

## TANZİMAT'IN KENT REFORMLARI: TÜRK İMAR SİSTEMİNİN KURULUŞ SÜRECİNDE ERKEN PLÂNLAMA DENEYİMLERİ (1839–1908)

*Koray Özcan\**

3 Kasım 1839 yılında Mustafa Reşit Paşa tarafından Gülhane Parkı'nda okunarak ilan edilen *Gülhane Hatt-ı Hümayun*'u ile başlayan Tanzimat dönemi, Osmanlı egemenliğindeki coğrafyalar üzerinde sosyal, kültürel ve ekonomik yaşama yönelik düzenlemelerden, askeri ve siyasal yenilikler ile yönetim mekanizmasına dek uzanan bir dizi reformların gündeme geldiği, Osmanlı İmparatorluğu'nu Batılılaştırmaya yönelik “reformist dönem” ya da “Batı odaklı yenilenme süreci” olarak tanımlanabilir.

Yukarıda genel hatlarıyla özetlenen yenilenme sürecinin mekânsal ürünlerinin, Tanzimat öncesi yerleşme pratikleri mirası üzerinde eş zamanlı gerçekleştirilmesi açısından Batı yönelimli yasal ve mekânsal düzenlemeler eşliğinde üretilen plânlama deneyimleri biçiminde gerçekleştiği söylenebilir. Bu süreçte,<sup>1</sup> ilmühaber ya da nizamnameler adı altında yapı malzemelerinden, yapı yükseklikleri ve oranlarına ilişkin koşullara, arsa bölümlenmesi ya da kamulaştırma hakları gibi mülkiyet düzenlemelerinden, tramvay gibi yeni ulaşım araçlarının kullanımına ve sıkça maruz kalınan yangınların önlenmesine yönelik yol iyileştirme düzenlemelerine dek uzanan kentsel yapılaşma sürecini biçimlendiren bir dizi yasal düzenleme gündeme gelmiştir.

Bu araştırmanın amacı, Türk imar sisteminin kuruluş süreci olarak tanımlanan 1839–1908 zaman aralığında gerçekleştirilen plânlama deneyimlerinin, kentsel mekân düzenlemeleri üzerine ilk yazılı metin olan 1839 tarihli ilmühaberden, Osmanlı döneminin son imar kanunu olan 1882 tarihli Ebniye Kanunu'nun çıkarılmasına dek uzanan yasal izleneye üzerinden irdelenmesidir.

Bu irdemeler üç varsayıma dayandırılmıştır. Birincisi, Tanzimat reformları öncesi Türk imar sisteminin, kentsel mekânların örgütlenmesine ilişkin düzen ya da düzensizliklerin oluşturduğu yasal ve mekânsal altyapı üzerinde geliştiğidir. İkincisi, Tanzimat reformlarının hukuksal düzenlemeler açısından ortaya çıkardığı ikili yapının, kentsel mekânlar üzerinde fiziksel ve

görsel ayrılaşmaya neden olduğudur. Üçüncüsü ise Batı odaklı yenilenme sürecinde gerçekleştirilen ve Tanzimat'ın kent reformları olarak tanımlanan plânlama deneyimleri üzerinde, farklı köken ya da önceliklere dayanmakla birlikte, eş zamanlı olma açısından Batı plânlama deneyimlerinin etkili olduğudur.

Araştırma kapsamında kullanılacak materyaller, askeri–stratejik amaçlar ya da yangın sonrası düzenlemeleri ve sigorta değer tespiti için hazırlanan plân ve haritalar ile ilmühaber ya da nizamname gibi yasal düzenlemelere ilişkin yazılı metinler olarak belirlenmiştir.

Araştırma, Türk imar sisteminin kuruluş süreci olarak tanımlanan 1839–1908 zaman aralığında kentsel yapılaşma düzenine ilişkin yazılı metinlerin, hâlihazır harita ve plânlar eşliğinde, Batı planlama deneyimleri ile karşılaştırmalı irdelenmesine dayanan bir yöntem kurgusu içinde ele alınmıştır.

### Yasal ve mekânsal arka plân

*Tanzimat öncesi kentsel mekânların örgütlenmesine ilişkin yasal ve mekânsal düzen*

Tanzimat öncesinde Osmanlı İmparatorluğu egemenliğindeki coğrafyalar üzerindeki gerek kentsel gerek kırsal mekânlarda sivil ya da askerî her tür ve ölçekteki yapı işlerinin örgütlenmesine ilişkin yasal ve mekânsal düzenlemeler, Yeniçeri Ocağı'nın bir parçası olarak “Hâssa Mimarlar Ocağı” adı altında yapılandırılan meslekî kurumun yönetim ve denetimi altında gerçekleştirilmiştir. Bu denetim ve yönetimin boyutları, –ister devlet eliyle isterse vakıf ya da bireysel yapı talepleri yoluyla olsun– gerçekleştirilen her türlü yapım, onarım ve bakım faaliyetinde kullanılacak yapı malzemelerinden, yapım türlerine ve yapıların yer seçimine ilişkin kararlara, yapım sürecinde çalışacak işgücünün sayısal değerinden alacakları ücret değerinin belirlenmesine dek uzanmaktadır.<sup>2</sup>

Ancak burada temel sorun, “*Osmanlı İmparatorluğunun yayıldığı geniş coğrafyada Hâssa Mimarlar Ocağı'nın kentsel mekânlara ilişkin denetim ve yönetim politikaları üzerinde egemen otorite olarak ne derecede etkin olabildiği*” ya da “*Tanzimat öncesinde kentsel mekânların örgütlenmesine yönelik kurumsallaşmış bir yasal düzen var mıdır*” sorularına cevap aranmasıdır<sup>3</sup>. Bu cevaplar, Tanzimat öncesi kentsel mekânların örgütlenmesine

\* Selçuk Üniversitesi, Mühendislik–Mimarlık Fakültesi, Şehircilik Anabilim Dalı, 42079 Selçuklu, Konya.

<sup>1</sup> İlhan Tekeli, Osmanlı geç döneminden Cumhuriyet dönemine dek uzantılandığı kentsel plânlama sürecini Modernleşme Projesi olarak tanımlamıştır. Bkz. İlhan Tekeli, “Bir modernleşme projesi olarak Türkiye’de kent planlaması,” *Türkiye’de Modernleşme ve Ulusal Kimlik*, Yay. Haz. Sibel Bozdoğan, Reşat Kasaba, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1998, s.136–152.

<sup>2</sup> Hassa Mimarlar Ocağı hakkında bkz. Şerafeddin Turan, “Osmanlı teşkilatında Hassa Mimarlar Ocağı,” *AÜDTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, c.I, sayı 1, 1964, s.157–202; Cengiz Orhonlu, “Osmanlı mimarları,” *Osmanlı Araştırmaları*, sayı 2, 1981, s.1–30; C.Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda şehircilik ve ulaşım üzerine araştırmalar*, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi yay., İzmir 1984, s.1–26.

<sup>3</sup> Enver Behnan Şapolyo, Türk belediyeleri tarihi üzerine hazırladığı bir dizi makalesinde, kaynak göstermeksizin Türk yerleşme kültüründe belediye kurumunun kökenlerini Anadolu öncesinde Samanî ve

ilişkin mekânsal düzen ya da düzensizliklerin oluşturduğu mekânsal altyapının ortaya çıkardığı sorunların, Tanzimat döneminde çıkarılan yasal düzenlemelerin ve üretilen plânlama deneyimlerinin mekânsal ve işlevsel gerekçeleri üzerindeki etkilerinin tanımlanabilmesi açısından önemlidir.

Tanzimat öncesi Osmanlı kentsel yaşamına ilişkin kuralların genel olarak İslâm hukuku ve İslâm hukukunun kapsamadığı konularda da örf ve âdetlere göre verilen fermanlarla düzenlendiği ve belediye kavramının kurumsallaşmamasına dayalı olarak belediye hizmetlerinin İslâm hukuku kapsamında Kadılık sistemi içinde örgütlendiği<sup>4</sup> bilinmektedir. Başka bir ifadeyle, özellikle anıtsal–kamusal yapı faaliyetlerinde vakıf–imaret ilişkisinin etkin<sup>5</sup> olduğu gözönüne alınırsa, kentsel mekânları biçimlendiren yapılaşma sürecinin ister devlet isterse vakıf kurumu yoluyla olsun kadınların denetiminde<sup>6</sup> gerçekleştirildiğini söylemek olanaklıdır. Bu yapılaşma süreçleri dışında kalan özel mülkiyete konu olan yapılaşma sürecinin<sup>7</sup> ise –her ne kadar Hassa Mimarbaşından kent mimarına ve mahalle imamlarına dek uzanan denetim süreci varolsa da– temelde İslâmî hukuk düzeninin yansımaları olarak kent halkının sorumluluğuna bırakıldığı söylenebilir.

Tarihi belgeler irdelenirse; cami ve medrese ya da kale ve sur gibi sosyal–kültürel ya da askerî–stratejik işleve sahip anıtsal–kamusal hizmet yapıları ile

Gazneli devletlerinde muhtesib adı verilen teşkilata dayandırmakta ve Osmanlı Devleti döneminde de belediye işlerinin subaşı teşkilatı kapsamında örgütlendiğini kaydetmektedir. Ancak Şapolyo'nun belediye kavramını muhtesib ve subaşı gibi ekonomik ve askeri kurumlar ile ilişkilendirmesi, belediye kurumunu sadece kentlerin askerî ve ekonomik açıdan idaresi olarak algıladığı anlaşılmaktadır. Bkz. E.B.Şapolyo, “Türk şehirleri tarihi: Türk belediyesinin doğuşu ve tekâmülü,” *Belediyeler Dergisi*, sayı 58, 1940, s.27–29, sayı 59, 1940, s.24–27.

<sup>4</sup> İlber Ortaylı, “Osmanlı kadısının taşra yönetimindeki rolü üzerine,” *Amme İdaresi Dergisi*, c.9, sayı.1, 1976, s.95–107; İ.Ortaylı, “İmparatorluk döneminde mahalli idarelerin ve belediyeciliğin evrimi,” *Türkiye’de Belediyeciliğin Evrimi*, Yay. Haz. İ.Tekeli, İ.Ortaylı, Türk İdareciler Derneği yay., Ankara 1978, s.3–7; İ.Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840–1880)*, Türk Tarih Kurumu yay., Ankara 2000, s.11–15.

<sup>5</sup> Vakıf kurumu ve imaret sistemi birlikteliğinin Osmanlı dönemi Türk kentlerinin mekânsal örgütlenme düzeni üzerindeki etkileri için bkz. Nurcan Kuleli, *A Study of the Vakıf Institution in the Traditional Ottoman City*, Unpublished Master Thesis, Boğaziçi University, İstanbul 1986; Zekiye Yenen, *Vakıf Kurumu–İmaret Sitesi Bağlamında Osmanlı Dönemi Türk Kentlerinin Kuruluş ve Gelişim İlkeleri*, Basılmamış Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul 1988.

<sup>6</sup> Tanzimat dönemi öncesinde özellikle yangınların önlenmesi amacıyla kadınların kentsel yapılaşma düzenine ilişkin kararları için bkz. Zühtü Çubukçuoğlu, “İstanbul yangınları ve alınan tedbirler,” *İller ve Belediyeler*, c.11, sayı 124, 1956, s.71–74; E.B.Şapolyo, “Kanuni devrinde belediye işleri,” *İller ve Belediyeler*, c.11, sayı 124, 1956, s.75–77.

<sup>7</sup> XVI. yüzyılda Osmanlı kentlerinde yapılaşma süreçleri için bkz. İ.Tekeli, “Osmanlı İmparatorluğunda ve Türkiye Cumhuriyeti’nde kent planlama pratiğinin gelişim ve kültürel mirasın korunmasında etkileri,” *İslam Mimari Mirasını Koruma Konferansı (22–26 Nisan 1985)*. Yay.Haz. Selahaddin Yıldırım, İstanbul Büyükşehir Belediyesi yay., İstanbul 1985, s.160–163; İ.Tekeli, “Anadolu’daki kentsel yaşantının örgütlenmesinde değişik aşamalar,” *Türkiye’de Kentleşme Yazıları*, Turhan Kitabevi, Ankara 1982, s.24–25; Sevgi Aktüre, “Mimarbaşı Sinan and the building policies of the Ottoman state,” *Environmental Design*, sayı 1–2, 1987, s.102–103.

yol, kanal ve su sistemleri gibi kentsel altyapı faaliyetlerinin yapım, bakım ve onarım işlerinden Hassa Mimarbaşı denetiminde *kale mimarları*, *kaldırımclar* ya da *eyalet* ve *şehir mimarları* olarak bilinen meslekî örgütlenmelerin sorumluluğunda vakıf kurumu yoluyla gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır<sup>8</sup>. Buna karşılık, kentsel alt toplumsal üniteler olarak tanımlanan mahalleler düzeyinde ise her bir mülk sahibi kendi ev ya da dükkânı önündeki yolun bakım ve onarımından sorumlu tutulmuş, kentsel su sistemleri gibi ortak kamusal altyapı tesislerinin bakım ve onarımı da belirli muafiyetler karşılığında hizmetten faydalanan mahallelerin sorumluluğuna bırakılmıştır.<sup>9</sup>

Bu tespitler, Tanzimat öncesinde imar faaliyetlerine ilişkin kararlar ya da kentsel mekâna ilişkin müdahalelerin, Osmanlı devlet yönetimi tarafından görevlendirilen yerel yöneticilerce denetlenmekle birlikte, temelde kentlilerin sorumluluğuna bırakıldığını, başka bir ifadeyle, kentlilerin imar uygulamalarına aktif katılıma yönlendirildiğini düşündürmektedir. Nitekim Fatih döneminde İstanbul’un kadınlar yönetiminde dört idarî bölgeye ayrıldığına ve imar faaliyetlerinin kadınlar tarafından denetlendiğine, mahalle düzeyindeki yapılaşmaların ise mahalle imamı denetiminde halkın sorumluluğuna bırakıldığına ilişkin kayıtlar,<sup>10</sup> kentsel mekâna ilişkin müdahalelerin hukuksal düzlemde hiyerarşik bir düzen içinde gerçekleştirildiğini ortaya koymaktadır.

Ancak Batı hukukundaki gibi örf ve adetlerin anayasal düzen altında toplanması ve dine dayalı kuralların sınırlandırılması gibi yazılı hukuksal düzenlemelerin eksikliği ve İslâm hukuku ile örf ve adetler arasındaki hukukî ve siyasî çelişkilerin çözümlenememesi ya da bir uzlaşmanın sağlanamamasına dayalı olarak Osmanlı İmparatorluğu’nun kentsel mekânları denetlemeye ilişkin girişimlerinin –devlet eliyle ya da vakıf kurumu yoluyla örgütlenen anıtsal–

<sup>8</sup> Osman Nuri Ergin, *Türkiye’de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi İktisat ve İhtimaiyat Enstitüsü yay., İstanbul 1939, s.46–58; İ.Ortaylı, “Eski Türk şehirlerinde yapı işlerinin fonksiyonel düzenleniş ve yapı örgütü,” *Mimarlık*, sayı 129, 1974, s.11–16.

