

# Osmanlı Kenti İstanbul'u Yıkmak ve Yeniden Yapmak Paradoksu: Menderes Yıkımları

*Esmâ İğüs – Hayriye İsmailoğlu*

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi – Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi

## Giriş

Tarihsel geçmişı uzun sürece dayanan kentlerde, iktidarlar tarafından istek ve bilinçle yapılan, eskiyi ortadan kaldıran, yeniye yer açan tarihi doku müdahaleleri, dolayısıyla da yıkarak yok etme eylemi tarihi çevre, kentsel hafıza ve mekânsal kimlikler açısından sıkıntılı bir alana işaret eder. Yıkımlarla, geçmişle bağın koparılması gerçekleştirilirken, Paris, Viyana, İstanbul ve New York kentleri yıkımlarında olduğu gibi, siyasi erk tarafından modernleşme kavramı kalkan olarak kullanılır. Ancak bu edimin, insanların belleğinde oluşturduğu sarsıntı ve kişinin ait olduğu fiziksel çevreye yabancılaşması ne yazık ki göz ardı edilir. Sonuçta, kente ait mekânların fiziksel olarak kaybolmasıyla, bireyin ait olduğu şehre yabancılaşması zihin kıvrımlarında kendine yer bulur.

Mekan üzerinde ısrarla duran ve mekanı toplumsal ilişkiler bağlamında çözümlenmeye çalışan XX. yüzyılın önemli filozoflarından Henri Lefebvre “Mekânın Üretimi” adlı eserinde, zamanın olduğu gibi mekânın da bir tarihi olduğunu, toplumların mekânları

değişim sürecine tabii tuttuklarından bahsetmekte ve dolayısıyla da aktörlerin değişmesi ile mekanların tarihinin tekrar tekrar yazılmasına ihtiyaç olduğundan dem vurmaktadır.<sup>1</sup> Lefebvre'nin yukarıdaki temel yaklaşımı, şehir tarihi çalışanlar için metinlerini oluştururken temel çıkış noktası olarak kabul edilmelidir. Kentsel mekânların tarihinin yazımında, geleneksel yaklaşımlar görmezden gelinmeli, sorular salt coğrafya, sosyoloji, tarih ekseninde çözümlenmemeli, kentsel mekânların birbirleri olan ilişkileri üzerinden tanımlanmalıdır. Bu yaklaşımın şehir tarihine katkısı, kentsel mekânların tanımını başka bir yere taşıyacak, konuya ilişkin paradoksalıklar ve tutarsızlıklar ortadan kalkacaktır. Bu metnin maksadı, 1950'ler İstanbulu'nda yapmak ve güzelleştirmek adına yıkılarak ortadan kaldıran kentsel mekânların tarihini yazmaya ve seçilen yapıların birbirleri ile yakın mesafede olmasından dolayı aralarındaki mekânsal ilişkiyi ortaya koymaya yönelik olacaktır.

Modern şehircilik düşüncesi ve uygulamaları, XIX. yüzyılda sanayileşme sürecini yaşayan Avrupa kentlerindeki şehre ilişkin sorunları çözüme arayışı üzerine ortaya çıkmıştır. Sanayi Devrimi<sup>2</sup> öncesinde Avrupa'daki kentler, basit ve karmaşık olmayan formlar şeklinde biçimlenmişlerdir. Bu biçimleniş genel olarak; sur içinde yerleşim, sınıf olgusunun pek hissedilmediği toplum yapısı şeklindedir. En önemlisi de kentler, yaya şehirleri olup, ulaşımda makineleşme söz konusu değildir. Ancak Sanayi Devrimi, sanayileşen kentlerde gerek toplum yapısında, gerekse kentlerin formlarında ciddi bir dönüşüm gerçekleştirmiştir. Kırsaldan kente nüfus hareketliliği başlamış, kentler merkezleşmiş ve kırla kent arasında nüfus açısından bir dengesizlik baş göstermiştir. Modernleşme ve sanayileşme ile doğrudan ilişkili Avrupa kentleri bu süreçte yaşanan artan çevre kirliliği, altyapı yetersizliği, konut azlığı gibi kente ait

.....

1 Henri Lefebvre, *Mekânın Üretimi*, çev. Işık Ergüden, Sel Yayıncılık, İstanbul 2014, s. 25.

2 Sanayi Devrimi insan ve hayvan gücüne dayanan üretimden, makine gücüne dayanan üretime geçiş olarak tanımlanabilir. Bekir Güzel, "Sanayi Devrimi'nin Ortaya Çıkardığı Toplumsal Sorunların Edebiyattaki İzdüşümü: Emile Zola'nın *Germinal* Örneği", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, c.7, s. 33/2014, s. 158.

sorunları kent planlaması olgusu ile aşmaya daha doğru bir ifade ile çözmeye çalışmışlardır<sup>3</sup>.

### **XIX. Yüzyılda Avrupa'da Kent Planlama Olgusu:<sup>4</sup> Paris, Viyana ve Londra Örnekleriyle**

Sanayi Devrimi'yle hızlı ve çarpık kentleşme ile sefaletin en görünür olduğu Avrupa kentlerinin başında XIX. yüzyılın ortalarında nüfusu bir milyona dayanan Paris gelmektedir. XVII. yüzyılın sonuna kadar dar sokakları ve pazarları ile Paris, tipik bir ortaçağ şehri görünümündedir. XVIII. yüzyılda Fransız İmparatorluğu'nun güçlenmesiyle, şehirde planlamaya ilişkin girişimler başlamıştır. Caddeler, yağ lambaları ile aydınlatılmış, halka açık parklar kamunun hizmetine sunulmuş, Parisliler yeni bir günlük yaşam pratiği olarak geniş bulvarlarda yürüyüş yapmaya başlamışlardır<sup>5</sup>.

III. İmparatorluk döneminde, III. Napoleon, XIX. yüzyılın ikinci yarısında Paris mekânlarını, cumhuriyetin modernliğini ve iktidarının izlerini yansıtacak bir kent olarak zihninde kurgulamıştır<sup>6</sup>.

.....

- 3 Hızlı sanayileşme, XIX. yüzyılda Avrupa'nın büyük kentlerini yaşanması zor mekânlar haline getirmiştir. Sanayileşerek çarpık kentleşmeye maruz kalan şehirlerde yaşamın zorluğu ve halkın sefaleti üzerine edebi alanda çok sayıda roman yazılmıştır. XIX. yüzyıl Paris'inin ve işçi sınıfının sorunlarının anlatıldığı, Emile Zola tarafından kaleme alınan *Germinal*, bu noktada verilebilecek ilk örneklerdendir. Bekir Güzel, *a.g.m*, s. 157-165.
- 4 Kent planlama, modern öncesi dönemde karşılığı olan bir alan değildir. Bazı savlara göre, sanayi ile birlikte büyüyen kentlerin organizasyonu ve mülkiyet ilişkilerinin düzenlenebilmesi için ortaya çıkmıştır. Hakan Keleş, "Mizah Dergilerinde Erken Cumhuriyet Dönemi Kenti", basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul 2013, s. 9.
- 5 Nicholas Papayanis, *Planning Paris Before Hausmann*, The John Hopkins University Press, London 2004, s. 18.
- 6 III. Napolyon'un Paris'in dönüşümdeki rolünü anlamadan Paris'in Avrupa kıtasının başkentine evrilme sürecini anlamak imkânsızdır. Napolyon, şehirleşme öyküleri içinde en çok Londra şehirleşmesine öykünmüş, Londra'daki çağdaşı Victorian Devri modernleşme anlayışlarını, Paris'te taşımak istemiştir. Bois de Boloulougne'u oluştururken St James ve Hyde Parkı örnek almıştır (Stephane Kirkland, *Paris Reborn, Napoleon III, Baron Hausmann*

Bu kurguyu gerçekleştirmek adına, III. Napoleon, 1853 yılında Seine Valisi olarak atadığı Baron Georges Eugene Hausmann'ı, sonraki süreçte Paris'le ilgili yapmak istediği bayındırlık ve revize çalışmaları ile de görevlendirmiştir. Hausmann, İmparator'dan aldığı güçle, 1853-1870 tarihleri arasında Paris'te, kenti baştan aşağı değiştiren bir dizi, radikal ve ödün vermez değişimler, daha doğru bir ifade ile kentsel dönüşüm gerçekleştirmiştir<sup>7</sup>. Şehir III. Napolon'un gücünü, emperyal havayı yansıtan büyük ölçekli yapılar ile donatılmış, temiz su, kanalizasyon problemi çözülmüş, apartmanlar üç kattan beş kata çıkarılmıştır<sup>8</sup>. En önemlisi de birbirini dik kesen geniş bulvar ağları açılmıştır. Tüm bu yapılar sonucunda Hausmann'ın yeniden kurguladığı Paris, XIX. yüzyılın sonunda modern kent kimliğinin yanı sıra Avrupa kıtasının başkenti imajına da sahip olmuştur<sup>9</sup>.

Avrupa kentlerinin modernleşmesinde öncü durumunda olan Londra'da da şehirleşme, diğer Avrupa kentlerine nazaran XVIII. yüzyılda başlamıştır. Londra'nın dünyanın mali merkezi konumunda olması ve yüksek ticari kapasiteli limanı, erken şehirleşmenin başat nedenidir. Ancak bu hızlı modernleşme, kentleşme sorunlarını da doğal olarak beraberinde getirmiş, XIX. yüzyıl Paris'in yüz yüze olduğu kentsel sorunların tümüyle Londra'da daha erken yüzleşmiştir.

.....

*and the Quest to Building a Modern City*, St. Martin's Press, Newyork 2013, s. 2, 68).

7 David Watkin, *A History of Western Architecture*, King Publishing, London 2005, s. 452.

8 Jean Dennis G. G. Lepage, *The Fortifications of Paris: An Illustrated History*, Mc Farland & Company Inc., Jefferson, 2006, s. 192.

9 Hausmann'nın düzenlemelerinde yıkılan birçok tarihi yapının, kenti tarihsellikten kopardığına dair eleştirel görüş bir söz konusudur. Ayrıca mevzu bahis kentsel düzenleme ile kentte yaşayan sosyal sınıfların zengin ve yoksul olarak ikiye ayrıldığı, zenginler için Paris'in batısının yoksullar için doğusunun ikamet alanları olarak düzenlendiği Hausmann uygulamalarına ilişkin bir diğer tenkittir (Jean Dennis G. G. Lepage, *a.g.e.* s. 193). Spiro Kostof, Hausmann'ın Paris uygulamalarında, bulvarların etrafında inşa edilen yapıların cephelerini, kent mobilyalarını ve aydınlatma elemanlarının tasarımına kadar her şeyi modernist olarak tanımlamaktadır (Spiro Kostof, *The City Shaped*, Thames and Hudson Publication, London 1991, s. 150).

XIX. yüzyıl Londra'sının planlama kültürü diğer Avrupa kentlerinden farklı olarak kent mimarlığında sosyal sınıfların ayrılığı ilkesine dayanmakta olup, XVIII ve XIX. yüzyıl boyunca yapılan müdahalelerle, Londra kendine özgü kentsel bir manzara çizer.

XIX. yüzyıl Avrupa kent planlamasında radikal çözümler uygulayan kentlerden biri de Viyana'dır. Avusturya Macaristan İmparatoru Franz Joseph,<sup>10</sup> 1857 yılından itibaren Avrupa'nın sayılı başkentlerinden biri olan Viyana'da bir dizi imar hareketi başlatmıştır. Şehrin bir milyona ulaşan nüfusu nedeniyle yeni kentsel ve rekreasyon mekanlarına ihtiyaç duyulması, modern bir kavram olan şehir hijyen sorunsalı ile Joseph'in Viyana'yı pitoresk görünümüne<sup>11</sup> kavuşturmak istemesi bu uygulamaların altında yatan temel nedenlerdendir.<sup>12</sup> İmparator Franz Joseph, 1857 yılında Viyana'yı çevreleyen ortaçağ surlarını<sup>13</sup> yıktırarak işe başlamıştır.<sup>14</sup> Yıkılan surların yerine 4,4 kilometre genişliğinde, eski şehri kıvrılarak, kavisli bir şekilde çevreleyen geniş bir bulvar olan Ringstrasse açılmıştır. Ringstrasse'nin her iki yanı, tarihselci<sup>15</sup> yönelimlerde yapılmış eğitim,

.....

10 Arşidük Franz Joseph, 18 Ağustos 1830 tarihinde Viyana, Schonbrunn'da doğmuştur. 1848 Devrimi'nden sonra tahta çıkmış, 1848-1916 tarihleri arasında Avusturya İmparatoru, 1867-1916 tarihleri arasında da Macaristan Kralı olarak tahtta kalmıştır. 1916 yılında vefat etmiştir (Anonymous, "Franz Joseph I (1830-1916)", *The Riverside Dictionary Of Biography*, The American Heritage Dictionaries, Boston, Houghton Mifflin, 2005, s. 292).

11 Karen Owen, *Franz Joseph and Elisabeth, The Last Great Monarchs of Austria-Hungary*, Mc farlands & Company Inc., London, 2014, s. 49.

12 Joann Skrypzak, "Modern Design and Taste for Living" *Design Vienna, 1890's to 1930's*, University of Wisconsin, Madison, 2003, s. 19.

13 Tarihsel kimliği Ortaçağ'a kadar uzanan Viyana surlarının yıktırılması, Avusturya günlük basınında tepki ile karşılanmıştır. Müelliflerin bu yıkımların karşısında ortaya koydukları tavırları, Parisliler'in Eiffel Kulesi'ni ilk defa gösterdikleri tepki ile benzerlik göstermektedir (Karen Owen, *a.g.e.*, s. 49). Bu noktada, Ringstrasse'nin XIX. yüzyıl Viyana'sını modern dünyaya taşıyan bir bağlantı olduğu da gözden kaçırılmamalıdır.

14 Karen Owen, *a.g.e.*, s. 49.

15 Ringstrasse'de yer alan kamusal yapıların üsluplarında tarihselcilik hâkim olduğundan, caddeyi çeviren yapılarda gotikten, Rönesans üslubuna ve rokokoya kadar uzanan üslupları izlemek mümkündür. Örnek verilecek olursa,

kültürel, dini misyonu olan binalarla süslenmiştir. Dönemi için sembolik anlamı, emperyal gücün simgeleyen abide yapıların sergilendiği bir teşhir alanı ve Habsburg Hanedanı'nın itibar-görkem mekânı olmasıdır<sup>16</sup>. 30 yılda çevresindeki yapılarla yapımı tamamlanan Ringstrasse, ortaçağ şehri Viyana ile şehrin artan nüfusunun iskân ihtiyacını karşılayan sur dışı yerleşimleri arasında tampon bölge özelliği göstermektedir.

