

Özgün Makale

1950-1960 Yılları Arasında İstanbul'da Kentleşme ve İmar Faaliyetlerine Genel Bakış¹

Overview of Urbanization and Reconstruction Activities in Istanbul Between 1950-1960

İşıl TUNA²

Öz

1950-1960 yılları arasında, İstanbul'da kentleşme ve imar konusunda yoğun faaliyetler meydana gelmiştir. Öncelikli hedef olarak İstanbul'un modern bir görünüm kazanması amaçlanmıştır. Ulaşım ve bayındırlık konularında çeşitli projeler üretilmiş, süreçte kentin dokusuna zarar veren gecekondulaşma ile mücadele edilmiştir. Çalışmada Demokrat Parti'nin iktidarda bulunduğu 1950-1960 tarihleri arasında İstanbul'un kentleşmesine ve imarına yönelik yapılan faaliyetler incelenmiştir. Bu makalede İstanbul'a yönelik yapılan imar faaliyetlerinin şehrin modernleşme sürecine katkısı ile gecekondulaşma meselesinin boyutları üzerinden dönemin genel bir değerlendirilmesi yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Demokrat Parti, İstanbul, İmar, Kentleşme, Gecekondu.

Abstract

Between 1950-1960, intensive activities took place regarding the urbanization and development of Istanbul. As a priority goal, Istanbul was aimed to gain a modern appearance. Various projects have been produced in the areas of transportation and public works, and the fight against shantytowns, which damaged the fabric of the city. In this study, the activities carried out for the urbanization and reconstruction of Istanbul between 1950-1960, when the Democratic Party was in power, were examined. In this article, a general evaluation of the period was made based on the contribution of zoning activities towards Istanbul to the modernization process of the city and the dimensions of shanty housing.

Keywords: Democrat Party, Istanbul, Reconstruction, Urbanization, Slums.

Giriş

Demokrat Parti'nin (DP) 7 Ocak 1946 tarihinde kurulması ile Türk siyaseti etkin bir muhalefet anlayışına sahip olmuştur.³ DP kuruluşundan kısa bir süre sonra pek çok yerde teşkilatlanmış

¹ Makale başvuru tarihi: 28.07.2019, makale kabul tarihi:16.08.2019.

² Öğr. Gör. Dr., Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Tarih Bölümü, isil.tuna@msgsu.edu.tr. ORCID No: 0000-0002-6238-1609.

³ Türkiye'de ilk defa çok partili hayata geçiş 18 Temmuz 1945 yılında Nuri Demirağ tarafından kurulan Milli Kalkınma Partisi ile gerçekleşmiştir. Ancak siyasette DP kadar aktif bir siyaset izleyememiştir.



ve taraftar toplamıştır. DP'nin 1946 yılına ait ilk parti programında demokrasi, insan hakları ve seçim serbestliği vurgularının yanı sıra ülke çapında bayındırlık, imar ve kalkınma faaliyetlerine de dikkat çekilmiştir. Modern yol yapım tekniği, yol şebekelerinin kurulması ile şehirden, köye, ocak ve bucaklara kadar yolların süratle yapılması parti programında yer alan diğer konulardır (Demokrat Parti Programı, 1946, s. 22). Dört yıllık muhalefet deneyiminden sonra Demokratlar 14 Mayıs 1950 genel seçimlerini kazanarak iktidara geldiler (Milliyet, 16.05.1950). Yeni hükümet önceki iktidarın yapı-imar faaliyetlerinde lüks ve israf zihniyetiyle hareket ettiğine dair eleştirel bir yaklaşım sergilemiştir. Demokratlara göre artık israf dönemi sona ermiş, devletin mali durumuna en uygun şekilde hareket edileceği ve imar meselesinin bütüncül olarak ele alınacağı bir döneme girilmiştir (Dağlı ve Aktürk, 1988, ss. 161-175). Özellikle motorun süratli, kolay ve ucuz nakliyatı temin etmesinden yola çıkarak karayollarına önem verileceği ifade edilmiştir (Milliyet, 30.05.1950). Kısa sürede, başta İstanbul, Ankara, İzmir olmak üzere pek çok şehirde imar faaliyetleri başlatılmıştır. Nitekim Başbakan Adnan Menderes bu durumu bir basın toplantısında; “*Memleket baştan başa inşa halindedir*” şeklinde kısa ve net bir biçimde açıklamıştır (Milliyet, 14.07.1953). Başbakan, 1954 yılı hükümet programı dolayısıyla yaptığı konuşmada da hem yapılan işleri hem de yapılacakları dile getirmiştir:

...Yol şebekemiz pek ziyade genişletilmiş bugün inşalarına başladığımız baraj, elektrik santralleri ve modern tesislerden çoğu işletmeye açılmış...köy elektrifikasyonu davasına başlanmış... radyo istasyonlarımızı, limanlar, hava meydanları, silolar, depolama ve yükleme tesislerimizin inşaatını da ikmal etmiş bulunacağız (Baytal, 2007, ss. 551-552).

Bu gelişmeler yaşanırken 15-21 Nisan 1955 tarihleri arasında Birinci İmar Kongresi Ankara'da toplanmıştır. Başbakan Adnan Menderes'inde hazır bulunduğu kongrede ülkenin yeniden imarı ve düzenlenmesi için yapılacak işleri konu alan dört rapor üzerinde durulmuştur (Milliyet, 15.04.1955; Milliyet, 22.04.1955; Aslan, 2017, s. 81). 1958 tarihinde ise şehirlerin imar planlarının Emlak Bankası, Toprak ve İskân Umum Müdürlüğü ile İller Bankasının bir kolu olarak faaliyet gösterecek büro tarafından yapılması kararlaştırılmıştır (Milliyet, 29.03.1958).

Dönem boyunca ülke genelinde büyük imar faaliyetlerinin yapılacağı bizzat Başbakan Adnan Menderes tarafından sıklıkla dile getirilmiştir. Menderes imar faaliyetlerinin büyüklüğünü şu şekilde belirtmektedir:

Bu hareket evvela İstanbul'da başladı. İmar hamlesi, İstanbul'dan Ankara'ya intikal etti. Ankara'dan sonra da diğer vilayetlerin peyderpey programa alınması suretiyle yurdun muhtelif şehirlerine teşmil edilmek üzeredir. İstanbul ve Ankara'dan sonra İzmir'in Antalya'nın Diyarbakır'ın Adana'nın ve diğer bütün şehirlerimizin de birer birer ve yıldırım sürati ile yepyeni bir hale inklaba edeceklerini şimdiden müjdelerim. (Demir, 2010, s. 465)

İstanbul'un imarı tıpkı Türkiye genelinde olduğu gibi bizzat Adnan Menderes tarafından merkezi yönetim ölçeğinde ele alınmıştır (Doğusan, 2004, s. 73). Menderes'e göre “*Dünkü devletin yapıcı kudreti ile bugün ki devletin yapıcı kudreti arasında çok fark vardır... İstanbul'un imarı yalnız bir şehir meselesi bir İstanbul meselesi değildir... Birer memleket meselesi olarak telakki edilmelidir*” (Milliyet, 24.09.1956).

1. İstanbul'u Modernleştirme Çabaları

Demokratlar kadim şehir İstanbul'un “*asrı*” bir kent haline gelmesi ve turizm merkezi olması düşüncesindeydiler. Bu düşünceden hareketle 1950’li yıllarda şehrin modern görüntüden uzak olduğuna ilişkin eleştirel söylemler ortaya atılmıştır. Bakıldığında 3 Eylül 1950 tarihinde yapılan belediye seçimleri kırılma noktasıdır. Genel seçimlerin üzerinden kısa bir süre sonra ülke yerel seçim atmosferine girmiştir. DP, 1950 Belediye Seçimlerinde İstanbul’un temel meseleleri ve partinin şehirle alakalı projelerine yönelik bir beyanname yayınlayan tek siyasi partidir. Beyannameye göre; İstanbul turizmin ilgi odağı haline getirilmeli ve şehre modern görünüm kazandırılmalıdır⁴ (Cumhuriyet, 4.09.1950). Süreçte DP yöneticileri sıklıkla bu düşüncüyü destekler nitelikte konuşmalar yaparlar. Seçim propagandası kapsamında Eyüp’te düzenlenen DP toplantısında Başbakan Yardımcısı Samet Ağaoğlu bir konuşma yapmış ve “*İstanbul şimdiye kadar ihmal edilmiştir*” diyerek kentin yeni bir görünüm kazanması için çalışacaklarını ifade etmiştir. Ağaoğlu sözlerinin devamında “*...Bu harabeyi tamir için zamana ihtiyaç olduğunu*” da dile getirmiştir (Milliyet, 28.08.1950). Başbakan Adnan Menderes ise 29 Ağustos’ta Ankara Radyosunda belediye seçimlerinin “*bir devrin ve şeflik sisteminin tasfiyesi*” olacağını söyleyerek İstanbul için yeni bir dönemin başlayacağını sinyali vermiştir (Milliyet, 30.08.1950; Tuna, 2018, s. 147).

Sonuçta İstanbul’da seçimleri Demokratlar kazanmıştır.⁵ Sonuçlar sonrası Başbakan’ın “*Türk milleti Halk Partisini 14 Mayıs’ta iktidardan tasfiye etmişti, 3 Eylül’de de muhalefetten tasfiye etmiştir*” sözleri ile Samet Ağaoğlu’nun, “*Seçimlerde halkın sesi hakkın sesi olmuştur. İstanbul şehri Halk Partisi’ni son belediye seçimleri ile sinesinde tasfiye etmiştir*” şeklindeki değerlendirmeler Demokratların yönetimdeki özgüvenlerinin arttığını göstermektedir (Cumhuriyet, 5.09.1950; Milliyet, 27.12.1950). Belediye seçimleri sonrasında İstanbul’un yeni bir merkez oluşum süreci başlamıştır.

Demokratların seçimi kazanmasından sonra, 1936 yılından itibaren İstanbul’un planlamasını yürüten Henri Prost’un çalışmaları tartışılmaya başlanmış ve Henri Prost’un sözleşmesi 26 Aralık 1950 tarihinde Belediye Meclisi tarafından alınan kararla yenilenmemiştir⁶ (Milliyet, 27.12.1950). Prost’un görevine son verilmesinin ardından şehrin imar ve modernizasyon çalışmalarının Türk uzmanlarca ele alınmasına karar verilir. Türk uzmanlar 1950-1956 yılları arasında Prost’un hazırladığı planı revize çalışmalarına başlarlar (Akpınar, 2010, s. 7). Şehrin imar planları ile gereksinimlerin tespiti için bir Revizyon Komisyonu oluşturulur.⁷ Komisyon yaptığı çalışmalar sonucunda Prost tarafından daha önce hazırlanan nazım planının modern şehircilik anlayışına uygun olmadığı,⁸ mevcut sorunlara çözüm getirmekten oldukça uzak olduğu kanaatine varır (Duranay, Gürsel ve Ural, 1972, ss. 80-81).

