleri korunmuştu. Bu arada daha da önemlisi 1930'ların ortalarında Prost'un girişimiyle başlayan 20 yıllık planlama sürecinin alternatif ve verimli bir proje önerisi sağlamakta başarısız olduğu da unutulmamalıdır.

İkinci olarak, DP'nin desteklediği bu imar programı başbakan tarafından tek elden yönetilen bir süreç değil, pek çok Türk ve yabancı uzmanın gözle görünür oranda katkı verdiği, işbirliğine dayalı bir süreçti. Menderes'in coşkusu ve çalışmaların çoğuna doğrudan müdahil oluşu reddedilemez bir gerçektir. Fakat arşiv malzemeleri yeniden ve dikkatlice incelendiğinde kesin bir şekilde ortaya çıkar ki kendisi bu süreçte mimarlara, mühendislere, plancılara ve Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu dâhil olmak üzere tüm ilgili devlet kuruluşlarına danışmıştır.

Üçüncü olarak, DP'nin programı daha uygulama başlamadan önce çalışmaların yasal zeminini oluşturmak için çıkarılmış özel bir mevzuata dayanıyordu. Unutulmamalıdır ki yasal mevzuatın eksikliği Prost'un planlarını uygulamasının önünde güçlü bir engeldi ve Fransız plancı da bu durumdan sürekli olarak şikâyetçiydi. Bu açıdan bakıldığında Vico'nun "Tarih tekerrürden ibarettir," sözü İstanbul'un modernleşme sürecine çok uygun düşüyor. Geç Osmanlı, Erken Cumhuriyet ve Demokrat Parti yönetimleri boyunca benzer içerikli şehir planlarının sürekli gündeme geldiği görülüyor.

Ancak tarihin dönemsel bağlamda anlatılması 1950'lerde yaşanan özel olayların etkisini ve bu olayları çevreleyen karmaşık poli-

tikalari tam manasiyla a ıklayamiyor. DP dönemindeki girişimlerle önceki dönemlerin girişimleri arasında mevcut siyasi ve toplumsal koşullara bağlı olarak pek çok ayırt edici farklılık göze çarpıyor. Örneğin, Osmanlı yönetimi İmparatorluğun azalan askeri ve ekonomik gücünü geri kazanma ihtiya ından ötürü modernist ilkelerin etkisi altındaydı. Fakat bu dönemde yapılan planlar yalnızca kavramsal- dı ve çoğu Birinci Dünya Savaşı arifesindeki i  karartıcı ekonomik koşullar yüzünden henüz gelişmemiş birkaç fikrin ötesine ge eme- mişti.

İstanbul'a yönelik benzer modernleştirme planları Cumhuriyet döneminde de siyasetin gündemindeydi ancak tamamen farklı amaçlarla. O dönemin modernleşme anlayışı nitelik olarak daha devrimci bir çizgiyi takip ediyordu. Kemalistler Türkiye'nin İslami mirasının yerini modern Avrupa'nın alması gerektiğini şevkle savunuyorlardı. Arap alfabesinin ve Hilafet'in kaldırılması, kıyafet konusunda Batının toplumsal normlarının örnek alınması, kadınların parkları ve halka açık alanları kullanabilme hakkının tanınması kent planlama ilkeleri ve uygulamaları aracılığıyla geliştirilmesi gereken yeni değerler olarak g r l yordu. Bu yüzden dönüştürülmesi gereken yalnızca Osmanlı İstanbulu'nun kentsel dokusu değil, simgesel kimliği ve anlamıydı. Rakiplerinin daha kapsamlı, yenilikçi ve iddialı planlar önermiş oldukları dikkate alındığında Prost'un göreve getirilişi de bu noktada özellikle dikkat çekicidir. Hükümet Prost'u saygınlığına ve özellikle de Kuzey Afrika'da Fransız sömürgesi altında bulunan geleneksel İslam kentlerini planlamadaki tecrübesine dayanarak seçmişti.

Prost'un İstanbul'da oluşturduğu kültürel ortamın ve Kemalist yöneticilerle kurduğu ilişkinin köy  topyasıyla tatlandırılmış ilerleme ve kalkınma retoriğini içine aldığı söylenebilir. Prost'un, İstanbul'a gerçekten de düzgün meydanlar ve parklar kazandıran az sayıdaki çalışmaları hükümet tarafından modernleşmenin büyük başarıları olarak görülse de, bu çalışmaların şehre olan etkisi mütevazı ve çoğunlukla da kozmetik amaçlıydı.

Gerçekte ise İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra, köycü retoriğe ve bu retoriğin temini için oluşturulan eğitim programlarına rağmen kentlerdeki nüfus artışı iyice kontrolden çıkmıştı. Prost'un ulaşım

ve barınma gibi hizmetlerin talebine yönelik tahminlerde bulunmak üzere istatistiksel bilgi kullanma konusundaki isteksizliği, onun kent sorunlarını çözmede başarısız olduğu algısını yaratır. Mevcut rejimin şehirleşme karşıtı tutumuna rağmen, tecrübeli bir kent plancısı olarak Prost gelecekte İstanbul'un öncü siyasi ve ekonomik konumunu yeniden elde edeceğini ve önemli bir nüfus artışının kaçınılmaz olduğunu öngörebilmeliydi. Ayrıca unutmamak gerekir ki tam olgunlaşmamış olsa da Prost'un planı mevcut haliyle eksiksiz olarak uygulansaydı bile, Wagner ve Lambert'in öngördüğü nüfus artışıyla başa çıkması olanaksızdı. Bu açıdan bakıldığında, Prost'un göreve getirilmesi uzun vadedeki demografik değişimlere cevap verebilen bir imar planı elde etme fırsatının kaçırıldığı anlamına gelir.

Menderes yönetimi önceki hükümetlerin planlama girişimlerini benimsese de, yaklaşımı Osmanlı ve Cumhuriyetçi seleflerinden çok daha farklıydı. Zira DP yönetimi modernleşme programını çok daha geniş siyasi ve toplumsal bir bağlamın içinde eritmişti. Menderes İstanbul'u temelde savaş sonrası dünya ekonomisiyle ayrılmaz ilişkisi olan ve Doğu ile Batı arasındaki stratejik noktada konumlanan bir şehir olarak görüyordu. DP döneminde planlama ve imar çalışmalarının uygulanması büyük ölçüde İkinci Dünya Savaşı'nın sonucunda genel olarak Avrupa'ya, Marshall Planı ve diğer dış yardımlar aracılığıyla da özel olarak Türkiye'ye yağın ekonomik desteğin etkisiyle uygulamaya konmuştu. Menderes yönetiminin geniş ölçekli imar programına girişmesine imkân tanıyan da buydu. Menderes'in imar programı aynı zamanda İstanbul'daki nüfus patlamasına doğrudan bir cevap anlamına geliyordu. Tarımda makineleşme için kullanılan önemli miktarda maddi destek, köylerde iş gücüne olan talebi azaltmış ve boşta kalan pek çok tarım işçisini İstanbul gibi büyük kentlere göçmeye zorlamıştı. Ekonomideki bu yapısal değişiklik sonucu, İstanbul'a göçen insanların acilen barındırılması zorunluluğu doğmuştu.

Öte yandan 1950'lerde imar süreci geçiren tek kent İstanbul değildi. Otomobillerin ucuz ve seri üretimi ve bu araçlara kentlerin dokularında yer verme ihtiyacından ötürü yol yapma projelerini de kapsayacak şekilde hazırlanan benzer programlar, İkinci Dünya Savaşı'ndan çıkan pek çok şehirde uygulamaya konulmuştu.

Otomobil insanları toplu taşımının sabit saatlerinden kurtaran ve istedikleri zaman seyahat etmelerini sağlayan ve dolayısıyla onları özgürleştiren bir araç olarak görülüyordu. Maalesef otomobilin yaygınlaşması tramvay ve demiryolu hizmetlerini olumsuz şekilde etkiledi, bu durum günümüzün kentlerinde kronik trafik sorunlarına, hava ve gürültü kirliliğine sebep oldu.

Bugün pek çok mimarlık ve şehir tarihçisi Menderes'e karşı hâlâ olumsuz bir tavır takınmaktadır. Bu durum aslında Türkiye aydınlarının genel olarak benimsediği dar ve seçmeci tarih anlayışının bir yansımasıdır. Bu tarih anlayışı Menderes'in kentin imarına müdahalesine daha geniş bir tarihsel bağlamdan bakmak gerektiğini tam olarak kavrayabilmiş değildir. Bu anlamda, savaş sonrası dönemin ilk yıllarında zamanın özel koşulları ve sorunlarıyla karşılaşan, dış devletlerden gelen ekonomik yardıma sahip her siyasi liderin, mevcut problemlerin çözümü konusunda Menderes'in yaptığıнын hemen hemen aynısını yapacağını ileri sürülebilir. Planların bazı spesifik nitelikleri birbirinden çok farklı olabilse de, hükümetlerin siyasi eğilimine ve liderlerinin kişisel özelliklerine bağlı kalınsızın değişim yine de yaşanırdı.

Öte yandan erken Cumhuriyet dönemi ve Demokrat Parti dönemleri arasında belirgin farklar da vardı. Örneğin Prost, planını neredeyse hiç şeffaf olmayan ve halka hesap verme sorumluluğu duymayan otoriter bir tek parti iktidarında hazırlamış ve uygulamaya çalışmıştı. Önerilerini valiler, belediye başkanları, bakanlar, başbakan ve cumhurbaşkanı gibi rejimin seçkinlerine açıklamaktan başka zorunluluğu yoktu. Bu sebeple, onaylanıp kısmen de olsa uygulamaya konana kadar halk bu plandan habersizdi.

1950'lerde Demokrat Parti yönetiminde yürütülen imar planlarıysa çok daha farklı bir siyasi atmosferde yol alıyordu. Revizyon Komisyonu'nun Prost'un planında yaptığı değişiklikler medya tarafından, valilerin, belediye başkanlarının ve diğer devlet yetkililerinin basın toplantıları aracılığıyla halkın bilgisine sunuluyordu. İlerleme raporları ve çalışmaların yürütülüşü de mimarlık dergilerinde ve gazetelerde genişçe yayımlanıyordu.

Bu noktada "doğrusal tarih metodunun" kısıtlılığından da bahsetmek gerekiyor. Bu metot, belli bir dönemde meydana gelen özel

olguları ve olayları izah edip aynı anda daha önceki dönemlerde yaşanmış ilgili tarihi olayların bu olaylara etkisini yeterince açıklayamaz. Bu çalışma Geç Osmanlı ve Erken Cumhuriyet dönemlerinde yaşanan karmaşık toplumsal, ekonomik ve siyasi olguların İstanbul'un 1950'lerdeki imar planlarını nasıl etkilediğini göstererek bu yaklaşımı doğruluyor. Şehirde gerçekleşen fiziksel değişimlere çok fazla odaklanmak, bu değişimlerin meydana geldiği toplumsal, siyasi ve ekonomik bağlama gönderme yapılmadığı sürece tarihsel bakış açısını kaybetmeye sebep oluyor. Bu açıdan, Moltke, Armodin, Prost ve Menderes gibi önemli figürlerin oynadığı roller çağdaş mimarlık tarihçiliği tarafından çok dar biçimde tanımlanmakta ve bu kişilerin kentin imar tarihinin bütününde oynadıkları gerçek rolün daha geniş bir bakışla anlaşılması engellenmektedir.

Menderes'in İstanbul tarihinde oynadığı role ilişkin tartışmalara gelinecek olursa, önce şu kritik soru sorularak işe başlanmalı: 1960'tan bu yana alternatif bir taslak hazırlandı mı? Bu sorunun kısa cevabı, hayırdır. Daha sonraki dönemlerde gerçekleştirilen muhtelif hamlelerle karşın, Prost'un planında ve Revizyon Komisyonu'nun sonraki planlarında görülen sorunları halletmek üzere alternatif hiçbir imar planı ortaya konulamadı. 1960 askeri darbesi yapıldığında, İstanbul'un nüfusu neredeyse iki milyona ulaşmıştı. Bugün 13 milyonun üstündeki nüfusuyla kent çok daha büyük bir ölçekte olmakla beraber aynı sorunlarla boğuşuyor.

Geriye dönük değerlendirme yapılacak olursa, 1950'lerde açılan bulvarların yanlış bir tercih olduğunu söylenebilir, zira bu durum şehrin tarihi bölgelerindeki arsa spekülasyonlarını artırmış ve çevresel sorunlara yenilerini ekleyen motorlu araç trafiğinin, daha fazla talep edilmesine sebep olmuştur. Ayrıca, 1950'lerde yapılan yollar durmadan artan trafik yüküyle başa çıkabilecek durumda değildi, bu da belediyeyi ileriki dönemlerde Tarihi Yarımada'daki önemli meydanları kavşaklara dönüştürme ve motorlu araçlar için tünellerle viyadükler yapma gibi parça çözümlere yöneltmiştir. Yeterli arsa arzı için işlevsel bir plan olmadığından, hızla artan nüfus hükümeti ve belediyeyi hazırlıksız yakalamış, bu da şehrin eteklerinde mantar gibi biten yeni gecekondu mahallelerinin türemesine sebep olmuştur.

Esasen Geç Osmanlı döneminde filizlenen ve Erken Cumhuriyet ile Demokrat Parti dönemlerindeki planlarda da kendine yer bulmuş olan ancak yirminci yüzyılda gerçekleştirilebilen en önemli proje 1973'te yapılan Boğaz Köprüsü'ydü. Prost'un ve Revizyon Komisyonu'nun tamamlanmamış diğer projeleri, Beyoğlu bölgesindeki Tarlabası Caddesi ve Haliç kıyısındaki sahil yollarının körfezin sonuna kadar uzatılması da, 1984-1989 arası İstanbul Belediye Başkanlığı görevini üstlenen Bedrettin Dalan tarafından yürütüldü. Yine bu dönemde, 1988'de İstanbul ikinci bir Boğaz köprüsüne kavuştu, Haliç kıyısındaki sanayi siteleri ve binalar yıkıldı, Boğaz'ın Avrupa kıyılarında yeni yollar yapıldı.

1980'lerin sonlarından bu yana, şehrin her köşesinde yükselen yüksek katlı ofis kuleleri ile İstanbul yeni bir imar evresine girdi. 1980'lerden beri izlenen liberal ekonomi politikaları, ulusal ekonominin dünya düzeniyle iyice bütünleşmesiyle birleşince, İstanbul uluslararası yatırım için en çok aranan şehirlerden birisi haline geldi. Bu gelişmeler dünyanın ünlü bazı mimarları tarafından önerilen yaratıcı projeleri de beraberinde getirdi. Zaha Hadid'in Kartal için geliştirdiği öneri ile Ken Yeang'ın Küçükçekmece için hazırladığı planlar mega şehir İstanbul için yenilikçi ama asla çizim masasından öteye geçemeyen projeler olarak kaldı. Bu projeler bir anlamda on dokuzuncu yüzyılın sonlarında Osmanlı İstanbul'u için hazırlanmış olan projelerin mirasçısı niteliğindedir de denilebilir. Öte yandan bu dönemin en göze batan projesi Asya ve Avrupa'yı Boğaz'ın altından birbirine bağlayan demiryolu hattıdır. Kağıt üzerinde kalan diğer büyük projelerin aksine 2013 yılında tamamlanması beklenen tüpeçit Arnodin'in bir asır önce tasarladığı taşıyıcı-köprüyle aynı güzergahı izlemektedir.

2011 genel seçimlerinin arifesinde İstanbul tekrar siyasi gündemdeki yerini almıştı. Özellikle başbakan Recep Tayyip Erdoğan tarafından ortaya atılan ve 'Çılgın Projeler' olarak adlandırılan öneriler Menderes'in azmini ve arzusunu hatırlatır. Şehrin batısında Karadeniz ile Marmara Denizi arasında ve İstanbul Boğazı'na paralel olarak yeni bir suyunun açılması ilginç bir proje olarak göze çarpar. 1994-1998 yılları arasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi başkanlığını da yürüten Erdoğan bu projenin sadece Boğaz'daki de-

niz trafiğine bir alternatif sunmakla kalmayacağını aynı zamanda şehrin batıya doğru genişlemesine imkân tanıyacak olan yeni yerleşim alanları açılmasını da sağlayacağını ifade ediyordu. Taksim Meydanı'nın yeniden düzenlenmesi de önerilen bir başka projeydi. Bu projeye göre Taksim'deki bütün yol ağı yer altına alınacak ve devasa bir yaya meydanı yaratılacaktı. Ayrıca Prost'un önerisi üzerine 1940'ların başlarında yıktırılan Topçu Kışlası da yeniden inşa edilecekti. En son açıklanan proje ise Boğaz üzerinde, Karadeniz girişinde, üçüncü bir asma köprü'nün inşasıdır. Hem demiryolu hem de karayolu bağlantısı sağlayacak şekilde tasarlanacak olan köprü şehrin gelişimini kuzeye doğru öteleyecek, böylelikle maalesef şehrin son kalmış yeşil alanları üzerinde olumsuz etki yaratacaktır. Bütün bu projeler toplumda bir yandan bir sinerji ve heyecan yaratırsa da diğer yandan şeffaflık ve hesap verilebilirlik noktasında sıkça eleştiri toplamaktadır.

Bugün Çılgın Projeler üzerindeki tartışmalar devam ederken şehir hemen hemen hiçbir planlama olmadan kendi kendini yenilemeye devam ediyor. Gazetelerde hemen her gün yeni bir iş kulesinin dikildiği ya da devasa bir alışveriş merkezinin açıldığı haberleri yer alıyor. Bu da şehre Singapurvari bir karakter kazandırıyor ve zaten çekilmez olan trafik sorununu daha da körüklüyor. Arsa değerlerindeki çarpıcı artış hâlihazırda yetersiz düzeyde olan planlama sisteminin sınırlarını iyice zorluyor, bu durum da şehrin çevresel ve estetik kalitesini bozan bazen gökdelenleri bile içine alan kanunsuz yapılaşmayla sonuçlanıyor. Bütün bu telaşlı yapılaşma ve çılgın ekonomik faaliyetler, şüphesiz ki İstanbul sokaklarında yürürken Avrupa ve Asya kıtasını birbirine bağlayan bu büyük şehir için yaptıkları iddialı planları düşünen Prost'un ve Menderes'in ruhlarını hatırlatıyor.

NOTLAR

Giriş

1. Şevket Süreyya Aydemir, *Menderes'in Dramı* (Remzi Kitabevi, İstanbul, 2007), s. 489
2. DP döneminde İstanbul'un kentsel planlaması üzerinde etkili olan yazarlar Doğan Kuban, Burak Boysan, İlhan Tekeli ve İpek Akpınar'dır. İlgili metinlerse şunlar: Doğan Kuban, *Kent ve Mimarlık Üzerine İstanbul Yazıları* (Yapı Endüstri Merkezi, İstanbul, 1998) ve *İstanbul- Bir Kent Tarihi*, (Çev. Zeynep Rona, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2011) İlhan Tekeli, 'İcabında plan', *İstanbul 4* (Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1993), s. 32-4 ve *Modernite Aşılırken Kent Planlaması* (İmge Kitabevi Yayınları, Ankara, 2001), s. 77-82; Burak Boysan, 'Politik hummanın silinmeyen izleri: Halkla ilişkiler stratejisi olarak İstanbul'un imarı', *İstanbul 4* (Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1993), s. 84-9; ve İpek Akpınar, 'The rebuilding of Istanbul after the plan of Henri Prost, 1937-1960: From secularisation to Turkish modernisation', yayınlanmamış doktora tezi, Bartlett School of Graduate Studies, University of College London, 2003. Ayrıca, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonraki İstanbul planlama tarihine dair en bütünlüklü anlatılardan birisi için bkz: Niyazi Duranay, Ersen Gürsel ve Somer Ural, 'Cumhuriyetten bu yana İstanbul planlaması', *Mimarlık 7* (1972), s. 65-109
3. Bir başka kayda değer nokta da şudur: Menderes, mimarlık tarihçileri tarafından kıyasıya eleştirilmiştir, fakat Atatürk'un plancısı Prost bu tür eleştirilerden muafır. Modern Türk tarihi Menderes'in imar planlarını çok büyük ölçüde etkilemiş olduğu halde Prost'a karşı oldukça müsamahalı davranır. Öte yandan, ilginçtir ki, İslami muhafazakâr çevreler de Prost'u kentteki Osmanlı mimarisinin büyük kısmının yok olmasından sorumlu tutmakta, onu "İthal Neron" olarak adlandırmaktadırlar: İrfan Öztura, "Depremlerin yapamadığını H. Prost yaptı!, 'İthal Neron' İstanbul'da", *Tarih ve Düşünce* 49 (2004), s. 12-18
4. Erik Zürcher'in belirttiği üzere, "geçerli bir araç" olabilmesi için, dönemselleştirmenin "açıklayıcı bir değeri" olmalıdır. Dönemselleştirmeler sayıca sınırsız olabilir, fakat tarihçiye "olayların akışını" ya da önem-

li gelişmeleri saptanabilir hale getiren fenomenleri birbirinden ayırt etme fırsatı verdiği takdirde tarih yazımına katkı sağlayabilir. Ayrıca, dönem-selleştirme tanımlanan zaman dilimindeki gerçek gelişmeleri yansıtmalı ve “tamamıyla tümevarımsal bir süreç” olarak düşünülmemelidir. Erik J. Zürcher, *Turkey: A Modern History*, (Londra, 2004), s. 1; *Modernleşen Türkiye'nin Tarihi*, (Çev. Yasemin Saner Gönen, İletişim Yayınları, İstanbul, 1995)

5. Sir John Summerson, 1960'ların ilk yıllarında, yeni bir kent tarihi yaratımında mimarlık tarihçisinin oynadığı rolü açıklığa kavuşturdu. Kendisi de bir mimarlık tarihçisi olarak, şehir tarihini bir “artefakt” ya da “şehir dokularının tarihi” olarak tanımladı. Summerson'a göre; “asıl mesele, her zaman, malzemedir, kentin hangi malzemeden yapıldığı” ve “kullanılan mermer, tuğla ve harç, çelik ve beton, asfalt ve moloz, metal boru ve ray yığınıdır.” Summerson'a göre, şehir tarihçisi “artefaktı” anlayabilmek için tarihin sosyal, ekonomik ve siyasi taraflarını kullanmalıdır. Bir diğer deyişle, toplumsal hayatı göz ardı etmemeli, kentin tarihine ilişkin daha kapsayıcı bir anlayış geliştirmek için fiziksel yapılarla ilgili çalışmalar da yapmalıdır. Fakat Summerson, şehirlerin toplumsal, siyasi ve ekonomik yönlerinin fiziksel yapılarını gölgede bırakmaması gerektiğinin de altını çizmekteydi: John Summerson, Oscar Handlin ve John E. Buchard'ın (der.) *The Historian and The City* adlı çalışmasından “Urban forms”, (Cambridge, 1973), s. 165-76

Birinci Bölüm

1. Charles MacFarlane, *Turkey and its Destiny: The Results of Journeys made in 1847 and 1848 to Examine into the State of That Country*, (Londra, 1850), cilt: 1, s. 104-5
2. Geleneksel olarak “İstanbul” denilen yer, sur içindeki eski Konstantinopol'dür. Galata, Eyüp ve Üsküdar da dâhil olmak üzere kentin diğer kısımları nadiren “İstanbul” olarak anılır. Şimdiyse “İstanbul” dendiğinde metropolün tamamı kastedilmektedir. Bu kitapta, eski İstanbul (“Tarihi” Yarımada”, “Sur içi” ya da bağlama göre “Dersaadet” olarak anılmaktadır.
3. Fethin ardından İstanbul'un artan nüfusuyla ilgili detaylı bir okuma için bkz: Halil İnalcık, ‘The policy of Mehmed II. towards the Greek population of Istanbul and Byzantine buildings of the city’, *Dumbarton Oaks Papers*, 23(1969-1970), s. 229-49
4. Halil İnalcık, ‘İstanbul’, *Encyclopedia of Islam*, cilt: 4, s. 241. Ayrıca bakınız: H. İnalcık ve D. Quataert'in derlediği *An Economic and Social*

- History of the Ottoman Empire*, (Cambridge, 1994), s. 209-16; *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Çev. Ayşe Berktaş, Halil Berktaş, Serdar Alper, Süphan Andıç, Eren Yayıncılık, İstanbul, 2004)
5. İnalçık: *An Economic and Social History*, s. 212-4
 6. İnalçık: 'The policy of Mehmed II. towards the Greek population of Istanbul and Byzantine building of the city', s. 246. Kent ilk adını, Bizantion, MÖ yedinci yüzyıldaki kurucusu Bizas'tan alıyordu. MS 330 yılından sonra kentin resmi adı "Konstantinopolis" oldu ve bu isim "Konstantinopol" olarak yirminci yüzyılın ilk çeyreğine kadar kullanıldı. Ayrıca Osmanlılar da "Konstantiniyye" sözcüğünü padişah fermanlarının ve akçelerin üstüne yazıyordu. "İstanbul" sözcüğünün bugünkü hali "İstinbol", "İstanbol", "İstimboli", "Stimboli" ve "Stambol" gibi merhalelerden geçtikten sonra on dördüncü yüzyılda ortaya çıktı. Bu isimlerle birlikte, İslami hukuk kurallarının yaygınlaşmasıyla birlikte şehir "Payitaht-ı Saltanat", "Dersaadet" ya da "Asitane" gibi pek çok unvan verildi. Detaylı okuma için bakınız: Necdet Sakaoğlu, "İstanbul'un adları", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, cilt: 4, s. 253-6 (Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1995)
 7. İnalçık: "The policy of Mehmed II towards the Greek population of Istanbul and Byzantine buildings of the city", s. 237
 8. Fetih'ten hemen sonra inşa edilen ilk Osmanlı sarayı kentin merkezinde, Beyazıt'ta (Forum Tauri) konuşlanmıştı. Topkapı Sarayı'nın inşasının ardından, eski saray hanedan ailesinin diğer mensuplarına tahsis edildi. Detaylı okuma için: Mustafa Cezar, *Osmanlı Başkenti İstanbul* (Ekav Vakfı, İstanbul, 2002), s. 50-61
 9. İnalçık: "İstanbul", *Encyclopaedia of Islam*, s. 226
 10. Kapalı Çarşı'ya dair detaylı okuma için: Mustafa Cezar, *Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi* (İstanbul, 1985), s. 127-59
 11. Günümüzde, Sultanahmet Meydanı ve Çemberlitaş arasındaki yola "Divanyolu" denmektedir. Bu anayolun Osmanlı zamanında tam olarak nereden nereye uzandığı bilinmemektedir. Divanyolu ve tarihsel gelişimine dair detaylı okuma için: Maurice Cerasi, *The Istanbul Divanyolu: A Case Study in Ottoman Urbanity and Architecture*, (Würzburg, 2004); *Divanyolu*, (Çev. Ali Özdamar, Kitap Yayıncılık, İstanbul, 2006)
 12. Şehirde tam olarak kaç kişinin ikamet ettiğiyle ilgili kesin bir bulgu yoktur. Osmanlı zamanındaki resmi rakamlar—yani en güvenilir kaynaklar—dahi vergiden muaf olan kadınlar, çocuklar, askeri sınıfa mensup erkekler ve bazı başka kesimleri kapsamamakta. Yine de bu rakamlar kentin on beşinci yüzyıla on dokuzuncu yüzyılın ortalarına kadarki nüfusuna ilişkin genel bir fikir verebilir ki on dokuzuncu yüzyılın ortala-

rında artık daha düzenli ve güvenilir sayımlar yapılmaya başlanmıştır. Bazı tarihi kaynaklar on yedinci yüzyılda İstanbul nüfusunun 1,2 milyon olduğunu belirtse de, bu hesaplar büyük ihtimalle abartılmaktadır. Evlerin büyük çoğunluğunun tek ya da iki katlı olduğunu göz önünde bulundurunca, on altıncı ve on yedinci yüzyıllarda Galata da dâhil olmak üzere bütün İstanbul'un nüfusu 300.000 civarındaydı. İstanbul'un nüfusuna ilişkin daha detaylı okuma için: İnalçık: "İstanbul", s. 243-4; Zafer Toprak, "Nüfus: Fetih'ten 1950'ye", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, cilt: 6, s. 108-11

13. On yedinci yüzyılın sonlarından itibaren, İstanbul'a göçü azaltmak ve durdurmak için çeşitli fermanlar ve buyruklar çıkarıldı. Detaylı okuma için: Münir Aktepe, "İstanbul'un nüfus mes'elesine dair bazı vesikalar", *Tarih Dergisi* 9/13 (1958), s. 1-31
14. Osman Nuri Engin, *Mecelle-i Umur-u Belediye* (İstanbul, 1995), cilt: 3, s. 1-266. Ergin'in *Mecelle-i Umur-u Belediye*'si ilk önce 1922 yılında beş cilt halinde Osmanlı Türkçesi ile basıldı. 1995'te ise yeni Türk alfabesiyle sekiz cilt halinde yeniden basıldı. Bu kitaptaki alıntılar yeni baskısındanadır.
15. Zeynep Çelik, *The Remaking Istanbul: Portrait of an Ottoman City in Nineteenth Century*, (Berkeley, 1993), s. 23; 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, (Çev. Selim Deringil, Tarih Vakfı Yurt Yayınları)
16. Osman Nuri Ergin, *Türkiyede Şehirciliğin Tarihi İnkişafı* (İstanbul, 1936), s. 82
17. İnalçık: "İstanbul", s. 234
18. Lâle, o dönem revaçta olan bir çiçektir ve dönemin simgesi haline gelmişti. Lâle teşhiri merakıysa olağanüstü boyutlardaydı. Yüzlerce farklı türde lâle soğanı ekildi, lâle bahçeleri oluşturuldu, yarışmalar düzenlendi, hatta 1722'de lâle fiyatlarıyla oynanmasını engellemek amacıyla bir padişah fermanı bile çıkarıldı. Lâle çılgınlığı zirvedeyken, bazı çok nadir bulunan soğanlar yüz altın akçeye kadar varan fiyatlarla satılabilmekteydi. Sonuç olarak, bu dönem (1718-30) yaygın olarak "Lâle Devri" diye anılmaya başlandı. Bu isim yirminci yüzyıl tarihçilerinden Ahmet Refik (Altınay) tarafından verilmiştir. Lâle Devri'ne ilişkin detaylı okuma için bakınız: Ahmed Refik, *Lâle Devri* (İstanbul, 1932) Lâle Devri mimarisi için bakınız: Cezar: *Osmanlı Başkenti*, s. 215-51; Shirine Hamadeh, "Ottoman expressions of early modernity and the 'inevitable' question of Westernisation", *Journal of the Society of Architectural Historians* 63/1 (Mart, 2004), s. 32-51; Shirine Hamadeh, *The City's Pleasures: Istanbul in the Eighteenth Century*, (Seattle, 2008); *Şehr-i Sefa: 18. Yüzyılda İstanbul*, (Çev. İlknur Güzel, İletişim Yayınları)