<sup>9</sup> O.N.Ergin, *Belediye Bilgileri*, 2.bs., İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat, İstanbul 1934, s.95–106; O.N.Ergin, *Türkiye’de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı*, s.103–121; S.Aktüre, “Mimarbaşı Sinan and the building policies of the Ottoman state,” s.103–105; Stephanos Yerasimos, “Tanzimatın kent reformları üzerine,” *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Yay.Haz. Paul Dumont ve François Geogon, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1996, s.1–18. Ayrıca mahalle düzeyinde kamusal yapılara halkın katılımı için bakınız: Adalet Alada (Bayramoğlu), *Osmanlı–Türk Şehrinde Mahalle*, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 1989.

<sup>10</sup> İstanbul’da fetih sonrası gerçekleştirilen imar faaliyetlerinin kentin ilk kadısı olan Hızır Bey tarafından örgütlendiğine ilişkin kayıtlar, kadılık kurumunun imar faaliyetleri üzerindeki etkisine işaret etmektedir. Bkz. E.B.Şapolyo, “Fatih Mehmet zamanında İstanbul’da belediye ve idarî teşkilat,” *İller ve Belediyeler*, sayı 91, 1953, s.20–24; Rakım Ziyaoğlu, “İstanbul’un ilk belediye başkanı Hızır Bey Çelebi,” *İller ve Belediyeler*, c.32, sayı 368, 1976, s.252–253; Halim Baki Kunter, “Türklerin İstanbul’da ilk imar ve temdin hareketleri,” *Belediyeler*, c.V, sayı 55, 1940, s.20–24; O.N.Ergin, “İstanbul’un fethinden sonra şehir nasıl imar ve iskan edildi?,” *Resimli Tarih Mecmuası*, sayı 41, 1953, s.2354–55; S.Yerasimos, “Osmanlı İstanbul’unun kuruluşu,” *Osmanlı Mimarlığının 7 Yüzyılı: Uluslarüstü Bir Miras*, Yay.Haz. Nur Akın, Afife Batur, Selçuk Batur, Yem yay., İstanbul 1999, s.195–212.

kamusal hizmet yapılarına ilişkin yapı faaliyetleri dışında– kurumsallaşmadığı ya da toplumun tüm kesimlerinde eş düzeyde uygulanmadığı söylenebilir.

*Eş zamanlı olma açısından XIX. yüzyıl Batı plânlama deneyimlerine bakış*

Burada XIX. yüzyılda gerçekleştirilen Batı plânlama deneyimleri, Osmanlı İmparatorluğunda Tanzimat dönemi ile başlayan siyasal rejim odaklı değişim ya da reform sürecinin mekânsal ürünleri olarak gerçekleştirilen plânlama deneyimleri üzerindeki (olası) etkileri açısından irdelenecektir.

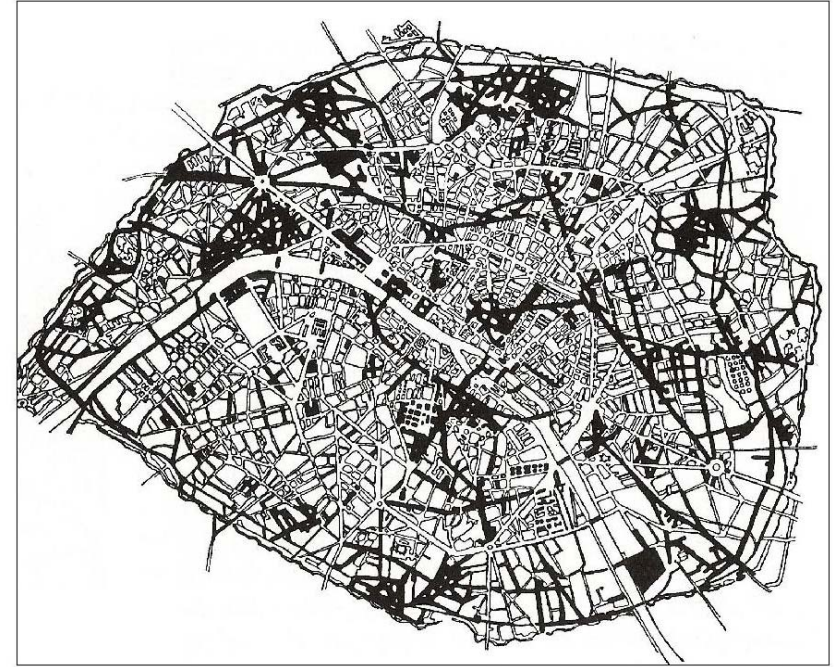
Batı plânlama deneyimlerinin, sanayileşme sürecinin ortaya çıkardığı çevresel yaşam koşulları, teknik altyapı eksikliği ve toplumsal eşitsizlik gibi bir dizi sosyal, ekonomik ve çevresel sorunların çözümlenmesi üzerine odaklanmakla birlikte, arka planında, sosyalist düzene köklenen ütöplast kentsel politikardan, kapitalist düzene geçiş sürecinin tepkisel mekânsal ürünleri olarak gerçekleştirildiği söylenebilir.<sup>11</sup> Bu açıdan bakılırsa, XIX. yüzyılda Batı'da gerçekleştirilen plânlama deneyimleri; Fransa'da "İkinci Cumhuriyet" olarak adlandırılan siyasal süreçte İmparator III. Napolyon tarafından Paris valisi olarak atanan Baron Eugène Haussmann (1853–1869) tarafından gerçekleştirilen imar faaliyetlerine köklendirilebilir (Şekil 1). Nitekim Haussmann tarafından Paris kentinde gerçekleştirilen imar faaliyetleri ve plânlama politikaları, eş siyasal ve toplumsal süreçleri yaşayan Roma, Viyana, Berlin ve Brüksel gibi Batı başkentlerinde gerçekleştirilen imar faaliyetlerine öncül olmuştur.

*Haussmannization* olarak tanımlanan, geçmişten soyutlanarak kurumsallaştırılmaya çalışılan yeni ideolojik düzeninin yerleştirilmesi üzerine odaklanan mekânsal değişim sürecinin plânlama deneyimleri üzerindeki yansımaları,<sup>12</sup> geçmiş mirasının yok edilmesi pahasına, kentsel yol sisteminin yeniden ıslah edilerek anıtsal yapılarla desteklenen geniş bulvarlar açılması, tarihi dokuların ve kent surlarının yıkılması gibi uygulamalar biçiminde özetlenebilir. Bu uygulamaların, yeni siyasal düzen eşliğinde siyasal otoritenin muhalif grupları daha iyi denetleme ve müdahalede bulunma olanağı vermesinin ötesinde yeni köklenmeye başlayan kentsoylu sınıfın talep ettiği yüksek

<sup>11</sup> Leonardo Benevolo, *The European City*, Trans. from Italian: Carl Ipsen, Blackwell Press, Oxford 1993, s.160–188.

<sup>12</sup> L.Benevolo, *The Origins of Modern Town Planning*, The MIT Press, Massachusetts 1967, s.105–147; Benevolo'nun Batı'da modern kent planlama uygulamalarının 1848 devrimi sonrasında geliştiğini kaydetmesi, plânlama deneyimleri üzerinde ideolojik etkileri ortaya koyması bakımından dikkat çekicidir. Ayrıca bkz. David P. Jordan, *Transforming Paris: The Life and Labors of Baron Haussmann*, Free Press, New York 1995, s.341–368; Thomas Hall, *Cities in Civilization: Culture, Innovation, and Urban Order*, Phoenix Press, London 1999, s.706–745; Stein Eiler Rasmussen, *Towns and Buildings*, The MIT Press, Massachusetts 1997, s.160–171.

yoğunluklu yapılaşma ya da apartmanlaşma taleplerine uygun mekânsal zemini hazırladığı da söylenebilir.<sup>13</sup>



Şekil 1. Haussmann Uygulamaları, Paris  
Kaynak: Rasmussen (1997)

1850–1880 zaman aralığında gerçekleştirilen Paris deneyimlerinin etkileri, eş siyasal süreci yaşayan Roma, Viyana, Budapeşte, Berlin ve Brüksel gibi diğer Batı başkentlerinde,<sup>14</sup> kent surlarının yıkılarak ring yollarına ya da yangın koruma kuşakları işlevindeki açık–yeşil alanlara dönüştürülmesi, kentsel altyapı sistemlerinin kurulması, dik açılı yol şemaları oluşturularak doğrusal geniş bulvarlar açılması ve düşük gelirli ailelerin barındırılmasına yönelik yüksek yoğunluklu konut alanları oluşturulması biçiminde olmuştur. Bu noktada en çarpıcı örnek Viyana için verilebilir.<sup>15</sup> XIX. Yüzyıl sonunda Viyana

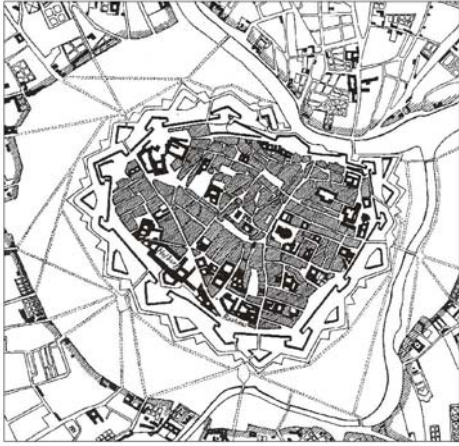
<sup>13</sup> Sharon Marcus, "Haussmannization as anti-modernity: The apartment house in Parisian urban discourse 1850–1880," *Journal of Urban History*, c.27, sayı 6, 2001, s.723–745.

<sup>14</sup> Thomas Hall, *Planning Europe's Capital Cities: Aspects of Nineteenth Century Urban Developments*, E&FN Spon Press, London 1997, s.168–200, 252–262; Frank J. Costa, "The evolution of planning styles and planned changes: The example of Rome," *Journal of Urban History*, c.3, sayı 3, 1977, s.263–294.

<sup>15</sup> Paolo Capuzzo, "The defeat of planning. The transport system and urban pattern in Vienna 1865–1914," *Planning Perspectives*, sayı 13, 1998, s.23–51. Ayrıca bkz. Rasmussen, *Towns and Buildings*, s.148–150.



kent surları yıkılarak, *Ring Strasse* adı verilen ring yolu açılması, kentin mekânsal kurgusu ve gelişimi üzerinde temel belirleyici olmuştur (Şekil 2 ve Şekil 3).



Şekil 2. XVIII. yüzyılda Viyana  
Kaynak: Rasmussen (1997)



Şekil 3. XIX. yüzyıl sonunda Viyana  
Kaynak: Rasmussen (1997)

Türk kent plânlama deneyimleri açısından irdelenmesi gereken bir başka yaklaşım da etkileri erken Cumhuriyet dönemi plânlama deneyimlerine dek uzanan *Güzel Kent* ve *Artistik ya da Estetik Kent* yaklaşımlarıdır.<sup>16</sup> XIX. yüzyıl sonunda Batı'da Haussmann uygulamalarına alternatif olarak yeniden canlandırılarak gündeme getirilen düzenlilik ve simetriklik ilkelerine dayanan *Güzel Kent* ile Camillo Sitte öncülüğünde geliştirilen estetik ve tarihsel değerlerin ön plâna çıkarılması üzerine odaklanan *Estetik Kent* yaklaşımlarının, Tanzimat döneminde gerçekleştirilen yangın sonrası kentsel mekân düzenlemeleri ve özellikle taşra kentlerine eklenen göçmen mahallelerinin plân şemalarında etkili olduğu söylenebilir.<sup>17</sup>

Özetle, Türk imar sisteminin kuruluş sürecinde gerçekleştirilen plânlama deneyimleri Batı plânlama yaklaşımları açısından değerlendirilirse, plânlama deneyimlerinin yasal altyapısını oluşturan beledî düzenlemelerin Fransa modelinden örnek alındığı ya da yangın sonrası düzenlemeler ve göçmen

<sup>16</sup> Jon A.Peterson, "The city beautiful movement: Forgotten origins and lost meanings," *Journal of Urban History*, c.2, sayı 4, 1976, s.415-434; Camillo Sitte, *City Planning According to Artistic Principles*, Random House, New York 1965, s.105-112.

<sup>17</sup> Nitekim İ.Tekeli'nin Türkiye'de kent plânlamasının tarihsel kökleri üzerine derlediği makalesinin girişinde, Tanzimat dönemi ile eş zamanlı olarak Batı'da gündeme gelen plânlama yaklaşımlarına değinmesi, Tanzimat döneminde (ve sürecinde) gerçekleştirilen plânlama deneyimleri üzerinde Batı plânlama deneyimlerinin etkilerine işaret etmektedir. Bkz. İ.Tekeli, "Türkiye'de kent planlamasının tarihsel kökleri," *Türkiye'de İmar Planlaması*, Der. Tamer Gök, ODTÜ yay., Ankara 1980, s.10-29.

mahallelerinin simetrik ve ızgara plânlı mekânsal örüntüsü gözönüne alınırsa,<sup>18</sup> Türk imar sisteminin kuruluş sürecindeki yasal ve mekânsal düzenlemelerin, farklı kökenlere dayanmakla birlikte, Batı deneyimlerinin etkisi altında geliştiğini söylemek olanaklıdır. Bu noktada, şüphesiz, Batı kültürünü gözlemlemiş devlet adamlarının Batı kentlerinin mekânsal kurgularına ilişkin öykümleri<sup>19</sup> de gerek imar sisteminin kuruluşu gerekse mekânsal düzenlemeler üzerine yapılan çalışmalarda etkili olmuştur.

### Türk imar sisteminin kuruluş sürecinde erken plânlama deneyimleri

Burada Tanzimat döneminde kentsel mekânlar üzerine müdahaleler olarak tanımlanabilecek erken dönem plânlama deneyimleri, Türk imar sisteminin kuruluş sürecinin ürünleri olarak ilmühaber ya da nizamname veya kanunlar gibi yasal izleniş eşliğinde irdelenecektir. Bu irdeleme, plânlama deneyimlerinin hukuksal altyapısını oluşturan imar sistemine ilişkin yasal düzenlemelerin kırılma noktaları olarak belirlenen üç alt zaman diliminde ele alınmıştır.

*Tanzimat'ın ilânından ilk belediye örgütünün kuruluşuna dek (1839-1855)*

Tanzimat döneminin kent reformları kapsamında gerek ilmühaber ya da nizamname gerekse Belediye örgütü gibi Türk imar sisteminin altyapısını oluşturan yasal ve kurumsal düzenlemeler eşliğinde üretilen erken plânlama deneyimlerine ilişkin ilk uygulamaların, Osmanlı İmparatorluğu'nun gerek siyasal ve yönetsel gerekse kültürel ve ekonomik açıdan egemen merkezi işlevindeki başkent İstanbul üzerine odaklandığı söylenebilir. Bu deneyimlerin ilk örnekleri, 1838 yılında Alman ordusundan Osmanlı İmparatorluğu askeri eğitim hizmetinde kullanılmak üzere Anadolu'ya gönderilen Alman subayların hizmet dönemlerine tarihlenmektedir.<sup>20</sup> Alman subaylardan Von Moltke ile Von Vincke'nin askeri eğitim görevlerinin ötesinde, biraz da askeri-stratejik nedenlerle, özellikle Türk kentlerine dönük gerçekleştirdikleri plânlama ve harita alma çalışmaları Türk kent plânlama tarihi açısından önem taşımaktadır. Bu süreçte, Alman subaylardan Von Moltke 1836-1837 döneminde 1/25.000

<sup>18</sup> O.N.Ergin, *Belediye Bilgileri*, s.109-112; O.N. Ergin, *Türkiye'de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı*, s.122-125; Halil İnalıcık, "Tanzimat ve Fransa," *Tarih Vesikaları*, c.II, sayı 8, 1942, s.128-139; S.Aktüre, "Osmanlı Devleti'nde taşra kentlerindeki değişimler," *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim yay., İstanbul 1985, c.4, s.896-899.