Bir taraftan da Milletlerarası Mimarlar Cemiyeti Reisi Alber Kormbi belediye tarafından İstanbul’a davet edilir. “*Maruf bir şehircilik mütehassısı İstanbul’a geldi*” başlığıyla Milliyet gazetesinde yer alan haberde Profesör Alber Kormbi’nin Türk mimarlarla birlikte çalışıp şehrin

⁴ Cumhuriyet gazetesi yazarı Abidin Daver, Demokratların belediye seçimleri için hazırladıkları beyannameyi detaylarıyla kaleme almıştır. Beyanname şehirde imtiyazlı semtlerin bulunmaması, her semte sağlık merkezi açılması, şehrin temiz tutularak “*ıslah edilmesi*”, esnafın derterinin dinlenmesi, itfaiye teşkilatının geliştirilmesi ve Belediye Kanunu’nun modernleştirilmesi gibi konulara yer verilmiştir (Cumhuriyet, 4.09.1950).

⁵ DP sadece İstanbul seçimlerini kazanmamış ülkede bulunan 600 Belediyenin 560’ını kazanmıştır. 40 Belediye ise CHP tarafından kazanılmıştır (Demir, 2010, s. 265).

⁶ Şehir meclisinde alınan kararla şehrin nazım planının ikmal edilmiş olduğu belirtilerek mukavelenin yenilenmesine lüzum görülmediği ifade edilmiştir (Milliyet, 27.12.1950).

⁷ Komisyonunda Kemal Ahmet Aru, Mukbil Gökdoğan, M. Ali Handan, Cevat Erbel, Muhittin Güven, Behçet Ünsal, Mithat Yenen bulunmaktaydı.

⁸ 1936 tarihinde Henri Prost ile İstanbul Belediyesi arasında sözleşme imzalanmıştır. Böylece Prost İstanbul’u planlama çalışmalarına başlamıştır. Prost’un nazım planlarının içeriği için bakınız (Bilsel, 2010, ss. 49-67).

imarını yeniden gözden geçireceği belirtilmiştir (Milliyet, 16.05.1954). Görülüyor ki şehrin imarında şehri tanıyan, şehre aşına olan Türk mimarlar dışında Avrupa'nın modernizmini tesis edebilecek yabancı mimarlardan da faydalanmaya devam edilmiştir. 1952 yılında toplanan İstanbul Bölgesi Kalkınma Kongresi'nde İstanbul'un, "*Kalfaların elinde her gün bir kez daha çirkinleştirildiğinden*" söz edilerek şehrin modernleşmesi için çalışmaların hızla devam edeceği yer almıştır (Milliyet, 9.03.1952; Milliyet, 12.03.1952).

1950'lerde geniş caddelerin, bulvarların, meydanların ve otomobillerin âdeta Amerikan kentlerinin görünümüyle bütünleşerek çağdaş dünya imgelerinin birer örneği olarak sunulacağı düşüncesi hakimdir. Demokratlara göre "*çağdaş*" veya "*modern*" kent yol-meydan-otomobil üçgeninde gelişmiştir (Ertem ve Altunel, 2011, s. 67). Bu sebeptendir ki DP'nin iktidarda olduğu dönem boyunca İstanbul'da imar yoğunluğu geniş cadde, yol ve meydan yapımına kaydırılmıştır.

Kentin modern bir görünüme kavuşması için Batılı yaşam kültürünü sunan binaların yapılması düşüncesinden hareketle çeşitli yapıların inşa edilmesi süreci 1950'li yıllarda başlamıştır. Hilton Otelinin İstanbul'da inşa edilmesi bu duruma en somut örnektir. Hilton kısa sürede İstanbul'da değişim ve modernizmin sembolü olarak görülmeye başlamıştır. Bakanlar Kurulu 26 Kasım 1950'de Amerikan Hilton Firması tarafından İstanbul'da büyük bir otel kurulmasına karar vermiştir. Hükümet ileri gelenleri ve Hilton Firması otel inşasının hem İstanbul hem de Türkiye için "*fayda*" sağlayacağı düşüncesindeydiler. Hilton Otellerinin Müdürü William R. Irwin, Amerika'da on altı otellerinin bulunduğunu ve senelik dört milyon müşteri ağırladıklarından hareketle "*Türkiye hakkında malumat ihtiva eden broşürler yaptırarak müşterilerini İstanbul'a sevk edeceklerini*" söylemiştir. Bu sayede İstanbul özelinden ülkemize önemli miktarda döviz girişinin yapılacağı düşünülmektedir. Otelin 300 odalı, son teknoloji ısıtma ve soğutma imkânlarına sahip olarak tasarlanacağı belirtilmiştir. Otelde banyo ve teraslar, gündüzleri oturma geceleri ise yatak odası olarak kullanılması düşünülen odaların tasarlanacağı yer almıştır (Milliyet, 11.11.1950). Ayrıca otelde çalışacak personelin bir yıl Amerika'da Cornell Üniversitesinde eğitim göreceği de belirtilmiştir. Otelin tamamlanacağı tarih ise İstanbul'un Fethi'nin 500. Yılı'na denk gelen 1953 tarihi olarak ön görülmüştür. Otel 1952 yılında Skidmore, Owingsve Meril ortaklığı ile Mimar Sedat Hakkı Eldem tarafından tasarlanmıştır. Radyo Evinin arkasında bulunan araziye inşa edilmesi tasarlanan otel sonraki dönemlerde deniz manzarasıyla çok katlı otelciliğin öncüsü hâline gelecektir. Otelin temeli ancak 16 Nisan 1952 tarihinde atılabilmiş, açılışı ise 10 Haziran 1955'te gerçekleşmiştir (Cumhuriyet, 11.06.1955). Hilton Otelinin açılışı İstanbul'un sosyal hayatına katkı yapmıştır. Özellikle İstanbul'un zengin kesimlerinin benimseyip tuttuğu bir yer hâline gelmiştir. Davetler, balolar ve düğünlerde pek çok kez bir araya gelme fırsatı oluşturmuştur.

1950-1960 yılları arasında Hilton gibi otellerin inşası ile İstanbul'un hem turizm merkezi olacağı hem de modern bir görünüm kazanacağı düşünülmekteydi. Nitekim Başbakan Adnan Menderes'in "*...Bu şehre bir Hilton Otelini bile çok görmüşlerdi. Hâlbuki bugün anlaşılıyor ki, derhal 10 tane Hilton inşa etmek lazım. Şehre biraz daha çeki düzen vererek bu otelleri de inşa edince, işte o zaman İstanbul, bize ziraatımız, sanayimiz kadar gelir getirecektir*" şeklindeki sözleri aynı düşüncenin yansımasıdır (Çılgın, 2010, s. 173). Süreçte İstanbul'a Hilton gibi büyük otellerin inşa edilmesine devam edilmiştir. Florya'da tıpkı Hilton benzeri bir otel inşa edilmesi planlanmıştır (Cumhuriyet, 7.04.1957). Tepebaşı'na modern tesislerden teşekkül 14 katlı bir otel yapımına başlanmıştır. Öte yandan Çırağan Sarayının otel olarak hizmete girmesi çalışmaları tetkik edilmeye başlamıştır (Milliyet, 15.08.1955). Sedef Adası ile Kuruçeşme'de yer alan adaya otel, gazino ve plaj gibi modern tesislerin kurulması planlanmıştır. Bu adalara turistik değer ve modern görünüm



kazanması için yapılacak çalışmalar için öncelikle Kuruçeşme’de bulunan adanın Mısır’da bulunan sahibi ile irtibata geçilmiştir (Milliyet, 13.06.1955).

İstanbul’un çağdaş bir görünüme kavuşması için yapılan çalışmalardan biri de Yeşilköy Havalimanının “eksik” ve “aksak” yerlerinin tamamlanarak modernleştirilmesidir. Bu kapsamda öncelikle havaalanının çamurlu bölgeleri asfaltlanmış ve modern yolcu salonu projelendirilmiştir. Ardından 60 metre genişliğinde 300 metre uzunluğunda bir pist ve bir peron inşaatına başlanmıştır (Vatan, 22.06.1950). İnşaat 1952 yılında tamamlanmış ancak 1 Ağustos 1953 tarihinde törenle açılmıştır (Cumhuriyet, 1.08.1953).

1950’li yıllar İstanbul’da kentleşmenin hız kazandığı bir dönemdir. Önceden İstanbul’da küçük katlı ve içinde bahçesi bulunan evler tercih edilirken 1950’li yıllarda modern ve nizami kentleşmeye örnek oluşturulabilecek yüksek katlı site mahallelerin yapımına başlanmıştır (Çiçekoğlu, 1998, s. 147). İçerisinde barındırdıkları tesislerle kendi kendilerine yetebilecek âdeta küçük bir şehir olarak tanımlanabilecek mesken mahallelerinin inşasına önem verilmiştir. Levent ve Ataköy ismini taşıyan site-mahalleler bu duruma örnektir. Daha çok orta-üst gelir grubu için tasarlanan mahallelerin yine İstanbul’a modernite ve turistik değer kazandırılacağı düşünülmektedir. Her iki mahallenin yapımını Emlak ve Kredi Bankası üstlenmiştir. Levent’te bahçeli ve müstakil evler tasarlanmış, 80 blok ve 367 lojman oluşturulmuştur. Toplamda 1374 konut inşa edilmiş ve 53.256,00 lira harcanmıştır.

