



ODÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü
Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi
Issn: 1309-9302 <http://sobiad.odu.edu.tr>
Cilt: 2 Sayı: 4 Aralık 2011

İSTANBUL İMARINDAKİ TARİHİ ESER KAYBININ TARİH VE TURİZM AÇISINDAN İNCELENMESİ: KARAKÖY-KABATAŞ BÖLGESİ

*“ASSESSMENT OF THE LOSS OF HISTORICAL ARTIFACTS DURING
İSTANBUL RECONSTRUCTION WORK IN TERMS OF HISTORY AND
TOURISM: KARAKÖY-KABATAŞ REGION”*

Barış ERTEM*

Mustafa Cevdet ALTUNEL**

Özet

1956 yılında İstanbul, bir milyonu aşan nüfusuyla yaklaşan 1957 seçimleri için büyük bir önem taşımaktadır. Aynı yıl, dönemin Başbakanı Adnan Menderes'in ifadesiyle “İstanbul’u güzelleştirmek, yeni meydanlar inşa etmek, trafiği rahatlatmak için yeni yollar açmak” amacıyla İstanbul’da kapsamlı imar faaliyetlerine başlanmıştır. 1956-1960 yılları arasında İstanbul’da yapılan imar çalışmaları sırasında Karaköy-Kabataş bölgesinde bulunan değerli cami, çeşme, sebil, kışla gibi eser ve yapıların önemli bir kısmına büyük zarar verildi. Bu yapı ve eserlerin bazıları tamamen yıkılmış, bazıları kısmen zarar görmüş, bazıları sökülerek doğal yerlerine uygun olmayan yerlere nakledilmiştir. Bu nedenle, turizm literatüründe geçen adıyla “destinasyon” olarak değerlendirilebilecek bu bölgedeki eser ve yapıların çoğu

* Uzman, İstanbul Teknik Üniversitesi.

** Arş. Gör. İstanbul Ticaret Üniversitesi.

kaybedilmiştir. Bu eser ve yapı kaybı, bölgenin tarihi dokusuna ve turizm potansiyeline çok büyük bir zarar vermiştir.

Anahtar Kelimeler: İstanbul imarı, tarihi eser kaybı, Turizm, destinasyon, Demokrat Parti (Türkiye) Dönemi.

Abstract

Istanbul, at 1956, was of vital importance for the 1957 election with his population over 1 million. Within the same year, according to Prime Minister Adnan Menderes "to landscape Istanbul, to build new squares and new roads" wide construction movement in Istanbul begun. Some of this buildings and artifacts are totally destroyed, some are partially damaged and some are transported to unsuitable places. Hence, most of the artifacts and buildings are lost in the region that could be used as a "destination". This lost of artifacts and buildings damaged to the historical nature and tourism potential of the region.

Key Words: Reconstruction Work in İstanbul, Loss of Historical Artifact, Tourism, Destination, Democrat Party (Turkey) Period.

GİRİŞ

"Bileşik ürün" olarak ifade edilen turistik ürün genel anlamda bir turistin ülkeye gelişinden kendi ülkesine dönene kadar edindiği deneyimlerin toplamıdır. Destinasyon teriminden daha büyük bir kavramı ifade eden turistik ürünün kapsamında irili ufaklı pek çok turistik ürün bulunmaktadır. Dolayısıyla destinasyon, bu genel anlamdaki turistik ürünün bir parçası olarak değerlendirilmektedir.¹

Pazarlama faaliyetlerinin başarıya ulaşması için üst düzeyde dikkat gösterilmesi gereken "pazarlama karmasının" en önemli öğelerinden bir tanesi de "ürün"dür. Müşterilerin istek ve ihtiyaçlarını tatmin etmeyen bir ürünün uzun vadede başarılı tanıtım faaliyetleriyle dahi olsa piyasada tutunma şansı bulunmamaktadır. Bu durum ülke turizminin gelişmesi açısından ele alındığında da benzer sonuçlar göstermektedir. Çeşitli sebeplerle zarar görmüş bir destinasyonun müşteri istek ve ihtiyaçlarını karşılama şansı düşüktür. İstanbul'da önemli bir destinasyon olarak değerlendirilebilecek bölgelerden bir tanesi de, Osmanlı başkenti İstanbul'un sosyal, askeri ve idari merkezlerinden sayılabilecek Karaköy-

¹ Jafar Jafari (Ed.) (2000). *Encyclopedia of Tourism*, London: Routledge, s.145.

Kabataş arasında kalan bölgedir. Dolmabahçe Sarayı başta olmak üzere, Tophane-i Amire ve içerisinde Mimar Sinan'ın da eserlerinin bulunduğu pek çok yapı bu bölge sınırları içerisinde bulunmaktadır.

Bu yapılar, 1950'li yıllara kadar çok küçük değişikliklerle varlıklarını korumuşlardır. Daha önce İstanbul İmarı için hazırlanmış olan "Prost Planı" İkinci Dünya Savaşı nedeniyle hayata geçirilemediğinden bu bölgelerde ve genel olarak İstanbul'da herhangi önemli bir çalışma yapılmamıştır. Demokrat Parti'nin 1950 yılında iktidara gelmesinden sonra da bu durum bir süre değişmemiştir. Ancak, 1955 yılından itibaren başlayan ekonomik ve sosyal sıkıntıların dönemin hükümetinin oylarını olumsuz etkilemesi, gözlerin 1 milyonu aşan nüfusuyla büyük bir oy potansiyeli bulunan İstanbul'a çevrilmesine neden olmuştur. Hükümet, İstanbul seçmeninin dikkatini, diğer çalışmalarıyla birlikte, büyük imar çalışmalarısıyla da çekmeye karar vermiştir. 1956 yılında Başvekil Adnan Menderes'in basın toplantısıyla başlayan "İstanbul İmarı", İstanbul'un dokusunu geri döndürülemez biçimde değiştirmiştir. Yaklaşık 10 bin ev istimlak edilerek yıkılmıştır. Dar yaya yolları ve çevreleri genellikle plansızca yıkılarak 70-80 metre genişliğinde caddelere dönüştürülmüştür. Tüm bu çalışmalar sırasında, yukarıda sözü edilen Karaköy-Kabataş bölgesindeki birçok önemli tarihi eser yıkılmış, hasar görmüş, "traşlanmış" ya da yerinden taşınmıştır. Dolayısıyla bu bölgede, büyük bir tarihi eser kaybı yaşanmıştır.

DEMOKRAT PARTİ'NİN İKTİDARA GELİŞİ

İkinci Dünya Savaşı'nın sonunda, tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de ekonomik, sosyal ve politik alanlarda büyük değişimlerin yaşanması kaçınılmaz olmuştur. Savaşı demokratik rejimlerle yönetilen ülkelerin kazanmış olması, dünyanın birçok ülkesinde demokratik hareketlerin hızlanmasına, demokratik yönetimlerin güçlenmesine neden olmuştur. Çok geçmeden, savaştan galip çıkan ve çıkarları çatışan iki güç olan Amerika Birleşik Devletleri ve Sovyetler Birliği'nin oluşturduğu kutuplar çevresinde ikiye bölünen dünya, yaklaşık 40 yıl sürecek olan Soğuk Savaş'ın içine sürüklenmiştir.