### **Osmanlı Şehri İstanbul'nda Kentsel Planlamanın Historiyografik Geçmişi (XVIII. ve XIX. Yüzyıl)**

Osmanlı İstanbul'unun taşınmaz kültür varlıklarına ilişkin tahribat tarihsel olarak incelediğinde, deprem ve yangınlardan sonra ikinci sırayı, siyasi erk eliyle bilinçli olarak çağdaş kent görünümüne kavuşturmak mottosu altında yapılan imar hareketlerinin yer aldığı görülür. Osmanlı İmparatorluğu'nda ve Erken Cumhuriyet'te kadim şehrin maruz kaldığı imar hareketlerini kısaca İstanbul'un mekânsal değişimlerinde güçlerin birbiri ile mücadelesi olarak okumak mümkündür. Uğur Tanyeli, Osmanlı İstanbul'nda kent planlaması dâhilinde, yapılaşmış çevreye olan müdahalenin siyasi erk eliyle, ilk kez XVIII. yüzyılda başladığını tespit eder. Bu ilk deneyim, Şehzadebaşı'nda 1720'de açılan ancak, günümüze ulaşmayan Osmanlı şehirleşmesinin ilk planlı arteri, Direklerarası Caddesi'dir.<sup>17</sup> XIX.

.....

Savunma Bakanlığı neo Barok, Uygulamalı Güzel Sanatlar Üniversitesi ile Müzesi, 1863 yılında Württemberg Dükü Phillip için saray olarak yapılan, ancak 1873 tarihinde Viyana'da gerçekleşen dünya sergisi için otele dönüştürülen Hotel Imperial neo Rönesans ve 1862/3 tarihli Stadtpark'ın içinde 1867 yılında mimar Johann Garben tarafından yapılan kaplıca ve çayhane Neo Rönesans üslubunda yapılarıdır (Nicholas Parson, *Vienna, A Cultural History*, Oxford University Press, New York 2009, s. 215).

<sup>16</sup> Joann Skrypzak *a.g.m.*, s. 19.

<sup>17</sup> [http://www.obarsiv.com/vct\\_0506\\_ugurtanyeli.html](http://www.obarsiv.com/vct_0506_ugurtanyeli.html)(erişim tarihi 03.04.2016). İlber Ortaylı'da tıpkı Tanyeli gibi, İstanbul'un yapılı çevresine XVIII. yüzyıla kadar müdahale olmadığını ifade etmekte ve bu durgunluğu kentin ekonomik ve sosyal aktivitelerinde niteliksel bir değişim yaşanmamasına bağlamaktadır (İlber Ortaylı, "İstanbul'un Mekânsal Yapısının Tarihsel Evrimine Bir Bakış", *Amme İdaresi Dergisi*, C. 10(2)/Haziran 1977, s 77, 77-97).

yüzyılın hemen başında siyasi otorite tarafından İstanbul'a yapılan bir diğer müdahale, Sultan III. Selim tarafından gerçekleştirilmiştir. III. Selim, Üsküdar Sarayı'nı 1794'te yıktırarak, sarayın arsasının yerine ızgara planlı<sup>18</sup> olarak tasarlattığı, Selimiye ve İhsaniye semtlerini kurdurtmuş, selefi Sultan II. Mahmud da, Haliç kıyılarındaki birçok yapıyı, İplikhane,<sup>19</sup> Feshane gibi sanayi tesisleri kurmak adına feda etmiştir.<sup>20</sup>

Tanzimat Fermanı'nın ilanıyla, devlet aygıtında merkezileşmeye gidilmiş, merkezleşmenin doğal sonucu olarak da bürokratik ve sosyal yaşamda modernleşme hız kazanmıştır<sup>21</sup>. Ferman'ın imar faaliyetleri açısından Osmanlı kentlerine yansımaları ise, kentleşme olgusu ekseninde olmuş, Tanzimat öncesinde imar faaliyetleri, eyalet ve sancaklarda yerel idareler tarafından yapılmakta iken, Tanzimat'la

.....

18 Erkan Tural, İstanbul için XIX. yüzyılda Avrupa kentlerine özellikle de Paris'e öykünülerek kurgulanarak oluşturulan ızgara plana, Çelik Gülersoy'dan aktararak eleştiri getirmektedir. "*Şehirde günü birlik tarih dışı mekânların yaratılmasına neden olmuştur. Bunların yanında çok dar parsellerde alt katı dükkân üst katı büro ya da konut olan Avrupa tarzı ticaret sokakları kentin yeni yüzünü temsil etmeye başlamıştır...*" (Erkan Tural, "Bir Belge Osmanlı Kenti, Romanov-Osmanlı Belediyeciliği ve 1868 Nizamnamesi", *Çağdaş Yerel Yönetimler* 12(4) Ekim 2003. s. 98, 95-116).

19 İplikhane, Haliç kıyısında Bahariye mevkiinde bulunan Hançerli Sultan Sarayı arsasına yaptırılmıştır. Evkaf-ı Hümayun'un uhdesinde bulunan ve Haliç'in gözden düşmesiyle harap halde bulunan Saray, Evkafça yıktırılmış, yerine 1826 yılında İplikhane yapılmıştır (Rıfat Önsoy, *Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2008, s. 49).

20 [www.obarsiv.com/vct\\_0405\\_bahatanman.html](http://www.obarsiv.com/vct_0405_bahatanman.html) (erişim tarihi 29.03.2016).

21 Tanzimat Dönemi'nde Osmanlı İmparatorluğu'nda gerek sosyal gerekse idari anlamda yaşanan değişimlerde, Tanzimat bürokratının katkıları göz ardı edilmemelidir. Tanyeli, bu anlamda Tanzimat bürokratının ülküsünü, "ülkeyi sahiplenme, aydınlanmamışları aydınlatma, önderlik etme misyonu" çerçevesinde tanımlamaktadır. Uğur Tanyeli, "*Mimarlığın Aktörleri: Türkiye:1900-2000*, Garanti Galerisi, İstanbul 2007, s. 264. İlhan Tekeli ve Selim İlkin, Türk Modernleşmesini kronolojik olarak dört bölüme ayırmakta, Tanzimat ile Cumhuriyet'in ilanına kadar olan süreci "*Utangaç Modernite*" olarak tanımlamaktadır. İlhan Tekeli ve Selim İlkin, *Cumhuriyetin Harcı, Birinci Kitap Modernitenin Doğuşu*, Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2003.

merkezden idare edilmeye başlanmıştır.<sup>22</sup> XIX. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren başlayan belediyeleşme ve devlet kurumlarının merkezileşmesi, başkent İstanbul'un da fiziksel çevrenin devlet eliyle bilinçli olarak değiştirilmesi olarak zuhur etmiş ve kentsel düzenleme için gerekli yasal düzenlemeler yapılmıştır. Bu dönemdeki planlı İstanbul şehirleşme kurgulanmasındaki itici güçler Uluengin ve Turan'a göre aşağıdaki gibi açıklamaktadırlar.

Osmanlı siyasî elitinin modernleşme çabaları ve Osmanlı İmparatorluğu'na yaraşır, çağdaş bir başkent oluşturma arzusu, İstanbul'da yaşayan Avrupalıların baskıları; demografik ve fiziksel büyüme sonucu oluşan baskılar, idarî ve ticarî kuruluşların işleyiş biçimlerinin değişmesi ve bunların yeni bina tiplerine ihtiyaç duymaları, halkın tüketim ve eğlence alışkanlıklarının değişmesi ve bunlara uygun yeni bina ve mekânlara ihtiyaç duyulması, giderek sıklaşan ve büyük can ve mal kaybına yol açan yangınlar, İstanbul'un dünya ticaret sistemine eklenmesinin ve bunun yol açtığı olgu ve olaylar ve İstanbul'da bir yerel sanayi kurma çabaları...<sup>23</sup>

Tanzimat düşüncesinin anahtar kelimesi olan merkezîyetçilik kavramı bağlamında, Sultan II. Mahmud devrinde İstanbul bir bütün olarak algılanmaya başlanmış, bu eğilim şehrin planlamasında da uygulanmaya çalışılmıştır. Prusyalı mühendis Helmuth von Moltke, tarihi yarımadanın ayrıntılı haritasını çıkarmak<sup>24</sup> ve organik dokulu İstanbul sokaklarını ızgara planlı sokaklara çevirecek, bir plan yapmak üzere İstanbul'a davet edilmiştir.<sup>25</sup> İstanbul'un ilk geniş ölçekli

.....  
22 Aziz Tekdemir, "Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti", *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, I/1, Ocak 2011, s.109.

23 Mehmet Bengü Uluengin, Ömer Turan, "İmparatorluğun İhtişam Arayışından Cumhuriyet'in Radikal Modernleşme Projesine: Türkiye'de Kentsel Planlamanın İlk Yüz Yılı", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 6/3 (2005), s. 359.

24 İlhan Tekeli, Osmanlı'nın kent planlamasından XIX. yüzyılda anladığının, şehirlerin haritalarını çıkarmak olduğunu belirtmektedir. Tekeli, bu tespitinin düşünsel zeminini de Osmanlı'nın Batı'dan harita mühendislerini kent planlaması için davet etmesine dayandırmaktadır (İlhan Tekeli, "İcabında Plan", *İstanbul*, S.4 (1993), s. 27).

25 Helmuth Von Moltke 1833-1839 yılları arasında Sultan II. Mahmud'un



şehir planlama çalışması olduğu düşünülen Moltke Planı, 1836-1837 yılları arasında gerçekleştirilmiştir.<sup>26</sup> Zeynep Çelik'in "Büyük Projeler" olarak tanımladığı söz konusu plan;

İstanbul yarımadasının merkezi ile Bizans sur kapıları arasında geniş yollar açarak kesintisiz ve kolay bir ulaşım ağı geliştirmektedir. Kentin sık sık yaşadığı yangınları da önlemek için konutlar kâgir<sup>27</sup> olarak inşa edilecek ve ahşap konut stoğu aşamalı olarak kâgire

.....

emrinde çalışmıştır. Virginia Aksan, "War and Peace" *The Cambridge History of Turkey, The Later Ottoman Empire 1603-1839*, ed. Suraiya N. Faroqi, Cambridge University Press, Cambridge 2006, III, 106.

26 Mehmet Bengü Uluengin, Ömer Turan, *a.g.m.* s. 360. Helmuth von Moltke'nin İstanbul'la ilgili söz konusu çalışması için, literatürde farklı tarihlere rastlamak mümkündür. Örneğin Serim Denel, Moltke planları için 1842 tarihini vermektedir. Serim Denel, "19. Yüzyılda Ankara'nın Kentsel Formu ve Konut Dokusundaki Farklılaşmalar", *Tarih İçinde Ankara*, der. A. Tükel Yavuz, TBMM Basımevi, Ankara 2002, s. 129. Helmuth Von Moltke'nin Haritası, 1/25000 ölçekli olarak ilk defa 1842 yılında Berlin'de Von Simon Schropp&Comp. Yayınevi tarafından basılmıştır. Daha sonra Mekteb-i Fünun-i Harbiye tarafından 1/2500 ölçekli olarak tekrar basılmıştır. Maurice Cerasi, "The Urban and Architectural Evolution of the Istanbul Divanyolu Urban Aesthetics and Ideology in Ottoman Town Building", *Muqarnas An Annual on the Visual Culture of the Islamic World*, ed. Gülru Necipoğlu and Julia Bailey, 2005, XXII, 226. Moltke planına çevrimiçi olarak, [http://katalog.ibb.gov.tr/kutuphane2/haritalar/Hrt\\_Gec\\_000044.pdf](http://katalog.ibb.gov.tr/kutuphane2/haritalar/Hrt_Gec_000044.pdf) adresinden ulaşılabilir (erişim tarihi 01.04.2016).

27 İstanbul'un ahşap yapıları, dönemin bürokratlarının da zihin dünyasını meşgul eden bir konudur. Moltke'nin İstanbul planlarını hazırladığı yılda, Reşit Paşa da Londra elçisi iken Dersaadet'e 1836 yılında yazdığı raporlarında, Avrupa gazetelerinde İstanbul'un ahşap yapılarından dolayı sürekli yangın geçirdiğini ve İstanbul şehirleşmesinin Avrupa gazetelerinde eleştirildiğinden dem vurmaktadır. Bu sorunu aşmak adına, yapı stoklarında kâgir yapıya geçilmesi ve kâgir yapıları tasarlamak ve inşa etmek için bu konuda deneyimli, Avrupalı mimarların özellikle de İngiliz mimarların Osmanlı'da çalışması gerekliliğine dikkat çekmektedir (Cengiz Can, "Tanzimat ve Mimarlık, *Osmanlı Mimarlığının 7 Yüzyılı "Uluslar Üstü Bir Miras"*, yay. haz. Nur Akın, Afife Batur, Selçuk Batur, Yem Yayın, İstanbul, 1999, s. 131). İstanbul'da yangınları önlemek için kullanılacak malzeme, Meclis-i Vâlâ'nın da gündemini uzun süre meşgul etmiş, yapılan istişareler sonucunda yangına karşı yeni binaların kâgir malzeme ile yapılmasına karar verilmiştir. Aziz Tekdemir, *a.g.m.* s. 118.

dönüştürülecekti. Bir diğer önemli husus, binaların sınırları kesin olarak belirleyecek, sokağa taşmalara izin verilmeyecekti. Yeni güzergâhların tayininde engel oluşturabilecek çeşme veya diğer kamu binaları uygun yerlere taşınacak (...) Ancak camilere dokunul(a) mayacaktı; yollar camilerin korunmasına yönelik olarak düzenleniyordu. Ayrıca Moltke planında beş ana arter mevcuttu. Birincisi Bab-ı Hümayun'dan Beyazıt Meydanına uzanan aks, ikincisi Aksaray Teodisus Surları üzerinden Topkapı'ya bağlanan aks, üçüncüsü Beyazıt Meydanı'nı Fatih'e bağlayan yolun Fatih Külliyesi'nden ayrılarak Edirnekapı ve Eğrikapı'da oluşturduğu aks, dördüncüsü Kadirga Yedikule arasındaki sahil yolundan geçen aks, beşincisi ise Eminönü Yeni Camii üzerinden Haliç'e paralel olan yolun Eyüp'e ulaştığı akstır...<sup>28</sup>

Moltke'nin İstanbul'u şehir planlaması anlamında düzenlemeyi öngören planlarının ilk hali günümüzde ne yazık ki kayıptır.<sup>29</sup> Osman Nuri Ergin, 1922 yılında yayınladığı *Mecelle-i Umur*<sup>30</sup> adlı çalışmasında, 1839 tarihli İlmühaber'in<sup>31</sup> Moltke'nin kayıp olduğu düşünülen planları olduğunu ifade etmektedir.<sup>32</sup> Ancak Murat Gül ile Richard Lamb'ın makalelerinde, Ergin'in Moltke planları ile İlmühaber arasında kurduğu bağın, tarihsel tutarsızlıklar nedeniyle abartılı bir kurgu olduğuna dikkat çekmişlerdir. Ayrıca Gül ve Lamb, Moltke'nin günlük tarzında yazılmış kitaplaştırılmış mektuplarından<sup>33</sup> ve .....

