

# MENDERES DÖNEMİ İSTANBUL'UNDA İMAR HAREKETLERİ VE ARKA PLANI

MURAT GÜL\*

İlk çağlardan günümüze değin şehirler, politik gücün ideolojisini fiziksel olarak şekillendirdiği ve kitlelerle olan iletişimde kullandığı en önemli araçlardan biri olma görevini yüklenmişlerdir. Bu özellikleri ile şehirler, özellikle de başkentler, uygulanan politikaların izlerinin en belirgin şekilde gözleendiği platformlar olmuşlardır. Üç imparatorluğa başkentlik yapmış olan İstanbul da tarihinin her döneminde böyle bir rolü etkin bir şekilde üstlenmiştir. Fetihler, rejim değişiklikleri ve politik iradenin zaman zaman almış olduğu radikal kararlar, İstanbul'un tarihinde önemli eşikleri oluşturur ve şehrin fiziksel yapısını belirleyici birer etken olarak öne çıkar. Roma İmparatoru Konstantinos'un başkentini İstanbul'a taşıması ve şehri Hristiyan bir imparatorluğun merkezi yapması, 1453 yılında Sultan II. Mehmed'in İstanbul'u fethi ve sonrasında hemen başlayan hummalı bir imar hareketi ile şehrin Türkleşmesi ve İslamlaşması, Kanunî Sultan Süleyman'ın gücü ve Mimar Sinan'ın dehası ile taçlandırılan kadim Osmanlı kimliği de şehrin tarihindeki dönüm noktaları ve gelişmeler olarak öne çıkar.

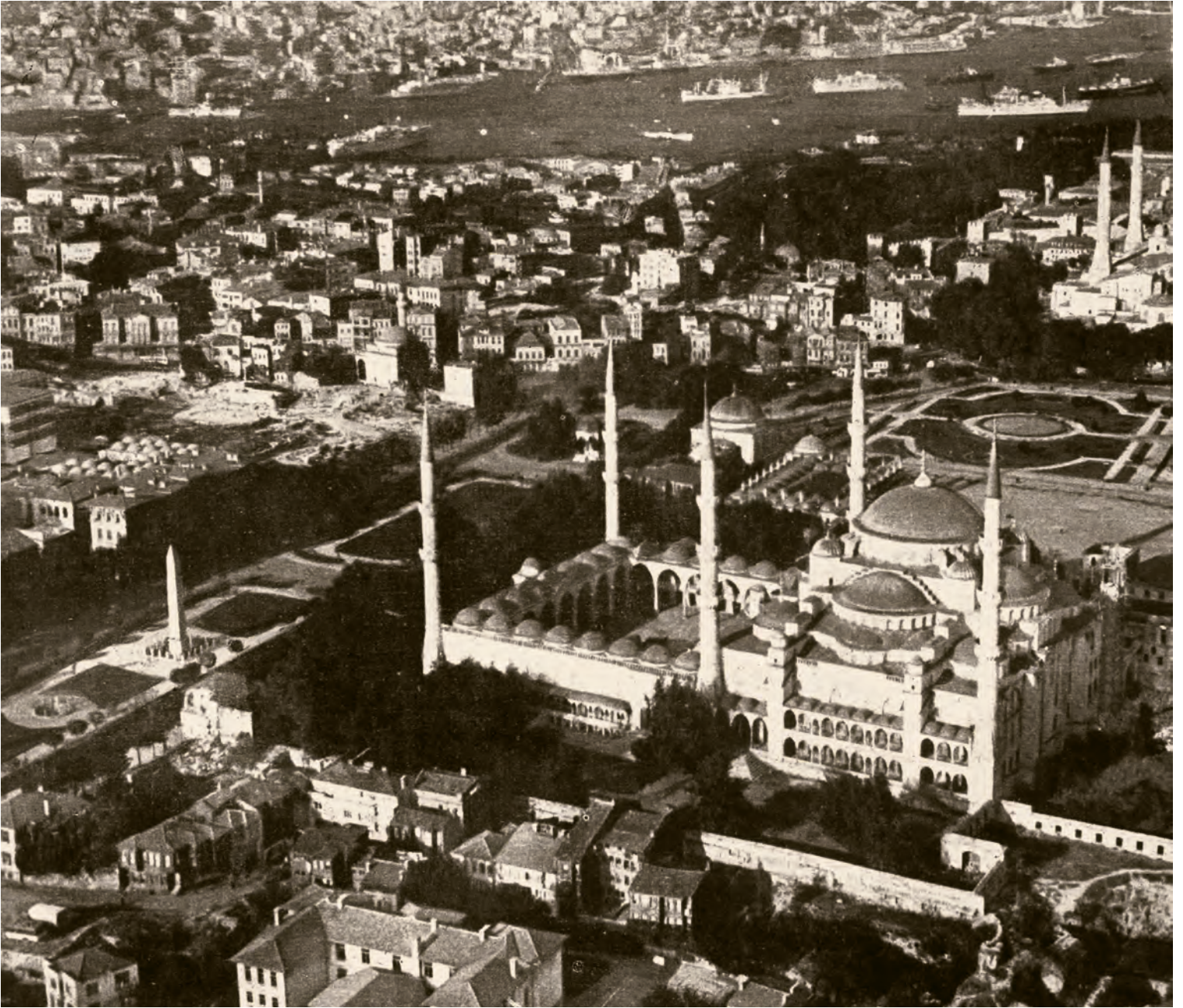
İstanbul'un son 150 yılda geçirmiş olduğu modernleşme öyküsü de bu türden önemli dönüm noktalarını içerisinde barındırır. Osmanlı idaresi imparatorluğun çöküşle sonuçlanacağı bir süreçte payitahtının sorunlarını çözmek için bir dizi önlemler almayı denemişti. Fakat savaşların, toprak kayıplarının ve bozulan ekonomik düzenin belirlediği bir ortamda bu çabaların büyük çoğunluğu çizim masasından öteye gidemeyen kavramsal öneriler olarak kalmıştı. İstanbul'a yönelik benzer modernleştirme planları Osmanlı'ya göre çok daha kökten bir reform programını benimseyen

Cumhuriyet döneminde de siyasetin gündemindeydi. Osmanlı mirasının modern Batı değerleriyle değişmesi programını şevkle uygulayan rejim, diğer alanlardaki köklü değişikliklerin yanı sıra kamusal mekânın Batı uygarlığının normlarına göre yeniden tanımlanması ve şekillendirilmesi ile şehirlerin yeniden planlanması konusunda bir dizi değişiklikler öngörmekteydi. Bu açıdan bakıldığında İstanbul'da dönüştürülmesi gereken yalnızca eski Osmanlı başkentinin kentsel dokusu değil, simgesel kimliği ve anlamıydı da. II. Dünya Savaşı sonrasında ise Türk siyasi ve ekonomik hayatında yaşanan esaslı değişiklikler İstanbul tarihinde de yeni bir sayfa açmıştı. İşgal görmüş, binlerce yıldır elinde tuttuğu başkent olma özelliğini kaybetmiş, nüfusu azalmış, bakımsız ve harap durumda olan İstanbul için bu dönemde köklü değişiklikler içeren bir imar programı uygulamaya konulmuştu.

Bu yazının konusu da İstanbul'un bu uzun ve yolculuğunda önemli bir yer tutan ve II. Dünya Savaşı'ndan sonra, Başbakan Adnan Menderes'in daha önceki yönetimlerin "uzun soluklu ihmaline" bir son vermek gayesiyle şehrin fiziksel formunu yeniden tasarlamaya ilişkin yürüttüğü geniş ölçekli bir imar hareketidir. 1956-1960 yılları arasında gerçekleşen bu imar programı İstanbul'un tarihî nüvesini şekillendiren büyük ölçekteki en son müdahale olarak kayıtlara geçer. Bu süreçte İstanbul'da geniş caddeler açılmış, birçok bina yıkılmış ve yarımada'yı çevreleyen sahil yolları inşa edilmiştir. Ömrünün son dört yılını adadığı İstanbul'un imarı, Menderes'i 1960 yılında bir askerî darbe ile iktidardan uzaklaştırdıktan sonra yargılandığı Yassıada davalarında da yalnız bırakmaz. Devrik başbakana karşı açılan en önemli davalardan biri olan İstimlak Yolsuzluğu Davası'nda Menderes bazı eski belediye başkanları ve bürokratlarla beraber istimlakleri hukuksuz bir biçimde uygulamak ve imar programını sorumsuz bir şekilde

\* TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi

Bu yazıdaki fotoğraflar ve alt yazıları İstanbul Vilayeti Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü tarafından Menderes dönemindeki imar faaliyetlerini anlatmak için hazırlanan *İstanbul'un Kitabı*'ndan (İstanbul ts.) alınmıştır (Proje Yönetimi).



1- "Muhteşem İstanbul'un tabii güzelliklerine biz bir şey ilave etmemeli, ecdadın bıraktığı mücevherleri bütün o göz kamaştırıcı emsalsizlikleriyle meydana çıkarmamalı mıydık?"

yürütmekle suçlanır. Bu davada suçlu bulunan Menderes, diğer davalardan da hüküm giyer ve 17 Eylül 1961 günü İmralı Adası'nda asılarak idam edilir.<sup>1</sup>

İstanbul'un geçirmiş olduğu bu köklü değişim Menderesi de tartışmaların odağına yerleştirir ve Türk mimarlık tarihinde pek de makbul gözle bakılmayan bir Menderes imgesi oluşturur. Bu durum da çoğunlukla Menderes'in nevi şahsına münhasır davranışlarına ve kişisel özelliklerine dayanan kalıplaşmış imgeler,

önyargı ve inançlarla bezenmiş olan eleştirel bir bakış ortaya koyar. Bu tür değerlendirmeler bir gerçekliğe dayansa da sistematik olarak bazı sorunlar barındırır. Öncelikle belirtmek gerekir ki İstanbul'un 1950'lerde geçirdiği kentsel dönüşümle ilgili ortaya konulan eleştiriler çoğunlukla şehrin dokusunda meydana gelen fiziksel değişikliklere odaklanır ve bu değişiklikleri parça parça betimler. Diğer bir ifadeyle Geç Osmanlı ve Erken Cumhuriyet dönemlerinde gerçekleşen ya da gerçekleştirilmesi düşünülen, değişikliklerin Menderes'in imarı ile olan güçlü ilişkisi çok da fazla göz önünde tutulmaz. Dahası İstanbul'un XX. yüzyıl ortalarında geçirdiği fiziksel değişimin altında yatan tarihî, kültürel

1 Menderes, İstimlak Yolsuzluğu Davası'nda suçlu bulunsa da anayasayı ihlal suçu işlediği iddiası ile yargılandığı diğer bazı davalarda birleştirilerek birlikte hüküm verilir: "İstimlak Yolsuzluğu Davası Karar Gerekçesi", Esas nr. 961/8, s. 43-45.



ve siyasi gelişmelerin İstanbul'un imarına etkisi, özellikle Menderes dönemi söz konusu olduğunda, pek de değerlendirmeye alınmaz.

Aslında İstanbul'un 1950'li yıllarda yaşamış olduğu köklü değişim genel olarak XIX. yüzyılın ilk dönemlerinde başlayarak devam eden bir modernleşme serüveninin sonucu olarak ortaya çıkar. Diğer bir deyişle bu dönüşüm dönemin başbakanı Adnan Menderes'in adı ile anılan imar hareketi ile vücut bulsa da bu imar programının arka planında 150 yıllık bir süreç yatar. İstanbul'un 1956-1960 arasında geçirmiş olduğu köklü değişimin tam olarak anlaşılabilmesi de ancak bu uzun modernleşme yolculuğu ile birlikte bir okuma yaparak mümkün olur. Bu yazı da böyle bir okumanın ana hatlarını içeren bir değerlendirmeyi sunmayı amaçlamaktadır.

## II. Dünya Savaşı Sonrası İstanbul

II. Dünya Savaşı sonrası Türkiye'sinde pek çok şey değişmeye başlar. Bu dönemde Batı Bloku içerisinde yer alan Türkiye çok partili bir siyasal siteme geçer. Önceleri ülkenin tek siyasi partisi Cumhuriyet Halk Partisi içerisinde belirginleşen muhalif kanat daha sonra partiden kopup 1946 yılında Demokrat Parti'yi kurar. Demokrat Parti aynı yıl yapılan ve Türk siyasi tarihinde "şâibeli" olarak anılan bir seçimi kazanamasa da ileriye dönük umut vadeden yeni bir siyasi güç olarak belirir.

1946 seçimleri ülkeye bir iktidar değişikliği getirmemişse de Demokrat Parti'nin kısa sürede elde ettiği başarı Türkiye'yi yöneten kadrolara mevcut düzenin artık sürdürülemeyeceği yolunda açık bir uyarı niteliğindedir. İlerleyen dönemde bir dizi değişikliğe gidilir. Savaş yıllarının toplumsal ve ekonomik alanlardaki katı uygulamalarına bazı esneklikler getirilir ve tavizsiz bir şekilde uygulanan laik sistemde küçük çaplı da olsa bazı yumuşamalar yaşanır.