Dünyanın en önemli noktalarından birisinde bulunan Türkiye'nin, dünyadaki bu gelişmelerden etkilenmemesi mümkün olmamıştır. Türkiye, Soğuk Savaş'ın başlamasıyla birlikte çeşitli diplomatik kaygılar ve nedenlerle Sovyetler Birliği ve doğu bloğundan uzaklaşarak batıyla, özellikle de Amerika Birleşik Devletleri'yle yakınlaşmıştır. Amerika

Birleşik Devletleri de, Sovyetler Birliği'nin Avrupa'ya yayılmasını engellemek amacıyla aynı yıllarda Türkiye'ye ekonomik ve askeri yardımda bulunmaya başlamıştır. 1947 yılında "Truman Doktrini" kapsamında Türkiye'ye 100 Milyon \$ askeri yardım yapan Amerika Birleşik Devletleri, kısa süre sonra Türkiye'yi "Marshall Planı" kapsamına da alarak ekonomik yardımda bulunmuştur.²

Amerika Birleşik Devletleri'yle yakınlaşmaya başlayan Türkiye'nin politik sistemi de aynı kalamamıştır. Türkiye'nin yaklaşık 25 yıldır devam etmekte olan tek partili rejimi, Amerika Birleşik Devletleri'nin ilkelerine uygun değildir. Türkiye'nin Amerika Birleşik Devletleri'ne daha fazla yakınlaşabilmesi ve daha fazla yardım alabilmesi için çok partili sisteme geçmesi gerekmiştir. Bu dış etkenle birlikte, Türkiye'de de özellikle savaş yıllarında yavaş yavaş güçlenmeye başlayan ve Amerika Birleşik Devletleri taraftarı bir burjuva sınıfı oluşmuştur. Bu sınıf, Cumhuriyet Halk Partisi'nin devletçi iktisat politikasından tedirgin olmakta ve kendini güvende hissetmemektedir. Öte yandan, II. Dünya Savaşı sona erdiğinde halkın çoğunluğu sefalet içindedir. Savaş yılları aynı zamanda büyük bir kıtlık dönemi olmuştur. Köylüler jandarma baskısından şikâyetçidir. Sabit gelirli bir grup olan memurlar, savaş içinde fiyatların dört misline fırlamış olması nedeniyle iktisaden son derece kötü bir duruma düşmüşlerdir. Bu nedenle, halkın büyük kesiminde Cumhuriyet Halk Partisi ve tek parti yönetimine duyulan tepki artmıştır.³

Tüm bu iç ve dış etkenlerin sonucunda, Cumhuriyet Halk Partisi'nden kopan küçük bir muhalif grup, 7 Ocak 1946'da Celal Bayar ve Adnan Menderes liderliğinde Demokrat Parti'yi kurmuştur. Aynı yıl, 21 Temmuz'da yapılan ve Demokrat Parti'nin de katıldığı genel seçimler, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk çok partili genel seçimleri olmuştur. Seçim sonucunda; CHP 402, DP 54, bağımsız adaylar ise 8 üyelik kazanmışlardır.⁴ Meclise girmiş olmalarına karşın, Demokrat Partililer, birçok kez seçimlerde usulsüzlük yapıldığını iddia etmişlerdir. Böylece, Demokrat Parti'nin 1950 yılına kadar sürecek olan muhalefet yılları başlamıştır.

Muhalefet yıllarında Demokrat Parti'nin en çok vurgu yaptığı konuların başında devletçilik gelmiştir. İktidara gelmesi durumunda, devletçilik uygulamalarını yumuşatarak özel sektör ve girişimler önündeki engelleri kaldıracaktır. 1946'daki parti tüzüğü'nün 17. maddesi "Devletçiliği,

² Truman Doktrini ve Marshall Planı için bkz. Barış Ertem (2009). "Türkiye-ABD İlişkilerinde Truman Doktrini ve Marshall Planı", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C.12 No.21, Haziran, s.377-397.

³ Cem Eroğul (2003). *Demokrat Parti: Tarihi ve İdeolojisi*, Ankara: İmge (4.bsk), s.85-86.

⁴ Bülent Tanör (1995). *Osmanlı-Türk Anayasal Gelişmeler*, İstanbul: Der, s.282.

ekonomik alanda uzun zamandan beri devam eden boşluğu bir an önce doldurmak, iş hacmini genişleterek yurttaşların geçim ve refah düzeyini yükseltmek için, devletin gerek doğrudan doğruya ekonomik faaliyetlere girişmesi, gerekse teşvik ve yardım yolları ile özel teşebbüs ve sermayenin genel yararlarına en uygun şekilde ve hızla gelişmesinde görev alması anlamında anlıyoruz. Özel teşebbüs menfaatleri genel menfaatin te'lifi ve korunması zaruretinden ileri gelmektedir.” demektedir.⁵ Bu tutumu, özellikle savaş döneminde büyük bir birikime sahip olmuş bulunan “savaş zengini” kitlenin desteğini sağlamıştır. Bu desteğe, tek parti yönetiminden bunalmış olan kitleler ve dış etkenler de eklenince Demokrat Parti muhalefeti kısa zamanda büyük bir güç kazanmıştır.

Ayrıca, Demokrat Parti, muhalefette olduğu dönem boyunca “demokrasi” kelimesini çok sık ve etkili kullanmıştır. Halkın yaşadığı ekonomik sıkıntılardan dış tehditlere kadar tüm sorunların çözümü demokrasiye, dolayısıyla Demokrat Parti'nin iktidara gelmesine bağlanmıştır.⁶

Sonunda, 14 Mayıs 1950 tarihinde yapılan genel seçimleri %53 gibi oldukça yüksek bir oy oranıyla kazanan Demokrat Parti iktidara gelmiştir.⁷ Celal Bayar Türkiye'nin yeni cumhurbaşkanı, Adnan Menderes ise yeni başbakanı olmuştur.

İktidara geldiği 1950 yılından, 2 Mayıs 1954 genel seçimlerine kadar geçen 4 yıllık dönem, Demokrat Parti'nin altın yılları olmuştur. Bu dönemdeki en büyük başarı ekonomi alanında gerçekleşmiştir. %13'lük ekonomik büyüme sağlanmıştır.⁸ Ekonomideki bu başarının esas kaynağı tarım alanı olmuştur. Tarım alanlarının genişletilmesi, devlet elindeki toprakların bir kısmının köylüye dağıtılması, boş toprakların işletmeye açılması ve tarımda yaygın makineleşmeye gidilmesi ile tarımda büyük bir gelişme sağlanmıştır. Bu dönemde traktör sayısı yaklaşık on kat artmıştır.⁹ GSMH artışı ise %3.5 olmuştur.¹⁰ Bunların dışında temel yapı yatırımları da yapılmıştır. Karayolu ve köprü inşaatlarına önem verilmiştir. Böylece köyleri piyasa ekonomisine çok daha büyük ölçüde bağlayabilmek mümkün olmuştur. Madencilik, çimento ve dokuma gibi sanayi

⁵ DP Tüzük ve Programı (1946). İstanbul, s.50.