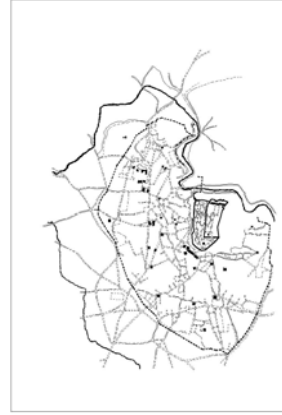
<sup>19</sup> M.Cavid Baysun, "Mustafa Reşid Paşa'nın siyasi yazıları," *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, c.IX, sayı 15, 1960, s.124-127.

<sup>20</sup> İ.Ortaylı, *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Ankara Üniversitesi Yayınları, Ankara 1981, s.28-29.

ölçekli İstanbul plânı<sup>21</sup> ile 1/100.000 ölçekli Boğaziçi hâlihazır haritasını, Von Vincke de 1838 tarihinde Ankara haritasını<sup>22</sup> hazırlamıştır (Şekil 4 ve Şekil 5).



Şekil 4. Von Moltke, İstanbul plânı  
Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Arşivi



Şekil 5. Von Vincke, Ankara plânı  
Kaynak: Eyice (1971).

Mareşal Helmuth Von Moltke tarafından 1836 yılında hazırlanan plânın – uygulama olanağı bulamamış ise de– ilk bütüncül plânlama deneyimi olarak kentsel mekânla ilişkin getirdiği kararların Türk imar sisteminin ilk yasal düzenlemesi ve yazılı metni olarak 25 Haziran 1839 tarihli Tanzimat İlmühaberi'nin yasal çerçevesini biçimlendirdiği söylenebilir.<sup>23</sup> Başka bir ifadeyle, Moltke plânında İstanbul için öngörülen plân hükümleri, kentsel mekân düzenlemelerini tanımlayan ilk yasal düzenleme olarak Tanzimat İlmühaberi'nin de esaslarını belirlemiştir.

Moltke'nin Türkiye izlenimlerine ilişkin hatıralarında İstanbul'un sıkça maruz kaldığı yangınların ahşap yapı geleneğine dayandığını kaydetmesi<sup>24</sup> ve Tanzimat reformları ile özdeşleşen Mustafa Reşid Paşa'nın Londra elçiliği görevi sırasında Sultan II.Mahmud'a gönderdiği mektuplarında kârgir yapı

yapılmasına ve yol ağlarının geometrik düzenlenmesine ilişkin öykümleri,<sup>25</sup> Moltke tarafından hazırlanan plânın yapılaşma düzenine ilişkin kararları belirlediği gibi, Tanzimat İlmühaberi'nin de öncelikli hükümlerine işaret etmektedir.

Bu açıdan, Tanzimat İlmühaberi'nin getirdiği hükümler irdelenirse,<sup>26</sup> yolların en az 10 zirâ (yaklaşık 7 metre) en fazla 20 zirâ (yaklaşık 14 metre) olarak kademelendirilmesi, çıkmaz sokak oluşumlarının yasaklanması ve ahşap yapı üretiminin sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerin varlığına dayanılarak, Tanzimat İlmühaberi'nin temelde İstanbul'un maruz kaldığı yangınların önlenmesine dönük çözüm arayışlarına odaklandığı söylenebilir. Ancak ilmühaberde Tanzimat ile azınlıklara mülkiyet hakkı tanınmasına rağmen, İslâm hukukuna köklenen yapı yüksekliklerinde etnik ya da dini farklılıkların belirleyici olduğuna ilişkin hükmün varlığı,<sup>27</sup> Tanzimat'ın getirdiği milletlerarası eşitlik ilkesi ile çelişmesinin ötesinde, Türk imar sisteminin Batı hukuk düzeni ile İslâm hukukunun birlikteliğine dayandığına, başka bir ifadeyle, ikili bir hukuk düzeninin varlığına işaret etmektedir.<sup>28</sup> Bu ikili hukuk düzeninin kentsel düzlemdeki yansımaları, Batı hukuku temel alınarak kurgulanan Türk imar sistemi yoluyla gelişen yeni kentsel mekânlar ile İslâm hukuku ile örf ve adetlerin tanımladığı fermanlarla yönlendirilen kentsel mekânlar biçiminde olmuştur. Başka bir ifadeyle, hukuk düzeninde olduğu gibi, kentsel düzende de ikili bir yapı ortaya çıkmıştır.

1841 yılına gelindiğinde ise XVI. yüzyıldan itibaren kentsel mekânların düzenlenmesinde etkin görev üstlenen Hassa Mimarlar Ocağı lağvedilerek, Ebniye-i Hassa Müdürlüğü kurulmuştur. Bu süreçte, Türk imar sistemi açısından dikkat çekici gelişme, 1845 yılında “imar meclisleri” adı altında taşra kentlerinde gereksinim duyulan altyapı faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi ve kentlere ilişkin haritaların hazırlanması gibi yükümlülükler üstlenen meclislerin kurulmasıdır.<sup>29</sup> İmar meclislerinin temel işlevi, kentlerin yeniden yapılandırılmasına dönük düzenlemelerden çok eyaletlerin refah düzeyinin

<sup>25</sup> M.C.Baysun, “Mustafa Reşid Paşa'nın siyasi yazıları,” s.124–127. Batı kentlerine ilişkin öykümler, *Yeni Tasvir-i Evkâr ile Mecmu'a-i Ebuzziya* gibi Tanzimat dönemi basın organlarında da yer bulmuştur. Bu konuda genel bir özet ve kaynaklar için bkz. Özgür Türesay, “Modernleşme, Medeniyet ve Şehircilik Üstüne: Ebuzziya Tefvik'in şehircilik yazıları,” *Kebikeç Dergisi*, sayı 15, 2003, s.5–19.

<sup>26</sup> *Mecelle-i Umur-u Belediye*, c.III, s.1239–43.

<sup>27</sup> *Mecelle-i Umur-u Belediye*, c.II, s.1003–1004.

<sup>28</sup> Ömer Lütfi Barkan, “Tanzimat tetkiklerinin ortaya koyduğu meseleler,” *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, c.II, sayı 2, 1941, s.310–312; Hıfzı Veldet, “Kanunlaştırma hareketleri ve Tanzimat,” *Tanzimat I: Yüzyüncü Yıldönümü Münasebeti ile*, Maarif Matbaası, İstanbul 1940, s.205–209.

<sup>29</sup> Musa Çadircı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yayınları, Ankara 1991, s.199–202; Mehmet Seyitdanlıoğlu, “Tanzimat döneminde imar meclisleri,” *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma Merkezi (OTAM) Dergisi*, c.III, 1992, s.328–329.

<sup>21</sup> Mecelle, *Mecelle-i Umur-u Belediye*, c.III, Der. O.N.Ergin, Yay.Haz. Azmi Özcan, Tufan Buzpınar, İstanbul Büyükşehir Belediyesi yay., İstanbul 1995, s.1243–1244; İbrahim Hakkı Akyol, “Tanzimat devrinde bizde coğrafya ve jeoloji,” *Tanzimat I, Yüzyüncü Yıldönümü Münasebeti ile*, Maarif Matbaası, İstanbul 1940, s.542–543. Ekrem Hakkı Ayverdi, kaynak göstermeksizin, von Moltke tarafından hazırlanan plânın 1842 yılında tamamlandığını ileri sürmektedir. Bkz. E.H.Ayverdi, *19. Asırda İstanbul Haritası*, İstanbul Fetih Derneği–İstanbul Enstitüsü yay., İstanbul 1958, s.4.

<sup>22</sup> Semavi Eyice, “Ankara'nın eski bir resmi,” *Atatürk Konferansları IV (1970)*, Ankara 1971, s.61–124.

<sup>23</sup> *Mecelle-i Umur-u Belediye*, c.III, s.1243–1244.

<sup>24</sup> Helmuth von Moltke, *Moltke'nin Türkiye Mektupları*, Çev. Hayrullah Örs, Remzi Kitabevi, İstanbul 1969, s.77–78.

arttırılması ve kalkınmasına yönelik yol ve köprü yapımı ile su temini gibi altyapı politikaların ve yatırımlarının organizasyonu üzerine odaklanmıştır.<sup>30</sup> Ancak bu örgütlenme düzeni kurumsallaşmadan, 1848 yılında imar faaliyetlerinin denetim ve yönetiminin tek merkezde toplanmasına yönelik değişikliğe gidilerek, önceki kurumların yetki ve sorumlulukları yeni kurulan ve Nafia Nezareti (Bayındırlık Bakanlığı) olarak adlandırılan kuruma devredilmiştir.<sup>31</sup> Nafia Nezareti'nin kurulmasına takiben 1848–1849 yılları arasında kentsel yapı faaliyetlerine yönelik Atik Ebniye Nizamnameleri<sup>32</sup> olarak adlandırılan bir dizi yasal düzenleme gerçekleştirilmiştir. Bu nizamnameler ile 1839 ilmühaber arasındaki temel farklılık; 1839 ilmühaberinin getirdiği dini ve etnik köken farklılıklarının yapı yükseklikleri üzerindeki belirleyiciliğinin, Tanzimat'ın getirdiği eşitlik ilkesi kapsamında sokakların genişliği temel ölçüt olmak üzere değiştirilmesi ve yol ağına ilişkin düzenlemelerde uygulama aracı olarak kamulaştırma hakkının getirilmesidir.<sup>33</sup>

1839–1848 zaman aralığında çıkarılan gerek ilmühaber gerekse nizamnamelerin kentsel mekân düzenlemeleri açısından ortak ya da benzer kararlar içerdiği söylenebilir. Bunun nedeni, sözkonusu zaman aralığında kentsel ulaşım sisteminin değişen ulaşım araç ve teknolojisine uygun hale getirilmesi ve maruz kalınan yangınların önlenmesi gibi değişmeyen mekânsal sorunlara çözüm üretilememiş olmasıdır. Bu noktada, İstanbul'un sıkça maruz kaldığı yangınlara çözüm olarak Batı başkentlerindeki yapı tipolojileri ve mekânsal örgütlenme düzenine öykünmelerin Osmanlı dönemi vakâyî-nâme metinlerinde de yer bulması,<sup>34</sup> dönemin koşullarında mekânsal sorunlara ilişkin çözüm arayışlarının adresini göstermesi bakımından önemlidir.

*Belediye örgütünün kurulmasından Ebniye Kanunu'nun çıkarılmasına dek (1855–1882)*

Türk imar sisteminin yasal izlencesinin, 1855 yılına tarihlenen ilk belediye örgütü olan Beyoğlu ve Galata bölgelerini kapsayan VI. Daire–i

<sup>30</sup> İlhan Tekeli & Selim İlkin, "Mustafa Celaleddin Bey'in 'Bir eyaletin ıslah ve imarı hakkında mukaleme' adlı risalesi ve 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda imar kavramının gelişimi üzerine düşünceler," *XI. TTK Kongresi (5–9 Eylül 1990)*, c.IV, Türk Tarih Kurumu yay., Ankara 1994, s.1472–1473.

<sup>31</sup> Ali Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform (1836–1856)*, Eren Yayınları, İstanbul 1993, s.140–143.

<sup>32</sup> 1848–1849 sürecinde Atik Ebniye Nizamnameleri adı altında üç nizamname çıkarılmıştır. Bkz. Mecelle, c.III, s.1031–1049. İlhan Tekeli, 1848–1849 sürecinde çıkarılan nizamnameleri, Osmanlı döneminin ilk planlama yasaları olarak tanımlamaktadır. Bkz. İ.Tekeli, "Urban patterns in Anatolia: organization and evolution," *Conservation as Cultural Survival*, ed. Renata Holod, Philadelphia 1980, s.22.

<sup>33</sup> *Mecelle-i Umur-u Belediye*, c.III, s.1031–1049.

<sup>34</sup> Ahmet Cevdet Paşa, *Tarih-i Cevdet*, c.VI, Sadeleştiren Dündar Günday, Düzenleyen Mümin Çevik, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1984, s.2640–2641.

Belediye'nin kurulması ve İntizam–ı Şehir Komisyonu'nun oluşturulması ile farklı bir boyut kazandığı söylenebilir.<sup>35</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk belediye kurumunun, İstanbul'da kent soylu sınıfın ve azınlıkların yerleştiği sosyal ve ekonomik refah düzeyi olarak kentin diğer bölgelerinden göreceli olarak daha yüksek düzeydeki Beyoğlu ve Galata bölgesinde kurulması, Batı ile eşzamanlı olarak gerçekleşen kentsoylu sınıfın yükselişi ve Tanzimat reformlarının özellikle mülkiyet hakkı açısından azınlıklara tanıdığı özerkliklerin mekânsal etkilerini göstermesi bakımından dikkat çekicidir.<sup>36</sup> Öte yandan, İstanbul'da VI. Daire–i Belediye adı altında kurulan ilk belediye kurumunun, Tanzimat döneminin Batı odaklı yönelimleri ya da reformları açısından Fransa'da Paris merkezli örgütlenen ve *Sixième Arrondissement* (Altıncı Daire) olarak adlandırılan belediye modelinden izler taşıdığına ya da Türk imar sistemine ilişkin yasal düzenlemelerin doğrudan alıntı ya da eklemelerle Fransız hukuk sisteminden uyarlandığına ilişkin tespitler,<sup>37</sup> Türk imar sisteminin yasal kurgusu üzerinde Batı hukukunun yansımaları olarak değerlendirilmektedir.

1855 sonrasında ise belediye kurumu, özellikle ekonomik etkinliklerin odaklandığı ve kentsel nüfusun yığılma eğilimlerine maruz kalan liman kentlerinde örgütlenmeye başlarken, 1877 yılında çıkarılan Vilayât–ı Belediye Kanunu'nun getirdiği kurumsal çerçeve içinde Osmanlı egemenlik coğrafyası üzerinde kırk bin nüfus barajını aşan yerleşmelerde belediye örgütlerinin kurulması hükme bağlanmıştır<sup>38</sup>. Ancak İslâm hukuku üzerine inşa edilen Osmanlı toplumsal düzeninin iç dinamikleri ile Batı hukukunu temel alan reform politikaları arasındaki hukuksal çelişkiler ve gerek dönemin mali koşulları gerekse teknik eleman eksikliği, İstanbul'da kurulan belediye

<sup>35</sup> Sıddık Tümerkan, *Türkiye'de Belediyeler: Tarihi Gelişim ve Bugünkü Durum*, İçişleri Bakanlığı yay., Ankara 1946, s.13–15; İ.Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840–1880)*, s.140–143.

<sup>36</sup> Osmanlı Tarihçisi Ahmed Lütfi Efendi vakayinamesinde Altıncı Daire-i Belediye'nin neden Galata ve Beyoğlu bölgesinde kurulduğunu şöyle açıklamaktadır: "...Galata ile Beyoğlu Altıncı Daire-i Belediye itihâz olunarak, ol havâlinin ekser ahâlisi devâir-i belediyyenin lüzûm ve muhassnâtına ve Avrupa usûlüne vâkıf olduklarından, devâir-i sâireye örnek olmak üzere ibtidâ oradan başlanılarak, icâb–ı hâle şürû olundu." Lütfi Tarihi, *Vak'â–Nüvis Ahmed Lütfi Efendi Tarihi*, c.IX, Yay.Haz. Münir Aktepe, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi yay., İstanbul 1984, s.141.