19. Madeline C. Zilfi, "Women and the society in the Tulip Era 1718-1730" Amira Sonbol (ed.) *Women, the Family and Divorce Laws in Islamic History* (Syracuse, 1996) kitabından, s. 290-307
20. Ahmed Refik: *Lâle Devri*, s. 35-71.
21. İlk Türk matbaasına dair daha detaylı bilgi için: William J. Watson, "İbrahim Müteferrika and Turkish Incunabula", *Journal of the American Oriental Society* 88/3 (1968), s. 435-41
22. Cezar: *Osmanlı Başkenti İstanbul*, s. 213
23. *Sa'dabad* ve buradaki mimari bakışa ilişkin detaylı okuma için bakınız: Hamadeh: "Ottoman expressions", s. 38-43
24. Robert W. Olson, *The Siege of Mosul and Ottoman-Persian Relations, 1718-1743: a Study of Rebellion in the Capital and War in the Provinces of the Ottoman Empire* (Bloomington, 1975), s. 65-83
25. H. Sahillioğlu, "Sıvış year crises in the Ottoman Empire", M.A Cook, (ed.) *Studies in the Economic History of the Middle East: from the Rise of Islam to the Present Day*, (Londra, 1970), s. 245. Osmanlı idaresi de sonraki yıllarda artan askeri harcamaları karşılayabilmek için benzer ayar düşüşlerine başvurmuştur: Münir Aktepe, *Patrona İsyanı (1730)*, (İstanbul: 1958), s.19-21
26. Olson: *The Siege of Mosul and Ottoman-Persian Relations, 1718:1743: a Study of Rebellion in the Capital and War in the Provinces of Ottoman Empire*, s. 66; Aktepe: *Patrona İsyanı*, s. 3-18
27. Aktepe: "İstanbul'un nüfus mes'elesine dair bazı vesikalar", s. 6-8
28. Olson: *The Siege of Mosul and Ottoman-Persian Relations, 1718-1743: a Study of Rebellion in the Capital and War in the Provinces of Ottoman Empire*, s. 66-71
29. Osmanlı son dönemlerindeki yangınlara ilişkin detaylı bir tarama için: Cezar: *Osmanlı Başkenti İstanbul*, s. 352-445
30. Patrona Halil İsyanı için: Olson, *The Siege of Mosul and Ottoman-Persian Relations, 1718-1743: a Study of Rebellion in the Capital and War in the Provinces of Ottoman Empire*, s. 65-83; A.H de Groot, "Patrona Khalil", *Encyclopedia of Islam*, cilt: 8, s. 287; Aktepe: *Patrona İsyanı*.
31. Bu dönemde Yirmisekiz Çelebi Mehmet Efendi'nin oğlu Said Efendi, on altıncı yüzyıldan beri Avrupalı devletlere verilen bir dizi yeni kapitülasyon ve ticari imtiyazla Fransa'ya gönderildi. Geri döndüğünde yanında iki savaş gemisi ve Osmanlı ordusunun uzun soluklu modernleşme sürecini başlatacak olan bir grup Fransız askeri personeli vardı. 1734'te sonradan İslam'a geçen ve Ahmed ismini alan Fransız subayı Claude Alexandre Comte de Bonneval tarafından Hendesehanenin açılması ve Humbarahanede özel hizmetler birimi kurulması Osmanlı ordusunun kapılarını Avrupalı danışmanlara açan iki mühim olaydı. Hendesehane ve

- Humbarahaneye ilişkin detaylı bilgi için: Niyazi Berkes, *The Development of Secularism in Turkey*, (New York, 1998), s. 45-50; *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, (Yayına hazırlayan: Ahmet Kuyaş, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul)
32. 1738-39 yılları arasında Kapalı Çarşı içinde kurulan Hacı Bekir Ağa *Sebil*'i İstanbul'da barok motiflerle süslenmiş, bilinen ilk yapıdır. 1739-40 yılları arasında Dolmabahçe'de inşa edilen Mehmed Emin Ağa *Sebil*'i tamamen barok tarzda inşa edilmiş, bilinen ilk yapıdır: Cezar: *Osmanlı Başkenti İstanbul*, s. 271
33. Nuruosmaniye Camii üzerine detaylı bilgi için: Doğan Kuban, "Nuruosmaniye Külliyesi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, cilt: 6, s. 100-3; Cezar: *Osmanlı Başkenti İstanbul*, s. 272-4; ve Ayda Arel, *On sekizinci Yüzyıl İstanbul Mimarisinde Batılılaşma Süreci* (İstanbul 1975), s. 59-63
34. Stanford J. Shaw, *Between Old and New; the Ottoman Empire Under Sultan Selim III, 1789-1807*, (Cambridge, 1971), s. 180; *Eski ve Yeni Arasında: Sultan III. Selim'in Yönetiminde Osmanlı İmparatorluğu*, (Kapı Yayınları, İstanbul, 2008)
35. III. Selim, Meclis-i Meşveret isimli bir danışma meclisi kurdu. Bu mecliste İmparatorluğun sorunlarını çözmek için tavsiye vermek üzere 200 saygın siyaset adamı, askeri subaylar ve ulema bulunmaktaydı. Daha sonra ikisi Avrupalı toplam 23 kişiden detaylı reform tasarımları hazırlamaları istendi: Stanford J. Shaw, *Between Old and New*, s. 71-111
36. Berkes: *The Development*, s. 75-78
37. Abdullah Efendi'nin raporu için: Reşat Kaynar, *Mustafa Reşit Paşa ve Tazminat* (Ankara, 1991), s. 4-13
38. On dokuzuncu yüzyılın başlarında ortaya çıkan Osmanlı bürokrasisi için: Kemal H. Karpat, *Ottoman Population 1830-1914: Demographic and Social Characteristics*, (Madison, 1985), s. 91-5; *Osmanlı Nüfusu (1830-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri*, (Çev. Bahar Tırmakçı, Tarih Vakfı Yayınları)
39. Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediyye*, cilt: 3, s. 1265-8
40. Ergin, *Türkiyede Şehirciliğin Tarihi İnkişafı* s. 121; Musa Çaldıncı, "Türkiye'de muhtarlık teşkilatının kurulması üzerine", *Belleten* 36/135(1970), s. 409-20
41. *Tanzimat* üzerine detaylı bilgi için bakınız: Halil İnalcık, "Senedi-İttifak ve Gülhane Hatt-ı Hümayunu", *Belleten*, 28/109-112 (1964), s. 603-22, Erik J. Zürcher, *Turkey: A Modern History*, s. 50-70; *Modernleşen Türkiye'nin Tarihi*, (Çev. Yasemin Saner Gönen, İletişim Yayınları), Berkes: *The Development*, s. 137-200
42. Tanzimat dönemindeki bürokrasi etkisine dair detaylı okuma için: İlber Ortaylı, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı* (Timaş Yayınları, İstanbul,

- 2000), s. 89-122; Bernard Lewis, *The Emergence of Modern Turkey*, (New York, 2002), s. 103-28; *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, (Çev. Metin Kırıatlı, Türk Tarih Kurumu Yayınları)
43. M. Cavid Baysun, "Mustafa Reşid Paşa'nın siyasi yazıları", *Tarih Dergisi* 11/15 (Eylül, 1960) s. 124-7.
44. 1826 tarihli nüfus sayımı İstanbul nüfusunun Dersaadet, Eyüp, Galata ve Üsküdar da dâhil olmak üzere 359.089'a ulaştığını göstermiştir. On dokuzuncu yüzyılda İstanbul nüfusu üzerinde detaylı bilgi için: Karpat: *Ottoman Population*, s. 86-106
45. On dokuzuncu yüzyılda çıkan İstanbul yangınlarına ilişkin detaylı bir özet için: Cezar: *Osmanlı Başkenti İstanbul*, s. 415-45
46. Charles White, *Three Years in Constantinople; Or Domestic Manners of the Turks in 1844*, (Londra, 1846), cilt: 3, s. 324; *XIX. Yüzyıl İstanbulu: Bir İngiliz Seyyahın İzlenimleri*, (Çev. Elif Süreyya Genç, Doğu Kitabevi, İstanbul, 2010)
47. Birinci Bölüm'de yer alan, 1839 planıyla ilgili bu kısım Murat Gül ve Richard Lamb'in "Mapping, regularizing and modernizing Ottoman Istanbul; aspects of the genesis of the 1839 Develeopment Policy" *Urban History* 31/3 (2004), s. 420-36 adlı çalışmasında yayımlanmıştır.
48. Resmi belgenin bu özeti, asli belgenin modern Türkçeye tercümesinin basitleştirilmiş halinden alınmıştır. Ergin'in *Mecelle-i Umur-ı Belediyeye*'sinin son edisyonu, belgenin Osmanlı Türkçesiyle yazılmış halini Latin alfabesi ile vermektedir: cilt: 3, s. 1240-43.
49. *Divan-ı Hümayun Buyruldu ve İlmuhaber Defteri, 25 Rebiülevvel 1255* (8 Temmuz 1839), s. 11, Ergin'in *Mecelle-i Umur-ı Belediyeye*'sinden alıntı, cilt: 3, s. 1240-43
50. Çelik: *The Remaking Istanbul*, s. 50. Ayrıca Ergin, Moltke'yi 1839 planının sahibi olarak görür: Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediyeye*, cilt: 3, s. 1243-44; ve *İstanbulda İmar ve İskan Hareketleri* (İstanbul, 1938), s. 28-33
51. 1835 yılında, Moltke altı aylığına İstanbul'a gitmek üzere Prusya hükümetinden izin aldı. Fakat Osmanlı idaresi 1836'da, ziyaretinin süresini uzatabilmek için İstanbul'daki Prusya Elçiliği aracılığıyla Prusya hükümetinde resmi bir ricada bulundu. Neticede, Moltke Türkiye'de kaldı ve 1839 yılına kadar Osmanlı ordusuna askeri danışmanlık yaptı. Detaylı bilgi için: F. E. Whitton, *Moltke* (Londra, 1921), s. 30-42; William O' Connor Morris, *Moltke: A Biographical and Critical Study* (Londra, 1893), s. 13-18
52. Moltke, 1826'da Berlin'deki Askeri Kolej'den mezun oldu. 1828 baharında, Berlin'deki Harita Dairesi'ne gönderildi ve ardından Prusya ordusunun başkumandanı General von Müffling gözetiminde haritalar hazır-

lamak üzere atandı. Moltke'nin hayatı ve askeri kariyeri için: Whitton: *Moltke*. İstanbul ve Boğaz haritalarına ek olarak, Moltke Türkiye'deki hizmeti sırasında, hem Anadolu hem de Avrupa yakasında bulunan başka kasabaların ve şehirlerin de haritalarını çizdi. Nizip, Urfa, Samsun, Maraş, Musul, Varna, Silistre ve Tuna nehrinin kıyılarında yer alan çeşitli yerleşim yerleri bunlardan bazılarıdır.

53. Mary Herms, *Moltke's Life; Moltke His Life and Character Sketched in Journals, Letters, Memoirs, A Novel, and Autobiographical Notes* (Londra, 1892), s. 16
54. W.V Krauseneck'in 19 Ağustos 1837 tarihli mektubu, Prusya hükümetinin Moltke'nin harita ve taslaklarını takdir ettiğini açıkça göstermektedir. 1829 ve 1848 yılları arasında Prusya Genelkurmay Başkanlığı görevini yürütmüş olan Krauseneck şöyle yazmıştır: "Kont Königsmark tarafından gönderilen raporlar, yani haritalarınız, taslaklarınız ve 7 Haziran'da Sultan Hazretlerinin dairesine yaptığınız ziyarete ilişkin raporunuzun özeti Majestelerine sunulmuştur ve Kralımız bir hayli memnun olduğunu bildirmiştir. Bu raporları ve kâğıtları ben de bizzat, büyük bir merakla, inceledim ve tekrar ediyorum ki sahip olduğunuz özel bilgi birikimini ve görüşlerinizin açıklığı ile güvenilirliğini kanıtlayan bu katkılarınız ve raporlarınızın beni ziyadesiyle tatmin etmektedir.": Herms: *Moltke His Life and Character Sketched in Journals, Letters, Memoirs, A Novel, and Autobiographical Notes*, s. 127
55. Moltke'nin haritasının ilk edisyonu 1842'de 1: 25,000 ölçülerinde Verlag von Simon Schropp & Comp tarafından Berlin'de yayımlanmıştır. Harita, 1853 yılında H. Kiepert tarafından düzeltilmiş ve 1:100,000 ölçüsünde yeniden yayımlanmıştır.
56. Helmut von Moltke, *Briefe über Zustände und Begebenheiten in der Türkei aus den Jahren 1835 bis 1839*, (Berlin, 1893), s. 117; *Moltke'nin Türkiye Mektupları*, (Çev. Hayrullah Örs, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1995)
57. Hayrullah Örs (çevirmen), *Moltke'nin Türkiye Mektupları* (İstanbul, 1999), s.107
58. Moltke'nin *Briefe über Zustände und Begebenheiten in der Türkei aus den Jahren 1835 bis 1839* adlı kitabı 1893'te çalışmış olduğu çeşitli ülkelerde yazdığı mektuplardan oluşan sekiz ciltlik bir serinin son cildi olarak yayımlandı. Sekizinci cilt, 22 Şubat 1837 tarihli mektubu da kapsamaktadır ve serinin Türkçeye çevrilen tek kısmıdır. Bu ciltteki mektupların pek çoğu çeşitli Türk akademisyenler tarafından alıntılanırken, diğer ciltlerin geniş çaplı bir okuması göstermiştir ki *Türkiye'deki Koşullar ve Olaylar Üzerine Mektuplar* adlı kitabı Moltke'nin Türkiye'de yazdığı bütün mektupları kapsamamaktadır. Moltke'nin Türkiye'den yazdığı diğer mektuplar 1891'de, dördüncü ciltte yayımlanmıştır.

59. Helmut von Moltke, *Briefe des General Feldmarshalls Grafen Helmuth von Moltke an Seine Mutter und an Seine Bruder Adolf und Ludwig* (Berlin, 1891), s. 102-4. Ayrıca Clara Bell ve Henry W. Fischer'in (çevirmen) "Letters of Field-Marshal Count Helmuth von Moltke to His Mother and His Brother" adlı çalışmasında da yayımlanmıştır (Londra, 1891), s. 154-7
60. Moltke: *Briefe über Zustände*, s. 89. Moltke, bu cümleyi 20 Ekim 1836'da annesine yazdığı mektuplardan birinde kurmuştur: *Briefe des General Feldmarshalls Grafen Helmuth von Moltke an Seine Mutter und an Seine Bruder Adolf und Ludwig*, s. 98-9
61. Moltke: *Briefe über Zustände*, s. 481
62. Asıl metin 1866'da bir Alman dergisi olan *Daheim*'de yayımlandı. Otobiyografiye, İngilizceye Herms'in *Moltke His Life and Character Sketched in Journals, Letters, Memoirs, A Novel, and Autobiographical Notes* (s. 21) adlı eserinde çevrildi.
63. Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, cilt: 3, s. 1244.
64. Lewis: *The Emergence*, s. 94-5; Zürcher: *Turkey*, s. 43
65. Zürcher: *Turkey*, s. 43
66. Emre Aracı, "Giuseppe Donizetti at the Ottoman Court: a Levantine life", *The Musical Times*, 143/1880 (Sonbahar, 2002), s. 50-3
67. Zürcher: *Turkey*, s. 44-5
68. On dokuzuncu yüzyıl süresince inşa edilen askeri yapılara dair detaylı bir okuma için: Cezar: *Osmanlı Başkenti İstanbul*, s. 466-513.
69. Aracı: "Giuseppe Donizetti", s. 53-4
70. Steven T. Rosenthal, *The Politics of Dependency: Urban Reform in Istanbul* (Connecticut, 1980), s. 10; Philip Mansel; *Constantinople: City of the World's Desire 1453-1924*, (Londra, 1995), s. 284; *Konstantiniyye: Dünyanın Arzuladığı Şehir 1453-1924*, (Çev. Şerif Erol, Everest Yayınları)
71. White: *Three Years*, cilt: 1, s. 117
72. MacFarlane: *Turkey*, cilt: 1, s. 58
73. Moltke: *Briefe über Zustände*, s. 82-3
74. White: *Three Years*, cilt: 3, s. 319-23

İkinci Bölüm

1. Théophile Gautier, "Constantinople": F. C. DeSumichtrast tarafından tercüme edilmiş ve düzeltilmiş, *The Louvre- Constantinople* (Boston, 1901) adlı çalışmadan alıntı, s. 40-1
2. Erik J. Zürcher, *Turkey: A Modern History*, (Londra, 2004), s. 54
3. Feroz Ahmad, *Turkey: The Quest for Identity*, (Oxford, 2003), s. 35; *Bir*

Kimlik Peşinde Türkiye, (Çev. Sedat Cem Karadeli, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları)

4. Kırım Savaşı esnasında İstanbul limanlarında artan deniz trafiği hakkında detaylı bilgi için: Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı* (İstanbul, 1998), s. 112-13
5. Steven T. Rosenthal, *The Politics of Dependency: Urban Reform in Istanbul* (Connecticut, 1980), s. 13
6. Steven Rosenthal, "Foreigners and municipal reform in Istanbul: 1855-1865", *International Journal of Middle East Studies* 11/2 (Nisan 1980), s. 229
7. Rosenthal: *The Politics of Dependency: Urban Reform in Istanbul: 1855-1865*, s. 11-6
8. A.g.e, s. 12-3
9. Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye* (İstanbul, 1995), cilt: 3, s. 1, 268-9
10. A.g.e, cilt: 3, s. 1265-74
11. A.g.e, cilt: 3, s. 1274-5
12. A.g.e, cilt: 3, s. 1275; Rosenthal: *The Politics of Dependency: Urban Reform in Istanbul*, s.39
13. Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, cilt: 3, s. 1275
14. A.g.e, cilt: 3, s. 1278-82
15. A.g.e, cilt: 3, s. 1278; Rosenthal: *The Politics of Dependency*, s. 40-1
16. Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, cilt: 3, s. 1297-8
17. A.g.e, cilt: 3, s. 1307
18. Rosenthal: "Foreigners and municipal reform", s. 233
19. Ergin'e göre, denenen bu yeni belediyenin adı bile Paris'in *Sixième Arrondissement*'inden esinlenmişti: Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, cilt: 3, s. 1307-8
20. Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, cilt: 4, s. 1601-4; Rosenthal: *The Politics of Dependency: Urban Reform in Istanbul*, s. 52-4
21. Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, cilt: 4, s. 1604-15. Türkiye'de modern yerel yönetimlerin ve belediyenin ortaya çıkışı için ayrıca bakınız: İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri* (Ankara, 2000), *Tanzimattan Cumhuriyete Yerel Yönetim Geleneği* (İstanbul, 1985)
22. Altıncı Daire'de kurulan teknik büro üzerine detaylı bilgi için: Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, cilt: 3, s. 1323-26
23. Derin Öncel ve Figen Orçun Kafesçioğlu, "1858-1860 Galata, Pera ve Pangaltı Planı" *Mimarist* 1 (2005), s. 18-9
24. Rosenthal: "Foreigners and municipal reform", s. 237
25. Server Efendi dönemi için: Rosenthal: *The Politics of Dependency: Urban Reform in Istanbul*, s. 141-57
26. Nur Akın, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera* (İstanbul, 2002), s. 178-87

27. Galata surlarının yıkılışına ilişkin daha fazla bilgi için: Rosenthal: "Foreigners and municipal reform", s. 241
28. Zeynep Çelik, *The Remaking Istanbul: Portrait of an Ottoman City in Nineteenth Century*, (Berkeley, 1993), s. 69-70
29. Belediye Sarayı'nın kesin inşa tarihi bilinmiyor. Zamanında yazılan gazete makalelerinden hareketle, Ergin inşaatın 1870 ya da 1871 yılında başladığını iddia ediyor: Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediyye*, cilt: 3, s. 1335
30. *The Times*, 11 Aralık 1875
31. Rosenthal: *The Politics of Dependency: Urban Reform in Istanbul*, s. 185-9
32. Osman Nuri Ergin, *İstanbulda İmar ve İskân Hareketleri* (İstanbul, 1938), s. 45
33. Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediyye*, cilt: 3, s. 345-6; Rosenthal: *The Politics of Dependency: Urban Reform in Istanbul* s. 165-6.
34. Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediyye*, cilt: 3, s. 1346-50 & cilt: 4, s. 1615-24; Rosenthal: *The Politics of Dependency: Urban Reform in Istanbul*, s. 171
35. Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediyye*, cilt: 2, s. 963-4
36. Rosenthal: *The Politics of Dependency: Urban Reform in Istanbul*, s. 164
37. Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediyye*, cilt: 3, s. 1224; "The great fire at Constantinople", *The Times*, 20 Eylül 1865.
38. Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediyye*, cilt: 3, s. 1222
39. Ergin: *İstanbulda İmar ve İskân Hareketleri*, s. 39
40. A.g.e, s. 41-2; Komisyon hakkında detaylı bilgi için: Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediyye*, cilt: 2, s. 937-62
41. Ergin: *İstanbulda İmar ve İskân Hareketleri*, s. 43
42. A.g.e, s. 21
43. Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediyye*, cilt: 2, s. 955
44. *La Turquie*, 13 Haziran 1873
45. Baron Haussmann, *Mémoires*, (Paris, 2000), s. 868-9
46. *La Turquie*, 14 Şubat 1873, 19 Şubat 1873 ve 12 Nisan 1873.
47. Müze müdürü Fazıl Hâil Edhem Bey, Aksaray bölgesinde çıkan yangınlardan sonra Haussmann'ın haritaların hazırlanması üzerine çalıştığını bildiriyor. Mimar Mazhar Bey ise Haussmann'ın Aya Sofya'dan başlayacak yeni bir bulvar üzerinde çalıştığını, bu projenin beş milyon lira gerektirdiğini ve Sultan Abdülaziz'in buna izin vermediğini iddia ediyor. Mimar Mazhar, "İstanbul'un İmarı ve Eski Eserlerin Muhafazası", *Dergâh Mecmuası*, 4.sayı, Ergin'in *Mecelle-i Umur-ı Belediyye*'sinden alıntılanmıştır; cilt: 3, s. 1245

48. Haussmann'ın 23 Nisan 1874 tarihinde Hariciye Nazırlığına yazdığı mektup: Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Arşivleri (Osmanlı Arşivleri, İstanbul), Y.E.E. 30.6.
49. On dokuzuncu yüzyıl Osmanlı İmparatorluğunda bina ve imar denetimlerine dair ayrıntılı tasvir için: Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, cilt: 2, s. 1301-72; cilt: 4, s. 1673-85 ve 1698-1700; Mustafa Cezar, *Osmanlı Başkenti İstanbul* (İstanbul 2002), s. 311-35
50. Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, cilt: 5, s. 2288-95
51. Osmanlı İstanbul'unda tramvay hatlarının kurulması ve işletilmesine dair detaylı bir araştırma için: a.g.y, cilt: 5, s. 2398-476
52. *The Times*, 19 Mart 1984
53. Tünel projesine dair detaylı bilgi için: P. Oberling, "The İstanbul Tünel", *Archivum Ottomanicum* 4 (1972), s. 217-63
54. Genç Osmanlılar'a ilişkin detaylı okuma için: Zürcher: *Turkey*, s. 66-70
55. Bu çarpıcı artış daha gelişmiş ve disiplinli bir nüfus sayım sisteminin sonucu olabileceği gibi, Avrupa'da kaybedilen Osmanlı eyaletlerinden, Kafkaslardan ve Doğu Anadolu'dan Anadolu'ya ve İstanbul'a göçen yaklaşık 600.000 kişinin yol açtığı bir sonuç da olabilir. İstanbul dışında doğan Müslüman nüfusun oranının yüksekliği—yaklaşık yüzde 62—bu varsayımı desteklemektedir. Stanford J. Shaw, "The population of İstanbul in the nineteenth century", *International Journal of Middle East Studies* 10/2 (Mayıs 1979), s. 265-77
56. Bernard Lewis, *The Emergence of Modern Turkey*, (Oxford, 2002), s. 184-7
57. Zürcher: *Turkey*, s. 62-3; Lewis: *The Emergence*, s. 181-3
58. Zürcher: *Turkey*, s. 81-2
59. Sibel Bozdoğan, *Modernism and Nation Building: Turkish Architectural Culture in the Early Republic*, (Seattle, 2001), s. 23-7; *Modernizm ve Ulusun İnşası: Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde Mimari Kültür*, (Çev. Tuncay Birkan, Metis Yayınları)
60. Osmanlı mimarisinde İslami Canlandırmacılığa ilişkin detaylı okuma için: a.g.e, s. 22-34
61. Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, cilt: 4, s. 1624-39
62. Osman Nuri Ergin, *Türkiyede Şehirciliğin Tarihi İnkişafı* (İstanbul, 1936), s. 129
63. Makalenin ortaya attığı projeye ilişkin detaylı bir okuma: "Bridging the Bosphorus", *The New York Times*, 25 Ağustos 1890.
64. "To Bridge the Bosphorus", *The New York Times*, 21 Ocak 1890 ve "Bridging the Bosphorus", *The Times*, 12 Nisan 1890.
65. Modern okurlar bu projeye ilk defa 1968 yılında Hayri Mutlucağ adlı Türk tarihçisi aracılığıyla tanıştılar: "Boğaziçi köprüsünün yapılması

yolunda ilk çabalar”, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi* 4 (Ocak 1968), s. 32-8. Bu makalede, Mutluçağ kısaca projeyi anlatıyor ve Osmanlı Arşivlerinden çıkan resmi belgelerin tercümelerini sunuyordu. Mutluçağ ayrıca 1891’de Londra’da haftalık olarak yayımlanan ve Boğaz’a yapılacak köprünün inşaatıyla ilgili detaylı bilgi almak isteyen *East and West* dergisinin editörü tarafından yazılmış bir mektubu da yayımlıyordu. Editör, mektubunda Osmanlı Sarayı mütercimlerinden Nasip Abdullah Şebli’den projeye ilişkin detaylı bilgi talep ediyordu.

66. Taşıyıcı köprüler yüksek bir makas köprüsü (gantry) ve bu köprünün etrafında hareket eden tekerlekli bir trolleyden oluşur. Trolleyin altında, yük taşıyan bir platform vardır, çelik kablolarla asılmıştır ve zemin seviyesinde hareket eder. Yükler köprünün bir ucundan platforma girer ve hareketli trolley onları diğer tarafa taşır. Mobil trolley, buhar ya da elektrik gücüyle suyun üstünde hareket eder. Köprü girişiyle aynı yükseklikteki platformu yoldaki trafiğin kıyıdan kıyıya akmasını sağlar ve daha sonra araçlarla yayalar su boyunca hep birlikte taşınırlar. İlk taşıyıcı köprü 1872 yılında, Middlesbrough’daki Tees Nehri’ni geçmek için tasarlandı fakat mali sebeplerden ötürü hiçbir zaman inşa edilmedi. Birkaç yıl süreyle, taşıyıcı köprü Bilbaolu mimar Palacis ve Arnodin bu köprü tasarımı sisteminin patentini aldığı zamana kadar yeni bir icat olarak kaldı. Bu ikili 1893’te Bilbao yakınlarında, Portugalte’de bir taşıyıcı köprü inşa ettiler. Köprünün ana ayağı sudan 148 ayak yüksekti ve bu köprü “takviye edici” kirişleri olan bir asma köprü biçiminde inşa edilmişti.
67. Zeynep Çelik’e göre; “Haydarpaşa’da sona eren demiryolu Üsküdar’a kadar uzatılacak ve bu köprü sayesinde oradan İstanbul-Edirne hattına bağlanacaktı.”: *The Remaking*, s. 107; Çelik buna benzer iddiaları şu çalışmasında da ortaya atmaktadır: “Two projects for fin-de-siècle-Istanbul”, *Rassegna*, 19/72 (1997), s. 71
68. Mimarlar ve mühendisler arasında kurulan buna benzer bir işbirliği London Tower Bridge’de de görülebilir. Bu yapı 1894 yılında açılmıştır ve Avrupa’nın en çarpıcı geç Viktorya dönemi köprülerindendir. Köprünün tasarımı mühendis Sir John Wolfe Barry ve mimar Horace Jones arasında kurulan yaratıcı ortaklıkla gerçekleştirilmiştir.
69. Çelik: *The Remaking*, s. 107-9, s. 172 (3. not). Wagner’in 1893’te Viyana’nın genel planlanması için açılan kentsel tasarım yarışmasında ödül kazanan projesi ayrıntılı bir demiryolu ağını da içine alıyordu. Projenin amacı Viyana’nın eski ve yeni yerleşim yerleri arasında etkili bir ulaşım ağı kurmaktır. Wagner, pek çok itibarlı mevki sahibi, saygın bir mimardır. Viyana’daki Güzel Sanatlar Akademisi’nde mimari profesörü, Viyana Ulaşım Komisyonu’nun sanat danışmanı ve Tuna Nehri’nin Düzenlenmesine İlişkin Komisyon’un da danışmanıydı. Wagner’in çev-

resel demiryolu ilk önce, etraftaki yerleşim yerlerini Viyana'nın tarihi merkezine bağlayan Ringstrasse'de uygulandı. Wagner'in teklifi ayrıca içme su kaynaklarını, kanalizasyon şebekesini ve sokak aydınlatmasını geliştirmek üzere kurulacak yeni bir altyapı çalışmasını da içeriyordu. Öte yandan, Mata "Lineer Kent" anlayışını geliştiren ilk kent tasarımcısıydı. Lineer kent, işlevsel olarak özelleştirilmiş ve birbiriyle aynı doğrultuda ilerleyen bölgeler oluşturmaya dayalı, genişletilebilir bir kent modeliydi. Mata, bu tasarısını Madrid'e uyguladı.