⁶ Cem Eroğul, a.g.e., s.87.

⁷ İhsan Ezherli, TBMM: 1920-1986, (1986), Ankara: TBMM Basımevi, s.94.

⁸ Feroz Ahmad (1995). *Modern Türkiye'nin Oluşumu*, İstanbul: Sarmal, s.165.

⁹ Cem Eroğul, a.g.e., s.142.

¹⁰ Daha ayrıntılı istatistikler için bkz. 1953 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu, Ankara: 1953, s.4.

alanlarında da yatırımlar gerçekleştirilmiştir. Özellikle bakır ve demir cevheri üretimi artmıştır.¹¹

2 Mayıs 1954'deki genel seçimlere bu olumlu gelişmelerle giren Demokrat Parti, %58 oy oranıyla tekrar iktidar partisi olarak seçilmiştir. Ancak, 1955 yılı Demokrat Parti için oldukça zor bir yıl olmuştur. Öncelikle Kore Savaşı'nın bitmesiyle gıda maddelerinin fiyatlarının azalması, savaş süresince gıda maddesi satarak büyük gelir elde eden Türkiye'nin gelirinde ciddi bir azalmaya ve ekonomik sıkıntıların başlamasına neden olmuştur.¹² Ayrıca, yaşanan kuraklık da tarım üretimini azaltmıştır. Dış politikada ise Kıbrıs'ta gerilimin tırmanması sıkıntı yaratmıştır. Yine Kıbrıs gerilimiyle bağlantılı olarak, talihsiz 6-7 Eylül Olayları da bu yıl içerisinde gerçekleşmiştir. Bütçedeki sıkıntılar nedeniyle ithalat kısıtlanmış, döviz sıkıntısı başlamış ve sonunda 1958'de "istikrar tedbirleri" alınmıştır. Türkiye'nin dış ticaret payında büyük düşüş yaşanmıştır.

1956 yılında da ekonomik sorunlar devam etmiştir. Hatta ekonomideki sıkıntıyı aşabilmek amacıyla ABD'li ekonomist Max Tromburg'a bir rapor hazırlanmıştır. Ancak, bu rapor da duruma çözüm getirmeye yardımcı olamamıştır. Ekonomik bunalımla birlikte sayısı artan stokçularla mücadele edebilmek için, 6 Haziran 1956'da Milli Korunma Kanunu'nun bazı maddeleri değiştirilmiştir.¹³

Ekonomideki bu kötü gidiş, geçim sıkıntısı ve ekonomik bunalım, doğal olarak kamuoyunun hükümete olan desteğini de azaltmaya başlamıştır. Toplum içindeki hoşnutsuzluklar da giderek artmıştır.¹⁴

"İSTANBUL İMARI" NIN BAŞLAMASI

Demokrat Parti Hükümeti'nin, yüzünü nüfusu 1 milyonu aşmış olan İstanbul'a çevirmesi ve "İstanbul İmarı"na ya da "İstanbul İmar Hareketleri"ne başlaması da, kamuoyunun Demokrat Parti'ye olan desteğinin azalmaya başladığı 1956 yılına rastlamaktadır. Nüfusu 1 milyondan fazla olan İstanbul, 1957'de yapılacak olan genel seçimler öncesi önemli bir oy potansiyeli oluşturmaktadır. Türkiye'nin yetiştirdiği önemli mimarlardan olan Doğan Kuban da, bir makalesinde, gerek Cumhuriyet'in ilk yıllarında, gerekse 50'li yılların başında "el değmemiş" olan İstanbul'da

¹¹ Cem Eroğul, a.g.e., s.142-143.

¹² Serdar Turgut (1991). *Demokrat Parti Dönemi'nde Türkiye Ekonomisi: Ekonomik Kalkınma Süreçleri Üzerine Bir Deneme*, Ankara, s.168.

¹³ 6731 sayılı "Milli Korunma Kanunu'nun Bazı Maddelerinin Tadiline Dair Kanun" için bkz. T.C. Resmi Gazete, no.9329, 11 Haziran 1956.

¹⁴ Metin Toker (1996). *İsmet Paşa İle On Yıl*, Cilt I, Ankara: Akis, s.13.

imar çalışmalarına 1956 yılında başlanmış olmasını, İstanbul'un oy potansiyeline bağlamış ve olaya yalnızca politik açıdan yaklaşıldığını ifade etmiştir.¹⁵

Aydın Boysan da, bir yazısında "Menderes İmarı" ile ilgili benzer ifadeler kullanmıştır: "İstanbul'da Adnan Menderes dönemi imar etkinliklerinin başlaması, 1956 yılına rastlıyor. Rastlantı boşuna değil. Başlangıç yılı, şehir için yapılmış herhangi bir planlamanın ya da bütçenin hesabından doğmuyor. Nedeni, yalnız ve yalnız iktidar partisinin ülke içi genel seçim hesaplarından kaynaklanıyor."¹⁶

1957'de yapılacak olan genel seçimlerle birlikte, İstanbul imarına karar veren Başvekil Adnan Menderes'in kafasındaki "modern-batılı İstanbul" fikri de bu girişimindeki önemli bir etkidir. 1950'lerde; geniş caddeler, bulvarlar, meydanlar ve onları dolduran otomobiller, Amerikan kentlerinin görünümüyle de bütünleşerek "doğulunun" kalbini fetheden çağdaş dünya imgelerinin başında yer almaktadır. Savaştan galip çıkanların dünyası; motor, otomobil, otoyol, bulvar ve gökdelen imgeleriyle kurulmuştur. İstanbul'u imar etmeye karar veren Adnan Menderes ve çevresindekiler için çağdaş kent, yol-meydan-otomobil üçgeninde tanımlanmıştır. İstanbul imarındaki büyük yıkımlara neden olan ise, bu yol uygulamalarının eski kent dokusu içinde gerçekleştirilmek istenmiş olmasıdır.¹⁷ Anlaşıyor ki, İkinci Dünya Savaşı'nın sonuna kadar bir yaya kenti olan, 1950'li yılların ortalarında bile motorlu araç sayısının parmakla sayılabilecek kadar az olduğu ve iyi çalışan bir tramvay ve deniz işletmesi bulunan İstanbul; Başvekil Adnan Menderes'in kafasındaki "çağdaş kent İstanbul" değildir. Yollar genişletilmeli, caddeler açılmalı ve otomobillerle dolmalıdır.

"İstanbul İmarı"nın yasal çerçevesini oluşturacak olan 6785 sayılı İmar Kanunu, 9 Temmuz 1956 tarihinde kabul edilmiştir.¹⁸ Ardından, 31 Ağustos 1956 tarihinde, imar çalışmaları sırasında yapılacak istimlâk işlemlerini düzenleyen 6830 sayılı İstimlâk Kanunu çıkartılmıştır.¹⁹

Gerekli hazırlıkların tamamlanmasından sonra, Başvekil Adnan Menderes'in 24 Eylül 1956 tarihli basın toplantısıyla, "İstanbul İmarı"

¹⁵ Doğan Kuban (1995). "Menderes ve İstanbul", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, Cilt 5, s.389.

