

## **PROF. DR. İLHAN TEKELİ ile** **BÖLGE PLANLAMA ÜZERİNE**

### **Bölüm 1: Osmanlı Mekansal Tarihi**

*Dr. Deniz AKKAHVE*  
*Bölgesel Kalkınma Dergisi Editörü*

#### **Öz**

Bölgesel Kalkınma Dergisi her sayıda yer vereceği Bilim Söyleşileri köşesiyle alanında yazına önemli katkı sunmuş kıdemli bilim insanlarının, bölgesel kalkınma konusuna ışık tutacak değerlendirmelerini okuyucuyla buluşturmayı hedefliyor. İlk sayımızda açılışı, şehir ve bölge planlama başta olmak üzere Türk bilim dünyasına önemli katkılar sunan Prof. Dr. İlhan TEKELİ ile yapıyoruz. Sayın TEKELİ, sizin farklı disiplinlerden süzülerek gelen; farklı ölçeklerde ve farklı türdeki kurumlarda üstlendiğiniz roller sonucu eylemle kuramı buluşturan birikiminizden yararlanarak, Türkiye'de bölgesel kalkınma ve planlama bağlamında bölgesel politika ve bölge planlama yaklaşımlarında ve uygulamalarında önemli kırılma noktalarını değerlendirmeyi ve geleceğe yönelik görüşlerinizi almayı öngörüyoruz. İzinizle konuya tarihsel perspektiften bakmak ve ilk olarak bölge planlamanın öyküsüyle başlamak istiyorum. Osmanlı tarihinde 1839 Gülhane Fermanı ile başlayan Tanzimat Dönemi, batılılaşmanın ilk somut adımları olarak değerlendirilmekte. Sizin Osmanlıdan bu yana Türkiye'nin yaşadığı değişimi modernleşmenin değişik türleri üzerinden kavramayı amaçlayan bir ele alışınız var. Bu üst anlatım çerçevesinde bu büyük değişim sürecini bölgesel politika ve planlama perspektifinden değerlendirince nasıl bir söylem geliştirirsiniz.

## Giriş

Bölgesel Kalkınma Dergisi her sayıda yer vereceği *Bilim Söyleşileri* köşesiyle alanında yazına önemli katkı sunmuş kıdemli bilim insanlarının, bölgesel kalkınma ve planlama konusuna ışık tutacak değerlendirmelerini okuyucuyla buluşturmayı hedefliyor. Bilim Söyleşilerinin Bölgesel Kalkınma Dergisinin üstlendiği misyonda yol gösterici olacağına ve bölgesel politika tasarımı süreçlerinde karar alıcılara katkı sunacağına inanıyoruz.

İlk sayımızda açılışı, şehir ve bölge planlama başta olmak üzere Türk bilim dünyasına önemli katkılar sunan Prof. Dr. İlhan Tekeli ile yapıyoruz. İlhan Tekeli, Türkiye'nin ilk şehir ve bölge planlama bölümü olan Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nde verdiği derslerle 50 yılı aşkın süredir akademinin içindedir. Akademisyen şapkasının yanı sıra kamu kurumları, yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları ve siyasi partiler olmak üzere farklı düzeylerde üstlendiği rollerle, kurumlara; süreçlere; ulusal ve uluslararası yazına önemli katkı sunan, kuramsal ele alışıında uygulamayı tarihsel perspektifte yorumlayabilen ve özgün tartışma ortaya koyan ender bilim insanları arasında seçkin bir yerde durmaktadır.

Dergimizde İlhan Tekeli ile gerçekleştireceğimiz bir dizi söyleşide, değerli Hocamızdan Osmanlı İmparatorluğu'ndan başlayarak, genç Cumhuriyete, çok partili rejime geçişten, 80 sonrası döneme ve günümüze uzanan tarihsel süreçte, bölgesel politika ve planlama yaklaşımlarının ve uygulamalarının genel değerlendirmesini almayı ve geleceğe yönelik görüşlerini paylaşmayı öngörüyoruz.

Söyleşinin okuyucuya aktarılmasında değerli Hocamızın olguları ve mekânları birbirine bağlayan, tarihi süreçler içinde öyküleştirilen, yüklü bir külliyyatın ve entelektüel birikimin sonucu yerele ilişkin çarpıcı tespitler içeren, akıcı ve şaşırtıcı anlatımının bozulmamasına özellikle özen gösterilmiştir. Bir şehir ve bölge plancısı olarak bölgesel politika ve planlama konusunda başat rol üstlenmiş kurumlarda edinilen

tecrübeyle yorumlandığında, anlatılanların; yerele ait, özgün, belki zaman zaman detay görünen ama o ince detayın arkasında karar alıcıya müthiş kuramsal şifreler sunan tarihsel coğrafya bilgisinin, alana/yerele ilişkin çalışmalarda önemini ortaya koyduğu belirtilmelidir.

Bölgesel kalkınma konusunda çalışma yürüten; “o yer” ile ilgili düşünen; yerelin, tarih süzgecinden geçerek “tortulaşmış hatta kemikleşmiş benliğinin” hikâyesini önemseyen; alana ve mekâna duyarlı, bağlam bağımlı ve özgün politika tasarımı arayışında olan araştırmacılara ve karar alıcılara katkı sunmasını diliyoruz.

## Prof. Dr. İlhan Tekeli ile Bölge Planlama Üzerine Osmanlı Mekansal Tarihi

- *Sayın Hocam, Bölgesel Kalkınma Dergisi adına bizi kabul ettiğiniz ve vakit ayırdığınız için çok teşekkür ederim. ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümünde sizin öğrenciniz olmak; iş hayatımda ve araştırmalarımnda ne zaman zorlu bir süreçle karşılaşsam ve ilk adımı atmak konusunda tedirgin olsam, sizin derinlikli bakış açınızla konuyu ele almak; özgün değerlendirmelerinize başvurabilmek benim için her zaman çok kıymetli oldu. Yayın hayatına yeni başlayan Dergimizde gerçekleştireceğimiz söyleşi dizisinde, sizin farklı disiplinlerden süzülerek gelen; farklı ölçeklerde ve farklı türdeki kurumlarda üstlendiğiniz roller sonucu eylemle kuramı buluşturan birikiminizden yararlanarak, Türkiye'de bölgesel kalkınma ve planlama bağlamında bölgesel politika ve bölge planlama yaklaşımlarında önemli kırılma noktalarını değerlendirmeyi ve geleceğe yönelik görüşlerinizi almayı öngörüyoruz.*

- *İzninizle konuya tarihsel perspektiften bakmak ve ilk olarak bölge planlamanın öyküsüyle başlamak istiyorum. Osmanlı tarihinde 1839 Gülhane Fermanı ile başlayan Tanzimat Dönemi, batılılaşmanın ilk somut adımları olarak değerlendirilmekte. Sizin Osmanlıdan bu yana Türkiye'nin yaşadığı değişimi modernleşmenin değişik türleri üzerinden kavramayı*