Savaş sonrası yaşanan bu değişimin en önemli unsurlarından biri de komünizm tehlikesinden korunmak amacıyla Amerika Birleşik Devletleri ile kurulan sıkı ilişkilerdir. Savaşa katılmamış olmasına rağmen Türkiye, Marshall Fonu'na dâhil edilir. Özellikle tarımsal üretimin modernizasyonu ve askerî konularda Amerikan teknik ve mali desteğini almaya başlar. Tarımın modernleşmesi hedefi beraberinde ülkedeki arkaik ulaşım sisteminin de modernleştirilmesi ihtiyacını doğurur. 1948'de Amerikan Karayolları İdaresi'nden bir teknik heyet Türkiye'ye gelir ve aynı yıl iki ülke arasında karayollarının iyileştirilmesini içeren bir anlaşma imzalanır. Bayındırlık Bakanı Kasım Gülek'e göre bu anlaşma "Orta Avrupa ve

Balkanları Orta Doğu'ya yaklaştırmakla" kalmayacak, aynı zamanda Birleşik Devletlerin "Avrupa'daki komünizm tehlikesine karşı çıkabilmek için taşıdığı yükü" de hafifletecekti.<sup>2</sup> Zaten Başbakan Yardımcısı Nihat Erim'e göre Türkiye yakında bölgesinde "küçük bir Amerika" olacaktı.<sup>3</sup> Bu çalışmalar bakanlık bünyesinde yarı özerk bir konumda örgütlenen ve Menderes'in imar programı sırasında üstlendiği görevden ötürü Türk mimarlık tarihinde âdeta bir "Truva atı" olarak değerlendirilen Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulması ile sonuçlanır.<sup>4</sup>

Savaş sonrası yıllarda izlenen bu politikaların İstanbul üzerinde de önemli etkileri olur. Cumhuriyet'in ilk yıllarından beri izlenen nüfus politikası artık çatırdamaya başlar. Türkiye, nüfusunun %80'nin köylerde yaşadığı bir ülkedir ve bu yapının korunması da rejim tarafından özenle sağlanmaktadır. Sanayinin hemen hemen hiç olmadığı bir ülkede köylülerin büyük şehirlere göçü karmaşa yaratabilir ve rejimin kendi ideolojisini ve yapısal kurgusunu oluşturmaya çalıştığı 1930'lu yıllarda toplumsal denetimin sağlanmasını olanaksız hâle getirebilirdi. Bu nedenle köylü köylerinde tutulmalı ve bunun temini için de önlemler alınmalıydı. Zaten rejimin hatırı sayılır bir kesiminde temelleri Geç Osmanlı döneminde atılmış köycülük ideolojisi cazibesini artırarak devam ediyordu. Nusret Kemal Köymen gibi yarı resmî *Ülkü* dergisi yazarları<sup>5</sup> bir yandan, İstanbul Üniversitesi'nde görev yapan Ömer Celal Sarc, Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu ve Ömer Lütfi Barkan gibi akademisyenler diğer yandan açıkça kent karşıtı bir tutumu savunuyorlardı. Köycülere göre kent sosyal yozlaşmanın, ahlaki çöküşün, perişanlığın ve yozlaşmış sınıf mücadelelerinin yaşandığı sağlıklı ve kaotik bir yapıydı. O yıllarda İstanbul Üniversitesi'nde görev yapan Alman Profesör Wilhelm Röpke'ye göre ideal bir şehirde en fazla 30.000 kişi yaşamalıydı.<sup>6</sup> Öte yandan bu kesimler düşsel bir köy portresi çiziyorlardı. Bu görüşe göre köylüler Türk ulusunun asil, el değmemiş, zeki ve pratik

<sup>2</sup> "Turkey to Ratify Highway Pact: U.S. Experts to Help in Program", *The New York Times*, 17 Ocak 1948.

<sup>3</sup> "Erim'in İzmit'teki Demeci", *Cumhuriyet*, 29 Eylül 1949.

<sup>4</sup> Murat Gül, *Modern İstanbul'un Doğuşu: Bir Kentin Dönüşümü ve Modernizasyonu*, İstanbul 2013, s. 154.

<sup>5</sup> Nusret K. Köymen, "Kemalizmin Hususiyeleri", *Ülkü*, 1956, c. 7, sy. 42, s. 418; Nusret K. Köymen, "Köycülük Esasları", *Ülkü*, 1954, c. 4, sy. 20, s. 149-150.

<sup>6</sup> Aykut Kansu, "Tek Parti Döneminde Bir Radikal Muhafazakâr Politika Mektebi Olarak 'Sosyal Siyaset'", *Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce: Muhafazakarlık*, ed. Ahmet Çiğdem, İstanbul 2003, s. 622-631.

karakterinin gerçek sahipleriydiler.<sup>7</sup> Alman *sozialpolitik* akımının etkisinde kalan köycüler Nasyonal Sosyalist Almanya'sındaki *erbhof* modelini örnek alan küçük ölçekli çiftlikler kurulmasını savunuyorlardı. Yine bu dönemde Türk mimarları da ideal köy planları önerileri üzerinde çalışmaktaydılar.<sup>8</sup> 1945 sonrasında yaşanan gelişmeler bu köycü ütopyanın çöküşü demektir. Tarımın modernleşmesi ve ulaşımın geliştirilmesi köyde ihtiyaç duyulan insan gücünün azalması anlamına geliyordu. İşsiz yığınların da başta İstanbul olmak üzere büyük şehirlere göçü başlamıştı.

İstanbul tüm bu gelişmelere hazırlıksız yakalanmıştı. II. Dünya Savaşı'ndan sonra İstanbul'a akın eden yeni göçmenlerin barınma sorunları için herhangi bir plan yoktu. 1945 yılında 860.558 olan belediye sınırları dâhilindeki şehir nüfusu on yıl içerisinde %47'lik bir artış sergileyecek ve 1955'te 1.268.771'e ulaşacaktı.<sup>9</sup> Artan nüfus ile birlikte baş gösteren konut yetersizliği özellikle de Kazlıçeşme ve Zeytinburnu gibi surdışı bölgelerde derme çatma konutlar yaparak kamu arazilerinin yasa dışı kullanımını körüklüyor, böylece İstanbul *gecekondu* adı verilen ve hiç bitmeyecek olan sorunla tanışmış oluyordu. 1936 yılında imar planı hazırlaması için büyük umutlarla İstanbul'a davet edilen ve 1950'ye kadar toplam 14 yıl görevde kalan Fransız plancı Henri Prost'un çalışmaları hiçbir şekilde böyle bir nüfus artışını öngörmüyordu. Prost planlarında nüfus artışının şehrin üstünde er ya da geç oluşturacağı aşikâr bir baskıyı hiç hesaba katmamıştı. Oysa Prost'tan önce İstanbul'da çalışmalar yapan Alman şehirci Martin Wagner ve 1933 yılında gerçekleştirilen imar planı yarışmasına davet edilen Fransız plancı Jacques-Henri Lambert raporlarında İstanbul'un gelecekteki nüfusunu 2.000.000 ila 2.500.000'e çıkacağını öngörmekteydiler.

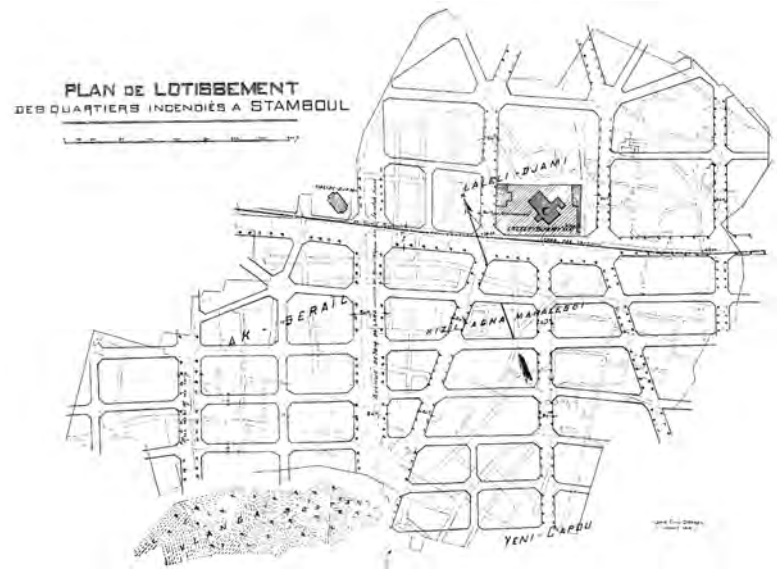
## Demokrat Parti'nin İlk Yıllarında İstanbul

II. Dünya Savaşı sonrasında beş yıllık dönemde yaşanan gelişmeler 14 Mayıs 1950 tarihinde yapılan seçimlerle Türk siyasi tarihinde yeni bir sayfa açtı. Aslında 1946 seçimlerinden beri yaşananlar muhtemel bir Demokrat Parti Hükûmeti'nin habercisiydi. Ancak Demokrat Parti

<sup>7</sup> Asım Karaömerlioğlu, "People' Houses and the Cult of Peasant in Turkey", *Turkey before and after Atatürk: Internal and External Affairs*, ed. Sylvia Kedourie, London, Portland 1999, s. 67-91.

<sup>8</sup> Sibel Bozdoğan, *Modernizm ve Ulusun İnşası: Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde Mimari Kültür*, İstanbul 2002, s. 115-116.

<sup>9</sup> *İstanbul Şehri İstatistik Yıllığı: 1953-57*, İstanbul 1958, c.12.



2- 1911 Aksaray yangınından sonra Yenikapı'yı Aksaray'a bağlayan 50 metre genişliğindeki anayol da dâhil olmak üzere Auric tarafından tasarlanan yeni yolları gösteren bir plan (Génie Civil Ottoman, 1912)

seçimlerde umulanın da üstünde bir başarı göstererek oyların %53'ünü aldı. 1940'ların sonlarında Cumhuriyet Halk Partisi'nin kazanacağı varsayılarak oluşturulan seçim sistemi Demokrat Parti'ye meclisteki sandalyelerin %85'ini kazanma fırsatı vermişti. Demokrat Parti bu başarısını 3 Eylül 1950'de yapılan belediye seçimlerinde de sürdürerek Türkiye genelindeki 600 belediyeden 560'ını aldı. İstanbul'daki seçim sonuçları Cumhuriyet Halk Partisi için daha da dramatik bir sonuç ortaya koymuştu. Demokrat Parti İstanbul Belediye Meclisi'ndeki tüm sandalyeleri kazanarak Cumhuriyet Halk Partisi'ne karşı psikolojik bir zafer kazanmıştı.

İstanbul'un "perişan" hâli belediye seçimleri öncesi ve sonrasında Demokrat Parti temsilcilerinin sıklıkla kullandıkları temalardan biriydi. Devlet Bakanı ve Hükûmet Sözcüsü Samet Ağaoğlu'na göre Cumhuriyet'in ilk yıllarında "anlaşılmaz bir İstanbul düşmanlığı" baş göstermişti. Birçok resmî kurum "lüzumlu lüzumsuz Ankara'ya taşınmış" ve İstanbul âdeta kaderine terk edilmişti.<sup>10</sup> 1952 senesinde düzenlenen İstanbul Bölge Kalkınma Kongresi'nde başkanlık yapan Demokrat Parti İstanbul Milletvekili Ahmet Hamdi Başar'a göre ise başkentin Ankara'ya taşınmasından sonra İstanbul unutulmuş ve "âdeta yıkılan imparatorluğun bakiyesi" olarak görülmüştü.<sup>11</sup> Kongrenin ilerleyen günlerinde söz alan İstanbul Teknik Üniversitesi mimari profesörü ve sonradan Menderes'in imar hareketini yönlendiren ekip

<sup>10</sup> "Seçimler ve İstanbul'un Vaziyeti", *Cumhuriyet*, 28 Ağustos 1950.

<sup>11</sup> "İstanbul Bölge Kalkınma Kongresi Dün Toplandı", *Milliyet*, 11 Mart 1952.



3- "Edirne-İstanbul devlet yolunun İstanbul'a giriş kapısı ve aynı zamanda 50 metre genişliğindeki Millet Caddesi'nin başlangıç noktası olan Topkapı surları bölümünde restore edilen burçlar. Avrupa'dan İstanbul'a giriş yapan her yolcuya muhteşem tarihi şehirlerimizin en müessir intibalarını verebilecek hüviyettir. Resmimiz, Millet Caddesi başlangıcında beton makinesini 25 santim kalınlığında beton dökerken gösteriyor"

içerisinde çalışacak olan Emin Onat'a göre de Prost'un görev yaptığı yaklaşık 15 sene heba edilmiş, İstanbul âdeta "kalfaların ellerinde" gün geçtikçe çirkinleşmişti.<sup>12</sup>

Demokrat Partili belediyenin ilk icraatı Prost'un görevinin tartışmaya açılması şeklinde gelişti. Fransız plancının 14 yıllık mesaisi sonunda gelinen nokta hem siyasi çevrelerde hem de basında sıkça eleştiriliyordu. Aslında Prost büyük umutlarla göreve getirilmişti. İstanbul'un imar planını hazırlamak üzere 1933 yılında yapılan yarışmada elde edilen sonuçlar tatmin edici bulunmamıştı. Hatta modern mimarlığın önemli isimlerinden olan Le Corbusier'in İstanbul'u planlama isteği bile hükûmet nezdinde itibar görmemişti. Prost, başta Paris olmak üzere Toulon, St. Tropez ve St. Raphael gibi kentlerin planlama çalışmalarını yürütmüştü. Belki de hükûmet için en önemlisi Prost'un Fransız sömürgesi altındaki Kazablanka, Fez, Rabat, Meknes ve Marakeş gibi Kuzey Afrika'daki Müslüman şehirlerinin modernizasyonu konusundaki tecrübesiydi. Sonuçta 1933'teki yarışmaya yoğunluğu sebebiyle katılmayan Prost üç yıllık bir gecikme ile görevlendirilmişti. Prost'un iki yıllık bir sürede hazırladığı planlar 1938 yılındaki bir oturumda İstanbul Belediye Meclisi tarafından oy birliğiyle ve büyük umutlarla kabul edilmişti.<sup>13</sup> İstanbul I. Dünya Savaşı sonrasında işgal edilmiş ve epeyce hırpalanmıştı. Sonrasında da binlerce yıllık tarihi boyunca elde ettiği ayrıcalıkları, başkentin Ankara'ya taşınması sonucunda kaybetmişti. Nüfusu savaş sonrası 650.000'lere kadar inmiş, ihmal edilmiş eski Osmanlı başkenti en sonunda Kemalist Türkiye'nin dinamiklerini

şehrin dönüşümüne yansıtacağından emin olunan bir uzmanın ellerine gönül rahatlığıyla teslim ediliyordu.