28 Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1996, s.84-85.

29 Zeynep Çelik, *a.g.e.*, s.84.

30 Osman Nuri Ergin'in yazarı olduğu *Mecelle-i Umur-u Belediye*, ilk kez 1922 yılında Matbaa-i Osmaniyye'de İstanbul'da basılmıştır. 1995 yılında ise, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafında Latin harfleriyle transkripte edilerek beş cilt halinde yayınlanmıştır (Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, İstanbul 1995).

31 İlmühaber'de İstanbul'daki çıkmaz sokakların kaldırılması, dar sokakların genişletilmesi, yapılarda ahşaptan kâgire geçilmesi ve yeni oluşacak mahallelerde ızgara planlı sokakların tasarlanması önerilmektedir (Stefanos Yerasimos, "Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, ed. Paul Dumont, François Georgeon, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999, s. 1).

32 Mehmet Bengü Uluengin, Ömer Turan, *a.g.m.*, s. 361.

33 Kitabın tam künyesine ulaşmak için, Helmuth von Moltke, *Moltke'nin Türkiye*

İstanbul'un planlama tarihi serüveninden vardıkları sonuç, Moltke planlarının uygulanmadığı, dolayısıyla da İstanbul'da 1840 sonrası uygulanan planlama faaliyetleri ile söz konusu planlar, arasında bir ilişki bulunmadığıdır.<sup>34</sup>

Sultan II. Mahmud, şehir planlaması adına idari açıdan da yeni düzenlemeler yapmış, 1831<sup>35</sup> yılında Ebniye-i Hassa Müdürlüğü'nü kurmuştur. Müdürlük, bir nevi imar mevzuatı olarak tanımlanabilecek Ebniye Nizamnamesi'ni 1848 yılında sadece İstanbul'u<sup>36</sup> kapsayacak şekilde yayımlamıştır. Nizamname, genel olarak, kamulaştırma, binalara ruhsat verilmesi, yollar ile inşaatların denetimi, yol ve sokakların genişlikleri, binaların yüksekliklerine ilişkin kuralları içermektedir.<sup>37</sup> I. Ebniye Nizamnamesi'nden bir yıl sonra 1849 yılında yayınlanan ikinci nizamnamenin sınırları genişletilerek, tüm İmparatorluk için uygulanması öngörülmüştür. İlhan Tekeli her iki nizamnameyi Osmanlı'nın ilk planlama yasaları olarak tanımlamaktadır.<sup>38</sup>

İstanbul'un XVIII. yüzyılda başlayan ve IX. yüzyılda duraklamaksızın dörtlüyle koşan kentsel dönüşümü(türülmesi)ne, idari yapı da karşı duramamış, kendisini bu yeni düzene uyarlamıştır.

.....

*Mektupları*, çev. Hayrullah Örs, Remzi Kitapevi, İstanbul 1969.

34 Murat Gül and Richard Lamb, "Mapping, Regularizing and Modernizing Ottoman Istanbul: Aspects of the Genesis of the 1839 Development Policy", *Urban History*, 31/3, 2004, s. 426-433. Maurice Ceraside Moltke'nin ailesine yazdığı mektuplarında da İstanbul şehrini planladığına dair hiçbir şeyden bahsetmediğine dikkat çekmektedir (Maurice Cerasi, *a.g.m.*, s. 226).

35 Aziz Tekdemir, *a.g.m.*, s. 110. Koray Özcan, Ebniye-i Hassa Müdürlüğü'nün kuruluş tarihini 1841 olarak vermektedir. Buna göre, Aziz Tekdemir'in verdiği tarih ile Özcan'ın tarihi arasında on yıl gibi ciddi bir zaman farkı vardır (Koray Özcan, "Tanzimat'ın Kent Reformları: Türk İmar Sisteminin Kuruluş Sürecinde Erken Plânlama Deneyimleri (1839-1908)" *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, VII/2, 2006, s. 158).

36 Nihal Ekin Erkan, "Ebniye Nizamnamelerinden Şehir Planlama Teorisine Uzanan Yol: İstanbul'da Şehir Planlama", *Çağdaş Yerel Yönetimler*, XXI/4, 2014, s. 6.

37 Tüm bu uygulamaların tebaayı kent yaşamına hazırlayan, kentleşme angajmanına uyum sağlayacak girişimler olduğu gözden kaçırılmamalıdır.

38 İlhan Tekeli'den aktaran Özcan, *a.g.m.* s, 159.

Tanzimat ruhuna uygun idari mekanizma, 1857 yılında çıkarılan İstanbul Şehremanetliği'ne Dair Nizamname ile ete kemiğe bürünmüştür. Nizamname, Şehremaneti'nin yanı sıra İstanbul'u 14 belediye dairesine<sup>39</sup> ayırmış, ancak nizamnamede, sadece Beyoğlu ve Galata'yı kapsayan Altıncı Daire-i Belediye'den<sup>40</sup> bahsedilmiş, diğer belediyelerinde zamanla kurulacağı ifade edilmiştir. Böylece İstanbul'da sadece bir belediye teşkilatının kurulması bile şehirdeki imar düzenlemelerini farklı bir boyuta taşınmıştır.

II. Abdülhamid döneminde de İstanbul planlamasına ilişkin girişimler sürmüştür, tıpkı yabancı mimarların çalıştırılma pratiği gibi, yabancı şehir planlamacılarına projeler sipariş edilmiştir. Paris Şefiri Salih Münir Paşa aracılığıyla, Paris Belediyesi Baş Mimarı Antoine Bouvard'a 1902 yılında tarihi yarımada'ya yönelik bir planlama projesi sipariş edilmiş, Bouvard'da projeyi İstanbul'a gelmeden büyük boyutlu İstanbul fotoğrafları üzerinden tasarlamış, ancak Moltke Planı gibi bu projede mali sıkıntılar nedeniyle hayata geçirilememiştir.<sup>41</sup>

.....

39 Bu daireler Ayasofya, Aksaray, Fatih, Kasımpaşa, Eyüp, Pera (Beyoğlu, Galata), Emirgan, Büyükdere, Beykoz, Beylerbeyi, Üsküdar, Kadıköy ve Adalar'dır.

40 Ayşe Derin Öncel, *Apartman, Galata'da Yeni Bir Konut Tipi*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2010, s. 13. Koray Özcan, Altıncı Daire-i Belediye'nin kuruluş tarihi için 1857'yi vermektedir. Koray Özcan, *a.g.m.*, s. 159. Tanzimat Dönemi'nde, İstanbul'un beledi teşkilatlanmasında, Paris Belediyesi örnek alınmış, belediyeleri tanımlamak için Paris belediyelerinde olduğu gibi numara sistemi kullanılmıştır. Paris'teki en zengin belediye 6. Belediye olduğu için de Pera Belediyesi için "6. Daire-i Belediye" ismi tercih edilmiştir (Nezih Başgelen, *Galata- Pera*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 2003, s. 16). Bu yaklaşımı, XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı'nın Fransa'nın hukuki alt yapısından çok etkilendiğinin ifadesi olarak okumak mümkündür. Altıncı Daire-i Belediye Binası, Osmanlı mimarlık tarihi literatürüne, Osmanlı'nın ilk belediye binası olarak geçmiştir. Şişhane'de bulunan ve günümüzde de Beyoğlu Belediyesi olarak mevcudiyetini sürdüren yapının mimarı, İtalyan Giovanni Battista Barborini (1820-1891)'dir. 1869 yılında yapınma başlanan ve 1871 yılında bitirilen binanın üslubu, neoklasik tarzdadır (Nurcan Yazıcı, "Osmanlılarda Mimarlık Kurumunun Evrimi ve Tanzimat Dönemi Mimarlık Ortamı", basılmamış doktora tezi Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2007, s. 247).

41 Zeynep Çelik, "Bouvard's Boulevards: Beaux-Arts Planning in Istanbul",

Bouvard'dan sonra büyük projeler gerçekleştirmek için İstanbul'a davet edilen bir diğer Fransız, mühendis Ferdinand Arnodin'dir. Arnodin, İstanbul için demiryolu ulaşımı ile bütünleşmiş, Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan iki köprü projesi ve köprülerle bağlantılı olan çevre yolu projesini, 1900 yılı Mart ayında padişaha arz etmiş, çok iddialı bir proje olmasına rağmen, uygulan(a)mayan İstanbul projeleri olarak tarihteki yerini almıştır.<sup>42</sup>

II. Meşrutiyet Dönemi, İstanbul için sarsıcı ve derin siyasal dönüşümlerin yaşandığı bir dönemdir. Bir kargaşa ortamı olmasına rağmen İlhan Tekeli bu sürecin, şehir plancılığı açısından verimli bir dönem olarak altını çizer.

Kent planlamasının harita mühendisliğinden ayrı bir uzmanlık alanı olduğu anlaşılmış, kent planlamasına ilişkin olarak ilk kez bilimsel nitelikli yayınlar yapılmış ve kentin bir plana kavuşması için ilk ciddi adımlar atılmıştır.

Meşrutiyet Dönemi'nde de İstanbul'a yabancı plancı davet edilme pratiği sürmüştür, Lyon Belediyesi baş mimarı André Audric, İstanbul için köprü ve tünel projeleri hazırlamış, ancak projeleri uygulanamamıştır. Dönemin belediye başkanı Operatör Cemil Paşa'da şehrin yeniden imarına yönelik girişimlerde bulunmuş, icraatlarında ilgisini genelde tarihi yarımadaya yönlendirmiş, Çırçır-Fatih, Mercan-Aksaray ve İshakpaşa-Sultanahmet bölgelerinde çıkan yangın yerlerinin yolları yenilemiş ve yeni kanalizasyon şebekeleri döşemiştir. Cemil Paşa şehrin tarihi meydanı olan Sultanahmet Meydanı'na da ilgi duymuş, meydanın At Meydanı olan ismini Sultanahmet Meydanı olarak değiştirmiştir. Meydanın ismini değiştirmekle yetinmeyen Cemil Paşa, meydanı "Pariste'ki Place de la Concorde'a benzeyen" bir meydan haline getirmeye çalışmıştır. Meydanı açabilmesi için mevcut alanı genişletme ihtiyacı duymuş ve Haseki Hürrem Sultanı Hamamı'nı yıkmak istemiştir. Said Paşa, Cemil Paşa'nın bu icraatına karşı çıkmış, hamamı yıktırtmamış, bu eser Said Paşa'nın duyarlılığından dolayı günümüze ulaşabilmiştir.

.....

*Journal of the Society of Architectural Historians*, v. 43, no. 4 Dec., 1984, s. 344-348.  
42 Zeynep Çelik, *a.g.e.*, s. 94-95.

## Erken Cumhuriyet Dönemi İstanbul’unda Kentsel Planlama

İstanbul, XX. yüzyılın başına kadar, geçirdiği doğal afetler ve şehre yapılan müdahale niteliğinde olan küçük dokunuşlara rağmen mevcut dokusu ile Osmanlı şehri kimliğini 1950’li yıllara kadar korumuştur.

Erken Cumhuriyet Dönemi’nin İstanbul’a yönelik ilk kentsel müdahalesi, 1930’lu yıllardan itibaren başlamıştır. Bilinçli ve istekli olarak, mekânsal dokusu değiştirilmiş, Batı’nın şehircilik normlarına göre biçimlendirilen geniş caddeleri ve bulvarlarıyla, modernist şehir kimliği sıfatı ile dünya şehirleri içerisinde konumlandırılmaya çalışılmıştır. XIX. yüzyıldan itibaren İstanbul’un fiziksel yapı ve mekânlarının değişiminde yabancı mimar ve şehir planlamacıların çalıştırılması pratiği Erken Cumhuriyet’e de sirayet etmiştir. Bu dönemde ünlü Fransız mimar Le Corbusier, İstanbul’un planlamasına talip olmuştur. Corbusier projesinde, tarihi yarımadayı olduğu gibi muhafaza etmek ve şehirde, imara ve sanayiye yeni açılacak alanları çağdaş şehircilik anlayışına göre planlamayı öngörmesine rağmen teklifi hükümetçe kabul edilmemiştir.

Atatürk, Ankara’nın imarından sonra 1930’lu yıllardan itibaren İstanbul’la da ilgilenmiş, ilk icraat olarak da şehrin fethinden beri camii olarak kullanılan Bizans kiliselerini, başta Ayasofya olmak üzere müzeye çevrilme kararlarını yasalaştırmıştır. Bu kararlardan sonra, İstanbul’un nazım planın hazırlamak üzere dünyaca ünlü şehirci Fransız mimar Henri Prost, İstanbul’ davet edilmiş,<sup>43</sup> 1936 yılından 1950 yılına kadar İstanbul Belediyesi tarafından işine son verilinceye kadar İstanbul Belediyesi Şehircilik Mütahassıslığı görevini sürdürmüştür.<sup>44</sup> Prost, İstanbul için ilk iş olarak 1937 yılında aslında bir ulaşım planı olan Avrupa Ciheti Nâzım Planı’nı

.....

