

ARAŞTIRMA MAKALESİ / RESEARCH ARTICLE

1950 Sonrası Konut Üretim Kültürü ve İstanbul'un Ulaşım Koridorlarındaki İzleri

Housing Production Culture After 1950 and Its Traces In Istanbul's Transportation Corridors

IB Burak Öztürk,¹ IB Yıldız Salman²

¹İstanbul Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul, Türkiye

²Dr. Öğretim Üyesi, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, İstanbul, Türkiye

ÖZ

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından ortaya çıkan ekonomik sorunlar, Anadolu kırsalında geçim sıkıntısı yaşayanların şehirlere göç etmesine neden olmuştur. Türkiye şehirlerindeki ani nüfus artışı, barınma sorununu beraberinde getirmiş ve gecekonduların ortaya çıkmasıyla sonuçlanmıştır. Merkezi yönetim, kentlerin geleceğini tehdit eden bu sorunla bir takım yasal düzenlemeler aracılığı ile mücadele etmeye çalışmıştır. Yeni gecekonduların yapımını engellemeyi veya mevcut olanların şartlarını iyileştirmeyi hedefleyenlerden öte planlı konut üretimini teşvik eden düzenlemeler, konut sorunuyla mücadelede daha etkili olmuştur. Değişen ekonomi politikaları ekseninde çeşitli konut üretim yöntemleri gelişmiş ve zaman içinde konut üretimi, bir kültür olarak varlık kazanmıştır. Konut sorunuyla mücadele ile eş zamanlı olarak yürütülen ulusal ölçekli bir diğer faaliyet ise karayolu ulaşım ağlarının geliştirilmesidir. Gerek kent içi sirkülasyonu sağlayan aksların gerekse ülke sınırlarını birbirine bağlayan uluslararası standartlardaki karayollarının yapımı, kentsel genişlemeyi yönlendiren önemli etkenlerdir. Planlı konut yerleşimlerinin en geniş yelpazede sergilendiği ve ulaştırma faaliyetinin kentsel dinamikler üzerindeki etkilerinin en yoğun olarak görüldüğü şehir ise İstanbul'dur. Bu çalışma, barınma sorunuyla mücadelenin konut üretim kültürüne dönüşüm sürecini irdeleyerek İstanbul'da inşa edilen planlı konut yerleşimlerini ve üretimini gerçekleştiren aktörleri tespit etmeyi amaçlamaktadır. Bu kapsamda konut üretimine yönelik yürürlüğe giren kanunlar ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi Genel Meclis Arşivi'ndeki kararlar incelenmiş; dönemin günlük gazeteleri üzerinden yapılan araştırmalarla gelişmeler takip edilmiştir. Oldukça zengin içeriğe sahip olan planlı konut yerleşimlerinin, ulaşım aksları çevresinde yer alan örneklerinden oluşturulan bir seçki ile sürecin her aşamasından kesitler sunulmuştur. Öte yandan çalışmanın bir diğer vurgusu ise İstanbul'daki planlı konut yerleşimlerinin miras değerleri ve geleceğe aktarılmasının önündeki engellerdir. Bu bağlamda incelenen tüm örneklerin güncel koruma durumları ele alınmış, varlığını sürdürmelerine yönelik risk ve tehditler tespit edilmiştir.

Anahtar sözcükler: 1950 sonrası İstanbul, Konut sorunu, Konut üretim kültürü, Modern mimarlık mirası, Ulaşım koridorları.

ABSTRACT


The economic challenges after World War II led to the migration of individuals facing financial difficulty in rural Anatolia to urban centers. The precipitous increase in the population of Turkish cities has given rise to a housing crisis and the concomitant emergence of slum areas. The government has implemented a series of legislative regulations to address this pressing issue, which endangers the future of cities. Regulations that promote planned housing production, as opposed to those aimed at preventing the development of new slums or improving the conditions of existing ones, have been more effective in addressing the housing problem. Various housing production models have emerged in the context of evolving economic policies. Over time, housing production has come to be regarded as a cultural phenomenon. Concurrent with initiatives to address the housing crisis, another nationwide activity was the development of road transport networks. The construction of urban transportation infrastructure and international standard highways connecting the country's borders played a pivotal role in urban expansion. Istanbul is notable for its widest range of planned housing settlements and its intensely observed effects of transportation activities on urban dynamics. This study examines the transformation process of the housing production culture in the struggle with the housing problem, identifying the planned housing settlements built in Istanbul and the actors involved in their production. A selection of planned housing settlements with a substantial variety near transportation corridors offers representations of each stage of the production process. Another focal point of the study is the heritage values of planned housing settlements in Istanbul and the obstacles to their preservation for the future. In this context, the current conservation status of all cases has been examined, and the risks and threats to their survival have been identified.

Keywords: Post 1950s Istanbul, Housing Crisis, Housing Production Culture, Modern Architectural Heritage, Transportation Corridors.

Received: 18.09.2025 Revised: 18.09.2025 Accepted: 15.10.2025 Online: 03.02.2026

Correspondence: Burak Öztürk

E-mail: burozt@gmail.com

 OPEN ACCESS This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

İkinci Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkan konut sorunuyla mücadele kapsamında, İstanbul'da çok sayıda planlı konut yerleşimi inşa edilmiş, artan ihtiyaçlar ve değişen ekonomi politikaları ekseninde farklı üretim yöntemleri ortaya çıkmıştır. İstanbul'da inşa edilen planlı yerleşimler, konut üretim kültürünün somut belgeleri olmakla ve bu hızlı sürecin her safhasından çok sayıda örneğin bir arada bulunması, İstanbul'un modern konut mirasını zenginleştirmekle birlikte bu yerleşimlere yönelik araştırmalar çeşitli zorluklar barındırmaktadır. Örneklerin nicel çokluğu, incelemeler için çeşitli sınıflandırmaları zorunlu kılmaktadır. Üretimden sorumlu olan aktörlere göre kurumsal yaklaşım, inşa edildikleri döneme göre kronolojik yaklaşım veya kent içerisindeki konumlarına göre bölgesel yaklaşım pekâlâ bu sınıflandırmalara konu olabilir. Sözü edilen yaklaşımları esas alan çalışmalar, odaklanılan örneklerin ayrıntılı incelenmesini ve mukayeseli değerlendirmesini mümkün kılsa da odak dışında kalanların göz ardı edilmesine sebep olmakta ve konut üretim kültürünün bütüncül bir bakışla incelenmesini engellemektedir. Kentsel gelişim dinamiklerini dikkate alan ve planlı yerleşim örneklerinin çeşitliliğini vurgulayan bir araştırma için bu sınıflandırmaların ötesinde, farklı bir bakış açısı gereklidir. İstanbul'daki konut üretim kültürünün kümülatif gelişiminin farkında olan ve herhangi bir aktöre, döneme veya bölgeye odaklanmaksızın her birinin en kritik örneklerini bir arada sunan bakış açısı, bu çalışmanın başlıca hedefidir. Bu kapsamda kentsel sınırlarla paralel gelişen ana ulaşım akslarının çevresinde yer alan ve konut üretim kültürünün somut belgeleri olan yerleşimler üzerinden bir değerlendirme yapılmıştır. Özellikle karayolu ulaşım ağlarının gelişimi ile planlı konut üretiminin eş zamanlı ilerlemesi, kentin 20. yüzyıl katmanlarını birlikte inceleme fırsatı sunmaktadır. Bu bağlamda İstanbul'un kentsel sınırlarının gelişimine öncülük eden karayolu ulaşım aksları ve çevrelerinde inşa edilen konut yerleşimleri ele alınmış, miras değerleri irdelenmiş ve varlıklarını sürdürmelerine yönelik riskler ve tehditler sorgulanmıştır.

Konut Üretim Kültürü

Konut ihtiyacı, İkinci Dünya Savaşı'nın sonundan itibaren Türkiye'nin önemli bir gündem maddesidir. Anadolu kırsalında geçim sıkıntısıyla yüzleşen topluluk, kitleler halinde şehirlere göç etmiş ve bu alanlarda konut sorunu görülmeye başlanmıştır. Acil barınma ihtiyacını karşılamak isteyen iç göçmenler, kendi konutlarını inşa etmiş ve ortaya çıkan gecekondu mahalleleri Türkiye şehirlerinin geleceği için önemli bir soruna dönüşmüştür. Dönem dönem gecekondu mahallelerinin varlığını kabul eden, her türlü izinsiz yapılaşmayı kayıt altına almayı amaçlayan ve bu alanları ihya etmeyi hedefleyen çeşitli düzenlemeler söz konusu olsa da çoğunlukla yeni gecekondu mahallelerinin ortaya çıkmasını veya mevcut olanların yayılmasını engellemeye yönelik yasal düzenlemeler öne çıkmıştır. Tüm bu yasal düzenlemeler belediye sınırlarının kontrollü genişlemesini ve mücavir alanlardaki

inşaatin çerçevesini belirlemeye yönelik hükümler ihtiva ederken, yalnızca izinsiz yapılaşmanın önüne geçmeyi tartışmıştır. Konut sorunuyla mücadelede etkili olan yöntem ise şüphesiz planlı konut üretimini teşvik eden yasal düzenlemelerdir.