<sup>37</sup> O.N.Ergin, *Beledi Bilgiler*, s.109–112; Hıfzı Veldet, "Kanunlaştırma hareketleri ve Tanzimat," s.199–202; İ.Ortaylı, "İmparatorluk döneminde mahalli idarelerin ve belediyeceğinin evrimi," s.18–19; Şapolyo, "Türk şehirleri: Türk belediyesinin doğuşu ve tekâmülü," s.29. Ahmet Cevdet Paşa'nın Osmanlı Mecellesinin hazırlanması sürecinde Code Napoléon adı verilen Fransız kanun-nâmelerinin çevrildiğini kaydetmesi, Fransız hukuk sisteminin Türk hukuk sistemi üzerindeki etkisini göstermesi açısından dikkat çekicidir. Bkz. Ahmet Cevdet Paşa, *Ma'rûzât*, Yay.Haz. Yusuf Halaçoğlu, Çağrı Yayınları, İstanbul 1980, s.199–201.

<sup>38</sup> S.Tümerkan, *Türkiye'de Belediyeler: Tarihi Gelişim ve Bugünkü Durum*, s.54; Muzaffer Sencer, "Osmanlı İmparatorluğunda Tanzimat sonrası siyasal ve yönetsel gelişmeler II," *Amme İdaresi Dergisi*, c.17, sayı 3, 1984, s.70–71; İ.Ortaylı, *Tanzimatdan Cumhuriyete Yerel Yönetim Geleneği*, Hil Yayınları, İstanbul 1985, s.111, 170–173.

örgütlenmesinin yasal ve mekânsal altyapısının diğer Anadolu kentlerinde yaygınlaşmasını ve kurumsallaşmasını geciktirmiştir<sup>39</sup>. Dolayısıyla belediye kurumu eliyle gerçekleştirilen plânlama deneyimlerinin –her ne kadar Ankara, İzmir ve Bursa gibi istisnalar varolmakla birlikte– temelde İstanbul odaklı olarak geliştiği söylenebilir.

Bu süreçte, yerli ve yabancı harita mühendisleri tarafından, özellikle İstanbul'da, yangına maruz kalan alanlara yönelik hârik plânları (yangın yeri plâni) olarak adlandırılan kısmî ya da mevziî ölçekli ifraz plânları hazırlandığı görülmektedir. Bu çalışmalar, erken plânlama deneyimlerine salt arsa ve arazi düzenlemeleri üzerine odaklanan bir haritacılık eylemi olarak bakıldığını düşündürmektedir.



**Şekil 6.** Storari, İzmir plâni ve Basmane yangın yeri düzenlemesi  
Kaynak: Canpolat (1954)'de verilen ekli haritadan yeniden çizilmiştir.

Türk imar sisteminin kuruluş sürecinde gerçekleştirilen ilk plânlama deneyimlerinin, İtalyan mühendis Luigi Storari'nin tarafından 1848–1862 döneminde İzmir ve İstanbul'da yangın yerlerinin düzenlenmesine yönelik olarak gerçekleştirilen bir dizi plânlama çalışmaları ile başladığı söylenebilir.<sup>40</sup>

<sup>39</sup> İ.Ortaylı, "Türk belediyesinin denetim yetkisinin tarihi gelişimi ve günümüzdeki durumu," *Amme İdaresi Dergisi*, c.6, sayı 4, 1973, s.14–24; İ.Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840–1880)*, s.186–192. İ.Ortaylı, 1877 öncesinde 1864 tarihli Vilayet Nizamnamesi ile bazı liman kentlerinde belediye meclisleri kurulduğuna işaret etmektedir (s.178–184).

<sup>40</sup> Zeynep Çelik, "The Italian contribution to the remaking of Istanbul," *Environmental Design*, sayı 9–10, 1990, s.128–133.

Nitekim Sultan Abdülmecid Han tarafından İzmir yangın yerlerinin düzenlenmesi için görevlendirilen Luigi Storari'nin 1848 yılında Ermeni Mahallesi Basmane için hazırladığı yangın yeri plâni ile 1854 yılında İzmir kent bütününe yönelik olarak, sadece yol düzenlemelerini içeren, 1/5.000 ölçekli kent plâni,<sup>41</sup> imar sisteminin kuruluş sürecinin ilk plânlama deneyimleri olarak sayılabilir. Bu plânlar, Yüzbaşı Thomas Graves tarafından hazırlanmış 1836–1837 tarihli İzmir hâlihazır haritası ile karşılaştırılırsa, Graves haritasında gözlemlenen organik sokak dokularının, Storari plânları sonrasında Ebniye nizamnamesinin hükümlerine göre ızgara plân ve dik açılı yol şemalarına dönüştürüldüğü anlaşılmaktadır (Şekil 6).

İzmir deneyimleri sonrasında gerçekleştirilen plânlama faaliyetlerinin ise özellikle yangınların büyük tahribat<sup>42</sup> yaptığı başkent İstanbul üzerine odaklandığı söylenebilir. Osmanlı vakâyî-nâme kayıtları irdelenirse<sup>43</sup>, İstanbul'da gerçekleştirilen ilk plânlama faaliyetinin Aksaray–Yeşil Tulumba yangın yeri için hazırlanan ifraz plâni olduğu anlaşılmaktadır.<sup>44</sup> 1856 yılına tarihlenen Aksaray–Yeşil Tulumba yangın yeri plâni, daha önce İzmir'de görevlendirilen İtalyan mühendis Luigi Storari tarafından 9,50 metre genişlikte birinci derece ve 7,60 ile 6,00 metre genişlikte ikinci derece sokaklardan oluşan yol ağı kurgusu kapsamında,<sup>45</sup> ızgara plân ve dik açılı yol şeması esasına göre hazırlanmıştır (Şekil 7).

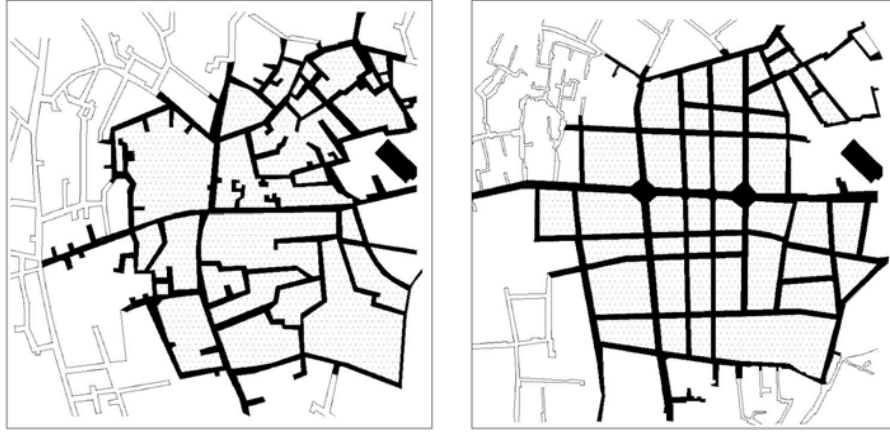
<sup>41</sup> Emin Canpolat, *İzmir: Kuruluşundan Bugüne Kadar*, İTÜ Mimarlık Fakültesi yay., İstanbul 1954, s.53. S.Yerasimos, Luigi Storari tarafından hazırlanan Basmane yangın yeri plânını 1848 yılına tarihlendirmekte ve Anadolu'da gerçekleştirilen ilk plânlama deneyimi olarak yorumlamaktadır. Bkz. S.Yerasimos, "Tanzimatın kent reformları üzerine," *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, s.2, dipnot:4.

<sup>42</sup> Mustafa Cezar, "Osmanlı devrinde İstanbul yapılarında tahribat yapan yangınlar ve tabii afetler," *Türk Sanatı Tarihi Araştırma ve İncelemeleri*, sayı 1, İstanbul Güzel Sanatlar Akademisi yay., İstanbul 1963, s.327–414. Bu makalenin ekinde Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi'nden alıntılanmış, Ebniye hükümlerine göre hazırlanan 1890 tarihli Aksaray yangın yeri düzenlemesine ilişkin bir plân vardır.

<sup>43</sup> Vakayiname metnindeki ifade: "...hârik mahalleri arsa-i vahide farz olunarak muntazam ve vasi sokaklar ve caddeler tanzimine ibtidar olundu. Bu tanzim İstanbulca en evvel Aksaray'dan zuhur etti. Bu kaidenin muhassanatı görünerek refte refte o esere riayet ve devam itiyad suretini aldı...". Lûtfî Tarihi, *Vak'a-Nüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi*, c.IX, 1984, s.131.

<sup>44</sup> Z.Çelik, "The Italian contribution to the remaking of Istanbul," *Environmental Design*, s.128–133.

<sup>45</sup> *Mecelle-i Umur-u Belediye*, c.II, s.963–964.



Şekil 7. Storari, Aksaray (İstanbul) yangın yeri plânı  
Kaynak: Ayverdi (1958), plân C-3 ve C-4 birleştirilerek üretilmiştir.

Bu plân, özellikle yolların genişletilmesinin ortaya çıkardığı mülkiyet kayıplarının, 1848 tarihli nizamname hükümleri gereğince %25 olarak belirlenen bedelsiz terk oranını aşarak, %33'ü bulmasından doğan farkın devlet tarafından karşılandığına ilişkin kayıt,<sup>46</sup> kamulaştırma aracının ilk kez kentsel mekâna ilişkin düzenlemelerde kullanılması açısından önemlidir.

Storari, İstanbul'da görevlendirildiği 1854–1862 yılları arasında, Sur içi bölgesinde Salmatomruk (1856), İmrahor–Samatya (1856) ve Küçük Mustafa Paşa (1862) mahalleleri ile Beyoğlu (Pera) bölgesinde Sakızağacı (1857) mahallesi yol şemalarını düzenlediği gibi,<sup>47</sup> 1857 yılında İstanbul hinterlandında, Boğaziçi'nin Batı kıyısında yer alan Boyacıköy bölgesinde<sup>48</sup> yabancı elçiliklerin yazlık ikâmetgâhları olarak 70,00 x 70,00 metre boyutlarında arsa bölümlenmeleri ile dik açılı yol şeması esasına göre kurgulanan ve “Nuovo Villagio” (Yeniköy) olarak adlandırılan mahalleyi plânlamıştır<sup>49</sup>.

<sup>46</sup> *Mecelle-i Umur-u Belediye*, c.VII, s.3871.

<sup>47</sup> Z.Çelik, Z., “The Italian contribution to the remaking of Istanbul,” s.128–133. Pierre Pinon, “The parceled city: Istanbul in the XIXth century,” *Rethinking XIXth. Century City*, Ed. Attilio Petruccioli, The Aga Khan Program for Islamic Architecture, Cambridge 1998, s.49–54; P.Pinon & S.Yerasimos, “Relevés après incendie et plans d'assurances: Les précurseurs du cadastre Stambouliote,” *Environmental Design*, sayı 1–2, 1993, s.117–120.

<sup>48</sup> Z.Çelik, “The Italian contribution to the remaking of Istanbul,” s.130. Z.Çelik, Storari tarafından plânlanan Boyacıköy uygulaması öncesinde, Paris Barış Antlaşması'nın anısına, 1856 yılında Boğaziçi'nin Batı kıyısında yer alan Büyükdere Köyü'nde mevcut yerleşim dokusu üzerinde büyük değişimlere neden olan yol düzenleme çalışmalarının yapıldığını ve köyün Osmanlı üst düzey yöneticilerine yönelik bir mahalle haline getirildiğini kaydetmektedir.

<sup>49</sup> Tülay Artan, “Early 20th century maps and 18th–19th century court records: Urban continuity on the Bosphorus,” *Environmental Design*, sayı 1–2, 1993, s.98–101; T.Artan, Şer'iyeh Mahkemeleri kayıtlarına

1863 yılında ise imar sistemine ilişkin yeni bir düzenlemeye gidilerek Turuk ve Ebniye Nizamnamesi çıkarılmıştır<sup>50</sup>. Bu nizamname, özellikle kentsel yolların araba ve tramvay gibi yeni ulaşım araçlarının geçişini sağlayacak biçimde genişletilmesine olanak vermesi ve yol istikâmet haritalarının hazırlanması koşulunu getirmesi açısından önemlidir. Bu nizamname ile nirengi haritaları ya da kadastral haritaların hazırlanması üzerine odaklanan çalışmaların yoğunluk kazandığı söylenebilir. Nitekim Erkân-ı Harbiye subayları tarafından İstanbul Sur içi ve Galata'yı kapsayan yirmi paftadan oluşan 1/500 ölçekli kadastral haritalar<sup>51</sup> ile Sur içi bölgesi için 1/2.000 ölçekli İstanbul haritaları<sup>52</sup> hazırlanmıştır.

Bu sürecin Anadolu kentlerindeki yansımaları, Mühendishâne-i Berrî-i Hümayûn (Topçu Okulu) bünyesindeki Türk mühendislerinden Mehmet Selami Bey tarafından 1/50.000 ölçekli Edirne<sup>53</sup>, Yüzbaşı Ömeroğlu Osman Bey tarafından Çorum<sup>54</sup>, Gazi Osman Paşa, Mehmet Ali Paşa ve Tevfik Paşa gibi Türk subaylardan oluşan bir heyet denetiminde Defter-i Hakanî Nazırı Suphi Bey tarafından 1/20.000 ölçekli Bursa<sup>55</sup> ve Erkân-ı Harbiye subayları ile Fransız mühendislerden oluşan bir komisyon tarafından 1/10.000 ölçekli Eskişehir<sup>56</sup> hâlihazır haritalarının hazırlanması olmuştur.

Öte yandan Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'nin Anadolu kentlerindeki ilk mekânsal ürünlerinin, İskân-ı Muhacirûn Komisyonu<sup>57</sup> tarafından Kırım ya da

dayandırdığı çalışmasında Yeniköy bölgesindeki erken plânlama deneyimi olarak adlandırılabilir ilk yerleşmenin XVIII. yüzyıl sonunda kurulan El Hac Osman ya da Osman Reis olarak bilinen mahalle olduğunu kaydetmektedir.

<sup>50</sup> Turuk ve Ebniye Nizamnamesi, *Mecelle-i Umur-u Belediye*, c.IV, s.1673–1685.

<sup>51</sup> *Mecelle-i Umur-u Belediye*, c.V, s.2999.

<sup>52</sup> E.H.Ayverdi, *XIX. Asırda İstanbul Haritası*, s.5–7. E.H.Ayverdi, Türk mühendisler tarafından hazırlanan İstanbul haritasını 1875–1876 yıllarına tarihlendirmektedir.

<sup>53</sup> M.Tayyib Gökbilgin, “Edirne,” *İslâm Ansiklopedisi*, c.IV, MEB yay., İstanbul 1977, s.107–108; Alexandra Yerolimpos, “A contribution to the topography of 19th century Adrianople,” *Environmental Design*, sayı 1–2, 1993, s.136. A.Yerolimpos, Edirne kentine ilişkin ilk plânın 1854 tarihinde Osman tarafından hazırlandığını bildirmekte, ancak 1885 tarihli Selami Bey plânı ile karşılaştırarak yaklaşık 30 yıllık süreçte Tanzimat'ın kent reformları açısından fiziksel değişimler olmadığını kaydetmektedir.