43 Işık Aydemir, “İki Fransız Mimar Henri Prost ve Auguste Perret’in İstanbul ile İlgili Çalışmaları”, *Megaron, YTÜ Mimarlık Fakültesi E Mimarlık Dergisi*, 3/1, 2008, s. 104.

44 Ö. Sıla Durhan, “Erken Cumhuriyet İstanbul’unda Kentsel Değişim (1928-1950)”, basılmamış Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul 2009, s. 109.

hazırlamıştır. İstanbul'u zihninde tarihi bir kent olarak tahayyül eden Prost, Hausmann'ın Paris'i gibi, şehirde yeni bulvar ve cadde-lerin açılmasına öncülük etmiş, ulaşım akslarını, kentsel gelişmenin merkezine yerleştirmiştir. Şehrin ticaret, sanayi, rekreasyon ve konut alanlarını ise, bu etkili ulaşım akslarının etrafında planlamıştır. Mimar Turgut Cansever, Henri Prost'un nâzım planının tarihi bir şehir için hazırlanmış bir plan olarak görünse de, aslında şehrin vasfının ve karakterini değiştiren bir planlama çalışması olduğu eleştirisini yaparken, muhtemelen Osmanlı şehri İstanbul olmaktan uzaklaşmaya başlayan 1940'ların İstanbul'una gönderme yapmaktadır.<sup>45</sup>

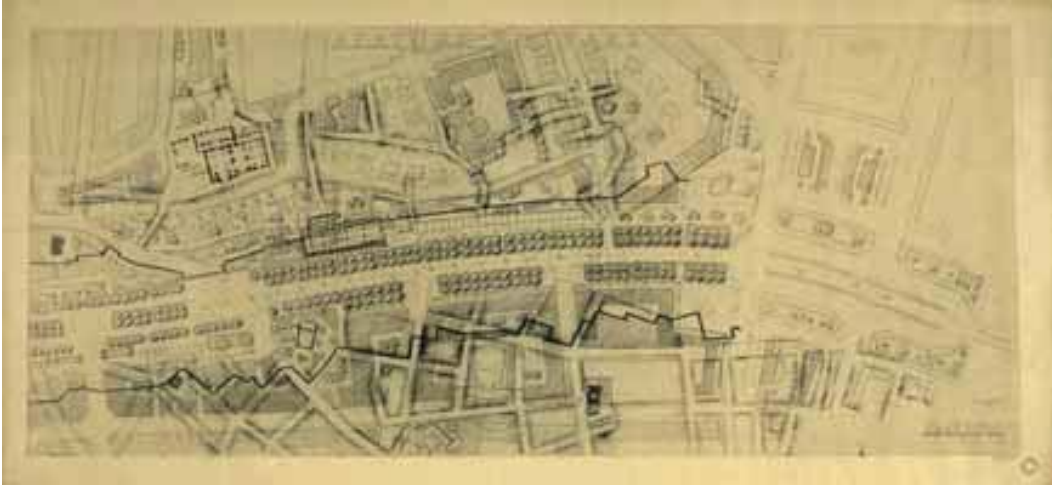


**Fotoğraf 1.** Atatürk Bulvarı Açılmadan Önce Bölgedeki  
Özgün Osmanlı Mahalle Dokusu<sup>46</sup>

.....  
45 <http://www.hendesedergisi.com/yazardetay/23-72-istanbulda-mekânsal-donusume-bir-ornek-ataturk-bulvari.aspx> (erişim tarihi 21.03.2016).

46 <http://eski.istanbulium.net/post/99988818281/kirkcesmeler> (erişim tarihi 21.03.2016)

İstanbul ulaşımının günümüzde ana arterlerinden olan, Unkapanı-Aksaray arasında bulunan ve tarihi yarımada'yı Beyoğlu'na bağlayan Atatürk Bulvarı aksı, 1943 yılında Henri Prost'un nâzım planı çerçevesinde açılmıştır. Atatürk Bulvarı şehrin strüktürüne katılmadan önce, bulvarın geçeceği alan, dar sokakları ve Bizans ile Osmanlı'dan kalan mimari yapıları ile Osmanlı İstanbulu dokusunun görünür olduğu belli başlı alanlardandı. Ayrıca fetihten sonra Osmanlı, Bizans'tan aldığı şehrin kentsel mekânlarında çok fazla değişime gitmemiş, şehri Bizans'ın ana aksları üzerinde yapılandırmaya devam etmiştir.



Şekil 1 Henri Prost'un Planından Atatürk Bulvarı Aksı<sup>47</sup>

Bulvarın açılması ile tarihi şehir İstanbul'da mekânsal değişim yaşanmış, bulvar kentin tarihsel belleğinde ciddi anlamda kayıplara yol açmıştır. Zeyrek ve Vefa semtleri arasındaki organik bağ kesilmiş, iki semt birbirinden keskin çizgilerle ayrılarak, şehir manzumesinde farklı mekânlar olarak var olmuştur.<sup>48</sup>

26 Şubat 1943 tarihinde büyük bir halk katılımı ile açılışı yapılan Atatürk Bulvarının<sup>49</sup> inşası esnasında, Osmanlı İstanbulu'ndan

.....

47 Pierre Pinon, "Atatürk Bulvarı ve Fatih Meydanı", *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henry Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951)*, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Yayını, İstanbul 2011, s. 314.

48 <http://www.hendesedergisi.com/yazardetay/23-72-istanbulda-mekansal-donusume-bir-ornek-ataturk-bulvari.aspx>(erişim tarihi 21.03.2016).

49 Duygu Arısoy, "İstanbul Kentleşme Sürecinde Menderes Dönemi",



Cumhuriyet Dönemi İstanbulu'na intikal eden çok sayıda mescit, türbe, hamam sıbyan mektebi ve karakol, bulvar üzerinde kaldığı ve ulaşım akışını engelleyeceği gerekçesiyle yıktırılmış, asırlık çınar ağaçları kestirilmiştir.<sup>50</sup> Bu yıkımların şehirdeki görünürlüğü, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e intikal eden yapı stokunun, geniş çaplı olarak ortadan kaldırılması şeklinde olmuştur. Erken Cumhuriyet'te vukuu bulan bu istimlâk ruhu, daha sonra Menderes Dönemi'ne de sirayet etmiştir. Kent ve bellek açısından ciddi bir kayıp olan bu dönüşümü, dönemin belediye başkanı Lütfi Kırdar, sadece yol açmak olarak tanımlamıştır.

Eskiden dar ve çamurlu sokaklardan geçilir, bir türlü Unkapanı Köprüsü'ne varılamazdı. İnsana hüznü veren bu çirkin manzara yerine yeni tekniğin bütün güzelliklerini ve inceliklerini ihtiva eden 44 metre genişliğinde bir bulvar kaim olmuştur. Yaya halkın, bisikletlerin gidip gelmesine mahsus ayrı ayrı yollar mevcut olduğu gibi bulvar boydan boya çiçekler, ağaçlar ve refüjler ile süslenmiştir.<sup>51</sup>

.....

basılmamış Lisans Bitirme Ödevi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul 2010, s. 34.

50 Sanat tarihçisi Semavi Eyice, Atatürk Bulvarı açılırken yıkılan yapılardan biri olan Sekbanbaşı İbrahim Ağa Mescidi'nin yıkılışını aşağıdaki gibi aktarır.

“İstanbul'da büyük değişiklikler yapılırken 1940 yıllarında Unkapanı'ndan Yenikapı'ya uzanan geniş bir bulvar açılması da kararlaştırılmıştı. Cadde aynı zamanda şehrin bu kesiminde iki yükseklik arasında uzanan Bozdoğan Kemerini de daha belirli bir biçimde meydana çıkarmayı uygun görmüştü. Bulvar açılırken iki tarafındaki eski eserlerden birçoğu yol üzerine isabet etmemelerine rağmen, ileride arsalarını satın gelir sağlamak düşüncesiyle yıktırıldılar. Bunlardan biri de Sekbanbaşı İbrahim Ağa Mescidi oldu. Sekbanbaşı Mescidi, Unkapanı'ndan çıkarken sağ tarafta Gazanfer Ağa Medresesi'nin az aşağısındaki yapı adasında bulunuyordu. Gazanfer Ağa Medresesi yerinde bırakıldığına göre, ona nazaran yaya kaldırımının bile daha gerisinde olan bu mescit durabilirdi. Mescidin esası Bizans dönemine ait küçük eski bir kilise idi. Tamamen tuğladan olan bu yapı İstanbul'un fethinin arkasından şehitlerden Sekbanbaşı İbrahim Ağa adına mescide dönüştürülmüştür”... <http://e-tarih.org/makaleler.php?sayfa=makaledetay&makaleno=7> (erişim tarihi 21.03.2016).

51 Anonim, “Atatürk Bulvarı”, *Güzelleşen İstanbul*, tarihsiz, s. 35. Prost yıkımları ile tarihi yapıların ortadan kalkması, bazı çevreler tarafından muhalif düşünce olarak da ses bulmuştur. *Tasvir* yazarı Bedii Faik istimlâkleri eleştirmiştir.

“Bizim İstanbul vapuru, hani şu alındığı zaman adeta bayram yaptığımız tekne, geçenlerde Marsilya'ya gitmiş. Lakin ne yükünü boşaltabilmiş, ne de alacaklarını yükleyebilmiş. Sebebi malum: Fransa'da grev var.. Amele çalışmıyor..Trenler işlemiyor. Fakat asıl mühimi, vapura yetişemeyenler arasında kim varmış biliyor musunuz? Bay Prost. Hani



Fotoğraf 2. ve 3. Atatürk Bulvarı inşa açma çalışmaları ve sonrası<sup>52</sup>

### 1950'li Yıllarda İstanbul'un İmarı ve Tarihi Yarımada'daki Menderes Yıkımları

*Tarihi, ekonomik, kültürel ve turistik önemi olan şairane ifadesiyle bir taşına bin mülk feda edilebilecek bu güzel beldenin imar işini, hükümet meselesi olarak ele aldık. Bir kuyumcu titizliği ile tarihi değerler olan yerlerin feda edilmemesine gayret edildi. Yıkılan camiler, harap ve zaten tarihi değeri olmayan camilerdi.*

*Adnan Menderes, Dünya Gazetesi, 16 Mayıs 1961.*

Türk siyasi tarihinde önemli ve sarsıcı bir döneme imzasını atmış Demokrat Parti, Adnan Menderes, Celal Bayar, Refik Kortalan ve Fuad Köprülü tarafından 1946 yılında kurulmuştur. 1950 seçimlerinde iktidara gelerek Türkiye'de 27 yıllık geçmişe sahip tek

.....

şu, türbeleri, çeşmeleri, hanları, hamamları yıkarak şehri güzelleştirmeye (!) çalışan mütehassıs.. Aman yarabbi. Dünya ne kadar garip: Fransa'daki grevin bizdeki istimplaki durduracağı hiç aklımıza gelir miydi?"

Sedat Hakkı Eldem de Prost uygulamalarını eleştiren gruptandır.

"Şehir planında birçok eksiklikler vardır ve bu sebeple de tatbik şeklinde hatalar bariz olarak göze çarpmaktadır. (...) Atatürk Bulvarı'nın her iki tarafı da çok berbat bir durumdadır."

(Ö. Sila Durhan, *a.g.t.*, s. 126).

<sup>52</sup> Vlada Filhon, Holy Raveloarisoa, "Fotoğraflardaki İstanbul-Arşiv İçinde Arşiv", *İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henry Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951)*, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Yayını, İstanbul 2011, s. 210.

partili rejimi sonlandırarak, 1960 yılına kadar on yıl boyunca iktidar olmuştur.<sup>53</sup>

Demokrat Parti, 27 Mayıs 1960 ihtilaliyle iktidardan uzaklaştırılana kadar Başbakan Adnan Menderes, İstanbul'un fiziksel çevresini değiştiren, geleneksel değerlere saygılı olduğuna dair söylemlerine rağmen, şehri tarihi kent kimliğinden cesurca ve fütursuzca uzaklaştıran kişilerden biridir. Menderes Hükümeti, iktidarının ikinci evresinde imar faaliyetlerine hız vererek çalışmaları başlatmış, mevcut planlarının mimarı olan Prost'un işine, iktidarın geldikleri yılın son aylarında son vermiştir.<sup>54</sup> Hükümetin öncelikle yaptığı iş, imar planları hazırlatarak planların gereğince istimlâklerin başlaması olmuştur.<sup>55</sup> Dönemin gazeteleri, istimlâkler esnasında halkın mağdur edilmemesi için azami gayretin gösterildiğini yazmıştır.<sup>56</sup> Kapitalist düzene doğru giden anlayış çerçevesinde, Menderes Dönemi'nde sanayileşme hız kazanmış, İstanbul ciddi bir göç dalgası ile karşı karşıya kalmıştır. Şehrin hızla artan nüfusu, yeni imar yaklaşımlarını gerektirmiştir. İlk kez 1956 yılı<sup>57</sup> itibarı ile imar işleri, hükümet politikası olarak görünürlük kazanmış, ağırlıklı olarak yol inşaatlarının yapıldığı ve yeni yolların açıldığı bir dönem olmuştur. Dönemin siyaset dünyasında imar işleri, Menderes Hükümeti'nin politik söylemi özelliği taşımaktadır. Bu öylesine büyük çaplı bir operasyondur ki halkın zihninde başbakana ilişkin kodlarını değiştirmesine neden olur ve Menderes halk arasında "*Mimar Menderes*" diye anılmaya başlar. Tanyeli, 1950'lerin Menderes yıkımlarını "istimlâkçi imarın tırmanış yılları" olarak görür ve dönemi "büyük istimlâkler" olarak adlandırır.

.....

53 Ömer Faruk Konca, "Adnan Menderes'in Siyasal Yaşamı ve Kişiliği", basılmamış Yüksel Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, 2011 İzmir, s. 23.

54 Duygu Arısoy, *a.g.t.*, s. 30.

55 Şeref Demir, "Türk Siyasi Tarihinde Menderes (1930-1960)", basılmamış doktora tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2009, s. 323

56 *Zafer Gazetesi*, 15 Eylül 1956, akt. Şeref Demir, *a.g.t.*, s. 323.

57 Menderes Hükümeti, İstanbul'a ilişkin imar girişimlerinde ilk kazmayı, 1956 yılı Ağustos ayında vurmuştur (Gül Neşe Doğusan, "İstanbul İmar'ı: 1956-1960", basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul 2004, s. 73).