Baruthane mevkiinde kurulacak Ataköy sitesinin temel atma törenine başta Cumhurbaşkanı Celal Bayar olmak üzere Başbakan Adnan Menderes de bizzat katılmıştır. Türkiye Emlak ve Kredi Bankası Merkez Müdürü Medenî Berk kurulacak yeni yerleşim yeri hakkında açıklamalarda bulunmuştur. 500 bin metrekarelik turistik bölgede 160 odalı üç büyük otel, on bin kişilik plaj, tenis kortları, yat kulübü, üç kır kahvesi, lunapark, sinema ve tiyatro inşa edilmesi kararlaştırılmıştır. İskân sahasında 2.226.600 metrekarelik yer konutlara, 20 bin metrekarelik yer çarşıya ve iş yerlerine, devlet dairelerine ise 15.400 metrekarelik kısmın ayrıldığı ifade edilmiştir (Milliyet, 16.09.1957). Ataköy’e 15.000 kişilik bir stadyumun yanı sıra tenis ve basketbol sahaları da ihtiva edecektir. Yayaların dolaşabilmesi için Siyavuşpaşa deresinin iki tarafında kuzeyden güneye doğru düzenlenecek park ve bahçeler birleşerek Ataköy’ün ortasına kadar yeşil alan ilerleyecektir. Plaj tesisleri ise 1957 yılında açılmış ve rağbet görmüştür. Böylece tesisler yeni kurulan bölgenin turizm ve eğlence ihtiyacını karşılayacak modern bir şehir görüntüsü verecektir (Arkitekt, 1958, s. 82). 1957 yılında Mecidiyeköy’de de modern site yapım çalışmalarına başlanmıştır. 30-60 daireli, çok katlı ve içinde sosyal olanaklar barındıran binaların inşası ön görülmüştür (Yeni İstanbul, 29.10.1957). Bebek’te Garanti İnşaat Şirketi tarafından 1.000 konutluk modern bir mahal- lenin temeli atılmıştır. Nişantaşı’nda “Türkiye’nin en büyük apartmanı” şeklinde basında lanse edilen bir gökdelen yapılması kararlaştırılmıştır. 37 metre ve 9 katlı olması tasarlanan apartmanın 700.000 liraya alınan bir arazi üzerine yapılacağı yer almıştır (Vatan, 12.11.1957).

İstanbul’un modernleşme projesi hedefi kapsamında ahşap yapılardan bu dönemde büyük oranda arındırılma yapılmıştır. Belediye 1955 yılında şehrin hiçbir yerinde ahşap bina yapılmasına izin verilmemesi yönünde bir karar almıştır. Ahşap binalarını kagir yapıya dönüştürmek isteyenlere ise kolaylıkla tamir ruhsatı verilmesi onaylanmıştır (Cantemir, 2013, s. 460). 1958 yılında da İstanbul’un Kitabı isimli bir eser yayımlanır. Eserin içeriğinde dönem boyunca İstanbul için yapılan tüm imar faaliyetleri modernleştirme ve Avrupalaştırma amacı taşıdığı gösterilir (İgü ve İsmailoğlu, 2016, s. 134).



Şehri modernleştirme çabaları içinde sayılabilecek bir başka faaliyet ise Modern Avrupa Limanları şeklinde şehre limanlar kazandırılması çalışmalarıdır. Fındıklı Salıpazarı mevkiinde İstanbul Limanı kurulması için bir müsabaka düzenlenmiştir (Cantemir, 2013, s. 266). 310 metre uzunluğunda yapılacak rıhtım inşaatı çalışmalarına 1951 tarihinde başlanmıştır (Milliyet, 26.06.1951). Bayındırlık Bakanı Kemal Zeytinoğlu liman konusunda gazetecilere beyanatta bulunmuştur. Zeytinoğlu'na göre İstanbul'a yapılacak liman meselesi zamana yayılacak bir iştir. Çünkü 2,5 milyon dolarlık dış kredi, Uluslararası Kalkınma Bankası'ndan da 70 milyon lira temin edilmesi gerekmektedir (Milliyet, 13.07.1951). Neticede proje için 15 milyon liralık tahsisat ayrılan limanın inşaatına 1952 yılında başlanmıştır (Milliyet, 4.05.1952). Limana iki büyük antreponun da yapılması kararlaştırılmıştır. Limanın 1955 yılı sonlarında bitirilmesi ön görülmüştür (Milliyet, 25.09.1953; Milliyet, 11.10.1954). 1955 Kasım ayında basında antrepo inşaatının tamamlanmak üzere olduğuna ilişkin haberler yer almıştır (Milliyet, 7.11.1955). 1956 yılında antreponun ikinci kısım inşaatı genişletilmiş, 16 bin metrekare betonarme rıhtım sahası ile 8 bin metre kare kapalı saha yapımına karar verilmiştir (Milliyet, 18.05.1956). 10.000 tonluk gemilerin yanaşabileceği 600 metre büyüklüğündeki liman 1956 yılının Ekim ayı içinde tamamlanacaktır (Milliyet, 6.07.1956). 5 Aralık 1956 tarihinde liman kısmen işletmeye açılmıştır (Milliyet, 6.12.1956). Haydarpaşa liman rıhtımının genişletilme çalışmaları da Salıpazarı liman inşaatı ile aynı zamana denk düşmüştür. 1958 yılında da Galata rıhtımını genişletme çalışmaları başlatılmıştır. 500 metreye çıkarılması düşünülen rıhtıma 8 geminin yanaşabileceği belirtilmiştir (Milliyet, 3.01.1958).

2. Madalyonun Diğer Yüzü: Gecekondulaşma

II. Dünya Savaşı'ndan sonra köyden kente artan göç sonrasında İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyük şehirlerde ortaya çıkan gecekondulaşma Türkiye'de şehirleşmenin mekân ve sosyal yapı açısından en önemli özelliklerinden birisi olarak 1950'li yıllarda görülmüş ve ivme kazanmıştır. Düzenli bir işi, geliri olamayan kentlerde konut edinme imkânına sahip olmayan köyden kente göç eden gruplar çevresel koşullara ve sağlıklı olmayan bölgelerde genellikle hazine arazisi üzerine gecekondu inşa etmeye başlamışlardır (Mutlu, 2007, s. 26). 1960 yılına kadarki süreçte ülkemizdeki gecekondulaşma yoksul ailelerin "masum" barınma gereksinimlerini karşılamaya yöneliktir (Mutlu, 2007, s. 28). 1953'te 6188 sayılı Bina Yapımını Teşvik ve İzinsiz Yapılan Binalar Hakkındaki Kanun, bu tarihe kadar yapılan gecekonduları yasallaştırırken bu tarihten sonrakilere yapılarını yasaklamıştır (TC. Resmî Gazete, 29.07.1953, ss. 6844-6846). Konut bunalımını gidermek için belediyelerin elindeki arsaların ihtiyaç sahiplerine verilmesini ön gören Hazine Devredilecek Arazi ve Arsalar Hakkındaki 7367 sayılı Yasa ise 1959 yılında yürürlüğe girmiştir (TC. Resmî Gazete, 29.07.1959, ss. 22252). Bu yasa ile belediye sınırları içindeki Hazine arazilerinin bedelsiz olarak belediyelere devredilmesi ön görülmüştür; fakat bu yasa da gecekonduların yapımının önüne geçememiştir (Mutlu, 2007, ss. 39-40).

1950-1960 yılları arasında iktidar ve yerel yönetim organlarında görev alan politikacılar gecekondu karşısında özendirici bir tutum içerisine girmişlerdir. Bu tutum politikacıların hazineye belediyeye ve öteki kamu kuruluşlarına ait arsalar üzerinde yapılan gecekondu oldu bitti saymalarında onları tapu vererek meşrulaştırmalarında tam anlatımını bulmuştur. Tapu dağıtma törenlerinin gecekondu sorununun bugünkü büyüklüğüne ulaşmasında etkisi olduğu inkâr edilemez. 1955 tarihinde yaklaşık 2000 gecekonduya tapu dağıtılmıştır (Kahraman, 2003, s. 112). Aynı yıl 40.000 gecekonduya tapu verileceği yer almıştır (Milliyet, 19.03.1955). Kazlıçeşme'de bulunan 6232 gecekonduya tapu verilmiştir (Milliyet, 1.04.1956). 1957 yılında Zeytinburnu'nda



yaklaşık 800 gecekondula sahibine tapuları verilmiştir (Cumhuriyet, 22.09.1957). Taşlıtarla'da ise 400 haneye tapu tevdi edilmiştir (Cumhuriyet, 30.09.1957). 1960 yılında İstanbul'da bulunan 60.000 gecekondudan 400'üne tapu verilmiştir (Vatan, 27.03.1960). Aynı yıl Kuştepe mevkiindeki 700 gecekonduya tapu verileceği dönemin Belediye Başkanı Kemal Aygün tarafından müjdelenmiştir (Milliyet, 11.04.1960). Tapu alan gecekondulara İmar Kanunu'na uygun olarak yeni inşaat yapabilme hakkı verilmiştir (Milliyet, 15.03.1960). Seçim zamanlarında gecekondular belediye hizmetlerinden faydalandırılmıştır. 1953'te Beşiktaş ve Dikilitaş'ta bulunan gecekondula mahallelerine üçer adet çeşme yaptırılarak bu mahallelere su verilmiştir (Milliyet, 18.10.1953). Aynı yıl Zeytinburnu'ndaki bir gecekondula mahallesine eczane açılması kararlaştırılmıştır (Milliyet, 20.11.1953). Süreçte gecekondula bölgesinde okullar inşa edilmiştir. Karagömrük'te Mihrimah Sultan, Bakırköy'de İbni Sina, İstinye'de Rezaizade Ekrem isminde üç ilkokulunun inşası bu duruma somut bir örnektir (Milliyet, 24.06.1954).

Hükümet gecekondula meselesini çözebilmek adına gecekondula yaşayan hanelere ev veya yer verilmesi üzerinde durmuştur. Hükümet ve belediye ileri gelenleri bu konuya sıklıkla temas etmişlerdir. Cumhurbaşkanı Celal Bayar İstanbul'u ziyaret ettiği sırada İstanbul'un gecekondula meselesine temas etmiştir:

Zaruret karşısında meydana çıkan gecekondularda barnan vatandaşların hepsinin hükümetin yüzde yüz muavenetine ihtiyacı vardır. Gecekondular işi içtimai bir meseledir. Gecekondulardaki vatandaşların ev yaptırırken şehir içi şehir dışı diye bir şey düşünmek abestir. O vatandaşlara sadece barnacak mesken bulmak ve bulunacak bu meskenin onların iş yerlerine yakın olmasını göz önünde bulundurmamak lazımdır. (Milliyet, 6.01.1951)

Dönemin İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı Fahrettin Kerim Gökay, düzenlenen bir basın toplantısında İstanbul'da bulunan gecekondular hakkında bilgi vermiş ve şehrin manzarasını bozduklarını dile getirmiştir. Gökay'a göre gecekondular İstanbul'un üç yerinde ortaya çıkmıştır. Öncelikle surların civarında, ardından üniversite arkasındaki (İstanbul Üniversitesi) eski sarayların bulunduğu yerde ve Mecidiyeköy'de. Gökay sözlerinin devamında gecekondula yaşayanlara ev veya yer gösterilerek gecekonduların tamamen kaldırılması gerektiğini vurgulamıştır (Cumhuriyet, 21.10.1950). 1951 tarihinde gecekondulara yönelik bir kanun tasarısı hazırlanmıştır. Tasarıda kredi kolaylığı ile inşaat harçlarında düzenleme yaparak gecekondulaşmanın önüne geçilmek istenmiştir (Milliyet, 11.04.1951). Ayrıca belediyelere bağışlanan arsaların gecekondula sahiplerine Emlak ve Kredi Bankası tarafından uzun vadeli, az faizli kredilerle ucuz mesken satmasına yönelik çalışmalara başlanmıştır (Milliyet, 11.04.1951). Bu kapsamda Üsküdar Selamsız mevkiinde 50 ev, Kadıköy Koşuyolu mevkiinde 100 ev, Fatih'te de 50 ev yapılması planlanmıştır (Milliyet, 26.04.1951). Ucuz evler olarak adlandırılan yapıların temeli 16 Mayıs 1951 tarihinde temeli atılmıştır (Milliyet, 17.05.1951). Nakkaştepe ve Etiler'de ucuz evler yapımı çalışmalarına başlanmıştır (Milliyet, 13.11.1959).