<sup>54</sup> İlhan Tekeli, “1923–1950 döneminde Çorum'daki Gelişmeler,” *Çorum Tarihi*, 5. Hitit Festival Komitesi Yayınları, Çorum 1981, s.212.

<sup>55</sup> Naci Kum, “Tanzimat devrinde Bursa,” *Uludağ*, sayı 24, 1939, s.34; Saffet Şarlı, “Bursa yollarının tarihçesi: Türkiye'de ilk şehir planı Bursa için yapılmıştır,” *Uludağ*, sayı 75, 1946, s.24–25. S.Şarlı, kaynak göstermeksizin, Suphi Bey haritası öncesinde Bursa kentindeki yol açılmasına ilişkin çalışmaların Romen mühendis Badyona denetiminde Polonyalı mühendisler Baranviski ve Megoriski ile Fransız Şartiyet tarafından gerçekleştirildiğini kaydetmektedir. Ayrıca bkz. Kazım Baykal, *Bursa ve Anıtları*, Aysan Matbaası, Bursa 1950, s.23.

<sup>56</sup> İ.H.Akyol, “Tanzimat devrinde bizde coğrafya ve jeoloji,” s.542.

<sup>57</sup> Ahmet Cevad Akyol, *Türkiye'de Göç ve Göçmen Meseleleri*, Nurgök Matbaası, İstanbul 1966, s.82–84. İskân-ı Muhacirûn Komisyonu'nun kurulmasından 1877 yılına dek olan süreçte genellikle kırsal alanlarda iskân edilen göçmenlerin, 1878 tarihli talimatname ile kentlere eklenme sürecinin başladığı



Balkanlardan kitleler halinde Anadolu'ya gelen göçmenlerin iskânına yönelik olarak kentlere eklenmeye başlayan göçmen mahalleleri üzerinde olduğu söylenebilir<sup>58</sup>. Nitekim göçmen mahallelerinin eklendiği kentlerde, kentlerin diğer mahallelerden kolaylıkla ayırt edilebilen ızgara plân ve dik açılı yol şemaları Turuk ve Ebniye nizamnâmesi hükümlerinin izlerini taşımaktadır. Bu dönemde kurulan göçmen mahallelerine, Çorum'da İcadiye, Mahmudiye ve Hamidiye<sup>59</sup>, Ankara'da Boşnak<sup>60</sup>, Afyon'da Hamidiye ve Mecidiye<sup>61</sup>, Bursa'da Rusçuk<sup>62</sup>, Eskişehir'de Hamidiye<sup>63</sup>, Konya'da Selimiye, Cedidiye ve Mamuriye<sup>64</sup> ve İzmir'de Değirmendağı<sup>65</sup> mahalleleri örnek verilebilir (Şekil 8, Şekil 9, Şekil 10, Şekil 11, Şekil 12, Şekil 13).

İskân-ı Muhacirün Komisyonu'nun kurularak Devlet eliyle göçmen mahalleleri plânlanması, Türk kent planlama tarihi açısından mekânsal ve

söylenebilir: "...Muhacirün-i merkûmenin kâffesinin kuray-ı kadîmeye veyahut mücededen inşa olunacak köylere yerleştirilmeleri lâzım gelmeyüp şehir ve kasaba kenar ve civarlarında hâli arazi olduğu halde oralara da iskân ve iyva ve başlıca yapılan köylere de birer mescid ve birer de mektep inşa kılınacaktır..."

<sup>58</sup> S.Aktüre, "Osmanlı Devleti'nde taşra kentlerindeki değişimler," s.899-900. S.Aktüre, "The Islamic Anatolian town," *Environmental Design*, sayı 1-2, 1989, s.75-78. Ayrıca, İskân-ı Muhacirün Komisyonu'nun tarihsel kökleri ve muhacirlerin yerleştirilmesine ilişkin politikalar ile sosyal denetim ve kontrol mekanizmaları üzerine güncel bir değerlendirme için bakınız: David Cameron Cuthell, *The Muhacirin Komisyonu: an agent in the transformation of Otoman Anatolia 1860-1866*, Unpublished Ph.D. Thesis, Columbia University, New York 2005.

<sup>59</sup> Neşet Köseoğlu, "Çorum'un 350 yıl evvelki ile bugünkü mahalle adları hakkında bir araştırma," *Çorumlu*, sayı 9-10, 1939, s.296-304.

<sup>60</sup> S.Aktüre, *19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekânsal Yapı Çözümlemesi*, ODTÜ Yayınları, Ankara 1978, s.104, 135. Serim Akyol, "19. Yüzyılda Ankara'nın kentsel formu ve konut dokusundaki farklılaşmalar," *Tarih İçinde Ankara*, Der. Aysıl Tükel Yavuz, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara 1984, s.136-139.

<sup>61</sup> S.Aktüre, *19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekânsal Yapı Çözümlemesi*, s.212, 217.

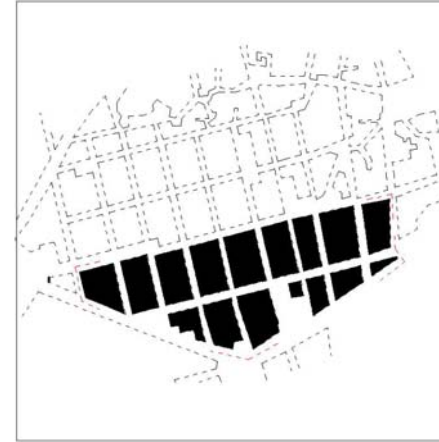
<sup>62</sup> Bursa'da Çekirge yolu kuzeyinde Topuklu Bakan mevkii olarak bilinen metruk bir bölgeye, Bulgaristan'ın Rusçuk kentinden gelen Tatar göçmenlerin yerleştirilmesi ile kurulduğu için Rusçuk mahallesi adı verilmiştir. Fevziye Abdullah Tansel, "Ahmed Vefik Paşa (1823-1891)," *TTK Belleteni*, c.XXVIII, sayı 109, 1964, s.131. Ayrıca bkz. K.Baykal, *Bursa ve Anıtları*, s.47.

<sup>63</sup> Necdet Tunçdilek, "Eskişehir ve şehrin tekâmülü," *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, c.4, sayı 8, 1957, s.35-47. Aynı dönemde Eskişehir'de kurulan diğer göçmen mahalleleri; Hacı Ali Bey, Hacı Seyyid, Hayriye, Mamure mahalleleridir. Ayrıca Hamidiye ve Hacı Ali Bey mahallelerinin kuruluşu ve ad verilmesi hakkındaki arşiv belgeleri için bakınız: Cahid Bilim, "XIX. Yüzyılda Eskişehir'de bir mahalleye ad verilmesi ve mahallenin demografik yapısı," *Tarihte Eskişehir Sempozyumu I (2-4 Kasım 1998)*, Eskişehir 2001, s.62-63.

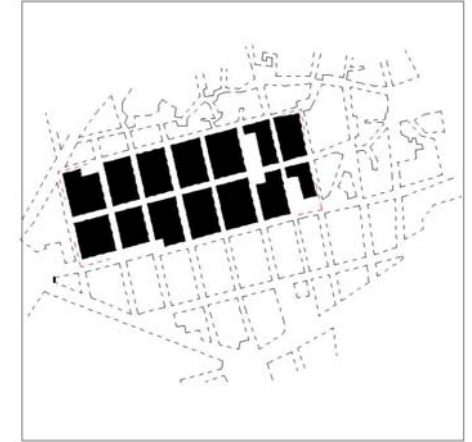
<sup>64</sup> 1900 tarihli Konya haritasında gözlemlenen dik açılı yol şeması ve ızgara plân kurgusuna sahip alan, 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşı sonunda Konya'da iskân edilen Kırım göçmenlerinin yerleştirildiği Selimiye, Cedidiye ve Mamuriye mahalleleridir. Söz konusu yöre bugün Muhacir Pazarı olarak anılmaktadır. Bu bilgiler, Konya Kırım Türkleri Dayanışma Derneği ve Cedidiye mahallesi muhtarı Mehmet Gur'dan sözlü olarak alınmıştır.

<sup>65</sup> İzmir Değirmendağı göçmen mahallesi için bkz. Arzu Temizsoy, *Resettlement of Balkan Refugees in İzmir During the Late Ottoman Period: A Survey on the Urban and Architectural Properties of Planned District of Değirmendağı*, Unpublished Master Thesis, Middle East Technical University, Ankara 2002.

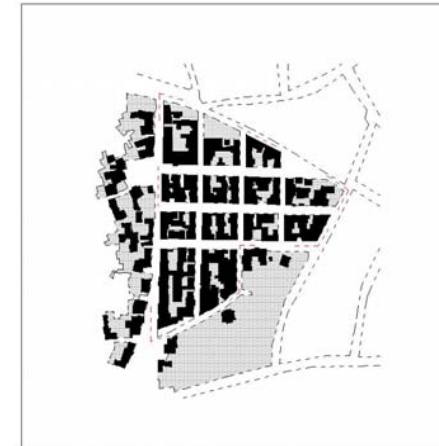
kurumsal olarak kentsel alanlara dönük ilk toplu ve örgütlü yerleştirme deneyimleri olarak değerlendirilmektedir.



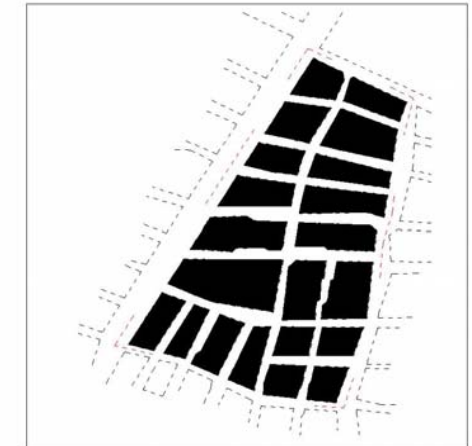
**Şekil 8.** Mamuriye mahallesi, Konya  
Kaynak: Konya Büyükşehir Belediyesi Arşivi



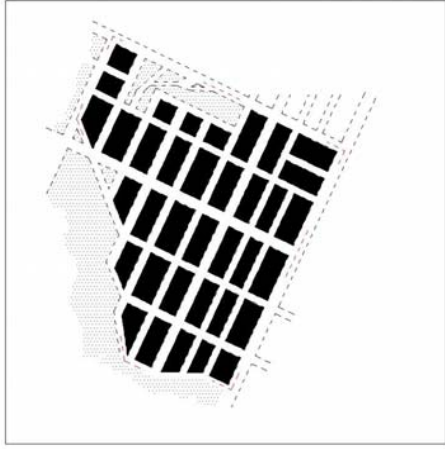
**Şekil 9.** Cedidiye mahallesi, Konya  
Kaynak: Konya Büyükşehir Belediyesi Arşivi



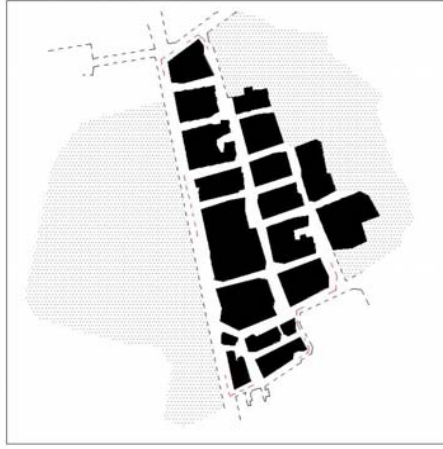
**Şekil 10.** Boşnak mahallesi, Ankara  
Kaynak: Ankara Büyükşehir Belediyesi Arşivi



**Şekil 11.** Hamidiye mahallesi, Eskişehir  
Kaynak: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi Arşivi



Şekil 12. Rusçuk mahallesi, Bursa  
Kaynak: Bursa Yıldırım Belediyesi Arşivi



Şekil 13. Hamidiye mahallesi, Afyon.  
Kaynak: Afyon Belediyesi Arşivi

1864 yılında Mühendishâne-i Berrî-i Hümayûn'un yeniden örgütlenmesi,<sup>66</sup> kentsel plânlama faaliyetlerinde istihdam edilecek Türk mühendislerin yetiştirilmesi ve etkin rol alması açısından yeni bir sürecin başlamasına yol açmıştır. Nitekim 1864 yılında çıkan Kasımpaşa-Çırçır yangını sonrasında bölgenin ifraz plânı Türk mühendis Ali Bey tarafından hazırlanmıştır.<sup>67</sup> Mühendis Ali Bey tarafından hazırlanan Çırçır yangın bölgesi plânında, aynı dönemde çıkarılan Turuk ve Ebniye Nizamnamesi (1864) hükümlerine göre %25 olarak getirilen bedelsiz terk oranı<sup>68</sup> ilk kez uygulama olanağı bulmuştur. Bu plân, Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'nin ilk uygulandığı plân olmasının ötesinde Türk mühendisler tarafından hazırlanan ve uygulanan ilk plân olarak, Türk mühendislerin kentsel plânlama faaliyetlerinde etkin rol üstlenmeye başladığını göstermesi açısından önemlidir. Nitekim aynı döneme tarihlenen Hocapaşa yangını sonrasında bölgenin yeniden yapılandırılması için Sultan Abdülaziz Han tarafından görevlendirilen Fuad Paşa başkanlığında Islâhat-ı Turuk Komisyonu<sup>69</sup> adı altında temel işlevi yangına maruz kalan bölgedeki yol ağının ıslahı ve genişletilmesi üzerine odaklanan bir komisyon kurulmuş ve Hocapaşa yangın bölgesinin yeniden yapılandırılmasına yönelik olarak yangınzedelerin geçici iskânı, kârgir yapı yapılması ve kamulaştırma

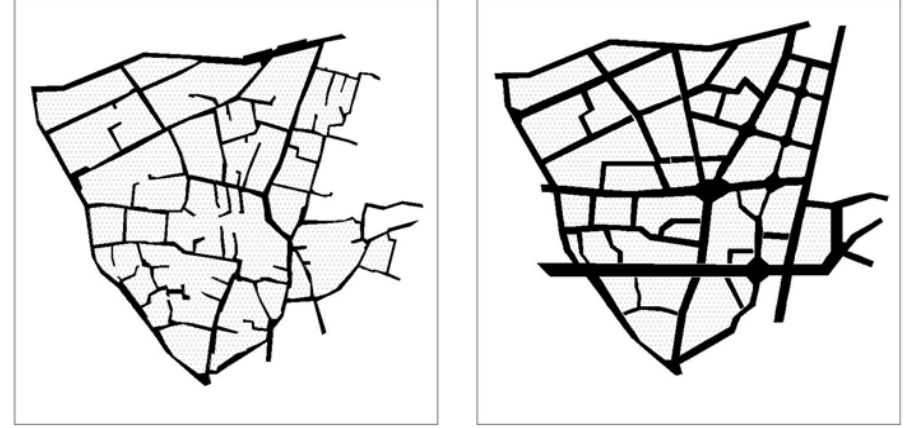
<sup>66</sup> Mustafa Kaçar, "Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk mühendishanenin kuruluşu," *Toplumsal Tarih*, c.IX, sayı 54, 1998, s.4-11.

<sup>67</sup> *Mecelle-i Umur-u Belediye*, c.III, s.1248.