*amaçlayan bir ele alışımız var. Bu üst anlatım çerçevesinde bu büyük değişim sürecini bölgesel politika ve planlama perspektifinden değerlendirince nasıl bir söylem geliştirirsiniz Hocam?*

- **Prof. Dr. İlhan TEKELİ:** Deniz teşekkür ederim. Tabii öğrencileriyle iyi ilişki içinde hoca olmak çok zevkli bir şeydir, çünkü onların yaptıklarıyla sizin ilgi alanınız değişiyor, onların yaptıklarıyla övünüyorsunuz. Bizim bölge planlama tartışmasını sadece kurumsal yapılar üzerinden okumamız yeterli olmuyor, akıp giden büyük tarihsel sürecin içine nasıl oturturuz diye bakmamız lazım. Asıl o zaman anlam kazanıyor. Tarih bir anlatı ve aynı yaşam gibi dolayısıyla çok ikna edici, bu nedenle siyasetin, insanları yönlendirmek için tarihi kullanmak istediğini unutmamak gerekir. “Tarihi anlatırken bu özelliğine dikkat ederek büyük anlatıyı kurmak ve ele alacağın olayı onun içine oturtmak gerekli”. İşte o zaman bir dönüşümün anlamlandırılması olanaklı hale geliyor. Biliyoruz ki insanlığın kültürel evrimi sırasında, 16. yüzyılda önemli değişim başlıyor ve kapitalizm diye bir birikim biçimi ortaya çıkıyor. Sanayi devrimine kadar yaşanan bilimsel devrim, reformasyon ardından siyasal devrimler; Amerikan ve Fransız Devrimi ile birlikte 17-18. yüzyıllar sonrasında dünyada artık modernleşme yaşanmaya başlıyor. Özellikle sanayi, ulaşım ve haberleşme devrimlerinin ve teknolojik gelişmelerin gerçekleştiği coğrafya Türkiye bakımından çok önemli. Bu gelişmeler öncesinde dünyanın inovatif odağı Akdeniz merkezliydi ve 16. yüzyıl Akdeniz’inde Osmanlı İmparatorluğu, Cezayir’den Karadeniz’e uzanan ve Kızıldeniz’e inen büyük bir alanı kapsamaktaydı. İşte bizim bugünkü Cumhuriyetimizi anlamlandırırken, 17. ve 18. yüzyıllara gelindiğinde Kuzey Atlantik kıyılarında Hollanda, İngiltere, Fransa’da yaşanan modernleşme hareketleri karşısında bu büyük İmparatorluk’un yaşadığı çözülmenin içinden doğan bir ulus devletin öyküsünü yazmamız gerekiyor. Genellikle Osmanlı tarihi için Türkiye’de çok şey yazılır ama hiç duydunuz mu mekânsal tarihi diye

bir şey yapıldığını? Oysa Akdeniz mekânının II. Felipe (Philip) ile beraber bölüştüğü; büyük Osmanlı barışının kurulduğu ve dünyanın siyasal gidişini belirleyen güçlü bir İmparatorluk var. Şimdi bu İmparatorluk’un mekânsal yapısı neydi, nasıl dönüştü, anlatıma buradan başlamak lazım.

- *O zaman sizinle söyleşimizin ilk bölümünde Cumhuriyet’e kadar uzanan dönemde Osmanlı İmparatorluğu’na tarihsel coğrafya perspektifinden bakalım ve belki de bazılarını ilk defa duyacağımız değerlendirmelerinizi alalım.*

- Şimdi karşımızda 16. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu’nun geleneksel düzeni ve yerel özelliklerine göre örgütlenmiş bir yapısı ve bunun oluşturduğu mekânsal sonuç var. Osmanlı yerleşme sisteminde İstanbul gibi bir tane büyük merkez var. Anadolu ile İstanbul’un ilişkisini alırsak tüm kentli nüfusun yüzde 40’ını barındırıyor. İkinci kent ki Bursa, o da 70 bin civarında. Sistem, 40-50 bin nüfuslu eyalet merkezleri ve 5 bin civarında sancak merkezleri olarak örgütlenmiş yerleşim birimlerinden oluşuyor. Şimdi teorik olarak birinci kentle ikinci kentin oranına (primacy ratio) baktığımızda ne kadar merkezi bir yapıyla karşı karşıya olduğumuzu görürüz. Dengeli bir halde iki olması gereken bu oran, İmparatorluk’ta 1520 yılında yediydi ve 1580 yılında ona ulaştı. Bu merkezi yapıda gücün mekânsal dağılımı günümüzün mekânsal güç dağılımından çok farklıdır. Günümüzde yaygın olarak “merkez-çevre (center periphery)” modelini kullanıyoruz. Merkez güç odağıdır, kaynaklar ve güç merkeze yığılmıştır. Merkez sürekli gelişme gösterirken çevre kaybetmektedir, görelilik olarak yoksullaşmaktadır. Oysa İmparatorluk’ta “merkez-uç” (center-front)” modeli söz konusudur. İmparatorluk’ta gücün mekânsal dağılımında ikili bir konum bulunmaktadır. İmparatorluk’un gücü İstanbul merkezinde yığıldığı gibi, aynı zamanda akıncıların yerleştiği uçlarda bulunmaktadır. Uç canlıdır, akıncılarıyla İmparatorluk’un mekânsal yayılımını artırmaktadır.

Fethedilen yerlere akıncılardan önce tekkeler ve zaviyeler gönderiliyor, alınması düşünülen yerler önceden ideolojik olarak yumuşatılıyordu.

- Bu sistemin bel kemiğini ise toprak düzeni oluşturuyordu. Bu toprak düzeninde tarım yapılan bir toprak üzerinde üç farklı aktör söz konusuydu. Bunlardan reaya toprağa bağlıydı. Ne ekeceğine karar veriyor, ürettiği üründen onda biri olan öşürü, timar sahibine veriyordu. Timar sahibi ise kendine tahsis edilen toprakta kendisi için üretim yapıyordu. Burada sipahi yetiştiriyor, İmparatorluk savaşa girdiğinde sipahileriyle savaşa gidiyordu. En üstteki Sultan ise tüm İmparatorluk'un/mülkün sahibiydi. Bu dönemin mülkiyet anlayışı, günümüzden çok farklıydı. Toplumdaki iş bölümünü belirliyordu.

- Bu iş bölümü kavramsal düzeyde içsel olarak bir hiyerarşiyi içeriyordu. Sistem temelde merkeziydi. Ama bu merkezi sistemin altyapısı gelişmemiş olduğu için yönetim pratiği gerçekte ancak sınırlı ölçüde merkezi olabiliyordu. Niye? Altyapısı yok. Örneğin menzil teşkilatıyla sadece devlet haberleşme yapabiliyordu. Ticari haberleşme mümkün değildi. Bu durumda uzun mesafe ticaret ancak gezerek yapılabilirdi. İmparatorluk'un mekânsal yapısındaki farklılaşmayı da, bu durum belirliyordu.