Prost imar planını İstanbul'un sınıai, ticari, yerleşim ve rekreasyon alanlarına bölünmesi ve etkili bir ulaşım sisteminin tesis edilmesi esasına göre hazırlamıştı. Fransız şehir plancısı bu hedefleri gerçekleştirmek için, kentin fiziksel yapısını büyük ölçüde değiştirecek radikal tekliflerde bulunuyordu. Prost'un önerilerine göre tarihî yarımada'nın belli bölgelerinde modern tasarım ilkeleriyle uyumlu yeni bir kentsel doku yaratılacaktı. Bu da yarımada'nın özellikle de batı yakasında yüzyıllardır varlığını koruyan geleneksel dokunun silinmesi anlamına geliyordu. Tarihî yarımada içerisinde geniş caddeler açılacak, Kapalıçarşı bile geniş yollarla çevrelenecekti. Kara surları korunacak ve dışında 500 m genişliğinde yeşil bir bant oluşturulacaktı.<sup>14</sup> 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 ise çok daha radikal önerilerde bulunuyordu. Fransız plancıya göre mümkün olsa Haliç'in kuzey kıyılarıyla Taksim arasında kalan bölgenin tamamı yıkılmalı ve yeniden yapılmalıydı.<sup>15</sup>

Prost, İstanbul için etraflıca bir yol programı hazırlamıştı. Fransız plancıya göre "seyrüseferi tanzim edecek yeni yollar hemen vücuda getirtilmeliydi." Bu yollar yer yer tünellerle beslenecek bazı durumlarda da vadiler üzerinde kurulacak olan viyadüklerle geçilecekti. Prost'a göre "otomobil yolları ile şebekelendirdiği" İstanbul planı Paris için evvelce hazırladığı plandan bile daha moderndi.<sup>16</sup>

Bütün bu iddialı projelere karşın Prost'un planlarında yer alan işlerden sadece küçük bir kısmı hayata geçirilebilmişti. Bu sonucun iki temel sebebi vardı. Öncelikle II. Dünya Savaşı sırasında yaşanan sıkıntılı ortam, böylesine maliyetli işlerin yapılmasına imkân verecek nitelikte değildi. İkinci temel neden ise planda bulunan bazı işler ne detaylıca tasarlanmıştı ne de uygulanabilir nitelikteydi. Şehrin topoğrafyasını dikkate almadan önerilen yollar çoğunlukla ya maliyetli tüneller ve viyadükler gerektiriyordu ya da külfetli geniş istimlakler. Bu şartlar altında tarihî yarımada içerisinde yapılabilen en hacimli iş Atatürk Bulvarı'nın Aksaray-Unkapanı arasındaki bölümünün inşasıydı. 50 m genişliğindeki bu ana cadde esasen 1910-1913 yılları

12 "İstanbul'un İmar Planı Şiddetle Tenkid Edildi", *Milliyet*, 12 Mart 1952.

13 İstanbul Belediyesi Genel Meclis Kararı, 29 Nisan 1958.

14 Henri Prost, *İstanbul'un Nâzım Planını İzah Eden Rapor*, İstanbul 1958, s. 3-4.

15 Prost, *İstanbul'un Nâzım Planını İzah Eden Rapor*, s. 5.

16 Prost, *İstanbul'un Nâzım Planını İzah Eden Rapor*, s. 9.





4- "Seviye indirme ameliyesi başlangıcında Ordu Caddesi'nin Beyazıt Meydanı'na açılan ağzının durumu"

arasında Lyon Belediyesi'nden çağrılarak İstanbul'a gelip çeşitli çalışmalar yürüten Fransız mühendis André Auric tarafından projelendirilmişti . Bu caddenin Yenikapı-Aksaray arasındaki kısmı çok önceleri açılmıştı. Planlanan ancak yapılamayan kısımlarını ise Prost tamamlamıştı. Eminönü Meydanı'nın açılması ise tarihî yarımada da tamamlanabilmiş ikinci büyük projeydi. Gerçi Yeni Cami'yi çevreleyen binalar yıkılmıştı ama projede yer alan binalar yapılamadığından ortaya büyük bir boşluktan başka bir şey çıkmamıştı . Bitirilebilen bu işler belediyece hazırlanan tanıtım kitaplarında büyük başarılar olarak yer alıyordu. Haliç'in karşı yakasında ise Prost daha şanslıydı. Taksim Meydanı düzenlenmiş, eski Topçu Kışlası yıkılarak İnönü Gezisi yapılmış, açık hava tiyatrosu ve bir futbol stadyumunu da içine alan proje ile birlikte Maçka Parkı oluşturulmuştu.

Bu şartlar altında 5 Aralık 1950 tarihinde toplanan İstanbul Belediye Meclisi Prost'un planlarının uygulanabilirliğinin araştırılması hakkında bir rapor hazırlaması amacıyla bir komisyon kurulmasını kararlaştırdı.<sup>17</sup> Komisyon'un raporu 26 Aralık'ta meclise sunuldu. Rapor genel anlamda planların aradan geçen 14 yıllık bir süreye rağmen tamamlanmamış olmasını vurguluyordu. Rapordaki eleştirel yaklaşım meclis üyelerinin birçoğu tarafında da paylaşılmaktaydı. Neticede ilk olarak üç yıllığına görevlendirilen Fransız plancı sözleşmesi toplam 11 yıl daha uzatılmasına rağmen kayda değer bir sonuç ortaya koyamamıştı. Birçok üyeye göre

sözleşmenin bir defa daha uzatılmasının da herhangi bir olumlu sonuç doğurmayacağı aşikârdı.<sup>18</sup>

Mecliste tartışılan diğer bir konu da Prost'un kişiliği üzerine ortaya koyulan eleştirel yaklaşımdı. Birçok üyeye göre Fransız plancı idareden gelen baskılar sonucunda mesleki otoritesini yitirmişti. Örnek olarak da Prost'un Maçka Parkı'nın yapımı sırasında yakınlarda bulunan bir arsanın belediyece satın alınarak Cumhurbaşkanı İnönü'ye verilmesini önerdiği gösteriliyordu. Ayrıca Prost'un görevde bulunduğu süre içerisinde hiçbir Türk mimarını yetiştirmemiş olması da tepki çeken konular arasında yer alıyordu. Meclis üyelerinin ekseriyeti Prost'un görevini tamamladığını artık işlerin şehri daha iyi tanıyan bir Türk mimara verilmesi gerektiği kanaatindeydiler.<sup>19</sup>

Bütün bu tartışmalar yaşanırken meclis Prost'un da dinlenilmesini ve tartışılan konular hakkında kendi görüşlerini meclise sunmasını kararlaştırdı. Aslında bu, meclis tarafından yapılan bir davet değildi. Prost meclise açıklamalarda bulunmak isteğini bildiren bir mektup sunmuştu. Prost meclisteki konuşmasında görevde olduğu süre içerisinde istemiş olduğu yasal mevzuatın hükûmet ve belediyece gerçekleştirilmemiş olmasından yakınuyordu. Daha 1937 yılında *Yapı, Yollar ve İstimlak Kanunu*'nda değişiklik yapılmasını istemişti ama aradan geçen bunca zamana karşı hiçbir ilerleme sağlanamamıştı. Yasal mevzuattaki bu eksiklikler, Prost'a göre, işlerin istenilen sonuca ulaşmamasındaki en önemli nedendi.<sup>20</sup> Aslında Prost bu konudaki görüşlerini daha 1948 yılında hazırlamış olduğu raporda belirtmişti.<sup>21</sup> Fransız plancı bu raporlarda imar planının uygulanmasından artık ümidini kestiğini hissettiriyordu. Belediye Meclisi'nde konuşmasından önce de Prost, gazetelere verdiği mülakatlarda yaşadığı bıkkınlık ve hayal kırıklıklarının ipuçlarını veriyordu. Prost'a göre belediyenin "tembelliği" ve istenilenleri yerine getirmemesi bütün sorunların sebebiydi ve kendisini "Ahmet Efendi'nin bacasının yüksekliğinin kaç metre olacağı" gibi lüzumsuz konularla meşgul ediyorlardı.<sup>22</sup>

Prost Belediye Meclisi'nde en son olarak Taşlık'taki arsa konusunda açıklamalarda bulundu. 1940'ta hazırladığı raporlardan birinde Taşlık'taki bir arsanın

18 "İstanbul Belediyesi Meclisi Zabıt Hülâsası", 26 Aralık 1950, s. 7, 12-13.

19 "İstanbul Belediyesi Meclisi Zabıt Hülâsası", 26 Aralık 1950, s. 7, 12-13, 15.

20 "İstanbul Belediyesi Meclisi Zabıt Hülâsası", 26 Aralık 1950, s. 8-9.

21 *İl ve Şehirde Geçen Yılda Neler Yapıldı ve Bu Yıl Neler Yapılıyor 1950-1951*, İstanbul 1951, s. 45-47. Prost'un şikayetlerini içerir 28 Eylül 1948 tarihli raporu için bkz. Akif Bazoğlu, "İstanbul İmarında Karşılaşılan Güçlükler ve Şikâyetler", *Arktekt*, 1950, c. 20, sy. 7-10, s. 201.

22 "Prof. Prost'un İmar İşlerine Dair Demeci", *Cumhuriyet*, 19 Aralık 1950.

17 "İstanbul Belediyesi Meclisi Zabıt Hülâsası", 5 Aralık 1950, s. 4-5.





5- "Beyazıt'ta teşekkül etmekte olan Üniversite sitesinin kuşbakışı durumunu tespit eden bu fotoğrafta, genişletilerek eni otuz metreye çıkarılan Ordu Caddesi görülmüyor. İleride Beyazıt Meydanı da seçilmektedir"

Cumhurbaşkanı İnönü'ye tahsis edilmesini teklif etmişti. 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 cumhurbaşkanına yakışmayacağını düşündüğünden, bahse konu olan teklifi uygun gördüğünü ifade etti.<sup>23</sup> Bu ifadeler mecliste zaten mevcut bulunan Prost aleyhindeki havayı daha da ağırlaştırmıştı. Başlangıçta Fransız plancının sözleşmesinin yenilenmesini destekleyen üyeler bile, siyasi baskılar karşısında Prost'un mesleki otoritesini kaybettiğini ve sözleşmenin kesinlikle yenilenmemesi gerektiğini vurguluyorlardı. Oylama sonucu 32 üyeden yalnızca üçü sözleşmenin uzatılması lehinde oy kullanmıştı. Bu durumda Prost'un İstanbul'daki uzun soluklu görevi 14 yıl önce İstanbul'a gelişindeki coşkudan eser olmayan bir şekilde sessizce sona eriyordu.

Prost sonrası Demokrat Parti, İstanbul'un planlama çalışmalarını yürütmek için Türk uzmanlardan oluşan geçici bir Revizyon Komisyonu kurdu. Bu durum bir anlamda 1930'lu yılların başlarından beri mimarlık ve şehircilik alanlarında yabancı uzmanların görevlendirilmesi sonucu ihmal edildiklerini düşünen Türk uzmanların zaferiydi. *Arkitekt* dergisinde yazan birçok mimar bu konudaki serzenişlerini dile getirmekteydi. Örneğin 1933'te açılan ve üç Avrupalı uzmanın davet edildiği imar planı yarışması öncesinde yazan Burhan Arif'e göre İstanbul'un planlanması "kendine has farikaları olan bir âlemde." İstanbul için hazırlanacak planları bir Fransız, Amerikan ya da Alman şehri için hazırlanmış planlara benzetmek büyük bir hata olurdu. İstanbul şehrinin hiçbir yabancıнын sokaklarında gezip "şarklı olmadıkça kavrayamayacağı bir bedii mikyası" vardı.<sup>24</sup> Mimar

23 "İstanbul Belediyesi Meclisi Zabıt Hülâsası", 26 Aralık 1950, s. 9-10.

24 Burhan Arif, "İstanbulun Plânı", *Mimar*, 1933, sy. 5, s. 154-161.



Abidin'e göre ise "para, teveccüh, salahiyet" yerli yersiz hep yabancı mimarlara sağlanmaktaydı. Bu esnada genç Türk mimarları ise "yardımsız, itimatsız bir üvey çocuk gibi büyüyordu."<sup>25</sup>

Revizyon Komisyonu'nun 1951 tarihli raporunda Prost'un planları kıyasıya eleştirilmekteydi.<sup>26</sup> En büyük sorun planlarda istatistiki verilerin kullanılmamış olması, nüfus, ulaşım, barınma, eğitim, jeoloji ve meteoroloji konularında herhangi bir verinin bulunmamasıydı. Ayrıca Prost'un önerdiği yolların ve meydanların kentin topoğrafyası dikkate alınmadan hazırlandıkları için gerçekçi bulunmamıştı. Hazırlanan planların ve kartografik malzemenin kalitesizliği de eleştirilen konular arasındaydı. Geçici komisyon sonrası 1952 yılında yine Türk uzmanlardan oluşan ve Müşavirler Heyeti olarak bilinen bir çalışma grubu oluşturuldu. Bütün bu gelişmeler İstanbul yakası ve Beyoğlu bölgesi için ayrı ayrı olmak üzere iki yeni imar planı çalışmasıyla sonuçlandı.<sup>27</sup> Komisyonun hazırladığı planlarla İstanbul, tarihinde ilk defa bir grup uzman tarafından ortaklaşa hazırlanan bir imar planına sahip oluyordu. Dahası bu planlar Belediye Meclisi'nin, merkezî hükûmet kuruluşlarının ve Ticaret Odası ile Sanayi Odası gibi kuruluşların önerileri doğrultusunda geliştirilmişti. Yeni hazırlanan planlar da ilginçtir ki Prost'un önerilerinin birçoğunu barındırıyordu. Önerilen yol şeması, açılması düşünülen meydanlar ve Marmara Denizi kıyılarında kurulması düşünülen sanayi ve liman tesisleri Fransız plancının önerileri ile büyük benzerlikler gösteriyordu.<sup>28</sup>

## Menderes'in İmar Programı

Bütün bu planlama çalışmaları yapılırken İstanbul'un sorunları için köklü herhangi bir adım atılamamıştı. Nüfus artmaya devam ediyor, şehrin sokaklarındaki motorlu araç sayısı misliyle büyüyor, trafik sıkışıklığı, ulaşım ve altyapı konularında hiçbir ilerleme kaydedilemiyordu. Bu koşullar altında İstanbul'un imarı için ilk önemli hamle Başbakan Menderes'in 23 Eylül 1956'da yaptığı basın

<sup>25</sup> Mimar Abidin, "Memlekette Türk Mimarının Yarınki Vaz'iyeti", *Mimar*, 1933, sy. 5, s. 129-130. Benzer görüşler için bkz. Zeki Sayar, "Yerli ve Yabancı Mimar", *Arkitekt*, 1938, c. 8, sy. 2, s. 65.