<sup>68</sup> *Mecelle-i Umur-u Belediye*, c.VII, s.3827-3828.

<sup>69</sup> *Mecelle-i Umur-u Belediye*, c.II, s.937-944.

oranlarının belirlenmesi gibi düzenlemeleri içeren bir dizi rapor<sup>70</sup> hazırlanmıştır. Bu komisyonun ilk faaliyeti, Hocapaşa yangın yerinin kanalizasyon ve yol şebekesi gibi altyapı tesislerinin Lağımçı Başlı Ali Ağa'ya yaptırılması<sup>71</sup> ve Türk mühendislerinden Es-Seyyid Mehmed Kemaleddin Bey'e de bir ifraz plânı<sup>72</sup> hazırlatılması olmuştur (Şekil 14).



Şekil 14. Kemaleddin Mehmed, Hocapaşa (İstanbul) yangın yeri plânı  
Kaynak: Pinon & Yerasimos (1993).

Bu süreçte, Mühendishâne-i Berrî-i Hümayûn yönetiminden sorumlu Bekir Paşa tarafından İstanbul için hazırlanan plân ise –her ne kadar uygulama olanağı bulamamış olsa da– Batı kentlerine öykümler taşıyan plânlama yaklaşımları ya da ilkeleri açısından dikkat çekicidir. Bekir Paşa tarafından hazırlanan plân, İstanbul'da anıtsal camiler odak olmak üzere bir ulaşım sistemi, tarihi değere sahip yapıların çevresinin temizlenmesi ve kentsel açık alanlar oluşturulması üzerine odaklanmıştır.<sup>73</sup> Bu plân, Batı'da Haussmann uygulamalarına tepki olarak gündeme getirilen *Güzel Kent* ve Avusturyalı mimar Camillo Sitte tarafından gündeme getirilen *Estetik Kent* yaklaşımlarına göndermeler yapması bakımından dikkat çekicidir.

<sup>70</sup> Lûtfî Tarihi, *Vak'a-Nüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi*, c.X, Yay.Haz. Münir Aktepe, Türk Tarih Kurumu yay., Ankara 1988, s.145-146; Lûtfî Tarihi, *Vak'a-Nüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi*, c.XI, 1989, s.44-45. Islâhat-ı Turuk Komisyonu raporlarının ayrıntılı değerlendirmesi için bkz. Z.Çelik, *19.Yüzyılda Osmanlı Başkenti İstanbul'un Değişen Yüzü*, Tarih Vakfı yay., İstanbul 1996, s.46-53.

<sup>71</sup> O.N.Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskân Hareketleri*, Eminönü Halkevi Dil, Tarih ve Edebiyat Şubesi Neşriyatı, İstanbul 1938, s.42-43.

<sup>72</sup> *Mecelle-i Umur-u Belediye*, c.II, s.963-964; P.Pinon & S.Yerasimos, "Relevés après incendie et plans d'assurances: Les précurseurs du cadastre stambouliote," s.120-122; Ekrem Hakkı Ayverdi, Hocapaşa ifraz plânının 1/500 ölçekli olduğunu kaydetmektedir. Bkz. E.H.Ayverdi, *19. Asırda İstanbul Haritası*, s.5.

<sup>73</sup> O.N.Ergin, "Bir İstanbul imar planı," *İller ve Belediyeler*, sayı 20-21 (3), 1947, s.883-884, 867.

Öte yandan, 1869–1874 sürecinde Âsâr-ı Atîka Nizamnameleri<sup>74</sup> adı altında tarihi ve kültürel miras açısından değeri olan yapı ve eserlerin korunmasına yönelik bir dizi yasal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi kentsel koruma ve yenileme kavramlarının gündeme gelmesi açısından önemlidir.

Bu noktada, kentsel yenileme eylemleri üzerine bir değerlendirme yapılırsa, İstanbul için potansiyel yangın tehlikesi oluşturan keresteciler çarşılarının yangın önleme tedbirleri kapsamında Boğaziçi'nde Sultaniye Çayırı olarak adlandırılan bölgeye taşınmasına ilişkin çıkarılan tezkireler<sup>75</sup> ile dönemin vakâyî-nâme metinlerinde de yer bulan Ayasofya Camii ile Beyazıd Camii arasında uzanan yolun açılması için kapsamlı yıkım faaliyetlerinin gerçekleştirildiğine ve Ayasofya Camii çevresindeki yapıların temizlenerek meydan düzenlemeleri yapıldığına ilişkin kayıtlar,<sup>76</sup> Türk kent plânlama tarihinde kentsel yenileme eylemlerinin öncülleri olarak değerlendirilebilir.

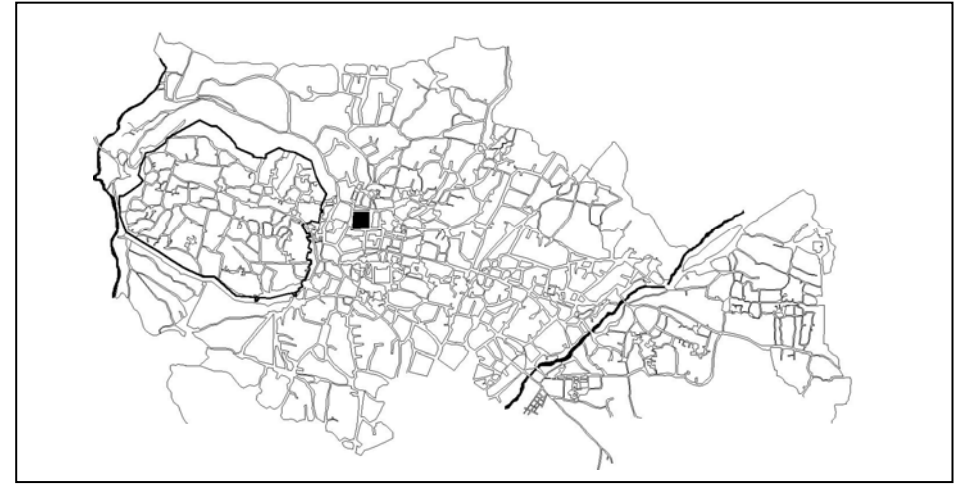
1879–1882 döneminde ise Batı plânlama deneyimlerinin Türk kentlerinin mekânsal kurgusu üzerindeki etkileri göstermesi açısından önemli bir süreç yaşanmıştır. Bu süreç, Paris sefirligi döneminde Haussmann uygulamalarını gözlemlemiş olan Ahmet Vefik Paşa'nın Bursa valiliği görevini üstlendiği dönemde gerçekleştirilen imar çalışmalarını kapsamaktadır. Ahmet Vefik Paşa döneminde –Paris'te Haussmann tarafından gerçekleştirilen imar faaliyetlerinin bir benzeri olarak– Bursa'nın kentsel ulaşım sistemi, anıtsal–kamusal hizmet yapıları (özellikle Ulucami odaklı) arasında bağlantı sağlayacak ve geniş meydanlar oluşturacak biçimde yeniden düzenlenirken, deprem ya da yangınlar sonrasında yıkılan bölgeler ile kente eklenen göçmen mahalleleri de Türk mühendislerce ızgara plân ve dik açılı yol şemasına uygun olarak yeniden yapılandırılmıştır.<sup>77</sup> Bu plânlama faaliyetleri 1862 tarihli Suphi Bey hâlihazır haritası üzerine uyarlandığında, Bursa kentsel yerleşme alanında yol ağı kurgularının değişimi ve oluşturulan odak noktaları işlevindeki meydan oluşumları izlenebilmektedir (Şekil 15 ve Şekil 16).

<sup>74</sup> Âsâr-ı Atîkâ nizamnameleri için bkz. Halit Çal, "Osmanlı Devletinde Âsâr-ı Atîkâ nizamnameleri," *Vakıflar Dergisi*, sayı XXVI, 1997, s.391–400; Hüseyin Karaduman, "Belgelerle ilk Türk Âsâr-ı Atîka nizamnamesi," *Türk Tarih Belgeleri Dergisi*, c.XXV, sayı 29, 2004, s.73–92.

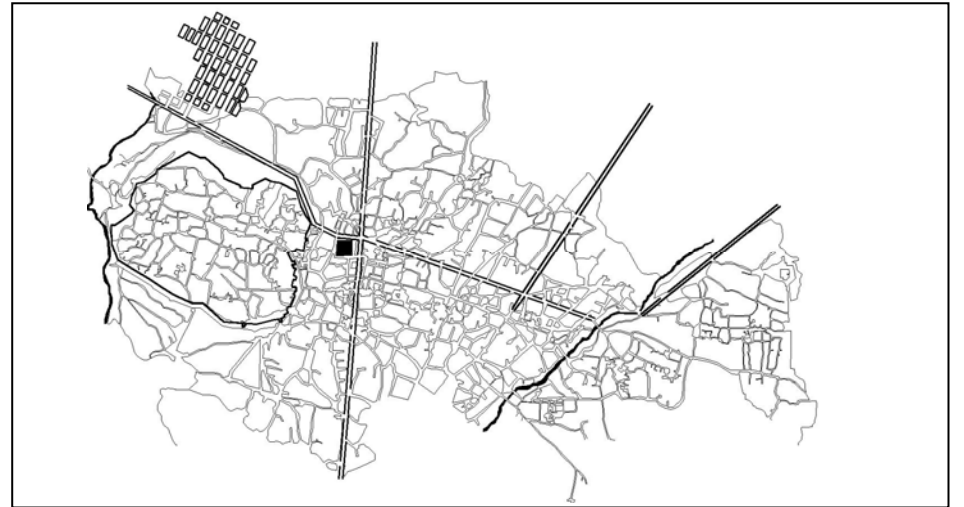
<sup>75</sup> *Mecelle-i Umur-u Belediye*, c.VII, s.4117–19.

<sup>76</sup> Lûtfî Tarihi, *Vak'a-Nüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi*, c.XII, 1989, s.67–68.

<sup>77</sup> Ahmet Vefik Paşa döneminde, 1880 yılında yangına maruz kalan Manavzâde mahallesinin yol ağını yeniden düzenlenirken, Tatar göçmenlerin iskânı için ızgara plân ve dik açılı yol sistemi esasına göre Rusçuk mahallesi kurulmuştur. F.A. Tansel, "Ahmet Vefik Paşa (1823–1891)," s.131. Ayrıca bkz. Leila Thayer Erder, *The Making of Industrial Bursa: Economic Activity and Population in a Turkish City (1835–1975)*, Unpublished PhD. Thesis, Princeton University, Princeton 1976, s.245–247; Beatrice Saint-Laurent, "Bir tiyatro amatörü: Ahmed Vefik Paşa ve 19. Yüzyılın son çeyreğinde Bursa'nın yeniden biçimlenmesi," *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Yay.Haz. P.Dumont & F.Georgeon, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1996, s.79–98.



Şekil 15. Suphi Bey haritası, Bursa.  
Kaynak: Bursa Yıldırım Belediyesi Arşivi



Şekil 16. Ahmed Vefik Paşa uygulamaları, Bursa.  
Kaynak: Bursa Yıldırım Belediyesi Arşivi (eklemelerle yeniden çizilmiştir).

Bu noktada şu hatırlatma yerinde olacaktır: Haussmann'ın yeni ideolojik düzenin benimsetilmesi ve yerleştirilmesi üzerine odaklanarak, geçmişin izlerini hatırlatan tarihi yapıları dikkate almadan gerçekleştirdiği mekânsal

düzenlemeler, Ahmet Vefik Paşa'nın Bursa uygulamalarında gözlemlenmez.<sup>78</sup> Bunun temel nedeni, Haussmann uygulamalarının siyasal ve yönetsel düzen değişimine köklenen ideolojik önceliklere, Ahmet Vefik Paşa uygulamalarının ise yangınların önlenmesi ve yol ağının yeni ulaşım araçlarının geçişine olanak verecek biçimde yeniden düzenlenmesi gibi mekânsal gereksinimlere dayanmasıdır.

1882 yılına gelindiğinde ise Cumhuriyet dönemine dek yansımaları sürecektir olan Ebnîye Kanunu'nun çıkarılması Türk imar sisteminin dönüm noktası olmuştur. Cumhuriyet döneminin ilk imar kanunu 1956 tarihli 6785 sayılı İmar Kanunu yürürlüğe girene dek Türk imar sistemini biçimlendiren Ebnîye Kanunu'nda, kentsel alanlar içinde ya da dışında ham arazi niteliğindeki olan bölgelerde her türlü yapılaşma için "Sultan izni" kavramı getirilerek, mülk sahiplerinin yapılaşma talepleri belirli koşullar altında Sultan iznine bağlanmıştır. Bu izinlerin kapsamı,<sup>79</sup> mülk sahiplerinin yapılaşma hakkına karşılık "bedelsiz" olarak karakol ve okul alanları terk etmesi ve "şerefiye" adı altında yapılaşmadan kaynaklanacak kentsel hizmetlerin altyapı maliyetlerine katılmasını içermektedir.

Ebnîye Kanunu gereğince<sup>80</sup> kentsel ulaşım sistemi 20, 15, 12, 10 ve 8 zirâ olmak üzere beş kademede tanımlanırken, sokak üzerine çıkma ya da çıkıntılar yapılması yasaklanmış, yol genişlikleri ve yapı yükseklikleri arasındaki ilişkilerin yeniden düzenlenerek, (örneğin: sekiz zirâ genişlikte sokaklarda yapı yüksekliği 12 ile 18 zirâ; 10 zirâ genişlikteki sokaklarda yapı yüksekliği en az 15 zirâ en çok 20 zirâ gibi.) yangınlara yönelik olarak ahşap yapı yasağı ile yapılarda yangına dayanıklı malzeme kullanımı gibi yapı malzemelerine ilişkin sınırlamalar getirilmiştir.

Ebnîye Kanunu ile getirilen yasal düzenlemelerde, kentsel alanlar içinde ya da dışında yeni yapılacak her türlü yapılaşmada "Sultan izni" koşulunun aranmasına karşılık kentsel mekânlarda ya da yeni kurulan mahallelerdeki ulaşım ağına ilişkin düzenlemelerde ızgara yol şemaları gibi Batı plânlama ilkelerinin benimsenmesi, gerek hukuksal gerekse mekânsal açıdan kentsel mekân organizasyonları üzerinde ikili bir yerleşme düzeninin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu ikili yapı, İslâm hukuku ile örf ve adetlerin biçimlendirdiği fermanlarla örgütlenen geleneksel kentsel mekânlar ile Tanzimat reformlarının

<sup>78</sup> Bu konu üzerine halk arasında efsaneleşen şu hikâye dikkat çekicidir: Ahmet Vefik Paşa, Bursa'da yeni bir cadde açtırırken, Yürüyen Dede türbesini geçmiş kültür mirasının korunması adına (belki biraz da halkın tepkisinden) yıktırmadan, her bir taşını başka bir yere naklederek, yeniden kurdurmuştur. Bursa tarihinde efsaneleşmiş bu hikâye için bkz. Abdurrahman Şeref, *Tarih Musahabeleri*, Sadeleşiren Enver Koray, Kültür ve Turizm Bakanlığı yay., Ankara (1985), s.183.

<sup>79</sup> *Mecelle-i Umur-u Belediye*, c.IV, s.1715-1731.

<sup>80</sup> *Mecelle-i Umur-u Belediye*, c.IV, s.1715-1731.