Belediyenin tasarrufunca şehrin turistik kesimlerinde bulunan ve "silueti" bozan gecekonduların yerleri değiştirilmiştir. 1950 yılında surların etrafında bulunan gecekondular Feriköy'de bulunan Bulgar Mezarlığı'na nakledilmiştir (Cumhuriyet, 21.10.1950). Edirnekapı-Topkapı arasında yer alan barakaların nakledilmesi için baraka sahiplerine belediye tarafından tebligat gönderilmiştir (Milliyet, 01.11.1950). Ahırkapı civarında bulunan gecekondular Veliefendi Hipodromu'nun arkasında bulunan araziye nakledilmiştir (Milliyet, 10.12.1950). İstanbul'daki gecekonduların nakil işlemlerinin bir düzen dâhilinde yapılması için vilayette bir komisyon kurulmuştur (Milliyet, 4.11.1950).



Gecekondu sahipleri belirli bir süre sonra örgütlenerek dernek kurmuşlar, belediyeye istek ve şikâyetlerini dernek aracılığıyla iletme yoluna gitmişlerdir. Şişli’de gecekondu sahipleri tarafından kurulan Şişli Gecekonducularını İhya ve Güzelleştirme⁹ isimli dernek bu duruma örnek teşkil etmektedir. Dernek üyeleri lağım suları mahallelerinden aktığı için sâri hastalık tehlikesine dikkat çekmişlerdir (Yeni İstanbul, 4.04.1952). Dernek, 15 Haziran 1952 tarihinde bir protesto mitingi de düzenlemek istemiştir. Gecekonduculara yönelik yasanın bir an evvel Meclisten geçirilmesini talep eden dernek üyeleri bir beyanname de neşrederek gecekondu sakinlerine dağıtmışlardır (Milliyet, 10.06.1952). Ancak valilik tarafından gerekli izin verilmemiştir. 1953 yılında ise İstanbul Gecekonducularını Güzelleştirme Derneği Taksim Meydanı’nda miting düzenlemiştir. Mitingde belediyenin kendilerine yönelik ihtiyaçlarını karşılamadıklarından şikâyet etmişler ve vaatlerin karşılanmadığı iddiasıyla Fahrettin Kerim Gökay’ın istifasını istemişlerdir (Milliyet, 17.08.1953).

Süreçte gecekonducuların yıkımına ilişkin haberler basında sıklıkla yer almıştır. Ancak gecekonducuların yıkımı yenilerinin yapılmasını engelleyememiştir. 1951 tarihinde Koşuyolu ve Kadıköy bölgesinde yer alan gecekonducular yıkılmıştır (Milliyet, 8.04.1951). 1952 yılında Sasap Sokağı’nda yapılan gecekonducuların yıkımı gerçekleşmiştir (Yeni İstanbul, 22.10.1952). 1953 yılında Zeytinburnu’nda 20 gecekondu yıkılmıştır. Hadiselî geçen yıkım olayında bir jandarma eri de yaralanmıştır (Ulus, 7.09.1953). 1954 yılı Eylül ayında Mecidiyeköy-Esentepe arasında yer alan gecekonducular sorunsuz bir şekilde yıkılmıştır. Yıkım görevini ifa eden memurlara valilik başarılı hizmetlerinden dolayı takdirname tevdi etmiştir (Milliyet, 11.09.1954). 1955’te Sultanahmet’te yer alan Arasta Sokağı’ndaki kemerler içinde yerleşen gecekonducular bölgeden tahliye edilmiş, barakaları yıkılmıştır. Gecekondu sakinlerinin mağdur olmaması için Mecidiyeköy’de 100’er metrelik arsaların verilmesi öngörülmüştür (Milliyet, 17.05.1955). Sarayburnu-Cankurtaran arasında yer alan gecekonducuların yıkılmasına yönelik karar alınmıştır (Milliyet, 12.08.1955). 1957 yılının Ekim ayında Zeytinburnu’nda Çırpıcı civarında birkaç kişi tedarik ettikleri malzemeler ile gecekonducular inşa etmişlerdir. Sabah ise karşılarında jandarmayı bulmuşlardır. Bölgeye intikal eden ekipler derhal yıkım çalışmalarına başlamıştır. Gecekondu sahipleri ise duruma itiraz etmişler ve “*Seçimlerden evvel yapılan bir DP mitinginde bir hatip şayet DP seçimleri kazanırsa Zeytinburnu’ndaki gecekonducularımızı daha sıhhi şartlara kavuşturacağız. Gecekondu sahibi olmayanlar Çırpıcı çayırında birer gecekondu inşa edebileceklerini*” söylediğini ifade etmişlerdir. Bu ifadelerin bağlayıcı bir niteliği bulunmadığından ekiplerce gecekonducular yıkılmıştır (Milliyet, 29.10.1957). 1956 yılında Belediye Encümeni iki gecekonduculunun daha yıkılmasına karar vermiş fakat daha sonra gecekondu sahiplerine arsa sağlanmadan yapılacak yıkımın sağlıklı olmayacağı kararına vararak yıkımı ertelemiştir (Yeni İstanbul, 18.05.1956). 1957 yılında Üsküdar’da 42, Zeytinburnu’nda 54, Taşlıtarla’da 32, Şişli’de 95, Beşiktaş’ta 35, Tophane’de 18 gecekonduculunun yıkım kararı çıkmıştır (Milliyet, 30.10.1957). Ardından belediye tarafından yapılan açıklamada 1957 kışında gecekondu yıkımının yapılmayacağı, ağır kış şartları altında kimseyi sokakta bırakmayacakları belirtilmiştir (Milliyet, 6.12.1957). 1958 yılında 44 gecekonduculunun daha yıkımına karar verilmiştir. Gecekonducuların yeniden yapımının önüne geçmek adına özel ekiplerin gecekondu yapımına müsait bölgelerde devriye gezmesi kararlaştırılmıştır (Milliyet, 5.12.1958). Görülüyor ki İstanbul’un hemen hemen her semtinde kurulan gecekonducular belediye ekiplerince yıkılmaya çalışılmış ve bu konuda çeşitli tedbirler alınmıştır.

1956 yılında Belediye Encümeninin aldığı bir kararla inşa halindeki gecekonducuların yıktırılması ve yenilerinin yapılmasının yasaklanmıştır (Milliyet, 14.04.1956). Başbakan Adnan

⁹ Dernek ismini 1955 yılında Şişli Anadolu Mahallesini Güzelleştirme Derneği olarak değiştirmiştir (Milliyet, 19.10.1955).



Menderes'e göre gecekondulaşmanın mutlaka önüne geçilmesi gerekmektedir. Arsa temininin gecekondulaşmanın %90'ını çözeceğini söyleyen Menderes, gecekondulaşma sahiplerine ucuz ve uzun vadeli arsalar temin edileceği, düşük faiz oranıyla ödemelerin yapılacağını açıklamıştır. Yine Başbakan'a göre gecekondulaşmaya karşı alınacak önlemlerden biri de İstanbul'a gelen göçü önlemeye çalışmak olacaktır (Milliyet, 24.09.1956). 1957 yılında alınan bir kararla 1954 senesinden sonra yapılan tüm gecekonduların yıkımı kararlaştırılmıştır (Milliyet, 16.05.1957).¹⁰

Dönem içinde gecekondulaşma sorununa yönelik en somut adım 1957 tarihinde atılmıştır. Kazlıçeşme, Veliefendi-Silivrikapı bölgesinde Vakıflar İdaresinden İşçi Sigortaları tarafından satın alınan 42 dönümlük arazi üzerine 490 mesken inşa edilmesi kararlaştırılmıştır. Böylece gecekonduların tamamen kaldırılması için önemli bir adım atılmıştır (Cantemir, 2013, s. 427). Gecekonduların yerine apartmanların yapılacağına dair haberler basında sıklıkla yer almıştır. Belediye yaklaşık 40.000'i bulan gecekonduların yerine blok apartman yapım işini ele aldığı belirtilmiştir (Milliyet, 29.08.1955). Gecekondulaşma mahallelerinin geniş çapta imar edilmesi şeklinde görülen blok siteler de sağlık merkezi, spor salonları gibi sosyal alanlar da oluşturulacağı yer almıştır (Milliyet, 5.10.1955). Blok şeklindeki apartmanların Şişli, Zeytinburnu gibi muhtelif semtlerde yapılması düşünülmüştür (Milliyet, 14.10.1955). Şişli'de Hürriyeti Ebediye Tepesi'nde yapılması muhtemel 150 apartman yapılması öngörülmüştür. Belediye 4'er ve 8'er katlı olarak inşa edeceği evlere yaklaşık 1200 gecekondulaşma ailesinin yerleştirileceği yer almıştır (Milliyet, 24.09.1955). 1958 yılında da tüm gecekonduların peyderpey yıkılacağı bir plan dâhilinde blok apartmanların yapılarak gecekondulaşma sakinlerinin apartmanda oturacakları ifade edilmiştir. Belediyenin bu tasarrufu sayesinde 5-6 sene sonra gecekondulaşma probleminin ortadan kalkacağı belirtilmiştir (Milliyet, 16.02.1958).