1940'lardan itibaren Türkiye şehirlerinde durmaksızın devam eden nüfus artışı, zaman içinde yalnızca gecekondu sakinleri gibi dar gelirli olanların değil orta gelir grubunun da konut sorunuyla yüzleşmesine neden olmuştur. Ekonomik boyutta dezavantajlı grubun barınma ihtiyacına yönelik düşük maliyetli sosyal konut üretiminin yanı sıra kentin planlı büyümesini öngören ve daha ziyade orta gelir grubuna yönelik toplu konutların inşaatı da söz konusu olmuştur. 1950'li yıllardan itibaren siyasi iktidarın değişmesi, yeni anlayışları da beraberinde getirmiş; devletçilik politikası yerini ekonomik liberalizme bırakmıştır (Pamuk, 2014). Bu süreçte devlet destekli konut üretiminde de kademeli bir değişim görülmüştür. Konut sorunuyla mücadele kapsamında planlı yerleşimlerin inşaatını gerçekleştiren yerel yönetimler ve kamu bankaları, değişim döneminin yasal düzenlemeleri ile yeni görevler üstlenmiştir. Bu aktörlerin yeni rolleri, doğrudan konutu inşa etmek yerine konut üreten kuruluşları desteklemektir. Örneğin 1953'te yürürlüğe giren kanunlar yerel yönetimlere planlı konut arsası temin etme (Resmî Gazete, 1953a), kamu bankalarına ise düşük faizli ve uzun vadeli kredi imkânı sunma (Resmî Gazete, 1953b) görevlerini vermiştir. Bu desteklerden yararlanarak konut üretimi gerçekleştiren kuruluşlar arasında yapı kooperatifleri öne çıkmıştır. Özellikle üyeleri yalnızca İşçi Sigortaları Kurumuna bağlı çalışanlardan oluşan işçi yapı kooperatifleri, 1950'lerin ortalarından itibaren önemli konut üretimi gerçekleştirmiştir. Yapı kooperatifleri henüz 1930'lu yıllarda Ankara ve İstanbul'da kurulsada konut üretimleri başkentteki birkaç yerleşimin inşaatı ile sınırlı kalmış ve İkinci Dünya Savaşı yıllarında ise adeta kuluçka dönemine girmiştir. Mortaş (1944), bu dönemde bazı yapı kooperatiflerinin inşaatı büyük zorluklar altında başladığını, bazılarının ise yalnızca arsa satın alıp inşaatı savaş sonrasına ertelediklerini dile getirmiştir. Yeşilbük (1949) de paralel bir görüş belirterek, savaş nedeniyle artan inşaat maliyetlerinin yapı kooperatiflerinin üretimini engellediğini ve ortaklarını zor durumda bırakmak için inşaatı ertelediklerini belirtmiştir. 1950'li yılların başından itibaren yasal düzenlemelerin konut inşaatını desteklemesi ile yeniden harekete geçen yapı kooperatifleri, önemli bir konut üretim aktörü olarak sahneye çıkmıştır.

Türkiye şehirlerinde görülen konut sorunuyla mücadele kapsamındaki ilk konut üretimleri, doğrudan devlet kurumları tarafından gerçekleştirilmiştir. Çok partili döneme geçiş ve ardından siyasi iktidarın değişmesiyle birlikte gündeme gelen ekonomik liberalizm, yeni bir konut üretim yöntemini gerekli kılmıştır. Yerel yönetimlerin ve kamu bankalarının sunduğu olanaklarla konut inşa eden yapı

kooperatifleri, değişimi başlatan kuruluşlardır. Her ne kadar devlete bağlı resmi kurum statüsünde olmasalar da yalnızca üyelerini konut sahibi yapma amacıyla örgütlendikleri ve kâr amacı gütmedikleri için tam anlamıyla özel girişim de değildir. Ekonomik liberalizmin talep ettiği konut üretimi ise tamamen serbest piyasa şartlarında gerçekleşmelidir. Bu ancak 1960'ların ortasındaki yasal düzenlemelerle mümkün olmuş, binanın farklı kotlarındaki konut birimlerinin bağımsız bölümler olarak tanınmasıyla (Resmî Gazete, 1965) konut üretmek isteyen özel girişimciler desteklenmiştir. Özel girişimciler, 1950'li yıllardan itibaren şehirlerde konut inşa etmektedir. Zaman içinde arsa sahipleri ile aralarındaki anlaşmaya dayalı bir yöntem gelişmiş, anlaşmaya göre inşa edilecek bina veya binalardaki konut birimleri arsa sahibi ve girişimci arasında paylaşılmıştır. Böylece arsa sahibi herhangi bir finansal risk almadan konut birimlerine sahip olurken girişimciler ise inşaat maliyetinin önemli bir kısmını oluşturan arsa bedelini ödemeksizin konut inşa edebilmiştir (Işık, 1992). Bu mutualist ilişki, gayrimenkul terminolojisinde kat karşılığı inşaat veya yapsatçılık gibi çeşitli ifadelerle yer bulmuş, Kat Mülkiyeti Kanunu'nun yürürlüğe girmesi de bu yeni konut üretim yöntemini adeta teşvik ederek ülke genelinde uygulamaları yaygınlaştırmış, böylece konut üretimi, serbest piyasa ortamında gerçekleşen bir faaliyete dönüşmüştür.

Yüzyıl ortalarında gündeme gelen barınma sorunu yıllar içinde kentsel nüfusun artışıyla şiddetlenirken, sorunla mücadele bağlamında konut üretimine yönelik çeşitli yöntemler tecrübe edilmiştir. Değişen ekonomi politikalarının ekseninde çeşitlilik gösteren girişimler zamanla konut üretim kültürünü oluşturmuştur. Konut sorununun en şiddetli görüldüğü şehirlerden biri, şüphesiz İstanbul'dur, yüzyıl başında başkent Ankara'ya taşınmasıyla yönetim merkezi olma özelliğini kaybeden İstanbul zamanla yeni bir kentsel kimlik kazanmıştır: Bir kısmı 19. yüzyıl sonundan itibaren kurulan fabrikaların yeniden faaliyete geçmesi ve yeni modern tesislerin inşasıyla İstanbul bir endüstri kenti haline gelmiştir. 1920'li yıllarda bürokrasinin yeni başkente taşınması ve mübadeleler gibi çeşitli sebeple nüfusu azalan İstanbul'un endüstrileşme sonrası işgücü ihtiyacı ancak İkinci Dünya Savaşı sonrasında gelen iç göçlerle karşılanmıştır. Geçim sıkıntısıyla yüzleşen topluluk kolaylıkla istihdam olanağı bulduğu için iç göçlerde en çok İstanbul'u tercih etmiş, nüfusun birdenbire artması barınma sorununu da beraberinde getirmiş ve ayrıntısı yurarda açıklanan konut krizi ve devamındaki gecekondulaşma en çok İstanbul'da görülmüştür. Nitekim kitlesel barınma ihtiyacına yönelik çalışmalar kapsamındaki konut üretim kültürünün çeşitliliği de burada yer almaktadır.