İstanbul'un imarı mitini Menderes Hükümeti, 1957 seçimlerinde oy kaybetme riskine karşı bir önlem, belki de daha doğru bir ifade ile kalkan olarak kullanmıştır.<sup>58</sup> Dönemin basınında yer alan yazılarda ve vilayet tarafından 1958 yılında yayınlanan *İstanbul'un Kitabı* adlı eserde, İstanbul'un imarı, siyasal amaçlı olmasına rağmen, şehri değiştiren, modernleştiren ve Avrupalılaştıran sihirli bir değnek olarak takdim edilmiştir.

İstanbul, şimdi Başvekil Adnan Menderes'in büyük gayreti ile ikinci defa fethedilmektedir. Fatih Bizans'a karşı zafer kazanmıştı. Menderes, İstanbul'daki ızdıraba, avareliğe, dağınıklığa ve derbederliğe karşı bir medeniyet zaferi kazanmıştı. Çünkü İstanbul yeni baştan ele alınmış, caddeleriyle, meydanlarıyla, binalarıyla, camileri ve tarihi eserleriyle, kültür ve sağlık müessesleriyle her cephesiyle, yeni baştan tanzim yoluna gidilmiştir. Işıktan, sudan, renkten ve Cenab-ı Hakkın bütün lütuflarından örülmüş olan İstanbul, şimdi bir mimari zevkle, bir san'at anlayışıyla sarılmakta elmas traş edilmekte ve parlamaktadır...<sup>59</sup>

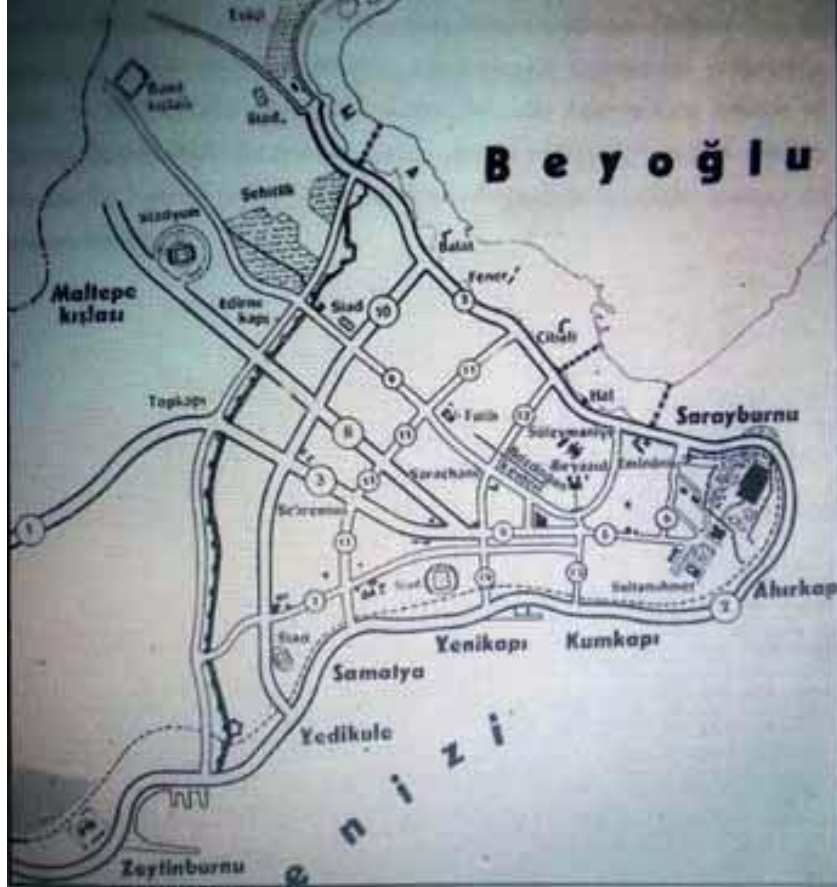
İstimlâkçi imarın görünür olduğu alan yol inşaatları, yeni yolların açılması, yolların açılması içinde buna engel olan yapıların yıkılmasıdır. Şehre ilişkin bu düşünce pratiğinin altında yatan en önemli fikirselsel zemin, yaya kenti İstanbul'unu ulaşım ağları ile çevrilmiş, sanayi kentine dönüştürmektir. İstanbul'u güzelleştirmek ve tarihi yapıları korumak felsefesi ile yapılan Sirkeci- Florya Sahil Yolu, Vatan ve Millet Caddeleri, Eminönü-Unkapanı Yolu, Atatürk Bulvarı'nın genişletilmesi, Belediye Sarayı'nın yapılması, Barbaros Bulvarı'nın açılması, Levent-Sarıyer Asfaltı, Karaköy-Azapkapı bağlantısı, Kemeraltı Caddesi, Tophane'den Bebek'e kadar uzanan sahil yolunun genişletilmesi, Eyüp Meydanı'nın düzenlenmesi, Üsküdar İskele Meydanı'nın açılması ve Salıpazarı ile Haydarpaşa

.....

58 Mimarlık tarihçisi mimar Doğan Kuban'da, Demokrat Parti'nin 1956 yılı itibari ile icraatlarında, imar çalışmalarına özellikle de İstanbul'un imarına önem vermesini, çekim gücünü kaybetmeye başlayan partinin 1957 yılı genel seçimlerinde oyunu artırma kaygısına dayandırmaktadır (Doğan Kuban, "Menderes ve İstanbul", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, 2009, s. 389).

59 Gül Neşe Doğusan, *a.g.t.*, s. 74.

Liman Tesisleri bu dönemde gerçekleştirilmiştir.<sup>60</sup> Dört yıl boyunca söz konusu yolları açmak için yapılan imar etkinliklerinde, tüm İstanbul'da 7289 bina istimlak edilerek yıkılmıştır.<sup>61</sup>



Şekil 2 Menderes Döneminde Tarihi Yarımada da Belirlenen Ana Yollar<sup>62</sup>

Mimar Aydın Boysan, şehri modernleştirme miti altında yapılan bu yıkımların, İstanbul üzerindeki olumsuz görünürlüğü, aşağıdaki gibi ifade etmektedir:

.....  
60 Barış Ertem, Mustafa Cevdet Altunel, "İstanbul İmarındaki Tarihi Eser Kaybının Tarih ve Turizm Açısından İncelenmesi: Karaköy-Kabataş Bölgesi", *Ortaoğlu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 2/4, 2011, s. 68.

61 Ahmet Uzun "İstanbul'un Değişimini Fotoğraf Üzerinden Okumak: 1950-1990 Ara Güler Fotoğraf Arşivi", basılmamış yüksek lisans tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul 2013, s. 62.

62 Anonim, *İstanbul'un Kitabı*, İstanbul Valiliği Neşriyatı, İstanbul 1957, s. 10.

Eski İstanbul, sanki dilimlendi. Yeni caddeler-meydanlar şebekesi ağı, sur içi eski İstanbul'un, üstüne çöktürüldü. Her açılan bulvar, şehrin bağrında yüzlerce metre genişlikte şehir şeritlerini kazıdı-kaldırdı. Arada kalan yerlerdeki arazi parçalarına, yüksek katlı bitişik nizam yapı ruhsatları verildi. Nüfus yığılması, düşüncesizce teşvik edildi. İstanbul Üniversitesi, hatta Belediye'nin kendisi gibi kuruluşlar, vahşi kitleli binalarla şehrin eski mahallelerine ve tarihi bölgelerine yayıldı. Eski İstanbul'un üzerine yeni bir İstanbul çöktü ve eskisini tarihe gömdü. Eski İstanbul'dan hâlâ gözle görülebilenler, gömülen tarihi şehrin sanki mezar taşlarıdır.<sup>63</sup>

### **1950'liler de Zayı Olmuş Osmanlı Şehri İstanbul: Mimari Örneklerle**

1950'lerin sonuna kadar kısmen de olsa Osmanlı İstanbul'u dokusuna sahip olan İstanbul, Menderes imar politikaları ile bu görünümünden uzaklaşmış, Osmanlı İstanbul'u tarihin tozlu raflarına kalkmıştır. Söz konusu imar pratikleri, şehrin geçmişle bağını koparmış, yıkarak yapılan yeni bir şehir haline gelmesine neden olmuştur. Bu yıkımlarla, ortadan kalkan tarihi yapıların sayısı çok fazla olduğundan dolayı metnimizde sadece Vatan ve Millet Caddeleri'nin keşiştiği aksta bulunan ve 1956 sonu ve 1957 yılında genişletilmesine karar verilen Aksaray Meydanı'nda kaybolan yapıların tespiti yapılacaktır. Kararın uygulanmasıyla postanenin bulunduğu ada, parkın yanındaki ve karşısındaki ada ile Aksaray Karakolundan Haseki'ye uzanan bölgedeki toplam 54 bina istimlak edilmiştir.<sup>64</sup>

.....

63 Aydın Boysan "Adnan Menderes Belediyeciliği İmar Hareketi Uygulama ve Sonuçları", *Mimar.ist*, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, 13 (2004), s. 26-27.

64 Neşe Gül Doğusan, *a.g.t.*, s. 83.

OSMANLI KENTİ İSTANBUL'U YIKMAK VE YENİDEN YAPMAK PARADOKSU:  
MENDERES YIKIMLARI



**Fotoğraf 4** 1966 Tarihli Millet ve Vatan Caddelerini Gösteren Hava Fotoğrafı<sup>65</sup>

Menderes Hükümeti döneminde her ne kadar Prost'un işine son verilmiş olsa da Vatan ve Millet Caddeleri'nin açılması, Prost'un tarihi yarımada için geliştirdiği planlara dayanmaktadır. Prost, tarihi yarımada ortasında kalan tepelerden geçen ve İmparator Konstantin döneminde kalan akslara uygun iki anayol belirlemiştir. Bu yollardan birincisi Topkapı Sarayı ve Ayasofya'dan başlayan ve Beyazıt'tan

.....

65 <http://www.sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx>. (erişim tarihi 23.04.2016)

Fotoğrafta numara ile gösterilen yapıların tanımlanması, 1- Oruç Gazi İsmail Ağa Mescidi, 2- Valide Sultan Türbesi ve Muvakkithanesi, 3- Camcılar Camii, 4- Aksaray Karakolu, 5- Oğlanlar Tekkesi, 6- Murat Paşa Hamamı, 7- Tevekkül Hamamı, 8- Şimert Çavuş Camii ve Türbesi

geçen yol diğeri ise İstanbul Üniversitesinden Topkapı'ya ulaşan yoldur.<sup>66</sup> Bu plana göre, birinci yol Vatan Caddesi ikinci yol ise Millet Caddesi olarak şehrin yollar manzumesine kazandırılmıştır. Menderes imar hareketi, Prost'un planlarına sadık kalarak Vatan ve Millet Caddelerini şehrin manzumesine katmıştır.

## Katalog

### Oruç Gazi İsmail Ağa Camii ve Haziresi

Oruç Gazi İsmail Ağa Mescidi, Aksaray Meydanı genişletme çalışmaları nedeniyle 1956 yılında, istimlak edilen yapılardan biridir. Yapıyı XIX. ve XX. yüzyılda hazırlanmış çeşitli İstanbul haritalarından tespit etmek mümkündür.



**Harita 1** Alman Mavileri<sup>67</sup>

**Harita 2** Pervittich Sigorta Haritası<sup>68</sup>

.....

<sup>66</sup> Işık Aydemir, *a.g.m.*, s. 107.

<sup>67</sup> *Alman Mavileri 1913-1914 I. Dünya Savaşı Öncesi İstanbul Haritaları*, yay. haz. İrfan Dağdelen, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kütüphane ve Müzeler Müdürlüğü Yayını, İstanbul 2007, II, K7, K7-4.

<sup>68</sup> Pervittich Haritaları, "Aksaray- Horhor Bölgesi" 1/500 Ölçekli 45 Numaralı Alt Pafta, Jacques Pervittich, s. 53.



Oruç Gazi İsmail Ağa Camii, Fatih'ten Aksaray'a inen Atatürk Bulvarı üzerinde Pertevniyal Lisesi'nin hemen yanında bulunmaktaydı. Caminin bulunduğu fiziksel çevre, Menderes yıkımları ile tahrip edilmeden önce çeşitli dönemlerden kalma Osmanlı yapıları ile çevrelenmişti. Mescidin batısında Kızıl Minare Camii ve Mahmudiye Mektebi, doğusunda Tekke Camii kuzeyinde ise Aksaray Karakolu bulunmaktaydı. Tüm bu yapılar, Osmanlı şehri İstanbul'una ait kentsel mekânlar olarak 1950'li yıllara kadar şehir manzumesi içerisinde varlıklarını sürdürmekteydi.



**Fotoğraf 5** Oruç Gazi İsmail Ağa Camisi<sup>69</sup>

XV. yüzyılın sonlarına doğru yapılan mescidin banisi, miladi 1491 tarihli vakfiyesine göre Fatih devri ricalinden Oruç Gazi'dir.<sup>70</sup> 1671 tarihinde mescidin İsmail Ağa tarafından yeniden yaptırılmasıyla yapının ismi Oruç Gazi İsmail Ağa Mescidi olarak değişmiştir. Yeni inşa ile yapı, İsmail Ağa tarafından almaşık duvar örgülü ve olarak çatılı camii şeklinde yeniden yaptırılmış ve minber ilavesiyle

.....

69 <http://isted.org.tr/index.php/kayip-tarihi-eserler/oruc-gazi-ismail-aga-cami> (erişim tarihi 15.04. 2016)

70 Tahsin Öz, *İstanbul Camileri I*, Ankara, Türk Tarih Kurumu 1962, s. 148. İstanbul'un fethinde bayraktarlık yapmış olan Oruç Gazi'nin mezarı, Bursa'dadır. Ahmet Süheyl Ünver, *İstanbul'un Mutlu Askerleri ve Şehit Olanlar*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayını, 1976, s. 95.

de Cuma namazı kılınmaya başlanmıştır.<sup>71</sup> Alman Mavileri Haritası'ndan Oruç Gazi İsmail Ağa Camisi'nin geniş haziresini de net olarak tespit etmek mümkündür. Ekrem Hakkı Ayverdi, caminin 1950'li yıllarda tamir gördüğünü ve geniş haziresinin düzenlendiğini aktarmaktadır<sup>72</sup>.