70. Siegmund Schneider, *Die Deutsche Baghdad-Bahn und die Projectirte Überbrückung des Bosphorus* (Viyana, 1900), s. 9
71. Schneider'e göre, Birleşik Devletler'deki Pittsburgh ve Brooklyn köprülerinin inşaatında rüştünü ispat etmiş olan Alman teknolojisi böylesine büyük bir projeyi de başarıyla yürütebilirdi: a.g.e, s. 9
72. A.g.e, s. 9
73. Mutluçağ: "Boğaziçi Köprüsü", s. 34
74. Arşiv belgeleri ve mevcut literatürün taranması, projenin bağlamına dair yorumlar ciddi şüphelere yol açıyor. Mevcut arşiv kayıtları Armodin'in hiçbir zaman İstanbul'a gelmediğini gösteriyor. Çizimlerin başlıkları, şematik karakterleri ve eksik harita verileri Armodin'in planını büyük ihtimalle Châteauneuf-sur-Loire'de, Fransa'daki Loiret'de hazırladığını işaret ediyor.
75. Almanların Osmanlı İmparatorluğu'ndaki çıkarları ve Bağdat demiryollarının bu bağlamda oynadığı rol için bakınız: Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları* (İstanbul, 1988).
76. Ergin: *İstanbulda İmar ve İskân Hareketleri*, s. 46-7
77. Bouvard'ın İstanbul için hazırladığı tasarlara ilişkin detaylı bilgi için bakınız: Zeynep Çelik'in "Bouvard's boulevards; Beaux-Arts planning in Istanbul", *Journal of the Society of Architectural Historians* 43/4 (1984), s. 341-55
78. Bouvard'ın suluboya çalışmaları İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi'nde muhafaza edilmektedir. Ayrıca bkz. Çelik: *The Remaking*, s. 112, 116, 117, 120-1 ve "Bouvard's boulevards: Beaux-Arts planning in Istanbul"
79. Ergin: *İstanbulda İmar ve İskân Hareketleri*, s. 48
80. Zürcher: *Turkey*, s. 80
81. F. Diodati Thompson, "Turkey under Abdul Hamid", *The New York Times*, 14 Ekim 1900.
82. Lewis: *The Emergence*, s. 228
83. Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Arşivleri (Osmanlı Arşivleri, İstanbul), DH.ID.131/3. Kredi ve resmi garantiler hakkında detaylı bilgi için: "City of Constantinople municipal 5 % loan 1909 for £1,000,000 or £T.1,100,000", *The Times*, 22 Mart 1910.

84. Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, cilt: 5, s. 3, 22
85. "Electrical works at Constantinople", *The Times*, 25 Ağustos 1909.
86. "Electrical lightning in Constantinople", *The Times*, 5 Ekim 1910.
87. İstanbul'daki telefon hatlarının kuruluşu için imzalanan sözleşmelere ilişkin: Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, cilt: 5, s. 2744-91. İstanbul'daki ilk düzenli telefon hizmeti 1909'da, İstanbul Merkez Postanesi'nde başladı. Bu merkezi hizmetin kapasitesi yalnızca elli hatla sınırlıydı ve bu hatlar da üst düzey bürokratlarla bankalara tahsis edilmişti. Merkezi hizmetin kapasitesi sonraki yıllarda arttırıldı, bu artış uluslararası sendikaya verilen imtiyaza kadar devam etti: Ayşe Hür, "Telefon", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, cilt: 7, s. 241-2
88. "A telephone system for Constantinople", *The Times*, 23 Mart 1911.
89. "The Constantinople Telephone Company", *The Times*, 19 Şubat 1914.
90. Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Arşivleri (Osmanlı Arşivleri, İstanbul), M.V 121/74.
91. *Mecelle-i Umur-i Belediye*, cilt: 5, s. 2996-9
92. A.g.e, cilt: 5, s. 2999-3006
93. Osmanlı Canlandırmacılığı'na ilişkin detaylı bir analiz için bakınız: Bozdoğan; *Modernism and Nation*, s. 16-55; *Modernizm ve Ulusun İnşası: Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde Mimari Kültür*; Bülent Özer, *Rejyonalizm Ünliversalizm ve Çağdaş Mimarimiz Üzerine Bir Deneme* (İstanbul, 1970), s. 44-6
94. Matematik bilimleri ve inşaat mühendisliği alanlarında doktora derecesine sahip olan André Joseph Auric 1 Ağustos 1866'da, Orange Vacluse, Fransa'da doğdu. 1909'da Lyon Belediyesi'ndeki görevinden istifa etti ve İstanbul Belediyesi için çalışmak üzere Türkiye'ye geldi. Lyon'daki çalışmaları için bakınız: Archives Municipales de Lyon, 0524 WP 024 AURIC André, 1906-10.
95. *Meclis-i Vukela*, Auric'i görevlendirmesi için İstanbul Belediyesi'ne gereken yetkiyi 3 Şubat 1910'da verdi. Bu belge ve Auric'in sözleşmesi Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Arşivleri (Osmanlı Arşivleri, İstanbul): MV.137/6'da muhafaza edilmektedir. Hükümet, Auric'in sözleşmesini iki sene uzatmak istedi. Fakat Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine bu istek hiç gerçekleşemedi. 1914'deki bu başarısız girişimin ardından, Auric tarafından kurulmuş olan daireye danışman olarak Kemalettin Bey atandı: Ergin: *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, cilt: 5, s. 3012
96. Andree Auric, "Rapport general du service de la préfecture de la ville: Service des eaux potables", *Génie Civil Ottoman* 2 (1911), s. 9-10; "Canalisation de la des aux de Constantinople", s. 10-11; "Rapport general du service technique de la préfecture: Etat des taxes proposées poul les bâtisses", *Génie Civil Ottoman* 3 (1911), s. 12-3; "Rapport general du

- service technique de la préfecture: Project de réglemant", *Génie Civil Ottoman* 3 (1911), s. 13-4; "Rapport de la préfecture de la ville: Reglement de voirie-serie des prix", *Génie Civil Ottoman* 5 (1912), s. 10-2
97. André Auric, "Rapport general du service technique de la préfecture", *Génie Civil Ottoman* 1 (1911), s. 1-4. Aynı dergide yayımlanan bir başka makale de Auric'in İstanbul'daki çalışmaları hakkında bilgi veriyor: "La reconstruction de Stamboul", *Génie Civil Ottoman* 1 (1912), s. 4-5
98. Ergin'e göre, bu çalışmalara ek olarak Auric, Galata ve İstanbul bir asma köprü yapılmasını önermiştir. Aynı zamanda, Auric'in birlikte çalıştığı, İstanbul belediye başkanlarından Cemil Topuzlu da Auric'ten bir tiyatro binası tasarımı talep edildiğini söylemiştir. Fakat iki proje de gerçekleştirilememiştir. Ergin: *İstanbul'da İmar ve İskân Hareketleri*, s. 50; Cemil Topuzlu, *İstibdad-Meşruiyet-Cumhuriyet Devirlerinde 80 Yıllık Hatıralarım* (İstanbul, 2002), s. 131 ve 32 *Sene Evvelki, Bugünkü, Yarınki İstanbul* (İstanbul, 1944), s. 33
99. Topuzlu: *İstibdad-Meşruiyet-Cumhuriyet*, s. 132-4

Üçüncü Bölüm

1. George Clerk, "İstanbul: a city of memoirs", *The Times*, 9 Ağustos 1938.
2. Türk siyasi literatüründe "laiklik" teriminin anlamı Anglo-Sakson siyaset dünyasındaki kavrayıştan farklıdır. Türkiye'deki laiklik politikalarının amacı, yalnızca siyaset ve din işlerinin anayasal düzlemde ayrılması değil aynı zamanda dini yaşam üzerinde sıkı bir denetimin de tesis edilmesi idi. Dahası, Cumhuriyetin ilk dönemlerinde bu durum bazen İslami geleneğin tüm yönleriyle, tamamen göz ardı edilmesine yol açtı. Bu bağlamda, Fransızca "*laïcisme*" terimi Türkçeye "laiklik" olarak uyarlandı ve "laik" olmak Kemalist reformların en önemli göstergelerinden biri haline geldi. Detaylı bilgi için bakınız: Şerif Mardin, (a) "Religion and secularism in Turkey", Albert Hourani, Philip Khoury ve Mary C. Wilson (ed.) *The Modern Middle East*, (Londra, 2004), s. 347-74; Niyazi Berkes, *The Development of Secularism in Turkey*, (New York, 1998), s. 479-506; Nuray Mert; *Laiklik Tartışmasına Kavramsal Bir Bakış: Cumhuriyet Kurulurken Laik Düşünce* (İstanbul, 1994)
3. Türk Ulusal Bağımsızlık Savaşı'nı takip eden siyasi olaylar hakkında detaylı bilgi için: Bernard Lewis, *The Emergence of Modern Turkey*, (New York, 2002), Feroz Ahmad, *The Making of Modern Turkey*, (Londra, 1993); *Modern Türkiye'nin Oluşumu*, (Çev. Yavuz Alogan, Sarmal Yayınevi), Erik J. Zürcher, *Turkey; A Modern History*, (Londra, 2004)
4. Lewis, *The Emergence*, s. 268
5. Ahmad: *The Making*, s. 80-1

6. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk muhalefet partisi 1924 yılının Kasım ayında kurulan *Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası*'dır. Bu yeni parti Batının liberal eğilimlerini destekliyor ve yeni rejimin otoriter karakterine muhalefet ediyordu. Fakat bu ilk demokrasi deneyimi kısa ömürlü oldu ve parti 1925 yılının Şubat ayında Doğu Anadolu'da patlayan bir Kürt isyanı sonucu aynı yılın Haziran ayında kapatıldı. Erken Cumhuriyet dönemindeki muhalefet partileri hakkında detaylı okumalar için: Zürcher, *Turkey*, s. 166-75 ve Ahmad: *The Making*, s. 57-60; Cem Emrence, "Dünya krizi ve Türkiye'de toplumsal muhalefet: Serbest Cumhuriyet Fırkası", *Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce 7: Liberalizm*, Murat Yılmaz (ed.), (İstanbul, 2005), s. 213-6
7. Cumhuriyet rejiminin ilkelerini oluşturan bir fikir dizisini tanımlayan "Kemalizm" ya da *Atatürkçülük* terimi 1930'ların başlarında ortaya çıktı ve sonraki yıllarda gelişimini sürdürdü. Zürcher'e göre Kemalizm, hiçbir zaman ayrıntılı olarak tanımlanmış, "tutarlı ve her kesimden insanı kucaklayan bir ideoloji" olmadı. Böylece, pek çok toplumsal grup tarafından kullanılabilen "esnek bir kavram" olarak yaşamaya devam etti. Bu toplumsal gruplar çoğunlukla kendilerini "Kemalist" olarak adlandıran askeri ve bürokratik elitlerle, akademisyenlerdi: Zürcher, *Turkey*, s. 181-2
8. Ahmad: *The Making*, s. 64; Zürcher: *Turkey*, s. 177
9. Halkevleri hakkında detaylı bilgi için: Neşe G. Yeşilkaya, "Halkevleri", *Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce 2: Kemalizm*, Ahmet İnel (ed.), (İstanbul, 2002), s. 113-18; Neşe G. Yeşilkaya, *Halkevleri, İdeoloji ve Mimarlık* (İstanbul, 1999); İlhan Başgöz ve Howard E. Wilson, *Educational Problems in Turkey 1920-1940*, (Bloomington, 1968), s. 149-58; *Türkiye'nin Eğitim Çıkması ve Atatürk*, (Pan Yayıncılık)
10. Başgöz ve Wilson: *Educational Problems*, s. 154
11. Yeşilkaya: *Halkevleri*, s. 150-2; "Halkevleri", s. 117
12. *Mebani-i Resmîyye ve Milliye Üzerindeki Tuğra ve Methiyelerin Kaldırılması Hakkında Kanun* 16 Haziran 1927'de resmi gazetede yayımlandı. Bu kanun ve yukarıda bahsedilen diğer uygulamalar hakkında detaylı bilgi için: Beşir Ayvazoğlu, "Türk muhafazakârlığının kültürel kuruluşu", *Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce: 5 Muhafazakârlık*, Ahmet Çiğdem (ed.), (İstanbul, 2003), s. 509
13. Detaylı bilgi için bakınız: Osman Ergin, *Muallim M. Cevdet'in Hayatı, Eserleri ve Kütüphanesi* (İstanbul, 1937), s. 106-27
14. Bu ideolojinin en canlı örneklerinden biri Falih Rifki Atay'ın "Mesela Musiki" adlı makalesinde görülebilir. Atay "Radyo idaresi kendi alaturkacı müşterilerinin zevkini düşünebilir; kahveler, gazinolar ve serbest sahneler bu musikinin ticaretini yapabilir. Fakat devlet, ancak garp musikisini himaye edecek, mektepler ancak onun ilmini ve zevkini verecek,

- inkılap partisinin müesseseleri ancak onun terbiyesine hizmet edecek-
tir.” (Beşir Ayvazoğlu, “Türk muhafazakârlığının kültürel kuruluşu”, s.
510-11). Klasik Türk musikisinin ilk ve orta dereceli okulların müfreda-
tından kaldırılması ve Sultanahmet Camii’nin sanat galerisine dönüştü-
rülmesi yönünde verilen teklif için: Cemal R. Rey, “Atatürk ve müzik”,
Cumhuriyet, 11 Kasım 1963.
15. Genel Basın Yönetimi tarafından Almanya Münih’te basılan *Fotoğrafla
Türkiye* adlı çalışmadan, Ankara, 1940’lar.
16. Yeşim Arat “The project of modernity and women in Turkey”, *Rethin-
king Modernity and National Identity in Turkey*, Sibel Bozdoğan ve
Reşat Kasaba (ed.), (Seattle, 1997), s. 99; *Türkiye’de Modernleşme ve
Ulusal Kimlik* (Çev. Nurettin Elhuseyni, Tarih Vakfı Yurt Yayınları)
17. Arat: “The project of modernity”, s. 95
18. Sibel Bozdoğan, *Modernism and Nation Building; Turkish Architectural
Culture in the Early Republic*, (Seattle, 2001), s. 82
19. Mardin (a): “Religion and secularism”, s. 366
20. Celal E. Arseven, *Türk Sanatı Tarihi: Menşeyinden Bugüne Kadar Mi-
mari, Heykel, Resim, Süsleme ve Tezyini Sanatlar*, cilt: 5 (İstanbul, 1955
dolayları), s. 435
21. Türk mimarlık tarihinin Kemalist rejimin bu çelişkili uygulamasını meş-
rulaştıracak pek çok gerekçesi olsa da, konunun daha detaylı bir araş-
tırma gerektirdiği unutulmamalıdır. Batılı güçlere karşı verilen ulusal
mücadele ve Osmanlı Canlandırmacılığı’nın ulusalcı karakterinin keşiş-
mesinin, bu mimarinin Kemalist rejim tarafından kabul edilmesini sağla-
yan önemli bir neden olduğu ileri sürülmektedir. Sözen ve Aslıoğlu gibi
akademisyenlere göre, Türk toplumunun 1920’lerdeki sınırlı uluslararası
tecrübesi de bu uygulamaya zemin hazırlayan bir diğer etkeni: Metin
Sözen, *Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı* (Ankara, 1984), s. 29; İnci
Aslıoğlu, *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı 1923-1938* (Ankara,
2001), s. 30
22. Bozdoğan: *Modernism and Nation*, s. 47-8
23. Behçet ve Bedrettin, “Türk inkılap mimarisi”, *Mimar* 3/9-10 (1933), s.
265-6
24. 1937’de gelen yabancı bir ziyaretçinin gözlemine göre, hükümet on yıl
içinde 4041 resmi bina, 3287 kamu binası, 352 park, 261 spor alanı, 190
mesire yeri, 477 pazar yeri, 152 salhane, 120 anıt, iki yoksullar evi, 24
hastane, 28 dispanser ve 44 klinik yaptırmıştı. Bunlara ek olarak, 116
şehir ve kasabayı elektrikleştirmiş ve 212 kasabaya su tedarik etmişti:
Dragoslav P. Mihajlovic, *La Nouvelle Turquie Economique* (Belgrad,
1937), s. 14
25. Bozdoğan: *Modernism and Nation*, s. 157-61
26. Mardin (a): “Religion and secularism” s. 367

27. Şerif Mardin (b), "Religion and secularism in Turkey", Ergun Özbudun ve Ali Kazancigil, (ed.), *Atatürk: Founder of a Modern State*, (Londra, 1977), s. 214
28. Mardin (a): "Religion and secularism", s. 368
29. A.g.e, s. 369.
30. İlhan Tekeli, *Türkiyede Kentleşme Yazıları* (Ankara,1982), s. 55-61
31. *Bayındırlık Dergisi* (1950), s. 154, Malcolm D. Rivkin, *Area Development for National Growth* adlı çalışmasından alıntılanmıştır. (New York, 1965), s. 59
32. Cemil Topuzlu, *Yarınki İstanbul* (İstanbul, 1937), s. 6
33. Köy Enstitüleri'ne dair detaylı okuma için: M. Asım Karaömerlioğlu, "The Village Institutes experience in Turkey", *British Journal of Middle Eastern Studies* 25/1 (1998), s. 47-73
34. Bozdoğan: *Modernism and Nation*, s. 97-105. Alman tarım kolonileri ve model çiftlikler, Türk köylüsü için ideal köy projeleri hazırlayan Türk mimarlar tarafından örnek olarak kullanıldı. Model Alman köylerinin ve çiftliklerin planları ve fotoğrafları 1930'larda *Arkitekt* dergisinde yayımlandı. Bu makalelerin yazarları çoğunlukla Alman uygulamalarının önemini ve başarısının altını çizdiler. Örneğin Zeki Sayar'a göre ideal Türk köyleri yaratabilmek için "biz de Almanlar gibi bilime, uzmanlaşmaya ve örgütlenmeye büyük önem vermeliydik": Zeki Sayar, "İç kolonizasyon-Başka Memleketlerde", *Arkitekt* 8 (1936), s. 231-5
35. Detaylı okuma için: Asım Karaömerlioğlu, "Türkiye'de köycülük", *Modern Türkiye'de Kemalizm*, Ahmet İnsel (ed.), s. 284-97; "The People's Houses and the cult of peasant in Turkey", Sylvia Kedourie (ed.), *Turkey Before and After Atatürk*, (Londra, 1999), s. 67-91
36. Aykut Kansu, "Tek parti döneminde bir radikal muhafazakâr politika mektebi olarak 'Sosyal Siyaset'", Çiğdem (ed.), *Muhafazakârlık*, s. 622-31
37. Ömer L. Barkan, *Türkiye'de Toprak Meselesi, Toplu Eserler 1* (İstanbul, 1980), s. 26, Karaömerlioğlu'nun "The People's Houses" çalışmasında da yer almaktadır, s. 73
38. Nusret K. Köymen, "Kemalizmin hususiyeleri", *Ülkü* 7/42 (1936), s. 418
39. Nusret K. Köymen, "Köycülük esasları", *Ülkü* 4/20 (1934), s. 149-50
40. Karaömerlioğlu: "The People's Houses", s. 76-7. Ayrıca bkz: Nusret Köymen, "Köy seferberliğine doğru", *Ülkü* 1/5 (1934), s. 355-61; Mehmet Saffet, "Kültür inkılabımız", *Ülkü* 1/5 (1933), s. 351-4; Hilmi A. Malik, "Kışla ve köy", *Ülkü* 1/3 (1933), s. 237-40; Mehmet Saffet, "Köycülük nedir", *Ülkü* 1/6 (1933), s. 422-30
41. Karaömerlioğlu: "The People's Houses", s. 76
42. Ankara'nın Türkiye'nin yeni başkenti seçilmesine dair detaylı bilgi için: Gönül Tankut, *Bir Başkentin İmarı* (İstanbul,1993), s. 44-9

43. Lewis: *The Emergence*, s. 261
44. Bozdoğan: *Modernism and Nation*, s. 68
45. 1930'lardaki çağdaşların tarif ettiği üzere, yeni başkentin görsel özelliklerinden biri de "minaresiz kent" imgesiydi. Hükümet, 27 yıllık Kemalist yönetim esnasında Ankara'ya bir tane bile yeni cami yaptırmadı ve tarihi kentin göbeğindeki Hacı Bayram Camii 1950'lere kadar kentteki tek büyük cami olarak kaldı. 1950'lerde, Demokrat Parti iktidarında Maltepe Camii'nin inşa edilmesi Ankara'nın mimarisinde önemli bir köşe taşı olsa da, asıl kırılma 1987'de Kocatepe Camii'nin inşasıyla gerçekleşti. O günden sonra, Atatürk'ün mozolesiyle birlikte minareler de kentin silüetinde baskın bir öge olma özelliğini kazandı: Ahmad: *The Making of Modern Turkey*, s. 91-2
46. Türkiye, Büyük Buhran'a 1929 ile 1934 yılları arasında giderlerini önemli ölçüde azaltarak cevap verdi. 1929 yılında toplam 214.5 milyon Türk lirası olan giderler azaltıldı ve 1934 yılında 173.6 milyon Türk lirasına düştü: Zvi Yehuda Hershlag, *Turkey the Challenge of Growth*, (Leiden, 1968), s. 61. Buna karşılık, Kalkınma Dairesi ve Ankara Belediyesi'ne tahsis edilen fonların tutarı 1929'da 1.8 milyon TL iken, 1930'da 2.1 milyona ve 1931'de de 2.6 milyona çıktı. Toplam tahsis 1932'de 1.7, 1933'de 1.5 milyona düşürülmüş olsa da, bu rakam 1934'te yeniden 1.9 milyon Türk lirasına çıktı: Tankut, *Bir Başkentin İmarı*, s. 232-7
47. Almanya'daki *Charlottenburg Technische Hochschule*'den Profesör J. Brix, Paris'teki *École de Beaux Arts* mezunu, Fransız yönetiminin de mimarı Leon Jausseley ve Berlin kökenli bir mimar ve geç on dokuzuncu yüzyılın ünlü mimari teorisini Camillo Sitte'nin öğrencisi olan Profesör Herman Jansen de Ankara için yapılan kentsel tasarım yarışmasına çağrıldı. Detaylı bilgi için: Tankut, *Bir Başkentin İmarı*, s. 66-81
48. Zeynep Uludağ, "Cumhuriyet Döneminde Rekreasyon ve Gençlik Parkı Örneği", Yıldız Sey (ed.), *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık* (İstanbul, 1998), s. 73-4
49. 1930'larda hüküm süren diğer ulusalcı rejimlerde (örneğin İtalya ve Almanya) olduğu gibi, Cumhuriyet rejimi için de genç ve sağlıklı olmanın sembolik bir değeri vardı. Osmanlı İmparatorluğunun yaşlı, yozlaşmış ve sağlıklı niteliğine karşın, Cumhuriyetin genç ve sağlıklı yüzü halka açık mekânlar yaratarak idealize edildi. Bu simgesel mekân temsiline ilişkin detaylı bilgi için: Bozdoğan: *Modernism and Nation*, s. 75-9
50. Erken Cumhuriyet döneminde Batılı mimarların Türkiye'deki çalışmaları için bakınız: Bozdoğan: *Modernism and Nation*, s. 70-2; Sözen: *Cumhuriyet Dönemi*, s. 167-74; Bülent Özer, *Rejyonizm Ünlüsimizm ve Çağdaş Mimarimiz Üzerine Bir Deneme* (İstanbul, 1970), s. 51-4
51. Türkiye'deki illerin sayısı 1920'lerden beri sürekli olarak değişmektedir.

- En başta, 71 adet il vardı. Bu sayı, 1924'de 74, 1926'da 63, 1933'te 57, 1936'da 62, 1939'da 63, 1954'te 66, 1957'de ise 67 oldu. O zamandan beri de illerin sayısı yavaş yavaş arttı ve bugün Türkiye'de toplam 81 il bulunmaktadır: Gökçen Kılınç ve Nuran Z. Gülersoy, "Türkiye'deki ilçelerin kentleşme derecelerine göre il olma potansiyellerinin değerlendirilmesi", *İTÜ Dergisi* 6/1 (Mart, 2007), s. 72
52. Çağlar Keyder, *Istanbul Between the Global and the Local*, (Maryland, 1999), s. 11; *İstanbul Küresel ve Yerel Arasında*, (Çev. Sungur Savran, Metis Yayınları)
53. Philip Mansel, *Constantinople, City of the World's Desire 1453-1924*, (Londra, 1995), s. 416; *Konstantiniyye: Dünyanın Arzuladığı Şehir 1453-1924*
54. Zürcher: *Turkey*, s. 167
55. İstanbul, 9 Ocak 1934'te hükümet tarafından hazırlanan ve Mayıs 1934'de işlemeye başlayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planına dâhil edildi. Birinci ve İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planlarına dair detaylı bilgi içi bakınız: Hershlag: *Turkey Challenge for Growth*, s. 80-2
56. Cemil Topuzlu, *İstibdad-Meşruiyet-Cumhuriyet Devirlerinde 80 Yıllık Hatıralarım* (İstanbul, 2002), s. 221
57. "Ankara-İstanbul", *La Turquie Kemaliste* 47 (1943), s. 38-9. Ayrıca Bozdoğan: *Modernism and Nation*, s. 67
58. Rivkin: *Area Development for National Growth*, s.77
59. Ahmad: *The Making*, s. 91

Dördüncü Bölüm

1. Cemil Topuzlu, *Yarınki İstanbul* (İstanbul, 1937), s. 40
2. Hükümet, 1933'te yarışmacıların ödülleri için bütçeye 25.000 Türk lirası tahsis etti. Bu konudaki resmi yazışmalar: 25 Nisan 1933'te İçişleri Bakanından ve 27 Nisan 1933'te Maliye Bakanından gelen birer mektup, 30 Nisan 1933'te başbakanlık bürosundan gelen bir onay mektubu ve yine 30 Nisan 1933'te Atatürk'ün başkanlığındaki Kabine'den çıkan kararnamedir. Bütün bu belgeler Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Arşivleri (Cumhuriyet Arşivleri, Ankara) No:14,300, Esas No:243-130, Kod:30..181.2, Yer No:36.32..3'te saklanmaktadır.
3. Pierre Pinon, başka bir Fransız planlamacı Lamaresquier'in de İstanbul'a davet edildiğini ama yarışmaya katılmadığını öne sürüyor: "Urban transformation between the 18th and 19th centuries", *Rassegna*, 19/72 (1997), s. 58

4. Agache'nin raporunun Türkçesi için bakınız: Alfred Agache, *Büyük İstanbul Tanzim ve İmar Programı* (İstanbul, 1934)
5. J.H Lambert, *İmar Raporu* (İstanbul, 1934), s. 104
6. Herman Ehlgötz, *General Bebauung Plan Istanbul* adlı çalışması Atatürk Kitaplığı Katalog No: B.403'te saklanmaktadır; Türkçesi için bakınız: Herman Ehlgötz, *İstanbul Şehrinin Umumi Planı* (İstanbul, 1934)
7. Alt komitenin yarışma jürisine sunduğu rapor için bakınız: "İstanbul şehir planı", *Arkitekt* 2 (1995), s. 61-8
8. Le Corbusier'in başvurusunda bir kitap ve taslak halinde pek çok tasarım da vardı. Ünlü İsviçreli mimarın başvurusunun aslı ve ilgili diğer belgeler bulunamadı; bunların arasında Atatürk'e yazdığını söylediği bir açıklama mektubu da vardı. Ancak, Dışişleri Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı ve Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı'ndaki resmi yazışmalar Le Corbusier'in başvurusuna ilişkin ipuçları verir. Dışişleri Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı ve Cumhurbaşkanlık arasındaki resmi yazışmalar için bakınız: Enis Kortan, *Le Corbusier Gözüyle Türk Mimarlık ve Şehirciliği* (Ankara, 1983), s. 93-6
9. Şemsa Demiren, "Le Corbusier ile mülakat", *Arkitekt* 19/11-12 (1949), s. 230-1. Le Corbusier'in bu konudaki görüşü aynı zamanda Turgut Cansever tarafından, yazarla Aralık 2001'de yapılan mülakatta doğrulandı. Cansever'e göre; Le Corbusier 1950'de Paris'deki bürosunda İstanbul için yaptığı imar planı başvurusu hakkında benzer bir değerlendirme yapmıştı.
10. Wagner'in İstanbul Belediyesi'ne danışman olarak atanması ve aylık maaşının 800 Türk lirası olması Kabine tarafından 28 Şubat 1935'te onaylandı. Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Arşivleri (Cumhuriyet Arşivleri, Ankara), No: 20,372, Esas No:243-186, Kod: 30..18.1 .2, Yer No: 52.14..10.
11. "Büyük şehirler nasıl tadil edilir?", "Şehir inşaatında sermayenin rolü", "Şehircilikte sermayenin yanlış idaresi", "İnşa etmiyen millet yaşamıyor demektir", "İstanbul nüfusunun yayılışı ve münakele", "Cadde inşası", "İstanbul'un yol meselesi", "Zelzele mıntıkası için düşünülmüş mukavim ev projeleri", "İstanbul şehrinin düzeltilmesi meselesi", "İstanbulun seyrisefer meselesi", "İstanbulun nüfus meselesi" ve "İstanbul havalisinin plânı", Wagner'in 1936 ve 1937 yılları arasında *Arkitekt* dergisinde yayımlanan makaleleriydi.
12. Wagner'in İstanbul ve hinterlandına yönelik önerisinin detayları için: Wagner, "İstanbul havalisinin plânı", *Arkitekt* 10-11 (1936), s. 301-6 ve 12 (1936) 333-7
13. Burhan Arif, "İstanbulun plânı", *Mimar* 3/5 (1933), s. 155,160. Ayrıca bakınız: Mimar Abidin, "Memlekette Türk imarının yarınki vaz'iyeti", *Mimar* 5(1933), s. 129-30; Zeki Sayar, "Yerli ve yabancı mimar", *Arkitekt* 8/2 (1938), s. 65