¹⁶ Aydın Boysan (2004). "Adnan Menderes Belediyeciliği İmar Hareketi Uygulama ve Sonuçları", *Mimar.ist*, İstanbul: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, Yıl 4, Sayı 13, s.25.

¹⁷ Doğan Kuban, a.g.e., s.391.

¹⁸ 6785 sayılı İmar Kanunu'nun metni için bkz. T.C. Resmi Gazete, no. 9359, 16 Temmuz 1956.

¹⁹ 6830 sayılı İstimlak Kanunu'nun metni için bkz. T.C. Resmi Gazete, no. 9402, 8 Eylül 1956.

başlatılmıştır. Adnan Menderes'e göre, "İstanbul'un imarı bir memleket meselesidir"²⁰

1956-60 YILLARINDA İSTANBUL'DA YAPILAN İMAR ÇALIŞMALARI

1956-1960 yılları arasında gerçekleşen İstanbul imar çalışmalarının, 1957 seçimlerinin yaklaşıyor olması dışında, İstanbul'u güzelleştirmek, trafiği rahatlatmak için yeni yollar açmak, yeni meydanlar yapmak ve tarihi-dini eserleri onarmak amacıyla başlatıldığı söylenebilir.²¹ Bu çalışmalar arasında, denizin doldurulmasıyla kazanılan alanda Sirkeci-Florya Sahil Yolu, Vatan ve Millet Caddeleri, Eminönü-Unkapanı Yolu, Atatürk Bulvarı'nın genişletilmesi, Belediye Sarayı'nın yapılması, Barbaros Bulvarı'nın açılması, Maslak güzergâhından geçen Levent-Sarıyer Asfaltı, Perşembe Pazarı'ndaki Karaköy-Azapkapı bağlantısı, Karaköy-Tophane arasındaki Kemeraltı Caddesi, Tophane'den Bebek'e kadar uzanan sahil yolunun genişletilmesi, Eyüp Meydanı'nın düzenlenmesi, Üsküdar İskele Meydanı'nın açılması, Salıpazarı ve Haydarpaşa liman tesisleri yer almıştır.

Aydın Boysan, İstanbul imarında yapılanları şu şekilde ifade etmektedir: "Eski İstanbul sanki dilimlendi. Yeni caddeler-meydanlar şebekesi ağı, suriçi 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 Belediyenin 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."²²

İstanbul'daki bu imar hareketleri sırasında, Karaköy-Kabataş arasında kalan bölgede yapılan yol genişletme çalışmalarında zarar gören ya da yok olan tarihi eserler ve önemleri aşağıda incelenmiştir:

II. Abdülhamid Çeşmesi

II. Abdülhamid tarafından 1319 (1901) yılında İtalyan mimar Raimondo d'Aronco'ya yaptırılmıştır. Tamamı mermerden inşa edilmiş olan dört yüzlü, ufak boyutlu bir meydan çeşmesidir. Üzerinde kâgir, kenarları dilimli, iki kademeli, kurşun kaplı geniş bir saçak vardır. Osmanlı

²⁰ Cumhuriyet, 25 Eylül 1956.

²¹ İlhan Tekeli (1991). Kent Planlaması Konuşmaları, Ankara: TMMOB, s.26-27.

²² Aydın Boysan, a.g.m., s.26-27.

mimarisinde barok üslubun çoktan terk edilmiş olduğu 20. yüzyıl başlarında inşa edilmesine rağmen, önünde yer alması düşünülen Nusretiye Camii ile uyum sağlaması için bu üslupta tasarlandığı anlaşılmaktadır. Ancak, aynı yerde muhafazası mümkün iken²³ önce Dolmabahçe Stadi'nın karşısına yerleştirilmek istenmiş, daha sonra da Maçka'da İTÜ Maden Fakültesi'nin karşısındaki parka nakledilmiştir.²⁴

Nusretiye Camii ve Sebili

II. Mahmud tarafından yaptırılan Nusretiye Camii'nin inşasına 1238 (1823) yılında başlanmış, 1241 (1826) yılında tamamlanmıştır. Padişahın katıldığı büyük bir törenle açılmıştır.²⁵ Mimarı Krikor Amira Balyan'dır. 1956 yılındaki imar çalışmalarında üzerinde dökme demir parmaklığın bulunduğu alçak duvarı yıkılmış, avlusundan geriye yalnızca girişin solundaki küçük taş avlu kalmıştır. 1958 yılında yapılan imar çalışmalarında ise önünden geçen yolun seviyesinin indirilmesi nedeniyle cami ve sebilin önüne mimarisine basamak eklenmiş, cami avlusu daraltılmış, şadırvan avlusundaki musluklar ve tuvalet sökülüştür.²⁶ Ayrıca, yukarıda da belirtildiği gibi caminin mimarisi ve dış süslemesine uygun bir biçimde yapılmış olan Abdülhamid II Çeşmesi de sökülerek Maçka'ya taşınmıştır.

Karabaş Hamamı

Beyazıt Devri'ne varan bir eserdir. İmar çalışmaları sırasında Kemeraltı Caddesi açılırken asfaltın kenarında kaldı. Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun muhafaza kararına rağmen yıktırıldı. Yerine belediye bahçesi yapıldı.²⁷

Kılıç Ali Paşa Camii ve Dükkânları

Mimar Sinan'ın yaptığı caminin²⁸ 1958'deki imar çalışmaları sırasında bazı duvarları yıkılarak yeniden yapılmış, yapım sırasında yükseklik ve seviyeleri tutturulamamıştır. Ayrıca dükkânları da kaldırılmıştır.²⁹

²³ Behçet Ünsal, "İstanbul'un İmarı ve Eski Eser Kaybı", *Türk Sanat Tarihi Araştırma ve İncelemeleri Dergisi*, Cilt 2, s.49.

²⁴ Affan Egemen (1993). *İstanbul'un Çeşme ve Sebilleri*, İstanbul: Artan, s.34.

²⁵ İstanbul Abideleri (1940). Yenigün Neşriyat, s.79.

²⁶ Behçet Ünsal, *a.g.m.*, s.49.

²⁷ *a.g.m.*, s.46.

²⁸ İstanbul Abideleri, s.56.

²⁹ Behçet Ünsal, *a.g.m.*, s.46.