Oruç Gazi İsmail Ağa Camisi, 1956 yılı Ağustos'unda bulvar çalışmaları sırasında yol seviyesinin çok altında kaldığı gerekçesiyle yıkılarak ortadan kaldırılmış, haziresi de bir müddet sonra yok olmuştur.



**Fotoğraf 6** Oruç Gazi İsmail Ağa Camisinin Atatürk Bulvarı Açıldıktan Sonra Hali<sup>73</sup>

**Fotoğraf 7** Oruç Gazi İsmail Ağa Camisinin Günümüzde Boş Olan Arsası<sup>74</sup>

.....

71 Süleyman Faruk Göncüoğlu, "Değeri Unutulmuş Bir Osmanlı Semti: Horhor", *Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*, 23, 2009, s.141.

72 Fatih Güldal, *İstanbul'un 100 Kaybolan Eseri*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul 2009, s. 24.

73 <http://eski.istanbulium.net/post/143374915781/aksaray-oruc-gazi-ismail-aga-camii> (erişim tarihi 15.04. 2016).

74 Fotoğrafı çeken Hayriye İsmailoğlu, 15.04.2016.

## Camcılar Camii ve Çeşmeleri



Fotoğraf 8 Camcılar Camii ve Çeşmeleri<sup>75</sup>

Camcılar Camii, İskenderpaşa Mahallesi'nde Pertevniyal Sokağı ile Şekerci Sokağı'nın kesiştiği yerde, Aksaray Yeraltı Çarşısı'nın hemen yanında, bugün park olarak kullanılan, içerisinde mahalle muhtarlığının da bulunduğu alanda yer almaktaydı.<sup>76</sup> Cami ilk olarak, XV. yüzyılda Fatih devri Guraba-i Emin ağalarından Hüseyin Ağa tarafından yaptırılmıştır.<sup>77</sup> 1893 yılına gelindiğinde Camcılar Camii harap olduğundan Hacı Mustafa Ağa tarafından duvarları kâgir, çatısı ahşap olmak üzere yeniden yaptırılmıştır.<sup>78</sup> 8 numaralı fotoğraftan da görüleceği üzere, camii XIX. yüzyılın son yıllarında ihya edilen dış cephe tasarımı ile bir ibadethaneden çok sivil mimariye ilişkin bir yapı özelliği arz etmektedir. 1950'li yıllarda halen

.....

75 H. Necdet İşli, *İstanbul'un Ortası Aksaray*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul 2008, s. 69.

76 Fatih Güldal, *a.g.e.*, s. 33.

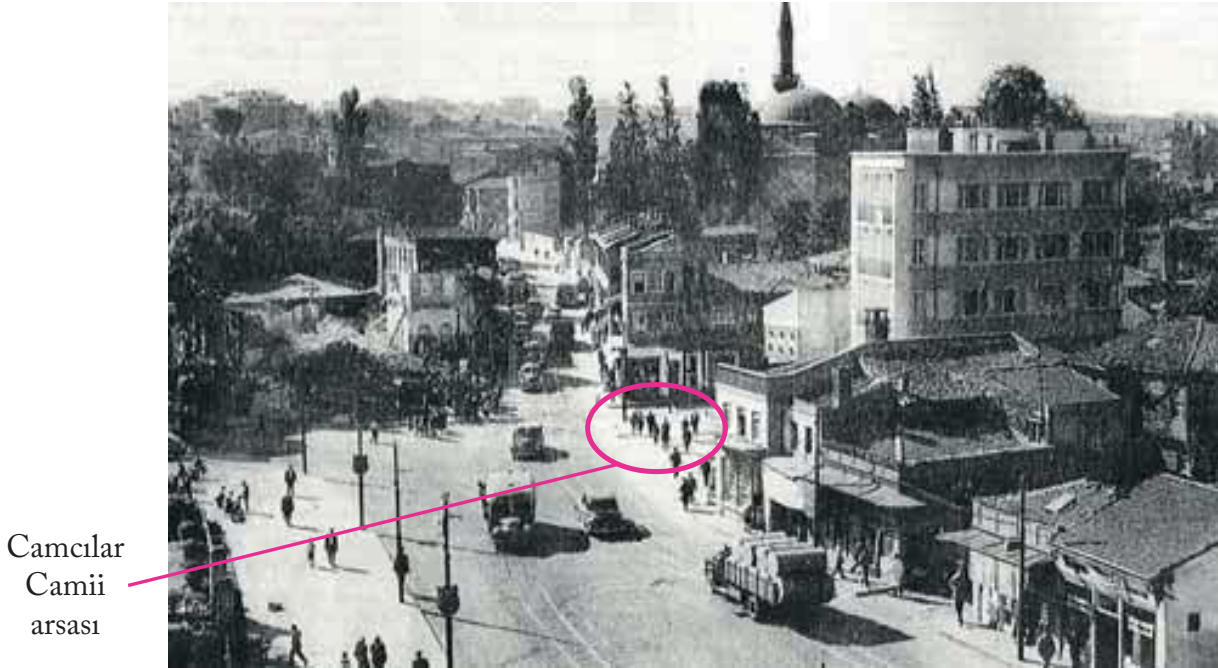
77 Ekrem Hakkı Ayverdi, *Osmanlı Mimarisinde Fatih Devri Mimarisini 855-886 (1451-1481)*, İstanbul Fetih Cemiyeti Enstitüsü, İstanbul 1974, III, 410.

78 Nedime Pamak, "Topkapı Beyazıt Güzergâhındaki Yıkılmış Eserler", basılmamış lisans tezi, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü, İstanbul 1974, s. 12

varlığına şahit olabildiğimiz Osmanlı İstanbul'u mahalle dokusunda, Camcılar Camini minaresi olmasa, konutlardan ayırmak güçtür.

Semavi Eyice, 1963 yılında hazırladığı bir yayında, Camcılar Cami'nin minaresinin en dikkate değer yönünün, minarenin elamanları olan petek ve külahın birleştirilmiş olmasını ifade etmektedir.<sup>79</sup> XIX. yüzyılda yeni yapılan camiye, gene aynı yüzyılda Sadrazam Ahmed Paşa tarafından caminin ön ve arka cephelerine birer çeşme eklenmiştir. Ön cephedeki çeşme kesme taştan basit görünümlü bir su yapısı olmasına rağmen, arka cephedeki çeşme barok süslemeleri ile öne çıkmaktaydı.<sup>80</sup>

Camcılar Camii ve Çeşmeleri, 1956-57 yıllarında yol yapım çalışmaları nedeniyle ortadan kaldırılmıştır. Bir kısmı yola giden camii arazisi, 2009 yılında IV numaralı Anıtlar Kurulu tarafından tescillenmiştir.<sup>81</sup>



**Fotoğraf 9** Camcılar Cami'nin Yıkıldıktan Sonra Boş Kalan Arazisi<sup>82</sup>

.....

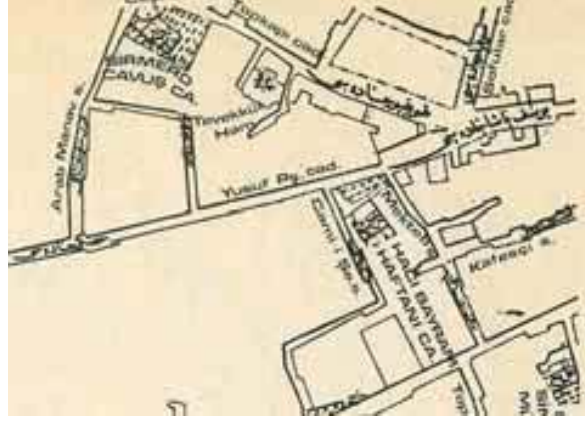
79 Semavi Eyice'den aktaran, Nedime Pamak, *a.g.t.*, s. 12.

80 <http://www.dunyabulteni.net/servisler/haberYazdir/130521/haber> (erişim tarihi 15.04.2016).

81 Fatih Güldal, *a.g.e.*, s. 33.

82 H. Necdet İşli, *a.g.e.*, s. 30.

### Şirmerd Çavuş Camii ve Türbesi



Şekil 3 Şirmerd Çavuş Cami Vaziyet Planı<sup>83</sup>

1504 yılında yapılan Şirmerd Çavuş Camii, Millet Caddesi üzerinde, Aksaray'dan Topkapı'ya uzanan istikamette, Selçuk Selim Camii'nin karşısında yer almaktaydı. Caminin banisi Şirmerd Çavuş'tur.<sup>84</sup> Şirmerd Çavuş Camii, Behçet Ünsal' a göre dikdörtgen planlı, ahşap çatılı bir yapı idi. Avlusuna Arap Manavı Sokağı'ndan girilmekteydi. Caminin bulunduğu arazinin meyilli olmasından dolayı yapı caddeden bir set üzerine çekilmişti.<sup>85</sup>

Cami gibi XVI. yüzyılın başına tarihlenen Şirmerd Çavuş Türbesi de, Menderes imar hareketleri ile yok edilmeden önce Haseki Hastahanesi önünde yer almaktaydı. Türbe Millet Caddesi'nin açılması sırasında yerinden sökülmüş ve cami avlusuna taşınmıştır. Kare planlı olan yapı, açık türbe olarak tasarlanmıştır. Örtü sistemi olarak pandantifli kubbenin tercih edildiği türbede kubbe, sivri kemerlerle taşınmaktadır.<sup>86</sup>

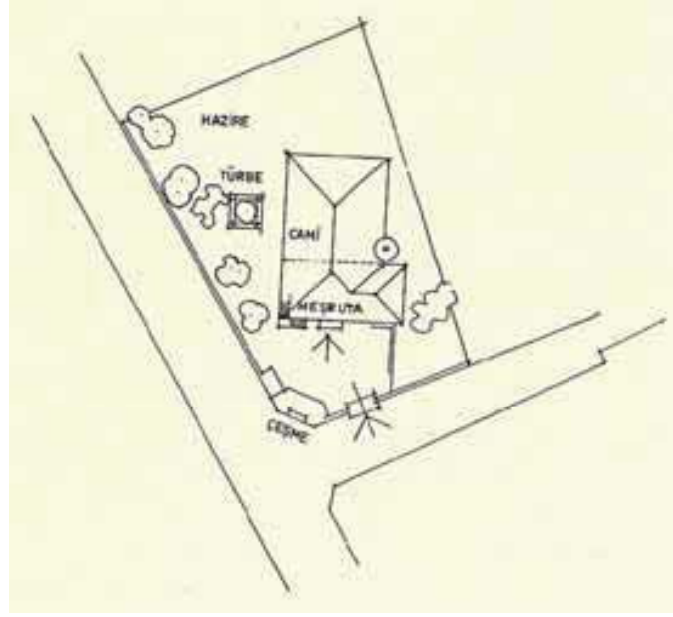
.....

83 Ekrem Hakkı Ayverdi, "19. Asırda İstanbul Haritası", İstanbul Fetih Cemiyeti Enstitüsü, İstanbul 1958, s.42.

84 Nedime Pamak, *a.g.t.*, s. 18.

85 Behçet Ünsal, "İstanbul'un İmarı ve Eski Eseri", *Türk Sanat Tarihi Araştırmaları ve İncelemeleri*, İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Akademisi, İstanbul 1969, II, 15.

86 Zeynep Hatice Kurtbil, "Murad Paşa Külliyesi", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam*



Şekil 4 Şirmerd Çavuş Camii ve Türbesi Vaziyet Planı<sup>87</sup>

Yüksek Kurul kararı gereğince Şirmerd Çavuş Camii ve Türbesi'nin 1957 yılında nakline karar verilmiştir. Şirmerd Çavuş Türbesi, 1964 yılında mezar taşları aynen kullanılarak yeniden yapılmış ve Murad Paşa Camiinin bulvar üzerindeki cami kapısından girildikten sonra, hemen sağ tarafa yerleştirilmiştir. Türbede Şirmerd Çavuş ile kızı Kamerşah Hatun yatmaktadır. Caminin akıbeti meçhuldür.

### Aksaray Karakolu

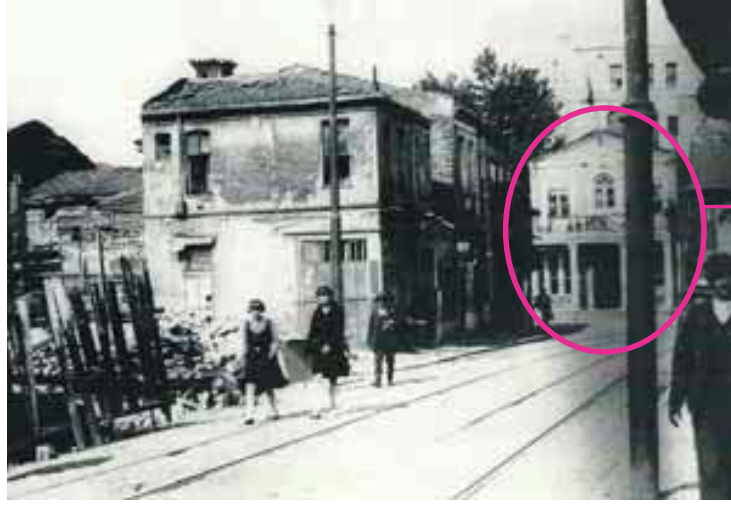
Aksaray Karakolu, Cerrahpaşa girişinde Yusufpaşa yolunun kavşağında, Aksaray'a nazır bir noktada, dört yol ağzında bulunmakta idi. Bir XIX. yüzyıl yapısı olan karakolun yanında Menderes yıkımları ile ortadan kaldırılan Oğlanlar/Olanlar Tekkesi bulunmaktaydı.

.....

*Ansiklopedisi*, Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul 2006, C. 31, 191-192.

87 Behçet Ünsal, *a.g.e.*, s. 16.

OSMANLI KENTİ İSTANBUL'U YIKMAK VE YENİDEN YAPMAK PARADOKSU:  
MENDERES YIKIMLARI



Aksaray  
Karakolu



Fotoğraf 10 ve 11 Aksaray Karakolu<sup>88</sup>

Aksaray Karakolu iki katlı, dikdörtgen planlı kâgir bir yapıdır. Toskana düzenli dört adet mermer sütundan oluşan bir girişi vardır. 10 numaralı fotoğrafa göre, karakolun girişi kottan fazla yüksekte olmayıp, iki basamaklı merdivenle yapıya ulaşılmaktaydı. Sütunların üzerinde açık balkon bulunmaktadır. Reşat Ekrem Koçu, Aksaray'ın hatırlı kişilerinin bu balkonda oturarak, yangın dönüşü tulumbacıları seyrettiklerini aktarmaktadır.<sup>89</sup> Karakolun giriş ka-

.....