öngördüğü genellikle yangın sonrasında yenilenen bölgelerde ve kente katılan göçmenler için kurulan yeni mahallerde uygulama olanağı bulan Batılı kentsel mekânlar olarak tanımlanabilir. Nitekim 1875-1876 yıllarına tarihlendirilen İstanbul haritası irdelenirse, Batı odaklı yasal ve mekânsal düzenlemeler eşliğinde gerçekleştirilen mevzii ölçekli yangın yeri plânlarının ürünü olarak biçimlendirilen kentsel mekânlar ile İslâm hukuku çerçevesinde örgütlenen geleneksel kentsel mekânlar arasındaki değişim ve farklılaşma gözlemlenebilmektedir (Şekil 17).



Şekil 17. 1875-1876 tarihli İstanbul haritasında yangın yeri düzenleme alanları  
Kaynak: Ayverdi (1958) ekli haritalar birleştirilerek üretilmiştir.

*Ebniye Kanunu sonrasında kısa bir bakış (1882–1908)*

Ebniye Kanunu ile başlayan süreçte gerçekleştirilen plânlama deneyimleri irdelenirse, Haussmann uygulamalarından izler taşıyan ve Ahmet Vefik Paşa tarafından Bursa örneğinde gerçekleştirilen imar faaliyetleri ile başlayan sürecin kent yöneticilerince gerçekleştirilen yangın sonrası plânlama çalışmalarında örnek alındığı söylenebilir. Nitekim 1898–1903 ve 1907–1911 dönemlerinde Edirne Belediye Başkanı olarak görev yapan Dilaver Bey tarafından gerçekleştirilen imar faaliyetleri de Haussmann ve Ahmet Vefik Paşa uygulamalarına atfedilebilir<sup>81</sup>. Dilaver Bey tarafından görevlendirilen Fransız mühendisler Edirne Kaleiçi Mahallesi yangın yeri plânını Ebniye Kanunu hükümlerinin biçimlendirdiği yasal çerçeve eşliğinde ızgara plân ve dik açılı yol şemasına göre hazırlamıştır (Şekil 18).

Benzer plânlama çabalarını, 1912–1914 döneminde İstanbul Belediye Başkanı olarak görevlendirilen Cemil Topuzlu Paşa'nın Paris izlenimlerine dayanan öykünmeleri ile “*İstanbul'u asrî bir şehir yapmak için yıkılıp yeniden kurmak lazımdır.*” felsefesi eşliğinde geniş yollar açılması, meydan ve kamusal parklar oluşturulması üzerine odaklanan plânlama arayışları için de söylemek mümkündür.<sup>82</sup>

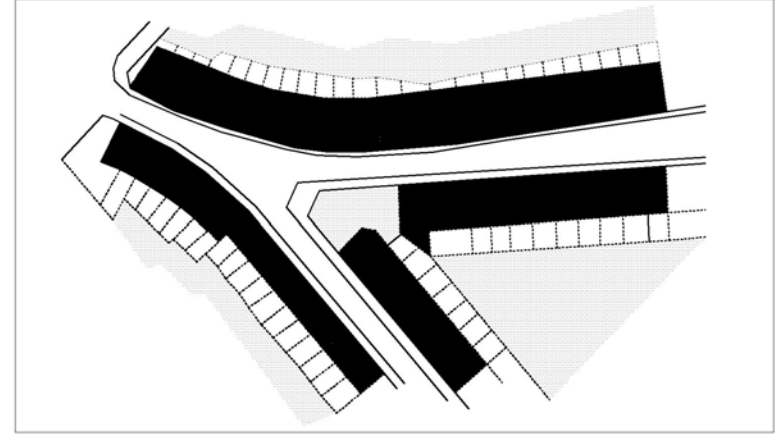


Şekil 18. Kaleiçi mahallesi haritası ve yangın yeri plânı, Edirne  
Kaynak: Yerolimpos (1993).

<sup>81</sup> Osman Nuri Peremeci, *Edirne Tarihi*, Edirne Eski Eser Sevenler Kurumu yay., İstanbul 1940, s.166; M.T.Gökbilgin, “Edirne,” s.107–108; A.Yerolimpos, “A contribution to the topography of 19th century Adrianople,” s.136.

<sup>82</sup> Cemil Topuzlu, “Cemil Topuzlu hatıraları,” *Fikir Hareketleri*, c.13, sayı 314, 1939, s.27–28. Cemil Paşa *İstibdat–Meşrutiyet–Cumhuriyet Devirlerinde 80 Yıllık Hatıralarım*, Yay.Haz. Hüsrev Hatemi, Aykut Kazancıgil, 3.bs., Arma Yayınları, İstanbul 1994, s.128–129, 131–132. Ayrıca Cemil Paşa, Cumhuriyet döneminde İstanbul için bütüncül bir kent plânı önerisi hazırlamış ve yayınlamıştır. Bkz. Cemil Paşa, *Yarınki İstanbul*, Kenan Basımevi ve Kılış Matbaası, İstanbul 1937.

Bu süreçte, Türk planlama tarihi açısından önemli gelişme, İstanbul'da Beşiktaş–Akaretler bölgesinde Hazine-i Hassa'ya ait arsalar üzerinde mimar Sarkis Balyan tarafından gerçekleştirilen ve erken toplu konut eylemleri olarak değerlendirilebilecek Sıra Evler Projesi'dir.<sup>83</sup> Bu proje, ilk defa yol düzenlemeleri ile yapılaşma düzeninin birlikte tasarlandığı plânlama deneyimi olması açısından da önemlidir (Şekil 19).



Şekil 19. Sıraevler projesi, İstanbul.  
Kaynak: Batur, Fersan ve Yücel (1979).

Ebniye Kanunu sonrasında plânlama faaliyetlerinde dikkat çekici bir başka gelişme; genellikle yol düzenleme çalışmaları üzerine odaklanan mevzii ya da bütüncül plân ve hâlihazır harita çalışmalarının yanısıra özellikle başkent İstanbul'u Batı kentlerine uyarlamaya dönük kentsel tasarım ve altyapı projelerinin de yoğunlaşmasıdır. Bu çalışmalar arasında, Sultan II.Abdülhamid tarafından görevlendirilen dönemin Paris sefiri Salih Münir Paşa (Çorlu) aracılığıyla Paris Belediyesi Baş Mimarı Joseph Antonie Bouvard'a 1902 yılında sipariş edilen “ancak malî gerekçelerle uygulanamayan– İstanbul Sur içi bölgesine yönelik tasarım çalışmaları<sup>84</sup> ile Turuk-ı Umumiyye Müdürü olarak

<sup>83</sup> P.Pinon, “The parceled city: Istanbul in the XIXth century,” s.52; Afife Batur, Nur Fersan ve Atilla Yücel, “İstanbul'da ondokuzuncu yüzyıl sıra evleri”, *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, c.5, sayı 2, 1979, s.185–205. Burada şu hatırlatma yerinde olur: Sultan III. Selim (1761–1808) tarafından kurulan Selimiye Kışlası yakınında dik açılı yol şemasına göre hazırlanan ada düzeni kapsamında örgütlenmiş cami, hamam, okul, çarşı ve imalathaneler ile örnek konutlardan oluşturulan Selimiye Mahallesi'nin Mimar Melling'e atfedilen düzenlemesinin var olduğudur. Bkz. O.N.Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskân Hareketleri*, s.27; İbrahim Hakkı Konyalı, *Üsküdar Tarihi*, c.I, Türkiye Yeşilay Cemiyeti yay., İstanbul 1976, s.259, 266.

<sup>84</sup> O.N.Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskân Hareketleri*, s.46–48; Bouvard tarafından hazırlanan kentsel tasarım çalışmalarının plân ve eskiz detayları için bkz. Z.Çelik, *19.Yüzyılda Osmanlı Başkenti İstanbul'un Değişen Yüzü*, s.91–100.



görevlendirilen Lyon Belediyesi Baş Mimarı André Auric tarafından yönlendirilen köprü ve tünel projeleri<sup>85</sup> sayılabilir.

Bouvard'ın İstanbul'a gelmeden, sadece kendisine gönderilen resim ve fotoğrafları kullanarak, *Güzel Kent* yaklaşımı kapsamında hazırladığı tasarımların, mevcut yapı ve mülkiyet düzeni ile tarihi topografya açısından uyumsuzluk göstermesine karşılık, Osmanlı yöneticileri tarafından benimsenmekle birlikte dönemin mali koşulları gereğince uygulanamamıştır. 1908 sonrasında İstanbul Şehremini Ziver Bey tarafından İstanbul plânı hazırlamak üzere davet edilen Bouvard'ın bu kez İstanbul'a gelmesi ve yaptığı alan tespit çalışmaları sonucunda hâlihazır harita hazırlanmadığı sürece plân yapım işinin gerçekleştirilemeyeceğine ilişkin bir rapor sunması,<sup>86</sup> önceki tasarım çalışmalarının mekânsal altyapısının gerçekçi ve uygulanabilir olmadığını ortaya koyduğu gibi, Osmanlı devlet yöneticilerinin Batı kentlerine koşulsuz öykümlerinin boyutunu göstermesi açısından da dikkat çekicidir. Ancak Bouvard'ın sunduğu rapor, hâlihazır harita yapımına yönelik çalışmalara önem verilmesi açısından katkı sağlamıştır. Bu çerçevede, İstanbul Nirengi Mukavelenamesi<sup>87</sup> adı altında Sur içi bölgesini kapsayan 1/10.000, 1/1.000 ve 1/500 ölçekli toplam 68 adet paftadan oluşan İstanbul haritaları için Alman harita mühendisi Theodore, İstanbul Umumî Plânı Mukavelenamesi<sup>88</sup> adı altında hazırlanacak kadastral haritalara dayalı olarak 1/2.000 ölçekli plân hazırlama işi için de Fransız harita mühendisi Schreuder görevlendirilmiştir.<sup>89</sup>

Bu süreçte, bütüncül kentsel plânlama deneyimlerine ilişkin son kayıt; Bahriye Nazırı Cemal Paşa tarafından İstanbul'a getirilen Alman kent plâncısı Churscher tarafından üretilen, ancak Şehremaneti tarafından kabul edilmeyen plân önerisidir.<sup>90</sup> Bu plân, – öneri boyutunda kalmış olsa da – Türk imar

<sup>85</sup> André Auric, İstanbul kent bütünü için genel rapor ile kentsel ulaşım sistemleri açısından köprü ve tünel yapımına ilişkin projeler hazırlarken, Boğaziçi Demiryolu Şirketi de Boğaz'dan demiryolu geçişine yönelik köprü projeleri üretmiştir. Ancak, bu proje çalışmaları Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle uygulama olanağı bulamamıştır. O.N.Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskân Hareketleri*, s.49–50; Hayri Mutlucağ, “Boğaziçi Köprüsünün Yapılması Yolunda İlk Çabalar,” *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, sayı:4, 1968, s.32–38.

<sup>86</sup> O.N.Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskân Hareketleri*, s.48–49; T.Artan, “Early 20th century maps and 18th–19th century court records: Urban continuity on the Bosphorus,” s.97.

<sup>87</sup> *Mecelle-i Umur-u Belediye*, c.V, s.2999–3006.

<sup>88</sup> *Mecelle-i Umur-u Belediye*, c.V, s.3012–3013.

<sup>89</sup> T.Artan, “Early 20th century maps and 18th–19th century court records: Urban continuity on the Bosphorus,” s.97. Alman mühendis Theodore tarafından yapılan ve “Alman Mavileri” olarak adlandırılan hâlihazır harita çalışmaları 1911 yılında tamamlanmıştır. Ancak kent bütününe dönük ilk harita Necip Bey tarafından hazırlanan 1/5000 ölçekli yol ağı haritasıdır. Öte yandan ilk askeri amaçlı harita ise Şevki Paşa tarafından 1/25.000 ölçekli olarak hazırlanan İstanbul ve Boğaziçi'ne ilişkin hâlihazır haritalardır.

<sup>90</sup> O.N.Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskân Hareketleri*, s.49–51.

sisteminin kuruluş sürecinde bir kent plâncısı tarafından üretilen ilk plân olması açısından önemlidir.

Enbiye Kanunu sonrası dönemde gerçekleştirilen son plânlama deneyimleri arasında özellikle İstanbul için gündeme gelen ve yabancı sigorta şirketleri tarafından sigorta bedellerinin tespit edilmesi amacıyla hazırlattırılan yangın sigorta haritaları sayılabilir. Bu sigorta haritaları, 1904–1906 döneminde Charles Edward Goad tarafından kurulan İngiliz Goad Sigorta Şirketi'nin hazırladığı Sur içi, Beyoğlu–Galata ve Kadıköy bölgelerini kapsayan elli beş parça paftadan oluşmaktadır.<sup>91</sup> Bu haritalar, Cumhuriyet dönemi öncesinde İstanbul'un son hâlihazır ya da analitik haritaları olmasının ötesinde, gerek kentsel alan kullanım biçimleri gerekse yol sistemine ilişkin verileri ile Cumhuriyet dönemi plânlama deneyimlerine analitik haritalar olarak katkı koyması açısından önemlidir.

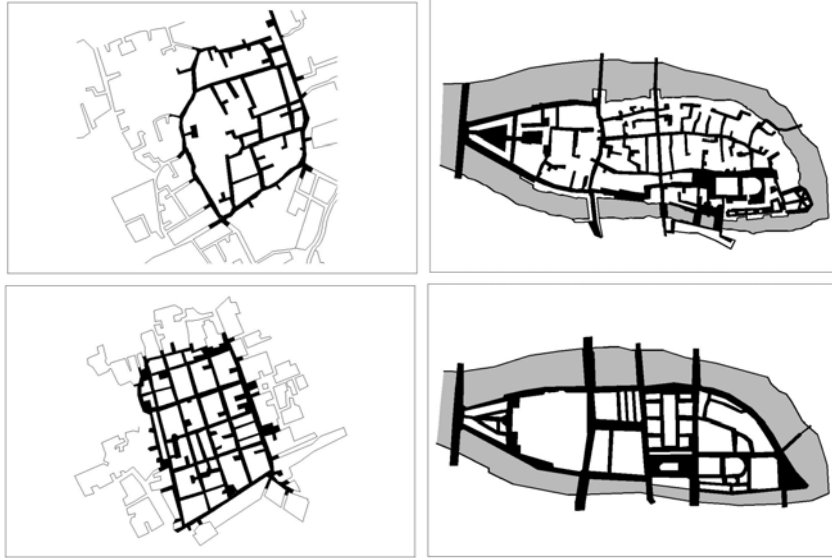
### Sonuç

Türk imar sisteminin kuruluş süreci olarak tanımlanan 1839–1908 zaman aralığında gerçekleştirilen imar faaliyetleri ve plânlama deneyimlerinin; gerek Batı'dan Osmanlı ordusu hizmetinde kullanılmak üzere gelen asker ve mühendisler gerekse görevlendirildikleri süreçte Batı'da gerçekleştirilen plânlama faaliyetlerini gözlemlemiş Türk mühendisleri ve yöneticileri tarafından yönlendirildiği anlaşılmaktadır. Nitekim Tanzimat reformları ile başlayan Batılılaşma sürecinde Belediye mekanizması ya da nizamnameler gibi kentsel mekâna ilişkin yasal düzenlemelerin Fransa modeli üzerine kurgulandığı ya da Osmanlı devlet adamlarının Batı kentlerine ilişkin öykümleri gözönüne alındığında, Türk imar sisteminin kuruluşu ve plânlama deneyimlerine ilişkin yasal ve mekânsal düzenlemelerde –her ne kadar farklı köken ya da önceliklere dayansa da– Batı'da gerçekleştirilen uygulamaların mekânsal yansımaları olarak gerçekleştiğini söylemek olanaklıdır. Dolayısıyla, Batı plânlama deneyimlerinin farklı önceliklere dayanmakla birlikte, eş zamanlı olma açısından erken Türk plânlama deneyimlerinin mekânsal ve yasal kurgusu üzerinde etkin olduğunu söylemek olanaklıdır.