Müşirlik Dairesi

1864 yangınından sonra Topçu Mektebi arsası üzerine yapılmıştır. Son yapı, Abdülaziz Dönemi'ne aittir. İmar çalışmaları sırasında yol yapımı nedeniyle önce porş çıkıntısı, sonra da 1958 yılında tamamı yıkılmıştır.³⁰

Sanayi Kışlası

Askeri mimarimizin örnek eserlerinden birisidir. XIX. yüzyıldan kalmadır. 1958 yılında yol hizası için yıktırılmıştır.³¹

Süheyl Bey Camii

Cepheleri kesme taş şeritleri arasında tuğla kuşaklar ile renkli bir görünüşe sahiptir. Sade bir mimarisi vardır. Korunması mümkünken, 1957 yılında yol yapımı nedeniyle, çeşmesiyle birlikte yıktırılmıştır.³²

Hekimoğlu Ali Paşa Çeşmesi

Günümüzde Kabataş İskele Meydanı'nda yer alır. Eskiden setin üzerinde bulunan bu çeşmeye 35-40 basamaklı bir merdivenle çıkılırdı. Meclis-i Mebusan Caddesi'nin 1957 yılındaki yeniden düzenlenmesi sırasında merdivenler kaldırılarak önüne duvar örülmüş ve sonrasında günümüzdeki yerine nakledilmiştir. Kesme taştan yapılmış dört yüzlü bir meydan çeşmesi olan bu eserin cadde ve denize bakan kısımlarında şaheser denilebilecek kabartmalar bulunmaktadır. Çeşme set üstünde bulunduğu sırada üzeri parmaklıkla çevrilmiş bir teras şeklindeydi. Nakil sonrası ise teras kaldırılmış geniş saçaklı çatıyla örtülmüştür.³³

Yahya Efendi (Silahdar) Çeşmesi

1957 yılında yol düzenlemesi sırasında bu çeşme Kabataş'ta set üstünde bulunmaktaydı. İslam Ansiklopedisi'nde taşlarının Feriköy Sular İdaresi deposunda muhafaza edildiği söylenmektedir. Çeşmeyi yaptıran Yahya Efendi II. Abdülhamid'in silahdarıdır.³⁴

³⁰ a.g.m., s.48.

³¹ a.g.m., s.49.

³² a.g.m., s.50.

³³ Affan Egemen, a.g.e., s.374.

³⁴ a.g.e., s.817.

Yusuf Paşa (Koca) Çeşme ve Sebili

Günümüzde Kabataş'ta Meclis'i Mebusan Caddesi üzerinde bulunan sebil geçen asırda esas yerinden taşınarak Fındıklı Molla Çelebi Camii son cemaat yeri cephesine nakledilmiştir. 1956 yılında caminin bahçesi istimlak edilince şehir planlamasına kurban edilmiş ve buradan kaldırılarak bugünkü yerine getirilmiştir. İnşasında benzeri olmayan bir düzenlemeye gidilmiş, ortaya çeşme, iki yanına ise ikişer pencere sebili yerleştirilmiştir.³⁵

Fındıklı Hamamı

Fındıklı Hamamı (tarihi adıyla Molla Çelebi Hamamı) camii ve mektebiyle bir küldü. Çifte bir hamam olup cadde üzerinde bulunmaktaydı. Mimar Sinan'ın yaptığı hamamlara benzer bir şekildedir. Hamamın planı mimar Sinan'ın bir eseri olan Ayasofya Hamamı'nın küçük bir örneğiydi. Hamam 1957 yılında mercilerine haber verilmeden yıkılmıştır.³⁶

Esad Mehmed Efendi Çeşmesi

Kabataş Seddi altında bulunmaktaydı. Klasik kemerli kesme taştan güzel bir duvar çeşmesi olmakla birlikte süslemesi olmadığından dolayı mimari değeri de yok sayılarak 1957'de kaldırılmıştır.³⁷

Saadettin Efendi Çeşmesi

Kabataş Seddi merdivenlerinin alt başında bulunmaktaydı. Arapça olan kitabesindeki tarihte (1629) 1309 H. yazılıydı. Cadde seviyesine göre yere gömülü kalmıştı. Kesme taş yapılı sade bir mimarisi vardı. Kenarları fistolu kemer taşları zarif ve benzersizdi. Yeni istinat duvarlarına gömülü kaldığı sanılmaktadır.

Emin Ağa Sebili

Dolmabahçe Camii karşısında bulunan bu sebil 1957 yılında yol kavşağı varyantı için sökülmüş 1964 yılında ise daha geriye yeniden monte edilmiştir. Ancak eski ifadesini kaybetmiştir.³⁸

³⁵ a.g.e., s.834.

³⁶ Behçet Ünsal, *a.g.m.*, s.51.

³⁷ *a.g.m.*, s.55.

³⁸ *a.g.m.*, s.57.

Karaköy Mescidi veya Camii

1878-1879 yılında yapılan bu eser Arnuvo stilini³⁹ taşımakta ve Moresk⁴⁰ bir camiye benzemekte idi. Emsali olmayan bir son dönem eseri olan bu cami meydan açılırken yıkılmıştır.⁴¹

İstanbul'da 1956-1960 yılları arasında gerçekleştirilen bu imar çalışmaları sonucunda, İstanbul'un görüntüsü geri döndürülemez şekilde değişmiştir. Binlerce yıllık bir "yaya kenti" olan İstanbul, 4 yıllık kesintisiz yıkım faaliyetleriyle açılan geniş yollarla parçalara bölünmüş, "dilimlenmiştir". Binlerce ev, bina ve yapı yıkılmıştır.⁴² 1958 yılında, istimplâk işlemleri için ayrılan kaynakların yetersiz kalması nedeniyle büyük istimplâk işlemlerinin durdurulmasına karar verilmesi⁴³, imar ve yıkım faaliyetlerinin büyüklüğünü göstermeye yeterlidir. Yüksek istimplâk harcamaları nedeniyle, büyük tarihi değere sahip olan surların restorasyonu için de kaynak bulunamamıştır.⁴⁴ 1956-1960 yılları arasında, istimplâk işlemleri için 536 Milyon Lira harcanmıştır.⁴⁵ Kentin ulaşım sistemi tamamen değişmiş, geniş yolların açılmasının bir sonucu olarak otomobillerin ve diğer motorlu taşıtların sayıları hızla artmıştır. 20. yüzyılın bir gereği olarak girişilmesi kaçınılmaz olan İstanbul İmarı, yeterli plan ve hazırlık yapılmadan başlatıldığı için kentin doğal ve tarihi dokusuna büyük zarar vermiştir. Karaköy-Kabataş bölgesinde gerçekleşen tahribat, İstanbul İmarı'nın bu bölgeye düşen payı olmuştur. Tüm bu sonuçlarla birlikte, zarar gören eser ve bölgelerin turistik değerleri nedeniyle, imar çalışmalarının turizm açısından da önemli sonuçları olmuştur.

İmar çalışmalarının turizm açısından sonuçları

İmar çalışmalarının turizm açısından yarattığı sonuçların en önemlisi, bölgenin "destinasyon" özelliğinin yitirilmesidir. Destinasyon, turistlerin evlerinden uzakta zamanlarını geçirme eğiliminde oldukları yer

³⁹ Art Nouveau, 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başında Avrupa ve Amerika'da etkili olmuş bir sanat akımıdır. Bu "Yeni Sanat" akımında zarif dekoratif süslemeler, bitkisel desenler ve kıvrımlar sıklıkla kullanılmıştır. Türkiye'de "1900 Sanatı" olarak anılmıştır. Bu akımın başlangıcı, İngiltere kökenli Arts and Crafts Akımı'na kadar dayandırılmaktadır. Osmanlı'da yaygın olarak kullanılması ise İtalyan mimar Raimondo d'Aronco'nun 1893 yılında II. Abdülhamid tarafından İstanbul'a davet edilmesi ve saray mimarı olmasıyla başlamıştır.