#### ❖ *Mekânsal yapının omurgası ipek yolu ve ticari bir örgütlenme biçimi kervan...*

- Osmanlı İmparatorluğu'ndan bu dönemine klasik dönem dersek, klasik dönemde çok önemli bir ipek ticaretimiz var, Tebriz'den gelen; Erzurum, Tokat, Amasya, Bursa'ya kadar uzanan, ama karadan giden bir ticaret yol sistemimiz bulunuyordu. Şimdi bu ticaret yolunu bir bölge plancısı olarak nasıl anlarız? Eğer taşıma maliyeti açısından yaklaşırsak, normal olarak Tebriz'den gelen ipeğin, Trabzon'dan gemiyle İstanbul'a gitmesi gerekir. Taşıma maliyeti bakımından ucuz olan bu yol. Ama Osmanlılar deniz yolunu değil karayolunu kullanarak ticaret yapıyorlar. İşte bu, tam da bölge plancısının açıklaması gereken bir soru.

Mekânsal yapıyı anlamak için bu yolun nasıl çalıştığını tanımak gerekiyor. Bu yolda kervanlar işliyor. Kervan, kilometrelerce uzun bir yolda hareket eden bir pazar olarak kavramlaştırılabilir. Her kervanda belli sayıda tüccarlar bir araya gelmekte ve aynen o dönemin esnaf loncaları gibi örgütleniyorlar. Her kervanın bir başı vardır. Kervan yolları üzerinde bir günlük yolculuk uzaklığında kervansaraylar bulunmaktadır. Geceleri kervansarayın kapıları kapanmakta, kervanın develeri kervansarayın avlusunda konaklamaktadır. Sabahleyin yola çıkmadan önce her tüccar mallarında bir kayıp olmadığını bildirdikten sonra, kapılar açılmakta yola çıkılmaktadır. Güvenlik çok önemlidir. Yol boyunca kervanın konaklama sırasındaki ihtiyaçlarını karşılamak ve güvenliğini sağlamak için vergi muafiyeti olan derbent köyleri sıralanmış bulunuyordu. Bir kervan yol boyunca önemli kentlerin kaleleri dışında duruyor, mallarının bir kısmını satıyor, oranın özel üretimi olan malları alıyordu. Kervanın tüccarlarının yük kompozisyonu yolculuk sırasında sürekli değişiyordu. Böyle bir ticaretin varlığıyla yol boyunca olan yerleşmelerde "üretimin coğrafik ihtisaslaşması" ortaya çıkıyordu. Ulaşımın ve ticaretin örgütlenme biçimi İmparatorluk'ta ilginç, "coğrafik uzmanlaşması olan bir mekânsal yapı" ortaya çıkarıyordu.

- Yanıtlanması gereken bir başka konu, ulaşımın niye deveyle yapılmakta olmasıydı. Avrupada araba vardı. Ama araba Anadolu'ya ancak, 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra yeniden girecek. Aslında Roma döneminde Anadolu'da arabalar ve gelişmiş yollar vardı. Türklerin Anadolu'ya girmesinden sonra ürettikleri hibrit bir deve türü, arabayı Anadolu'dan kaldırdı. Kuzey Irak'ta devenin arkasına ok atılabilen bir tür semerin geliştirilmesiyle, develer silahlı araç haline gelince çöllerdeki göçerler kentlerde iktidar olmuşlardı. Bunun sonucu olarak devecilik gelişmiş, Roma arabalarını Arap ülkelerinde ortadan kaldırmıştı. Ama bu devrim hecin develeri Anadolu soğuşunda yaşayamadığı için Anadolu'ya gelemiyordu. İşte bu dönemde Türkler, Orta Asya'dan

Anadolu'ya iki hörgüçlü deveyi getirince hecin devesiyle iki hörgüçlü devenin melezlemesinden Anadolu'da kışın da yaşayan bir deve ortaya çıkmıştır. Deve kervanları Arabistan'da olduğu gibi Anadolu'da da pahalı olan arabayı devreden çıkardı. Bu nedenle karayolu alt yapısı yoktu. Kervanların geçtiği yerlerde sadece nehirleri geçecek köprüler yapılıyordu. Ama Osmanlı ordusu sefere çıkacağında yolcular seferin güzergâhını sefere hazırlıyor, köprüleri tamir ediyordu. Seferi planlayanlar için çözülmesi gereken esas konu hareket eden büyük sayıdaki askerin nasıl besleneceğiydi. Bu da timar sahiplerinin ordunun konakladığı yerlere aynı olarak yiyecek göndermesiyle yükümlendiriliyordu. Osmanlı İmparatorluğu'nun mekânsal yapısını tarihi bir coğrafya anlayışı içinde kavramaya çalışmalıyız. Her şey yerellik içinde gerçekleşiyor.

- *Hocam siz idiografik bilginin öneminden bahsediyordunuz özellikle bu anlatım tam da tarihsel coğrafya o yere özgü o yere ait bilgi...*

- Evet, sana idiografik bilgi aktarıyorum. Şimdi kritik noktalardan biri, uluslararası ticaretin örgütlenmesi... Uygarlığın Akdeniz içinde geliştiği dönemde iki uluslararası ticaret var; birisi İpek Yolu, öteki de Hindistan'dan gelip Avrupa'ya, Venedik ve Cenova'dan giren Baharat Yolu. Modernleşmeyle birlikte coğrafi keşifler sonucu uluslararası ticaret yolları değişiyor. Burada en önemli mesele deniz teknolojisindeki gelişme oluyor. Bu gelişmeyle birlikte 16. yüzyıldan sonra okyanus ticareti başlıyor, büyük, dayanıklı okyanus tekneleri yapılıyor. Akdeniz'de yapılan tekneler onlarla yarışmıyor.

- Ümit Burnunu dolaşıp Hindistan'a ulaşan Portekizliler baharat ticaretini ele geçirince Avrupa'ya gelen baharat duruyor. Osmanlılar, Akdeniz'in bu ticaretteki hegemonyasını savunmak için, Mısır seferini yapıyor. Yavuz Sultan Selim Kızıldeniz'de ayrı bir Osmanlı donanması kuruyor ve o donanmayla Portekizlilerle savaşıyor ve tam başarılı olamasa da baharat ticaretinin yarısını Osmanlılara çeviriyorlar.