3. İstanbul'a Yönelik Bayındırlık ve İmar Hareketleri

Demokrat Parti'nin iktidara gelişi ile yurt genelinde bayındırlık ve imar faaliyetleri hız kazanmıştır. İstanbul'un imarı ise hem DP hem de Başbakan Adnan Menderes için ayrı bir önem arz etmektedir. Başbakan'a göre İstanbul'un imar faaliyetleri ve "Bu güzel büyük şehrimizin ihtiyaçlarına cevap verme gayretleri olduğu yerde bırakılmış" gibi görünmektedir (Cumhuriyet, 24.09.1956). Bu sebeple imar faaliyetlerine hız verilmelidir. Hükümetin de desteği ile bu dönemde İstanbul'un bayındırlık ve imar faaliyetlerinde yol yapım çalışmaları ve inşaatları önemli bir yer tutmuştur. Özellikle 1956 yılı sonrasında bu faaliyetler âdeta hükümet politikası hâline getirilerek hızlandırılmıştır. 1952 yılında tamamlanan İstanbul-Edirne Yolu inşası en önemli yol projelerinden biri olarak görülür (Cantemir, 2013, s. 237). İstanbul-Edirne bağlantısı dışında yeni bir Avrupa yolu açılması tasarlanmıştır. İstanbul-Londra Asfaltının ilk etabı İstanbul-Tekirdağ Karayolunun Edirnekapı-Yeşilköy Havaalanı arasındaki kısmı 30 metre genişliğinde olacak ve sahilden geçecektir. Buna göre otomobiliyle seyahat edecek kişi Silivri'den Yunanistan sınırına kadar devam edecektir (Hürriyet, 24.11.1954). 1956 yılında Londra Asfaltını Topkapı'dan Eyüp'e bağlayacak 30 metrelik yolun toprak tesviyesi yapılmaya başlanmıştır. Yolun tamamlanmasıyla birlikte Eyüp'ten köprü ile Söğütözü'ne geçilecek, Şişli'ye, oradan Yıldız ve Boğaz Yollarına bağlanılacaktır (Cumhuriyet, 6.12.1956). Londra Asfaltı-Topkapı birleşimini surları takip ederek Yedikule'ye 30 metre genişliğinde bağlayacak bir yol ihale edilmiştir (Cumhuriyet, 23.05.1958). Aynı yıl Londra

¹⁰ İlhan Tekeli'ye göre Türkiye'de kentleşme olgusunun toplumsal sonuçlarıyla karşılaştığında, oluşan sorunlara çözüm arandığı ilk dönemde kişilerin kentlere gelmesinin engellenmesi hâlinde sorunun çözüleceğine inanılmıştır. Bunun için gecekonduların yapımına göz yumulmaması, gecekonduların yıkılması gerekiyordu. Ancak kent olgusunu doğuran değişimin arkasındaki toplumsal nedenler ve göçe iten sebeplerin kavranamamasından kaynaklı olarak kalıcı çözüm getiremiyorlardı. Bu sebeple yaptığı gecekondulaşma 10 kere yıkılanlar 11'inci kez yenisini yapıyorlardı (Tekeli, 2011, s. 42).

Asfaltı-Topkapı bağlantısında var olan eğimin giderilmesi için yol yeniden inşa edilerek doldurma işlemi yapılması ön görülmüştür. Bu iş için öncelikle yol etrafındaki direkler sökülülmüştür (Cumhuriyet, 5.06.1958). Londra Asfaltı kıyıda bulunan demiryolu hattı ile İstanbul şehrinin sur dışına yayılmasındaki iki önemli güzergahtan biridir. Marmara kıyısındaki yazlık köylerin gelişmesinde ve sürekli orada oturulmasına öncülük etmiştir (Küçükkülahlı, 2017, s. 531). 1956 yılında Vatan Caddesi, 1957 yılında ise Millet Caddesi'nin yapım çalışmalarına başlanılmıştır. Bu büyük caddeler 1958 yılında açılmıştır (Yeni Sabah, 15.05.1958). Bu caddeler yapılırken etraflarındaki ara sokaklar da yeniden yapılmıştır (Çılgın, 2010, s. 222). Bir taraftan da cadde genişletme çalışmaları da yapılmıştır. Belediye 1957 yılında aldığı bir kararla dönemin ihtiyaçlarına karşılamadığı gerekçesiyle Harbiye-Osmanbey arasındaki caddenin çevresindeki nizami bozan ahşap binaların yıkılmasına karar vermiştir. Yapılacak yıkımlar sonrasında caddenin 30 metre genişliğinde olacağı belirtilmiştir (Milliyet, 24.04.1957). Şehre yeni cadde ve yollar yapılırken sokaklar da ihmal edilmemiş parke taşı döşenerek temiz bir görüntüye kavuşmuştur (Cumhuriyet, 31.05.1958).

Başbakan Adnan Menderes İstanbul'un imarını “...*Bugünkü yaşayış ve anlayış icaplarına uygun bir tarzda estetik, rahatlık, trafik ve turistik gibi birçok zaviyelerden ve Türk'ün bedii zevklerinin ifade ettiği yüksek seviyesi tebarüz ettirmek, bu hususlarda güzel bir numune vermek bakımından*” ele aldıklarını belirtmektedir (Zafer, 24.09.1956). Nitekim İstanbul'un imarının bütüncül olarak ele alındığını söyleyebiliriz. Yol yapımının yanı sıra şehrin trafik sorununu çözmek için raylı sistem projeleri ile ilgilenilmiştir. Sirkeci-Soğuksu tren hattının elektrikli tren çalışmaları yapılarak İstanbullulara modern bir istasyon kazandırılmasının yanı sıra seyahat süresinin yarıya indirilmesi ön görülmüştür (Hürriyet, 19.07.1954). Çalışmaların 1955 yılına kadar tamamlanacağı planlanmıştır (Milliyet, 1.09.1954).

Taksim-Beyazıt arasında trolleybüs tesisi için de bir proje hazırlanmıştır. Trolleybüsün sefer güzergahları gidiş yönünde Beyazıt'tan hareketle Aksaray, Atatürk Köprüsü, Yenikapı, Şişhane, Tarlabası ve Taksim'dir. Dönüş istikameti ise İstiklâl Caddesi üzerinde sefer yapan otobüs güzergâhının olduğu bölgedir. Şişli-Beyazıt Hattı ise Dolapdere Yolu'ndan geçecektir (Milliyet, 3.01.1954). İstanbul ulaşımında trolleybüsün tercih edilme sebebi tramvay gibi sabit bir yola bağlı kalmayı, yokuşları rahat çıkabilmesi ve seri olmasıdır (Yavuz, 2008, s. 97). Diğer önemli metro projesi ise Yenikapı-Beyazıt-Şişli-Levent arasındadır. Metronun yapım işi Fransız Firmasına verilmiştir (Milliyet, 25.04.1954). 3 Mayıs 1954 tarihinde İstanbul Vali ve Belediye Başkanı Fahrettin Kerim Gökay'ın katılımıyla gerçekleşen törenle sondaj işlemine başlanılmıştır. On beş adet hattın bulunacağı metronun on yıllık bir sürede tamamlanması planlanmıştır. Tasarlanan metronun geçiş güzergahlarından biri de Haliç'tir. Bu sebeple Haliç'e bir köprü yapımı da gündeme gelmiştir (Hürriyet, 4.05.1954). Haliç'e yapılacak köprü ile Eminönü ve Karaköy meydanlarının da rahatlatılması ön görülmüştür (Cumhuriyet, 21.11.1958). Yapılacak köprüden yaya ve araç geçişlerinin ise ücretli olması planlanmıştır. 1960 yılının Nisan ayında proje yeri tespiti çalışmaları yapılsa da proje tamamlanamamıştır (Vatan, 4.04.1960).

Yine İstanbul'un ulaşımını rahatlatmak adına köprü projeleri de bu dönemde yer almıştır. Kuzguncuk-Ortaköy ile Kandilli-Rumelihisarı arasında iki asma köprü yapılması gündeme gelmiştir¹¹ (Cumhuriyet, 23.0.1953). Asya ve Avrupa kıtasının bir köprü ile birbirine bağlanacak olması kamuoyunda heyecan ve merak ile karşılanmıştır. Basında 1954 yılına girmeden Başbakan'ın köprü'nün temelini atacağına dair haberler yansımıştır (Cumhuriyet, 12.09.1953). Köprü yapımı için Royal Bridge George Şirketi ile anlaşma yoluna gidilmiştir (Cumhuriyet, 10.07.1955). Ameri-

¹¹ Bayındırlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, İstanbul Belediyesi ile İstanbul Teknik Üniversitesi'nden oluşan 17 kişilik bir heyet Boğaza yapılacak köprü'nün bahsi geçen bölgelere yapılmasının uygun olacağı kanaatine varmıştır (Cumhuriyet 23.01.1953).



kan J. E. Greiner firmasından Charles Smith ve Samuel Pritchard isimli iki mühendis Türkiye'ye gelmiştir. 1956 yılında köprünün ayaklarının yapımı için sondaj çalışması başlatılmıştır (Cumhuriyet, 23.03.1956). Ancak köprü yapımı için daha ileriye gidilememiştir. 1957 yılına gelindiğinde köprünün temelinin Compagnie Française d'Entreprises Fransız şirketi tarafından üç ay sonra atılacağı duyurulmuştur (Cumhuriyet, 1.08.1957). Köprünün ihalesinin yakın zamanda yapılacağı duyurulsa da 1958-1959 yıllarında da herhangi bir adım atılmamıştır (Yeni İstanbul, 23.08.1958; Vatan, 23.01.1959). Köprünün ihalesi ancak 1960 yılında çıkmıştır. Temel atma töreni ise 29 Ekim 1960 olarak düşünülmüştür (Vatan, 26.03.1956). Ancak projenin gerçekleşmesi için yeterli zaman yoktur. Çünkü 27 Mayıs 1960 tarihinde ordu yönetime el koymuş, DP hükümetine ait projeler rafa kaldırılmıştır. Bu büyük projeler dışında İstinye-Yeniköy Köprüsü 1958 yılında tamamlanmıştır. Eminönü-Florya sahil yolunda Sirkeci Köprüsü çalışmaları devam etmiş, Bakırköy-Yeşilyurt arasında kurulan köprünün ise beton kazıkları çakılarak inşa çalışmalarına devam edilmiştir (Yeni İstanbul, 10.08.1958; Vatan, 27.10.1959; Yeni İstanbul, 27.01.1960). Galata Köprüsü, Karaköy Köprüsü, Unkapamı Köprüsü'nün tamirat çalışmaları yapılmıştır.