<sup>26</sup> *Revizyon Komisyonu Raporu-H. Prost'un İstanbul Şehri İçin Tanzim Ettiği İmar Planlarını Tetkik Etmek Üzere Kurulmuş Bulunan Heyet Tarafından Hazırlanmıştır*, İstanbul 1954.

<sup>27</sup> *İstanbul İmar Planını İzah Raporları I: Beyoğlu Ciheti*, İstanbul 1954; *İstanbul İmar Planını İzah Raporları II: İstanbul Ciheti*, İstanbul 1956.

<sup>28</sup> Gül, *Modern İstanbul'un Doğuşu*, s. 169-171.



6- "Üniversite (İstanbul) sitesinin olduğu kadar bütün şehrin en büyük merkezlerinden birini teşkil eden Beyazıt meydanının seviyesi 3,5 metre indirilmiş ve meydanı çeviren abide ve yapılar da bütün ihtişamıyla belirmiştir"

toplantısıyla geldi.<sup>29</sup> Gerçi çalışmalar aylar öncesinden başlamıştı ama imar programının kamuoyuna duyurusu uzun bir toplantı ile bizzat başbakan tarafından yapıyordu. Menderes açıklamalarına Demokrat Parti'nin iktidardaki ilk beş yılı boyunca kazandığı ekonomik başarılarla vurgu yaparak başlamıştı. Başbakana göre "dünkü devletin yapıcı kudreti ile bugünkü yapıcı kudret arasında" açık bir fark vardı. Kendilerinden önce bazı işler mali zorluklar dolayısıyla yapılamamıştı ancak artık ülke ekonomisi gelişmişti ve hükûmetin bu imar programını ertelemesi için hiçbir bahane yoktu. Bununla beraber Demokrat Parti Hükûmeti de imar konusunda tecrübelenmişti. Ankara'da yapılan hatalardan dersler çıkartılmıştı ve mülk sahiplerinin hakları kesinlikle korunacaktı.

Savaş sonrası dönemin pek çok siyasetçisi gibi başbakan da otomobile dayalı ulaşım fırsat verecek yeni yolların yapılmasının gerekliliğine inanıyordu. Bu bağlamda Menderes'in imar programı İstanbul'da geniş caddeler açma fikri üzerinde şekillenmişti. Önerilen planda hem tarihî yarımada içerisinde hem de dışında ana şehrin merkezlerini birbirine bağlayan geniş bulvarların açılması yer alıyordu. Ayrıca Marmara Denizi kıyıları ile Haliç kıyılarını çevreleyen sahil yolları da tıpkı önceki dönemlerde olduğu gibi yeni programda da önerilmekteydi. Menderes'e göre trafik sıkışıklığı giderilmeli, mevcut sokak dokusu yeniden

<sup>29</sup> *İstanbul Ekspres*, 23 Eylül 1956; *Akşam*, *Hürriyet*, *Cumhuriyet* gazeteleri, 24 Eylül 1956.





7- "Vilayet karşısında ve önünde, Ankara Caddesi'nde sert köşeler teşkil eden ve darlıklar meydana getiren, şekilsiz binalar kaldırılarak Vilayet Meydanı genişletilmiştir. Resimde meydanın tanzime hazır durumu görülüyor"

düzenlenmeli, büyük camilerin çevresindeki "çirkin" binalar yıkılmalı, yeni ve geniş caddeler yapılmalı ve nihayetinde yabancı ziyaretçiler için İstanbul'un cazibesi artırılmalıydı. Avrupa'dan gelen turistler Yeşilköy Havalimanı'nın çıkışında bir otoyolla karşılanmalı ve şehir merkezine birinci sınıf yollardan getirilmeli, böylece "dost düşman" bütün yabancılar İstanbul'un geri kalmış "orta çağ kasabalarına benzeyen" bölgelerinden geçmemeliydi.

Toplantının devamında Aksaray, Beyazıt, Eminönü, Kadıköy, Tophane ve Taksim'de günün her saati sıkışık olan sorunlu kavşakların yeniden düzenleneceğini ve meydanların yenileneceğini belirtiyordu. Bu meydanları birbirine bağlayan ve kentin iskeletini oluşturan yollar da ıslah edilecekti. Şehrin her semti mükemmel yollarla birbirine bağlanacaktı. Karaköy Meydanı genişletilecek, geniş bir yolla Salıpaazarı üzerinden önce Beşiktaş'a sonra da Boğaz'a bağlanacaktı. Galata Köprüsü kaydırılarak yeni meydanla hizalanacaktı. Beşiktaş Meydanı büyütülecek, yeni ve geniş 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 kıyılarının İstanbul'un tüm sakinlerine açılması hedefleniyordu. Eyüp yeniden düzenlenecek ve üç ya da dört farklı yolla şehrin diğer merkezlerine bağlanacaktı. Son olarak, Üsküdar ile Beykoz arasında, Boğaz kıyısına paralel geniş bir yol yapılacaktı.

Menderes'in açıklamalarında yapılacak diğer işler ise en ince ayrıntılarına kadar anlatılıyordu.

Örneğin Atatürk Bulvarı'nın köprüden Şehzadebaşı'na kadar olan bölümü üzerinde Manifaturacılar Çarşısı adında modern bir çarşı yapılacaktı. Galata'da tünelin bulunduğu arsa üzerinde 18 katlı bir bina inşa edilecek, Çırağan Sarayı "Avrupa'daki muadillerinden bile daha ihtişamlı" bir otele dönüştürülecekti. Süleymaniye Camii etrafındaki binalardan temizlenecek ve bütün bu işler 1957'de kutlanacak olan yapılışının 400. yıldönümünden önce tamamlanacaktı. Hükümet yeni yerleşim alanları için satışa çıkarılması gereken arsa sayısını arttırarak geçekundu sorununu çözecekti. En önemlisi de bütün bu işler yapılırken merkezî hükümetten tam destek alınacaktı.

Menderes'in imar planı içerisinde yer alan yollar aslında İstanbul için hiç de yeni bir olgu değildi. Tatarcık Abdullah Efendi'nin 1792'de III. Selim'e sunduğu layihadan beri İstanbul için hazırlanan bütün öneriler şehirde etkin bir yol ağının kurulması önerisi üzerine şekillenmişti.<sup>30</sup> Neticede Osmanlı İstanbul'u bir yaya şehriydi ve modernleşme süreci içerisinde ihtiyaçları karşılayacak yeni bir yol ağı kurulması her daim gündemdeydi. Menderes döneminin imar planı da kendinden öncekilere benzer bir yol şeması önermekteydi. 1839 yılında hazırlanan *İmar Yönetmeliği*, Auric'in önerisi ve Henri Prost'un imar planına benzer şekilde Demokrat Parti'nin programı da şehirdeki ana merkezlerin doğu-batı doğrultusunda uzanan geniş caddeler aracılığıyla birbirine bağlanmasını fikri üzerinde şekillenmişti. Millet ve Vatan caddeleriyle birlikte Ordu Caddesi'nin Beyazıt'taki kesiminin yapımı imar programının belkemiğini oluşturuyordu. Yapımı daha önceki dönemlerde tamamlanan Atatürk Bulvarı'yla birlikte planlanan bu yollar, Aksaray'ı tarihî yarımada'nın merkezinde önemli bir kavşak hâline getiriyordu .

Bu aksın ilk kısmı olan Sultanahmet-Beyazıt-Aksaray rotasını takip eden ana arterdi. Sultanahmet ve Çemberlitaş arasında kalan Divanyolu *Islahat-ı Turuk Komisyonu* tarafından 1860'ların sonlarında genişletilmişti.<sup>31</sup> Beyazıt ve Aksaray arasında kalan kısmın yapımına ise Fransız mühendis Auric'in denetiminde I. Dünya Savaşı öncesinde başlanmış ve 30 m genişliğinde bir cadde olarak açılmıştı. Bu aksın bitirilmemiş tek kısmı ise Beyazıt'ta dar bir boğaz oluşturuyordu. Menderes'in imar programındaki en tartışmalı yıkımlar olan Hasan

<sup>30</sup> Abdullah Efendi'nin III. Selim'e sunduğu layihanın "Siyaset-i Belediye" başlıklı dördüncü bendi şehrin sorunlarına işaret ediyor ve çeşitli çözüm önerileri getiriyordu: Reşat Kaynar, *Mustafa Reşit Paşa ve Tanzimat*, Ankara 1999, s. 4-15.

<sup>31</sup> Gül, *Modern İstanbul'un Doğuşu*, s. 71.





8- "İstanbul imar hamlesinin her safhasıyla yakından alakadar olan Sayın Başvekil Adnan Menderes, yukarıdaki resimde, Kanunî Sultan Süleyman Türbesi içinde, Süleymaniye Külliyesiyle ilgili mevzuları etüd ederken görülüyor"

Paşa Hanı ve Simkeşhane de bu bölgede yer alıyordu. Prost 1944'te bu sorunun çözülmesi için önerilerde bulunmuştu. Ancak Fransız plancının diğer birçok önerisi gibi bu da hayata geçirilmemişti. Aslında bu bölgeye ilişkin Demokrat Parti döneminde ortaya konulan projeler 1952 yılından beri gündemdediydi. Hasan Paşa Hanı ve Simkeşhane'nin yıkılarak yolun genişletilmesini içeren projeler birçok kez *Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu*'na onay için gönderilmişti. Uzun ve hararetli tartışmalardan sonra kurul projeyi 1956'da onayladı ve yıkımlar gerçekleştirildi.<sup>32</sup>

İmar operasyonlarının tarihî yarımada'daki diğer önemli unsurları ise Aksaray'ı Topkapı'ya Bağlayan Millet Caddesi ve yine Aksaray'ı biraz daha kuzeyde surlarla buluşturan Vatan Caddesi'nin inşasıydı. Bugün Turgut Özal Caddesi olarak adlandırılan 50 m genişliğindeki Millet Caddesi İstanbul-Edirne otoyolunu şehir merkezine

ulaştırıyordu. 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 uygulanma şansı bulamamıştı. Prost, Vatan Caddesi'ni de Yenibahçe Vadisi'nde yapılacak botanik parkı ve hayvanat bahçesinden geçecek bir yol olarak tasarlamıştı. Bu yol surdışında planlanan fakat yapılmayan Olimpik Stat'a servis sağlayacaktı. Bugün Adnan Menderes Bulvarı olarak adlandırılan Vatan Caddesi 1957'de açıldığında 60 m genişliği ve sekiz trafik şeridiyle Türkiye'nin o zamana kadar inşa edilmiş en geniş bulvarı olmuştu. Prost'un imar planında park olarak ayrılmış bölgeler ise parsellere bölünmüş ve İşçi Sigortaları Kurumu, Emniyet Müdürlüğü ve İstanbul Belediyesi gibi çeşitli kamu kurumlarına tahsis edilmişti. En son olarak Sirkeci-Florya arasında inşa edilen Kennedy Caddesi, Marmara kıyılarını izleyerek, Eminönü-Unkapanı arasında açılan Rağıp Gümüşpala Caddesi de Haliç boyunca tarihî yarımada'yı saran sahil yolları olarak inşa edildi.

<sup>32</sup> T.C. Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu Kararları, nr. 29, 8 Temmuz 1952; nr. 413, 22 Temmuz 1955; nr. 514, 17 Temmuz 1956; nr. 661, 8 Temmuz 1957.





9- "Başvekil Adnan Menderes, yandaki resimde İstanbul abidelerini, şehrin güzellik ve ihtişamına uygun birer hüviyete kavuşmaları için gerekli imar hamleleri hakkında direktiflerini ilgililere not ettirirken"

Haliç'in karşı kıyısında 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 gerçekleştirilememişti. Yeni açılan meydanı Salıpazarı üzerinden Dolmabahçe'ye bağlayan bir yol yapıldı. Yine Karaköy Meydanı Haliç'in kuzey kıyısını izleyen geniş bir yolla Perşembepazarı üzerinden Atatürk Köprüsü'ne bağlandı. Beşiktaş Meydanı genişletildi ve meydanı Levent'e bağlayan Barbaros Bulvarı inşa edildi. Boğaz'ın karşı yakasında da Kızıltoprak ile Bostancı arasındaki Bağdat Caddesi'nin genişletilmesi ve Haydarpaşa ile Pendik arasındaki otoyol çalışması da bu dönemde bitirilen önemli projeler arasına yer alıyordu.