14. Bu teklif, Prost'a Yalova için küçük bir kentsel tasarım planı üzerine çalışırken yapıldı. Genel olarak, bu işin Prost'a Atatürk'ün özel daveti üzerine teklif edildiği düşünülse de, bu iddiayı destekleyecek hiçbir belge bulunmamıştır.
15. Prost ve çalışmaları hakkında detaylı okuma içi bakınız: *L'Oeuvre de Henri Prost; Architecture et Urbanisme* (Paris, 1960)
16. Prost'un ilk sözleşmesi ve sözleşmenin yenilenmiş versiyonları için bakınız: İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Kararı, 16 Mayıs 1939, 18 Nisan 1941 ve 16 Nisan 1945.
17. Tarihi Yarımada için 1500 hektar, Galata ve Beyoğlu bölgeleri için 1400 hektar ve Üsküdar, Kadıköy ve Suadiye bölgelerini de içine alan Asya yakası için 2800 hektar: "Revizyon Komisyonu Raporu", 28 Şubat 1953 (Aru'nun özel arşivinden, yayımlanmamış daktilo belgesi); *7 Yıl İçinde Vilayet ve Belediyece Yapılan İşler 1949-1955* (İstanbul, 1956), s. 36
18. *Cumhuriyet Devrinde İstanbul* (İstanbul, 1949), s. 13
19. Prost, belediyenin imar planı aşamasında kullanılmak üzere iyi hazırlanmış 1:2000 ve 1:500 ölçeklerinde haritalara ve hava fotoğraflarına sahip olduğunu belirtti: Henri Prost, "Note No.6", *İstanbul Hakkında Notlar* (İstanbul, 1938), s. 16
20. Henri Prost, *İstanbul Hakkında Notlar* (İstanbul, 1938)
21. Örneğin, 29 Haziran 1936 tarihli bir mektupta Prost ilk değerlendirmelerini ve çalışmalarını açıklıyor, ayrıca kadaströ haritalarının da önemine işaret ediyor. Prost, "Note C", 29 Haziran 1936.
22. İstanbul Belediyesi, Genel Kurul Kararı, 29 Nisan 1938.
23. İmar planı raporunun ve haritaların onaylanma tarihleri arasında belli bir farklılık bulunduğu unutulmamalıdır. Rapor 30 Haziran 1939'da onaylandı. Fakat üzerlerindeki onay damgasına bakılırsa haritalar rapordan bir ay önce, 30 Mayıs 1939'da onaylanmıştır.
24. Henri Prost, "İstanbulun nâzım plânını izah eden rapor", 15 Ekim 1937. Bu rapor ayrıca 1938'de İstanbul Belediyesi tarafından kitap olarak da yayımlandı: *İstanbul Nâzım Plânını İzah Eden Rapor* (İstanbul, 1938). İki versiyon arasında bazı küçük farklılıklar bulunmaktadır. Bu kitapta, üzerinde onay damgası olan rapordan yararlanılmıştır.
25. Prost: *İstanbulun Nâzım Plânını İzah Eden Rapor*, s. 5
26. A.g.e, s. 6-7
27. A.g.e, s. 9
28. İmar planı raporunda tarif edilen yollar üç metre ve katları genişliğinde trafik şeritlerinden oluşuyordu, planda 15 metreden geniş yollar için şeritleri birbirinden ayıran bir refüjle 12-15 metreye kadar uzatılabilecek en az 9 metre genişliğinde bir yol yapılması şartı da vardı. Ana yolların toplam genişliği en az 20 metre, en fazla 26 metre olacaktı. Yaya kaldırımındaki ağaçlar kaldırım kenarından 1.5 metre, binalardan beş metre

içeri girecekti. Kaldırımlar ve refüjler de dikkate alınırsa ana yolların 39 metre kadar olduğu tahmininde bulunulabilir: Prost, *İstanbulun Nâzım Plânını İzah Eden Rapor*, s. 10

29. Demiryollarına ilişkin olumsuz tavrına karşın, Prost Yenikapı'da kurulaacak uluslararası, merkezi bir tren istasyonu önerisinde de bulunmuştur. Prost'a göre Sirkeci'deki mevcut istasyon genişletilemiyordu ve bu yüzden de yalnızca elektrikli banliyö trenleri ve Sarayburnu Limanı'na ulaşım yapan diğer küçük ölçekli trenler için kullanılmaktaydı: Prost: *İstanbulun Nâzım Plânını İzah Eden Rapor*, s. 3; Henri Prost, "Note No:4", 25 Ekim 1936. Prost, daha sonraki çalışmalarından birinde bu tren istasyonlarıyla ilgili detaylı bilgi vermiştir: "Note No. 241", 2 Aralık 1941, s. 19-21
30. Prost: *İstanbulun Nâzım Plânını İzah Eden Rapor*, s. 9
31. Atatürk Köprüsü'nün planı 1930'da yapılmış olmasına rağmen, inşası sınırlı ekonomik kaynaklardan ötürü 1935 yılında başlayıp 1940 yılında bitirildi.
32. Auric'in geniş caddeler açma önerisini hayata geçirmek için yapılan çalışmalar geç Osmanlı döneminde başlamışken, Birinci Dünya Savaşı ve sonraki yıllardaki zorlu ekonomik koşullar yüzünden Atatürk Köprüsü'nün ilk kısmının inşası ancak 1925'te tamamlanabildi ve 160,000 Türk lirasına mal oldu: *Yenileşen İstanbul:1939 Başından 1947 Sonuna Kadar İstanbul'da Neler Yapıldı?* (İstanbul, 1947), s. 14
33. "Cumhuriyet devrinde İstanbul Belediyesi ve Hususi İdaresi on senede ne yaptı?", *İstanbul Belediye Mecmuası* 109-10 (1933), s. 15
34. Osman Nuri Ergin, *İstanbul'un Şehir Rehberi* (İstanbul, 1934)
35. Prost: *İstanbulun Nâzım Plânını İzah Eden Rapor*, s. 13-6
36. Henri Prost, "Note No.395", 27 Temmuz 1945, s. 1-2. Ayrıca bakınız: Henri Prost, "İstanbul", *Arkitekt* 5-6 (1948), s. 111
37. Prost: *İstanbulun Nâzım Plânını İzah Eden Rapor*, s. 12
38. Prost, "Note No.241", 2 Aralık 1942.
39. Prost: *İstanbulun Nâzım Plânını İzah Eden Rapor*, s. 16. Prost'un Eminönü ve Süleymaniye bölgeleri için verdiği önerilere dair daha detaylı bilgi için bakınız: Prost, "Note No.219", 3 Şubat 1942.
40. Bu yolun yapılması için Tepebaşı'ndaki eski İngiliz Elçiliğinin yıkılması gerekiyordu. Prost, eğer bu yıkımın uygun olmadığına kanaat getirilirse yolun alt ve üst kısımlarını birbirine bağlayacak bir tünel yapılabileceği önerisinde bulundu; Prost: *İstanbulun Nâzım Plânını İzah Eden Rapor*, s. 16
41. A.g.e, s. 17
42. A.g.e, s. 3. Prost'un Haliç'e dair değerlendirmeleri için: Prost, "Note No.7" (tarihlendirilmemiş)
43. Prost, "Note No.11", 22 Kasım 1936; "Note No.20", 10 Ağustos 1937.

44. Prost, "Note No.16", 10 Aralık 1936.
45. Prost, "Note No.241", 2 Aralık 1942. Ayrıca bakınız: Prost: "İstanbul", s. 112
46. Bu terim Türkçeye "*serbest sahalar*" olarak tercüme edilmiştir.
47. Prost: *İstanbul'un Nâzım Plânını İzah Eden Rapor*, s. 15-18
48. A.g.e, s. 4
49. Yol, Topkapı Sarayı'nın surlarını takip edecek ve her yöne doğru üç adet olmak üzere toplam altı trafik şeridinde sahip olacaktı, ayrıca iki metre genişliğinde refüjler bulunacaktı ve kolonlu arkadlar boyunca devam eden binalar kaldırımından beş metre geri çekilecekti. Yolun güney ucu Sirkeci Tren İstasyonu'na ve yapılacak otobüs terminaline hizmet veren büyük bir kavşakta sona erecekti. Doğudaki feribot iskelesine gitmek üzere sarayın duvarları boyunca uzanan ulaşım yolları yapılacaktı. Detaylı bilgi için bakınız: Prost, "Note No.168" , "*Transformation de l'At Meidan en Application du Plan Directeur*", 15 Ekim 1940.
50. Prost'un sözleşmesi, imar planını uygulama işlemlerini yürütebilmesi için 23 Mart 1938'de yenilendi: Başvekalet Kararlar Dairesi Müdürlüğü, Karar No.2/8449, 7 Nisan 1938. Bu sözleşme Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Arşivleri (Cumhuriyet Arşivleri, Ankara), No.2/8449, Esas No:243-305, Kod: 30..18.1.2, Yer No: 82.25..10 dosyasında saklanmaktadır. Prost'un sözleşmesi ayrıca 11 Haziran 1940'da hükümet tarafından üç yıllığına yenilendi: Genel Kurul Kararı, İstanbul Belediyesi, 18 Nisan 1941.
51. Prost'un Asya yakasıyla ilgili imar planı için: Henri Prost, *Anadolu Sahili Nâzım Plânını İzah Eden Rapor* (İstanbul,1940); Büyükkada'ya ilgili plan için: Henri Prost, *Büyükkadayı Tanzim ve Güzelleştirme Plânını İzah Eden Raporlar* (İstanbul, 1941); Eyüp bölgesiyle ilgili plan için: *Nâzım Plân* (İstanbul, 1941)
52. Prost'un genel planlama ve İstanbul'daki arazilerin kullanımına ilişkin ilk kanun taslağı 17 Nisan 1937 tarihlidir. Daha sonra, 1941'de ve 1943'te bu taslakta bazı değişiklikler yaptı. Ancak ne bu kanun ne de Prost tarafından teklif edilen diğer yasal önlemler onaylandı ve yalnızca taslak olarak kaldı. Prost'un kanun teklifleri için bakınız: Henri Prost, *İstanbul'un Tehavvülâtı İkinci Mevzuat* (İstanbul, 1955)
53. Hükümet, Prost'un çalışmaları için bile ödeme yapmakta zorlanıyordu. İlgili resmi yazışmalar bütün bu zorluklara rağmen, hükümetin Prost'a 1936 ve 37'de çalışmaları için toplam 24.000 Türk lirası ödediğini gösteriyor. Atatürk'ün başkanlığında toplanan Kabine'den bu konuyla ilgili çıkan 27 Ocak ve 11 Kasım 1937 tarihli kararnamele de Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Arşivler (Cumhuriyet Arşivleri, Ankara), No.2/5913, Kod:30..18.1.2, Yer No:71.6.20 ve No: 2/7642, No.127-19, Kod:30..18.1.3, Yer No:80.92..10'da saklanmaktadır.

54. *Harp Yıllarında İstanbul'daki Faaliyetler, İstanbul Valisi ve Belediye Reisi Dr. Lütfi Kırdar'ın Eylül 1945 Basın Toplantısındaki İzahatı* (İstanbul, 1945), s. 3
55. İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Kararı, 14 Mayıs 1942.
56. Prost: *İstanbulun Nâzım Plânını İzah Eden Rapor*, s. 8
57. Prost'un 28 Eylül 1948 tarihli notu Akif Bozoğlu'nun "İstanbul imarında karşılaşılan güçlükler ve şikâyetler" adlı yazısından alınmıştır, *Arkitekt* 20/7-10 (1950), s. 201
58. A.g.e, s. 201
59. İstanbul Belediyesi Genel Meclisinin 16 Haziran 1947'deki oturumunun kayıtları mali zorluklar nedeniyle Prost'un Eminönü, Divanyolu ve Ankara Caddesi için yaptığı planın uygulanmasının imkânsız olduğunun düşünüldüğünü açıkça göstermektedir.
60. *Yenileşen İstanbul*, s. 14
61. Yaklaşık 700,000 Türk lirasına mal olacak, 4,000 koltuk kapasiteli bir açık hava tiyatrosu planlanmıştı. *Yenileşen İstanbul:1939 Başından 1947 Sonuna Kadar İstanbul'da Neler Yapıldı?*, s. 41-2
62. Henri Prost, "İstanbul", *Arkitekt* 3-4 (1948), s. 84
63. Üçüncü Bölüm'de belirtildiği üzere, *mahalle* geleneksel Osmanlı kültüründe toplumsal hayatın çekirdeğiydi ve Cumhuriyet rejiminin amaçlarından birisi de bu geleneksel toplumsal ilişkileri kırmak ve *imamın* yerel düzeydeki gücünü sona erdirmekti.
64. Martin Wagner, "İstanbulun münaleke tahlili", *Arkitekt* 7/5-6 (1937), s. 145
65. Prost: *İstanbul'un Nâzım Plânını İzah Eden Rapor*, s. 7
66. Üçüncü Bölüm'de belirtildiği gibi, köylücülük akımı 1920'lerin ve 1930'ların sonlarında aydınlar ve hükümet yetkilileri arasında epey yaygındı. Kent planlamasında köylücülük ideolojisinin etkisine dair bir gösterge de Dr. Reşit Galip'in 1928'de Ankara'da düzenlenen kent-sel tasarım yarışması jürisine üye olarak atanmasıydı. Galip, Köylüler Derneği'nin kurucuları arasındaydı, aynı zamanda 1930'ların eğitim bakanıydı. Prost'un köylücülük ideolojisine taraf olduğuna dair doğrudan bir kanıt olmasa da, nüfus artışı konusundaki tahminlerinin başarısızlığı onun yaklaşımının da Türkiye'nin mevcut toplumsal dokusunu muhafaza etmek için her türlü önlemi alan hükümetin politikalarıyla aynı doğrultuda olduğunu gösterir.
67. Türkiye, ordudaki asker sayısını İkinci Dünya Savaşı esnasında 120.000'den 1,5 milyona çıkardı. Savunma Bakanlığının ulusal bütçe içerisindeki payı yüzde 50-60'a çıkarıldı ve resmi Yaşam Maliyeti Endeksi 1939'da 101.4'ten, 1945'te 416.2'ye yükseldi. Yaşam Maliyeti Endeksi'ne ilişkin sivil toplum tarafından araştırmalarda sonuç çok daha

- keskin bir artışa işaret ediyordu ve bu rakam 1943 Nisan'ında 600'e çıkarak tavan yaptı: Z. Y. Hershlag, *Turkey and the Challenge of Growth* (Leiden, 1968), s. 143
68. Erik J. Zürcher, *Turkey: A Modern History*; Feroz Ahmad, *The Turkish Experiment in Democracy 1950-1975*, (Londra, 1977), s. 8; *Demokrasi Sürecinde Türkiye*, (Çev: Ahmet Fethi, Hil Yayıncılık)
69. Cumhuriyet yönetimi, 1920'lerin sonunda tarımın makineleştirilmesi hususunda önemli başarılarla imza attı, Türkiye'deki traktör sayısı 1931 yılında 2.000'e ulaştı. Fakat aynı sene bu politikayı köylerde işsizlik tehlikesinin artmaya başlamasıyla terk etti. Bu durum 1948'e kadar değişmeden sürdü, sonuç ise elle yapılan ilkel tarımın baskın çıkması oldu; Hershlag, *Turkey the Challenge of Growth*, s. 108-14
70. A.g.e, s. 133-143
71. Türkiye'nin 1945'teki toplam enerji kapasitesi 107,000 kilowattı. Bunun 83,000 kilowattı yalnızca üç büyük kent için kullanılıyordu (İstanbul, Ankara, İzmir): M.W. Thornburg, G.Spry ve G.Soule, *Turkey: An Economic Appraisal*, (New York, 1949), s. 133; *Türkiye'nin Ekonomik Yükselişi*, (Nebioğlu Yayınevi). Elektriklendirilmiş kaç köy olduğunu öğrenmek için: "Elektrik", *Türkiye 1923-1973 Ansiklopedisi*, cilt: 2, s. 583
72. Romanları 1950'de yayımlandıktan sonra Makal, komünistlik suçlamasıyla hapse atıldı. Bu dönemde basının gündeminde oldukça yer aldı ve entelektüel çevrelerde yürütülen başarılı bir kampanya sonucu salıverildi. Ardından da köyüne, öğretmenliğe döndü. Bu popülerliği ona yeni seçilmiş Demokrat Parti başbakanı ve yeni cumhurbaşkanıyla halka açık bir görüşme yapma şansı kazandırdı.
73. Zürcher: *Turkey*, s. 206
74. *Güzelleşen İstanbul* (İstanbul, 1943), sayfa numarası yok.
75. Zürcher: *Turkey*, s. 207
76. Hershlag: *Turkey the Challenge of Growth*, s. 132-3; Kemal Karpat, *Turkey's Politics; The Transition to a Multi-party System*, (Princeton, 1959), s. 91, 103
77. Varlık Vergisi hakkında detaylı bilgi için: *Varlık Vergisi Kanunu ve Bu Kanun Hükümlerinin Şerhi*, (İstanbul, 1942). Uygulanışı ve toplumdaki etkisi için: Bernard Lewis, *The Emergence of Modern Turkey*, s. 297-302; Karpat: *Turkey's Politics: The Transition to a Multi-party system*, s. 114-17; Faik Ökte, *The Tragedy of the Turkish Capital Tax*, (Londra, 1987); *Varlık Vergisi Faciası* (Nebioğlu Yayınevi)
78. Çağlar Keyder, *State and Class in Turkey: A Study in Capitalist Development*, (Londra, 1987), s. 113; *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*, (İletişim Yayınları); Stanford J. Shaw ve Ezel Kural Shaw, *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey*, cilt: 2; *Osmanlı İmparatorluğunun Tarihi ve Modern Türkiye*, (Çev. Mehmet Harmancı, E Yayınları); *The Rise of Modern Turkey, 1808-1975*, (Cambridge, 1977), s. 398-9

79. Karpat: *Turkey's Politics: The Transition to Multi-party system*, s. 139-41. İkinci Dünya Savaşı esnasında Türkiye'nin dış politikası üzerine detaylı okuma için: Selim Deringil, *Turkish Foreign Policy During the Second World War: An 'Active' Neutrality*, (Cambridge, 2004), s. 178-9; *Denge Oyunu: İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye'nin Dış Politikası* (Tarih Vakfı Yurt Yayınları)
80. Ahmad: *The Turkish*, s. 9-10; Zürhcer: *Turkey* s. 208-9. Daha detaylı bilgi için: Deringil: *Turkish Foreign Policy*, s. 178-83
81. İnönü'nün konuşmasının asıl metni için: Kazım Öztürk, *Cumhurbaşkanlarının Türkiye Büyük Millet Meclisini Açış Nutukları*, (İstanbul, 1969), s. 379
82. Adnan Menderes, 1899'da Aydın'da arazi sahibi, varlıklı bir ailenin çocuğu olarak doğdu. İzmir'deki Amerikan Koleji'ne yazıldı, öğrenimine 1931'de Aydın'dan milletvekili seçildikten sonra gittiği Ankara'da Hukuk Fakültesi'nde devam etti. 1950 seçimlerinin ardından başbakan olana kadar kendi bölgesinde CHP İl Başkanlığı dışında önemli bir siyasi bir görev üstlenmedi.
83. İstiklâl Mahkemeleri milli mücadele sırasında isyancıları yargulamak amacıyla kurulan 1920'de kurulan özel mahkemelerdi. Bu özel mahkemeler rejim düşmanlarını katı bir şekilde cezalandırmak amacıyla 1923 ile 1925 arasında yeniden açıldı ve 1949'a kadar Türk yargı sistemindeki varlığını sürdürdü.
84. Demokrat Parti'nin ortaya çıkışı üzerine detaylı okuma için: Karpat: *Turkey's Politics: The Transition to Multi-party system*, s. 408-31; Ahmad: *The Turkish*, s. 35-76; Zürhcer: *Turkey*, s. 206-18
85. DP'yi ülkedeki teşkilatlanmasını tam olarak pekiştirmeden seçime girmeye zorlamak amacıyla, hükümet seçimleri öne aldı. Daha da önemlisi; Cumhurbaşkanı İnönü'nün kefilliğine rağmen CHP'nin manipülasyonu ile seçimler adil olmaktan çok uzaktı. Köylerin ve kasabaların pek çoğundaki seçmenin önemli bir kısmı okuma yazma bilmiyordu, bu da oy pusulalarının devlet görevlileri ve CHP üyeleri tarafından işaretlenmesi anlamına geliyordu. Ayrıca zaten oylama sistemi iktidardaki CHP'nin isteklerini yerine getirmek üzere düzenlenmişti; oy pusulası gizli tutulmuyordu. Seçimler, tarafsız yetkililer tarafından değil tamamen hükümet yetkilileri tarafından kontrol ediliyordu ve oylar hiçbir muhalefet partisinin gözetimi olmadan polis, jandarma ve CHP yetkilileri tarafından sayılıyordu. Daha da önemlisi pusulalar, denetleme şansı bırakmayacak şekilde sonuçlar açıklanır açıklanmaz imha ediliyordu : Zürcher, *Turkey*, s. 212; Karpat: *Turkey's Politics*, s. 163-4
86. A.g.e, s. 163-4
87. Hershlag: *Turkey the Challenge of Growth*, s. 144; Karpat: *Turkey's Politics: The Transition to Multi-party System*, s. 172-3

88. Türkiye, Birleşik Devletler'le yalnızca ekonomik ve askeri alanlarda özel sözleşmeler yapmamıştı, Türk hükümeti Amerika Devleti'yle olan ilişkilerini bütün alanlarda güçlendirmişti. Örneğin, 27 Aralık 1949'da öğrencilerin ve öğretim üyelerinin değişimi için Fulbright anlaşması imzalandı: *The Middle East Journal*, 4 (1950), s. 218
89. CHP'nin başbakan yardımcısı Nihat Erim'in beyanı: "Dışarıdan bir felaket gelmediği sürece, ülkenin geleceği için oldukça ümitliyim. Yakın gelecekte Türkiye küçük bir Amerika olacaktır." *Cumhuriyet*, 20 Eylül 1949.
90. 5 Haziran 1947'de, Birleşik Devletler Dışişleri Bakanı George C. Marshall, Harvard Üniversitesi'nde bir konuşma yaptı ve daha sonradan Marshall Planı olarak ünlenecek planın anahatlarını açıkladı. Bu konuşma Ekonomik İyileşme Programı'nın resmi başlangıcıydı. Bu planla, Birleşik Devletler Avrupa'ya büyük savaş bölgelerindeki açlığı engellemesi, en kısa zamanda bu bölgelerin geçirdiği yıkımı onarması ve ekonomik açıdan yeniden yapılanmaya gitmesi amacıyla yardım sağladı. Planın iki temel amacı vardı: Birincisi Batı Avrupa'da komünizmin yayılmasını engellemek, ikincisi siyasi demokrasi ve serbest piyasa şartlarının lehine uluslararası düzene istikrar kazandırmak. Ekonomik İyileşme Programı hakkında detaylı okuma ve kaynakça için: *The European Reconstruction 1948-1961: Bibliography on Marshall Plan and the Organisation for European Economic Co-operation (OEEC)*, Paris, 1960.
91. 1946 ve 1950 yılları arasında Türkiye'ye yönlendirilen ABD fonları gayrisafi milli hasılanın yüzde 3'üne ulaşmıştı, bu da savaş zamanı ortalamasına göre ithalatın yüzde 270 oranında artmasını sağlamıştı: Keyder: *State and Class*, s. 199; "Economic development and crisis: 1950-1980", Irvin C. Schick ve Ertuğrul A. Tonak (ed.), *Turkey in Transition: New Perspectives*, (New York, 1987), s. 294; Hershlag: *Turkey the Challenge of Growth*, s. 150-1
92. Yardımcı komisyoner H.E. Hilts tarafından tasarlanan raporda ulusal yolların 5.000 kilometreye, bölgesel yolların da 30.000 kilometreye çıkacağı bildiriliyordu. Ayrıca, bu programı yürütmek için yarı özerk bir Türk karayolu birimi kurulması öneriliyordu. Rapor hem ABD hem Türk hükümetleri tarafından epey takdir gördü ve Türkiye Bayındırlık Bakanlığı tarafından 1948'de ilk çalışmalar başlatıldı: H.E Hilts, "The highway situation in Turkey: A report of the United States Public Road Mission to Turkey to the Minister of Public Works of Turkey", Ankara, Şubat 1948. Türk yol programı için: Robert W. Kerwin, "The Turkish roads program", *The Middle East Journal* 4 (1950), s. 196-208
93. Türk-Amerikan Yollar Sözleşmesi'nin tam metni *Fourth Report to Congress on Assistance to Greece and Turkey* adlı raporun D Eki'nde bulunmaktadır, Dışişleri Bakanlığı (Washington, 1948)

94. Cumhuriyet yönetiminin ulaşım politikası demiryollarına yöneliktir. 1923'teki toplam demiryolu ağı 4.086 kilometreydi; bu ağ 1938'de 6.808, 1946'da 7.295 kilometreye ulaştı: Hershlag: *Turkey the Challenge of Growth*, s. 233-4. 1923 ve 1939 yılları arasında karayollarına yapılan yatırım, demiryollarının yapımına yatırılan toplam meblağın üçte birinden daha azdı: Malcolm D. Rivkin, *Area Development for National Growth: Turkish Precedent* (New York, 1965), s. 63-4
95. "Turkey to ratify highway pact; U.S experts to help in program", *The New York Times*, 17 Ocak 1948. Bayındırlık Bakanlığı ve Amerikan Yardım Misyonu Umumi Yollar Grubu arasında imzalanan sözleşmeye göre, Türkiye'de her türlü hava koşullarında kullanılabilecek yolların uzunluğu 20.000 kilometreye ulaşacak, bölgesel yollar 25.000 kilometre olacak ve toplam 100.000-150.000 kilometrelik bir kırsal yol uzunluğuna ulaşılabilecekti. 1947'de hibe edilen 100 milyon dolarlık askeri yardımın beş milyon doları, modern yol yapımını sağlayacak donanımın satın alınabilmesi için yol programına tahsis edildi. Ardından, Amerika Birleşik Devletleri Ekonomik İşbirliği İdaresi 1949-50 mali yılı için, yine yol programında kullanılmak üzere ek olarak 5 milyon dolar daha hibe etti.
96. Amerikan askeriyesi Türkiye'nin tek hatlı demiryolu sistemini olası bir Sovyet saldırısına karşı gerekli askeri manevra kabiliyetini sağlayamayacağı sebebiyle yetersiz buldu. Dahası, bu sistem İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Türkiye'nin Batı Avrupa için hayati önemdeki tarım potansiyeli için gereken etkili bir çiftlikten-pazara ulaşım ağı tesis edebilmek açısından da oldukça zayıf görülmüştü: Rivkin: *Area Development for National Growth: Turkish Precedent*, s. 105
97. Doğan Kuban, *Kent ve Mimarlık Üzerine İstanbul Yazıları* (İstanbul, 1998), s. 232. Aydın Boysan, "Adnan Menderes belediyciliği imar hareketi uygulama ve sonuçları", *Mimarist* 3 (2004), s. 28; Burak Boysan, "Politik hummanın silinmeyen izleri: Halkla ilişkiler stratejisi olarak İstanbul'un imarı", *İstanbul* 4 (1993), s. 85
98. Hershlag: *Turkey the Challenge of Growth*, s. 256. Makineleşmedeki artışa paralel olarak, traktörler tarafından ekilen arazi oranı da hızlı bir artış gösterdi. 1948'de traktörler tarafından sürülen toplam alan yalnızca 132.000 hektardı. Bu rakam 1950'de 1.244.000'e ulaştı: Ruşen Keleş, *Türkiye'de Şehirleşme Hareketleri 1927-1960* (Ankara, 1961), s. 35
99. Şehir nüfusu, 1945'te belediye sınırları içinde 860.558'di. Bu rakam 1950'de 983.041'e, 1955'te de 1.268.771'e ulaştı. Önceki on yılda İstanbul'un nüfusunun yalnızca yüzde 20 oranında arttığı da unutulmamalıdır, 1935'teki 741.148'lik nüfus 1945'te 860.558'e ulaşmıştır: *İstanbul Şehri İstatistik Yıllığı, cilt: 12, 1953-57*, (İstanbul, 1958)
100. Rivkin: *Area Development for National Growth: Turkish Precedent*, s. 55