İstanbul'un imar meselesinde meydan düzenlemeleri önemli bir yer tutmuştur. 1957 yılında Aksaray meydan düzenleme planı hazırlanmıştır. Genişliği 150 metre, uzunluğu 280 metre olarak planlanan meydanın etrafında tek katlı ve geniş cepheli dükkanlar yer alacaktır. Meydanın arka tarafında ise yüksek katlı modern binalar inşa edilecektir. Aksaray Meydanı aynı zamanda Yenikapı-Samatya arasında oluşturulacak fuar alanının giriş kısmında yer alacaktır (Milliyet, 16.10.1957). Beyazıt Meydanı genişletme çalışmalarına ise 1955 yılında başlanmıştır (Milliyet, 5.06.1956). 1956 yılında ise düzenlemeye ilişkin ilk plan yayınlanmıştır (Milliyet, 27.03.1956). Plana göre cami kenarındaki yollar meydana ilave edilecek, Okçular ve Parmakkapı Caddeleri arasındaki müselle ada kaldırılacak, meydana bulunan havuzun etrafını çevreleyen yeşil kısım kaldırılacak ve araçlar meydana tek olarak işletilecektir (Milliyet, 2.11.1956). 1957 yılında basında yeni bir plandan söz edilmektedir. Bu plana göre Belediye Kütüphanesinin arka kısmında istimlakler yapılarak cami ile havuz arasındaki kısım yeşil alan olacak, böylece meydan trafikten tamamen arındırılacaktır. (Milliyet, 22.09.1957). Trafik yolları ise kütüphanenin arkasına intikal edilecektir. Beyazıt-Aksaray yolunun inşası Aksaray'da postanenin bulunduğu ada ile parka bitişik binaların yıktırılmasından sonra bölge meydana intikal ettirilecektir (Milliyet, 8.07.1957). Beyazıt-Aksaray Yolu'nun Beyazıt ile Fen Fakültesi binası arasında kalan kısmının seviye farkı ortadan kaldırılacaktır (Milliyet, 28.08.1957). Beyazıt Meydanı'nda bulunan ve 1924 yılında İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ döneminde inşa edilen Beyazıt Havuzu 1957 yılında meydan düzenleme çalışmaları kapsamında yıkılmıştır (Milliyet, 18.09.1957). İstanbul Üniversitesinin tarihi kapısının ortaya çıkarılması da hedefler arasındadır. Bu amaçla üniversite kapısının önüne de bir duvar örülmesi ön görülmüştür. Yine kapının ön kısmına fiskiyeli bir havuz yapılması plan dâhiline alınmıştır (Milliyet, 5.10.1957). Basında yer alan haberlere göre Beyazıt meydan düzenleme çalışmalarının en geç 1957 yılının yaz başında tamamlanacağı belirtilmiştir (Milliyet, 31.10.1957). 1957 yılının kış ayında meydana tramvaylar yeniden çalışmaya başlamıştır. Fatih-Ortaköy, Fatih-Beşiktaş, Fatih-Şişli, Fatih-Maçka, Fatih-Kurtuluş ve Edirnekapı-Bahçekapı arasında yeniden faaliyet göstermeye başlamışlardır (Milliyet, 19 Aralık 1957). Ardından meydan ağaçlandırma çalışmaları baş göstermiştir (Milliyet, 17.01.1958). 1959 yılına gelindiğinde ise belediye yine Beyazıt Meydanı için çeşitli değişiklikler öngörmüştür. Havuzun Belediye Kütüphanesi ile Beyazıt Camii arasında yapılması tasarlanmıştır. Ayrıca meydana araçların arındırılması düşünüldüğünden tramvayların da geçmemesine yönelik çalışmalar hazırlanmıştır (Milliyet,

28.03.1959). İstanbul Belediye Başkanı Kemal Aygün yaptığı açıklamada Beyazıt'la ilgili alınan son kararın kesinlik arz ettiğini, “*Meydanın asıl şimdi yapıldığını*” söylemiş ve meydandan tramvayların geçmeyeceğini söylemiştir (Milliyet, 21.04.1959). Ağustos 1959'da duyurulan plana göre Beyazıt Meydanı'nda alt katında 260 adet dükkânı içeren bir çarşı, meydanın ortasında ise havuz yapımına karar verilmiştir. Bu amaçla meydanın seviyesinin yükseltilmesine yönelik çalışmaların başlatılacağı ifade edilmiştir (Milliyet, 1.07.1959). Ancak meydanın yükseltilmesinden sonra bölgedeki tarihi eserleri kapatacağı düşüncesinden hareketle tekrar plan değişikliğine gidilmiştir (Milliyet, 8.09.1959). 1960 yılında ise meydanda seviye farkından dolayı 7-8 adet dükkânın inşa edilebileceğine, cami göz önünde bulundurularak derinliği az bir havuz yapımına karar verilmiştir (Milliyet, 30.01.1960). Ancak meydan düzenlemesi başladıktan iki hafta sonra durdurulmuştur. Planda yapılacak bazı değişiklikler ve yeterli tahsisatın bulunamaması, inşaat çalışmalarının durdurulması sebepleri arasında gösterilmektedir (Milliyet, 17.04.1960).

Karaköy Meydanı'nın açılması ve trafiğin rahatlatılması çalışmalarına 1955 yılında başlanmıştır (Milliyet, 27.08.1955). Karaköy şehrin başlıca trafik geçit ve tıkanma noktası olduğundan hareketle bu bölge hattında istimlakler yapılarak Karaköy Meydanı'nın genişletilmesi amaçlanmıştır (Milliyet, 30.12.1955). Karaköy'de yapılacak yıkımlara öncelikle belediyeye ait dükkanlardan başlanılmıştır (Milliyet, 6.08.1956; Cumhuriyet, 8.08.1956). Karaköy meydan açma çalışmaları sürerken basında bu konuyla ilgili pek çok haberin yer aldığını görüyoruz. Milliyet gazetesinde yer alan “*Karaköy'de Beklerken*” başlıklı yazıda belediyenin Karaköy trafiğini çözmek için attığı adımın geç olduğunu belirtirken bir taraftan da meydan açma çalışmalarından duyulan memnuniyet bildirilmiştir. Yazıda ayrıca işin neticelendirilip neticelendirilemeyeceğine ilişkin kafalardaki soru işaretlerine de değinilmiştir.¹² (Milliyet, 9.08.1956). Trafiğin rahatlatılması için Karaköy'de bulunan postanenin ve denizcilik bankasının da istimlak için etüt çalışmalarına başlanmıştır. Bölgede bulunan Ali Paşa Hanı da istimlak edilmiştir (Milliyet, 17 Ağustos 1956). Bu hanın karşısında bulunan Ziraat Bankası ile Necatibey Caddesi'ndeki binalar da Domuz Sokağı'nın genişletilmesi için istimlak edilmiştir (Milliyet, 11.09.1958). Karaköy ile Azapkapı arasındaki yolun genişletilmesi amacıyla Hapishane Caddesi ile Camil Cedit Caddesi arasında 89 bina yıkılmıştır (Milliyet, 22.05.1957). 1958 yılında da bölgede istimlakler devam etmiştir. Karaköy Börekçisi ile Havyar Han'ın buldukları ada bu kapsamda yıkılmıştır (Milliyet, 4.07.1958). Yapılan yıkımlar sonrası meydanın alacağı şekil ile alakalı plan çalışmaları yapılmıştır. İki yabancı uzman tarafından hazırlanan planın ana hatları şöyledir:

Bankalar Caddesi'nden inen tramvay yolu güzergahı kavis daraltılacak şekilde tanzim edilecektir. Kemeraltı Caddesi inşaatı tamamlandıktan sonra Karaköy Palas'ın önündeki kaldırım genişletilecektir. Kemeraltı Caddesi'nin inşasından sonra Necatibey Caddesi'ndeki trafik istikameti de değiştirilecektir. Bugün Tophane istikametinden gelen vasıtalara açık olan cadde ileride Karaköy'den gelen vasıtaların geçişine tahsis edilecektir. (Milliyet, 5.10.1958)

1956 tarihi İstanbul'daki bayındırlık ve imar faaliyetleri açısından dönüm noktasıdır. Çünkü yapılan işler hükümet politikası olarak görünürlük kazanmış, âdeta Başbakan Adnan Menderes ile özdeşleşmiştir. Menderes halk arasında “*Mimar Menderes*” olarak anılmaya başlamıştır (İğüş ve İsmailoğlu, 2016, s. 133). 1958 yılında da imar faaliyetlerinden ötürü “*Fahri Belediye Başkanı*” unvanını alır (Milliyet, 21.03.1958). Menderes'e göre “*İstanbul'un imarı bir başlangıçtır*”.

¹² “Demek artık Karaköy denen yerde ne şaşkana dönmüş trafik memuru çırpınıp duracak ne de siz. Öyle mi? Yoksa, bu da mı hayal? Yoksa bu şaşkıncı hız, birkaç dükkancıyı yere serer sermez sığın tüketecek de yerinde yıkılmış birkaç yapıdan bir parça toprak mı kalacak?” (Milliyet, 9.08.1956).



İmar hareketi İstanbul'dan başlayıp tüm şehir ve köylere yayılacaktır. Seçimlerden çok kısa süre sonra Menderes'in İstanbul'da yoğun imar faaliyetini başlatması tesadüfi görülmemiş, yapılan imar faaliyetlerinde mevcut siyasi iktidarın prestij kazanma ihtiyacı olduğu üzerinde durulmuştur (Kuban, 1995, s. 389; Esmer, 2013).

1956 yılı aynı zamanda İstanbul için büyük istimlaklerin de başladığı tarihtir. Yol, cadde ve meydan genişletme çalışması kapsamında tarihi eserler başta olmak üzere, belediyeye ait binalar ile birçok konut istimlak edilmiştir. Şüphesiz yapılan istimlaklerden en çok tarihi eserler etkilenmiştir. Cağaloğlu'nda 260 yıllık tarihi bir Sıbyan mektebi yıkılarak bölgede bulunan tarihi bir mezar taşının yeri değiştirilmiştir (Cantemir, 2013, s. 355). 1956 yılında yapılan imar çalışmaları kapsamında Nusretiye Camii avlusunun bir kısmı yıkılmış, geriye sadece küçük taş avlu bırakılmıştır. 1958 yılında ise yol tesviye çalışmaları nedeniyle sebilin önüne basamak eklenmiş ve II. Abdülhamit Çeşmesi de sökülerek Maçka'ya taşınmıştır. Kılıç Ali Paşa Camisinin bazı duvarları imar faaliyetleri kapsamında yıkılmış ve tekrar yapılmıştır. Ancak duvarın seviyesi tutturulamamıştır (Ertem ve Altunel, 2011, s. 69). Dolmabahçe Camisi karşında bulunan Emin Ağa Sebili yol kavşağı varyantı nedeniyle 1957 yılında sökülüştür¹³ (Ertem ve Altunel, 2011, s. 71). Sadece 1956-1957 yılında Vatan ve Millet Caddelerinin keşiştiği bölgede 54 tarihi bina istimlak edilmiştir. Oruç Gazi İsmail Ağa Mescidi, Camcılar Camii ve Çeşmeleri, Şirmerd Camii ve Çeşmeleri, Aksaray Karakolu, Oğlanlar Tekkesi, Tevekkül Hamamı, Muratpaşa Külliyesi bu kapsamda bölgede istimlak edilen tarihi eserlere birer örnektir (İgüş ve İsmailoğlu, 2006, s. 136). İstimlak yıkımları dinamiklerle gerçekleştiğinden yıkım çalışmaları sırasında çevrede bulunan bazı tarihi yapılar da hasara uğramış veya yıkılmıştır. Eminönü'ndeki yıkım çalışmaları sırasında Rüstempaşa Camisi'nin çinileri hasar görmüştür (Cantemir, 2013, s. 354). Denilebilir ki modernleşme paradigması altında tarihi yapılara dikkat edilmeden yapılan birçok istimlak İstanbul'un Osmanlı silüetinin bozulmasına sebebiyet vermiştir¹⁴ (İgüş ve İsmailoğlu, 2006, s. 157).