### **Barbaros'un Preveze Deniz Zaferi ile ilgili bir anekdot (bir "know-how" aktarım öyküsü)**

*Akdeniz'in doğusunda korsanlık ve şövalyelik coğrafyasının karıştığı bir dönemi gösteren ilginç bir minyatür var. Padişahın elçileri vd. kabulünü gösteren minyatürlerde tek bir adam oturur ki o padişahtır diğerleri hep ayakta temsil edilir. O minyatürde, padişahın kabulünde oturan iki kişi var, padişah ve biraz küçük bir koltukta Barbaros oturuyor. Barbaros'un gazavatnamesini okuduğunda görüyorsun ki kendisini sultanla aynı yere koyuyor. Diyor ki: "biz Tanrı adına gaza yapıyoruz. Sultan da Tanrı adına gaza yapıyor."*

*Kanuni, II. Felipe (Philip) karşı Akdeniz'de dengeyi tutmak için önce Cezayir'i Barbaros'a veriyor daha sonra O'nu, korsan beyini kaptan-ı derya yapıyor. Sefer olmadığı zamanlarda Barbaros korsanlığa devam ediyor. İşte o sırada Akdeniz'de dolaşan büyük okyanus teknelerinden birine rastlıyorlar. Normalde okyanus teknelerinin büyüklüğü ve donanımı nedeniyle işgal edememeleri beklenir ancak bu teknede salgın hastalık var ve Barbaros, tekneyi ele geçiriyor. Hastalık olan teknenin hemen batırılması kuralına rağmen Barbaros tekneyi tersaneye gönderiyor ve bu teknelerden yapılması talimatı veriyor. İşte Preveze Zaferinde bu teknelerden üç tanesi kullanılıyor.*

- Osmanlılar Avrupa'da yaşanan bu gelişmelere direniyorlar. Ama bu direncin bir pahası oluyor. Klasik Osmanlı düzeni bir bozulma yaşıyor. Bu bakımdan en önemli etki Avrupa'nın savaş teknolojisindeki devrimden kaynaklanıyor. Osmanlılar direnebilmek için merkezdeki yaklaşık 10 bin kişilik yeniçeri ordusunu çok büyütme zorunda kalıyor. Bu durumda devletin harcamaları artıyor ve timar sistemi çözülmeye başlıyor. Yeni bir vergi sistemine, iltizam sistemine geçiyorlar ve Osmanlı toprak sisteminde dönüşme başlıyor. Ama bu dönüşüm çok gecikiyor.

❖ *Osmanlı düzeninin dönüşmesi 2,5 asırda gerçekleşebiliyor...*

- Evet, daha önce gördüğümüz üzere mülkiyet sisteminde bir tarım toprağının üç sahibi var; sultan, timar sahibi ve reaya var. Liberalizmdeki mülkiyet anlayışından farklı olarak toplumun iş bölümünü belirleyen bir mülkiyet düzeni bulunuyor. Osmanlı mülkiyet sistemi 16. yüzyıldan itibaren problemlerle karşılaşılıyor. Mültezim yapısı ortaya çıkıyor, mültezimin yerel vergileri toplayarak doğrudan merkeze para transfer etmesi beklenirken mültezimler, topladıkları vergileri usulsüz bir şekilde kendilerine de ayırmaya başlıyorlar ve güçlü toprak beyleri-ayanlar oluşuyor. Kapitalist bir mülkiyet düzeninin kurulmasında geçişi sağlayan 1858 Arazi Kanunu'na kadar geçen uzun sürede sistem sorunlarla karşılaşmış; çözüm bulunmadıkça merkezin karşısına ayan, efe ve çete gibi yerel güç odakları çıkmıştır. Bu sırada Celali İsyanları çıkmış ve Celali İsyanları, o merkezde oluşturulan merkezi gücün silahlı adamları tarafından örgütlenmiştir. Böylece var olan düzen kendisini korumak için savaşırken/direnirken kendisini içinde bulunduğu bağlamın getirdiği zorunluluklar içinde, yavaş da olsa dönüştürüyordu.

- Osmanlı modernleşmesini anlatmaya çalışanlar genellikle merkezi bir modernleşme süreci üzerinde durmuşlardır. Bu nedenle Türkiye'nin

modernleşmesinde bir seçenek bulunmadığı kanısı hâkim olmuştur. Oysa öykünün şimdiye kadar anlatılan kısmında başlayan modernleşme büyük ölçüde desantralize bir modernleşmedir. İlginçtir, eski toprak düzenleri İngiltere'de de, Çin'de de bizdeki gibi, bir iş bölümü sağlayan düzenlerdi. Bu ülkeler modernleşmesini ademi-merkeziyetçi olarak sürdürmüşlerdi. Demek ki Osmanlı da merkezileştirmeyebilirdi. Ama burada bir dönüm noktası var, O da 1808 Sened-i İttifak Belgesi olmuştur. Merkezle, yükselen yerel güçler/ayanlar arasında bir uzlaşma sağlamak için yapılan toplantıda, yereller mülkiyetlerinin ikinci nesle kalmasının sağlanmasını talep etmişler ama II. Mahmut'a kabul ettirememişlerdir. Bunun ardından gelen yeniçerilerin ayaklanmaları, 1826'da II. Mahmut'un yeniçeriliği kaldırmasını zorlamıştır. Bunu ayanların tasfiyesi izlemiştir. II. Mahmut'un bu radikal önlemleriyle, İmparatorluk'un modernleşmesi merkezleşme kanalına girmiştir.

❖ *Tanzimat'la birlikte yönetim felsefesinin değişmesi; yeniden yapılanma...*

- İmparatorluk içinde yerel güçler İngiltere örneğinden farklı olarak hak arayışına girmediler, Tepedelenli Ali Paşa ve Mehmet Ali Paşa örneklerinde olduğu gibi İmparatorluk'u elde etmeye çalıştılar. Osmanlı İmparatorluğu da bütünlüğünü korumak için İngilizlerin desteğine başvuruyor ve 1838'de İngiltere ile bir ticaret antlaşması (Balta Limanı Ticaret Konvansiyonu) imzalanıyor. Bunun sonucunda Osmanlı pazarı dış güçlere açılmış, ekonomisi dışla entegre olmuştur. Bir yıl sonra 1839'da Tanzimat Fermanı'nın ilanı ile birlikte İmparatorluk yönetim felsefesini değiştirmiştir. Tanzimat ile birlikte yeni bir meşruiyet anlayışı benimseniyor; eşitlikçi, hukuk devletinin varlığını kabul eden yeni bir yönetim biçimine geçiliyordu. Yeni bürokratik mekanizmalar, meclisler kuruldu. Özellikle "eşitlik" ve "tüm toplum kesiminin katılımı" gibi yaklaşımlar benimsendi; Arazi Kanunnamesinin çıkartılmasıyla mülkiyet

düzenini modern mülkiyet düzenine yaklaştırmaya çalışıldı ve sultanın el koymasını kaldırarak kapital birikim süreçlerinin önü açıldı. Fermanın uygulamaya girmesiyle büyük değişiklikler ortaya çıkmaya başladı.