Barınma sorununun ortaya çıkmasının hemen ardından, henüz 1940'lı yılların ortalarında İstanbul'da planlı konut inşaatı başlamış, sürecin ilk yıllarında konut üretiminden sorumlu kurumlar

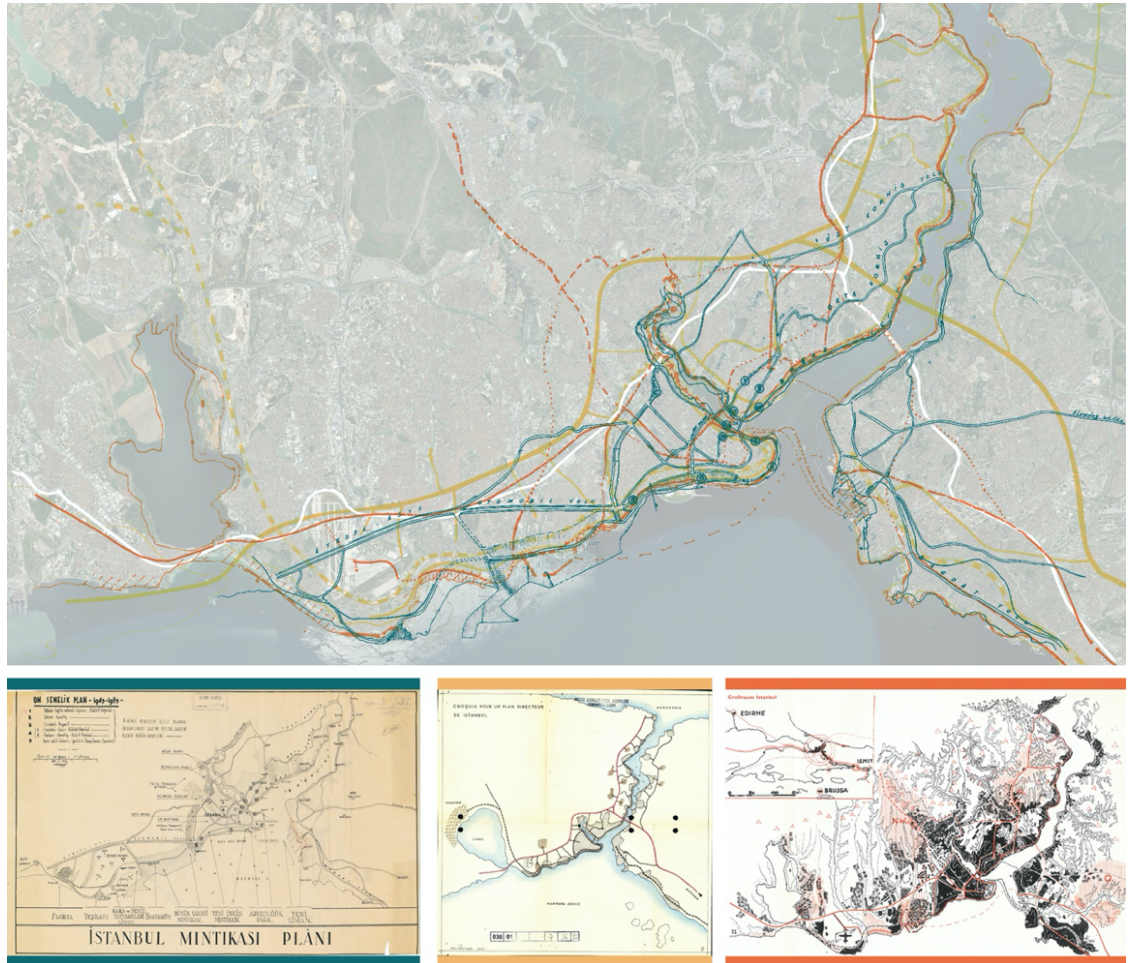
olarak İstanbul Belediyesi ve Türkiye Emlak Kredi Bankası öne çıkmıştır. Belediye ve Banka ayrı ayrı konut yerleşimleri inşa ettikleri gibi birlikte de hareket etmiş, 1946 yılında iki kurumun ortak girişimiyle kurulan İstanbul İmar Limited Şirketi, konut üretim sürecinde önemli görevler üstlenmiştir. 1950'li yılların yasal düzenlemeleri, bu aktörlerin rollerini değiştirerek İstanbul Belediyesi'nin, konut inşa etmek isteyen yapı kooperatiflerine arsa ve imar planı temin etmesini (İstanbul Belediyesi, 1956) sağlamıştır. Mücavir alanlardaki konut arsalarının belirlenmesi ve planlama çalışmalarının yürütülmesi için Belediye bünyesinde Emlak Kamulaştırma Müdürlüğü kurulmuş ve birimin yönetimine mimar Seyfi Arkan getirilmiştir (Milliyet, 1953). Arkan ve ekibi, kent genelinde 11 konut yerleşimi planlansa da (Genel Meclis Kararı, 1954a; Genel Meclis Kararı, 1954b) bunların ancak 7 tanesi inşa edilmiştir. Türkiye Emlak Kredi Bankası'nın yeni görevi ise, konut inşa etmek isteyen yapı kooperatiflerine uzun vadeli ve düşük faizli kredi temin etmektir. İstanbul İmar Limited Şirketi, 1940'ların sonunda Mecidiyeköy'de 28, Haseki'de 26 birimden oluşan yerleşimler inşa etmiş (Zadil, 1949) ve bu sınırlı sayıdaki konut üretiminin ardından 1950'lerin başında, Koşuyolu'nda daha büyük bir yerleşimin inşaatı için girişimde bulunmuştur. Ancak yalnızca 105 birimin tamamlanmasının ardından konut üretimine son vererek Koşuyolu'ndaki diğer 314 birimin inşaatını Türkiye Emlak Kredi Bankası'na devreden Şirket, 1950'lerin ortalarından itibaren çeşitli konut projelerinde yüklenici olarak görev almıştır (Emlak Bankası, 1973). Yapı kooperatiflerinin İstanbul'da önemli bir konut üretim aktörüne dönüşmesi, 1953'teki yasal düzenlemelerle gerçekleşmiştir. İstanbul Belediyesi'nden temin ettikleri planlı arsalar üzerinde Türkiye Emlak Kredi Bankası'nın finansman desteği ile çok sayıda yerleşim alanı inşa edildiği gibi kendi arsalarını ve planlama hizmetini satın alarak konut inşa eden yapı kooperatifleri de görülmüştür. 1965 yılında Kat Mülkiyeti Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte konut üretimi, özel sektör kuruluşlarının faaliyet alanına dahil olmuş, bireysel girişimlerle yalnızca mücavir alanlardaki büyük yerleşimlerin değil, kentsel alandaki bir veya iki blok apartman ölçeğindeki konutların inşaatı da yaygınlaşmıştır. Işık'ın (1992) spekülasyon konut üretimi olarak tanımladığı bu yöntem, çoğunlukla plan hükümlerinin ve yönetmeliklerin izin verdiği azami inşaat sınırlarını sonuna dek zorlayan ve mimari karakteristiği, çevre ile uyumu göz ardı eden uygulamalar ortaya çıktığı için çok sayıda eleştiriye maruz kalsa da konut inşaatını kolaylaştıran yönleri sahiptir. Güzer (1995), bireysel girişimcilerin konut sorununu çözecek dahiyane fikirlere sahip olduklarını ancak bürokrasi ve mevzuat tarafından engellendiklerini ifade etmektedir. Nitekim uygulamaların daha kontrollü ve bilinçli gerçekleştiği bazı İstanbul örneklerinde, bu yöntem ile inşa edilmiş nitelikli konut alanları ortaya çıkmıştır.

İstanbul'un Ulaşım Koridorları

Türkiye'de kitlesel barınma ihtiyacına yönelik planlı konut üretimi ile eş zamanlı olarak ulaştırma politikalarındaki birtakım değişimler de söz konusu olmuştur. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Amerika Birleşik Devletleri, dış ilişkilerine yönelik Truman Doktrini ve Marshall Planı gibi programlarına Türkiye'yi de dahil etmiş; ülkeye askeri ve finansal destek sağlandığı gibi çeşitli teknik uzmanlar aracılığıyla aktarılan kaynakların kullanımına yönelik tavsiyeler de paylaşmıştır. Karayolu ulaşım ağlarının geliştirilmesi, özellikle Marshall Planı'nda öne çıkan tavsiyelerden biri olmuş ve hızla ulusal bayındırlık programlarına dahil edilmiştir. Gerek kent içi sirkülasyonu sağlayan arterler gerekse ülkenin en uçtaki sınırlarını birbirine bağlayacak karayolları inşa edilmiştir. Bu gelişmeler, İstanbul'un kentsel dinamikleri için oldukça kritiktir. 20. yüzyıl başından itibaren İstanbul'un arteriyel ve toplayıcı yolları ile ilgili çeşitli öneriler geliştirilmiştir; 1940'lı yıllarda Henri Prost, 1950'li yıllarda Luigi Piccinato ve 1960'lı yıllarda Hans Högg tarafından hazırlanan planlama çalışmalarında kent içi ulaşım ağına yönelik farklı yaklaşımlar görülmüştür (Resim 1). Kentin planlı genişlemesine ve ulaşım gereksinimlerine yönelik perspektifler sunan bu öneriler, yüksek kamulaştırma ve yapım maliyetleri nedeniyle ilk başta gerçekleşme de Marshall Planı kapsa-

mında temin edilen kalkınma yardımları ile birlikte ilk adımlar 1950'lerin ortalarında atılmıştır.