Menderes döneminde açılan ve yaklaşık 5.000 yapının yıkılmasına neden olan yollar imar programının en tartışmalı konusudur. Türk mimarlık çevrelerinde sıkça dillendiren görüşe göre her ne kadar Menderes, Prost'un yol şemasını uygulamış gözükse de bu yollar, Fransız

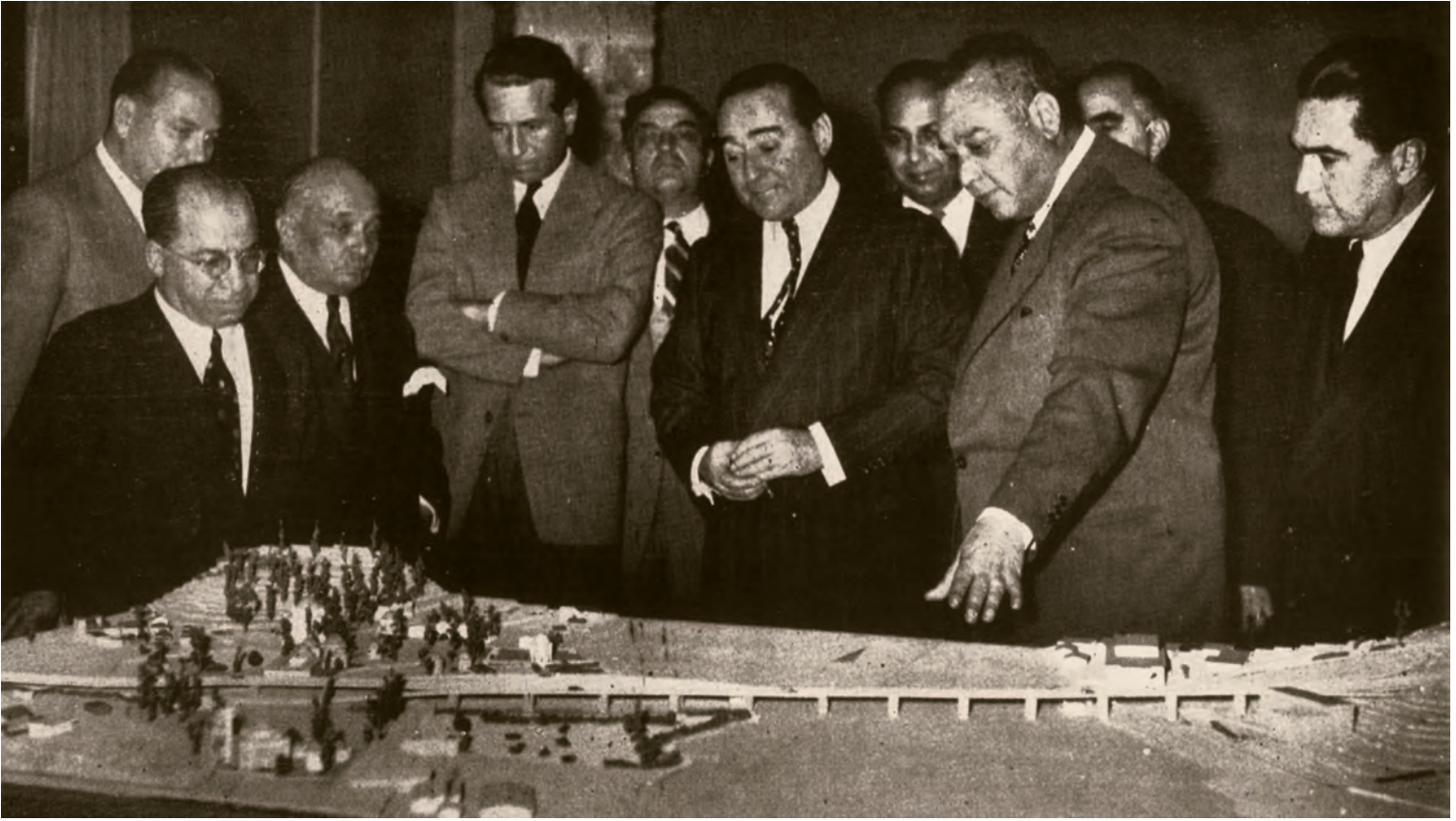


10- "Eyüp Camii ve türbelerinin etrafları açılmadan evvelki durumlarını tespit eden bu resimde, İstanbul'un dillere destan olan bu köşesinin, imarın eli Eyüb'e uzanmadan önceki feci hali görülüyor. İmar, Eyüb'ü hem ruhani havasına kavuşturacak, hem de Eyüb'e medeni çehresini verecektir"

plancının önerdiğinden iki ya da üç kat daha geniş olarak açılmıştır. Bu durum da Karayolları mühendislerinin imar hareketleri sürecinde oynadıkları rolün bir tezahürü olarak algılanır.<sup>33</sup> Aslında şehirdeki merkezlerin geniş caddelerle birbirlerine bağlanması fikri XIX. yüzyıldan beri hazırlanan hemen her projenin ortak yönünü oluşturur. 1839 yılında, Tanzimat Fermanı'nın ilanının hemen öncesinde, hazırlanan bir imar yönetmeliğinde yarımada içerisinde doğu-batı ekseninde uzanan geniş yollar önerilmekteydi. Türk mimarlık tarihinde sıkça tekrarlanan bir yanlışla II. Mahmud döneminde İstanbul'a gelen Prusyalı asker Helmuth von Moltke'ye atfedilerek bir imar planı olarak sunulan bu yönetmeliğe göre İstanbul 15 m genişlikte yollar ile donatılacaktı. Yine Marmara ve Haliç kıyılarını takip eden geniş sahil yolları tarihî yarımada'yı kuşatacaktı.<sup>34</sup> İstanbul'un en merkezî arteri olan Divanyolu'nun yer yer 3 m genişliğe kadar düştüğü göz önünde tutulduğunda 15 m genişlikte önerilen yolların o dönem için ne ifade ettiği daha iyi anlaşılabilir. Benzer bir yol şeması XX. yüzyıl başlarında Auric tarafından da önerilmişti. Fransız mühendis Aksaray'dan başlayıp

33 Burak Boysan, "Politik Hummanın Silinmeyen İzleri: Halkla İlişkiler Stratejisi Olarak İstanbul'un İmarı", *İstanbul*, 1993, sy. 4, s. 85; İlhan Tekeli, "İcabinde Plan", *İstanbul*, 1993, sy. 4, s. 33; Doğan Kuban, *İstanbul Bir Kent Tarihi: Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul*, İstanbul 2000, s. 392-393; Doğan Kuban, *İstanbul Yazıları*, haz. Gülçin İpek, İstanbul 1998, s. 232.

34 1839 tarihli İmar Yönetmeliği hakkında detaylı bilgi için bkz. Murat Gül, Richard Lamb, "Mapping, Regularizing and Modernizing Ottoman Istanbul; Aspects of the Genesis of the 1839 Development Policy", *Urban History*, 2004, c. 31, sy. 3, s. 420-436.



11- "İstanbul'un İslam atmosferi özelliğini, aksettirme hassasını, uzun ihmal devreleri yüzünden kaybedecek derecelere gelmiş bulunan Eyüp ve civarı, yeni imar hamlesi planında mutena bir ihtimama mazhar olmaktadır. Resmimiz Başvekil Sayın Adnan Menderes'i Eyüb'ün imar planına göre hazırlanan maket üzerindeki tetkikleri sırasında gösteriyor. Makette Halice kurulacak üçüncü köprü de görülmektedir"

Kara Surları üzerindeki kapılara uzanan ve genişlikleri 15 m ile 50 m arasında değişen yollar öneriyordu. Yine sahil yolları Marmara ve Haliç kıyıları boyunca inşa edilmeliydi.<sup>35</sup> Prost'un planları da İstanbul'un her bir kösesi için düşünülmüş geniş caddelerle doluydu. Prost, Auric'in Aksaray'da biten yolunu yine 50 m genişliğinde Unkapanı'na kadar uzatmakla kalmamış tarihî yarımada içerisinde genişliği 30, 40 ve 50 m'yi bulan başka geniş caddeler de projelendirmişti. Sonuçta İstanbul'da Menderes'ten önce de çok geniş caddeler açılması önerilmiş, bu önerilerden bazıları da Atatürk Bulvarı örneğinde olduğu gibi tamamlanma şansı bulmuştu.

### İmar'ın Toplumdaki Yankıları

Gerek Menderes'in imar programını resmî olarak duyurduğu basın toplantısındaki açıklamaları ve gerekse öncesinde başlayan işler taraflı tarafsız toplumun her kesiminden büyük destek görüyordu.

35 André Auric, "Rapport General du Service Technique de la Préfecture1", *Génie Civil Ottoman*, 1911, c. 1, sy. 1-4; "La Reconstruction de Stamboul", *Génie Civil Ottoman*, 1912, c. 1, sy. 4-5.

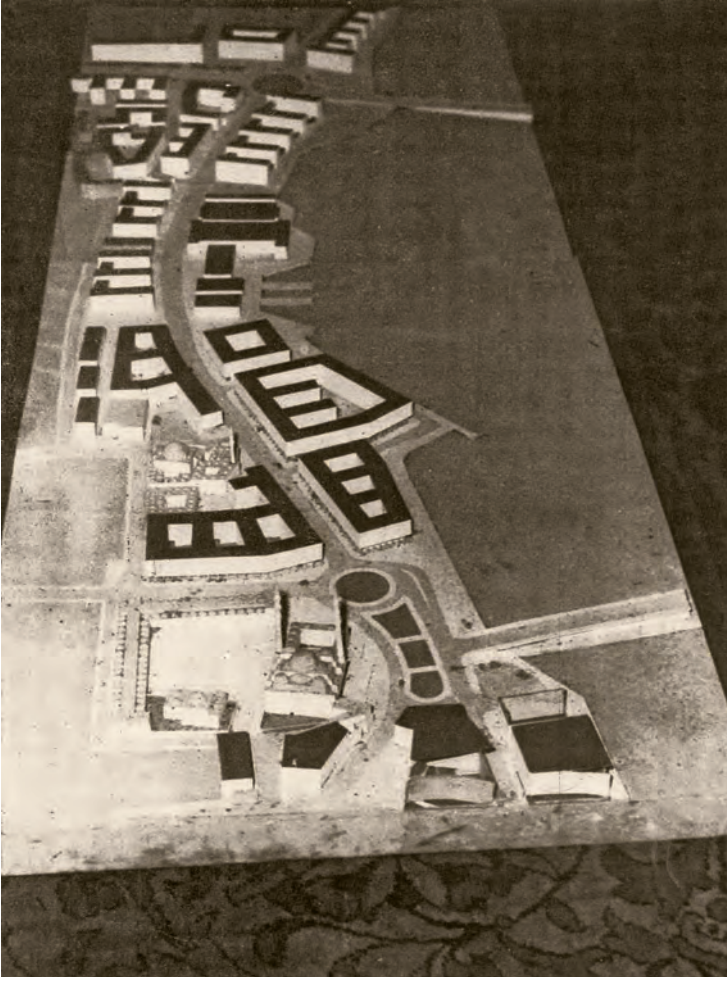
Gerçekleştirilen yıkımlar ve yeni yol inşaatları gazete manşetlerinde "İstanbul Gelecekte Orta Doğu'nun En Modern Şehri Hâline Gelecek" ya da "İmar İşlerine 700 Milyon Lira Ayrıldı" gibi çarpıcı başlıklarla açık bir şekilde desteleniyordu.<sup>36</sup> Ayrıca birçok köşe yazarı ve yorumcu da Menderes'in imar programına olan tam desteğini yazılarında esirgemiyordu. Örneğin Şevket Rado, İstanbul'u Paris ile karşılaştıran yazısında geniş caddelerin olmamasını eleştirip yeni yapılan işlerin bu sorunu çözeceğini vurguluyordu.<sup>37</sup> Bir başka yazısında ise Rado, Atatürk Bulvarı'ndan Süleymaniye'ye doğru açılacak olan 70 m genişliğinde bir yolun caminin etrafındaki binaların temizlenmesiyle birlikte "Türklerin Süleymaniye'yi asırlardır göremedikleri bir cephesini" ortaya çıkaracağını yazıyordu.<sup>38</sup> Menderes'in imar hareketi uluslararası basın da bile zaman zaman işlenen bir konuydu. 1957 yılında ünlü *Time* dergisinde yer alan "Hayırkar Bombacı" başlıklı bir makalede İstanbul'da bir haftada 10.000'den fazla binanın yıkıldığını ve bu

36 *İstanbul Expres*, 23 Eylül 1956; *Akşam*, 23 Eylül 1956.

37 Şevket Rado, "İstanbul'a Hala Güzel Diyebilmek İçin", *Akşam*, 25 Eylül 1956.

38 Şevket Rado, "Bütün Güzelliğiyle Süleymaniye", *Akşam*, 26 Eylül 1956.