- Bu dönemde İmparatorluk'un mekânsal yapısında yaşanan yeniden yapılanmada temel faktör modern alt yapıların yapılmaya başlaması oluyordu. Geleneksel Osmanlı düzeninde karayolu yoktu. 1860'lardan sonra karayolları halka çalışma mükellefiyeti getirilerek inşa edilmeye başladı. Özellikle demiryolları ve limanlar yabancı şirketler tarafından inşa edilmeye başladı. Avrupa'daki kapitalistleşme sürecinde kapital birikimi çok yükselince kapital ihracına başladılar. Yabancı sermaye Türkiye'ye ilk olarak demiryolu kanalıyla girmeye başladı. Demiryolu ağı merkezli bir çeşit yabancı sermaye programı, tarımda büyük çiftlik oluşumunun desteklenmesi ve tarımın ticarileştirilmesi amacıyla Ege ve Çukurova'dan başlayarak uygulamaya konuldu. Bu süreç içinde Osmanlılar 1854'e, Kırım Harbine kadar borçlanmadılar, ama ondan sonra sistemi götürebilmek için borçlanmaya başladılar ve bu borçlanma da 1875'te Avrupa'daki kapitalizmin kriziyle beraber sürdürülemedi, çöktü.

- Osmanlılar bu krizden 1882 yılındaki Muharrem Kararnamesi'ni imzalayarak çıkmaya çalıştı. Düyun-u Umumiye ve Borçlar İdaresi kuruldu. Şimdi bana soracaksınız. Bölge planlaması bunun neresinde? Şimdi çok az bilinen bir şey söyleyeceğim. Biz zannediyoruz ki işte yabancı sermaye geldi, imtiyazı aldı; Aydın Demiryolunu, Bağdat Demiryolunu yaptı, onların projeleri var ve o projelerin paralelinde oradaki tarımsal üretimin bir çeşit dış pazara dönük hale getirilmesi ve onun gerektirdiği sanayilerin kurulması gerçekleşiyor. Özellikle İzmir'in tarihi bu bakımdan önemlidir ve son yıllarda çok çalışma yapıldı ve bütün bu çalışmalar neyin üstünden yapıldı? Dış sermayenin tercihlerinin bu gelişmeleri tamamiyle belirlediği varsayıldı. Açıklamalar bunlara

dayandırıldı. Kanımca bu yetersiz bir görüş, şimdi ben bunun karşısında olan bir pozisyonu inşa etmeye çalışacağım.

#### ❖ *Umur-ı Nafia planları... İleriye dönük bir yatırım planlaması...*

- Osmanlılar Umur-ı Nafia planları yaptılar. Bu planların ilki 1882'de Hasan Fehmi Paşa'nın nezareti döneminde yapılan Umur-ı Nafia planıdır. Bu Umur-ı Nafia planları Türkiye'de yapılacak demiryolu hatları, sulama hatları, bataklık kurutma ve benzeri temel mühendislik yapılarını içermektedir. Karayolları yoktu çünkü karayolları yapımı Fransız örneklerinden de etkilenerek biraz angarya usulü olarak da valilerin, vilayetlerin nezaretinde yapılıyordu. İkinci olarak 1909'da Noradunkyan Efendinin Nazır olduğu dönemde, İttihat Terakki döneminde yapılan bir Umur-ı Nafia planı daha var. Türkiye'de Cumhuriyet ilan edilmeden 1923'te Ankara'da yapılan bir üçüncü Umur-ı Nafia planı da bulunuyor. Bir tane daha olduğunu biliyoruz ama ona ulaşamadık ama içinde ne olduğunu biliyoruz. 1929'da Recep Peker zamanında yapıldı.

- Bu planları yeterince incelemediğimiz için birçok olayda yanlış yorumlar yapıyoruz. 1903'de inşaatına başlanan Bağdat Demiryolunu biz genellikle bir Alman projesi olarak biliriz. Oysa 1882 yılında yapılan ilk Umur-ı Nafia Planında bu proje bulunuyordu, Bağdat hattı tek taraflı bir iradenin değil iki taraflı bir iradenin sonucuydu. Osmanlılar dış sermaye bulamadığı Hicaz hattını 1902'de bir ulusal proje olarak kendileri yapmaya soyunmuşlardı. Bu altyapı planlaması bir anlamda ülkesel bir fiziki plandı. Bir mühendislik projeleri programlamasıydı.

- Bu planların ortaya çıkardığı bölgesel şemaları bir örnekle, İzmir-Ege örneği üzerinden açıklayalım: Kıyıya bir liman yapıyorsun, limana bağlanan İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba (Turgutlu) ve Bandırma demiryolu hatları bölgede ağaç dalları şeklinde yayılıyor. Demiryolu hatlarının çevresinde ticareti

İzmir merkezli olarak örgütlüyorsunuz. Hammadde buralardan toplanıyor, İzmir’de işlenerek ihraç edilir hale getiriliyor; pamuk, zeytinyağı, tütün, incir, üzüm gibi tarım ürünleri işleniyor. İlginçtir, bu sanayi tesislerinin işleyebilmesi için bu tesislerin bakımını sağlayacak sanayi tesislerinin de burada yer alması gerekiyordu. Isigonis’in imalathanesi bunların en ünlüsüydü. Ege’de kurulan fabrikaların buhar makinalarını yapıyordu.

❖ *Yarı-sömürge ilişkilerini temsil eden bu yerleşme örüntüsü Limanın çevresinde Perroux’un (1950) “büyüme kutupları” modeline benzer bir çeşit kümelenme...*

- İşte İzmir öyle bir kapitalist merkezin buradaki örgütlenmesini sağlıyor. Şimdi bunun ne kadar bilinçli yapıldığını gösterecek bir nokta üzerinde duracağım. İmparatorluk açısından Eskişehir ve Afyon üzerinden giden Bağdat Demiryolu hattı ile İzmir’den Afyon’a doğru gelen Kasaba hattının Afyon’da kesişmesi gerekir. Oysa ayrı ülkelerin etkisi altında olan firmalar o birleşmeye karşı direnir. Herkes kendi çıkar alanını koruyor ve kimse birleştiremiyor. İşte “Cumhuriyet’in radikal modernitesi”nin demiryolu programını ve 1927 ihalelerinde iltisak hatlarının yapılışını anlamak için bunu bilmek gerekir.

- Yabancı sermayenin kurduğu ağaç şemasındaki demiryolları bir bölgenin tüm taşıma/ulaşım gereksinmesini karşılamakta yetersiz kalmaktaydı. Bütün bölge yüzeyine ulaşım/taşıma hizmetlerini yaygınlaştırabilmek için, tamamlayıcı karayolları sisteminin geliştirilmesi gerekmektedir. Karayolu konusunda 1860’lardan itibaren bir örgütlenmeye gidiliyor. İlk girişimler Bursa civarında Mudanya bağlantılarıyla 1850’lerden başladıysa da başarılı oluşmamıştı. 1860’lı yıllarda şimdi ilk defa Anadolu’ya yol ve araba gelecek. Araba var ama kağıt, yalnız köyün etrafında, uzun mesafede yok. Bu dönemde yol sistemleri yapılıyor. İlk karayolu sistemlerinin mantığı biraz demiryollarının mantığına benziyor, dışa açılan limana ulaşan yollar

yapılıyor; arkasında demiryolu olan büyük liman yoksa küçük limanlardan içe doğru uzayan karayolları yapıyorlar. Bazı yerlerde ise karayollarının bir bölümü demiryoluna paralel yapılıyordu. Fakat yol sistemiyle demiryolu sisteminin birbirini besleyecek bir nitelikte oluşması sağlanamıyordu.