İstanbul'un kent içi ulaşım ağını güçlendirmeye yönelik ilk girişim, Tarihi Yarımada'daki araç trafiğinin düzenlenmesidir. Bunu uygulamak için Vatan Caddesi, Millet Caddesi ve Akdeniz Caddesi gibi arteriyel yollar ulaşım açılmış, bu çalışmalar kapsamında niteliğine bakılmaksızın çok sayıda yapı yıkılmıştır. Özellikle kültür varlığı yapıların yıkımı çeşitli araştırmalara, söylemlere konu olmuştur ancak henüz herhangi bir çalışmada bahsedilmemiş olsa da bu dönemde yıkılan yapılar arasında bir modern konut yerleşimi de bulunmaktadır. İstanbul İşçi Sendikaları Birliği Yapı Kooperatifi, bünyesinde çok sayıda üretim tesisinden üyeler bulduran bir üst organizasyon olarak erken tarihte harekete geçerek İşçi Sigortaları Kurumunun desteği ile konut üretimine başlamıştır. 1952 başında Fatih'in Yenibahçe semtinde geniş araziler satın alınmış (Milliyet, 1952), 1 Kasım 1953 tarihinde düzenlenen temel atma töreni ile başlayan konut inşaatının bir sene içinde tamamlanacağı ilan edilmiştir (Cumhuriyet, 1953). Nitekim 1954 tarihli hava fotoğraflarında bu alanda 42 birim konut inşaatının tamamlandığı görülmektedir. 1958 yılının hava fotoğraflarında ise Millet Caddesi'nin yapımı sırasında bu yerleşimin tamamen yıkıldığı anlaşılmaktadır (Resim 2). Böylece İstanbul'un ilk işçi yerleşimlerinden biri, inşasından yalnızca birkaç yıl sonra ardında pek çok bilinmeyi bırakarak yok olmuştur. Kamulaştırma faaliyetinin ardından, İs-



Resim 1. Prost (1946), Piccinato (1957) ve Högg (1967) tarafından hazırlanan kent planlarındaki ulaşım aksı önerilerinin birlikte görünümü.



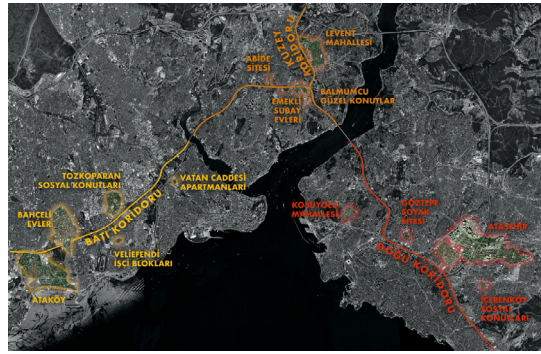
Resim 2. Fatih-Yenibahçe'de inşa edilen yerleşimi gösteren 1950, 1954 ve 1958 tarihli hava fotoğrafları (Harita Genel Müdürlüğü Arşivi).

tambul İşçi Sendikaları Birliği Yapı Kooperatifi Yenibahçe civarındaki konut üretimine devam etmiş ve arazinin güneyinde Arpaemini İşçi Evleri'nin inşaatını tamamlamıştır (Cumhuriyet, 1955).

Ulaşım ağlarının güçlendirilmesi, 20. yüzyıl kentnin kritik gereksinimlerinden biridir. 1950'li yıllarda yapımı tamamlanan arteriyel ve toplayıcı yollar ile İstanbul daha modern bir görünüme kavuşurken devam eden ulaştırma faaliyeti kapsamında ülke sınırlarını baştan sona kateden karayolları da inşa edilmiştir. Bu gelişme, İstanbul'un kentsel sınırlarının genişlemesini beraberinde getirmiş, 20. yüzyıl ortasına dek sınırlı sayılabilecek bir yerleşim alanına sahip olan İstanbul'da, D100 Karayolu faaliyete geçtikten sonra periferi gitgide ötelenmiştir. Eski arteriyel yolların izini takip ederek genişletilen ve uluslararası standartlara uygun karayollarının inşasıyla birlikte Avrupa Yakası'nda açılan batı koridoru ve Anadolu Yakası'nda açılan doğu koridoru, kentin genişlemesine yön vermiştir. Yüzyılın son çeyreğine yakın dönemde inşaatı tamamlanan Boğaziçi Köprüsü, iki koridoru birbirine bağlarken keşişim noktasından Boğaziçi'ne paralel uzayan kuzey koridorunun açılmasını da sağlamıştır. Tekeli'ye (2010) göre, kentin belli yönlerde doğru gelişmesi, bu yörelere ulaşım hizmetlerinin gitmesini zorunlu kılmakta ve belli ulaşım eksenlerinin genişlemesi de bu eksenler etrafındaki kentsel yapılanmayı hızlandırmaktadır. Nitekim İstanbul'daki ulaşım eksenleri de her iki durumu beraberinde getirmiş; kuzey koridoru dönemin gelişmekte olan alanlarının ulaşım ihtiyacını karşılarken doğu ve batı koridorları, çevresindeki yapılaşmayı hızlandırmıştır. İstanbul'un yeni koridorları boyunca göze çarpan en kritik yapılaşma ise planlı konut yerleşimleridir (Resim 3).

Doğu Koridorundaki Konut Yerleşimleri

İstanbul'u Türkiye'nin doğusuna ulaştıran eski Ankara Asfaltı'nın genişletilmesiyle ortaya çıkan doğu koridoru, çevresinde konut üretim kültürünün çeşitliliğini sergilemektedir. Bu aksın öncü planlı yerleşimleri 1940'lı yıllarda, dönemin mücavir alanlarında ortaya çıkmış, yapı kooperatiflerinin Maltepe-Kartal civarında satın aldığı geniş araziler üzerinde görülmüştür. Kooperatiflerin sınırlı sayıda konut üretimlerinin ardından kalan arsalar zamanla konut parseli olarak satılmıştır. 1950'li yıllarda ise kentsel sınırın çeperinde İstanbul Belediyesi ve Türkiye Emlak Kredi Bankası'nın üretimleri görülmüştür.



Resim 3. İstanbul'un ulaşım koridorları üzerindeki, çalışmaya konu olan konut yerleşimleri (Harita İstanbul).

Doğu koridorunda, inşaatı devlet kurumu tarafından gerçekleştirilmiş ilginç bir örnek İçerenköy Sosyal Konutları'dır. İmar ve İskân Bakanlığı'nın 24.08.1968 tarih ve 34-23/6121 sayılı kararı ile onaylanan plan kapsamında Kayışdağı Caddesi çevresindeki kentsel boşluk, gecekonduların islah ve önleme bölgesi ilan edilmiştir. 1950'lerin başında Selamsız ve Koşuyolu'nda iki katlı sıra-evler, Atatürk Bulvarı'nda ise blok apartmanlar inşa eden İstanbul Belediyesi uzun bir aradan sonra yeniden konut üretimini üstlenerek İçerenköy Sosyal Konutları'nda 149 birimin inşaatını gerçekleştirmiştir. Yüklenici firma ise yine eski aktörlerden İstanbul İmar Limited Şirketi'dir (Emlak Bankası, 1973). Müstakil ve sıra-ev tipolojilerinde konut birimlerine sahip olan yerleşim, zamanla çevredeki yoğun yapılaşmanın baskısı altında kaldı. Günümüzde konut birimlerin cepheleri, adeta kentsel dönüşüm sürecini yürütecek firmaların reklam panoları olarak kullanılmakta ve yerleşimin geleceğine dair tehditleri gözler önünde sermektedir (Resim 4).

Doğu koridoru çevresinde Türkiye Emlak Kredi Bankası tarafından inşa edilen ilk yerleşim Koşuyolu'dur. 1940'ların sonundan itibaren İs-



Resim 4. İçerenköy Sosyal Konutları'nın dönüşüm baskısı altındaki durumu (Harita İstanbul).

İstanbul Belediyesi'nin konut üretim çalışmalarına konu olan Koşuyolu'nda, belediye evleri 1951 yılında inşa edilmiştir. Ardından Rebiî Gorbun ve Kemal Ahmet Aru tarafından geliştirilen plan doğrultusunda (Salman, 2019), İstanbul İmar Limited Şirketi'nin konut üretimi söz konusu olmuş (Bildik, 1952) ancak sınırlı bütçesi nedeniyle üretime devam edemeyen Şirket, süreci Türkiye Emlak Kredi Bankası'na devretmiştir. Banka burada bir veya iki katlı müstakil konut birimlerinden oluşan bir mahalle inşa ederken ilerleyen yıllarda Haydarpaşa Limanı ve Hasanpaşa Gazhanesi gibi endüstri tesisleriyle ilişkili işçi yapı kooperatifleri de konut üretmiştir. İstanbul'un sakin bir konut yerleşimi olarak varlığını sürdüren Koşuyolu, özellikle 2000'lerin başından itibaren küçük ve orta ölçekli işletmeler tarafından tercih edilmeye ve çeşitli müdahalelerle kimliğini kaybetmeye başlamıştır. Mahalle sakinleri tarafından kurulan MAYA-DER Derneği, Koşuyolu'nun özgün dokusunu korumak için çeşitli girişimlerde bulunmuş, yerel yönetimlerle iş birliği içindeki çalışmalar, dokuyu bozan yıkımları ve yeni yapılaşmayı engellemeyi amaçlayan revizyon planının onanmasını sağlamıştır.