88 H. Necdet İşli, *a.g.e.*, s. 94. <http://www.tas-istanbul.com/wp-content/uploads/2015/02/carsi.karakol..jpg> (erişim tarihi 12.04.2016)

89 Reşat Ekrem Koçu, "Aksaray Karakolu", *İstanbul Ansiklopedisi*, Tan Matbaası, İstanbul 1958, I, 538. Koçu, Aksaray Meydanının düzenlenebileceğini ve bu imar hareketleri çerçevesinde karakolun yıkılabileceğini öngörerek, 1945-1946

pısı ve pencereleri yuvarlak kemerli olup, cephenin tamamına II. Mahmud ve Sultan Abdülmecid dönemlerinde yapılan karakollar gibi, ampir üslubu hâkimdir. Dışarıdan görülebilen bir bodrum katı bulunmamaktaydı.

Semt halkı arasında hayli iyi bilinen Aksaray Karakolu, refüjün kenarında kaldığı gerekçesiyle 1957 yılında yıktırılmıştır.<sup>90</sup> Yapının günümüze ulaşmamış olması, İstanbul'da az sayıda olan XIX. yüzyıl karakol binaları açısından önemli bir kayıptır.



**Çizim 1** Aksaray Karakolu'nun İstanbul Ansiklopedisi'ndeki Desen Çalışması<sup>91</sup>

.....

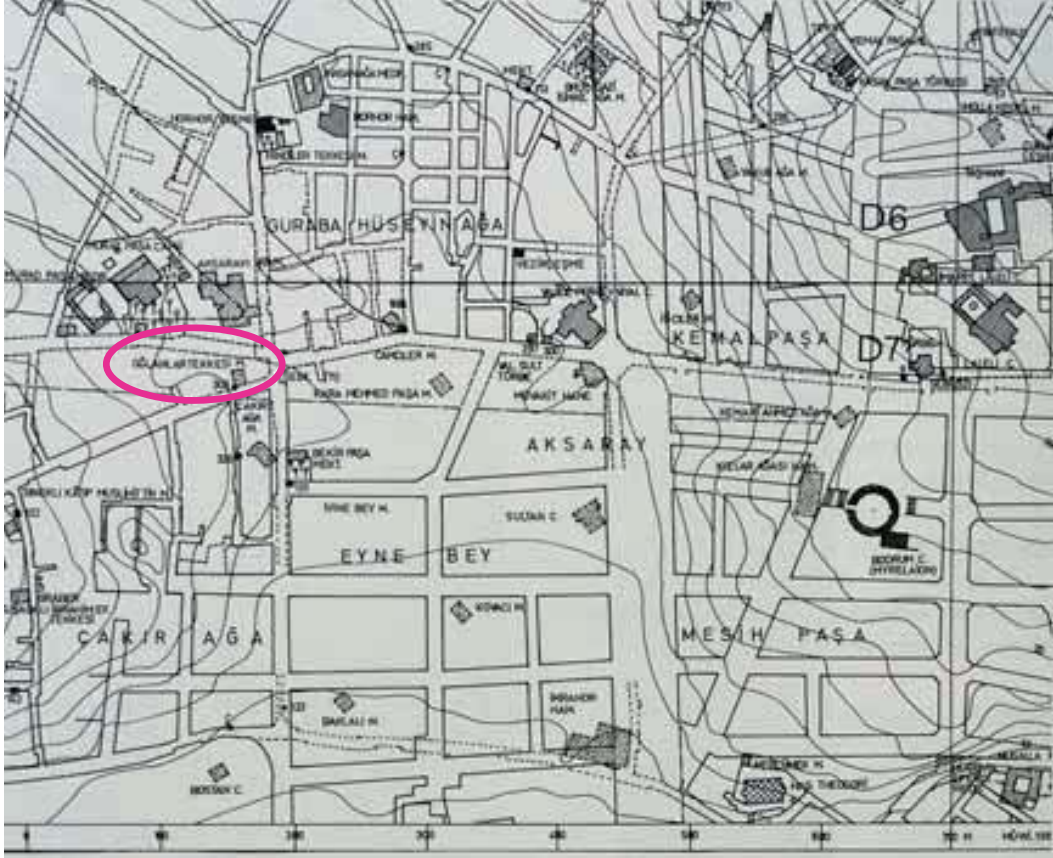
yıllarında karakolu yerinde giderek etüt etmiştir. Koçu'ya göre, Aksaray Karakolu hiçbir sanat değeri taşımamaktadır. Reşat Ekrem Koçu, *a.g.e.*, s. 538.

90 Nedime Pamak, *a.g.t.*, s. 64-65.

91 Reşat Ekrem Koçu, *a.g.e.*, s. 538.



## Oğlanlar/Olanlar Tekkesi



Harita 3 Müller Wiener'de Oğlanlar Tekkesi'nin Gösterimi<sup>92</sup>

Cerrahpaşa Caddesi ile Millet Caddesi'nin kavşağında, Aksaray Karakolu'nun yanında bulunmaktaydı. XV. yüzyıldan itibaren Osmanlı tasavvuf dünyasında varlığı bilinen tekkenin, Aksaray'daki binasının, ampir cephesinden dolayı, 1871 yılında Mısır Hidivi İsmail Paşa'nın zevcesi Mehveş Hanımefendi'nin yeniden inşa ettirdiği tekke yapısı olduğu tespiti yapılabilir.<sup>93</sup>

92 Wolfgang Müller-Wiener, *İstanbul'un Tarihsel Topografyası: 17. Yüzyıl Başlarına Kadar Byzantion-Konstantinopolis-İstanbul*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2002, s. 254.

93 Baha Tanman, "Oğlanlar Tekkesi", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, İstanbul 2007, C. 33, 319-320.



**Fotoğraf 12** Oğlanlar Tekkesi'nin Yıkılmadan Önceki Görünümü<sup>94</sup>

Oğlanlar Tekkesi, dört katlı kâgir bir yapıdır. Duvarları tuğla ile örülmüş, zemin katın cadde üzerindeki güney cephesinde türbe-sebil ile çeşmenin bulunduğu kesim mermerle kaplanmış olup, kırma çatılıdır.<sup>95</sup>



**Fotoğraf 13** Aksaray Karakolu Yanındaki Oğlanlar Tekkesi<sup>96</sup>

.....

<sup>94</sup> Baha Tanman, *a.g.m.*, s. 320.

<sup>95</sup> Baha Tanman, *a.g.m.*, s. 320.

<sup>96</sup> <http://www.tas-istanbul.com/wp-content/uploads/2015/02/carsi.karakol.jpg> (erişim tarihi 12.04. 2016)

Tekke, 1957'de Millet Caddesinin açılması sırasında yıkılmış, türbesi, sebili ve çeşmesi yakınındaki Murat Paşa Cami'nin avlusuna taşınmıştır.



**Fotoğraf 14** Günümüzde Muratpaşa Camii Avlusuna Taşınan Oğlanlar Tekkesi Türbe ve Sebili<sup>97</sup>

Oğlanlar Tekkesi, çok katlı tasarımı ve Cerrahpaşa Caddesi'ndeki ana cephesiyle, İstanbul'daki diğer geç dönem tarikat yapılarından farklı olması nedeniyle özgün bir yapı idi.

### **Pertevniyal Valide Sultan Türbesi ve Muvakkithanesi**

Pertevniyal Valide Sultan Külliyesi, Aksaray Meydanı'nın kuzeybatı kesiminde, Millet Caddesi ve Atatürk Bulvarı'nın kesiştiği köşede, 1869-1871 yılları arasında harap haldeki Hacı Mustafa Efendi Camii yıktırılarak<sup>98</sup> yerinde inşa edilmiştir.<sup>99</sup> Külliyenin banisi II. Mahmud'un eşi ve Sultan Abdülaziz'in annesi Pertevniyal

.....

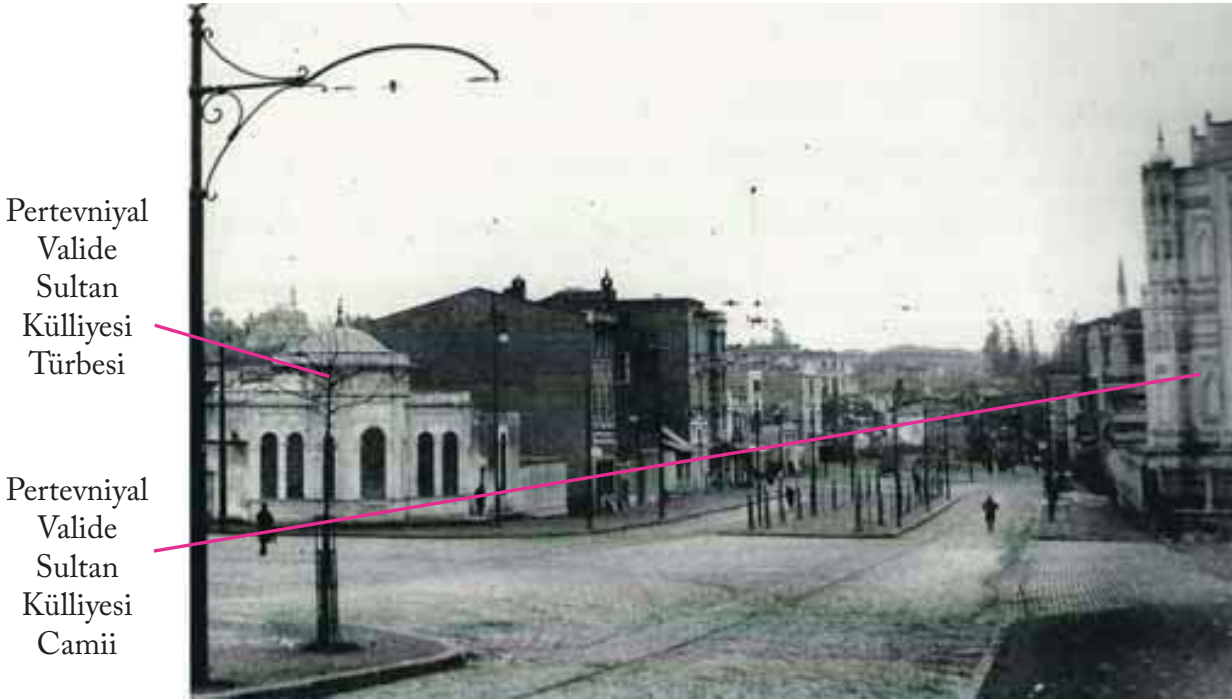
97 Fotoğrafi çeken Hayriye İsmailoğlu, Tarih, 22.03.2016.

98 Pertevniyal Valide Sultan Külliyesi, İstanbul'daki yıkarak yapma pratiğine XIX yüzyılın sonundan iyi bir örnektir.

99 Oktay Aslanapa, *Osmanlı Devri Mimarisi*, İnkılâp Yayınevi, İstanbul 1986, s. 453.

Valide Sultan olup, mimarı Sarkis Balyan ve Agop Balyan'dır. Çağatay Uluçay'ın bir araştırmasına göre, Valide Sultan yapının temeli atıldığı gün, orada bulunan halka bahşiş olarak 69880 guruş ihsan eylemiştir.<sup>100</sup> Geniş bir avlu içine inşa edilen ve XIX. yüzyıl Osmanlı mimarlığının simge yapılarından olan külliye camii, türbe, muvakkithane, mektep, kütüphane ve sebilden oluşmaktaydı.

Tarihi yarımadayı derinden etkileyen ve bölgenin Bizans ve Osmanlı kimliğinin tahribinde önemli bir rolü olan Menderes imar hareketlerinden önce, Pertevniyal Valide Sultan Külliyesi'nin türbe ve muvakkithanesi, caminin karşısında Aksaray kavşağının köşesinde yer almaktaydı.



**Fotoğraf 15** Menderes İstimlâki Öncesi Pertevniyal Valide Sultan Külliyesi Türbe ve Camii<sup>101</sup>

Müller Wiener haritasından görüleceği üzere, Pertevniyal Valide Sultan'ın Türbe ve Muvakkithanesi, aynı parsel içinde konumlanmıştır.

.....

100 Çağatay Uluçay'dan naklen, Afife Batur, "Valide Sultan Camii", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Tarih Vakfı ve Kültür Bakanlığı Ortak Yayını, İstanbul 1994, VII, 360.

101 H. Necdet İşli, *a.g.e.* s. 99.

OSMANLI KENTİ İSTANBUL'U YIKMAK VE YENİDEN YAPMAK PARADOKSU:  
MENDERES YIKIMLARI



**Harita 4** Müller Wiener Haritası'nda Pertevniyal Valide Sultan Külliyesi Türbe ve Muvakkithanesi<sup>102</sup>

Fotoğraf 13'ten de görüleceği üzere türbe, mermer malzemedен yapılmış bir köşe başı binası idi. İlk defa, 1926-1929 yılında tramvay yolunun genişletilmesi için sökülüp özgün yerinden 20 metre geriye rekonstrükte edilmiştir.<sup>103</sup> 1957 yılında Aksaray Meydanı'nın genişletme çalışmaları nedeniyle, Valide Sultan'ın türbesi, açılması planlanan yol güzergâhında kaldığı gerekçesiyle numaralandırılarak sökülüp mermerleri ve taşları caminin avlusuna atılmıştır. Muvakkithane ve sebilin sonu ne yazık ki türbe kadar şanslı olmamış, her iki yapı yıkılarak, şehrin envanterinden sonsuza dek silinmiştir.

.....

102 Wolfgang Müller-Wiener, *a.g.e.*, s. 254.

103 Doğan Yavaş, "Pertevniyal Valide Sultan Külliyesi", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, İstanbul 2007, C. 34, 241-242.