101. Zürcher: *Turkey*, s. 214; Andrew Mango, *Atatürk* (Londra, 2001), s. 530; Asım Karaömerlioğlu, "Köy Enstitüleri": *Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce 2:Kemalizm*, Ahmet İnsel (ed.), (İstanbul, 2002), s. 292-3; "The Village Institutes experience in Turkey", *British Journal of Middle Eastern Studies* 25/1 (1998), s. 65-9
102. Cemil Topuzlu 1948'de Belediye Meclisi üyesiydi: İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Kararı, 4 Haziran 1948.
103. Karpaz: *Turkey's Politics: The Transition to Multi-party System*, s. 279-81; Binnaz Toprak, *Islam and Political Development in Turkey* (Leiden,1981), s. 76-8
104. Karpaz: *Turkey's Politics: The Transition to Multi-party System*, s. 158-9
105. A.g.e, s. 241

Beşinci Bölüm

1. Arnold Leder, "Party competition in rural Turkey: Agent of change or defender of traditional rule", *Middle Eastern Studies* 15/1 (Ocak, 1979), s. 84-6. Ayrıca DP, modern Türkiye'de liderleri asker kökenli olmayan ilk büyük partiydi. DP'nin ilgi çekici özelliklerinden biri de askeri bir geçmişe sahip olan vekil sayısının epey az olmasıydı. 1950 seçimlerinden sonra, Millet Meclisi'ndeki asker kökenli vekil sayısı yüzde üçten azdı. 1950'lerde yönetimde olan Demokrat Parti hükümetinin altı savunma bakanından beşi de sivil politikacıları. 27 yıllık CHP döneminde ise 11 savunma bakanı da eski subaydı: Nurşen Mazıcı, "27 Mayıs, Kemalizmin restorasyonu mu?", *Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce 2:Kemalizm*, Ahmet İnsel (ed.), s. 556 (İstanbul, 2002)
2. Kemal H.Karpaz, *Turkey's Politics; The Transition to a Multi Party System* (New Jersey 1959), s.166. Demokrat Parti, 1950 seçimlerinde illegal konumdaki Komünist Parti'den bile destek aldı: Çağlar Keyder, *State and Class in Turkey: A Study in Capitalist Development*, (Londra, 1987), s. 122
3. Feroz Ahmad, *The Turkish Experiment in Democracy 1950-1975*, (Londra, 1977), s. 45
4. Haluk Kılçık, *Adnan Menderes'in Konuşmaları-Demeçleri-Makaleleri*: 9 (Ankara, 1992), s. 11-17. Tanıl Bora, "Adnan Menderes", Murat Yılmaz (ed.), *Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce 7: Liberalizm*, (İstanbul, 2005), s. 486
5. DP'nin 1946 seçimleri için gösterdiği adayların 52'si avukat, 41'i arazi sahibi, 40'ı tıp doktoru, 39'u iş adamı, 15'i emekli general, 14'ü mühendis, 13'ü de öğretmen ve diğer mesleklere mensup şahıslardı. Demokrat Parti'nin adaylarının çoğulcu dağılımına karşın, CHP'nin adayları ço-

ğunlukla emekli askerler, ünlü siyasi figürler ve eski valiler gibi yüksek hükümet yetkilileri idi: Karpat: *Turkey's Politics: The Transtition to a Multi Party System*, s. 163; Erik J. Zürcher, *Turkey: A Modern History*, s. 221

6. Metin Toker, *Demokrasimizin İsmet Paşalı Yılları 1944-1973: DP'nin Altın Yılları 1950-1954* (Ankara,1990), s. 26-7, 40-1
7. Elit kesim Menderes'i, İstanbul'u anlamaktan ve yönetmekten uzak, sınırlı yetenekleri olan taşralı bir figür olarak görüyordu. Örneğin, Doğan Kuban'ın sözleri bu görüşü net bir şekilde yansıtır, Kuban bu dönemdeki imar projelerini Menderes'in taşralılığıyla ilişkilendirir ve onu eleştirir: "Anadolu taşralısının kent vizyonunda tarih, sadece bir figüran olarak anlam taşır. İdeolojik amaçlarla kullanılabilir, fakat kültürel içeriği sınırlıdır.": Doğan Kuban, *Kent ve Mimarlık Üzerine İstanbul Yazıları* (İstanbul, 1988), s. 230
8. Zürcher: *Turkey*, s. 234
9. 1948 ve 1959 yılları arasında Türkiye'ye hibe ya da uzun vadeli kredi niteliğinde toplamda 1,210 milyon Amerikan Doları mali destek verildi. Yardım miktarları 1950'nin başlarından itibaren yavaş yavaş azaldı fakat 1956'dan sonra tekrar arttı, 1958'de 359 milyon Amerikan doları gibi önemli bir meblağa ulaştı. Bununla birlikte, Türkiye'ye 1956 ile 1960 yılları arasında Uluslararası Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası tarafından 60.2 milyon Amerikan doları verildi. Z. Y. Hershlag, *Turkey the Challenge of Growth* (Leiden,1968), s. 150
10. Bu entegrasyonun en önemli göstergelerinden biri de Türkiye'nin NATO'ya girme isteğiydi. Tam üyeliği gerçekleştirmek için, Türkiye 1950'de Kore'ye birliklerini gönderdi ve 1952'de NATO üyesi oldu. Türkiye'nin NATO üyeliği hakkında detaylı okuma için: Behçet K. Yeşilbursa, "Turkey's participation in the Middle East Command and its admission to NATO, 1950-52", *Middle Eastern Studies*, 35/4 (Ekim, 1999), s. 70-102
11. Bayar bu cümleyi 1957'deki seçim kampanyasında kullandı: "Şu anda ülkemizde Amerikan ilerlemesinin aşamalarını takip etmeye çalışıyoruz. Umuyoruz ki 30 yıl sonra bu kutlu ülke 50 milyon nüfusuyla küçük bir Amerika olacaktır." Zafer, Ekim 1957, Ahmad, *The Turkish Experiment*, not. 60, s. 71
12. Sabri Sayarı, "Adnan Menderes; between democratic and authoritarian populism", Metin Heper ve Sabri Sayarı (ed.), *Political Leaders and Democracy in Turkey*, (2002), s. 70; *Türkiye'de Liderler ve Demokrasi* (Kitap Yayınevi), Zürcher: *Turkey*, s. 224
13. Zürcher: *Turkey*, s. 224
14. Toplam ekilmiş alanlar içerisinde traktörle ekilmiş alan oranı Demokrat Parti döneminde çarpıcı bir biçimde arttı. Örneğin, 1950'de yalnızca

- 1.244.000 hektarlık alan makineler tarafından sürülmüşken bu rakam 1957'de 3.310.000'e çıktı: Ruşen Keleş, *Türkiye'de Şehirleşme Hareketleri 1927-1960* (Ankara,1961) s. 35
15. Hershlag: *Turkey the Challenge of Growth*, s. 356
16. Malcolm D. Rivkin, *Area Development for National Growth; The Turkish Precedent* (New York, 1965), s. 97; Feroz Ahmad, *The Making of Modern Turkey*, s. 116; 1949'da Türkiye 120.000 ton tahıl ithal etti. 1953'de 2.000.000 ton tahıl ihraç edebilecek kapasiteye ulaşmıştı: "US economic aid helps Turks arm" *The New York Times*, 5 Ocak 1953.
17. Hershlag: *Turkey the Challenge of Growth*, s. 366
18. Rivkin: *Area Development for National Growth; The Turkish Precedent*, s. 110, 113
19. Kemal H. Karpat, "Political developments in Turkey, 1950-70", *Middle Eastern Studies* 8/3 (Ekim, 1972), s. 354
20. Edwin J. Cohn, *Turkish Economic Social and Political Change; the Development of a Man Prosperous and Open Society* (New York, 1970), s. 173; Hershlag: *Turkey the Challenge of Growth*, s. 363
21. Hershlag: *Turkey the Challenge of Growth*, s.173
22. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Nüfus Sayımı, 20 Ekim 1985, s. XXII
23. Hershlag: *Turkey the Challenge of Growth*, s. 375. Karpat 1950'de toplam gazete sayısını 131, 1960'dakini de toplam 560 olarak veriyor: Karpat: "Political developments in Turkey 1950-70", s. 355
24. Karpat: "Political developments in Turkey 1950-70", s. 355
25. 1930'ların ve 1940'ların katı laik politikaları daha çok aydın çevrelerde kabul görmüştü. Fakat bu politikalar küçük köy ve kasabalara neredeyse hiç etki etmemişti, nüfusun büyük çoğunluğu hükümetin artarak devam eden İslami gelenek karşıtlığına rağmen İslami kimliklerini muhafaza ediyordu: Karpat: *Turkey's Politics: The Transition to a Multi Party System*, s. 271
26. Karpat: "Political developments in Turkey, 1950-70", s. 353
27. TBMM'de DP üyeleri tarafından Arapça ezan yasağının kaldırılmasına yönelik verilen önergeye, CHP'nin itiraz etmediği ve hatta Ezan Kanunu'nun değişmesi yönünde oy kullandığı unutulmamalıdır. DP ve laiklik konusu hakkında daha ayrıntılı okuma için: Binnaz Toprak, *Islam and Political Development in Turkey* (Leiden,1981), s. 79-90; Ahmad: *The Turkish Experiment*, s. 365-373
28. Karpat: *Turkey's Politics: The Transition to a Multi Party System*, s. 419
29. DP oyların yüzde 58'ini aldı, bu Türk siyasi tarihinde şu ana kadar hiçbir partinin yakalayamadığı bir başarıydı.
30. *Havadis*, 27 Şubat 1957.

31. Tekeli, başkentlik İstanbul'dan Ankara'ya geçerken seçkinler ve bürokratlar arasındaki genel hissiyatı anlatıyor: İlhan Tekeli, *Türkiye'de Kentleşme Yazıları* (Ankara, 1982), s. 54
32. Yahya Kemal Ankara'ya ilgili yaygın görüşü kendisine "Ankara'nın en çok nesini seviyorsunuz," diye sorulduğunda, şu veciz cevabıyla çok güzel ifade etmiştir: "İstanbul'a dönüşünü."
33. Menderes'in siyasete ilk atıldığı günlerden beri yakın arkadaşı ve aynı zamanda bir tıp doktoru olan Mükerrerem Sarol anılarında, Menderes'in bütün arkadaşlarının kendisini seçimlere İstanbul'dan katılması için tavsiyede bulunduğunu yazar, çünkü İstanbul Türkiye'nin en önemli şehridir. Sarol Menderes'e "Ağam İstanbul'u 67 ilimize benzetemeyiz. Tabii güzellikleri bir yana Türkiye'nin batıya açılmış en önemli kapısıdır, basın, üniversite, geniş işçi kütlesi, sanayi, kültür, tarih velhasıl akla ne gelirse bütün müesseseler hep burada toplanmıştır. Ağırlığı olan bir şehirdir bana göre senin Büyük Millet Meclisine İstanbul'da mebus seçilerek ve büyük bir cümle kapısından çıkarak katılman gerekir," demiştir. Mükerrerem Sarol, *Bilinmeyen Menderes 1* (İstanbul, 1983), s. 109
34. Adnan Menderes'in küçük oğlu Aydın Menderes'in hatıraları: Mehmet Ali Birand, Can Dündar ve Bülent Çaplı, *Demirkırat: Bir Demokrasinin Doğuşu*, (İstanbul, 2007), s. 46
35. Burak Boysan "Politik hummanın silinmeyen izleri: Halkla ilişkiler stratejisi olarak İstanbul'un imarı", *İstanbul* 4 (1993), s. 84
36. *Cumhuriyet*, 28 Ağustos 1950.
37. Ağaoğlu'nun vaadine rağmen, 1957 Mart'ında valilik ve belediye başkanlığı ayrılana ve başkanlar şehir sakinleri tarafından seçilmeye başlanana dek İstanbul, atanmış bir vali ve belediye başkanına sahip bir şehir olarak kaldı.
38. DP'nin İstanbul için hazırladığı belediye programına ilişkin detaylı bilgi için bakınız: "Seçimler ve İstanbulun vaziyeti", *Cumhuriyet*, 27 Aralık 1950.
39. Prost'un geleceği Belediye Meclisi'nde tartışılmadan önce bu konuda günlük gazetelerde pek çok makale yayımlandı. İstanbul'un önceki belediye başkanları Cemil Topuzlu, Muhiddin Üstündağ ve Lütfi Kırdar, imarla ilgili yasal bir çerçeve oluşturmadığı ve imar için mali destek vermediği için önceki hükümetleri suçladılar. Fakat Prost'un görevden alınmasını desteklemediler: *Cumhuriyet*, 5 ve 27 Aralık 1950.
40. İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Tutanakları, 5 Aralık 1950, s. 4-5
41. İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Tutanakları, 26 Aralık 1950, s. 7, 12-3
42. A.g.e, s.16
43. A.g.e, s.7. Taşlık'taki araziyle ilgili tartışmalar Türk basınında oldukça yer aldı: *Cumhuriyet* 21, 22 & 24, Kasım 1950 ve 27 Aralık 1950.

44. İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Tutanakları, 26 Aralık 1950, s. 7, 12-13, 15
45. İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Tutanakları, s.12
46. Meclis üyeleri bu soruların Prost'tan çok devlet yetkililerine ve siyasetçilere sorulması gerektiğini düşünüyordu. İstanbul Belediyesi meclis üyelerinden Saim Nuri Uyar toplantıda tek parti zihniyetiyle başka bir şey yapmanın mümkün olmadığını iddia ediyor, Prost'un, sözleşmesine uygun bir şekilde görevlerini yerine getirdiğini ifade edip, meclisten Prost'un sözleşmesini bir yıl daha uzatmasını talep ediyordu. Bir başka üye Recep Bilginer de benzer şekilde uygulama planlarının yüzde 60'ının başka insanlar tarafından (Prost dışında) yapıldığı için, meclisin Prost'un raporlarını ve önerilerini dikkate almayan kişileri sorgulaması gerektiğini öne sürüyordu: İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Tutanakları, 26 Aralık 1950, s. 11-12
47. İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Tutanakları, 26 Aralık 1950, s. 8-9
48. *İl ve Şehirde Geçen Yılda Neler Yapıldı ve Bu Yıl Neler Yapılıyor 1950-1951* (İstanbul, 1951), s. 45-7
49. *Cumhuriyet*, 19 Aralık 1950.
50. İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Tutanakları, 26 Aralık 1950, s. 9-10
Ayrıca bakınız: "Prost'un mukavelesinin uzatılmaması kararlaştı", *Cumhuriyet*, 27 Aralık 1950.
51. İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Tutanakları, 26 Aralık 1950, s. 16
52. Kongreyle ilgili, düzenleme komitesi, stratejisi ve çalışma programı da dâhil olmak üzere kimi bilgilere ulaşmak mümkün olsa da, kongrenin 1952'de programlandığı şekilde düzenlenip düzenlenmediğini teyit eden herhangi bir belge bulunamamıştır. Kongre hazırlığına dair detaylı bilgi için bakınız: *1952 İstanbul Bölge Kalkınma Kongresi* (İstanbul, 1951)
53. Revizyon Komisyonu'nun kuruluşu 27 Şubat ve 15 Mart tarihlerindeki Belediye Meclisi toplantılarında tartışıldı: İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Tutanakları, 27 Şubat ve İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Kararı, 15 Mart 1951.
54. "Revizyon Komisyonu Raporu- H.Prost'un İstanbul şehri için tanzim ettiği imar planlarını tetkik etmek üzere kurulmuş bulunan heyet tarafından hazırlanmıştır", İstanbul, 1954, s. 3
55. A.g.e, s. 4-22
56. A.g.e, s. 22-24
57. İstanbul valisi ve belediye başkanına yazılan yayımlanmamış daktilo raporları: "Altı Aylık İmar Planı Çalışmaları Hakkında Rapor", 28 Şubat 1953 ve "İmar Planı Çalışmaları Hakkında", Haziran 1953. Bu raporlar Kemal Ahmet Aru'nun kişisel arşivinden alınmıştır.
58. Patrick Abercrombie, "İstanbul: Halen hazırlanmakta olan nazım planlarıdaki teklifler ve metodlar hakkında mukavvat rapor", 26 Nisan 1954, Kemal Ahmet Aru'nun kişisel arşivinden yayımlanmamış daktilo nüshası.

59. Beyoğlu Bölgesi için hazırlanan plan 1:5.000 ölçekliydi ve 3.400 hektarlık bir alanı kapsıyordu. Plan, kentin Haliç'in kuzeyine kadarki Avrupa yakasının tamamını içine alıyordu. Bu bölgenin sınırları içerisindeki toplam nüfus 1952'de 347.488 idi. Bu genel plana ek olarak, bir de detaylı uygulama planları vardı. Bunlar da 1:5.000 ölçeğinde hazırlanmıştı. Plan önce Belediye Meclisi tarafından tasdik edildi, 17 Şubat 1954'te de Bayındırlık İşleri Departmanı'nın onayından geçti: *İstanbul İmar Planı İzah Raporları: 1. Beyoğlu Ciheti* (İstanbul, 1954)
60. Plan, 6.625 hektarlık Tarihi Yarımada, Bakırköy ve Eyüp bölgelerinin tamamını kapsıyordu. 1955'te toplam nüfus 582.276 idi. Bu planda, İstanbul'un gelecekteki toplam nüfusu 1.081.080 olarak tahmin edilmişti. Ayrıca Haliç ve Yedikule ile Bakırköy arasındaki sahil şeridi için detaylı bir sanayi planı da yapılmıştı: *İstanbul İmar Planı İzah Raporları: 2. İstanbul Ciheti* (İstanbul, 1956)
61. İmar planı raporunun ekleri, İstanbul Belediyesi'nin taslak halindeki imar planını yorumlarını almak için çeşitli kamu kurumlarına ve özel kuruluşlara ilettiğini gösteriyor. Bu kuruluşlar arasında Devlet Denizcilik İşletmeleri, Devlet Demiryolları ve Deniz Bankası, İETT (İstanbul Elektrik, Tramvay, Tünel İşletmesi), Ticaret Odası ve Sanayi Odası bulunmaktadır: *İstanbul İmar Planı İzah Raporları: 2. İstanbul Ciheti*, s. 19-38
62. Haliç bölgesindeki sanayi siteleri imar planının hazırlanma aşamasında tartışmalı bir konuydu. Belediyenin Haliç'i sanayi faaliyetlerinden uzak tutma isteğine rağmen, bu fikir Bayındırlık Bakanlığı, Ticaret Odası ve Sanayi Odası tarafından desteklenmedi. Bu yüzden de plan Haliç kıyısındaki sanayi sitelerini muhafaza edecek şekilde değiştirildi: İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Tutanakları, 31 Mart ve 13 Temmuz 1955; Bayındırlık Bakanlığının cevapları için: Bayındırlık Vekâleti, Yapı ve İmar İşleri Reisliği Yazıları, 28 Mayıs ve 12 Kasım 1955, *İstanbul İmar Planı İzah Raporları: 2. İstanbul Ciheti*, s. 19-38
63. İstanbul için detaylı bir ulaşım planı 1952 yılında Fransızların danışmanlığında hazırlandı. Bu proje; Paris Demiryolları Şirketi direktörü Marc Langevin ve Paris Özerk Taşımacılık'ın başmühendisi Louis Meizonnet'in imzasını taşıyordu. Planları, otobüsler, tramvaylar ve yeraltı ulaşımını içeriyordu: M. Langevin ve L.Meizonnet, "Etude des transports d'Istanbul", yayımlanmamış daktilo belgesi, Eylül 1952.
64. 1950 ve 53 yılları arasında yürütülen kentsel çalışmalara ilişkin detaylı bir inceleme için: *1950-1953 İl ve Şehir Hizmetlerinden: İstanbulun İmarı*, (İstanbul, 1953 dolayları)

Altıncı Bölüm

1. *Havadis*, 27 Şubat 1957.
2. Samet Ağaoğlu, *Arkadaşım Menderes* (İstanbul, 1967), s. 42
3. 1958 Ağustosunda hükümet büyük bir devalüasyona yol açtı ve bunun sonucunda Amerikan dolarına karşı Türk lirasının alım gücü 2.80'den 9.025'e geriledi. O dönemki ekonomik sorunlara dair detaylı okuma için: Z. Y. Hershlag, *Turkey The Challenge of Growth* (Leiden, 1968), s. 144-9 ve s. 178-84. Yine o dönemdeki genel ekonomik durumun bir özeti için: Feroz Ahmad, *The Turkish Experiment in Democracy 1950-1975*, (Londra, 1977), s. 138-9
4. Kemal H. Karpat, "Political developments in Turkey, 1950-70", *Middle Eastern Studies* 8/3 (Ekim, 1972), s. 356
5. A.g.e, s. 354-5
6. Şerif Mardin (a), "Religion and secularism in Turkey" Albert Haurani, Philip Khoury ve Mary C.Wilson (ed.), *The Modern Middle East* (Londra, 2004), s.372; Erik J. Zürcher, *Turkey: A Modern History*, (Londra, 2004), s. 232-4
7. Demokrat Parti hükümetine açılan davalar sırasıyla: Köpek Davası, 6-7 Eylül Olayları Davası, Bebek Davası, Vinileks Şirketi Davası, Dolandırıcılık Davası, Boş Arsalar Davası, Ali İpar Davası, Değirmen Davası, Barbara Davası, Örtülü Ödenek Davası, Radyo Davası, Topkapı Olayları Davası, Çanakkale Olayı Davası, Kayseri Olayı Davası, Demokrat İzmir Davası, Üniversite Olayları Davası, İstimlâk Davası, Vatan Cephesi Davası ve Anayasa'yı İhlal Davası'dır.
8. 1980 askeri darbesinden sonra, Menderes, Zorlu ve Polatkan "demokrasi şehidi" ilan edildi. Naaşları mezarlarından çıkarıldı ve 1990'daki resmi bir devlet töreniyle İstanbul'daki yeni mozolelerine nakledildi. O zamandan beri, Vatan Caddesi de dâhil olmak üzere pek çok caddeye, parka, kamu alanına Menderes'in ismi veriliyor. İzmir'deki uluslararası havaalanının ve memleketi olan Aydın'daki üniversitenin ismi de Menderes'in ismini taşıyor.
9. Görevini kötüye kullanmakla suçlanan valiler ve belediye başkanları: Kemal Hadımlı (12 Temmuz-5 Ekim 1957), Mümtaz Tarhan (25 Kasım 1957-17 Mayıs 1958), Ethem Yetkiner (17 Mayıs-11 Temmuz 1958) ve Kemal Aygün (11 Haziran 1958-27 Mayıs 1960) idi. Diğer davalılar Dilâver Aygün, Emin Kalafat, Medeni Berk, Hayrettin Erkmen ve Haluk Şaman'dı: İstimlâk Yolsuzluğu Davasından Çıkan Kararlar, Bölüm No:17, Dava No 961/8, s. 11
10. İstimlâk Yolsuzluğu Davasından Çıkan Kararlar, s. 1, 45-6

11. İstimlâk Yolsuzluğu Davasının Kayıtları, s. 362; İstimlak Yolsuzluğu Davası Karar Gerekçesi, s.31
12. Başsavcı bu davayı Türk Ceza Kanunu'nun 1. Bölümünün 146. Madde-sine dayanarak açtı, bu madde Anayasa'yı zorla değiştirmek ya da Büyük Millet Meclisi'ni zor kullanarak susturmaya teşebbüs suçunu ihtiva ediyordu. Menderes ve diğer iki davalı suçlu bulunsa da, mahkeme özel bir cezai yaptırıma gitmedi. Bu davanın sonuçları, başbakanın ve diğer davalıların benzer suçlarla hüküm giydiği diğer davaların sonuçlarıyla birleşti: İstimlak Yolsuzlukları Davası Karar Gerekçesi, s. 43-5
13. Yazarın, Menderes'in Yassıada duruşmalarındaki yasal avukatları Burhan Apaydın ve Talat Asal ile yaptığı mülakatlar.
14. İstimlâk Yolsuzluğu Davasının Tutanakları, 5 Mayıs 1961, sabah saat 9:10, s. 349-62
15. Duruşmalar olağanüstü koşullarda gerçekleşti. Pek çok davada, zanlıların yasal temsilcileriyle görüşmesine ya da duruşma öncesi dosyaları gözden geçirmesine izin verilmedi. Basın, Demokrat Parti yönetimine karşı olumsuz bir hava yaratmak için kullanıldı. Darbenin hemen ardından, gazeteler sansasyonel ve uydurulmuş başlıklarla çıkmaya başladı: "Demokrat Parti yönetiminde üniversite öğrencileri öldürüldü ve bedenleri Devlet Et ve Balık Kurumu depolarında kıyma haline getirildi" ya da "(Demokrat Parti) Kars ve Ardahan'ı Rusya'ya satacaktı" gibi. Duruşmaların adaletsizliğine dair en net göstergelerden birisi mahkeme başkanı Salim Başol'un Menderes'in duruşma esnasında kendisine yöneltilen suçlamalardan birine itiraz etmesi üzerine verdiği cevapta gizlidir: "Bana tevdi edilen güç böyle olmasını istiyor.": yazarın Apaydın ve Asal'la yaptığı mülakatlar, İstanbul, Ekim 2003.
16. *İstanbul Şehri İstatistik Yıllığı*, cilt: 12, 1953-57, (İstanbul, 1958), s. 10
17. 1952'de İstanbul'da 3.703 özel motorlu taşıt, 322 otobüs, 3.213 kamyon ve kamyonet, 724 motosiklet ve 4.251 adet taksi vardı: M. Langevin ve L. Meizonnet, "Etude des Transports d'Istanbul", yayımlanmamış daktilo belgesi, Eylül 1952, s. 8. Askeri araçlar dışında kalan toplam motorlu taşıt sayısı 1955'te 20.868'e ulaşmıştı: *İstanbul Vali ve Belediye Reisi Ord. Prof. Dr. F.K.Gökay'ın 1956-1957 Konuşmaları* (İstanbul, 1958), s. 17. Ayrıca Çağlar Keyder İstanbul'daki motorlu taşıtların toplam sayısını 1955'de 17.000, 1960'da 35.000 olarak tahmin etmektedir: "A tale of two neighbourhoods", *Istanbul Between the Global and the Local* (Lanham, 1999), s. 175
18. Ertuğrul Menteşe, "İstanbul'un seyrüseferi ve metronun faydaları", *Ar-kitekt* 23/3-6 (1954), s. 94
19. İlhan Tekeli, "Dolmuş", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, cilt: 3, s. 97-8

20. *Akşam*, 24 Eylül 1956; *Hürriyet ve Cumhuriyet*, 24 Eylül 1956; ve *İstanbul Ekspres*, 23 Eylül 1956.
21. Savaş sonrası dönemin ilk yıllarında motorlu taşıtlar seri şekilde üretiliyordu. Dünyanın birçok kentinde, bu ulaşım şekline uygun yollar planlamak ve yapmak için çeşitli çalışmalar yürütüldü. Bunlardan birisi de W.Smith ve ortaklarının hazırladığı "London Transportation Study: Phase 3", (cilt: 4, Londra, 1968) adlı çalışmadır.
22. *Akşam*, 24 Eylül 1956; *Hürriyet ve Cumhuriyet*, 24 Eylül 1956; ve *İstanbul Ekspres*, 23 Eylül 1956.
23. *İstanbul Ekspres*, 5 ve 23 Eylül 1956; *Cumhuriyet*, 29 Eylül 1956; *Akşam*, 23 Eylül 1956.
24. Şevket Rado, "İstanbul'a hala güzel diyebilmek için", *Akşam*, 26 Eylül 1956.
25. Şevket Rado, "Bütün güzelliğiyle Süleymaniye", *Akşam*, 26 Eylül 1956.
26. Metin Toker, *Demokrasimizin İsmet Paşalı Yılları 1944-1973: DP'nin Altın Yılları 1950-1954* (Ankara, 1990), s. 230
27. Zeki Sayar, "İstanbul'un imarı münasebetiyle", *Arkitekt* 25/284 (1956), s. 49
28. Darbenin ardından, Milli Birlik Komitesi üniversite hocaları tarafından yapılacak yeni anayasa hazırlığını denetlemek üzere bir komisyon kurdu. Onar, bu komitenin başına geçirildi ve darbeden sonra gerçekleşen siyasi gelişmelerde önemli bir rol oynadı.
29. Sıddık S. Onar, "Mahalli âdemi merkeziyet prensibi ve imar işleri", *Cumhuriyet*, 2 Temmuz 1957.
30. Cumhuriyet yönetiminde, 1923-1949 yılları arasında harcanan toplam para 19.987.333 Türk lirasıydı. Bu rakam DP yönetiminin ilk yedi yılında birden artış gösterdi ve 86.807.787 Türk lirasına ulaştı: *İstanbul'un Kitabı* (İstanbul, 1957 dolayları), s. 28
31. CHP yönetiminde, 1923-1950 yılları arasında istimlaka harcanan toplam para 25.845.246 Türk lirasıydı. İstimlak için harcanan bu para 1950-57 arası çarpıcı bir biçimde arttı ve 335.464.245 Türk lirasına ulaştı: *İstanbul'un Kitabı* (İstanbul, 1957 dolayları), s. 127. 1958 yılının taslak halindeki bütçesi istimlak ve imar işleri için harcanan paranın 150 milyon Türk lirasına tekabül ettiğini gösteriyor: İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Tutanakları, 4 Şubat 1958, s. 14-18
32. İstimlak Yolsuzluğu Davası Tutanakları, 17 Nisan 1961; İstimlak Yolsuzluğu Davası Karar Gerekçesi; s. 16-31
33. İstimlak Yolsuzluğu Davasının Tutanakları, s. 14-18
34. İlhan Tekeli, "İcabında plan" *İstanbul* 4 (1993), s. 33; Doğan Kuban, *İstanbul: A Urban History; Byzantion, Constantinopolis, Istanbul* (İstanbul, 1996), s. 430-1