Planlama felsefesi açısından bakılırsa, Batı kentlerindeki plânlama deneyimlerinin hareket noktası, kapitalist sistemin kentsel mekân üzerindeki

<sup>91</sup> P.Pinon & S.Yerasimos, “Relevés après incendie et plans d'assurances: Les précurseurs du cadastre Stambouliote,” s.126–128. Goad Şirketi tarafından 1904 yılında Cibali, Unkaparı, Sirkeci ve Kapalı Çarşı'dan oluşan Sur içi bölgesi için 18 plân, 1905 yılında Tophane, Taksim ve Kasımpaşa'yı kapsayan Beyoğlu–Galata bölgesi için 22 plân ile 1906 yılında Haydarpaşa ve Moda'dan oluşan Kadıköy bölgesi için 15 plân hazırlanmıştır. Yangın sigortası plânları yapım işi erken Cumhuriyet döneminde de devam etmiştir. Bu süreçte (1922–1943) Jacques Pervititch tarafından İstanbul'un çeşitli bölgelerine yönelik 1/375'den 1/4.000 ölçeğe dek uzanan farklı ölçeklerde sigorta plânları hazırlanmıştır. Bu sigorta plânlarına ilişkin görsel mazlemeler için bkz. Jacques Pervititch, *Sigorta Haritalarında İstanbul*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2002.

tepkisel talepleri ile sanayileşme sürecinin kentsel mekân organizasyonları ve yaşam koşulları üzerindeki olumsuz etkilerinin iyileştirilmesine odaklanırken, sanayileşmemiş Osmanlı kentlerindeki plânlama deneyimleri ise temelde yangınların önlenmesi, kentsel yol ağının yeni ulaşım araçlarının geçişine olanak verecek biçimde düzenlenmesi ve göçmenlerin kentsel mekânlara eklenmesi sorunları gibi plânlama faaliyetleri üzerine odaklandığı anlaşılmaktadır.<sup>92</sup> Başka bir ifadeyle, Osmanlı dönemi plânlama faaliyetleri Batı deneyimlerinin aksine anayasal düzen çerçevesinde yönlendirilmiş tepkisel ürünler olmaktan çok yangınlar ya da göçmenlerin yerleştirilmesi gibi yapısal zorunlulukların ortaya çıkardığı yasal ve mekânsal çözüm arayışlarına dayanmaktadır. Bu çözümler, Batı plânlama deneyimlerinin mekânsal ürünleri ile karşılaştırılırsa, farklı önceliklere dayanmakla birlikte ortaya çıkabilen mekânsal ürünler arasındaki benzerlikler dikkat çekicidir (Şekil 20 ve Şekil 21).



Şekil 20. Storari uygulamaları, İzmir  
Kaynak: Canpolat (1954).

Şekil 21. Haussmann uygulamaları, Paris  
Kaynak: Hall (1997).

Bu benzerlikler, özellikle Batı ile kültürel ve ekonomik ilişkilerin örgütlendiği dışa açılan odak merkezleri işlevindeki İstanbul ve İzmir gibi liman

<sup>92</sup> XIX. yüzyılda Batı ve Osmanlı kentleri arasındaki mekânsal öncelikler ve kentsel değişim-dönüşüm sürecinin boyutları ve etkileri için bkz. İ.Tekeli, "Urban patterns in Anatolia: organization and evolution," s.18-23; İ.Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul metropol alanının dönüşümü," *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Yay.Haz. P.Dumont & F.Georgeon, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1985, s.19-30; Serim Denel, *Batılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekânlarda Değişim ve Nedenleri*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi yay., Ankara 1982, s.42-61; S.Aktüre, "Osmanlı Devleti'nde taşra kentlerindeki değişimler," *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim yay., İstanbul 1985, c.4, s.891-904.

kentlerinde ticaret biçimindeki değişim, araba ve tramvay gibi yeni ulaşım sistem ve araçları ile yeni kurumsal yapıların ve göçmen mahallelerinin kent kurgusuna eklenmesi sürecinde gerek yol ağı gerekse yapı tipolojileri açısından kentsel mekânların yeniden uyarlanmasında gözlemlenebilmektedir. Bu uyarlamaların mekânsal yapı üzerindeki yansımaları, İstanbul dışındaki kentlerde gerek belediye örgütlerinin kurumsallaşamaması gerekse Batı ve İslâmî hukuk ikileminin imar sisteminin yasal düzenlemeleri ve uygulama süreci üzerindeki olumsuz etkileri nedeniyle temelde İstanbul ölçeğinde belirginleşmektedir.<sup>93</sup>

Nitekim İstanbul Sur içi bölgesindeki organik kent dokuları ve geleneksel yapı tipolojileri ile Tanzimat reformlarının yasal ve mekânsal düzenlemelerinin ilk uygulama alanı ve Batı ile kültürel-ekonomik ilişkilerin odak merkezi işlevindeki Beyoğlu ve Galata bölgesinde -Batı kentlerindeki plânlama deneyimlerine benzer biçimde- kent surlarının yıkılması<sup>94</sup> ve kentsoylu sınıflara hizmet eden çok katlı kârgir apartman tipolojileri<sup>95</sup> ve dik açılı yol ağı şemalarının oluşturduğu mekânsal örüntü arasındaki görsel ayrımlaşma<sup>96</sup> dikkat çekicidir (Şekil 4). Bu mekânsal ayrımlaşma döneme ilişkin seyahat anlatılarında da yer bulmuştur<sup>97</sup>.

Öte yandan, Sultanların Batı başkentlerine ilişkin izlenimlerin öykümleri olarak özellikle başkent İstanbul'da "Tanzimat üslubu" olarak tanımlanan Batı mimari anlayışında bir dizi saray yapılarının ya da Fransız

<sup>93</sup> İstanbul dışında mekânsal ayrımlaşma ya da farklılaşmaya ilişkin tek örnek İzmir için verilebilir. Bu dönemde, Tanzimat reformlarının siyasal ve ekonomik yansımaları kapsamında değişen bölgesel ilişkiler ağının yansımaları olarak İzmir'in liman kenti işlevi ile ülkesel dış alım-satım merkezi olarak öne çıkmasına ve kentin değişen işlevsel kimliğine dayalı olarak yeni kentsel kurumların kentin mekânsal kurgusuna eklenmesi bir dizi mekânsal değişimlere neden olmuştur. Bu değişimler için bkz. Mübcecel Kıray, *Örgütlemeyen Kent: İzmir*, 2.bs., Bağlam yay., İstanbul 1998, s.19-59.

<sup>94</sup> Nur Akın, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*, Literatür yay., İstanbul 1998, s.114. Galata surlarının yıkılmasının Viyana'da gerçekleştirilen surların yıkılması ile oluşturulan Ring Strasse projesinden izler taşıdığını kaydetmektedir.

<sup>95</sup> Z.Enil, Tanzimat döneminde Beyoğlu bölgesinde gözlemlenen apartman tipolojilerini, varlıklı ailelerin konakları, yükselen kentsoylu sınıfların yerleştiği apartmanlar ve "Tanzimat kutusu" olarak tanımlan tek ailelik küçük apartmanlardan oluştuğunu kaydetmektedir. Zeynep Meray Enil, "19. Yüzyıl İstanbul'unda konut yapı gelenekleri ve kent kültürü," *Osmanlı Mimarlığının 7 Yüzyılı: Uluslararası Bir Miras*, Yay.Haz. Nur Akın, Afife Batur, Selçuk Batur, Yem yay., İstanbul 1999, s.286-295; Atilla Yücel, "İstanbul'da 19. Yüzyılın Kentsel Konut Biçimleri," *Tarihten Günümüze Anadolu'da Konut ve Yerleşme*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul 2000, s.298-312.

<sup>96</sup> İlber Ortaylı, "İstanbul'un mekânsal yapısının tarihsel evrimine bir bakış", *Amme İdaresi Dergisi*, c.10, sayı 2, 1977, s.95-96; S.Denel, *Batılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekânlarda Değişim ve Nedenleri*, s.47-48; S.Yerasimos, "Batılılaşma sürecinde İstanbul," Yay. Haz. Afife Batur, *Dünya Kenti İstanbul*, Tarih Vakfı yay. İstanbul 1996, s.48-53.

<sup>97</sup> Edmondo De Amicis, *İstanbul (1874)*, Çev. Beynun Akyavaş, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yayınları, Ankara 1993, s.59-60: "...Olduğum yerden (Pera), uzaklarda, mavimsi bir perdenin arkasında, saray tepesi, Ayasofya ve Sultanahmet camii'nin minareleri görüliyordu: şimdi içinde bulunduğumuz âlemde başka bir âlem...".

bahçe kültürü etkisinde biçimlenen gerek saray gerekse Gülhane Parkı gibi kamusal bahçelerin kentin mekânsal kurgusuna eklenmesi,<sup>98</sup> Osmanlı yerleşim kültürünü Batı başkentleri ya da kent kültürüne benzetme ya da uyarılma çabalarının başkent İstanbul düzeyindeki mekânsal yansımaları olarak değerlendirilebilir.

Ancak, bu yasal düzenlemelerin mekânsal yansımaları olarak ızgara plân ve dik açılı yol şemalarının genellikle yangın sonrası yeniden yapılandırılan ya da kentlere yeni eklenen göçmenler için tasarlanan bölgelerde yaygın olarak kullanılmasına karşılık, Tanzimat reformlarının yasal ürünleri olarak çıkarılan nizamnamelerde kentler ve yakın çevresindeki her türlü mekânsal gelişmenin “Sultan izni” altında gerçekleştirile(bile)ceğine ilişkin hükümlerin varlığı, İslâm Hukuku ile örf ve adetlere dayanan Tanzimat öncesi mekânsal ve yasal dinamiklerin kentsel mekân organizasyonları üzerinde etkinliğini sürdürdüğünü ortaya koymaktadır.

Dolayısıyla Tanzimat'ın kent reformları olarak tanımlanan 1839–1882 sürecinde gerçekleştirilen ve Türk yerleşim geleneğini Batı yerleşme kültürüne uyarlamaya dönük üretilen erken plânlama deneyimlerinin ister yangın sonrası yeniden yapılandırılan isterse göçmenler için kurulan yeni mahalleler olsun temel ilgi alanının –Akaretler bölgesinde gerçekleştirilen yol düzenlemeleri ile konut tipolojilerinin birlikte değerlendirildiği sıra evler projesi dışında– yol düzenlemeleri ve mülkiyet düzenine müdahaleler üzerine odaklanan mevzii plân denemeleri ile sınırlı kaldığı anlaşılmaktadır. Bunun temel nedeni, Tanzimat sürecinde Türk kentlerinin mekânsal kurgusunun biçimlendiren öncelikler ile Batı kentlerinin mekânsal öncelikleri arasındaki sosyal ve kültürel ilişkiler açısından, ekonomik örgütlenme biçimlerine hukuksal düzenden yerleşme pratiklerine dek uzanan bir dizi farklılıkların varlığıdır.

Bu açıdan bakılırsa, XIX. yüzyılın sanayileşmiş ve kurumsallaşmış hukuk düzenine sahip Batı yerleşme pratiklerindeki ızgara plân ve dik açılı yol şemalarının köklendiği önceliklerin ve sonuç ürünlerin, İslâm hukuku ile örf ve adetlere dayanan yasal ve mekânsal düzenin tanımladığı Türk yerleşme pratiklerinin öncelikleri ve sonuç ürünleri ile örtüşmediği açıktır. Dolayısıyla Türk imar sisteminin kuruluş sürecinde gerçekleştirilen erken plânlama deneyimleri, Batı plânlama deneyimleri ile Osmanlı yerleşme pratiklerinin kentsel mekânda birleştirilmiş sentez ürünleri olarak tanımlanabilir.

<sup>98</sup> Doğan Kuban, “İstanbul’un tarihi yapısı,” *Mimarlık*, c.VIII, sayı 79, 1970, s.40–45; Semavi Eyice, “Tarih içinde İstanbul ve şehrin gelişmesi,” *Atatürk Konferansları VII (1980)*, Ankara 1980, s.135–143; İsmet Kılınçaslan, *İstanbul: Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekânsal Yapı İlişkileri*, İTÜ Mimarlık Fakültesi yay., İstanbul 1981, s.196–197; İ.Tekeli, “Anadolu’daki kentsel yaşantının örgütlenmesinde değişik aşamalar,” s.34–36; İ.Tekeli, “Tanzimattan Cumhuriyete kentsel dönüşüm,” *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim yay., İstanbul 1985, c.4, s.881–883.

Sonuç olarak, kentsel mekâna ilişkin yasal düzenlemelerin, Batı odaklı hukuksal düzenlemeler ile İslâm hukuku ve yazılı olmayan örf ve adetler eşliğinde biçimlenmesi yasal açıdan olduğu kadar mekânsal açıdan da ikili bir düzeni ortaya çıkarmıştır. Bu ikili yasal ve mekânsal düzenin açılımı; plânlama deneyimlerinin Batı plânlama pratikleri ile Türk yerleşim geleneğinin sentezi niteliğinde, kentsel alan kullanım kararlarına dönük kararlar içeren bütüncül çalışmalardan çok mevzii ölçekli salt arsa ve arazi düzenlemeleri üzerine odaklanan tasarım ürünleri biçiminde olmuştur. Başka bir ifadeyle; Türk imar sisteminin kuruluş süreci olarak tanımlanan 1839–1882 zaman aralığında gerçekleştirilen plânlama deneyimleri olarak Türk kentleri ne tam anlamıyla Tanzimat öncesi yerleşim kültürünü biçimlendiren dinamiklerden soyutlanabilmiş ne de tam anlamıyla Batı kent kültürüne uyarlanabilmiştir.

### Urban reforms of Tanzimat: Early planning practices in the formation process of Turkish reconstruction system (1839–1908)

*Koray Özcan*

The aim of this paper is to examine the planning practices initiated by the urban reforms of Tanzimat and realized throughout the period of 1839–1882.

These examinations are based on three hypotheses. Firstly, the pre-Tanzimat Turkish reconstruction system was based on the legal and spatial background formed by the order or disorder related to the organization of urban spaces. Secondly, the dualist structure was originated by the Tanzimat reforms through legal regulations lead to spatial differences in urban spaces. Thirdly, the Turkish planning practices in Tanzimat period were influenced by the Western planning practices.

In this respect, the methodology of the study is based on analyzing the legal documents such as the manifestos (*ilmühabers*), the regulations (*nizamnames*) and the laws (*kanunnames*) related to urban planning and also the plans and maps of Turkish towns issued during that period.

**Key words:** Tanzimat, urban reforms, Turkish reconstruction system, planning practices, Turkey. **Anahtar kelimeler:** Tanzimat, kent reformları, Türk imar sistemi, plânlama deneyimleri, Türkiye.