

II. ABDÜLHAMİD'İN YOL POLİTİKALARININ SİVAS'TAKİ YANSIMALARI: HALİL RIFAT PAŞA DÖNEMİ

Reflections of Road Policies in Sivas During the Reign of Abdulhamid II: Halil Rifat Paşa's Governorship

Yılmaz ŞİMŞEK* - Burcu DEMİRÖVEN** - Halim Emre ZEREN***

Öz

II. Abdülhamid'in saltanat dönemi (1876-1909), özellikle idare tarzı bağlamında Osmanlı tarihindeki en fazla tartışılan dönemlerden biri olurken pek çok modernleşme girişimine de ev sahipliği yapmıştır. Bu dönemde yapılan icraatların, İmparatorluğun devamı olan Türkiye Cumhuriyeti'nin Anadolu'daki politikalarını şekillendirdiği yönünde tespitler dikkat çekmektedir. İmparatorluğun gücünün zayıfladığı bu dönem, devletlerin sömürge mücadelelerinin zirve yaptığı ve dünya savaşlarıyla devam eden bir süreci getirmiştir. Bu kaotik ortamda kamu politikası olarak hayata geçirilen birçok faaliyet Anadolu'nun imarı açısından büyük önem taşımaktadır. Bu dönemde dilin Türkçeleştirilmesi yönünde, bürokraside, eğitimde, devletin varlığını hissettiren sembollerde ve nihayet ulaşımda yapılan faaliyetlerin Anadolu'nun imarında Cumhuriyet dönemi yöneticilerine öncülük ettiği ifade edilebilir.

Halil Rifat Paşa, imparatorluktan ulus devlete geçişin nüvelerinin oluşturulduğu bu dönemdeki kamu politikalarının en önemli icracılarından olması bakımından önemli bir şahsiyettir. Paşa'nın "Gidemediğin yer senin değildir." vecizesiyle şekillenen uzgürüsü ve özellikle Sivas Valiliği dönemindeki yol faaliyetleri, dönemin kamu politikalarına ilişkin fikir verici niteliktedir.

ABSTRACT

The reign of Abdulhamid II (1876-1909) was one of the most debated periods in Ottoman history, particularly with regard to its administrative practices, while also being marked by numerous modernization initiatives. These actions had a profound influence on the policies of the Republic of Türkiye, the successor to the Ottoman Empire in Anatolia. This period, marked by the empire's waning power, coincided with a peak in colonial struggles among states and endured through world wars. The policies implemented during this tumultuous era, encompassing language Turkishization, bureaucratic reforms, educational initiatives, symbols reinforcing state presence, and transportation developments, played a pivotal role in shaping the vision of Anatolia's reconstruction by administrators in the Republican era.

Halil Rifat Paşa emerges as a significant figure during this transition from empire to nation-state. His vision, encapsulated by the maxim 'A place you cannot go, is not yours,' and particularly his efforts in infrastructure development during his tenure as Governor of Sivas, shed light on the public policies of the era. This study evaluates public policy initiatives

* Dr., Vali, T.C. Sivas Valiliği, yilmazsimsek@hotmail.com, ORCID: 0000-0001-7716-2698.

** Arş. Gör., Aydın Adnan Menderes Üniversitesi, Söke İşletme Fakültesi Kamu Yönetimi Bölümü, burcudemiroven@adu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-4962-3167.

*** Prof. Dr., Aydın Adnan Menderes Üniversitesi, Söke İşletme Fakültesi Kamu Yönetimi Bölümü, amre.zeren@adu.edu.tr, ORCID: 000-0002-8681-2397.

Bu çalışma, Türkiye'nin ulus devlete geçiş sürecinde Anadolu coğrafyasında gerçekleştirilen kamu politikası faaliyetlerinin Halil Rıfat Paşa'nın Sivas Valiliği dönemindeki icraatları üzerinden değerlendirilmesini konu almaktadır. Çalışmada özellikle ulus-devlet politikalarında ulaşımın önemi üzerinde durulmuştur. Ulus-devletin halk üzerinde hem denetim kurması hem de halkla bağlantı kurması için bir araç olarak hizmet veren yolların, ulus-devlet politikalarının şekillenmesindeki rolü, Sivas Valisi Halil Rıfat Paşa'nın 19. yüzyılda gerçekleştirdiği eylemler bağlamında incelenmiştir. Dönemin kamu politikalarının önemli bir uygulayıcısı olarak Türkiye Cumhuriyeti için Anadolu'nun nihai vatan toprağı olmasındaki rolünün ve etkisinin ortaya koyulması çalışmanın temel gereğesidir.