35. "Başbakanın aylık basın toplantısı", *İETT Dergisi* 6 (Mart, 1957), s. 8
36. İstimlak Yolsuzluğu Davasının Tutanakları, s. 13-14
37. *İstanbul'un Kitabı*, s. 128
38. İstimlak Yolsuzluğu Davasının Tutanakları, s. 24
39. Yassıada duruşmalarında savcının uygunsuz istimlâk iddiasına konu olan 317 mülkten yalnızca 101 tanesi binaydı, bunlardan geriye kalan gayrimenkuller ya boş ya da artık arsalardı. Belediye Meclisi'nin resmi kayıtları 1956 ve 1957'de toplamda 4.131 mülkün istimlak edildiğini gösteriyor. Bu kayıtlara göre 4.131 mülkten 2.900 tanesi de bina, geri kalanıysa boş araziydi: İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Tutanakları, 4 Şubat 1958, s. 9
40. *İstanbul'un Kitabı*, s. 59-60
41. Mükerrer Sarol anılarında Menderes'in imar programını yürütmek amacıyla İstanbul'da uzun süreli kalışlarını ve bu kalışların Menderes'in partisi içerisinde bile nasıl da tartışma yarattığını yazar: Mükerrer Sarol, *Bilinmeyen Menderes 2* (İstanbul, 1983), s. 726, 739
42. Yurt dışına yaptığı geziler esnasında Menderes'in İstanbul'un imarına gösterdiği ilgi Yassıada duruşmalarında sürekli dile getirilirken, Menderes'in ifadesi bu konunun abartıldığını; planlama çalışmalarına dâhlinin yurtdışındayken yalnızca bir kere, kış koşulları yüzünden Beyazıt-Lâleli Yolu ile ilgili güncel bilgi edinmek istediğinde gerçekleştiğini bildirdi: İstimlak Yolsuzluğu Davası Tutanakları, s. 229. Menderes'in yurtdışından verdiği yönergeler duruşmalar esnasında zaman zaman yine de dile getirildi: A.g.e, s. 44,47
43. Mükerrer Sarol, *Bilinmeyen Menderes 1* (İstanbul, 1983), s. 304-5
44. Aru ve Cansever'in yazarla yaptığı mülakatlar, İstanbul, Aralık 2001.
45. Ağaoğlu: *Arkadaşım*, s. 41-2
46. Yazarın Cansever'le yaptığı mülakatlar, İstanbul, Aralık 2001.
47. DP idaresindeki İstanbul imar programına dair hikâyeler akademik toplantılarda, mesleki ortamlarda ve sempozyumlarda her daim anlatılmıştır.
48. İstimlak Yolsuzluğu Davası Tutanakları, s. 176
49. "Benevolent bomber" (Hayırkar bombacı), *Time*, 12 Ağustos 1957, s. 22-3
50. Doğan Kuban, *Kent ve Mimarlık Üzerine İstanbul Yazıları* (İstanbul, 1998), s. 231
51. Burak Boysan, "Politik hummanın silinmeyen izleri: Halkla ilişkiler stratejisi olarak İstanbul'un imarı", *İstanbul* 4 (1993), s. 86. Yazarın Aru ve Cansever'le yaptığı mülakatlar, İstanbul, Aralık 2001.
52. Boysan: "Politik hummanın silinmeyen izleri: Halkla ilişkiler stratejisi olarak İstanbul'un imarı", s. 84-6; Tekeli: "İcabında plan", s. 33; Kuban: *İstanbul*, s. 425; yazarın Aru ve Cansever'le yaptığı mülakatlar, İstanbul, Aralık 2001. Bu eleştirilerin yalnızca Kemalist akademisyenler ve

yazarlarla sınırlı olmadığı, bazı İslamcı yazarlar tarafından da paylaşıldığı unutulmamalıdır. Örneğin; Abdurrahman Dilipak, *Menderes Dönemi* (İstanbul, 1990), s. 217

53. Boysan: "Politik hummanın silinmeyen izleri: Halkla ilişkiler stratejisi olarak İstanbul'un imarı", s. 84-5; Tekeli: "İcabında plan", s. 33; Kuban: *İstanbul*, s. 426; yazarın Aralık 2001'de Aru ve Cansever'le yaptığı mülakatlar. İstanbul Teknik Üniversitesi mimarlık profesörlerinden Emin Onat'ın Menderes'in imar programına katılımı akademik çevrelerde her daim fısıltıyla konuşulmuş bir mevzudur. Onat'ın "perde arkasındaki adam" olduğu ve Menderes'i yıkımları gerçekleştirmek ve yeni yollar yapmak konusunda yüreklendirdiği iddia edilir. Ayrıca, Onat'ın başbakanı "Sen dünyanın en büyük mimarı ve şehir planlamacısısın," diyerek desteklediği de söylenegelmıştır.
54. İstimlak Yolsuzluğu Davası Tutanakları, s. 350-1
55. A.g.e, s. 351
56. A.g.e, s. 351
57. A.g.e, s. 387-8
58. A.g.e, s. 394
59. A.g.e, s. 394
60. Tekeli: "İcabında plan", s.33; Boysan: "Politik hummanın silinmeyen izleri: Halkla ilişkiler stratejisi olarak İstanbul'un imarı", s. 88; Kuban: *İstanbul*, s. 425
61. Akpınar: "The rebuilding of Istanbul after the plan of Henri Prost 1937-1960: From secularisation to Turkish modernisation", s. 178, 193, 243-4, yayımlanmamış doktora tezi, Bartlett School of Graduate Studies, University of London 2003.
62. Boysan: "Politik hummanın silinmeyen izleri: Halkla ilişkiler stratejisi olarak İstanbul'un imarı", s. 88
63. Zeki Sayar, "İstanbulun imarında şehirci mimarın rolü", *Arkitekt* 25/285 (1956), s. 97-8.
64. Zeki Sayar, "İstanbulun imarı hakkında düşünceler!", *Arkitekt* 26/286 (1957), s. 3, 11. Sayar ayrıca İstanbul'un imarıyla ilgili başka eleştiri yazıları da yayımladı: "İstanbulun imarında şehirci mimarın rolü", *Arkitekt* 25/285 (1956) s. 97-8; "İmar ve eski eserler", *Arkitekt* 26/287 (1957), s. 49-50; "Beyazıt Meydanından alacağımız ders!", *Arkitekt* 27/291 (1958), s. 53-4
65. "Başbakanın Aylık Basın Toplantısı", s. 8
66. İstimlak Yolsuzluğu Davası Tutanakları, s. 350
67. A.g.e, s. 359-360
68. Vali ve belediye başkanı Gökay İstanbul Belediyesi'nin 1 Haziran 1957'deki toplantısında Menderes'e onursal belediye başkanlığı ve

İstanbul'un resmi armasını vermeyi teklif etti. Meclis'e İstanbul'un imarına verdiği destek için, özellikle de Florya'da sosyal tesis inşasını, Belediye Sarayı'nın yapımını ve Eminönü'ndeki Balıkpazarının yıkımını kolaylaştırdığı için teşekkür etti. Ayrıca, belediye bütçesinin 186 milyon Türk lirasından, 206 milyon Türk lirasına çıkarılmasını onayladığı için de Meclis'e şükranlarını sundu. Meclis Gökay'ın teklifini oybirliğiyle kabul etti, Gökay da o zamanlar Tahran'da olan başbakana bir telgraf çekti: İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Tutanakları, 1 Haziran 1957, s. 4-5. Fakat onursal başkanlık Gökay'ın 20 Mart 1958'de görevden alınmasının ardından Menderes'e yeni vali Tarhan tarafından verildi.

69. İstimlak Yolsuzluğu Davası Karar Gerekçesi, s. 25
70. Beyanatta bulunan diğer davalılar: Mümtaz Tarhan, Hayrettin Erkmen (Çalışma Bakanı), Emin Kalafar (Başbakan Yardımcısı), Haluk Şaman (Çalışma Bakanı), Medeni Berk (Başbakan Yardımcısı), İstimlak Yolsuzluğu Davası Tutanakları, s. 360. Beyanatta bulunan tanıklar: Sedat Erkoğlu (Belediye Başkan Yardımcısı), Mümtaz Naymen (İstanbul Valiliği'nde baş denetçi), Fahri Cintel (Belediye Başkan Yardımcısı), Akif Göksel (İstanbul Belediyesi Fen İşleri Dairesi'nde müdür yardımcısı), İsmail Tamçelik (İstanbul Belediyesi, Maliye Grubu'nda müdür), Kemal Erpat (İstanbul Belediyesi, İmar ve İstimlak Bölümü'nde müdür yardımcısı) ve Fahri Paksoy (İstanbul Belediyesi, İmar ve İstimlak Bölümü'nde müdür), İstimlak Yolsuzluğu Davası Karar Gerekçesi, s. 17-24
71. 1959 yılında kısa süreliğine İstanbul Belediyesi için çalışan mühendis Mithat Niyazi Resnelioğlu imar işlerinin teknik yönlerini eleştirdi ve uygulama planlarının yeterli şekilde hazırlanmayıp güncellenmemesinden dolayı hesapları yapmanın ve önerilen rotalar üzerinde bir karara varmayı zor olduğunu iddia etti: İstimlak Yolsuzluğu Davasının Tutanakları, s. 338-46
72. İstimlak Yolsuzluğu Davası Tutanakları, s. 385-8
73. A.g.e, s. 388-9, 393
74. Vali ve belediye başkanı Gökay 1951 ve 1955 yılları arasında neredeyse tüm konuşmalarında ve basın konferanslarında belediyenin çalışmalarından bahsetmişti. Belediyenin imar programını teşvik etmek için özellikle de Müşavirler Heyeti'nin çalışmalarına vurgu yaptı: *İstanbul Vali ve Belediye Reisi Ord. Prof. Dr. F.K.Gökay'ın 1951-1955 Konuşmaları* (İstanbul, 1957), s. 43, 83, 106, 122, 154, 175, 197-8 ve 234-35
75. Ertuğrul Menteşe, "İstanbulun imarı", *Arkitekt* 24/279 (1955), s. 27-38
76. Nuran Zeren, "Türkiye'de tarihsel değerlerin korunmasında uygulanmakta olan yöntem çerçevesinde uygulayıcı kuruluşların görüşlerine dayanan bir araştırma", yayımlanmamış doktora tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, 1981, s. 35-6

77. *İstanbul Ekspres*, 23 Eylül 1956. Belediye'nin Högg'le kurduğu ilk irtibat için ayrıca: *İstanbul Vali ve Belediye Reisi Ord. Prof. Dr. F.K.Gökay'ın 1956-1957 Konuşmaları*, s. 102-106
78. İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Kararı, 956/186, 16 Ekim 1956.
79. İstanbul Belediye Meclisi 22 Kasım 1956'daki toplantısında yabancı bir uzman atama konusunu tartıştı ve kararlaştırdı. Bu ekip için Divanyolu Caddesi, Işık Sokak, No:12-14 adresinde ikinci ve üçüncü katlarda bir ofis kiralandı: İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Tutanakları, 1 Mart 1957, s. 6. Meclis kayıtları İstanbul Belediyesi Planlama ve İmar Bürosu için toplam 60 mimar ve mühendis çalıştığını gösteriyor: İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Tutanakları, 28 Şubat 1957, s. 9
80. *Cumhuriyet*, 15 Ocak 1957.
81. Hans Högg, "İstanbul, Ausschnitte aus der Stadterneuerung", *Baumeister* 58/1 (1961), s. 33-52
82. Piccinato'nun da Prost gibi Kuzey Afrika'da İtalyan mandası altındaki Müslüman şehirleri planlama tecrübesine sahip olması dikkate değerdir. Piccinato'nun Müslüman şehirlerindeki tecrübesi için bakınız: Ruben A. Bianchi, "The work of Luigi Piccinato in Islamic countries 1925-1981", *Enviromental Design* (1990), s. 184-91. Piccinato ilk olarak Baruthane bölgesindeki yerleşim yerlerinin imarıyla ilgili planları hazırlamak üzere davet edildi ve 1957'nin Ocak ayının ilk günlerinde İstanbul'a geldi. Gelişi Türk basınında geniş yankı buldu ve önerileriyle ilgili pek çok makale yayımlandı: *Havadis*, 7 Ocak, 9 Ocak ve 5 Mart 1957.
83. Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Arşivleri (Cumhurbaşkanlığı Arşivleri, Ankara), Esas No: A4, Kod:30..1.0.0, Yer No: 6.32..10, 18&19 Ocak 1957.
84. *Havadis*, 9 Ocak 1957.
85. Boğaz Köprüsü projesinin detayları için: Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Arşivleri (Cumhuriyet Arşivleri, Ankara), Esas No:E8, Kod:30..1.0.0, Yer No:74.471..7, Esas No:E8, Kod: 30..1.0.0, Yer No: 74.471..11; Esas No: E8, Kod: 30..1.0.0, Yer No: 74.473..1; Esas No: E8, Kod:30..1.0.0, Yer No: 74.473..10; Esas No: A4, Kod: 30..1.0.0, Yer No: 7.36..30.
86. İstanbul Belediyesi, Genel Meclis Tutanakları, 4 Haziran 1957, s. 4-8
87. Türkiye Cumhuriyeti, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu Kararı, No:29, 8 Temmuz 1952.
88. Türkiye Cumhuriyeti, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu Kararı, No:413, 22 Temmuz 1955.
89. Mimarlar Odası, Türk Tarih Derneği ve Türk Anıtları Koruma Derneği tarafından gönderilen itiraz mektupları Türkiye Cumhuriyeti, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu arşivlerinde bulunmuştur.
90. Türkiye Cumhuriyeti, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu Kararı No.514, 17 Temmuz 1956. Yıkım kararı altıya karşı yedi oyla alındı. Tahsin Öz, Orhan Çapçı, Ekrem Akurgal, Kamil Su, Ahmed

Hamdi Tanpınar, Osman Turan ve Behçet Ünsal yıkımların gerçekleşmesi yönünde; Kemali Söylemezoğlu, Ali Saim Ülgen, Ali Müfit Mansel, Zeki Faik İzer, Celal Esad Arseven ve Orhan Alsaç ise aleyhte oy kullandı.

91. Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu Kararı No: 661, 8 Temmuz 1957.
92. Kurul, Haziran 1956 ve Şubat 1958 tarihleri arasındaki toplantılarında sahil yolu yapımı konusunu pek çok kez tartıştı: Türkiye Cumhuriyeti, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu Karar Numaraları: 607, 6 Haziran 1956; 17 Kasım 1957; 646, 21 Nisan 1957; 707, 6 Ağustos 1957; 810, 23 Eylül 1957; 811; 23 Eylül 1957; 820, 6 Ekim 1957; ve 882, 15 Şubat 1958. Vatan ve Millet caddelerinde ve Eminönü-Unkapanı Yolu'ndaki binaların yıkımı için de aynı şekilde onay çıktı.
93. İstanbul'da inşa edilen apartmanların sayısı 1945 yılında yalnızca 67 idi. Bu sayı çarpıcı bir biçimde arttı ve 1950'de inşa edilen apartman sayısı 1.025'e, 1955'te de 1.722'ye çıktı: *7 Yıl İçinde Vilayet ve Belediyece Yapılan İşler 1949-1955* (İstanbul, 1956), s. 112

Görsel Kaynakları

1. Staatsbibliothek zu Berlin, Preussischer Kulturbesitz-Kartensbeilung
2. Staatsbibliothek zu Berlin, Preussischer Kulturbesitz-Kartensbeilung
3. II. Abdül Hamid Koleksiyonu, El Yazması ve Fotoğraf Bölümü, Kongre Kütüphanesi, LC-USZ62-80986
4. El Yazması ve Fotoğraf Bölümü, Kongre Kütüphanesi, LC-DIG-ppmsca-03774
5. II. Abdül Hamid Koleksiyonu, El Yazması ve Fotoğraf Bölümü, Kongre Kütüphanesi, LC-USZC4-11685
6. El Yazması ve Fotoğraf Bölümü, Kongre Kütüphanesi, LC-DIG-ppmsca-03804
7. II. Abdül Hamid Koleksiyonu, El Yazması ve Fotoğraf Bölümü, Kongre Kütüphanesi, LC-USZ62-81206
8. Staatsbibliothek zu Berlin, Preussischer Kulturbesitz-Kartensbeilung
9. II. Abdül Hamid Koleksiyonu, El Yazması ve Fotoğraf Bölümü, Kongre Kütüphanesi, LC-USZ62-80951
10. El Yazması ve Fotoğraf Bölümü, Kongre Kütüphanesi, LC-USZC4-11857
11. El Yazması ve Fotoğraf Bölümü, Kongre Kütüphanesi, LC-DIG-ppmsca-03048
12. II. Abdül Hamid Koleksiyonu, El Yazması ve Fotoğraf Bölümü, Kongre Kütüphanesi, LC-USZC4-11677
13. II. Abdül Hamid Koleksiyonu, El Yazması ve Fotoğraf Bölümü, Kongre Kütüphanesi, LC-USZC4-11649
14. Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Arşivleri (Osmanlı Arşivleri, İstanbul)
15. Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Arşivleri (Osmanlı Arşivleri, İstanbul)
16. Sigmund Schneider'in *Die Deutsche Baghdad-Bahn und die Projectirte Überbrückung des Bosphorus* (Viyana,1900) adlı çalışmasından çoğaltılmıştır.
17. El Yazması ve Fotoğraf Bölümü, Kongre Kütüphanesi, LC-DIG-ppmsca-03895
18. El Yazması ve Fotoğraf Bölümü, Kongre Kütüphanesi, LC-DIG-ppmsca-06062
19. *Génie Civil Ottoman I'*den (1912) çoğaltılmıştır.
20. Atatürk Kitaplığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi
21. *Mimar 9'dan* (1932) çoğaltılmıştır.
22. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Restorasyon Ana Bilim Dalı Arşivleri, İstanbul
23. Yapı Kredi Tarih Arşivleri Selahattin Giz Koleksiyonu, İstanbul
24. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Restorasyon Ana Bilim Dalı Arşivleri, İstanbul
25. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Restorasyon Ana Bilim Dalı Arşivleri, İstanbul
26. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Restorasyon Ana Bilim Dalı Arşivleri, İstanbul

27. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Restorasyon Ana Bilim Dalı Arşivleri, İstanbul
28. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Restorasyon Ana Bilim Dalı Arşivleri, İstanbul
29. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Restorasyon Ana Bilim Dalı Arşivleri, İstanbul
30. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Restorasyon Ana Bilim Dalı Arşivleri, İstanbul
31. Atatürk Kitaplığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi
32. Yapı Kredi Tarih Arşivleri Selahattin Giz Koleksiyonu, İstanbul
33. Yapı Kredi Tarih Arşivleri Selahattin Giz Koleksiyonu, İstanbul
34. Yapı Kredi Tarih Arşivleri Selahattin Giz Koleksiyonu, İstanbul
35. *Cumhuriyet Devrinde İstanbul*'dan (İstanbul, İstanbul Belediyesi Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü, 1949) çoğaltılmıştır.
36. *Güzelleşen İstanbul*'dan (İstanbul: İstanbul Belediyesi, 1943) çoğaltılmıştır.
37. *Güzelleşen İstanbul*'dan (İstanbul: İstanbul Belediyesi, 1943) çoğaltılmıştır.
38. Yapı Kredi Tarih Arşivleri Selahattin Giz Koleksiyonu, İstanbul
39. *Cumhuriyet Devrinde İstanbul*'dan (İstanbul, İstanbul Belediyesi Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü, 1949) çoğaltılmıştır.
40. *Güzelleşen İstanbul*'dan (İstanbul: İstanbul Belediyesi, 1943) çoğaltılmıştır.
41. *İstanbul'un Kitabı*'dan (İstanbul: İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, 1957 dolayları) çoğaltılmıştır.
42. Hilmi Şahenk'in *Bir Zamanlar İstanbul* (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, 1996) isimli çalışmasından İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin izniyle çoğaltılmıştır.
43. Hilmi Şahenk'in *Bir Zamanlar İstanbul* (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, 1996) isimli çalışmasından İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin izniyle çoğaltılmıştır.
44. Hilmi Şahenk'in *Bir Zamanlar İstanbul* (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, 1996) isimli çalışmasından İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin izniyle çoğaltılmıştır.
45. Yazarın kişisel koleksiyonu.
46. Yapı Kredi Tarih Arşivleri Selahattin Giz Koleksiyonu, İstanbul
47. Hilmi Şahenk'in *Bir Zamanlar İstanbul* (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, 1996) adlı çalışmasından İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin izniyle çoğaltılmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi
48. Yapı Kredi Tarih Arşivleri Selahattin Giz Koleksiyonu, İstanbul
49. *Güzelleşen İstanbul*'dan (İstanbul: İstanbul Belediyesi, 1943) çoğaltılmıştır.
50. İstanbul Belediyesi'nden elde edilen çeşitli haritalar vasıtasıyla yazar tarafından hazırlanmıştır.

Kaynakça

- 7 Yıl İçinde Vilayet ve Belediyece Yapılan İşler 1949–1955* (İstanbul: İstanbul Belediye Matbaası, 1956).
- 1950-1953 İl ve Şehir Hizmetlerinden: İstanbulun İmarı* (İstanbul: Halk Basımevi, 1953 dolayları).
- 1952 İstanbul Bölge Kalkınma Kongresi* (İstanbul: Tan Matbaası, 1951).
- ‘Başbakanın aylık basın toplantısı’, *İETT Dergisi* 6 (Mart 1957), s. 6–8.
- Cumhuriyet Devrinde İstanbul* (İstanbul: İstanbul Belediyesi Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü, 1949).
- ‘Cumhuriyet devrinde İstanbul Belediyesi ve Hususi İdaresi on senede ne yaptı?’, *İstanbul Belediye Mecmuası* 109–10 (1933).
- Güzelleşen İstanbul* (İstanbul: İstanbul Belediyesi, 1943).
- Harp Yıllarında İstanbul’daki Faaliyetler: İstanbul Valisi ve Belediye Reisi Dr. Lûtfi Kırdar’ın Eylül 1945 Basın Toplantısındaki İzahatı* (İstanbul: İstanbul Belediye Matbaası, 1945).
- İl ve Şehirde Geçen Yıl Neler Yapıldı ve Bu Yıl Neler Yapılıyor 1950–1951* (İstanbul: Belediye Matbaası, 1951).
- İstanbul İmar Plânı İzah Raporları: I. Beyoğlu Ciheti* (İstanbul: Belediye Matbaası, 1954).
- İstanbul İmar Plânı İzah Raporları: II. İstanbul Ciheti* (İstanbul: Belediye Matbaası, 1956).
- ‘İstanbul şehir planı’, *Arkitekt* 2 (1935), s. 61–8.
- İstanbul Şehri İstatistik Yıllığı*, cilt. 12, 1953–1957 (İstanbul: Belediye Matbaası, 1958).
- İstanbul Vali ve Belediye Reisi Ord. Prof. Dr. F. K. Gökay’ın 1949–1951 Konuşmaları* (İstanbul: Belediye Matbaası, 1958).
- İstanbul Vali ve Belediye Reisi Ord. Prof. Dr. F. K. Gökay’ın 1951–1955 Konuşmaları* (İstanbul: İstanbul Belediyesi, 1957).
- İstanbul Vali ve Belediye Reisi Ord. Prof. Dr. F. K. Gökay’ın 1956–1957 Konuşmaları* (İstanbul: İstanbul Belediye Matbaası, 1958).
- İstanbul’un Kitabı* (İstanbul: İstanbul Vilâyeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, 1957 dolayları).
- İstidlâk Yolsuzluğu Davası Tutanakları-Esas No. 961/8 (yayınlanmamış belge, Ankara, TBMM Kütüphanesi).
- ‘La Reconstruction de Stamboul’, *Génie Civil Ottoman* 1 (1912), s. 4–5.
- L’Oeuvre de Henri Prost; Architecture et Urbanisme* (Paris: Académie d’Architecture, 1960).
- ‘Revizyon Komisyonu Raporu—H. Prost’un İstanbul şehri için tanzim ettiği

- imar planlarını tetkik etmek üzere kurulmuş bulunan heyet tarafından hazırlanmıştır' (İstanbul: Belediye Matbaası, 1954).
- The European reconstruction, 1948-1961: Bibliography on the Marshall Plan and the Organisation for European Economic Co-operation (OEEC)* (Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development, 1996).
- Yenileşen İstanbul: 1939 Başından 1947 Sonuna Kadar İstanbul'da Neler Yapıldı?* (İstanbul: İstanbul Belediye Matbaası, 1947).
- Yüksek Adalet Divanı Kararları-İstislâk Yolsuzlukları Davası Kararı Gereğesi, Bölüm Sıra No. 17, Esas No 961/8 (yayınlanmamış belge, Ankara, TBMM Kütüphanesi).
- Abercrombie, Patrick, *Greater London Plan 1944* (Londra: H.M.S.O., 1945).
- 'İstanbul: Halen hazırlanmakta olan nazım plandaki teklifler ve metodlar hakkında muvakkat rapor', 26 Nisan 1954.
- Agache, Alfred, *Büyük İstanbul Tanzim ve İmar Programı* (İstanbul: İstanbul Belediye Matbaası, 1934).
- Ağaoğlu, Samet, *Arkadaşım Menderes* (İstanbul: Rek-Tur Kitap Servisi, 1967).
- Ahmad, Feroz, *The Making of Modern Turkey* (Londra: Routledge, 1993).
- *Turkey: The Quest for Identity* (Oxford: One Word Publications, 2003).
- *Turkish Experiment in Democracy 1950-1975* (Londra: C. Hurst for the Royal Institute of International Affairs, 1977).
- Ahmed Refik, *Lâle Devri* (İstanbul: Hilmi Kitaphanesi, 1932).
- Akın, Nur, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera* (İstanbul: Literatür Yayınları, 2002).
- Akpınar, İpek, *The rebuilding of Istanbul after the plan of Henri Prost 1937-1960: From secularisation to Turkish modernisation*, yayınlanmamış doktora tezi, Bartlett School of Graduate Studies, University of London 2003.
- Aktepe, Münir, 'İstanbul'un nüfus mes'elesine dair bazı vesikalar', *Tarih Dergisi* 9/13 (1958), s. 1-31.
- *Patrona İsyanı (1730)* (İstanbul: Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1958).
- Aracı, Emre, 'Giuseppe Donizetti at the Ottoman Court: a Levantine life', *The Musical Times*, 143/1880 (Sonbahar 2002), s. 49-56.
- Arel, Ayda, *Onsekizinci Yüzyıl İstanbul Mimarisinde Barınış Süreci* (İstanbul: İTÜ Mimarlık Fakültesi, 1975).
- Arseven, Celâl Esat, *Türk Sanatı Tarihi: Menşinden Bugüne Kadar Mimari, Heykel, Resim, Süsleme ve Tezyini Sanatları*, cilt.VI (İstanbul: Maarif Basımevi, 1955 dolayları).

- Aslanoğlu, İnci, *Erken Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı 1923-1938* (Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, 2001).
- Auric, André, 'Rapport General du Service Technique de la Préfecture', *Génie Civil Ottoman* 1 (1911), s. 1-4.
- Aydemir, Şevket S., *Menderes'in Dramı* (İstanbul: Remzi Kitabevi, 2007).
- Başgöz, İlhan ve Wilson, Howard E., *Educational Problems in Turkey 1920-1940* (Bloomington: Indiana University Press, 1968).
- Baysun, M. Cavid, 'Mustafa Reşid Paşa'nın siyasi yazıları', *Tarih Dergisi* 11/15 (Eylül 1960), s. 121-42.
- Bazoğlu, Akif, 'İstanbul imarında karşılaşılan güçlükler ve şikâyetler', *Arkitekt* 20/7-10 (1950), s. 198-202.
- Behçet and Bedrettin, 'Türk inkılap mimarisi', *Mimar* 3/9-10 (1933), s. 265-6.
- Berkes, Niyazi, *Development of Secularism in Turkey* (New York: Routledge, 1998).
- Bianchi, Ruben A., 'The work of Luigi Piccinato in Islamic countries 1925-1981', *Environmental Design* (1990), s. 184-91.
- Birand, Mehmet A., DüNDAR, Can ve ÇAPLI, Bülent, *Demirkırat: Bir Demokrasinin Doğuşu* (İstanbul: Doğan Kitapçılık, 2007).
- Boysan, Aydın, 'Adnan Menderes belediyeciliği imar hareketi uygulama ve sonuçları', *Mimarist* 3 (2004), s. 25-31.
- Boysan, Burak, 'Politik hummanın silinmeyen izleri: Halkla ilişkiler stratejisi olarak İstanbul'un imarı', *İstanbul* 4 (1993), s. 84-9.
- Bozdoğan, Sibel, *Modernism and Nation Building: Turkish Architectural Culture in the Early Republic* (Seattle: University of Washington Press, 2001).
- Bozdoğan, Sibel ve Kasaba, Reşat, *Rethinking Modernity and National Identity in Turkey* (Seattle: University of Washington Press, 1997).
- Burhan Arif, 'İstanbulun plânı', *Mimar* 3/5 (1933), s. 154-61.
- Çelik, Zeynep, 'Bouvard's Boulevards: Beaux-Arts planning in Istanbul', *Journal of the Society of Architectural Historians* 43/4 (1984), s. 341-55.
- *The Remaking of Istanbul; Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century* (Berkeley: University of California Press, 1986).
- 'Two projects for fin-de-siècle Istanbul', *Rassegna* 19/72 (1997), s. 71-5.
- Cerasi, Maurice, ve diğerleri., *The Istanbul Divanyolu; A Case Study in Ottoman Urbanity and Architecture* (Würzburg: Ergon Verlag in Kommission, 2004).
- Cezar, Mustafa, *Osmanlı Başkenti İstanbul* (İstanbul: E. K. Aksoy Kültür, Eğitim, Spor ve Sağlık Vakfı, 2002).