**Fotoğraf 16** Pertevniyal Valide Sultan Külliyesi Türbesinin Sökülmeden Önce Numaralandırılması<sup>104</sup>

Pertevniyal Valide Sultan'ın kemikleri, Sultan III. Selim Türbesi'ne kaldırılıp, 1969 senesine kadar sandukada muhafaza edilmiştir. 1968 yılında türbenin numaralandırılan parçaları, kalan parçalarının birleştirilmesi ile caminin kuzeybatı ile anıtsal girişin sol köşesine yerleştirilmiştir.<sup>105</sup> Ancak yeniden kurulan türbenin iç hacmi özgün haline göre küçülmüştür.



**Fotoğraf 17** Pertevniyal Valide Sultan Külliyesi Türbe ve Muvakkithanesinin Yıkıldıktan Sonra Boş Kalan Arsası<sup>106</sup>

.....

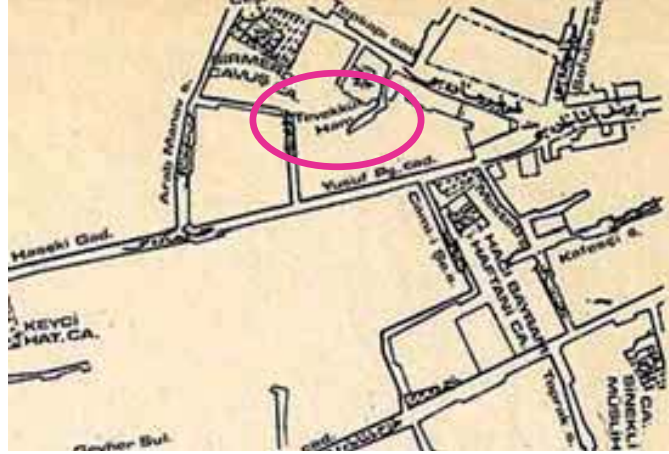
104 H. Necdet İşli, *a.g.e.*, s. 98.

105 Doğan Yavaş, *ag.m.*, s. 242.

106 H. Necdet İşli, *a.g.e.* s. 18.

## Tevekkül Hamamı

Tevekkül Hamamı Aksaray ile Haseki arasında Millet Caddesi ile Arap Manav Sokağı'nın birleştiği yerde yer almaktaydı.



**Harita 5** Ekrem Hakkı Ayverdi Haritası'nda Tevekkül Hamamı'nın Konumu<sup>107</sup>

İstanbul hamamları ile ilgili bir çalışmadan, Tevekkül Hamamı'nın XVIII. yüzyıl İstanbul'undaki varlığını tespit etmek mümkündür. Buna göre, 1766 yılında Tevekkül Hamamı'nın türü kuşluk hamamıdır.<sup>108</sup> Bulunduğu mevkii ise Yusufoğlu Çeşmesi kurbunda olup, hamam Tavaşi Mustafa Ağa ve Kasım Ağa Vakıflarınca işletilmekteydi.<sup>109</sup> Bir diğer araştırmacı Neşet Köseoğlu ise, İstanbul hamamlarına ilişkin 1952 yılında hazırladığı kitapçığında Tevekkül Hamamı'nın Aksaray'da hali hazırda hamam işlevi ile hizmet verdiğini ve İstanbul'un güzide hamamlarından biri olduğunu belirtmektedir.<sup>110</sup>

.....

<sup>107</sup> Ekrem Hakkı Ayverdi, *a.g.e.*, s. 56.

<sup>108</sup> Kuşluk Hamamı, yalnızca kadınlara ya da erkeklere tahsis edilmiş bir hamam türü değildir. Kapıya asılan havlunun renginden o günün kadınlara mı yoksa erkeklere mi ayrıldığı anlaşılırdı. [http://kultur.istanbul/media/40668/07\\_bulten\\_istanbul\\_un-100-hamami\\_13032012pdf.pdf](http://kultur.istanbul/media/40668/07_bulten_istanbul_un-100-hamami_13032012pdf.pdf) (erişim tarihi 22.04. 2016)

<sup>109</sup> Ahmet Yaşar, "İstanbul Hamamları", *II. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Osmanlı Sempozyumu*, 29 Mayıs Üniversitesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul 2014, s. 579.

<sup>110</sup> Neşet Köseoğlu, *İstanbul Hamamları*, TTOK Belleteni Çituri Biraderler Basımevi, İstanbul 1952, S. 128, s. 3-8.

Tevekkül Hamamı, iki çıkmaz sokak arasında ve meyilli arazi üzerine kurulmuştu. Tramvay caddesinden bakıldığında, fevkani hamam olarak görünmekteydi. Ahşap müstemilatından dolayı çoğu zaman ahşap konut sanılırdı.<sup>111</sup> Süheyl Ünver, 1942 yılında Vakıflar Dergisi için hazırladığı hamamlarla ilgili makalesinde,<sup>112</sup> Tevekkül Hamamı'nın, küçük bir hamam olarak yapıldığını veya eski bir konağın hamamı olduğunu ifade etmektedir. Ünver'in bu tespiti, hamamın halk tarafından konuta benzetilmesini açıklayabilir.

Tevekkül Hamamı, kurul kararına rağmen 1957 yılında Millet Caddesi açılırken tamamen yıkılmıştır.

### **Muratpaşa Külliyesi**

Muratpaşa Külliyesi, Vatan ile Millet Caddelerinin kesiştiği yapı adasında, 1465- 1471 yılları arasında Fatih Sultan Mehmed'in vezirlerinden Has Murad Paşa tarafından yaptırılmıştır.<sup>113</sup> Cami, imaret, hamam medrese ve hazireden oluşan külliyenin yapıları zaman içindeki istimlaklerde ortadan kalkmış, külliye günümüze sadece camisi ulaşmıştır.<sup>114</sup> Caminin batısındaki medrese 1929-30'da belediye tarafından, doğusundaki çifte hamamın kadınlar kısmı ile erkekler kısmının soğukluğu XX. yüzyılın başında, hamamın geri kalanı ise 1956'da Menderes istimlaklerinde yolu genişletme gerekçesiyle yıktırılmıştır.

.....

III Nedime Pamak, *a.g.t.*, s. 59.

II2 A. Süheyl Ünver, "İstanbul Yedinci Tepe Hamamlarına Dair Bazı Notlar." *Vakıflar Dergisi*, 2 (1942), s. 245-251.

II3 Zeynep Hatice Kurtbil, *a.g.m.*, s. 191.

II4 <http://www.tas-istanbul.com/portfolio-view/aksaray-murat-pasa-camii/> (erişim tarihi 24.04. 2016).



OSMANLI KENTİ İSTANBUL'U YIKMAK VE YENİDEN YAPMAK PARADOKSU:  
MENDERES YIKIMLARI



**Fotoğraf 18** Murad Paşa Külliyesi'nin Hamamınının Yıkılması<sup>115</sup>

Külliyenin yıkımlarla geçen oluşan makus talihi, 1957-1958 yıllarında Vatan ve Millet Caddeleri açılırken yapılan yıkımlarda da sürmüş, haziresi oldukça daraltılmış, avlu duvarı ve çeşme yıkılıp içeri çekilmiştir. Tüm bu imar hareketlerinde Şimerd Çavuş Türbesi ile Oğlanlar Tekkesinin Türbesi-Sebil ve Çeşmesi de cami avlusuna taşınmıştır.



**Fotoğraf 19** Murad Paşa Külliyesi'nin Daraltılan Haziresi<sup>116</sup>

.....

115 Salt Araştırma, Kod: TASUH6741.

116 Salt Araştırma, Kod: TASUH4417.

### Son Söz Yerine

Yıkma eylemini tarihsellik bağlamında incelediğimizde son iki yüz yıldır sadece İstanbul'un değil, tarihi kentlerin korumacılık açısından yüz yüze kaldığı önemli sorunlardan birinin tarihi dokunun yıkılarak ortadan kaldırıldığı olduğu tespitini yapmak mümkündür. Bu durumun gerçekleşmesinde, iktidarların zihnindeki esas unsur, şehri eskiden arındırarak modernleştirme ve yeniden yaparak güzelleştirme fikridir. Aslına bakılırsa yeniden yapma fiili, modern dünyaya ilişkin bir günlük yaşam pratiğidir. Bu pratiğin içinde yer alan yıkmak ve kendi ideolojisi çerçevesinde yeniden yapmak ya da kurgulamak, birbiri ile başlangıç ve sonuç ilişkisi içinde olan kavramlar olup, eski veya geleneksel olan her şeyin hızlıca tüketilmesi ve yerine yenisinin koyulması düşüncesine dayanır. Sürekli yenilenme ve tüketilme de modern dünyanın kendini var ettiği daha doğru bir ifade ile görünür kıldığı düşünce yapısıdır. Tarihi kentler de de yaşanan yıkmak eyleminin altında yatan asal unsur, yeni olana yer açmaktır. Yeni olana yer açma fikri de, modernliğin temel diyalektiği olan, hep *yeniyi mümkün kılmakla* olmaktadır.

XIX. yüzyıla kadar dünya tarihinde, emperyal aktörler inşa ettirdikleri mimari abidelerle anılıp iz bırakırken, modern dünyada -Hausmann ve Menderes örneğinde olduğu gibi- iktidar odakları yıktıkları ve yeniden kurguladıkları kentsel mekanlarla anılırlar. Hausmann Paris'e geniş bulvarlar açmak sevdasıyla yıktığı Barok ve Gotik yapılarla, Menderes de Vatan ve Millet Caddelerini açmak uğruna tarihi yarımada da yok ettiği Osmanlı şehrinin abideleri ile hafızalarda yer almıştır. Her iki muktedirin şehirlerinde gerçekleştirdikleri yıkımlarının zihinsel arka planında, tarihi kentlerin modernleştirilmesi ve güzelleştirilmesi için söz konusu yıkımların gerekliliği ve kentin yıkarak dönüştürülmesi olgusunu sihirli bir değnek olarak görmeleri yatmaktadır.

Konuya İstanbul'daki Menderes yıkımları açısından olarak dönecek olursak halka, kentleşmenin temel dinamiği olarak sunulan, ancak siyasi amaç taşıyan Menderes'in imar politikaları, Osmanlı şehri İstanbul'unu tarihin tozlu raflarına kaldırmış, kadim kent artık dünya şehirleri manzumesinde, metropol olarak yer almıştır. Yıkarak

güzelleştirme fikriyatına sahip olan Menderes iktidarının, İstanbul sakinleri ile empati kurma diyalogu içinde olmadığı tespitini yapmamız mümkündür. Güzelleştirme ve modernleştirme paradigması altında, Osmanlı şehri kimliğinden uzaklaş(tırılan)an İstanbul'un kentsel mekânlarının yitimi, şehrin sakinlerinin zihnindeki aidiyet, süreklilik duygularını hırpalamıştır. İstek ve bilinçle yapılan bu eskiyi ortadan kaldıran, yeniye yer açan tarihi doku müdahaleleri, dolayısıyla da yıkarak yok etme eylemi; tarihi çevre, kentsel hafıza ve mekânsal kimlikler açısından da sıkıntılı bir alana işaret eder. Yıkımların hafızada bıraktığı etki ise, geçmişle bağın koparılması ve şehrin tarihsel kimliği ile bireyin ilişki kuramaması olarak zuhur eder. Köklerden koparma edimi olarak tanımlanabilecek Menderes yıkımlarıyla, insanların alışkın olduğu yapıları çevrenin değişimi ve dönüşümü, halkın yaşadığı fiziksel çevreye şehre yabancılaşmasının nedenidir. Yabancılaşma, aidiyet duygusuna sahip olamamayı beraberinde getireceği için de oluşan bu yeni fiziksel çevreyle, bireyin zihninde hemşerilik kavramının da kurgulanamayacağı aşikardır.

İstanbul'un 1950'li yıllarda karşı karşıya geldiği yıkımlarla kentin dönüşümü hafızalarda nasıl veya bu yıkımların ne kadarı hafızalarda yer etmiştir? Maalesef bunun tek bir cevabı yoktur, kişiden kişiye değişir. Ancak açık olan o dur ki bu yıkımlar, kentin önemli mekânlarını ve yaşanmışlıklarını silmiş süpürmüş, yeni mekânları oluştururken, geçmiş zamanlardan uzanıp gelen ve Osmanlı şehrinin izlerini taşıyan İstanbul görünürlüğünü kaybetmiştir.

Fransızların Fas'taki kolonyalist döneminde 1913-1923 yılları arasında valilik yapmış Hubert Lyautey'in aşağıdaki sözleri, yıkmak ve yapmak paradoksunun XX. yüzyıl başındaki sözsel ifadesidir.

Büyük kentler, bulvarlar, dükkânlar ve evler için yüksek cepheler, su şebekesi ve elektrik gerekliliklerdir ama bunlar aynı zamanda yerli kenti altüst ederek alışılmış hayat tarzını imkânsız hale getirir.

Lyautey'in revizyona tabii tutulmuş kentlerdeki değişimle alışılmış hayat tarzının imkânsız hale gelmesi tespiti, Menderes yıkımlarında İstanbul içinde geçerli olmuştur. Halk yıkımlar sonucu, sürekli iletişim halinde olduğu kentsel mekânlarını kaybetmiştir. İktidarın tarihi cami ve mescitleri ortaya çıkarmak için yolları açtıkları

ve geçmişi ihya ettikleri söylemine rağmen, Vatan ve Millet Caddesi akslarındaki cami ve mescitler yol geçiyor gerekçesiyle istimlâk edilmiştir. Böylece, bölge halkının namazlarını kıldıkları mescitleri, her hafta düzenli olarak gittikleri hamamları, evlerine su taşıdıkları eşmeleri, kentin kolektif hafızasından silinmiş gitmiş, şehrin sakinleri kimliksizleştirilmiş bir fiziksel evre ile baş başa kalmıştır.

Özetle, Menderes dönemi İstanbul dönüşüm çalışmaları, tarihi ve doğal çevreyi bir bütün olarak korumaya yönelik eylem planı değildir. Kent dokusu ile bağdaşmayan, tarihi yapının etrafını boşaltan ve geniş olekli tutulan yollarla bir nebzede de olsa 1950'liler İstanbul'na ulaş(abil)miş Osmanlı şehr-i İstanbul'unun alt st edilmesidir. Tarihi evreye karşı kültür temelli bir şehir planlama yaklaşımı olmayıp, tarihi fiziksel yapılı çevreye karşı radikal bir o kadar da ideolojik angajmanlar çerçevesinde yapılan müdahaleci bir planlamadır.