❖ *“Eğitim olmadan modernleşme olmaz...”*

- Yeniden yapılanma konusunda bir diğer mesele eğitimin modernizasyonu meselesidir. Saffet Paşa’nın Maarif Nazırlığı döneminde çıkartılan Maarif-i Umumiye Nizamnamesi ile iptidai, rüştiye idadi/sultani ve darülfünun diye modern bir eğitim sistem önerisi var. Ancak uygulama Tanzimat Döneminde İstanbul’la sınırlı kalıyor, Abdülhamit döneminde biraz taşraya yayılmaya başlıyor ve dışarıdan gelen misyoner okullarının da açılmasıyla birlikte modernleşme odakları geliyor ama sayıları çok az. Ayrıca modern okullar açılırken medreseler kapatılmıyor. Zaman içinde ortadan kalkması bekleniyor. Onun için alınan karara ben utangaç modernite diyorum.

❖ *“Osmanlı’nın utangaç modernitesi...”*

- Cumhuriyet’in yaklaşımıyla bunun farkını ortaya koymak için bunu size bir örnekle anlatayım, niye utangaç? 1850’ler itibarıyla Türkiye’de kentler de dönüşmeye başlıyor ve bu kentlerin dönüşmesi yangınlar sonucu gerçekleşiyor. Ahşap doku büyük yangınlarda yok olunca o yangın yerlerinde mevzi planlar yapılarak yayalar mekânı olan çıkmaz sokaklı dokulardan geometrik şekilleri olan daha geniş yol dokularına geçiliyor. Yangını önlemek adına da hazırlanan nizamnamede de binaların kâgir yapılmasını öngören maddeler yazılıyor. Diyor ki bütün binalar artık kâgir yapılacaktır. Peki, onun altında bir satır daha var, bu satırda ise, “hali vakti yerinde olmayanlar az uzacık yerde ahşap yapabilir” diyor. Şimdi işte bu ifade utangaç modernite... Bir anlamda moderniteyle yüz yüze kalınca gerekli şeyleri var olmak için yapıyorsunuz ama toplumun direnci de senin bunu sonuna kadar götürmeni engelliyor.



❖ *Yerelin önemi ortaya çıkıyor...*

- Şimdi büyük strateji konusunda Umur-ı Nafia planları varsa, yerel düzeyde de yerelin önemi ortaya çıkıyor. Eski düzende, yani klasik Osmanlı düzeninde merkez bütün İmparatorluk'un her kararından sorumlu olduğu için yerellikteki kararlardan da sorumluydu. Yerelin ayrı karar verme yetkisi yoktu. Bir çeşit büyük merkez vardı ve Sultan, kadı gibi kendisinin yerele atadığı yöneticilerin yerel önde gelenlerle aralarında bir yaklaşma doğmasını, yerele bağlanmasını diye sürekli yerlerini değiştiriyordu. Yerel yönetimle merkezi yönetim ayrımı yoktu, her şey merkezin elindeydi, merkezin atadığı kadı, hem adalet meselesini çözüyor hem belediye başkanı görevini görüyordu. 19. Yüzyılın ikinci yarısında yeni bir düzen, yeni bir meşruiyet anlayışı ve yeni dış ilişkiler ortaya çıkmıştır. İlk defa 1857'de İstanbul'da "Altıncı Belediye Dairesi" kurularak ilk adım atılmış, 1868'de biraz da emri vaki olarak önce İzmir'de kurulmuş sonra büyük kentlerin hepsine yaygınlaşmıştır. Bu belediye güçsüz bir kurum olarak kurulmuş olsa da yerelde merkezden kopmuş bir karar organı oluşmuş bulunuyordu. Bu önemliydi. Tabii bu dönüşümler sırasında eyalet sistemi, vilayet sistemine dönüşüyordu. Bu dönemde vilayetlerde güçlü valiler bulunuyordu. Bir çeşit modernist uygulamaları oluyor; tramvay yapılıyor, kooperatifler, bankalar kuruluyor, vilayetler bir çeşit o "utangaç modernitenin yerel ajanları" haline geliyorlardı. Bu bakımdan aktif olanlar belediye başkanlarından çok valiler oluyordu.

- Böyle bir yerellik söz konusuydu. Bu yerellik üzerinde Sultan denetimi elinde tutuyordu. Bir örnek verelim. Çukurova'da bir Fransız sermayesi büyük bir toprak alıp çiftlik kurmuştu. Çiftliği tarım makineleriyle donatmıştı. Yani modern tarım yaparak onun kanalıyla dışa ihracatı artırmak istiyor. Oysa İkinci Abdülhamid bu konuda çok duyarlı, Fransız'ın makinelerini falan tevkif ediyor, kaymakamlığın önünde yıllarca sergiliyor. Bu nedenle

Osmanlıların o dönemi için genellikle yarı sömürge ifadesi kullanılmaktadır. Hiçbir zaman egemenliğini kaybetmediği için bunları engelleyebiliyor. Aslında dışın projesi tam gelişmiyor, yerel, direniş gösteriyor. Bakınız yerel tarih şimdiye kadar dışın projesine göre yazıldı, oysa yerelin dönüşümü ve onun yereldeki toprak mülkiyeti ve onların denetimi üzerinden yazarsanız tarihi, farklı bir tarih yazımı elde edersiniz.

❖ *Nüfus hareketleri sonucu değişen nüfus kompozisyonu ve mekân...*

- Büyük devletler, yapılmış olan demiryolları etrafındaki tarımsal alanı canlandırmak, ihracatı artırmak için kendi ülkelerinden nüfus getirerek buraya yerleştirmek istiyorlar. Bunu Osmanlılar kabul etmiyor.

- Bu dönem 1500 küsurla 1860 arası, küçük buzul çağıdır. Faruk Tabak'ın, Solan Akdeniz isimli çalışmasından öğrendiğimize göre Akdeniz de soğumuştur. Bu iklim değişikliği sellere neden oluyor, ovalar bataklaşıyor, boşalıyor, yerleşmeler ve tarım yamaçlara çekiliyordu. 19.Yüzyılın sonunda iklim değişince ovalar yeniden ekime açılmaya başladı. Ayrıca dıştan talep oluşup dış piyasaya üretim yapmak gerektiği zaman tarımsal üretimi artırmak, ovaların tekrar üretime dönüştürülmesini sağlamak için büyük çiftlikler kurulmaya başladı. Ancak yeterli emek yoktu, ihtiyaç olan emek gücü adalardan getirildi. İzmir'in Rumlaşması da o zaman başladı. Bu emek ihtiyacını karşılamak için, Ege'deki göçerleri Ahmet Vefik Paşa; Çukurova'dakileri Ahmet Cevdet Paşa yerleştirmiştir.