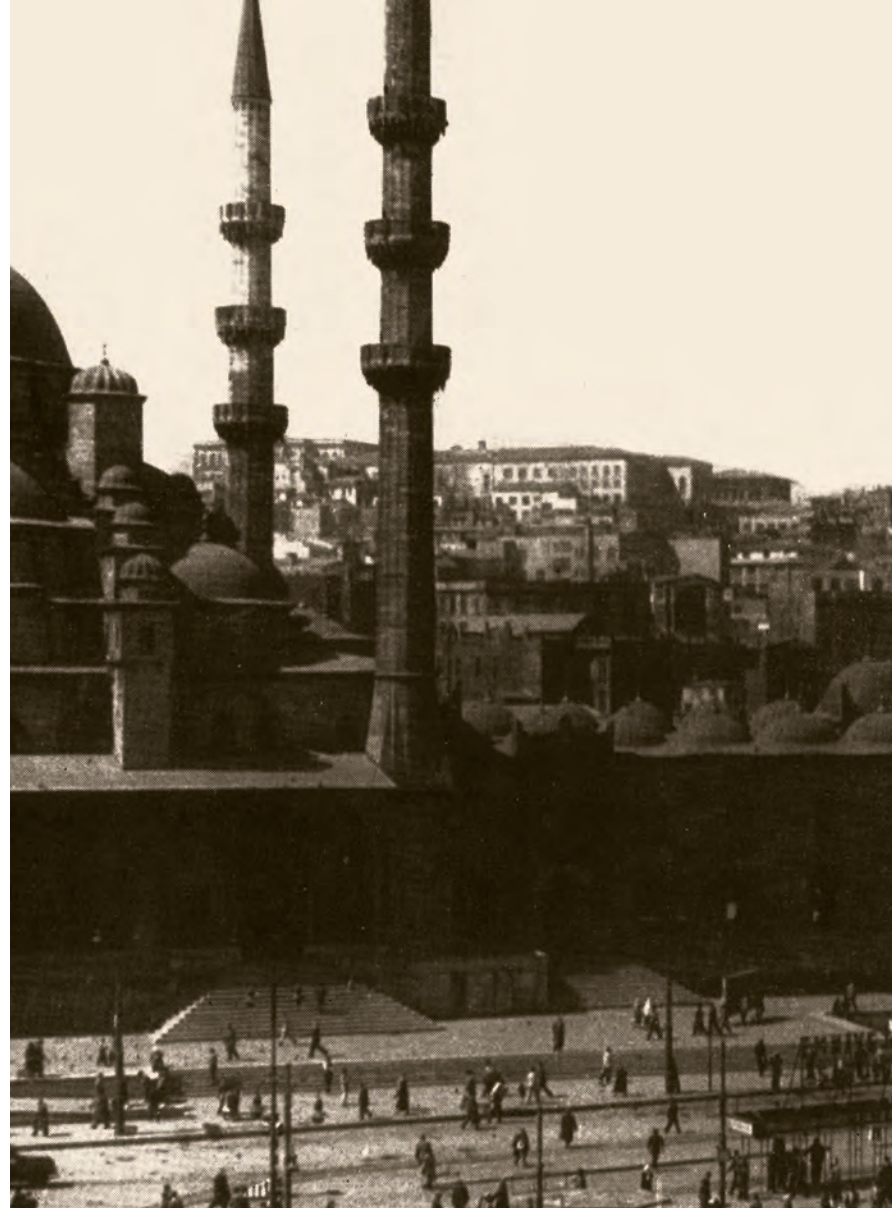


12- "Eminönü meydanı ile Eminönü-Üsküdar yolunun ve çevresindeki yapıların alacağı durumu gösteren bu maket, imar planının müşahhas bir temsilidir. Yeni Cami etrafının açılmasından sonraki ferah durum birinci planda görülüyor. Eminönü-Üsküdar yolu 50 metre genişlikte beton-asfalt sisteminde bir cadde olacaktır. Bu yolun iki yanında yer alacak olan büyük iş hanları, antrepolar, depolar ve bu iş hanlarının cephelerinde caddenin iki yanına sıralanan mağazalar, şehrin bu en hareketli iş yerinin yakın gelecekte alacağı modern çehreyi şimdiden gözler önünde tecessüm ettirmektedir. Balıkpazarı ve havalisinin düne kadar ki feci ve çirkin durumu düşünülürse imarın sihirli elinin başarısı şüphesiz daha iyi anlaşılır"

işlerin günlük 1.000.000 dolara mal olduğu şeklinde abartılı haberlere yer veriliyordu. Menderes'in imara karşı duyduğu tutku kimi zaman gizemli hikâyelerle süslenerek resmediliyordu. Menderes'in Bağdat'ta resmî bir ziyaretteyken, gecenin ortasında İstanbul'a telgraf çekmek için aniden yatağından fırladığı, bu telgrafta "Mısır Çarşısı'nın karşısındaki evi yıkmaya karar verdim. İstimlake devam edin" dediği anlatılmaktaydı.<sup>39</sup>

İmar programına destek basınla sınırlı değildi. Mimarlık çevrelerinden de cesaretlendirici yorumlar birbiri ardına yazılıp söyleniyordu. *Arkitekt*'in editörü Zeki Sayar'a göre başlanılan çalışmalar Cemil Topuzlu'nun belediye başkanlığı döneminden beri görülmedik derecede kesif bir yıkma ve genişletme hareketiydi ki bu da

39 "Benevolent Bomber", *Time*, 12 Ağustos 1957, s. 22-23.



13- "Eminönü Meydanı'na Sirkeci rıhtımları üstünden bakan bu resim, Yeni Cami'nin zarif silüeti arkasında Eminönü-Üsküdar yolunun başlangıcı faaliyetlerini ve bu bölgedeki köhne bina enkazının kaldırılmasını tespit etmektedir"

belediyedeki bir "zihniyet değişikliğine" işaret ediyordu. Sayar'a göre yıkmadan imar yapılamazdı. Karaköy'ün bir meydan hâline getirilmesi ve yine Karaköy'den başlayıp Bebek'e kadar uzanacak sahil yolunun genişletilmesi "her şehirliyi memnun edecek bir hadiseydi."<sup>40</sup> Akademik çevrelerden de imar programına destek gelmekteydi. İstanbul Üniversitesi İdari Hukuk Profesörü Sıddık Sami Onar, Eminönü'ndeki Balıkpazarı'nın yıkılmasını *vak'a-i hayriye* olarak nitelendirirken, Türkiye'de yapılabilen az sayıdaki başarılı imar hareketlerinin ancak "bazı devlet, hükümet ve idare adamlarının enerjik teşebbüs ve hareketlerinin bir mahsulü" olarak gerçekleşebildiğini

40 Zeki Sayar, "İstanbul'un İmârı Münasebetiyle", *Arkitekt*, 1956, c. 25, sy. 284, s. 49.





14- "Karaköy Köprüsü'nün 1957 de bitirilen tamir çalışmalarından bir safha"

## İmarın Arka Planı

Menderes'in İstanbul'da yürüttüğü imar hareketi günümüzde genellikle siyasi bir propaganda aracı olarak görülür. Birçok değerlendirmeye göre Menderes 1950'lerin ortalarından sonra ekonomik ilerlemenin durduğu bir dönemde toplumdaki huzursuzluğu örtmek ve siyasi gücünü kitleler üzerinde gösterebilmek için İstanbul gibi tüm Türkiye'nin gözünün üzerinde olduğu bir şehri imara kalkışmıştı.<sup>42</sup> Bu yazının başlarında belirtildiği gibi tarih boyunca şehirler, siyasi rejimlerin ideolojilerini geniş kitlelerle paylaşabildikleri bir sahne olmuşlardır. Elbette II. Dünya Savaşı sonrası siyasi sisteminde köklü değişiklikler yaşamış olan Türkiye'nin en büyük şehrinde yapılacak olan büyük projelerin ülkenin her yanında yankılanması olağandı. Şüphesiz ki Menderes de tıpkı bütün politikacılar gibi elindeki gücün farkındaydı ve İstanbul'un imarını siyasi propaganda aracı olarak kullanıyordu. Tam da bu yüzden 1950 seçimlerinde meclise kendi memleketi Aydın'ın temsilcisi olarak değil de yakın arkadaşı Mükerrer Sarol'un deyimiyle İstanbul gibi "büyük bir cümle kapısından" geçerek gelmişti.<sup>43</sup>

savunuyordu. Onar'a göre belediyeler geniş çaplı imar hareketlerini yürütebilecek vizyon, deneyim ve teknik olanaklardan yoksundular. Dolayısı ile merkezî iradenin imar işlerine müdahalesi kaçınılmazdı.<sup>41</sup> İlginçtir ki Menderes'in İstanbul'un imar programını bir hükümet meselesi olarak ele alması 1960 darbesi sonrasında açılan davalarda şiddetle eleştirilmiş ve bu tasarruf bir suç olarak görülmüştü. Onar da darbenin anayasal meşruiyetini ispat etmek için çeşitli formüller üretecek ve sonrasında da yapılan yeni anayasayı hazırlayan kurulun başkanlığını yapacaktı.

41 Siddık S. Onar, "Mahalli Ademi Merkeziyet Prensipleri ve İmar İşleri", *Cumhuriyet*, 2 Temmuz 1957.

42 Boysan, "Politik Hummanın Silinmeyen İzleri", s. 84-89; Tekeli, "İcabında Plan", s. 33.

43 Mükerrer Sarol, *Bilinmeyen Menderes I*, İstanbul 1983, s. 109.





15- "İstanbul'da trafiğin en kesif olduğu meydanlardan biri hiç şüphesiz Karaköy Meydanı'dır. Böyle olmasına rağmen Karaköy'de bir meydan yoktu ve böyle bir meydan ancak köprünün Karaköy başını boğan salaş dükkanların kaldırılmasından sonra açıldı. Resmimiz bu dükkanların kaldırılma safhasını tespit ediyor"



16- "Karaköy'ü son derece lüzumu olduğu halde yıllarca mevcut olmamış olan meydan, Karaköy'e kapayan tek katlı, harap ve pis manzaralı dükkanların kaldırılarak sahanın açılıp ferahlatılmasıyla imkan dahiline girmiştir. Resmimiz köprünün köşesinde ve başında eski Şehir Hatları işletmesi binasının kaldırılışını tespit ediyor"



17- "Karaköy'de meydan açılışının ilk safhasını yukarıdaki resimde görüyoruz. Bu meydan daha da genişletilecek ve tanzim olunarak hem şehrin denizden giriş kapısında güzel bir süs, hem de Beyoğlu ve karşı yaka trafiğinin rahat akabileceği bir geçit olacaktır"

Öte yandan siyasi propaganda vurgusu belli bir gerçeklik payı barındırır da resmin tamamının okunmasında yeterli olmaz. Diğer bir deyişle imar hareketinin salt Menderes'in siyaseten sıkıştığı bir zamanda kitlelerin gözünü boyamak için kullanılan bir araç olduğu görüşü doğru bir değerlendirme olarak görülemez. İstanbul'un planlanmasının iktidara geldiği ilk günden beri Demokrat Parti için önemli bir mesele olduğu bilinen bir gerçektir. Menderes'in yakın çalışma arkadaşlarının anılarında İstanbul'un imarı konusunun iktidarının ilk dönemlerinde beri başbakanın meşgul olduğu bir konu olduğu vurgulanır. 1950 belediye seçimlerinden hemen sonra Prost'un görevden alınıp Türk uzmanlarca kurulmuş bir grubun yaklaşık beş yıl boyunca imar planı hazırladıkları göz önüne alındığında 1956'da başlayan uygulamaların ani ve hazırlıksız bir şekilde başlatılan ve sırf kitlelerin gözünü boyamak amaçlı bir proje olmadığı kanısına varılabilir.

Menderes'in imar hareketine yöneltilen diğer bir eleştiri de dört yıllık süreçte başbakanın oynadığı belirleyici roldür. Birçok değerlendirmeye göre Menderes imar programını uzmanlara danışmadan sadece kendi dar kadrosu ile hareket ederek, belli bir programa ve iyi hazırlanmış planlara dayanmadan alelacele bir şekilde yürütmüştür. Bu bağlamda Karayolları Genel Müdürlüğü ve kuruma bağlı mühendisler çok da fazla hayırla yâd edilmezler. Günümüzdeki pek çok eleştirmene göre şehrin tamamında aynı anda başlatılan çalışmalar ne bir "program" ne de bir "plan" dâhilinde gerçekleştirilmişti. Zaman azlığından detaylı planlar yapılmamıştı ve sonuçta kararlar genellikle inşaat alanlarındaki çalışmalar ilerledikçe duruma göre alınıyordu. Bütün bu plansız ve programsız uygulamalar İstanbul'u âdeta bir "eskiz kâğıdına" döndürmüştü.<sup>44</sup>

Bu tür suçlamalar 1960 darbesi sonucunda Yassıada'da açılan İstimlak Yolsuzluğu Davası'nda da başbakana yöneltiliyordu. Başsavcı Altay Ömer Egesel Menderes'i elde hiçbir plan olmaksızın İstanbul'u imar etmeye kalkışmakla suçluyordu. Savcıya göre başbakan Ankara'da işi gücü bırakıp masrafları devlet kesesinden karşılanmak suretiyle Park Otel'de "çöreklenmiş", işleri bir "başmimar ve şehrin ikinci fatihi" edasıyla sorumsuzca yürütmüştü. Başsavcıya göre 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

<sup>44</sup> Boysan, "Politik Hummanın Silinmeyen İzleri", s. 88. Benzer görüşler için bkz Kuban, *İstanbul Yazıları*, s. 231.



ve 3-4 sene gibi kısa bir zaman içinde İstanbul'un altı üstüne gelmezdi.”<sup>45</sup> Eski İstanbul Belediye başkanlarından Kemal Aygün dışında aynı davada Menderes'le birlikte yargılanan herkes gerçekleştirilen yıkımlardan ve işlerin idaresinden Menderes'i sorumlu tutuyorlardı.<sup>46</sup> Menderes ile ilgili komik anlatılar bile tanıkların ifadelerinde dava tutanaklarına girmişti. Bu tür hikâyelerden birinde Menderes'in inşaatları gezerken hıçkırık tutması sonucu çıkardığı “hık” sesinin etrafındakilerce “yık” olarak algılandığı, sonuçta tüm bir sokağın yıkıldığı anlatılıyordu.<sup>47</sup>

Menderes ise bütün bu suçlamaları reddediyor bütün işlerin detaylıca hazırlanan planlar gereğince ve yetkili uzmanlar nezaretinde yapıldığını savunuyordu. Merkezî hükûmetin imar işlerine verdiği desteğin ne kadar önemli olduğunu, böyle bir destek olmaksızın belediyenin mütevazı bütçesiyle bu işleri başaramayacağını söylüyordu.<sup>48</sup> Savunmasında sık sık Prost'a göndermelerde bulunuyor, Fransız plancının uzun süreli çalışmalar yaptığını ve 20 yıllık bir planlama süreci sonunda genel bir imar planı yapıldığını belirtiyordu.<sup>49</sup>

Esasen 1956-1960 yılları arasındaki imar programı dört ayrı büro tarafından yürütülmekteydi. Bunlardan ilki, daha önce Hannover ve Münih için planlar hazırlamış olan Alman Profesör Hans Högg yönetiminde kurulmuştu. Doktorasını 1930'ların başlarında İstanbul ve Çanakkale boğazları üzerindeki hisarlar üzerine yapan Högg, İstanbul'a, Ağustos 1956'da belediyenin daveti üzerine gelmiş ve öncelikle 55 sayfalık bir rapor hazırlamıştı. Högg daha sonra İstanbul Belediyesi'ne danışman olarak tayin edildi ve kendisine Müşavirler Heyeti tarafından yapılan işlerin uygulama planlarını hazırlama sorumluluğu verildi. Högg'e göre İstanbul, Üçüncü Napolyon'un hükümrانlığı sırasında Baron Haussmann'ın Paris'e yaşattığı değişime benzer bir dönüşüm yaşamaktaydı. Bu sürecin sonunda da İstanbul'un “harikulade turistik mahallere” ve modern trafiğin gereği olan geniş yollara kavuşacaktı.<sup>50</sup> Alman plancı ayrıca hızlı nüfus artışını göz önüne alarak, gerekli altyapı çalışmalarıyla birlikte yeni bir yol ağının yapılmasını önermekteydi. Högg'e göre gelecekte İstanbul nüfusu 3.500.000'e kadar çıkacaktı.<sup>51</sup>

45 “İstimplâk Yolsuzluğu Davası Tutanakları”, Esas nr. 961/8, s. 350-351, 362.