⁴⁰ Moresque, 8 ile 15. yüzyıllar arasında Kuzeybatı Afrika'da etkili olan Müslüman Mağrip mimarisidir. 19. yüzyılda Batı'da da etkili olmuştur. Osmanlı'da fazla yaygın değildir. İstanbul'daki önemli Moresk yapılardan birisi ise, Alman mimar Jachmund'un 1889'da yaptığı Sirkeci Garı'dır.

⁴¹ Behçet Ünsal, *a.g.m.*, s.45-46.

⁴² İlhan Tekeli, yıkılan bina sayısını 7289 olarak vermiştir. İlhan Tekeli, *a.g.e.*, s.26.

⁴³ Cumhuriyet, 16 Ekim 1958.

⁴⁴ Cumhuriyet, 26 Eylül 1958.

⁴⁵ İlhan Tekeli-İlber Ortaylı (1978). *Türkiye'de Belediyeciliğin Evrimi*, Ankara: Türk İdareciler Derneği, s.174-175.

anlamında kullanılır. Bu coğrafi birim, bir köy, kasaba, şehir ya da bir ada olabileceği gibi tek bir lokasyon ya da bir tur kapsamındaki pek çok destinasyonun bileşimi de olabilmektedir. Turizm literatüründe destinasyon, bazı yazarlar tarafından “*turistik ürünün*” bir parçası olarak görülebilmekte, bazı yazarlarca ise içerisinde çok çeşitli ürünlerin satın alınabildiği ya da deneyimlenebildiği bir coğrafi birim olarak tanımlanabilmektedir.⁴⁶

Destinasyon kavramı ister turistik ürünün bir parçası olarak değerlendirilsin, isterse çok çeşitli ürünlerin satın alınabildiği ya da deneyimlenebildiği bir coğrafi birim olarak düşünölsün, turistleri çekebilmek için bir takım özelliklere sahip olması gerekmektedir. Bu özellikler, turistler ve turizm faaliyetleri açısından büyük önem arz etmektedirler.

Turistik ürünün ilk bileşeni olan *destinasyonun çekicilikleri ve çevresi*, potansiyel müşterilerin tercihlerini ve motivasyonunu geniş oranda etkileyen bir bileşen olarak doğal çekicilikleri (plajlar, deniz, iklim, flora ve fauna vb.), inşa edilmiş çekicilikleri (tarihi ve modern mimari, yapılar, park ve bahçeler vb.), kültürel çekicilikleri (tarih ve folklor, din ve sanat vb.), sosyal çekicilikleri (yaşam biçimi, yöre halkının dili vb.) kapsamaktadır. İkinci bileşen olan *destinasyon olanakları ve hizmetleri*, turistlerin çekiciliklerden daha rahat ve mutlu bir şekilde faydalanmasını sağlayan unsurlardır. Konaklama ünitelerini (otel, hostel, tatil köyü vb.), restoran, bar ve kafeleri, destinasyondaki ulaşım imkânlarını (taksi, bisiklet ve araba kiralama vb.), spor aktiviteleri (kayak okulları, golf kulüpleri vb.), diğer imkanlar (dil okulları, sağlık kulüpleri vb.), perakende dükkanlarını (alışveriş dükkanları, seyahat acenteleri vb.) ve diğer hizmetleri (bilgi hizmetleri, turizm polisi vb.) içermektedir. Üçüncü bileşen olan *destinasyonun ulaşılabilirliği*, müşterinin yaşadığı yerden çıkarak seçtiği destinasyona ulaşmasını sağlayacak altyapı (kara, hava, demir ve su yolları vb.), ekipman (toplu taşıma araçlarının hızı ve sıklığı), operasyonel faktörler ve hükümet düzenlemelerini kapsamaktadır. Dördüncü bileşen *destinasyonun imajı ve algılanması*dır. Satın alma kararı yalnızca ürünün deneyimlenmesiyle oluşmamakta, destinasyonun algılanan imajı da ziyaretçi motivasyonunun oluşmasında etkili olmaktadır. Turistik ürünün beşinci ve nihai bileşeni olarak *müşteriye mal olan fiyat* ise turistik ürünün ve

⁴⁶ Jafar Jafari, a.g.e., s.145.

destinasyonun farklı özelliklere sahip olmasından ötürü değişik turist ve turist gruplarının farklı fiyatlar ödemesine göndermede bulunmaktadır.⁴⁷

Doğal, tarihi, kültürel vs. çekiciliği olmayan bir yerin nasıl ki destinasyon olarak kabul edilmesi mümkün değilse, bu çekiciliklere sahip olan bir yerin de ulaştırma imkansızlığından ötürü turist çekmesi ve destinasyon olarak değerlendirilmesi mümkün olmayacaktır. Dolayısıyla, yol, cadde gibi ulaşımaya dönük çalışmaların yapılması sırasında çevresindeki tarihi eserlerin zarar görmemesi sağlanmalıdır.

İmar çalışmaları sırasında, Osmanlı Dönemi'nin önemli yaşam ve idare merkezlerinden olan Karaköy-Beşiktaş arasındaki bölgenin tam ortasından geniş bir cadde geçirilerek ve yol açma çalışmaları sırasında pek çok tarihi ve kültürel eser yıkılarak ya da yeri değiştirilerek "*destinasyon çekiciliklerine*" büyük zarar verilmiştir. Dolayısıyla; camileri, çeşmeleri, medreseleri, sanayi kışlası vs. gibi pek çok turistik ürünle bu bölge, bir bütün halinde o dönemin yaşayışını anlatabilmekten uzak kalmış, düzensiz, uyumsuz, dağınık, parçalı bir hale dönüşmüştür. Bu durum neticesinde, özellikli bir turistik ürün ya da destinasyon niteliğini kaybederek, nadiren ziyaret edilen ya da sadece önünden geçilen sıradan bir bölge durumuna düşmüştür. Öyle ki, bölgenin içinde bulunan Salıpazarı Kruvaziyer Limanı'ndan inen pek çok turist, acente rehberleri tarafından İstanbul'un diğer çekiciliklerine taşınmaktadır. Burada bulunan "*çekicilikler*" ise bir bütün halindeki turistik ürün ya da destinasyon özelliklerini yitirdikleri için ihmal edilmektedir.

SONUÇ

1950 yılında iktidara gelen Demokrat Parti, özellikle tarım alanında getirdiği yenilikler ve ekonomik alanda gerçekleştirdiği ilerlemeler sonucunda son derece başarılı bir dört yıl yaşamıştır. Bu başarının neticesinde, 1954 yılında %58'lik bir oy oranıyla iktidarını korumuştur. Ancak, 1955 yılından sonra çeşitli sorunlarla karşılaşması, Demokrat Parti'yi 1957 yılında yapılacak genel seçimlerde kamuoyu desteğini ve oyunu korumak için daha fazla çalışmaya zorlamıştır. Bir milyonu aşan nüfusuyla ciddi bir oy potansiyeli olan İstanbul'da imar faaliyetlerinin başlamasının, seçimin bir yıl öncesi olan 1956 yılına denk gelmesi rastlantı değildir.