Hükümet yapılacak işler için istimlakleri gerekli görmektedir. Başbakan Adnan Menderes istimlaklere ilişkin *"İstimlak muamelelerinde kanunun azami itidal ile tatbik olunacağını ve böylece mal ve mülk sahiplerinin mutazzarın değil hatta mütenaim edileceğini"* söylemekteydi (Milliyet, 24.09.1956). Ancak bu konu o dönem ve daha sonrasında çokça tartışılmıştır.¹⁵ İmar faaliyetlerinin Menderes ile özdeşleştiği tarihten 27 Mayıs 1960'ta DP'nin iktidar uzaklaştığı tarihe kadarki süreçte İstanbul Belediyesi 7289 binayı istimlak etmiştir (Tekeli, 1981, s. 162). İstanbul'un imarı için 1956 yılında Alman Plancı Hans Högg ile 1958 yılında İtalyan Luigi Piçimato'dan istifade edilmiştir (Tekeli, 1981, ss. 162-163).

1957 yılının ilk yarısında şehirdeki imar çalışmalarına yönelik muhalefet partilerinden eleştiriler gelmiştir. Ana muhalefet partisi Cumhuriyet Halk Partisi'ne (CHP) göre İstanbul'daki imar faaliyetlerinin tamamı *"keşmekeştir"* (Yeni Sabah, 10.01.1957). CHP Genel Sekreteri Kasım Gülek düzenlediği basın toplantısında ağırlıklı olarak imar meselesi hakkında konuşmuştur. Şehrin imarı esnasında bazı tarihi eserlerin de yıkıldığını dile getiren Gülek, hükümet programlarında

¹³ 1964 yılında eski yerine yakın bir yere tekrar monte edilmiştir.

¹⁴ İstimlak edilen tarihi eserler ile ilgili detaylı bilgi için bakınız (İgüş ve İsmailoğlu, 2006).

¹⁵ Ana muhalefet partisi CHP hükümetin İstanbul'da uyguladığı istimlakleri şiddetle tenkit etmiştir. *"Hükümet istimlak yüzünden açıkta kalan kiracıların hakkını korumalı ve onlara tazminat vermelidir"* (Milliyet, 13.07.1957). CHP Genel Sekreteri Kasım Gülek'e göre İstanbul yıkıldıkça açık bir şehir hâline gelecektir (Milliyet, 21.07.1957). Ayrıca CHP İstanbul Teşkilatı şehirde yapılan imar faaliyetleri ve istimlaklere ilişkin vesika toplamaya başlamıştır (Milliyet, 30.04.1958). Times Dergisi İstanbul'daki imar faaliyetlerine yönelik yapılan istimlakleri eleştiren *"Turkey: Benevolent Bomber"* başlığını taşıyan bir haber yayınlanır. Haberde ABD'den gelen turistlerin adeta İstanbul'un II. Dünya Savaşı sonrasında bombaladıklarını zannettikleri habere genişçe yıkımlar yer almıştır. (Time Magazine, 12.08.1957). Aydın Boysan da istimlakleri eleştirmektedir. *"Eski İstanbul sanki dilimlendi. Yeni caddeler-meydanlar sebekesi ağı, sur içi eski İstanbul'un üstüne çöktürüldü. Her açıdan bulvar şehrin bağrında yüzlerce metre genişlikte şehir şeritleri kazandı kaldırdı"* (Boysan, 2004, s. 26-27).

vaat edilen hiçbir çalışmanın şimdiye kadar yapılmadığını da söylemiştir (Milliyet, 10.02.1957). Hürriyet Partisi (HP) milletvekillerinden Emrullah Nutku ise imar faaliyetlerinin orantısız ve plansız olduğunu dile getirmiştir (Milliyet, 27.02.1957; Yeni Sabah 27.02.1957).

İstanbul'da bulunan sahil yollarının genişletilerek trafik sıkıntısına çözüm bulunmak istenmiştir. Bu kapsamda Yeniköy-Tarabya arasındaki sahil yolunun 30 metre genişletilmesi öngörülmüştür. Yol, beton kazıklar vasıtasıyla deniz tarafından genişletilecektir (Vatan, 14.03.1958). Sirkeci-Florya arasındaki sahil yolu 50 metre genişliğinde açılması tasarlanmıştır (Cumhuriyet, 25.01.1957). Bakıldığında sahilin deniz tarafından doldurulmasıyla deniz kenarları, kısacası sahil kamusal alanla bağlantılı hâle getirilmeye çalışılmıştır. Sahil yolları halkın gezinti ve eğlence alanı hâline getirilmektedir (Cantemir, 2013, s. 169). 1957 yılında Eminönü-Florya sahil yolu Yenikapı'ya kadar ilerlemiştir (Cumhuriyet, 21.09.1957). 1960 yılında Üsküdar-Beykoz sahil yolunun yapımı için plan hazırlanmıştır. Hazırlanan planda 10,5 metrelik trafik yolunun yapılması, kaldırımlara ise yolun müsaitlik durumuna göre karar verileceği, bunun dışında plaj, yürüme yolu ve otoparkların yapılması da yer almıştır (Milliyet, 16.01.1960). Arnavutköy-Bebek arasında 1200 metrelik yolun düzenleme çalışmaları tamamlanmıştır. Bebek koyunun düzenlenmesi 1960 yılına bırakılmış, yolun 10 metre kadar deniz tarafından doldurulması kararlaştırılmıştır. Emirgan-İstinye, İstinye-Yeniköy ve İstinye Koyu'nun tanzim çalışmaları 1960 yılında bitirilen işler arasında yer almıştır. Kalender ve Tarabya önlerinde kısmen deniz doldurularak plaj oluşturulması ön görülmüştür (Milliyet, 16.01.1960).

İstanbul'da trafiğin rahatlatılması için yol genişletme ve meydan çalışmalarının dışında şehirlerarası otobüs terminallerinin ıslahına yönelik çalışmalar da yapılmıştır. Otobüs seferleri bir karmaşa içerisinde. İstanbul yönünde şehirler arası otobüsler ticaretin merkezi olan Sirkeci'ye kadar gelmekte şehrin merkezi artık bu trafik yoğunluğunu kaldıramamaktadır. Bu nedenle, İstanbul yönünde Topkapı dışında, Anadolu yakasında ise Üsküdar'da olmak üzere iki adet terminal binası inşa edilecektir. İstanbul otobüs terminalleri şehrin dışına taşınacaktır. Ancak sürekli büyüyen bir şehirde otobüs terminalinin şehir dışına taşınma meselesi bir türlü sonuçlanmamıştır (Cantemir, 2013, s. 304). Bunun dışında İstanbul'da yaygın bir şekilde kullanılan şehir içi otobüslere de düzenleme getirilmesi ön görülmüş, otobüslerin sefer sayıları arttırılmıştır. Kapalı otobüs duraklarının çoğaltılarak inşasına başlanmıştır (Milliyet, 26.04.1954). Otobüs duraklarına yeni levhalar konularak vatandaşların güzergâh konumlarını anlamada kolaylık sağlaması amaçlanmıştır (Milliyet, 24.11.1954). Belediye otobüs şoförleri hakkında duraklarda durmadığına ve yolcularla tartıştığına yönelik çok sayıda şikâyet gelmiştir. Bu sebeple belediye otobüs şoförlerinin kursa tabi tutulması kararlaştırılmıştır (Milliyet, 20.01.1955). Süreçte çok sayıda otobüs satın alınarak İstanbul'daki otobüs filosu genişletilmiştir. İETT 1951 yılında 50, 1952 yılında da 50 adet toplamda 100 tane Büssing marka otobüs satın almıştır. 1953 yılında ise önceden kullanılan ScaniaVabis marka otobüsleri hurdaya çıkartmış ve filosunu kısmen yenilemiştir (Tekeli, 2009, s. 51). Halk otobüsü sayısı da 1955'te 158'e çıkmıştır. 1956 yılında 11 Mercedes-Benz marka otobüs Karayolları Genel Müdürlüğünden alınmıştır. 1957'de Çekoslovakya'dan 300 Skoda marka otobüs, 1959 yılında da 75 Mercedes-Benz, 12 Büssing, 30 Magirus otobüs satın alınmıştır (Tekeli, 2009, s. 54).

1950-1960 yılları arasında park ve bahçe düzenlemelerine ilişkin bazı adımlar atılmıştır. Topthane-Dolmabahçe arasındaki yolun açılmasından sonra deniz ile yol arasında bir park inşası gündeme gelmiştir (Cumhuriyet, 28.03.1958). Gülhane Parkı'nda çeşitli düzenlemeler yapıldıktan sonra pastane ve çay bahçesinin bulunduğu, halkın rahatlıkla yararlanabileceği alan mey-



dana getirilmesine ilişkin çalışmalar başlatılmıştır (Yeni İstanbul, 29.11.1959). 1960 yılında Yenikapı-Samatya arasında bir kültür parkı inşa edilmesi düşünülmüştür (Yeni İstanbul, 27.01.1960). Bağdat Caddesi-Tütüncü Mehmet Efendi Caddesi ile Çiftehavuzlar arasında kalan sahada “*Millet Parkı*” kurulmasına karar verilmiştir (Milliyet, 5.07.1956). Dolmabahçe’de bulunan Mithatpaşa Stadı’nın 1800 kişilik ek tribün inşaatının yanı sıra 3000 kişilik yeni bir tribün inşaatına başlanmıştır (Hürriyet, 20.10.1954). Eyüp’te bir stadyum yapılması ön görülmüş, bu iş için 250 bin lira ayrılmıştır. Stadyuma “*Eyüp Gökay Stadı*” isminin verilmesi düşünülmüştür (Milliyet, 29.06.1956). Bayrampaşa’da ise yaklaşık 100.000 kişilik bir stadyum yapılması kararlaştırılmıştır (Milliyet, 27.06.1957).