Türkiye Emlak Kredi Bankası 1980'lerin sonunda yeniden yapılanarak (Resmî Gazete, 1988) Emlak Bankası adıyla faaliyetini sürdürmüştür. Ekonomi politikalarında liberalizmden neoliberalizme geçiş döneminde Bankanın konut politikaları da değişmiştir. Güvenç & Işık (1999), bu dönemde Bankanın sosyal konut yerine ticari konut yapımına yöneldiğini ve yeni finansman biçimleriyle kamu-özel sektör iş birliği mekanizmalarının uygulandığını dile getirmiştir. Yeni yöntemin doğu koridorundaki önemli bir örneği Ataşehir Konutları'dır. Daha önceki konut üretimlerinde görülen periyodik etaplar halindeki inşaat yerine Banka, proje kapsamındaki alanı bölgelemiş ve her bölgenin inşaatı için özel sektörden farklı yükleniciler seçilmiştir. Neoliberalizmin serbestliği konut üretiminin ölçeğine de yansımış; Levent, Koşuyolu ve Vatan Caddesi gibi projelerde konut birimleri yüzölçümüyle nicelenirken Ataşehir'de 1992 yılından itibaren 20.000 konut inşa edilmiştir.

Yapı kooperatifçiliği, ekonomik liberalizme geçiş sürecinde etkili olan bir konut üretim yöntemi olarak öne çıkmıştır. İstanbul özelinde de farklı ölçeklerde yapı kooperatifleri tarafından inşa edilen çok sayıda konut yerleşimi bulunmaktadır. Ancak başarıya ulaşamayan girişimler de söz konusudur: Ataşehir İlçesi'nin Barbaros Mahallesi sınırlarında, D100 karayoluna bitişik bir arazi, iki farklı yapı kooperatifinin denemelerine sahne olmuştur. İlk girişimi gerçekleştiren Erenköy Sahra Yapı Kooperatifi, ortaklarına İstanbul'da konut inşa etmek için 1946 yılında kurulmuş, birkaç yıl içinde gerekli sermayeyi temin ederek doğu koridorundaki bu araziye satın almıştır. O yıllarda Türkiye'de yaşayan Arnavut mimar Qemal Butka konut yerleşimi için bir plan etüdü hazırlamışsa da Kooperatif, hedefini gerçekleştiremediği için 1954 yılında tasfiye sürecini başlatmış ve arazisini başka bir yapı kooperatifine devretmiştir. 1953 yılında faaliyete başlayan Ankara Mahallesi Yapı Kooperatifi bu araziye devraldıktan sonra daha kapsamlı bir planlama süreci yürütmüştür. Ferruh Narman ve Şinasi Gökcan tarafından hazırlanan imar planı, 1959 yılında İstanbul Belediyesi tarafından onaylanmıştır (Genel Meclis Kararı, 1959). Her iki planda da geniş arazi içinde yüzlerce konut biriminin inşası önerilmiştir ancak uygulamanın gerçekleşmesi için konut inşaatının yanı sıra yolların ve her türlü altyapı çalışmasının da tamamlanması gerekmektedir. 1960'lı yılların hava fotoğraflarına bakıldığında, onaylı plan doğrultusunda birtakım yolların ve altyapı çalışmalarının tamamlandığı görülse de (Resim 5) bu alanda hiçbir zaman planlı konut inşaatı gerçekleşmemiştir.

1960'lı yıllarda yaygınlaşan özel sektörün konut üretimi, kentsel karakteri olumsuz etkilemesi ve niteliksiz ürünleri ile bilinmektedir. Soyak İnşaat firması da bu dönemde faaliyete başlayıp çeşitli kamu kurumlarının konut üretiminde yüklenici olarak görev almış ve yapsatçılık uygulamaları gerçekleştirmiştir. Eryıldız (1995) devlet kurumları dışında bireysel girişimciliğin toplu konut üretiminde yer almasını, Soyak İnşaat örneği ile açıklamaktadır. Firmanın öne çıkan üretimlerinden biri doğu kori-



Resim 5. Erenköy Sahra ve Ankara Mahallesi Yapı Kooperatifleri için hazırlanan imar planları (İBB Planlama Müdürlüğü Arşivi) ve 1968 yılına ait hava fotoğrafı (Harita Genel Müdürlüğü Arşivi).

dorunda yer alan Göztepe Soyak Sitesi'dir. Planlama çalışmaları ve mimari projeleri, Altuğ Çinici ve Behruz Çinici tarafından hazırlanan yerleşimin inşaatı 1986-1992 yıllarında gerçekleşmiş ve inşa edilen 88 blokta toplam 1356 konut birimi yer almıştır. Konut binalarının mimari karakteristiği ile önem kazandığı gibi spor, kültür, eğitim ve alışveriş faaliyetlerine hizmet eden sosyal donatılar ve rekreatif alanlar, Göztepe Soyak Sitesi'ni nitelikli konut yerleşimi olarak öne çıkarmaktadır.

Batı Koridorundaki Konut Yerleşimleri

Avrupa kıtasının doğu ve batı sınırları arasında karayolu bağlantısını sağlamak için ilk adımlar 1930'lu yıllarda atılmış, bu kapsamda kullanıma açılan Londra Asfaltı'nın İstanbul-Lüleburgaz arasındaki kısmı 1937'de tamamlanmıştır. 1950'li yılların büyük ölçekli ulaştırma projeleri kapsamında yeniden düzenlenen yol, İstanbul'un batı koridorunu açmıştır. Konut üretim kültürünün tarihsel gelişiminde devlet kurumları ile başlayıp özel sektöre taşınan süreçten bahsedilse de batı koridorunun bu çalışmaya konu olan sıra dışı örnekleri, sürece ters kronoloji ile şahitlik etmiştir.

Bakırköy'deki İncirli Çiftliği'nin yerleşime açılmasını öneren imar planı, 1948 yılında İstanbul Belediyesi tarafından onaylanmıştır. Eş zamanlı olarak dönemin günlük gazetelerinde Avni Başargan isimli girişimci tarafından verilen ilanlarda yerleşime açılmakta olan 1400 parsel kapasiteli Bahçelievler Mahallesi'nin tanıtımı yapılmıştır (Cumhuriyet, 1947). Başargan, inşaatı tamamlanan konutların ve inşaatı hazır arsaların satışını

yanı sıra satın aldığı otobüs ile Mahalle'nin kent merkezinden erişilebilirliğini sağlamıştır (Cumhuriyet, 1949). Bu girişimin birkaç konut biriminin üretimiyle sonuçlanmasının ardından 1956 yılında kurulan İstanbul Sigortalı İşçiler Yapı Kooperatifi, Bahçelievler arazisinin yerleşime açılmayan bir kısmını satın almıştır. 1958 yılında gerçekleşen plan tadilatı (Resim 6) sonrasında Kooperatif, bu alanda 150 işçi konutunun inşaatını gerçekleştirmiştir. Avni Başargan'ın Bahçelievler girişimi önce bulunduğu semte daha sonra İstanbul'daki bir ilçeye adını verirken bu alanda inşa edilen planlı konutlar ise zaman içinde müdahalelere, dönüşümlere maruz kalmış ve günümüze çok az bir kısmı ulaşmıştır.

Endüstriyel üretim geçmişi oldukça eski olan batı koridoru çevresinde, 1950'li yıllarda çok sayıda işçi konut inşa edilmiştir. Tipolojisiyle diğer tüm örneklerden farklılık gösteren bir konut grubu, Veliefendi İşçi Blokları'dır. 1955 yılında faaliyete başlayan Telsizler Yapı Kooperatifi, gecekondu tarafından istila edilmekte olan Zeytinburnu civarındaki arsayı satın almış ve İrfan Ertem'in bu alan için hazırladığı imar planı 1957 yılında İstanbul Belediyesi'nce onaylanmıştır (Genel Meclis Kararı, 1957). İşçi yapı kooperatifleri tarafından inşa edilen konutlar genellikle iki katlı sıra-evler tipolojisindeyken 1963'te inşaatı tamamlanan Veliefendi İşçi Blokları, sıra-evlerin yanı sıra blok apartman tipindeki konut inşaatıyla da tüm örneklerden sıyrılmıştır. Gecekondu izlerini taşıyan parselasyonla çevrili bir kentsel alanda, planlı konut yerleşimi olarak günümüze ulaşabilse de yakın gelecekte kentsel dönüşüm uygulamaları kapsamında yerleşimin yıkımı gündemdedir (Hürriyet, 2023).