- Tipik Yapıları ile Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi* (İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Yayını, 1985).
- Çumralı Södad ve Karay Talat, *Son Değişikliklere Göre Şerhli ve İzahlı Millî Korunma Kanunu* (Ankara: Ulusal Matbaa, 1943).
- Demiren, Şemsa, 'Le Corbusier ile mülâkat', *Arkitekt* 19/11-12 (1949), s. 230-1.
- Deringil, Selim, *Turkish Foreign Policy During the Second World War; An 'Active' Neutrality* (Cambridge: Cambridge University Press, 2004).
- Dilipak, Abdurrahman, *Menderes Dönemi* (İstanbul: Beyan Yayınları, 1990).
- Duranay, N., Gürsel, E. ve Ural, S., 'Cumhuriyetten bu yana İstanbul planlaması', *Mimarlık* 7 (1972), s. 65-109.
- Ehlgötz, Herman, *İstanbul Şehrinin Umumi Planı* (İstanbul: Ahmet Sait Matbaası, 1934).
- Ergin, Osman N., *İstanbul Şehri Rehberi* (İstanbul: Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, 1934).
- *İstanbulda İmar ve İskân Hareketleri* (İstanbul: Bürhaneddin Matbaası, 1938).
- Mecelle-i Umûr-ı Belediyeye* (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, 1995).
- Muallim M. Cevdet'in Hayatı Eserleri ve Kütüphanesi*, (İstanbul: Bozkurt Basımevi, 1937).
- Türkiyede Şehirciliğin Tarihi İnkişafı* (İstanbul: Cumhuriyet Gazete ve Matbaası, 1936).
- Gül, Murat ve Lamb, Richard, 'Mapping, regularizing and modernizing Ottoman Istanbul; Aspects of the genesis of the 1839 Development Policy', *Urban History* 31/3 (2004), s. 420-36.
- 'Urban planning in Istanbul in the early Republican period; Henri Prost's role in tensions among beautification, modernisation and peasantist ideology', *Architectural Theory Review* 9/1 (2004), s. 59-81.
- Hamadeh, Shirine, "Ottoman expressions of early modernity and the 'inevitable' question of Westernisation", *Journal of Society of Architectural Historians* 63/1 (Mart 2004), s. 32-51.
- The City's Pleasures; Istanbul in the Eighteenth Century* (Seattle: University Washington Press, 2008).
- Hausmann, Georges-Eugène, *Mémoires* (Paris: Seuil, 2000).
- Hermes, Marry, (çevirmen), *Moltke's Life: Moltke His Life and Character Sketched in Journals, Letters, Memoirs, A Novel, and Autobiographical Notes* (Londra: James R. Osgood, McIlvaine & Co., 1892).
- Hershlag, Zvi Yehuda, *Turkey: The Challenge of Growth* (Leiden: E. J. Brill, 1968).

- Högg, Hans, 'İstanbul: Ausschnitte aus der Stadterneuerung', *Baumeister* 58/1 (1961), s. 33–52.
- İnalcık, Halil, *Volume 1: 1300–1600*, H. İnalcık ve D. Quataert (ed.), *An Economic and Social History of the Ottoman Empire* (Cambridge: Cambridge University Press, 1994).
- 'Sened-i İttifak ve Gülhane Hatt-i Hümayûnu', *Belleten* 28/109–112 (1964), s. 603–22.
- 'The policy of Mehmed II towards the Greek population of Istanbul and the Byzantine buildings of the city', *Dumbarton Oaks Papers* 23 (1969–1970), s. 229–49.
- Karaömerlioğlu, M. Asım, 'The People's Houses and the cult of peasant in Turkey', S. Kedourie (ed.), *Turkey Before and After Atatürk* (Londra: Frank Cass, 1999).
- 'The Village Institutes experience in Turkey', *British Journal of Middle Eastern Studies* 25/1 (1998), s. 47–73.
- 'Türkiye'de köycülük', A. İnel (ed.), *Modern Türkiye'de Düşünce Tarihi 2: Kemalizm* (İstanbul: İletişim Yayınları, 2002).
- Karpat, Kemal H., *Ottoman Population 1830-1914; Demographic and Social Characteristics* (Madison: University of Wisconsin Press, 1985).
- 'Political developments in Turkey, 1950–70', *Middle Eastern Studies* 8/3 (Ekim, 1972), s. 349–75.
- *Turkey's Politics; The Transition to a Multi-party System* (Princeton: Princeton University Press, 1959).
- Kaynar, Reşat, *Mustafa Reşit Paşa ve Tanzimat* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1991).
- Keleş, Ruşen, *Türkiye'de Şehirleşme Hareketleri 1927–1960* (Ankara: Maliye Enstitüsü, 1961).
- Kerwin, Robert W., 'The Turkish roads program', *The Middle East Journal* 4 (1950), s.196–208.
- Keyder, Çağlar, 'A tale of two neighbourhoods', *Istanbul Between the Global and the Local* (Lanham: Rowman & Littlefield, 1999).
- 'Economic development and crisis: 1950–1980', I. C. Schick ve E. A. Tonak (ed.), *Turkey in Transition; New Perspectives* (New York: Oxford University Press, 1987).
- *State and Class in Turkey; A Study in Capitalist Development* (Londra: Verso, 1987).
- Kılınç G. ve Gülersoy, N. Z., 'Türkiye'deki ilçelerin kentleşme derecelerine göre il olma potansiyellerinin değerlendirilmesi', *İTÜ Dergisi* 6/1 (Mart, 2007), s. 66–78.

- Kortan, Enis, *Le Corbusier Gözüyle Türk Mimarlık ve Şehirciliği* (Ankara: ODTÜ, 1983).
- Köymen, Nusret K., 'Kemalizmin hususiyetleri', *Ülkü* 7/42 (1936), s. 416–18.
- 'Köy seferberliğine doğru', *Ülkü* 5 (1934), s. 355–61.
- 'Köycülük easaları', *Ülkü* 4/20 (1934), s. 145–53.
- Kuban, Doğan, *Istanbul An Urban History: Byzantion, Constantinopolis, Istanbul* (İstanbul: The Economic and Social History Foundation of Turkey, 1996).
- *Kent ve Mimarlık Üzerine İstanbul Yazıları* (İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, 1998).
- Lambert, J. H., *İ' mar Raporu* (İstanbul: Milli Neşriyat Yurdu, 1934).
- Langevin, M. and Meizonnet, L., *Etude des transport d'Istanbul*, Eylül 1952, yayınlanmamış daktilo belgesi, İstanbul, Atatürk Kitaplığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi).
- Leder, Arnold, 'Party competition in rural Turkey; Agent of change or defender of traditional rule', *Middle Eastern Studies* 15/1 (Ocak 1979), s. 82–105.
- Lewis, Bernard, *The Emergence of Modern Turkey* (New York: Oxford University Press, 2002).
- MacFarlane, Charles, *Turkey and its Destiny; The Results of Journeys made in 1847 and 1848 to Examine Into the State of That Country*, cilt. I (Londra: John Murray, 1850).
- Malik, A. Hilmi, 'Kışla ve köy', *Ülkü* 1/3 (1933), s. 237–40.
- Mango, Andrew, *Atatürk* (Londra: John Murray, 2001).
- Mansel, Philip, *Constantinople, City of the World's Desire, 1453–1924* (Londra: John Murray, 1995).
- Mardin, Şerif, 'Religion and secularism in Turkey', E. Özbudun ve A. Kazancıgil (ed.), *Atatürk, Founder of a Modern State* (Londra: Hurst & Co., 1997).
- 'Religion and secularism in Turkey', A. Hourani, P. Khoury ve M. C. Wilson (ed.), *The Modern Middle East* (Londra: I. B. Tauris, 2004).
- Mazıcı, Nurşen, '27 Mayıs, Kemalizmin restorasyonu mu?', A. İnşel (ed.), *Modern Türkiyede Siyasi Düşünce 2: Kemalizm* (İstanbul: İletişim Yayınları, 2002).
- Mehmet Saffet, 'Köycülük nedir', *Ülkü* 1/6 (1933), s. 422–30.
- 'Kültür inkılabımız', *Ülkü* 1/5 (1933), s. 351–4.
- Menteşe, Ertuğrul, 'İstanbulun imanı', *Arkitekt* 24/279 (1955), s. 27–38.
- 'İstanbul'un seyrüseferi ve metronun faydaları', *Arkitekt* 23/3–6 (1954), s. 83–96.

- Mert, Nuray, *Laiklik Tartışmasına Kavramsal Bir Bakış: Cumhuriyet Kurulurken Laik Düşünce* (İstanbul: Bağlam Yayınları, 1994).
- Mihajlovic, Dragoslav P., *La Nouvelle Turquie Economique* (Belgrad: Institut Balkanique, 1937).
- Mimar Abidin, 'Memlekette Türk mimarının yanındaki vaz'iyeti', *Mimar* 3/5 (1933), s. 129–30.
- Moltke, Helmuth von, *Gesammelte Schriften und Denkwürdigkeiten des General-Feldmarschalls / Grafen Helmuth von Moltke, Achter Band – Briefe über Zustände und Begebenheiten in der Türkei aus den Jahren 1835 bis 1839* (Berlin: E.S. Mittler & Sohn, 1893).
- *Gesammelte Schriften und Denkwürdigkeiten des General Feldmarschalls Grafen Helmuth von Moltke Vierter Band – Briefe des General Feldmarschalls Grafen Helmuth von Moltke an Seine Mutter und an Seine Brüder Adolf und Ludwig* (Berlin: E.S. Mittler & Sohn, 1891).
- Morris, W. O., *Moltke: A Biographical and Critical Study* (Londra: Ward & Downey, 1893), s. 13–18.
- Müller-Wiener, Wolfgang, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı* (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998).
- Mutlucağ, Hayri, 'Boğaziçi köprüsünün yapılması yolunda ilk çabalar', *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi* 4 (Ocak, 1968), s. 32–8.
- Oberling, P., 'The Istanbul Tunnel', *Archivum Ottomanicum* 4 (1972), s. 217–63.
- Ökte, Faik, *The Tragedy of the Turkish Capital Tax* (Londra: Croom Helm, 1987).
- Olson, Robert W., *The Siege of Mosul and Ottoman-Persian Relations, 1718–1743; A Study of Rebellion in the Capital and War in the Provinces of the Ottoman Empire* (Bloomington: Indiana University, 1975).
- Öncel, Derin ve Kafesçioğlu, Figen O., '1858–1860 Galata, Pera ve Pangaltı planı', *Mimarist* 1 (2005), s. 18–9.
- Örs, Hayrullah (çevirmen), *Moltke'nin Türkiye Mektupları* (İstanbul: Remzi Kitabevi, 1999).
- Ortaylı, İlber, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı* (İstanbul: İletişim Yayınları, 2000).
- *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahallî İdareleri* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2000).
- *Tanzimattan Cumhuriyete Yerel Yönetim Geleneği* (Ankara: Hil Yayın, 1985).
- Özer, Bülent, *Rejyonalizm, Üniversalizm ve Çağdaş Mimarimiz Üzerine Bir Deneme* (İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, 1970).

- Özfatura, İrfan, 'Depremlerin yapamadığını H. Prost yaptı!', "İthal Neron İstanbul'da", *Tarih ve Düşünce* 49 (2004), s. 12-18.
- Öztürk, Kâzım, *Cumhurbaşkanları'nın Türkiye Büyük Millet Meclisini Açış Nutukları* (İstanbul: Ak Yayınları, 1969).
- Özyüksel, Murat, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları* (İstanbul: Arba, 1988).
- Pinon, Pierre, 'Urban transformation between the 18th and 19th centuries', *Rassegna* 19/72 (1997), s. 53-61.
- Prost, Henri, *Anadolu Sahili Nazım Planını İzah Eden Rapor* (İstanbul: İstanbul Belediye Matbaası, 1940).
- *Büyükadayı Tanzim ve Güzelleştirme Plânını İzah Eden Rapordur* (İstanbul: İstanbul Belediye Matbaası, 1941).
- 'İstanbul', *Arkitekt* 17/3-4 (1948), s. 82-5; *Arkitekt* 17/5-6 (1948), s. 110-12; *Arkitekt* 17/7-8 (1948), s. 169-71.
- *İstanbul Hakkında Notlar* (İstanbul: İstanbul Belediye Matbaası, 1938).
- 'İstanbulun nâzım planını izaheden rapor', (İstanbul Belediyesi tarafından yayımlanan rapor, 15 Ekim 1937).
- *İstanbul'un Tehavvülâtı II: Mevzuat* (İstanbul: İstanbul Belediye Matbaası, 1955).
- Rivkin, Malcolm D., *Area Development for National Growth; The Turkish Precedent* (New York: Praeger, 1965).
- Rosenthal, Steven T., 'Foreigners and municipal reform in Istanbul: 1855-1865', *International Journal of Middle East Studies* 11/2 (Nisan 1980), s. 227-45.
- *The Politics of Dependency; Urban Reform in Istanbul* (Connecticut: Greenwood Press, 1980).
- Sahillioğlu, H., 'Sıvış year crises in the Ottoman Empire', M. A. Cook (ed.), *Studies in the Economic History of the Middle East; From the Rise of Islam to the Present Day* (Londra: Oxford University Press, 1970).
- Sarol, Mükerrerem, *Bilinmeyen Menderes*, cilt. I. ve II. (İstanbul: Kervan Yayınları, 1983).
- Sayar, Zeki, 'Beyazıt Meydanından alacağımız ders!', *Arkitekt* 27/291 (1958), s. 53-4.
- 'İç kolonizasyon - Başka memleketlerde', *Arkitekt* 6/8 (1936), s. 231-5.
- 'İmar ve eski eserler', *Arkitekt* 26/287 (1957), s. 49-50.
- 'İstanbulun imarı hakkında düşünceler!', *Arkitekt* 26/286 (1957), s. 3, 11.
- 'İstanbul'un imârı münasebetiyle', *Arkitekt* 25/284 (1956), s. 49-50.
- 'İstanbul'un imârında şehirci mimarın rolü', *Arkitekt* 25/285 (1956), s. 97-8.

- ‘Yerli ve yabancı mimar’, *Arkitekt* 8/2 (1938), s. 65.
- Schneider, Siegmund, *Die Deutsche Baghdâd-Bahn und die Projectirte Überbrückung des Bosporus* (Viyana: Verlagsbuchhandlung Leopold Weiss, 1900).
- Shaw, Stanford J., *Between Old and New; the Ottoman Empire Under Sultan Selim III, 1789-1807* (Cambridge: Harvard University Press, 1971)
- ‘The population of Istanbul in the nineteenth century’, *International Journal of Middle East Studies*, 10/2 (Mayıs, 1979), s. 265–77.
- Shaw, Stanford J. and Shaw, Ezel Kural, *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey*, cilt: 2, *The Rise of Modern Turkey, 1808–1975* (Cambridge: Cambridge University Pres, 1977)
- Sözen, Metin, *Cumhuriyet Devri Türk Mimarlığı* (Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1984).
- Summerson, John, ‘Urban forms’, O. Handlin ve J. E. Burchard (ed.), *The Historian and the City* (Cambridge: MIT Press, 1963).
- Tankut, Gönül, *Bir Başkent’in İmarı* (İstanbul: Anahtar Kitaplar Yayınevi, 1993).
- Tekeli, İlhan, ‘İcabında plan’, *İstanbul* 4 (1993), s. 26–37.
- *Modernite Aşılırken Kent Planlaması* (Ankara: İmge Kitabevi, 2001).
- *Türkiye’de Kentleşme Yazıları* (Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları, 1982).
- Thornburg, M. W., Spry, G. ve Soule, G., *Turkey: an Economic Appraisal* (New York: Twentieth Century Fund, 1949).
- Toker, Metin, *Demokrasimizin İsmet Paşalı Yılları 1944–1973; DP’nin Altın Yılları 1950–1954* (Ankara: Bilgi Yayınevi, 1990).
- Toprak, Binnaz, *Islam and Political Development in Turkey* (Leiden: E. J. Brill, 1981)
- Topuzlu, Cemil, *32 Sene Evvelki, Bugünkü, Yarınki İstanbul* (İstanbul: Ülkü Basımevi, 1944).
- *İstibdad-Meşrutiyet-Cumhuriyet Devirlerinde 80 Yıllık Hatıralarım* (İstanbul: Topuzlu Yayınları, 2002).
- *Yarınki İstanbul* (İstanbul: Kenan Basımevi ve Kiliş Fabrikası, 1937).
- Uludağ, Zeynep, ‘Cumhuriyet Döneminde Rekreatyon ve Gençlik Parkı Örneği’, Y. Sey (ed.), *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık* (İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, 1998).
- Ünsal, Behçet, ‘İstanbul’un imarı ve eski eser kaybı’, in *Türk Sanatı Tarihi Araştırma ve İncelemeleri II* (İstanbul: Devlet Güzel Sanatlar Akademisi Türk Sanatı Tarihi Enstitüsü Yayınları, 1969), s. 6–61. Wagner, Martin, ‘İstanbul havalisinin plânı’, *Arkitekt* 10–11 (1936), s. 301–6 ve 12 (1936) 333–7.

- ‘İstanbulun münakale tahlili’, *Arkitekt* 7/5–6 (1937), s. 143–6.
- Watson, William J., ‘İbrâhim Müteferrika and Turkish Incunabula’, *Journal of the American Oriental Society* 88/3 (1968), s. 435–41.
- Whitton, Frederick E., *Moltke* (Londra: Constable and Company, 1921).
- Yeşilbursa, Behçet K., ‘Turkey’s participation in the Middle East Command and its admission to NATO 1950–52’, *Middle Eastern Studies*, 35/4 (Ekim, 1999), s. 70–102.
- Yeşilkaya, Neşe Gürallar, *Halkevleri; İdeoloji ve Mimarlık* (İstanbul: İletişim Yayınları, 1999).
- Zeren, Nuran, Türkiye’de tarihsel değerlerin korunmasında uygulanmakta olan yöntem çerçevesinde uygulayıcı kuruluşların görüşlerine dayanan bir araştırma, yayınlanmamış doktora tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, 1981.
- Zilfi, Madeline C., ‘Women and society in the Tulip Era 1718-1730’, A. Sonbol (ed.), *Women, the Family and Divorce Laws in Islamic History* (Syracuse: Syracuse University Press, 1996).
- Zürcher, Erik J., *Turkey; A Modern History* (Londra: I. B. Tauris, 2004).

- A**
 Abdülaziz, 73, 75, 76, 189, 229
 Abdülhalim Bey, 54
 Abdülhamid II., 76, 81
 Abdullah Efendi (Tatarcık), 40, 41, 46, 209
 Abdülmecid, 52, 64
 Abercrombie, Patrick, Büyük Londra Planı, 170
 Acemi Oğlanlar, 34
 Açık Hava Tiyatrosu, 134, 145
 Adnan Menderes Bulvarı, 188, *ayrıca bkz.* Vatan Caddesi
 Ageche, Alfred, 119, 120, 123, 124
 Ağaoglu, Samet, 164, 165, 173, 195, 252n.37
 Ahmad, Feroz, 117, 238n.45
 Ahmed III., 35, 36, 38
 Akçer, Faruk, 205
 Aksaray, 1839 yönetmeliğinde, 48, 71, 74, 92, 93, 120, 129, 186; Auric'in önerilerinde; 92, 93, 186; Ageche'nin önerisinde; 119, 120 Prost'un önerisinde; 125, 129; Menderes'in basın toplantısında, 180; Menderes'in imar işleri sırasında; 17, 18, 159, 180, 182, 185, 186, 188, 197, 202, 203, 206, 211, 214, 219
 Alleon, Antoine, 64, 65
 Almanya, 48, 71, 74, 92, 93, 120, 129, 186; Osmanlı'yla ittifak 95; otoriter rejim 99; Türkiye savaşı ilan ediyor 151
 Almanya'da Nasyonal Sosyalistler, 122
 Alman Çeşmesi, 78
 Altıncı Daire, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 79
 Altıncı Daire Belediye Sarayı, 68
 Amerika Birleşik Devletleri, ithal elektrik lambaları 86; Lambert'in çalışmaları 119, 121; Wagner'in ilticası 122; İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ittifak kurulması 151; ekonomik yardım 214; DP döneminde yoğunlaşan ilişkiler 159
 Amerikan Kamusal Yollar İdaresi, 153
 Anadoluhisarı, 80
 Anadolu, göç, 31, 37-8; demiryolları 75, 77; Bağdat Demir Yolları 77, 83-4; işgali 95; cumhuriyet döneminde 96, 99, 101-2; köylülük 107-10, 149, Osmanlı başkentini taşımak 110; vekiller ve bakanlar 114; yaşam koşulları 150; Moltke'nin haritaları 225; Kürt isyanı 234n.6
 Ankara, 106, 111-4; İstanbul'a demiryolu bağlantısı 110; yeni başkent olarak seçilmesi 110; İstanbul'la karşılaştırma 110, 117; nüfus patlaması 154; toplam yolculuk süresi (İstanbul'a) 160
 Ankara'daki Çubuk Barajı, 112

Ankara Palas Oteli, 102
Ankara Halkevi, 108
Ankara Şehremaneti Kanunu, 105
Ankara Üniversitesi, 102, 155
Ankara Türkiye Büyük Millet
Meclisi, 96; inşa 102; İkinci Dünya
Savaşı'ndan sonra CHP'ye siyasi
muhalafet 151; 1946 seçimlerinden
sonra 152; Bayar'ın cumhurbaşkan-
lığına seçilmesi 156; Menderes'in
1950 seçimlerinden sonraki
konuşması 157; 1950 seçimlerinden
sonra değişen demografik yapı 158;
Yassıada Duruşmaları'nda suçlanan
vekiller 176
Antwerp, 124
Argun, Dilâver, 177, 194
Arkan, Seyfi, 169
Arkitekt (mimarlık dergisi) 104,
122, 123, 183, 199, 203, 237n.34,
240n.11
Arnodin, Ferdinand Joseph, 82-5,
216-7, 231n.66, 232n.74
Arseven, Celal Esat, 102, 262n.90
Aru, Kemal Ahmet, 168, 170,
Asitane, 221
Ataköy Yerleşim Kompleksi, 177,
208
Atatürk, Mustafa Kemal, 16, 96,
98, 101-2, 107, 112, 147; modern
Türkiye'nin kurucusu 16, 96;
reformlar 16, 97-8, 100-1, 107;
İstanbul ziyaretinde gecikme 114;
Le Corbusier'in hatıralarında 122;
Prost'un yazılarında 147-8; koruma
kanunu 161; Selanik'teki evi 174
Atatürk Bulvarı, 128-9, 210, 140-1
Atatürk Köprüsü, 128, 130, 141,
171, 181, 191, 242n.31
Atatürk Meydanı, 129
Atik Ali Paşa Külliyesi, 71
Auric, André, 91-4, 120, 128, 140,

186, 189, 210, 233n.94-95, 234n.98
Avusturya, 23; Avrupa Uyumunun
üyeleri 60; tramvaylar için getirtilen
atlar 74; Birinci Dünya Savaşı'nda
Osmanlı'yla ittifak 95
Avrupa'da komünizm tehdidi, 153-4
Avrupa Uyum, 60, 65
Avrupa Kalkınma Programı, 153
Aya Sofya, 31, 55, 71, 73; İstanbul
Büyük Camisi'ne dönüştürülmesi
27; müzeye dönüştürülmesi 100;
Prost'un haritalarında 124; Prost'un
raporlarında 148
Ayasofya (bölge), 140
Aydemir, Şevket Süreyya, 15
Aydın, 152, 163, 246n.82
Aygün, Kemal, 177, 200, 202,
255n.9
Ayhan, Aydan, 176
Ayniyat Vergisi, 150
Azapkapı, 58, 74, 171
Aziziye Caddesi, 71

B

Babıâli, 44, 70-1
Bab-ı Hümayun, 47
Bağdat, 77, 83, 84, 196
Bağdat Caddesi, 192
Bağdat Demiryolu Projesi, 77, 83,
85
Bahçekapı, 47, 70
Bakırköy, 56, 120, 121, 207,
254n.60
Balat, 26
Bal kapını, 31
Barbaros Bulvarı, 191
Barillet-Deschamps, 73
Barkan, Ömer Lütfi, 108
Baruthane, 207, 260
Başar, Ahmet Hamdi, 164
Basra, 77
Batum, 77

- Bayar, Celal, 152, 156, 176, 250n.11
 Bayezid, II., 27
 Bayrakdar Mustafa Paşa, 41
 Bebek, 171, 176, 183, 254
 Bedesten, 30, 46
 Bedrettin Hamdi, 103
 Behçet, Sabri, 103
 Berlin, 49, 109, 119, 122, 123
 Beşiktaş, 35, 37, 74, 92, 130, 171, 172, 176, 180, 181, 191, 199
 Beşiktaş Meydanı, 181, 191
 Beyazıt, 30, 31, 47, 48, 71, 85, 92, 94, 121, 130, 140, 149, 180, 181, 186, 196, 199, 206, 258n.42
 Beyazıt Hamamı, 206
 Beyazıt Meydanı, 30, 48, 85, 116, 117, 196
 Beykoz, 56, 181
 Beyoğlu, 24, 54, 56; Prost'un planlarında 125-6, 130, 134; Müşavirler Heyeti'nin planlarında 170-1; Menderes'in imarı sırasında 191; Dalan'ın 1980'lerdeki çalışmalarında 217
 Bilad-ı Selase, 24, 34, 74
 Birinci Dünya Savaşı, 19, 20, 87, 95, 96, 114, 213
 Birinci Milli Mimari, 90
 Birleşmiş Milletler, 151, 152
 Birmingham, 56
 Bizantion, 221
 Bosna-Hersek, 77
 Boğaziçi, Lâle Devri'nde 35, 37; 1839 yönetmeliğinde 48; Moltke'nin haritasında 49, 51; deniz yolu üzerinde yeni önlemler 61; buharlı feribotların hizmet vermeye başlaması 61; bir köprünün inşası 80; Arnodin'in önerisinde 81; Auric'in önerisinde 92; Atatürk'ün gezisi 114; Prost'un köprü önerisi 128; Prost'un önerilerinde 129, 131; 1950'lerdeki asma köprü önerisi 171; Högg'ün doktora çalışması 204; köprü inşası 217
 Bostancı, 147, 192
 Botanik Enstitüsü Binası (Süleymaniye), 198
 Bouvard, Joseph Antoine, farazi öneriler 85; İstanbul ziyareti 86
 Brezilya, 119
 Bulgaristan, 77, 100
 Burhan, Arif, 123
 Büyükada, 135, 243n.51
 Büyük Britanya/İngiltere, 43, 56, 60; Avrupa Uyumu'nun üyesi 60; 1856 tarihli padişah fermanındaki etkisi 60-1; Kıbrıs'ın bırakılması 77; Üçlü İtilaf'ta 95; İstanbul Belediyesi için otobüsler 150
 Büyük Cumhuriyet Meydanı, 135
 Büyükdere, 51
 Büyük Pera Yangını, 68
 Büyük Tur, 39
 C-Ç
 Çağaloğlu, 2, 140
 Caméré, M., 73
 Compagnie Internatiole de Chemin de Fer de Bosphore, 81
 Canberra, 119
 Canonica, Pietro, 116, 117
 Celali İsyanları, 31
 Cemil Paşa (Topuzlu), 94, 183, ayrıca bkz. Cemil Topuzlu
 Cemiyet-i Umumiye-i Belediye, 105
 Cibali, 26
 Cihangir, 104
 Cısr-i Cedid, 47
 Clerk, Sir George, 96, 234
 Coficci, G., 66
 Comte de Bonneval, Claude Alexandre, 223n.31
 Cote d'Azur, 124

Credit Mobilier, 73
Creil, 119
Cumhuriyet Halk Partisi'nin Üçüncü Kongresi ve amblemi, 99;
Halkevlerinin idaresi 99; İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra 159; DP ile çelişen demografik karakter 157-8; Belediye Meclisi'ndeki olumsuz görüşler 166; Arapça ezan tartışmaları sırasında 161, 251n.27
Cuno, Helmuth, 90
Çanakkale, 49, 51, 96, 204, 255;
Högg'ün doktora çalışması 204-5
Çarşamba Pazarı, 47
Çemberlitaş, 30, 31, 71, 186, 221n.11
Çırağan Sarayı, 54, 76, 181
Çırçır, 141
Çöplük Subaşı, 34

D

Dalan, Bedrettin, 217
Danger, Rene, 125
Darius, 83
Darülfünun, 55, 57
Dautry, Raoul, 124
Davies, B. R., 13
Dedeoğlu, 75
Demokrat Parti, 17, 15-21; kuruluşu 152; 1946 seçimlerinde 156; 1950 belediye seçimlerinde 156; toplumun geniş kesiminin temsilcisi 157; ekonomik gelişmeler 159, 160; 1950'lerin başlarında DP yönetiminde İstanbul 162; ekonomik ve siyasi zorluklar 174; askeri cunta tarafından kapatılması 175; imar programı 181-4, 186, 192, 199-207, 210-2
Dersaadet, 24, 25, 34, 74, 79, 87, 220n.2, 221n.6, 225n.44
Dersaadet Belediye Kanunu, 79