- İşte 19. yüzyıl aynı zamanda önemli bir sosyal dönüşümler dönemi... 19. Yüzyılda Osmanlıdaki dönüşümler anlatılırken üzerinde durulması gereken en önemli mesele, bir çeşit kentleşmenin başlamasıdır. Kentler yılda yüzde 1 ya da 1,5 büyüyordu. Şimdi İmparatorluk'tan başlayalım, ne vardı, büyüyen bir İmparatorluk vardı. Şimdi ne var? Küçülen, devamlı toprak kaybeden bir İmparatorluk var. Bu

küçülen İmparatorluk'un mekânsal ve demografik sonuçları ne oldu? Şimdi tarih yazarken biz diyoruz ki, İmparatorluk şu savaşlarda şu kadar toprak kaybetti, yüzde şu kadar küçüldü, acaba İmparatorluk yüzde o kadar küçüldü mü? Toprağı kaybetti, ama kanımca güç kaybı bakımından daha az küçülüyor, sebebi şu: İmparatorluk'un geliri üretimden aldığı vergilerle oluşuyordu. Üretimi kim yapıyor? İnsan yapıyor. İmparatorluk'ta toprak bol, ancak nüfus azdı. İmparatorluk'un gelirini temel olarak belirleyen faktör nüfustu. Evet, İmparatorluk toprakla beraber insan da kaybediyor, ama o insanın örneğin yüzde 50'si buraya göç ediyor. O zaman ne oluyor, orada yaptığı üretimi burada yapıyor. O zaman ülkenin geliri bakımından küçülmesi daha az oluyor. Balkanlaşma denilen bu göçler İmparatorluk'un küçülmesini kompanse ederken, İmparatorluk'ta Müslümanlaşma oranı artıyordu. Yani nüfus kompozisyonunda bir değişme politikası yaşanıyor.

- Osmanlı İmparatorluğu'nun nüfus kabul etme politikası da ilginç bir şekilde değişmiştir, başlangıçta gelenleri Anadolu'da kırsal kesime yerleştiriyorlardı. Kırsal kesime yerleştirmesinin önemli bir sonucu olarak gelenler göçmen arabalarını getiriyorlar böylece yol olmayan kırsal alanlara karayolu da yapılıyordu. Birden demiryoluna bağlı ulaşım meselesi değişmeye başlamıştır. Şimdi bir anlamda İmparatorluk'un bu küçülme süreci içinde İmparatorluk küçülüyor mu, yoksa var olan bölgesinin üretimini artırıyor mu? Evet, kompakt hale geliyor, iç pazarı daha büyüyor ve teknoloji geliyordu. Şimdi böyle bir süreç yaşanırken 1877'deki mağlubiyet ve yaşanan büyük kayıplardan sonra İmparatorluk, politikasını değiştirmiş artık gelen göçmenleri kentlere de yerleştirmeye başlamıştır. 1850'lerde ve 1860'larda imar nizamnameleri çıktığı için, onlara uyulduğundan, kentlerde ızgara planlı göçmen mahalleleri ortaya çıkmıştır.

- Kısacası 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra kentler yüzde 1 ya da 1,5 düzeyinde bir büyüme

yaşanırken, mevzii planlarla büyüyor ve dönüşüyordu. Ama asıl modernleştirici dinamiği getiren devlet değil, yangındı. Büyük yangınlar eliyle kent dönüşüyordu, dönüşürken yollarını dönüştürüyordu, yayalar kentinden toplu ulaşım kentine geçiliyordu. Tramvaylar yapılıyor, vapur işletmeleri kuruluyor, demiryolları ve tünel yapılıyordu. Yani bu dönemde İmparatorluk'un altyapısı yabancı sermayeyle dönüşüyor, kırsala yerleştirilen göçmenlerle tarım canlanırken kentsel nüfusta yılda yüzde 1-1,5 büyümeyle birlikte kentleşme yaşanıyor. Kentlerin içinde modernleşme yalnız Müslüman kesimde olmuyordu. Azınlıkların her biri: Rumlar, Ermeniler, Yahudiler kendi milletleri içinde modernleşme süreçleri yaşıyor ve bu süreçler birbirini etkiliyordu tabii. Şimdi 19. yüzyılda böyle canlı bir kent var ve bu kentin yönlendirilmesi için planlama çalışmaları bulunuyor.

#### ❖ *Modernleşmenin planlama çalışmalarına etkisi...*

- Burada kritik nokta kente ilişkin kararların modern teknikle alınmış haritalar üstünde verilmesi, yani teodolit ve nivelman kullanılarak yapılan haritalar. Bunun ilki 1836'da, sonra meşhur olan Mareşal Moltke'nin İstanbul'da Yüzbaşı iken yaptığı haritadır. Plançeteyle sokakları dolaşarak İstanbul'un haritasını alıyor ve onun üstünde de ilk planlama kararları veriliyor; hangi yollar nasıl genişletilecek, daha imar nizamnamesi çıkmamış, 1839'da bu düzenlemeleri içeren bir ilmühaber yayınlanmıştır. Planlamada ilk modernleşme böyle başlamıştır. Ama tabii, daha sonra istihkâm okullarındaki subayların ve öğrencilerin aldığı İstanbul haritaları bulunmaktadır. Mühendislik eğitimi askeriye'den çıkıp mülkiyenin konusu olmaya başlayınca, Mühendishane-i Mülkiye kurulunca, sivil harita mühendisleri yetişmiştir. İlk yapılan planlar daha çok mevzii yangın yeri planlarıdır.

- Burada kentin bütününe ilgilendiren planların yapılmasına 1912'de bir cerrah olan Cemil Topuzlu Paşanın, İstanbul Belediye Başkanı olması sonrasında başlanıyor. Dönemin Sadrazamı Ahmet Muhtar Paşa, İstanbul'da gezerken bu cerrahın görkemli köşkünü görüp bunu şehremini (belediye başkanı) yapalım, İstanbul'u da böyle yapar diyor. Böylece Cemil Topuzlu Paşa Balkan Harbi sırasında belediye başkanı oluyor. Bakınız bu belediyecilik bakımından çok önemli bir nokta. Tamam, dış dünya bilgisi ve görgüsü var ama uygulama için bütçe yok ve belediye zayıf bir konumda. Ne yapsın? Kendisi hastane doktoru olarak bürokrasi tecrübesine de sahip değil. Maliye Nazırından belediyeye para talep etse de alamıyor. Bankalar savaş olduğu için taraf olmamak adına devlete borç vermiyorlar ama Maliye Nazırı aracı oluyor ve belediyeye 1 milyon altın borç temin ediliyor. Cemil Topuzlu Paşa bunun 700 bin lirasını devlete veriyor, elinde 300 bin altın kalıyor. İlk defa kentin ölçekli imara esas olacak haritasını alıyorlar. Bu sırada Lyon şehri baş mimarı yahut mühendisi Auric'i getiriyorlar ve 1913 yılında şehrin tümünü kapsayan, mevzi olmayan bir plan yaptırıyorlar. Şimdi bakınız yavaş yavaş planlama devreye giriyor. O tarihlerde İttihat ve Terakki iktidara gelmiş, Mühendis ve Mimar Cemiyeti kurulmuştur. Cemil Topuzlu elinde kalan parayla uygulama yapmaya başlıyor. Ve tabii hemen modernitenin yıkıcı yüzü de ortaya çıkıyor, bazı yolları yıkmaya başlıyorlar. Hemen yıkımlara tepkiler birikmeye başlıyor, bir cemiyet kuruluyor, bakınız, bu çok ilginç bir olay. Asar-ı Atika Cemiyeti kuruluyor, başına da Sadrazam Küçük Said Paşa geçiyor. Cemil Topuzlu Paşanın yıkımlarına karşı duruyorlar. Korumacılık konusunda modernite karşısındaki ilk sosyal hareket ortaya çıkmış oluyor.