46 “İstimplâk Yolsuzluğu Davası Tutanakları”, s. 359-360.

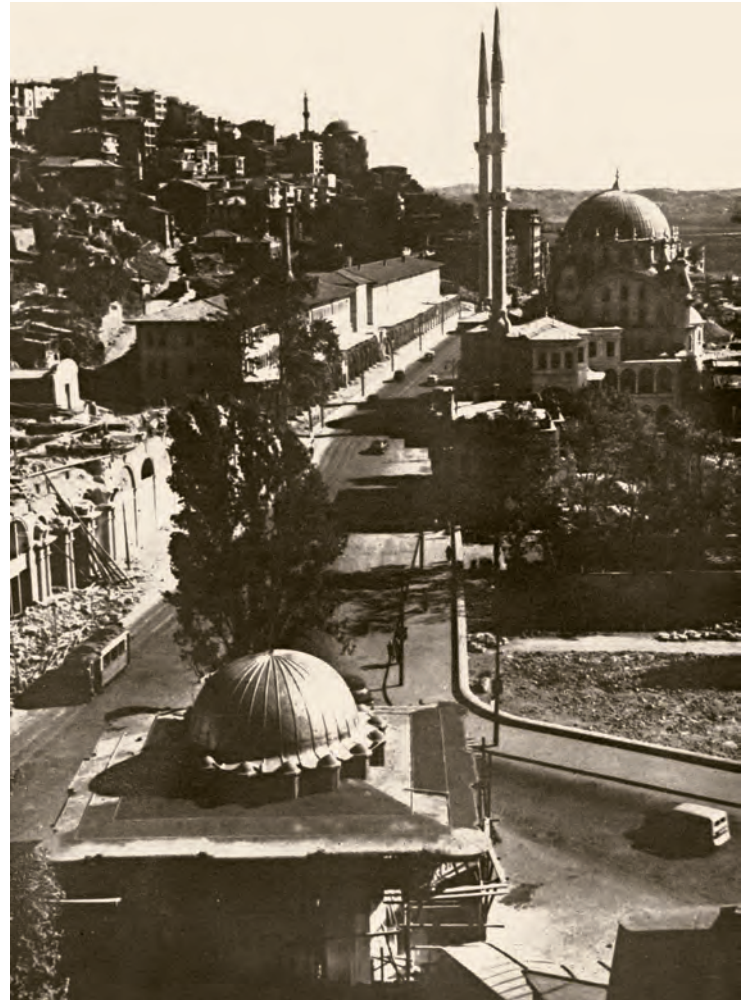
47 “İstimplâk Yolsuzluğu Davası Tutanakları”, s. 176.

48 “İstimplâk Yolsuzluğu Davası Tutanakları”, s. 385-388.

49 “İstimplâk Yolsuzluğu Davası Tutanakları”, s. 388-389, 395.

50 “Şehircilik Müttehassısı Högg Dün Geldi”, *Cumhuriyet*, 15 Ocak 1957.

51 Hans Högg, “İstanbul, Ausschnitte aus der Stadterneuerung”, *Baumeister*, 1961,

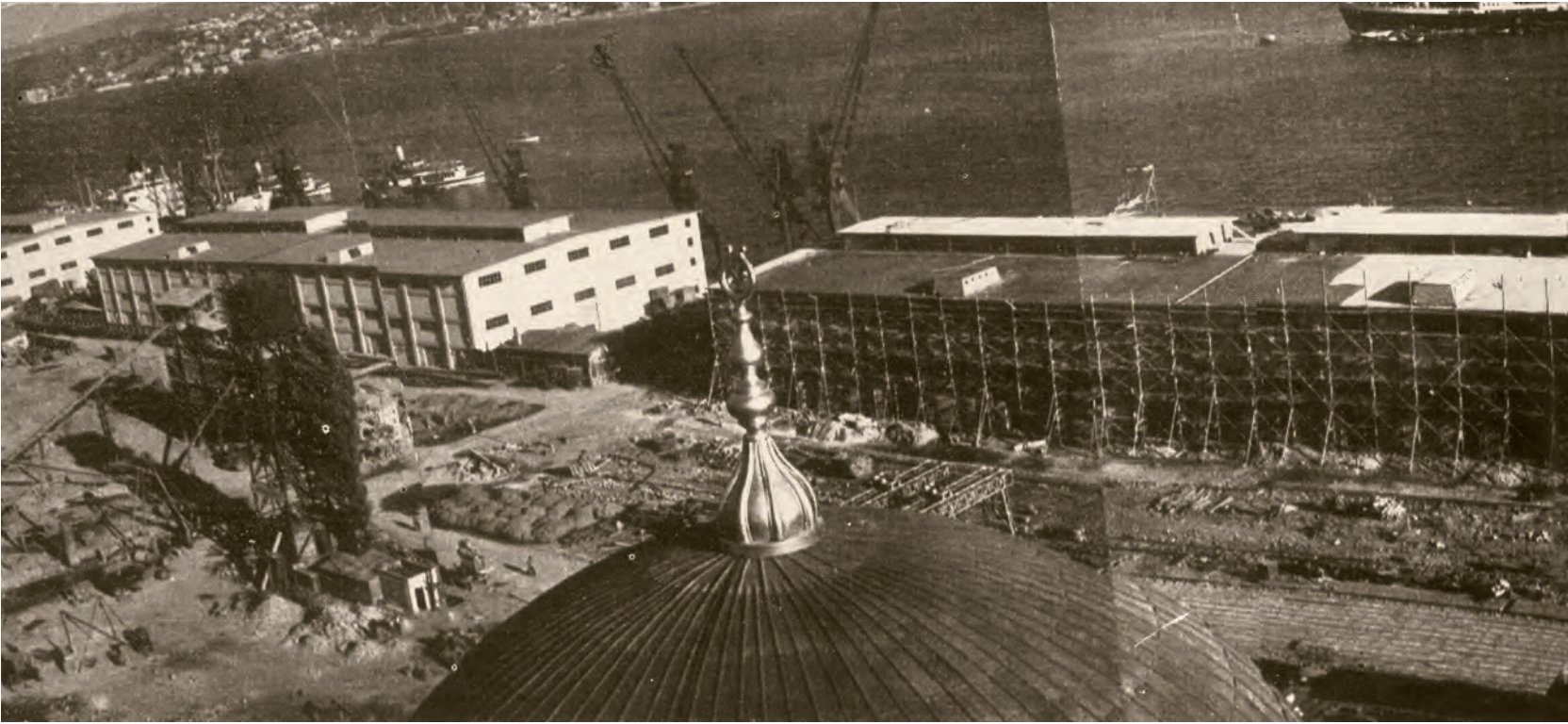


18- “Kılıç Ali Paşa Camii minaresinden alınan bu güzel fotoğraf da ön planda Mahmut I Sebili restorasyon ve ihya halinde görülmüyor. Bu nefis Türk mimari eseri, bir mezbele haline gelmekten kurtarılmış ve güzel şehrimize hediye edilmiştir. Daha ileride Nusretiye Camii de yıllarca depo halinde kullanılmışken ele alınmış, restore edilmiş ve bir biblio hüviyetiyle, geniş boğaz yolu üzerini süslemiştir. Tophane meydanı İstanbul'un en güzel meydanlarından biri olarak kendini göstermektedir. O kadar ki bu meydanı sadece açmakla ve sanat eserlerini göze görünür hale getirmekle meydanın estetik hüviyeti tamamlanmış sayılabilir. Boğaz sahil yolu üzerinde bulunan Tophane meydanı, bu yolun da bir süsü olacaktır”

İkinci büro belediyenin İmar Müdürlüğü bünyesinde kurulmuştu ve mimar ve mühendislerden oluşan 40 kişilik bir ekipten oluşuyordu. Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde kurulan üçüncü ekip ise bu kurumun İstanbul'un imarı için belediyeye verdiği teknik desteği koordine ediyordu. Son olarak, 1958'de İstanbul için yapılacak planlama çalışmalarını yürütmek amacıyla İller Bankası bünyesinde yeni bir büro kuruldu. İtalyan şehir planlama profesörü Luigi Piccinato bankanın planlama bölümüne danışman olarak tayin edilmişti. İstanbul'a ilk defa Ocak 1957'de gelen Piccinato başbakana İstanbul'un imarı hakkındaki genel kanaatlerini ileten bir rapor sunmuştu. İtalyan şehir plancısı son imar çalışmalarının

c. 58, sy.1, s. 33-52.





19- "İstanbul'a hakiki ve modern manzarasıyla bir liman çehresi veren 610 metre boyunda rıhtımlı, muazzam ve antrepolara malik büyük Salıpazarı tesisleri"

"uyuyan bir şehri uyandırdığını" söylüyordu. Piccinato'ya göre tarihî karakteri dolayısıyla İstanbul'un imarı zor bir işti. Ancak şehrin üç önemli avantajı olduğunu düşünüyordu. Bunlar "coğrafi durum", "modern istimlak kanunları" ve Başbakan Adnan Menderes'in "büyük hedefleriydi."<sup>52</sup>

Menderes'in imar hareketinin yasal çerçevesini de 1951 ila 1956 yılları arasında birbiri ardına çıkarılan kanun ve yönetmelikler oluşturuyordu. 1951'de Milli Eğitim Bakanlığı bünyesinde *Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu* kuruldu. Bir sene sonra ise *Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu Talimatnamesi* adlı özel bir nizamname çıkarıldı. 1956'da yeni bir *İmar Kanunu*'nun oluşturulmasıyla yasal mevzuatta gerekli görülen eksiklikler giderildi. Bu kanunla belediyeler yalnızca kendi yerel yönetimlerinin sınırları içerisinde değil, civar alanlarda da planlama faaliyetlerini yürütmekle yetkilendirildi. Aynı yıl İstanbul Belediyesi *İstanbul İmar Talimatnamesi* adlı bir talimatnameyi onayladı. Yine aynı sene içinde meclisten yeni bir *İstimlak Kanunu* geçirildi. Daha önce var olan çok sayıda planlama yönetmeliği ve hukuki enstrümanın yerini alan bu kanunla arazi istimlakine geçmişe oranla çok daha fazla esneklik getirilmişti. Menderes'e imar programını başlatmak için gerekli hukuki zemini sağlayan

ve aslında Prost'un görev süresi boyunca eksiliğini hissettiği yeni hazırlanan bu yasal mevzuatlardı.<sup>53</sup>

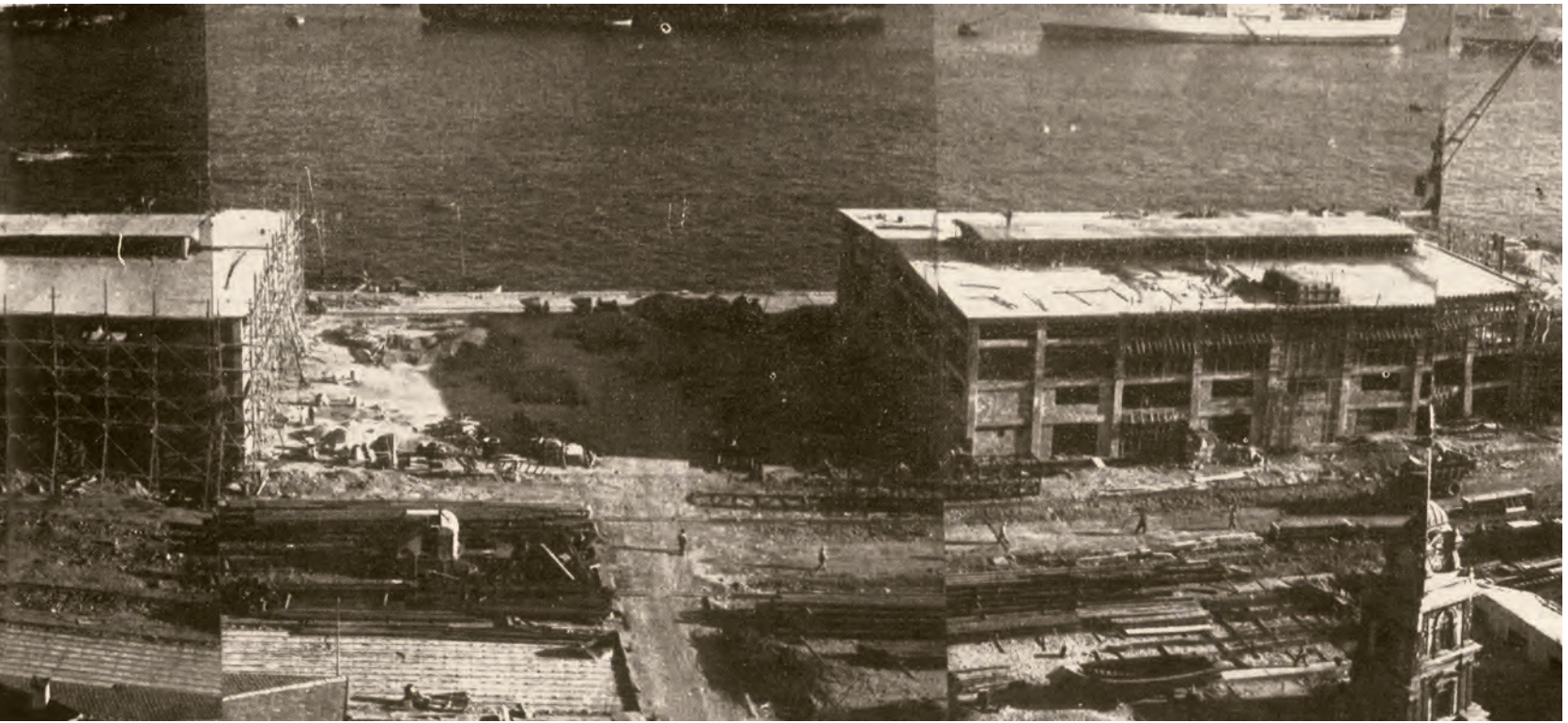
### Bugünden Geçmişe Menderes Dönemini Okumak