Resim 6. Bahçelievler arazisi için 1948 ve 1958 yıllarında hazırlanan iki imar planı (İBB Kütüphaneler ve Müzeler Şube Müdürlüğü Arşivi).

İstanbul'daki blok apartman tipolojisindeki konut üretiminin ilk uygulamaları batı koridorunda görülmüştür. Türkiye Emlak Kredi Bankası bu çevrede blok apartmanlardan oluşan konut yerleşimleri inşa etmiş, bu üretimler için mimari proje yarışmaları düzenleyerek katılımcı bir süreç yönetmiştir. Levent ve Koşuyolu'ndaki bahçe-kent uygulamalarının hemen ardından tamamı blok apartmanlardan oluşan konut yerleşiminin ilk denemesi, Ataköy'de gerçekleşmiştir. İnşa edilecek yerleşimin imar planı için düzenlenen yarışmada İTÜ Mimarlık Fakültesi – Şehircilik Kürsüsü öğretim üyelerinden Gündüz Özdeş, Kenan Akınay ve İsmail Pınarer tarafından geliştirilen öneri birincilik ödülü almıştır. (Cumhuriyet, 1955). Her ne kadar yarışma düzenlenmiş, ödüller ilan edilmiş olsa da Türkiye Emlak Kredi Bankası yönetimi, önerilen projelerden hiçbirinin doğrudan uygulanmamasına, tüm önerileri sentezleyen yeni bir planlama yapılmasına karar vermiştir (Güvenç & Işık, 1999). Çalışmaları gerçekleştirmek için Ertuğrul Mentеше yönetiminde bir büro kurulmuş ve İtalyan şehirci Prof. Luigi Piccinato periyodik ziyaretleriyle çalışmalara katkıda bulunmuştur. 1957'de başlayan Ataköy'deki konut inşaatı, etaplar halinde 1980'li yıllara dek devam etmiştir. Özellikle I. ve II. etapların mimari, kentsel karakteristiği, sosyal donatıları ve sahil düzenlemesi ile Türkiye konut mimarlığının en başarılı örneklerindedir. Ne yazık ki kentsel dönüşüm uygulamalarına Ataköy de hedef olmuş ve Ekim 2024 itibarıyla ilk yıkımlar başlamıştır.

Türkiye Emlak Kredi Bankası'nın batı koridorundaki bir diğer konut üretimi Vatan Caddesi üzerinde gerçekleşmiştir. Tarihi Yarımada'da arteriyel yolların açılması amacıyla Vatan Caddesi çevresindeki geniş alanlar kamulaştırılmış, 1960'lara dek herhangi bir inşaat faaliyeti söz konusu olmamıştır. Bankanın 1967 yılında bu alan için düzenlediği imar planı yarışmasında Birol Obuter, Taneri Alpay ve Güner Özduman'ın projeleri birincilik ödülü almış (İstanbul Vatan Caddesi Mevzii İmar Planı ve Kitle Etüdü Yarışması Jürisi, 1967), aynı ekip tarafından mimari uygulama projelerinin de tamamlanmasının ardından 1969 yılında inşaat başlamıştır (Özduman vd., 1972). 353 konut birimini içeren Vatan Caddesi Apartmanları, günümüzde Tarihi Yarımada'nın yoğun dokusu içerisinde, sınırlı sayıda planlı konut yerleşiminden biri olarak varlığını sürdürmektedir.

Batı koridorunda devlet kurumları tarafından inşa edilen yerleşimler arasında Tozkoparan Sosyal Konutları öne çıkmaktadır. 1940'lı yıllardan itibaren kamu bankaları veya yerel yönetimler aracılığı ile konut inşaatı söz konusu olsa da doğrudan merkezi yönetim kontrolündeki ilk üretim 1960'larda, İmar ve İskan Bakanlığı tarafından gerçekleşmiştir. Bakanlık bünyesinde hazırlanan tip projeler kullanılarak konut sorununun görüldüğü şehirlerde sosyal konut inşaatının kararlaştırılmasının ardından İstanbul'da seçilen ilk alan Bakırköy-Osmaniye

civarındaki Tozkoparan olmuştur (Öngen, 1962). 1962 yılında 246 birimlik ilk etabın inşaatından sonra 1964 yılında onaylanan yeni bir planla sosyal konut alanı genişletilmiş (Genel Meclis Kararı, 1964) ve inşaat devam etmiştir. Bakanlık tarafından farklı dönemlerde nüve konut, peyk şehir gibi isimlerle anılan yerleşim son olarak geçekundu önleme bölgesi ilan edilmiş ve 1970'li yıllara dek bu alanda sosyal konut inşaatı sürmüştür. Tozkoparan yerleşimi de yakın tarihe kadar varlığını sürdürse de 2022 yılından itibaren kentsel dönüşüm uygulamaları kapsamında yıkıma uğramaktadır.

Kuzey Koridorundaki Konut Yerleşimleri

Doğu ve batı örneklerinin aksine kuzey koridoru, İstanbul'un yerleşime açılmış alanlarına sonradan dahil olan bir ulaşım aksıdır. Yapımına 1950'li yıllarda başlanan Barbaros Bulvarı ve Büyükdere Caddesi, bu yönde bir arteriyel yol tanımlasa da kuzey koridorunun ortaya çıkışı ancak 1973'te Boğaziçi Köprüsü'nün ulaşımına açılmasıyla gerçekleşmiştir. Batı koridorundan Haliç Köprüsü ile, doğu koridorundan ise Boğaziçi Köprüsü ile devam eden D100 karayolu, Zincirlikuyu'da birleşerek kuzey koridorunun saçaklarını oluşturmaktadır. Kuzey koridoru ve saçakları, İstanbul'un en önemli planlı konut yerleşimlerine ev sahipliği yapsa da bölgedeki hızlı dönüşümler, birçoğunun günümüze ulaşamamasına neden olmuştur.

Konut sorunuyla mücadelenin henüz yeni başladığı 1946 yılında İstanbul Belediyesi ve Türkiye Emlak Kredi Bankası bir araya gelerek İstanbul İmar Limited Şirketi'ni kurmuş, ilk konut üretimlerini kuzey koridoru çevresinde gerçekleştirmiştir. Mecidiyeköy'deki mülkiyeti Belediyeye ait arsa için Rebiî Gorbon ve Tanık Emiroğlu imar planı ile mimari projeleri hazırlamıştır (Kaplan Çiçin, 2023). Müstakil ve sıra-ev birimlerinden oluşan ilk tasarım, gelen talepler doğrultusunda müstakil birimlerin çoğunlukta olacağı şekilde değiştirilmiş (Vakit, 1947), 28 birim konutun inşaatı 1947'de tamamlanmıştır. İstanbul'un ilk planlı konut yerleşimi olan Mecidiyeköy Meskenleri, yeterli olmayan sayıdaki konut inşaatı ve yüksek satış fiyatları gibi çeşitli eleştirilere maruz kalmıştır (Zadil, 1949). Mecidiyeköy ve çevresinin zamanla yoğun ticaret bölgesine dönüşmesi, konut birimlerinin üzerinde rant baskısı oluşturduğu için 1970'li yıllardan itibaren yerine çok katlı apartmanlar inşa etmek üzere tüm birimler tek tek yıkılmıştır. Zaman içinde Mecidiyeköy Meskenleri'nin tüm izleri silinse de, günümüze adını Belediye ve Banka ortaklığından alan Ortaklar Caddesi'ni hatıra olarak bırakmıştır.