Dersaadet Teşkilat-ı Belediyesi, 87
Dersaadet Tramvay Şirketi, 74
d'Espérey, Franchet, 95
Deutsches-Syndikat für Stadtebauliche Arbeiten in der Türkei, 89, 94
Direklerarası, 178
Divan, 25, 47, 225
Divanyolu, 31, 48, 71, 186, 221n.11, 244n.59, ayrıca bkz., mese
Dolmabahçe Camisi, 145
Dolmabahçe Sarayı, 62, 64, 95
Dolmuş, 179
Donizetti, Giuseppe, 54, 56
D'Ostaya, G., 66
Dunkerque, 119
Duparchy, M., 73
Duyun-u Umumiye, 74, 79, 80

E

Eads, James Buchanan, 80, 81
Ebniye-i Hassa Müdürlüğü, 43
Ebniye Kanunu, 53, 74
Ebniye Nizamı, 41
Ebniye Nizamnamesi, 53, 74
École des Beaux-Arts, 78, 238n.47
École Nationale Supérieure des Beaux-Arts de Paris, 119, 124
Edime, 30, 61, 75, 129, 186, 187
Edimekapı, 31, 47, 48, 92, 115, 134
Egesel, Ömer Altay, 177, 179
Egli, Ernst, 104, 113
Eğrikapı, 47, 48
Ehlgötz, Hermann, 119, 121, 122, 123
Elçi Han, 71
Eldem, Sedad Hakkı, 207
Elsaesser, Martin, 113
Emekli Sandığı, 184
Emin Muhlis Efendi, 64
Eminönü, ticaret bölgesi 31; 1839 yönetmeliğinde 48; Karaköy'e bağlandı 58; sokak düzenlemeleri 70;

Prost'un planlarında 129, 130, 134, 140; Menderes'in imarında 180-1, 184, 189

Emirgan, 145

Emlak Kredi Bankası, 172

Erbel, Cevat 169, 170, 205

Erbhof düzenlemeleri, 158

Ergin, Osman Nuri, 47, 70, 222n.14, 228n.19, 229n.29, 234n.98

Erol, Nevzat, 207

Erzurum, 110

Eski Roma'nın Muhafız Kıtaları, 42

Evkaf Nezareti, 47

Eyüp, 24-5; 1839 inkişaf planı

47; sanayi bölgeleri 56; Auric'in önerilerinde 92; Prost'un önerilerinde 129, 135; Menderes'in basın toplantısında 181

Eyyüb el-Ensari (Peygamberin sahabesi), 25

Ezan (Arapça okunması üzerindeki yasağın kaldırılması), 161, 251n.27

F

Farisi, Lâle Devri'ndeki etkisi 35; Türkçe'nin Farsça sözcüklerden ayıklanması 102

Fas, 124, 148

Fatih, 2, 25, 27, 33, 48, 60, 61, 95, 115, 120, 162, 178, 194

Fatih Camisi, 27

Fazıl Hâilil Edhem Bey, 73, 229n.47

Fener, 26

Ferhad Paşa, 64

Feriköy, 64, 92

Feshane, 56, 58

Fez, 124

Fındikoğlu, Ziaeddin Fahri, 108

Figuière, Antoine 70

Fincancılar Caddesi, 71

Florya, 104, 129, 181, 189, 260n.68
Fontainebleau, 37

Fossati, Gaspard Trajano, 55, 57

Franchini, Septime, 65

Fransa, 36; Kırım Savaşı'nda

Osmanlı'yla ittifak 60; 1856 tarihli padişah fermanındaki etkisi 60; Arnodin'in köprüleri 81; Üçlü İtilaf 95

Franko Efendi, 64

Fransız Devrimi, 64, 100

Fuad Paşa, 71, 72

G

Galata, 24; Avrupalı ayrıcalık 44;

Moltke'nin mektuplarında 51; artan arsa değerleri 56; toplumsal sorunlar 61; Prost'un planlarında 129, 130, 171

Galata'daki Cenevizli Tacirler, 24

Galata'daki Ceneviz Surları, 67

Galata'daki Frenk Nüfusu, 26

Galatasaray, 54, 92, 138

Gautier, Theophile, 59

Gavand, Eugene Henri, 74

Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu, 203, 206, 212

Gecekondu, kamu arazisinde ortaya çıkmaları 52; büyüme 155, 172, 179; Menderes'in basın toplantısında 181

Gelibolu (Çanakkale) Savaşı, 96

Gençlik Parkı, 112, 238, 271

Genç Osmanlılar, 76, 78, 230

Génie Civil Ottoman (mühendislik dergisi), 93, 233n.96

Gökalp, Ziya 90

Gökay, Fahrettin Kerim, 125, 203; görevinden alınması 194; Yassıada duruşmalarındaki ifadesi 200;

Almanya'da Högg'le buluşması
204
Gökdoğan, Mukbil 169, 170
Göztepe, 147
Grande Rue de Pera, 55, 61; gaz
lambalarıyla ışıklandırılması 64;
Karaköy'e bağlanması 66; İngiliz
muhabirin raporunda 67; Auric'in
önerilerinde 92-3; isim değişikliği
114; Prost'un önerisinde 130, *ayrı-
ca bkz.* İstiklâl Caddesi
Gregoryen Takvimi, 98
Gropious, Walter, 123
Gülek, Kasım 154
Gülhane Hatt-ı Şerifi, 44, *ayrıca bkz.*
Tanzimat Fermanı
Gülhane Parkı, 94
Gümüşsuyu, 104
Güneş Dil Teorisi, 101, 102
Güven, Muhittin, 169
Güzel sanatlar akademisi, isim de-
ğişikliği 104; İstanbul için öğrenci
önerisi 106; Revizyon Komisyonu
Üyeleri 169

H

Hacı Hüssam Efendi, 64
Haliç, 24-5; Lâle Devri'nde 36-
8; 1839 yönetmeliğinde 47-8;
sanayileşme 58; köprüler 58; artan
deniz trafiği 61; Kırım Savaşı
sırasında 74; Auric'in önerisinde
92; Prost'un önerilerinde 126,
128-9, 131; Müşavirler Heyeti'nin
önerisinde 171; Menderes'in basın
toplantısında 180; Menderes'in
imar hareketi sırasında 189, 191;
Dalan'ın 1980'lerdeki faaliyetleri
sırasında 217
Halil Edhem Bey, 89
Halkevleri, 99, 100

Halk Odaları, 99
Hamidiye Köprüsü, 82, 83, 84
Handan, Mehmed Ali, 169
Hannover, 204
Hanson, Charles 65
Harik-i Kebir (1865 Büyük Yangını)
70
Hasan Paşa Hanı, 187, 206
Hasköy, 26
Hassa Mimarbaşılığı, 35
Hassa Mimarlar Ocağı, 35; Ebniye-i
Hassa Müdürlüğü olarak değiştiril-
mesi 43
Hatt-ı Hümayun, 60
Haussmann, Georges-Eugene, 17,
72, 73, 80, 126, 204, 229n.47;
İstanbul ziyareti 73
Haydar Bey, 115
Haydarpaşa, İzmit'e demiryolu bağ-
lantısı 75; tren garı 90; Ehlgözt'ün
önerilerinde 121, Prost'un öneri-
lerinde 130-1; Menderes'in imar
hareketinde 192
Hénard, Eugène, 124
Hendeschane, 223
Hendese-i Mülkiye Mektebi, 78, 79
Hereke, 56
Hilafet, 97, 111, 112, 114, 213
Hilton Oteli, 171, 207
Hilts, H. E., 153, 247n.92
Hindistan, 148
Hipodrom, Bouvard'ın önerilerinde
85; Lambert'in önerisinde 121;
Prost'un ıslah çabaları 134-5, 149
Hirsch, Baron Maurice de, 75
Hititler, 102
Holzmeister, C., 113
Högg, Hans, 204, 205
Humbarahane, 223n.31
Hürremabad, 37
Hüseyin Bey, 72

I-İ

İslahat-ı Turuk Komisyonu, 70, 71, 186
İbrahim Müteferrika, 36
İbrahim Paşa (III. Ahmed'in Vezir-Azamı ve damadı), 35-6; infazı 38
İhtisab Nazırlığı, 42
İller Bankası, 169, 205
İmar Kanunu, 204
İngiliz-Osmanlı Ticaret Antlaşması (1838), 43, 61
İnönü, İsmet, 175, 183; cumhurbaşkanlığına seçilmesi 145, 152; Milli Şef 151; Taşlık'taki arsının devri 166-7; İnönü Gezisi, 145, 146
İntizam-ı Şehir Komisyonu, 64, 65
İşçi Sigortaları Kurumu, 176, 184, 189
İsmail Paşa (Mısır Valisi), 73
İspanya, Hristiyan baskısı, 26
İstanbul, elektrik tedariki 88-9, 150; yangınlar 31, 38, 41, 45, 55, 68, 70, 73, 93, 115; isimler 27; motorlu taşıtların sayısı 148, 172, 179, 256n.17; nüfus ve göç 17, 25, 31, 34, 38, 45, 60-1, 77, 87, 114, 154, 160, 172, 179, 201, 214, 216, 221n.12, 225n.44, 230n.55, 248n.99, 253n.60; telefon hizmeti 89; tramvaylar 74, 89, 115; tünel 74
İstanbul'daki Art Deco Binalar, 104
İstanbul Belediye Sarayı, 207
İstanbul-Edirne Otoyolu, 129, 186, 187
İstanbul Efendisi (Dersaadet'in Kadısı), 34
İstanbul'daki Ermeniler, 26
İstanbul'un hamalları, 46, 115
İstanbul'un hanları, 30, 44, 130, 183
İstanbul İmar Talimatnamesi, 204
İstanbul Şehir İmar Planı Daimi

Komisyonu, 169 *ayrıca bkz.*,
Müşavirler Heyeti
İstanbul Teknik Üniversitesi, 168, 170
İstanbul ve Bilad-ı Selase'de Yapılacak Ebniyenin Suver-i İnşaiyyesi'ne Dair Nizamname, 74
İstanbul'daki Yahudiler, 26
İstiklâl Caddesi, 114, 130 *ayrıca bkz.* Grande Rue de Pera
İstiklâl Mahkemeleri, 152, 246
İstimlâk Yolsuzluğu Davası, 176
İstinye, 192
İtalya, 26; Anadolu'yu işgal etmesi 95; otoriter rejim 99
İttihat ve Terakki Partisi, 86, 87, 88, 90
İzmir, Storari'nin çalışmaları 70; özel idari yapı 113; hem vali hem belediye başkanı olması 113; Prost'un çalışmaları 125, 147
İzmit, 56, 75, 112

J

Jakoben reformlar, 100
Jansen, Herman 112, 113, 154, 238n.47
Japonya, 151
Jasmund, August, 79, 82
Jön Türkler, 86, 87
Justinian (Bizans İmparatoru), 27

K

Kabataş, 92
Kadı, 34; idari gücünü kaybetmesi 42
Kadıköy, Moltke'nin mektuplarında 51; Halkevi binası 104; Prost'un önerilerinde 147; Menderes'in imar hareketinde 180, 192
Kadırga, 47, 48

- Kamondo, Avram 64-5, 73
 Kâmil Bey, 65
 Kandilli, 81, 83, 84
 Kapalı Çarşı, 31; kira gelirlerinde düşüş 56; 19. yüzyılda 224n.32; Prost'un önerilerinde 126
 Karadeniz, 51, 131, 163, 201, 217, 218
 Karaköy, Grande Rue de Pera'ya bağlanması 66; tünelle Galata'ya bağlanması 74; yolcu terminali 104; Prost'un önerilerinde 130, 138; Revizyon Komisyonu'nun planlarında 171; Menderes'in basın toplantısında 180; Sayar'ın makalesinde 183; Menderes'in imar çalışmaları sırasında 191
 Karaköy Meydanı, 130, 180, 191
 Karayolları Genel Müdürlüğü, 154, 184, 196, 205, 206
 Karlofça Antlaşması, 23
 Kasımpaşa, 65, 92, 141
 Kastamonu, 98
 Kayseri, 110, 255
 Kazlıçeşme, 155
 Kazablanka (Casablanca), 124
 Kemalettin Bey, 103, 233
 Kemalistler, 213
 Kemalizm, 99, 103, 108, 235n.7
 Kemalist ilkeler, 18; elit 175; ideoloji 107, 124, 147, 167; proje 148; reformlar 100-1, 107; rejim 101-4, 113, 151, 155, 158
 Kennedy Caddesi, 189, 192, 206
 Kıbrıs, 77, 175
 Kırdar, Lütfü 125, 136, 166, 243, 252, 264
 Kırım Savaşı, 19, 20, 60, 61, 64, 74
 Kısıklı, 147
 Kocabaşı, 43
 Konya, 77, 110
 Konstantin Forumu, 30
 Konstantiniyye, 221n.6
 Koraltan, Refik 152
 Kore Savaşı, 174
 Köprülü, Fuat, 152, 164
 Köprülü, Mehmed Paşa, 71
 Köy enstitüleri, 107, 155
 Köylücülük ideolojisi, 107, 110, 149; hareket 21; politikalar 158; retorik 150; ütopyanın sonu 154
 Köymen, Nusret Kemal, 108, 109
 Kraatz, L., 28
 Kumkapı 26, 120
 Kurtuluş (Tatavla), 65, 110, 111, 130
 Kuruçeşme, 131
 Kutsal Havariler Kilisesi, 27
 Kuzey Afrika, 17, 79, 124, 147, 213, 261n.82
 Küçükayasofya, 56
 Küçükçekmece, 186, 217
 Küçük Kaynarca Antlaşması, 39
 Kütahya, 110
- L**
 Lâle Devri, 35-8, 222n.18
 Lâleli, 186, 187
 Lâleli Camii, 187
 Lambert, A. O., 80
 Lambert, Jacques-Henri, 119
 Launay, Marie de, 67
 Le Corbusier, 122, 123, 240n.8
 Leeds, 56
 Leningrad, 109
 Levent, 191; Evleri, 172
 Lewis, Bernard 87, 111
 Londra, Osmanlı Elçiliği 39; Reşid Paşa'nın diplomatik hizmeti 44; borsa 87; Köymen'in yazılarında 109; otayol 140
 Lozan Antlaşması, 96
 Lörcher, Carl, 116
 Lyon, 91, 233

M

Macaristan, -dan gelen itfaiye uzmanları 69; tramvaylar için getirtilen atlar 74; Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı'yla ittifak 95
MacFarlane, Charles, 23
Maçka/ Maçka Parkı, 54, 134, 145, 166, 167
Madrid, 82, 231
Mahalle, 105
Mahmud I., 38
Mahmud II., 19, 41-3, 49, 52, 54, 55, 56, 58, 63, 98
Mahmudiye (Osmanlı Askeri Marşı), 54
Makal, Mahmut, 150, 245n.72
Malta, 97
Manchester, 56
Manifaturacılar Çarşısı, 181, 203
Marcuis de Bonnac, 37
Mardin, Şerif, 104, 234, 236, 254, 269
Marekeş, 124
Mareşal, Lyautey, 124
Marmara Denizi, 23, 24, 51, 70, 75, 89, 92, 120, 121, 125, 126, 129, 131, 134, 171, 180, 181, 189, 210, 211, 217
Marshall Planı, 153, 214, 247n.90
Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, 87
Mata, Arturo Soria, 83
Mazhar Bey, 73, 229n.47
Meclis-i Vala-i Ahkâm-i Adliyye, 42, 63
Mehmed Ali Paşa (Mısır Valisi), 43
Mehmed, II. (Fatih), 25, 162
Mehmed Salih Efendi, 64
Mehmed, VI. (Vahdettin), 97
Mekke, 155
Meknes, 124

Mese, 31, 48, 71, *ayrıca bkz.* Divan-yolu
Mekteb-i Şahane-i Tıbbiye, 79
Menderes Adnan, 17, 15-21, 154, 158, 245n.82; TBMM'deki konuşması 157; başbakan olarak atanması 156; seçkinlerin görüşleri 159; tarıma öncelik vermesi 159; dini yaşam üzerine görüşleri 164; siyasi yasak ve Yassıada duruşmaları 176-7; imar programı 173, 180
Menemen, 98
Menteşe Ertuğrul, 169, 203, 207
Mevlevihanekapısı, 47, 48
Mezopotamya, 102
Mısır, 43, 73, 196
Miğferdiç Ohannes, 64
Millet Caddesi, 129, 187, 188, 190, *ayrıca bkz.* Turgut Özal Bulvarı
Milli Birlik Komitesi, 175, 176, 257n.28
Milli Koruma Kanunu, 151
Mimar (dergi), 104
Moda, 101
Moine, M. L. 56
Moltke, Helmuth, Von, 49, 50, 51, 52, 58, 216, 225n.51-52, 226n.54-58
Mondrokles (Korintli Mimar) 83
Mondros Ateşkes Antlaşması, 95
Mongeri, Giulio, 104, 116, 117
Moskova, 109
Muallem Asakir-i Mansure-i Muhammediye, 42
Muhtar, 43
Muhtesip, 34
Murad, V., 76
Mustafa, IV., 41
Mustafa Reşid Paşa 44, 45
Münih, 204, 235
Müşavirler Heyeti, 169, 170, 189, 203, 204, 205

N

Nafia Nezareti, 43, 125
Nahiye, 34, 113
Naib, 34
Napolyon, III., 73, 204
NATO, 159, 163, 175, 250n.10
Naum, Theodore 66
New York, 109, 117, 119
Nizam-ı Cedid, 39, 41
Notre Dame de Paris, 100
Nuruosmaniye Camii, 33, 39, 40, 224

O

Olimpik stad, 129, 188
Onar, Sıddık Sami, 184, 257n.28
Onat, Emin 170, 258
Ordu Caddesi, 71, 186, 187
Orta Asya, 102
Ortaköy, 89, 92
Osmanlı İmparatorluğu, uzun soluklu gerileme dönemi 23, Lâle Devri'nde 35-7; II. Mahmud zamanında 45; Moltke'nin gelişi 49; Kırım Savaşı sırasında 59; Avrupa Uyumu'nun üyesi 60; gittikçe kötüleşen mali durum ve Haussmann 61, 73; iflas 76; Rusya'yla savaş 77; II. Abdülhamid döneminde 86-7; Jön Türkler idaresinde 78-9, 89, 90, 102-3; yeni cumhuriyetle çelişkisi 100, 111
Osmanlıcılık, 76
Osmanlı Parlamentosu, 76, 79, 86
Osmanlı Canlandırmacı Mimarisi, 92, 102, 103, 104

P

Pangaltı, 65, 67, 228, 270
Paris, 17, 39, 65, 72, 73, 79, 85, 109, 119, 124, 126, 128, 147, 167, 182, 204

Park Otel, 193, 198
Pasarofça Antlaşması, 23
Paşabahçe Şişe ve Cam Fabrikası, 115
Patrona Halil İsyanı, 38
Pendik, 131, 171, 192
Pera, 24, 44; Moltke'nin mektuplarında 51; artan arsa değerleri 56; "patlama gösteren bölge" 61; belediye idaresi 62; 1870 tarihli Büyük Yangın 68; gelişen ulaşım 74; varlıklı vatandaşlar 81; Auric'in önerilerinde 92-3
Pervititch, Jacques, 116, 128
Piccinato, Luigi, 205, 208, 261n.82
Poitiers, 119
Polatkan, Hasan 176, 255n.8
Polonya, Kutsal İttifak'ta, 23
Portekiz, Hristiyan baskısı, 26
Prix de Rome, 124
Prost, Henri, 17, 19; 1933'teki tasarım yarışmasına katılmayı reddetmesi 119; Le Corbusier'in rakibi 122; İstanbul'dan önceki işleri 124; imar planının hedefleri 125-6, 128-9, 130-1, 134; sözleşmeleri 135; belediye hakkında şikayetleri 139, 140; Kemalist reformları takdir etmesi 147; imar planının eksiklikleri 155; Revizyon Komisyonu'nun planlarıyla tutarlılık 170-1; Yassıada duruşmalarında Menderes'in yaptığı referanslar 202

R

Rabat, 124
Rado, Şevket 182
Ragıp Gümüşpala Caddesi, 185, 189
Ragıp Paşa Kütüphanesi, 187
Revelaki, David, 64
Revizyon Komisyonu, 168, 169, 203, 212, 215, 216, 217, 253n.53

- Rio de Janeiro, 119
 Ritter, Otto, 90
 Röpke, Wilhelm, 108
 Rosenthal, Steven, 61, 65
 Rouen, 82
 Rumlar, en geniş gayrimüslim topluluk 25; siyasi ve ekonomik ayrıcalıklar 43; İntizam-ı Şehir Komisyonu'nda temsil edilişleri 66; 6-7 Eylül olaylarından etkilenişleri 174-5
 Rumelihisarı, 80, 81, 83, 84
 Rusçuk, 41
 Rusya, 23, 37, 60, 83, 95, 151, 153
- S-Ş**
 Sa'dabad, 37
 Said Efendi, 36, 223n.31
 Salih Münir Paşa, 85
 Salih Paşa, 63
 Salıpazarı, 170, 180, 191
 Samatya, 26
 Sandal Bedesteni, 211
 San Francisco, 151
 Saraçhane, 143, 144
 Sarayburnu, 47, 75, 82, 92, 121, 130, 134, 138, 149
 Sarc, Ömer Celal, 108
 Sarol, Mükerrrem, 194, 251, 252n.33, 258n.41
 Sasemann, Victor, 83
 Sayar, Zeki 183, 199, 237n.34
 Schneider, Siegmund, 83, 89, 231n.71
 Schütte-Lihotzky, Margarete, 113
 Schütte, Wilhelm, 113
 Selanik, 174
 Selim, I., 37
 Selim, III., 39, 40, 41, 42, 54, 55
 Selimiye Kışlası, 55
 Serbest Cumhuriyet Fırkası, 98, 99, 235
 Server Efendi, 67, 69, 228
 Shaw, Stanford, 39, 230n.55
 Silaharağa Elektrik Santrali, 89
 Silivrikapı, 47, 48, 92
 Simkeşhane, 187, 206
 Sirkeci, 71, 75, 79, 83, 134, 135, 138, 140, 189, 242n.29, 243n.49
 Sirkeci Tren Garı, 79, 83
 St. Raphael, 124
 St. Tropez, 124
 Sitte, Camillo, 112, 238n.47
 Sivas, 110
 Sivastopol, 60
 Societe Anonyme Ottomane des Telephones de Constantinople, 89
 Sofya, 75
 Soğuk Savaş, 159
 Sovyet Rusya, 151, 153
 Soyadı Kanunu, 100
 Sozialpolitik, 108
 Storari, Luigi, 70
 Sultan Ahmet Camii, Sanat galerisi olarak teklif edilmesi, 100
 Sultanahmet, 78, 120, 134, 138, 171, 186; Büyük Cumhuriyet Meydanı önerisi 134-5
 Suriye, 77
 Süleyman, I., 27
 Süleymaniye Camii, 30, 130, 195
 Süleymaniye Külliyesi, 27
 Sürgün, 25, 97
 Sütlüce, 115
 Şapka Kanunu, 98
 Şehremaneti, 63, 64, 65, 69, 87, 105
 Şehremini (İstanbul'un semti), 64, 69, 72, 89, 115, 140
 Şehzadebaşı, 128, 178, 181
 Şeyhülislam, 42
 Şirket-i Hayriye, 74
 Şişhane, 67, 92, 141
 Şişli, 67, 104, 134, 141

- T**
- Tahran, 196
- Taksim, Altıncı Daire'de 65-7;
Auric'in önerisinde 92; apartman
blokları 104; Cumhuriyet Anıtı
145; Prost'un önerilerinde 126,
130, 134; Müşavirler Heyeti'nin
planlarında 171; Menderes'in basın
toplantısında 180
- Taksim'deki Ermeni Mezarlığı, 134
- Taksim'deki Topçu Kışlası, 144
- Takvim-i Vekayi, 53
- Tanzimat dönemi, 44, 54-5, 60, 71,
76-7
- Tanzimat Fermanı, 44, 46, 52, *ayrıca*
bkz. Gülhane Hatt-ı Şerifi
- Tanzimat reformları, 44, 76
- Tarabya, 51, 69, 73
- Tarhan, Mümtaz, 186, 255n.9,
260n.68
- Tarlabaşı Bulvarı, 171, 217
- Taşlık, 166, 167
- Taut, Bruno, 113
- Tepebaşı, 67, 68, 130, 138
- Tercüme Odası, 54, 83
- Todosios Surları, 24, 31, 48, 92, 122,
126, 149
- Theodosius (İmparator), 196
- Toker, Metin, 158, 183
- Tophane, 47, 48, 65, 70, 74, 92, 130,
171, 180
- Topkapı, 74, 75, 92, 134, 140, 186,
188
- Topkapı Sarayı, 35, 36, 54, 55, 61,
75, 95, 129, 130
- Topuzlu, Cemil, 106, 115, 118, 155,
183, 252n.39, *ayrıca bkz.* Cemil
Paşa
- Toulon, 124
- Truman, Harry 153
- Truman Doktrini 153
- Turgut Özal Bulvarı, 187, *ayrıca*
bkz. Millet Caddesi
- Tuzla, 131, 171
- Türk Dil Kurumu, 102
- Türkiye Büyük Millet Meclisi, 111,
157, 158, 175
- Türk Ocakları, 99, 100
- Türk Tarih Kurumu, 102, 206
- Türk Tarih Tezi, 101
- Türk Ulusal Bağımsızlık Savaşı, 96,
234
- Türk Yüksek Mimarlar Birliği, 169
- Türk Yüksek Mühendisleri Birliği,
169
- U-Ü**
- Ulema, 34, 42, 224
- Uluslararası Para Fonu, 153
- Unkapanı, 47, 48, 58, 74, 92, 128,
129, 140, 189
- Usul-i Mimari-i Osmani, 78
- Ülkü, 108
- Ünsal, Behçet, 169, 262n.90
- Üsküdar, 25; Lâle Devri'nde
35-7; Kırım Savaşı sırasında 60;
Arnodin'in taslağında 82; Prost'un
önerisinde 147; Menderes'in basın
toplantısında 181
- Üstündağ, Muhittin, 125, 135,
252n.39
- V**
- Vak'a-i Hayriye, 42, 184
- Valens Su Kemerleri, 33
- Vallaury, Alexandre, 79
- Varlık Vergisi, 151, 158, 245
- Vatan Caddesi, 186, 188, 255n.8 *ay-
rıca bkz.* Adnan Menderes Bulvarı
- Vedat Bey (Tek), 104
- Vefa, 141
- Venedik, 23

Villa Medici, 124

Viyana, 23, 39, 60, 64, 67, 78, 83,
109, 231n.69

W

Wagner, Martin, 122

Wagner, Otto, 82

Washington, 117

White, Charles, 58

Y

Yağ Kapanı, 31

Yalıköşkü, 47, 48

Yassıada, duruşmalar 176-7, 185,
194, 197, 201; arşiv 179

Yedigün (moda dergisi), 101

Yedikule, 47, 56, 74, 92, 134, 170,
189, 253

Yemiş Kapanı, 31

Yenen, Mithat, 168, 205

Yenibahçe, 121, 129, 134, 188

Yeni Cami, 32, 70, 85, 129, 140

Yeniçeri Ocağı, 34, 38; Nizam-ı
Cedid'e karşı ayaklanma ve III.
Selim'in katli 41; statü kaybı ve
kaldırılması 42

Yenikapı, 26, 92, 94, 120, 128, 129,
130, 170, 181, 189, 242n.29

Yeni Mimari, 103

Yeşilköy, 56, 89, 121, 129, 180, 189

Yıldız, Sarayı 86; Prost'un öneri-
sindeki korular 145; Menderes'in
basın toplantısında 181

Yirminci Yüzyıl Fonu, 153

Yirmisekiz Çelebi Mehmet Efendi,
37, 223n.31

Yunanistan, Anadolı'yı işgal etmesi
95; Marshall Planı'nda 153

Yusuf Efendi, 64

Yüksek Adalet Divanı, 175, 177

Yüksek Soruşturma Kurulu, 176

Z

Zeytinburnu, 56, 155

Zirai Donatım Kurumu, 176

Zorlu, Fatin Rüştü, 176, 255n.8

Kentsel dönüşüm ya da yeniden yapılandırma, bir süredir en önemli toplumsal meselelerden biri haline geldi. Özellikle son yıllarda İstanbul'daki dönüşüm, yeni soylulaştırma projeleri, konut sektörünün şişmesi, göç olgusu gibi gündemleriyle şehir planlaması, yalnızca pratik sonuçlarıyla değil, toplumsal hafızaya ve şekillenmeye etkisi ile de konuşulur oldu. İstanbul gibi kaotik ve sürekli inşaat halindeki bir şehrin bugünkü durumunun sorumlusunun kim olduğu, mimarlık çevreleri, aydın, akademisyen ve entelektüeller için her zaman güncel bir soru olmuştur. Özellikle uzman çevrelerde cevap, Adnan Menderes ve 1950'lerde başlattığı imar planıdır.

Murat Gül bu çalışmada, Geç Osmanlı ve Erken Cumhuriyet dönemlerinden itibaren İstanbul'un yaşadığı ve yaşayamadığı kentsel dönüşümün tarihi ve ideolojik arka planını sergiliyor. Osmanlı İmparatorluğu'ndan Türkiye Cumhuriyeti'ne evrilen ve Ankara'nın başkent ilan edildiği süreçte iktidarın İstanbul'a ideolojik yaklaşımını, Fransız şehir plancısı Henri Prost'un izlerini, çok partili sürece girilmesiyle iktidara gelen Demokrat Parti dönemini ve "taşralı" Menderes'in Yassıada duruşmalarında büyük bir koz olarak kullanılan imar planını ayrıntılandırarak, kentlerin yalnızca fiziksel oluşumuna odaklanan yaklaşımın aksine toplumsal ve siyasi koşulların kent morfolojisine etkisini İstanbul örneğinde inceliyor.



ISBN: 978-975-570-621-4



9 789755 706214

20 TL

📖 selyayincilik f selyayin @selyayincilik

www.selyayincilik.com