- Şimdi gelelim Cumhuriyet'e... Cumhuriyet, bir iddianın adı, ne iddiası? Uygurluk iddiası.

#### ❖ “Cumhuriyet’in köktenci modernitesi...”

- Evet, Cumhuriyet, bir iddianın adı; bu iddiayı ben köktenci modernite olarak adlandırıyorum. Bu

iddia utangaç değil artık bu modernite. Ama ilginçtir, bu modernitenin kurucu babalarının hiçbiri yurt dışında eğitilmiş değil, hepsi Osmanlı'da yetiştirilmiş. Bir çeşit utangaç modernitenin ürünü. O utangaç modernitenin yetiştirdikleri bir radikal modernite projesiyle ortaya çıkıyor. Bir anlamda tebaadan yurttaş çıkaracak; çökmekte olan, dış dünyada hasta adam diye bilinen bir devletten sağlıklı bir ulus devleti yaratacak, iddialar büyük. Şimdi bunun başlangıcı olarak Cumhuriyet ilan ediliyor. Ben burada Cumhuriyet'in ilanı ile beraber iki düzeyde tartışma yapacağım. Birincisi, o “ülkenin mekânsal stratejisi nasıl değişiyor?” İkincisi, “kentlere bakış nasıl değişiyor?” Cumhuriyet'e baktığımız zaman dört tane çok önemli stratejik dönüştürücü karar verildiğini görüyoruz. Bunlardan birincisi tabii Cumhuriyet öncesinde ilan edilmiş olan Ankara'nın başkentliği kararı.

#### ❖ Cumhuriyet'in planlamacı bakışı ve stratejik bir karar: Başkent Ankara...

- Bu tabii çok önemli bir karar. Dünyadaki ilk örneklerden, daha sonra ulus devletlerin kuruluşunda birçok ülkede bu tür kararların uygulandığını görüyoruz. Anadolu'nun merkezinde bir yerin başkent seçilmesinin gerisinde İstanbul'daki kozmopolit yaşam kültürünü yadsımak, Cumhuriyet ulusal burjuvazisinin yeni yaşam kültürünü yaratmak iddiası bulunuyor. Tabii, İstanbul ülkenin dış dünyayla en bütünleşmiş ve en gelişmiş yeri, tarihte üç büyük imparatorluğa başkentlik yapmış. Ama onun karşısında Anadolu'da bir kenti, onunla yarışan bir noktaya getirmeye çalışmak siyasal olarak çok büyük bir risk almak demek. Böyle bir kent kurabilmek için Türkiye'nin çok büyük kaynaklar bulması gerekiyor. Cumhuriyet bütçeleri böyle bir iddia karşısında çok mütevazı kalıyor. Ama Mustafa Kemal bu riski almaktan kaçınmıyor.

- Günümüzde Ankara'nın öyküsünü kurgularken biz, genellikle Cumhuriyet öncesinde Ankara'nın

köy gibi olduğu üzerinden bir imaj yaratılıyor, oysa gerçek öyle değil. Ankara yer olarak önemli bir bölgesel merkez. Roma'nın eyalet başkenti... İstanbul'a demiryoluyla 1892'de bağlanıyor. Kurtuluş Savaşı'nın karargâhı olmasının sebebi de bu demiryolu bağlantısı... 1892'de Ankara'ya tren geldiğinde, Tiyatrocu Fehim Bey'in anlattığına göre treni istasyonda bir Macar keman kuarteti karşılıyor ve kentte iki tane tiyatro. Refik Halit Karay'ın 1917 yangınından aktardığı ilginç bir sahne var yangın yerinde-şimdi kalenin içinde- meydana 200 tane piyano çıkıyor ve bir kıvılcım geldiğinde yanarken piyanoların çıkarttığı sesi anlatıyor. Bu bize Ankara'nın bir köy olmadığını gösteriyor.

- Hocam anlattıklarınız Cumhuriyet'in Ankara tercihinin, plancı gözüyle ince düşünülmüş çok etkileyici bir yer seçimi kararı olduğunu gösteriyor. Osmanlıdaki dönüşümleri ve bunların mekânsal sonuçlarını o tarihi coğrafyanın içinde sizin tarih anlatımımızla, sizin gözlüğünüzle okumak çok ilginç ve öğretici oldu. Genç Cumhuriyet'in köktenci modernitesi karşısında heyecanlandık.

- İzninizle Cumhuriyet'in ulaşımı ele alışı, sanayi planlarını ve gizil bölge planı stratejisini ikinci söyleşimizde konuşalım. Türkiye'de çok partili döneme geçiş hikâyesini, sizin tanımlamanızla "popülist modernite" dönemini yine tarihsel okumayla sizden dinleyelim. Kıymetli Hocam, bize ayırdığınız vakit için çok teşekkür ederiz.

**Prof. Dr. İlhan Tekeli:** İnşaat Mühendisi. Şehir ve Bölge Plancısı. Sosyal Bilimci. Kent Bilimci ve Düşünür. (ODTÜ-Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalında Yüksek Lisans, Pennsylvania Üniversitesi-Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalında Yüksek Lisans, İTÜ-Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalında Doktora). Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Kurucu Başkanı. Yerel Yönetim ve Demokrasi için Dünya Akademisi İcra Heyetinin Kurucu Üyesi. Bilim Akademisi'nin Kurucu Üyesi. İzmir Akdeniz Akademisi Kurucu Onursal Başkanı. 2004-2008 yılları arasında Yüksek Öğretim Kurumu Genel Kurul Üyesi.

ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Fakültesi Öğretim Üyesi (1970- ). İmar ve İskân Bakanlığı ile Devlet Planlama Teşkilatı; Ankara, İstanbul, İzmir ve İzmit Belediyelerinde farklı statülerde roller üstlenmiştir. Bilimsel yazıları Tarih Vakfı tarafından 26 cilt halinde yayımlanmıştır. Şehir planlama, bölge planlama, sosyal sistemler, makro-coğrafya, yerel yönetimler, iktisadi politikalar, iktisat tarihi, şehir tarihi, belediye tarihi, eğitim planlaması, bilim felsefesi ve tarih yazıcılığı konularında 660'ı aşkın bilimsel yazı ve bildirisi bulunmaktadır.