Tıpkı İstanbul İmar Limited Şirketi gibi Türkiye Emlak Kredi Bankası'nın da ilk planlı konut üretimi kuzey koridoru çevresindedir. Dönemin kentsel sınırlarına dahil olan geniş arsaların kamulaştırma bedeli çok yüksektir ve savaş sonrasında ekonomik sorunları sebebiyle kurumlar düşük ma-

liyetli alanları tercih etmiştir. İstanbul Belediyesi tarafından kamulaştırılan Levent Çiftliği, 1940'ların sonunda Rebiî Gorbun ve Kemal Ahmet Aru tarafından hazırlanan imar planı ve mimari projeler aracılığı ile Bankanın ilk konut üretimine sahne olmuştur. 391 birimden oluşan ilk etabın inşaatı Aralık 1950'de tamamlanmış (Aru & Gorbun, 1952), ikinci ve üçüncü etapların inşaatı için Demirtaş Kamçıl ve Hakkı Uras 1952 yılında yeni imar planı hazırlamıştır (Genel Meclis Kararı, 1952). 1955 yılında ise Kemal Ahmet Aru, dördüncü etap için hazırladığı plan ve mimari projelerle mahallevi blok apartman tipolojisi ile tanıştırmıştır (Aru, 1956). Kentsel sınırların dışında olması sebebiyle yerleşime ilk inşa edildiği dönemde ağır eleştirilere maruz kalan Levent Mahallesi'nin kıymeti zaman içinde anlaşılmiş ve yüksek gelir gruplarının, küçük-orta ölçekli işletmelerin tercih ettiği bir yerleşime dönüşmüştür. 2008 yılında kentsel sit alanı ilan edilmesinin ardından İstanbul'da yasal koruma statüsüne sahip ilk ve tek modern konut yerleşimi olmuştur.

27 Mayıs 1960 tarihinde gerçekleşen askeri müdahale sonrasında Türk Silahlı Kuvvetlerine mensup bir grup personelin görevine son verildiği için erken yaşta emekliye ayrılan ve görevleri sırasında konakladıkları lojmanları terk etmek zorunda kalanların mağduriyetini gidermek adına bir dizi önlem alınmıştır (Resmî Gazete, 1960). Emekli olan subaylara tahsis edilmek üzere İstanbul ve Ankara'da konut inşa etme görevi Türkiye Emlak Kredi Bankası'na verilmiştir (Resmî Gazete, 1961). Emekli Subay Evleri için İstanbul'da üç koridorun kesişim noktasındaki alan belirlenmiş ve Banka mimarlarından Yümnü Tayfun'un hazırladığı mimari projeler doğrultusunda başlayan konut inşaatı, birkaç yıl içerisinde tamamlanmıştır. Tamamı blok apartmanlardan oluşan ve Bankanın aynı dönemde inşa ettiği Ataköy, Vatan Caddesi Apartmanları projeleri ile benzerlik gösteren Emekli Subay Evleri, özgün haliyle günümüze ulaşmış olsa da son dönemde çeşitli kentsel dönüşüm girişimlerine konu olmaktadır (Resim 7).

İstanbul Belediyesi'nin Emlak Kamulaştırma Müdürlüğü tarafından ucuz ev sahası ilan edilen ve yapı kooperatiflerine temin edilen alanlardan biri de Balmumcu'dadır. Seyfi Arkan yönetiminde hazırlanan imar planı ile birlikte arsa, 1954 yılında faaliyete başlayan Güzel Konutlar

Yapı Kooperatifi'ne verilmişse de (Genel Meclis Kararı, 1954b), üyeleri işçi olmadığı için kredi imkânlarından yararlanamayan Kooperatif, inşaatı hemen başlayamamıştır. İlerleyen yıllarda Seyfi Arkan bu alan için yeni bir planlama çalışması ve mimari proje hazırlamış (Genel Meclis Kararı, 1956), ilk öneriden farklı olarak Barbaros Bulvarı tarafında blok apartman, paralelindeki sıralarda sıra-evler tipolojisini önermiştir. Arkan'ın ikinci tasarımı doğrultusunda başlayan inşaat 1960'lı yılların ilk yarısında tamamlanmıştır. Yapı kooperatiflerinin konut üretimine Arkan'ın tasarımıyla farklı bir mimari karakter kazandıran Balmumcu Güzel Konutlar örneği yakın tarihe dek varlığını sürdürse de 2023 yılında kentsel dönüşüm uygulamaları kapsamında yıkılmıştır.

Kuzey koridorunun batı saçağında bulunan Abide Sitesi, özel girişim aracılığı ile inşa edilmiş az sayıdaki planlı yerleşimden biridir. Milli Reasürans'a ait geniş arazide 1950'li yıllarda bir konut üretimi denemesi olsa da başarıya ulaşamamıştır (Balcı Öztürk & Öztürk, 2024). 1970'li yılların başında mimar Yaşat Manav bu alandaki konut inşaatını üstlenmiş, Milli Reasürans personeline ayrılan iki blok apartmanın inşaatı karşılığında arazinin geri kalanı Yaşat A.Ş. firmasına devredilmiştir. İçerisinde eğitim, kültür, sağlık, spor ve alışveriş işlevlerine yönelik çeşitli sosyal donatının ve rekreatif alanların da bulunduğu kapsamlı bir imar planı hazırlanmasına rağmen dönemin ekonomik şartları gereği yalnızca çarşı binası ve iki blok apartman inşa edilmiştir. Arazinin kalan kısımları ise 1980'li yıllarda satılarak (Milliyet, 1983) farklı geliştirme projelerinde kullanılmıştır. Her ne kadar planlanan inşaatın tamamı gerçekleşmese de Abide Sitesi, nitelikli konutu blokları ve çarşı binasının dikkat çekici mimari karakteristiği ile öne çıkan bir yerleşimdir.

Konut Yerleşimlerinin Miras Değeri ve Geleceği

İkinci Dünya Savaşı sonrası İstanbul'da inşa edilen konut yerleşimleri dönemlerine, üretim yöntemlerine ve hedef kitlesine göre oldukça farklılık göstermektedir. Her biri kent tarihinin ve özellikle 20. yüzyıl katmanının önemli belgeleridir. Değişen ekonomi politikaları ekseninde şekillenen farklı yaşama biçimlerinin göstergeleridir. Ekonomik boyutta dezavantajlı gruba yönelik, yalnızca asgari konfor koşullarını karşılayan sos-



Resim 7. Emekli Subay Evleri'nin dönüşümü için ECF Mimarlık (üstte) ve Zafer Bekaroğlu Mimarlık (altta) firmaları tarafından hazırlanan çeşitli projelere ait görüntüler.

yal konutlar ve yüksek gelir grubu için dönemin barınma normlarının ötesindeki konut yerleşimleri farklı ekonomik-mekansal ilişkilerin fiziksel ipuçları olarak karşımıza çıkmaktadır. Çeşitliliği ve değerleri hakkında üzerinde durulan noktalar, konut yerleşimlerinin korunması ve geleceğe aktarılması gereken modern miras ürünleri olduğunu göstermektedir. Ancak mevcut koruma mevzuatı ve miras değerlendirme süreçleri ne yazık ki 20. yüzyılın bu değerli miras kategorisini korumaya olanak tanımamaktadır. Diğer yandan, yeni inşaatı önceleyen ekonomi politik temelli mevcut imar planları, bu yerleşimleri daha büyük ölçekli konut geliştirme projelerinin odağına taşımaktadır. Benzer durum küresel ölçekte de geçerli olduğundan Nisan 2023'te Almanya'daki mimarlık ve koruma topluluklarının ortak imzasıyla yayınlanan Frankfurt Bildirgesi ile, modern konut mirasını tehdit eden riskleri ortadan kaldırmak ve geleceğe aktarmak için ilkeler belirlenmiştir. Oysa ülkemizdeki koruma mevzuatının geçmişine baktığımızda, modern mirasın korunması konusunda oldukça erken sayılabilecek bir tarihte, 1983 yılında Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıkları Yüksek Kurulu tarafından 'toplu konut ve kooperatiflerin kooperatif alanı olarak korunmasını içeren bir ilke kararı yayınlanmış (Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu, 1983), bunu izleyen bir diğer kararla da aralarında bugün yıkım tehdidi altında olan İsrail Evleri'nin de olduğu dokuz konut kooperatif alanının korunması kararı alınmıştır. Günümüzde modern miras kapsamında değerlendirilen konut yapılarının korunması için öncü bir adım olan bu bakış ne yazık ki, ilerleyen yıllarda iptal edilmiştir.

Bu yazıda ele alınan bazı örneklerin yıkıma maruz kaldığı, bazılarının da yıkılmak üzere beklediği bilinmektedir. Özellikle ilk yıkımların gerçekleştiği Ataköy ve çeşitli kentsel dönüşüm projelerinin duyurulduğu İçerenköy Sosyal Konutları, Veliefendi İşçi Blokları ve Emekli Subay Evleri'nin akıbeti için acil tedbirler gereklidir. Barınma ihtiyacının mekansal karşılığı olan konut, değişen yaşam alışkanlıklarına ayak uydurmalıdır. Bu farkındalıkla birtakım değişimlerin, dönüşümlerin gerçekleşmesi elbette kaçınılmazdır. Ancak var olan miras değerlerinin bilincinde, inşa edildiği dönemdeki gibi ortak gereksinimleri karşılamayı hedefleyen ve en önemlisi planlı ve kontrollü müdahaleler, konut yerleşimlerinin korunması açısından önemlidir. Kentleşme ve 20. yüzyıl mimarlığının belgesi niteliğinde olan konut alanlarının değerleriyle ilgili toplumsal farkındalığın gelişmesine katkı sağlamak, konut yerleşimlerinin bütünlükleri ile barınma işlevlerini devam ettirebilmek için koruma mevzuatının yetersiz kaldığı durumlarda, imar planları aracılığı sürdürülebilir koruma planlaması uygulamaları da önemli katkı sağlayacaktır.