Demokrat Parti Mayıs 1960'ta bir askerî darbe ile devrildiğinde İstanbul 150 yıllık süreçte ortaya konulan çabaların sonucunda nihayet geniş bulvarlarına kavuşmuştu. Menderes şüphesiz İstanbul'un modernizasyonundaki bu uzun süreçte şehir üzerinde en fazla iz bırakan kişiler arasında yer alır. Diğer bir deyişle yaşamının son dört yılında İstanbul'un imarına yönelik gösterdiği yoğun çaba bütün eleştiri oklarının Menderes'in üzerine yönelmesine neden olur. Günümüzdeki yaygın kanıya göre Menderes, şehrin mimari ve kültürel mirasının önemli derecede bozulmasının sorumlusudur. Bu görüşe göre Menderes, İstanbul'un imar işine siyasi kaygılarla soyunmuş ve bozulan ekonomik yapının üstünü örtmek ve imar programı aracılığıyla politik gücünü halka göstermek istemiştir. Bunun da ötesinde Menderes, imar programını nitelikli uzmanlara danışmaksızın, plansız ve programsız uygulamakla suçlanır. Yukarıda anlatıldığı gibi bu saptamaların çoğu sorgulanmaya ve daha kapsamlı olarak incelenmeye muhtaç görüşler olarak ortada dururlar. Bu bağlamda Menderes dönemi Geç Osmanlı ve

52 "Prof. Piccinato İstanbul için 'Uyuyan Şehir Uyanmış' Dedi", *Havadis*, 9 Ocak 1957.

53 Gül, *Modern İstanbul'un Doğuşu*, s. 203-204.





Erken Cumhuriyet dönemleri ile eşzamanlı okunduğunda ortaya daha derinlikli bir resim çıkar. Böyle bir okumanın sonucunda Menderes'in gerçekleştirdiği projelerin geçmiş dönemden kendisine miras kalan projelerle büyük ölçüde örtüştüğü, projelerin aslında uzun yıllar boyunca gelişerek oluşturulan planlara dayandığı ve nihayetinde işlerin çok sayıda Türk ve yerli uzmanla beraber yürütüldüğü görülür.

Bu bağlamda tarihçiler arasında çokça rağbet gören ve neden sonuç ilişkisine dayalı "doğrusal tarih metodunun" beraberinde getirmiş olduğu kısıtlamalardan da bahsetmek gerekir. Bu tür bir tarih yazımı belli bir dönemde meydana gelen özel olguları ve olayları izah edip aynı anda daha önceki dönemlerde yaşanmış ilgili tarihî gelişmelerin bu olaylar üzerindeki etkisini yeterince açıklayamaz. Yalnızca şehirdeki fiziksel değişimlere odaklanmak, bu değişimlerin ortaya çıktığı toplumsal, siyasi ve ekonomik ortama gönderme yapılmadığı sürece tam ve doğru bir değerlendirmenin yapılamamasına sebep olur. Bu bağlamda Geç Osmanlı ve Erken Cumhuriyet dönemlerinde yaşanan karmaşık toplumsal, ekonomik ve siyasi değişimlerin İstanbul'un 1950'lerdeki imar hareketini nasıl etkilediğini göstermek elzemdir. Bu açıdan bakıldığında Moltke, Prost ve Menderes gibi önemli kişilerin bu süreçteki yerlerinin çağdaş mimarlık tarihçiliği tarafından yüzeysel bir biçimde tanımlanmakta olduğu ve bu kişilerin kentin imar tarihinde oynadıkları

gerçek rolün daha doğru bir biçimde anlaşılmasının gerekliliği ortaya çıkar.

Bu noktada özellikle Prost'un İstanbul'un imarındaki rolü yeni bir değerlendirmeye muhtaçtır. Günümüz mimarlık tarihi Prost'u Menderes'le kıyaslayarak İstanbul'un tarihî dokusu üzerinde hassas ve saygılı yaklaşımlarda bulunan bir kent plancısı olarak sunar. İlgiye muhtaç bir yaklaşımla Prost, imarın sonuçları konusundaki eleştirilerden de bir nevi muaf tutulur. Prost'un büyük Osmanlı eserlerini ve özellikle de İstanbul'un Greko-Romen mirasını koruma ve yeniden canlandırma çabalarını gösterdiği gerçektir. Ancak öte yandan Fransız plancının önerilerinin birçoğunun uygulanması hâlinde İstanbul'un geleneksel karakteri üzerinde tahripkâr etkileri olacağı da ayrı bir gerçeklik olarak belirir. Bu açıdan bakıldığında Menderes'in imar programının Prost'un kökten çözümlerine kıyasla daha mütevazı olduğu bile iddia edilebilir. Prost tarihî yarımada modern prensiplerle tasarlanmış yeni konut alanları, Eminönü Meydanı'nı Süleymaniye'ye, Sirkeci'yi Sultanahmet'e bağlayan geniş yollar da dâhil olmak üzere gelişkin bir yol şeması planlamıştı. Fransız plancının önerilerine göre Sandal Bedesteni bile bir metro istasyonuna dönüştürülecekti. Prost, Haliç'in karşı yakasında ise tüneller ve viyadüklerle oluşturulmuş daha radikal bir ulaşım şeması öneriyordu. Eğer gerçekleştirilebilseydi, bütün bu projeler İstanbul'un

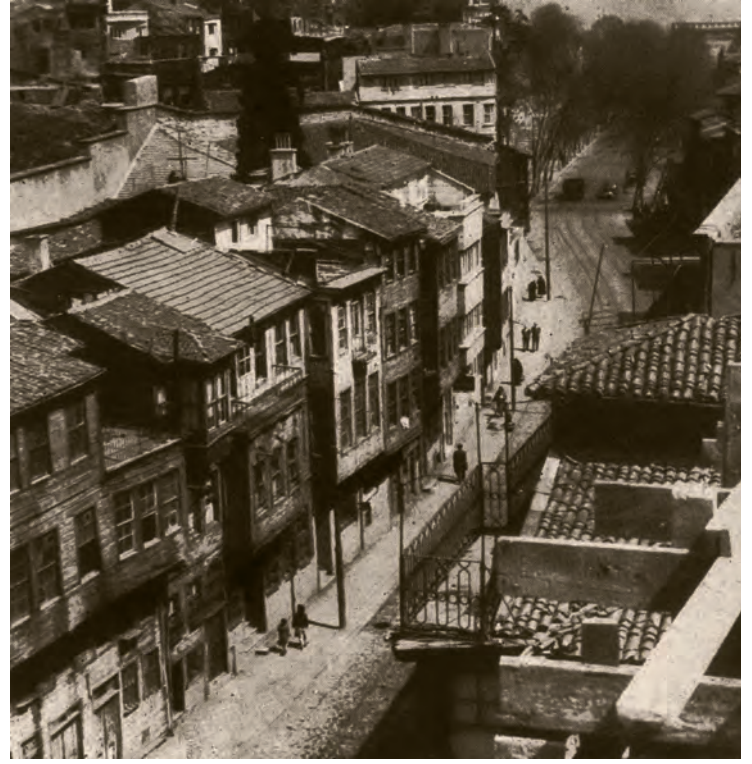




20-“Dolmabahçe'den Beşiktaş Meydanı'na giriş bölgesinde, yolun sağında bulunan köhne hamam ve harap binaların yolu tıkamaları önlenmiş ve bunlar kaldırılarak yol ferahlatılmıştır. Resimlerimiz yolun eski dar halini ve yıkılmaya başlandıktan sonraki durumunu tespit ediyor”

kentsel strüktürünü modern bir şehir dokusunun arasına serpiştirilmiş tarihî yapıların oluşturduğu bir şekle sokacaktı.

Bugünden geriye bakıldığında hem Prost'un köklü değişiklikler içeren önerilerinin hem de Menderes'in hayata geçirdiği büyük yol projelerinin haşin ve İstanbul'un kültürel kimliğini bugün anladığımız anlamda fazlaca dikkate almayan yaklaşımlar olduğu söylenebilir. Ancak hem Prost'un hem de Menderes'in büyük camilerin ve diğer tarihî eserlerin etrafındaki alanları açma fikri kendi çağdaşları ile oldukça tutarlı olduğu da gözden kaçırılmamalıdır. Zira XX. yüzyılın ortalarında dünyada geleneksel sivil mimari mirasa verilen değer bugün anlaşılabilir ölçülerde değildi. İstanbul'un hemen alev alan ahşap evleri, yılankavi dar sokakları, geç Osmanlı döneminden beri kent sakinlerinin, özellikle de batılılaşan elitlerinin gözüne köhne ve geçmişe aittiler. Menderes'in imar programı uyguladığında tarihî yarımada'daki pek çok yerleşim yeri yangınların ardından gelişigüzel inşa edilmiş durumdaydı. İstanbul'daki pek çok semtin hâlâ doğru düzgün işleyen bir kanalizasyon sistemi ve düzgün yolları yoktu. İstanbul'un varlıklı ve batılılaşan sakinleri Haliç'in karşı yakasındaki apartmanlara taşındıklarından



21- “Resmimiz Beşiktaş'tan Ortaköy'e giden eski dar yolu göstermektedir. Bugün, bu manzara maziye kavuşmuştur”

terk edilmiş binaların çoğu şehre yeni göçenler tarafından kullanılmaktaydı.

Yine geriye dönük bir değerlendirme yapılacak olursa, hem Prost'un önerdiği hem de 1950'lerde açılan bulvarların şehrin sorunlarını çözmek gayesiyle ortaya konulan yanlış tercihler olduğu aşikârdır. Zira açılan geniş caddeler yalnızca tarihî şehir üzerindeki spekülasyonları artırmakla kalmamış, şehirdeki motorlu araç trafiğinin artmasına da sebep olmuştur. Yapıldıkları zaman trafik yoğunluğuna rahatlama getiren geniş yollar yıllar geçtikçe artan trafik yüküyle başa çıkamaz duruma gelecekti. Bu sürecin sonunda da tarihî yarımada'daki önemli meydanlar viyadük ve tünellerle geçilen kavşaklara dönüşecekti.

Öte yandan XX. yüzyılın ortalarında yaşanan bu gelişmelerin sadece İstanbul için söz konusu olmadığı da gözden kaçırılmamalıdır. II. Dünya Savaşı sonrası otomobillerin ucuz ve seri olarak üretilmesi dünyanın birçok şehrinde yeni yolların yapılmasını, tramvay hatlarının iptal edilmesini beraberinde getirmişti. Otomobilin insanları toplu taşımının sabit saatlerinden kurtardığı ve esneklik getirdiği düşünülüyordu. Bu yönlü uygulamalar tıpkı İstanbul'da olduğu gibi dünyanın birçok şehrinde de ileride büyük sorunlara sebep olacaktı. Neticede Amerikalı yazar Jane Jacobs'un da daha 1960'ların başlarında yazdığı gibi şehirler





22- Millet, Vatan, Ordu, Unkapanı caddeleri ve Topkapı Sarayı'na kadar tarihi yarımada da Menderes dönemi imar faaliyetlerinin izleri ve sonuçları

projelerin denendiği ve bazen hatalara düştüğü, başarıların ve başarısızlıkların yaşandığı büyük birer “laboratuvarlardı.”<sup>54</sup> İstanbul da bu bağlamda bir istisna değildi ve şehrin tarihi boyunca alınan köklü kararlar, yürütülen projeler her zaman arzu edilen sonucu doğurmamıştı.

Son olarak belki de 1960’tan bu yana geçen sürece de hızlıca bir bakmak gerekir. Bu bağlamda sorulması gereken kritik soru şudur: Menderes’in imarına yöneltilen bütün eleştiriler sonrası 1960 yılından günümüze İstanbul için alternatif bir plan hazırlanabildi mi? Bu soruya kısa olarak verilebilecek cevap hayırdır. Şüphesiz 1960’ın 2.000.000’luk İstanbul’u bugün aşırı derecede büyümüş ve 15.000.000’a yaklaşan nüfusuyla büyük bir metropole dönüşmüştür. Ama şehrin nüvesini oluşturan bölgeler söz konusu olduğunda Auric’in, Prost’un ve Menderes’in planları şehirdeki değişikliklere rehber olmaya devam

etmektedir. Hem Geç Osmanlı hem de Erken Cumhuriyet dönemlerinde İstanbul için hazırlanan bütün önerilerde olduğu gibi Yenikapı bugün de önemli bir ulaşım merkezidir. Tarlabası Bulvarı ve Haliç boyunca uzanan sahil yolları daha önceki dönemlerde hep gündemde olan ancak 1980’lerde gerçekleştirilen önerilerdi. Boğaz’ın köprülerle ve tüp geçitlerle geçilmesi de 1870’lerden beri hayali kurulan ancak son 40 yılda tamamlanan projelerdi. Bu açıdan bakıldığında İstanbul’un 200 yıl önce başlayan modernleşme öyküsünün bugün de kesintisiz olarak ama çok daha zor sorunlarla boğuşarak devam ettiği söylenebilir.

54 Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, New York 1961, s. 6.