⁴⁷ Victor T. Middleton (2001). *Marketing in Travel and Tourism*, Jordan Hill, Oxford: Butterworth-Heinemann, s.124-127.

İstanbul'da o dönem yapılan imar çalışmalarına Vatan ve Millet Caddeleri, Eminönü-Unkapanı Yolu, Atatürk Bulvarı'nın genişletilmesi, Belediye Sarayı'nın yapılması, Barbaros Bulvarı'nın açılması, Maslak güzergahından geçen Levent-Sarıyer Asfaltı gibi örnekler verilebilir. Karaköy-Kabataş arasından geçen sahil yolunun genişletilme çalışmaları da yine bu döneme denk düşmektedir. Bu genişletme çalışmaları sırasında; içinde çeşme, hamam, sebil, kışla, cami bulunan pek çok tarihi, kültürel ve turistik eser yıkılarak ya da taşınarak orijinal değerlerini kaybetmişlerdir.

Karaköy-Kabataş arasında yıkılan çeşme, hamam, sebil, cami gibi Osmanlı mimarisinin seçkin örnekleri, süslemeleri ve benzersiz mimari yapılarıyla kültürel geçmişimizin zenginlikleriydiler. Aynı zamanda, bu eserlerin her biri turistik değere sahip olabilecek yapılar olarak dikkat çekmekteydiler. Bu yapıların hepsinin yürüyüş mesafesinde bulunmaları ve bahsi geçen bu çok sayıda nadide eserin bir arada görülebilme imkanı neticesinde, bu bölgenin turistik ürünün bir parçası olarak bir destinasyon haline gelmesi mümkün olabilirdi. Gerek yolun genişletilmesi, gerekse bahsi geçen eserlerin yıkılması ya da yerlerinin değiştirilmesi neticesinde, destinasyon olarak turistlerin yoğun ilgisini çekebilecek bu bölge, bütüncül özelliğini kaybetmiş ve uyumsuz, parçalı, dağınık bir yapıya bürünmüştür. Dolayısıyla, bir dönem Osmanlı insanının yaşadığı, ibadet ettiği, yönetildiği ve askeri açıdan da önem taşıyan; kısacası toplumsal, idari ve askeri açıdan son derece önemli olan tarihi bir bölgenin izlerini sergilemekten çok uzak kalmıştır. Bölgenin içinde bulunan Salıpazarı Kruvaziyer Limanı yolcuları, rehberleri eşliğinde bu önemli tarihi bölgeyi ziyaret etmeden, İstanbul'un diğer bölgelerini ve eserlerini ziyaret etmek üzere turlarına başlamaktadırlar. Kısacası, "İstanbul İmarı" sırasında Karaköy-Kabataş bölgesinde yapılan tarihi eser tahribatı, son derece önemli ve zengin bir turistik bölgenin kaybedilmesine neden olmuştur.

Bununla birlikte, Demokrat Parti Dönemi'nde ülke turizmine hizmet eden çok önemli adımların atıldığı da bir gerçektir. Bu dönemde, Türkiye Emlak Kredi Bankası 1 milyon liralık "Turizm Kredisi Fonu" oluşturmuş ve teşvik almaya hak kazanan işletmelere ödenecek tutarın buradan finanse edilmesi kararlaştırılmıştır. 1953 yılında ise, turistik yatırımları teşvik etmek için "6086 sayılı Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu" çıkartılmıştır.⁴⁸ Aynı yasayla, İller Bankası'nın "Turizm Endüstrisi Teşvik Fonu" adıyla bir kredi kaynağı oluşturması sağlanmıştır. Yasanın çıkarılmasından bir yıl sonra, 1954 yılında ise "6224 Sayılı Yabancı Sermaye

⁴⁸ 13.5.1953 tarihinde çıkartılan 6086 sayılı Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu'nun metni için bkz. T.C. Resmî Gazete, no.8414, 22 Mayıs 1953

Yatırımlarını Teşvik Kanunu'' çıkarılmıştır.⁴⁹ Birbirini tamamlar özellikteki bu iki kanunla, yabancı sermayenin turizm alanına girişi kolaylaştırılmıştır. 10 Haziran 1955 tarihinde İstanbul Hilton Otelinin açılışı, bu girişimin ilk sonuçlarından olmuştur.⁵⁰ Yine 1955 yılında, verilen teşviklerin finanse edilmesinde yaşanan sorunlar nedeniyle 10 milyon TL sermayeli Türkiye Turizm Bankası A.Ş. kurulmuştur.⁵¹

Bu dönemde turizm ile ilgili diğer bir gelişme ise, 1957 yılında Basın Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü'nün; Basın, Yayın ve Turizm Vekaleti adıyla Bakanlık haline getirilmesidir. Bu bakanlığın ismi, 1963 yılında Turizm ve Tanıtma Bakanlığı olarak değiştirilmiştir. Günümüzdeki Kültür ve Turizm Bakanlığının temeli bu bakanlıktır. Yine bu dönemde, özel sektör konaklama tesisleri teşvik edilerek faaliyete geçmeleri sağlanmış; yol, liman, hava meydanı gibi altyapı yatırımları hızlanmıştır. Ayrıca, ulaştırma ve haberleşme sistemleri iyileştirilmiştir.⁵² Özellikle konaklama tesis yatırımları teşvik edilmiştir. Bu teşviklerin öncelikli nedeni ise, o tarihte sayıları çeşitli nedenlerle artan yabancı ziyaretçilere hizmet verebilecek tesislerin kurulması isteğidir.⁵³

Demokrat Parti döneminde, NATO ve diğer uluslararası kuruluşlarla sağlanan yakın ilişkiler sayesinde artan yabancı ziyaretçi sayısının ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak konaklama tesislerinin kurulması teşvik edilmiştir. Gerçekten de, o dönem için İstanbul'un yatak kapasitesi, ziyaretçilerin ihtiyaçlarını karşılamaktan uzak bir durumdadır. *Tablo 1*'de, Türkiye'de Planlı Dönem öncesinde var olan otel, oda ve yatak sayısı bulunmaktadır. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda, geçmiş yıllarda belirli bir çaba gösterilmediği halde yüzde 12 oranında artan turist sayısının, ileride yapılacak yatırımlar ve yoğun tanıtım çalışmalarıyla yüzde 20 oranında artabileceği tahmin edilmiştir. *Tablo 1*'de Marmara Bölgesi'nin toplam yatak adedi 6.886 olarak gözükürken, 1967 yılında toplam yatak ihtiyacının aynı bölge için 10.100 olacağı tahmin edilmiştir.⁵⁴ Demokrat Parti döneminde bu ihtiyaç fark edilmiş ve açığın kapatılması hususunda çalışmalar yapılmıştır. Dolayısıyla, verilen teşvik kredilerinin ve yatırımların, emekleme dönemindeki Türk turizm endüstrisinin gelişmesi açısından büyük bir önem teşkil ettiği muhakkaktır.