Teşekkür: Bu makale İTÜ Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Restorasyon Programında devam etmekte olan doktora tez çalışması kapsamında, doktora öğrencisi ve tez danışmanı tarafından hazırlanmıştır. İlgili tez çalışması İTÜ Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi tarafından MDK-2023-44558 numaralı Lisansüstü Tez Projesi ile desteklenmektedir.

Kaynaklar

- Aru, K. A. (1956). Levend 4 Mahallesi. *Arkitekt*, 285, 140-153.
- Aru, K. A., & Gorbun, R. (1952). Levend Mahallesi I'inci kısım inşaatı. *Arkitekt*, 253-254, 174-181.
- Balcı Öztürk, Ö., & Öztürk, B. (2024). Abide Sitesi as an innovative approach to build-and-sell housing production in post-World War II Istanbul. *Prostor*, 32(68), 308-319.
- Bildik, C. (1952, 10 Mart). 205 yeni ev önümüzdeki ay içinde taksitle satılacak. *Akşam*, ss. 3, 8.
- Cumhuriyet. (1947, 3 Eylül). Bakırköy İncirli Bahçeli Evler. *Cumhuriyet*, ss. 5.
- Cumhuriyet. (1949, 29 Ekim). Bakırköy Bahçeli Evler Mahallesi A. Başargan Müessesesinden. *Cumhuriyet*, ss. 8.
- Cumhuriyet. (1953, 2 Kasım). Dün 147 işçi evinin temeli atıldı. *Cumhuriyet* ss. 2.
- Cumhuriyet. (1955, 4 Kasım). Baruthane sitesi imar planı müsabakası neticeleri. *Cumhuriyet*, ss. 5.
- Cumhuriyet. (1955, 7 Mart). İşçi evlerinde anahtar tevzi. *Cumhuriyet*, ss. 6.
- Emlak Bankası. (1973). Türkiye Cumhuriyeti'nin Ellinci Yılında Türkiye Emlak Kredi Bankası. *Pan Matbaası*.
- Eryıldız, S. (1995). Konut sorunu ve toplu konut çözümleri. *Mimarlık*, 261, 18-36.
- Genel Meclis Kararı. (1952, 30 Nisan). İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi Arşivi (Karar No: 952/63), İstanbul, Türkiye.
- Genel Meclis Kararı. (1954a, 25 Şubat). İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi Arşivi (Karar No: 954/80), İstanbul, Türkiye.
- Genel Meclis Kararı. (1954b, 25 Şubat). İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi Arşivi (Karar No: 954/81), İstanbul, Türkiye.
- Genel Meclis Kararı. (1956, 26 Ekim). İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi Arşivi (Karar No: 956/251), İstanbul, Türkiye.
- Genel Meclis Kararı. (1957, 13 Aralık). İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi Arşivi (Karar No: 957/295), İstanbul, Türkiye.
- Genel Meclis Kararı. (1959, 30 Haziran). İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi Arşivi (Karar No: 959/277), İstanbul, Türkiye.
- Genel Meclis Kararı. (1964, 6 Aralık). İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi Arşivi (Karar No: 964/223), İstanbul, Türkiye.
- Güvenç, M., & Işık, O. (1999). Emlak Bankası 1926-1998. *Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları*.
- Güzer, C. A. (1995). Konut sorunu sorunu. *Mimarlık*, 292, 20-21.
- Högg, H. (1967). *Istanbul: Stadtorganismus und stadterneuerung*. Karawane-Verlag.
- Hürriyet. (2023, 8 Aralık). Veliefendi İşçi Bloklarında kentsel dönüşüm için imzalar atıldı. <https://www.hurriyet.com.tr/yemel-haberler/istanbul/veliefendi-isci-bloklarinda-kentsel-donusum-ici-42373233>
- Işık, O. (1992). The penetration of capitalism into

housing production: Speculative housebuilding in Turkey, 1950–1980 [Doktora Tezi]. University College London.

İstanbul Belediyesi. (1956). Vilayet ve Belediye Müşterek Bütçesi. Belediye Matbaası.

İstanbul Vatan Caddesi Mevzii İmar Planı ve Kitle Etüdü Yarışması Jürisi. (1967). İstanbul Vatan Caddesi mevzii imar planı ve kitle etüdü yarışması jüri raporu. Arkitekt, 326, 85–90.

Kaplan Çinçin, S. (2023). Türkiye konut üretiminde bir rol model olarak Türkiye Emlak Kredi Bankası, toplu konut mimarisi ve tipolojisi [Doktora Tezi]. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi.

Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu. (1983, 3 Aralık). 39 sayılı toplu konut ve kooperatif alanlarına ilişkin ilke kararı. Kültür Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu Arşivi, Ankara, Türkiye.

Milliyet. (1952, 13 Ocak). İşçi mahallesi yapılıyor. Milliyet, ss. 2.

Milliyet. (1953, 8 Aralık). Evi olmayanlara ucuz arsa tevzi edilecek. Milliyet, ss. 6.

Milliyet. (1983, 13 Aralık). Mecidiyeköy Abide Sitesi'nde satılık işhanı arsaları. Milliyet, ss. 7.

Mortaş, A. (1944). Az para ile ev yapmak ve bizde kooperatifçilik. Arkitekt, 147–147, 90–92.

Öngen, O. (1962, 18 Şubat). Ucuz mesken inşaatı Nisan ayında başlıyor. Milliyet, ss. 3.

Özduman, G., Obuter, B., & Alpay, T. (1972). Türkiye Emlak Kredi Bankası Vatan Caddesi Apartmanları. Mimarlık, 108, 53–56.

Pamuk, Ş. (2014). Türkiye'nin 200 yıllık iktisadi tarihi: Büyüme, kurumlar ve bölüşüm. Türkiye İş Bankası Yayınları.

Piccinato, L. (1957). Croquis pour un plan directeur de Istanbul. Boğaziçi asma köprüsü inşası projesiyle ilgili bir

yazışma (Kutu 7, Dosya 36, Gömlek 30). Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi, Ankara, Türkiye.

Prost, H. (1946). İstanbul mıntıkası planı: On senelik plan 1943–1953 (Hrt_005734). İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kütüphaneler ve Müzeler Şube Müdürlüğü, Atatürk Kitaplığı, Haritalar Koleksiyonu, İstanbul, Türkiye.

Resmî Gazete. (1953a, 17 Temmuz). Türkiye Emlak Kredi Bankası hakkındaki 4947 Sayılı Kanun'un Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi ve 5228 Sayılı Bina Yapımını Teşvik Kanununun Bazı Maddelerinin Kaldırılması Hakkında Kanun. 8640.

Resmî Gazete. (1953b). Bina Yapımını Teşvik ve İzinsiz Yapılan Binalar Hakkında Kanun 1953, 29 Temmuz. 8470.

Resmî Gazete. (1960). 42 Sayılı Kanun Gereğince Emekli Olan Subaylara Mesken Yapıtılması Hakkında Kanun. 10694.

Resmî Gazete. (1961). 42 Sayılı Kanun Gereğince Emekli Olan Subaylara Yapıtılacak Meskenlere Ait Yönetmelik. 10919.

Resmî Gazete. (1965, 2 Temmuz). Kat Mülkiyeti Kanunu. 12038.

Resmî Gazete. (1988, 8 Ocak). Türkiye Emlak Bankası Anonim Şirketi Ana Statüsü. 19688.

Salman, Y. (2019). Koşuyolu: İstanbul'da bir modern mahalle. Dosya, 43, 164–173.

Tekeli, İ. (2010). İstanbul ve Ankara için kent içi ulaşım tarihi yazıları. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Vakit. (1947, 13 Nisan). Mecidiyeköyü'ndeki evler. Vakit, ss. 2.

Yeşilbük, O. (1949). Yapı kooperatifleri ve ucuz ev yapımı. Kanaat Basımevi.

Zadil, E. (1949). İstanbul'da mesken meselesi ve gecekondular. Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi, 2, 65–87.