Sonuç

İstanbul’un imarında temel hedef şehri modernleştirmek üzerinde gelişmiştir. Demokratlar iktidara geldikten sonra CHP’den bayındırlık ve imar konusunda da farklı düşündüklerini göstermek istemiştir. Uzun yıllar İstanbul’un planlamasını yapan Prost’un sözleşmesi bu dönemde yenilenmemiş, şehrin imar faaliyetlerinin Türk uzmanlarca ele alınması düşünülmüştür. Ancak Prost gittikten sonra Türk uzmanlar Prost’un planını revize ederek çalışmışlardır. Ayrıca yurt dışından pek çok uzmanın getirilmesi ve Türk mimarlarla birlikte çalışması şehrin imarında yabancı etkisinin devam ettiğini göstermektedir. Demokratlar şehrin modernleşmesini Avrupa ve ABD’deki binaların benzerlerinin yapımı, geniş cadde-yollar açımı ve meydan düzenlemeleri ölçeğinde ele almışlardır. Özellikle ahşap binaların yıkılarak betonarme binaların şehirde yükselmesiyle gelecek bir modernite düşünülmüştür. Kısacası İstanbul’un modernleşmesi kısa süre içinde yıkılarak gelen modernite olarak algılanmıştır.

1950-1960 yılları arasında şehirde modernleşme çabaları karşısında gecekondulaşma hız kazanmıştır. Hükümet, İstanbul’un kentleşmesinde temel sorunlardan biri olarak gördüğü, kentin dokusuna zarar verdiği düşüncesinde olduğu gecekondulaşmanın önlenmesi hususunda önlemler almaya çalışmıştır. İlk önce şehrin hemen hemen her yerinde ortaya çıkan gecekonduların yıkılması veya taşınması üzerinde durulmuştur. Fakat tek başına barakaların yıkılmasının sorununa kalıcı çözüm getirmeyeceği yenilerinin yapılması sonucunda anlaşılmıştır. Bu kez gecekondu sahiplerine mesken edindirmek yoluna gidilmiştir. Devlete ait arazilerde düşük faiz oranıyla uzun vadeli kredi ile ucuz mesken satılması konusunda çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. Ucuz evler olarak nitelendirilen proje 1950-1960 yıllarında sıklıkla basında yer almış ancak netice alınmamıştır. Hükümet aldığı bir kararla belirli bir tarihten sonra yapılan gecekonduların yıkılmasını kararlaştırmış, eskilerine ise imar izni vermiştir. Böylece gecekonduları meşrulaştırma süreci bu dönemde de devam etmiştir. Seçim süreçlerinde gecekondu tapu tevdi edilmesi ve temel belediye hizmetlerinden yararlandırılması ise hükümetin sorun çözümünde kendisiyle yaşadığı çelişkiyi göstermektedir.

Dönem boyunca İstanbul’da yoğun imar faaliyetlerinin yaşandığı bir gerçektir. Süreçte birçok büyük proje geliştirilmiş ancak hepsi tamamlanamamıştır. Tamamlanamasalar bile İstanbul’un imarına yönelik hazırlanan bu projeler sonraki dönemler için bir temel teşkil etmiştir. İstanbul’un bayındırlık ve imarına yönelik faaliyetlerde trafiği rahatlatmak temel prensiptir. Yeni yolların açılması, caddelerin genişletilme çabaları, köprülerin ıslahı ve yenilerinin yapımı bu duruma örnektir. Süreçte karayolu ulaşımının dışında alternatif ulaşımın kurulması ve genişletilmesi üzerinde de önemle durulmuştur. Özellikle metro, tramvay gibi raylı sistemlerin kurulması ön görülmüştür. Projeler hazırlanmış, zemin etütleri yapılmıştır.

1950-1960 yılları arasında İstanbul'un imarı ile Başbakan Adnan Menderes ismi özdeşleşmiştir. 1957 seçimleri öncesinde İstanbul'un imarı meselesi genel seçim çalışmalarını şekillendiren temel bir unsur hâline gelmiştir. Süreçte İstanbul'da yapılacak işler için istimlak hareketi başlamıştır. Öncelikle devlete ait yerler ardından özel mülklerin istimlakı gerçekleşmiştir. Menderes'e göre istimlakler gereklidir. Çünkü İstanbul'un imarı memleket meselesidir. İstimlakler kısa sürede kamuoyunda tartışılır hâle gelmiştir. Nitekim 27 Mayıs 1960 yılında meydana gelen askeri darbe sonrası oluşturulan Yassıada mahkemelerinde bu dönemde yapılan istimlakler sebebiyle başta dönemin Başbakanı Adnan Menderes başta olmak üzere pek çok DP'li yargılanmıştır.¹⁶

Kaynaklar

Resmi Yayınlar & Gazete-Dergi

Akşam
 Arkitekt
 Cumhuriyet
 Demokrat Parti Tüzük ve Programı
 Hürriyet
 İstimlak Yolsuzluğu Davası Mahkeme Zabıtları
 Milliyet
 TC. Resmî Gazete
 Times Magazine
 Ulus
 Vatan
 Yeni İstanbul
 Yeni Sabah
 Zafer

Akpınar, İ. (2010). İstanbul'u Yeniden İnşa Etmek: 1937 Henri Prost Planı. *2000'den Kesitler II: Cumhuriyetin Mekanları/ Zamanları/ İnsanları/ Doktora Araştırmaları Sempozyumu* Kitabı içinde (ss.107-124). Ankara: Dipnot Yayınları ve ODTU Yayınları.

Aslan, Zehra. (2017). *Demokrat Parti Döneminde Trabzon (1950-1960)*. Ankara: ATAM Yayınları.

Baytal, Y. (2007). Demokrat Parti Ekonomi Politikaları (1950-1957). *Atatürk Yolu Dergisi* 40, ss. 545-567.

Bilsel, C. (2010). İstanbul'un Dönüşümleri Prost Planlaması ve Modern Kenti Yaratmak. *Osmanlı Kentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent, 1910-2010* içinde (ss. 49-67). İstanbul: Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi.

Boysan, A. (2004). Adnan Menderes Belediyeciliği İmar Hareketleri Uygulama ve Sonuçları. *Mimar.ist.* 4 (13), ss. 23-31.

Cantemir, B. (2013). *Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde İstanbul'un Mekân ve Sosyal Yapı Dönüşümü* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Ceyhan, M. (2006). *İstanbul'da Tarihi Çevre Koruma ve Basın: "Cumhuriyet Gazetesi Üzerinden Bir Deneme"* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

¹⁶ İstimlak Yolsuzluğu Davası adı altında görülen davanın ilk oturumu 17 Nisan 1961 tarihinde yapılmıştır. Sanık isimleri şu şekildedir: Adnan Menderes, Dilaver Argun, Kemal Hadımlı, Mümtaz Tarhan, Kemal Aygün, Ethem Yetkiner, Emin Kalafat, Medenî Berk, Hayrettin Erkmen, Halûk Şaman. Detaylı bilgi için bakınız (İstimlak Yolsuzluğu Davası Mahkeme Zabıtları, 1961).



Çılığın, K. (2010). “*Milli Hicabı Aşmak*” Üzere: 1940-1960 Arası CHP ve DP Dönemi Kent Politikaları (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Çiçekoğlu, F. (1998). Asri, Modern, Çağdaş. *Üç Kuşak Cumhuriyet* içinde (ss. 156-153). İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.

Dağlı, N.-Aktürk, B. (1988). *Hükümetler ve Programları (1920-1960)*. Ankara: Türkiye Büyük Millet Meclisi Yayınevi.

Demir, Ş. (2010). *Türk Siyasi Tarihinde Adnan Menderes*. İstanbul: Paraf Yayınları.

Duranay, N.-Gürsel, E.-Ural, S. (1972). Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması. *Mimarlık Dergisi*, 10 (7), ss. 37-56.

Doğusan, G.N. (2004). *İstanbul “iman”: 1956-1960* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Ertem, B-Altınel, M.C. (2011). İstanbul İmarındaki Tarihi Eser Kaybının Tarih ve Turizm Açısından İncelenmesi: Karaköy-Kabataş Bölgesi. *Ortadoğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi 2* (4), ss. 61-79.

Esmer, M. (2013). 1956-1960 İmarı: Karaköy-Beşiktaş Sahili Aksında Kaybolan Yıkılan Taşınan Yapılar. *Mimarlık Dergisi*, 24.07.2019 tarihinde <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=388&RecID=3324> adresinden edinilmiştir.

İğüş, E.-İsmailoğlu, H. (2016). Menderes Yıkımları. *Osmanlı İstanbulu IV. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu Bildiriler Kitabı* içinde (ss. 115-158) İstanbul: İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi Yayınları.

Kahraman, K. (2003). Türkiye’de Şehirleşme Olgusu ve Gecekondu Sorunu. *Doğu Anadolu Araştırmaları Dergisi 4*, ss. 108-117.

Kuban, D. (1994). Menderes ve İstanbul. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* içinde (ss. 389-392). İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yayınları.

Küçükkülahlı, S. (2017). İktisadi Gelişmenin Günlük Hayata Etkileri: Demokrat Parti Dönemi İstanbul Örneği. *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi 18*(33), ss. 519-554.

Mutlu, S. (2007). *Türkiye’de Yaşanan Gecekondulaşma Süreci ve Çözüm Arayışları: Ankara Örneği* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Tekeli, İ. (1981). II. Dünya Savaşı Sonrasında Türkiye’nin Kent Planlaması Pratiğindeki Gelişmeler. *İmar Planları Yapım ve Uygulama Süreçleri* içinde (ss. 148-167). Ankara: Şehir Planlama Mimar ve Mühendisleri Odası Yayınları.

Tekeli, İ. (2009). İstanbul Kent İçi Ulaşımının Gelişimi (1927-1985). *İlhan Tekeli Toplu Eserler 9* içinde (ss. 21-84). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Tekeli, İ. (2011). Kent, Kentleşme ve Türkiye Deneyimi. *İlhan Tekeli Toplu Eser* içinde (ss. 27-48). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Tuna, I. (2018). *Türkiye’de İktidar-Muhalefet İlişkileri*. İstanbul: Libra Yayınları.

Yavuz, Ü. (2008). *Demokrat Parti İktidarı Döneminde İstanbul’a İlişkin İmar Politikaları ve Faaliyetleri* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.