⁴⁹ 18.01.1954 tarihli kanunun metni için bkz. T.C. Resmi Gazete, no.8615, 23 Ocak 1954

⁵⁰ Cumhuriyet, 11 Haziran 1955

⁵¹ Nazmi Kozak-Meryem A. Kozak-Metin Kozak, (2001), Genel Turizm: İlkeler-Kavramlar, Ankara: Detay, s.110

⁵² Azize Tunç-Firuzan Saç, (1998), Genel Turizm: Gelişimi-Geleceği, Ankara: Detay, s.98

⁵³ Nazmi Kozak, a.g.e., s.111

⁵⁴ DPT'nin verileri için bkz. <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan1.pdf> adresinde s.426

Tablo 1: 1961 yılında Türkiye’de Bölgelere Göre Geceleme İmkanları⁵⁵

Bölge	Otel Sayısı	Oda Sayısı	Yatak Sayısı
Marmara	114	3.545	6.886
Ege	34	121	2.068
Antalya	7	193	408
Çukurova-Hatay	22	644	1.111
İç Anadolu	76	3.115	4.947
Doğu Karadeniz	5	178	265
Genel Toplam	258	8.889	15.685

Ancak, Demokrat Parti Dönemi’nde destinasyon olanakları ve hizmetleri ile genel anlamda turizm endüstrisinin teşvikiyle yakalanan başarı, ne yazık ki kültür turizmi açısından zenginlik arz eden “*destinasyon çekicilikleri*” ve çevresinin imar çalışmaları sırasında tahrip edilmesi nedeniyle gölgede kalmıştır.

Turizm politikası; para, ulaştırma, imar, iç ve dış ticaret, eğitim, tarım, endüstri gibi sektörlerin karar mercilerinin davranış, tutum ve politikaları dikkate alınmadan saptanamamaktadır.⁵⁶ Halbuki, İstanbul İmarı sırasında turizm açısından zenginlik arz eden bölgelerin düzenlenmesinde konunun uzmanları karar verme sürecine dahil edilmemişlerdir. Ayrıca, İstanbul’da yaşayan insanlar da genel olarak bu sürecin dışında tutulmuşlardır. Gelişmiş ülkelerde “*turizme yerel halkın katılımı*” konularında pek çok çalışma yapılmasına rağmen, ülkemizde bu bilincin halen oluşmadığı görülmektedir.

Sonuç olarak; İstanbul İmarı, Başvekil Adnan Menderes tarafından iyi niyetle ve milyonluk nüfusuyla bir 20. Yüzyıl metropolünün, özellikle ulaşım ile ilgili gereklerini karşılamak amacıyla⁵⁷ başlatılmış olsa da, plansızlığı nedeniyle tarihi ve turistik değerlere zarar vermiştir. “*İstanbul*

⁵⁵Kaynak için bkz. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967), <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan1.pdf>, s.426

⁵⁶Hasan Olalı, a.g.e., s.30

⁵⁷İstanbul’un imarı için hazırlanan ancak gerçekleştirilemeyen planlar arasında, Boğaz’a bir köprü yapılması (Cumhuriyet, 16 Temmuz 1956) ve Beyazıt-Mecidiyeköy hatında çalışacak bir metro (Cumhuriyet, 23 Ekim 1954) gibi ileri görüşlü ulaşım projeleri de bulunmaktadır.

İmarı” çalışmaları, 27 Mayıs 1960 Askeri Müdahalesi’yle birlikte fiilen sona ermiştir.

KAYNAKÇA

Resmi Kaynaklar

- T.C. Resmi Gazete, no.8414, 22 Mayıs 1953
T.C. Resmi Gazete, no.8615, 23 Ocak 1954
T.C. Resmi Gazete, no.9329, 11 Haziran 1956
T.C. Resmi Gazete, no. 9359, 16 Temmuz 1956
T.C. Resmi Gazete, no. 9402, 8 Eylül 1956
1953 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Bütçe Komisyonu Raporu, Ankara: 1953

Gazeteler

- Cumhuriyet, 23 Ekim 1954
Cumhuriyet, 11 Haziran 1955
Cumhuriyet, 16 Temmuz 1956
Cumhuriyet, 25 Eylül 1956
Cumhuriyet, 26 Eylül 1958
Cumhuriyet, 16 Ekim 1958

Kitaplar ve Makaleler

- AHMAD, Feroz (1995). *Modern Türkiye'nin Oluşumu*, İstanbul: Sarmal.
BOYSAN, Aydın (2004). “Adnan Menderes Belediyeciliği İmar Hareketi Uygulama ve Sonuçları”, (13), s.23-31.
DP Tüzük ve Programı(1946). İstanbul.
EGEMEN, Affan (1993). *İstanbul'un Çeşme ve Sebilleri*, İstanbul: Arıtan.
EROĞUL, Cem (2003). *Demokrat Parti: Tarihi ve İdeolojisi*, Ankara: İmge (4.bsk.).
ERTEM, Barış (2009). “Türkiye-ABD İlişkilerinde Truman Doktrini ve Marshall Planı”, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 12, (21), s.377-397.
EZHERLİ, İhsan (1986). TBMM: 1920-1986, Ankara: TBMM Basımevi.
İstanbul Abideleri (1940). Yedigün Neşriyat.
JAFARI, Jafar. (Ed.) (2000). *Encyclopedia of Tourism*, London: Routledge.
KOZAK, Nazmi-KOZAK, Meryem A.-KOZAK, Metin. (2001) *Genel Turizm: İlkeler-Kavramlar*, Ankara: Detay.
MIDDLETON, Victor T. (2001). *Marketing in Travel and Tourism*, Jordan Hill, Oxford: Butterworth-Heinemann.
OLALI, Hasan (1990). *Turizm Politikası ve Planlaması*, İstanbul: İşletme Fakültesi Yayınları.
TANÖR, Bülent (1995). *Osmanlı-Türk Anayasal Gelişmeleri*, İstanbul: Der Yayınları.
TEKELİ, İlhan-ORTAYLI, İlber (1978). *Türkiye’de Belediyeciliğin Evrimi*, Ankara: Türk İdareciler Derneği.
TEKELİ, İlhan (1991). *Kent Planlaması Konuşmaları*, Ankara: TMMOB.
TOKER, Metin (1966). *İsmet Paşa İle On Yıl*, Cilt 1, Ankara: Akis.

- TUNÇ, Azize, Saç, Firuzan (1998). *Genel Turizm: Gelişimi-Geleceği*, Ankara: Detay.
- TURGUT, Serdar. (1991). *Demokrat Parti Döneminde Türkiye Ekonomisi: Ekonomik Kalkınma Süreçleri Üzerine Bir Deneme*, Ankara.
- ÜNSAL, Behçet "İstanbul'un İmarı ve Eski Eser Kaybı", *Türk Sanat Tarihi Araştırma ve İncelemeleri*, Cilt 2, s.6-61.