Anahtar Kelimeler: II. Abdülhamid, Ulus Devlet, Kamu Politikası, Halil Rıfat Paşa, Sivas.

in Anatolia during Türkiye's transition to a nation-state, focusing on the contributions of Halil Rıfat Paşa during his governorship in Sivas. The study particularly focused on the importance of transportation in nation-state policies. The role of roads in shaping nation-state policies, serving as a means for the modern nation-state to both exert control over and connect with its populace, is explored within the context of the actions undertaken by Sivas Governor Halil Rıfat Paşa. The study aims to uncover Anatolia's role and impact in becoming the final homeland for the Republic of Türkiye, with an emphasis on the influential implementers of period-specific public policies.

Keywords: Abdulhamid II, Nation-State, Public Policy, Halil Rıfat Paşa, Sivas.

1. GİRİŞ

Modern siyasi örgütlenmenin temeli olarak görülen çok yönlülük niteliğine sahip ulus-devlet kavramı siyaset bilimi yazınında kendisine geniş yer bulmaktadır. Basitçe sınırları belirli bir toprak parçası içerisinde egemenlikle ilişkilendirilen ulus-devletin gerek üretilen ve izlenen çeşitli kamu politikaları yoluyla vatandaşları üzerinde, gerek uluslararası dinamikleri şekillendirmede yadsınamaz rolleri bulunmaktadır.

Ulus-devlet 16. yüzyıldan beri olgunlaşmaya devam eden, siyasi ve felsefi tartışmaları yoğunluklu olarak bünyesinde barındıran, tarihsel gelişiminin ötesinde, arka planı oldukça karmaşık teorilerle bezeli bir kavramdır. Çeşitli disiplinlerden akademisyenler ve teorisyenler egemenlik, kimlik, milliyetçilik ve yönetim konularını tartışarak bu kavramı derinlemesine irdelemiş, incelemiş ve derinleştirmişlerdir. Max Weber'in şiddet üzerindeki "devlet tekeli" kavramı, Benedict Anderson'un "hayali cemaatler" yaklaşımı ve Anthony D. Smith'in "etno-semboizm" gibi teoriler ulus devletin çok yönlü doğasını anlamaya yardımcı olmaktadır.

Ulus-devlet 21. yüzyılda da başat aktör olmaya ve hem ulusal hem de uluslararası alanda oluşturduğu iş birlikleri sayesinde ekonomi, güvenlik, sosyal refah, sürdürülebilirlik gibi konularda kamu politikası formülleri geliştirmeye devam etmektedir. Ulus-devlet ve kamu politikası kavramlarının, ulusların kaderini çizme ve vatandaşlarının yaşamlarını şekillendirme bağlamında incelendiğinde birbiriyle kesiştikleri ifade edilebilir. Bürokrasi olarak adlandırılan, ulus-devletin idari

mekanizması, kamu politikalarının hayata geçirilmesinde bir araç görevindedir. Ulus-devlet, sınırları ve kurumlarıyla kamu politikalarının formüle edilmesi, uygulanması ve uyarlanmasında etkin bir rol oynar. Aynı zamanda, kamu politikaları da ulus-devletin kimliğini şekillendirerek bu ilişkiyi semiyotik bir bağlama taşır.

Bu çalışmanın ilk kısmında ulus-devlet kavramının kısa tarihsel gelişimine, çeşitli düşünürler tarafından nasıl olgunlaştırıldığına, ulus devlet kavramının hangi bağlamlarıyla ele alındığına değinilmektedir. İkinci kısımda, II. Abdülhamid'in muhafazakâr mı yoksa modernist mi olduğu tartışmaları etrafında ulus-devlete yönelik politikaları irdelenmektedir. Konuyu daha derinleştirmek adına bir sonraki bölümde, II. Abdülhamid dönemindeki bayındırlık politikaları ele alınmakta ve bu politikaların, ulus-devletleşme sürecine dolaylı olarak sağladığı katkılar değerlendirilmektedir. Dönemin en önemli yöneticilerinden olan Halil Rifat Paşa'nın Sivas Valiliği sırasındaki çalışmalarına detaylı biçimde yer verilmekte ve bu perspektiften hareketle de faaliyetlerin yeni ulus devlet için nasıl bir anlam ifade ettiği tartışılmaktadır.

Devletin sınırları içerisinde belirlenen ortak dilin konuşulmasına yönelik çalışmalar ve yine ulusun sınırları içerisinde eğitimde standardizasyon geliştirmek adına millî eğitim gibi sistemler kurmak da ulus-devletleşme yolunda önemli kamu politikaları arasında yer almaktadır. Bu çalışmada, modern ulus-devletin vatandaşlarını kontrol etmesini ve vatandaşlarına ulaşmasını sağlayan bir araç olarak ulaşım üzerinden, yolun ulus-devlet politikalarındaki rolü, Osmanlı'nın son dönemlerinde Sivas Valisi Halil Rifat Paşa'nın icraatları bağlamında ele alınmaktadır. Bu bağlamda, II. Meşrutiyet dönemi, vatandaşlık anlayışının şekillenmeye başladığı ve ulus-devletleşmeye yönelik bazı adımların atıldığı erken bir dönem olarak değerlendirilebilir.

2. YÖNTEM

Bu çalışma, Halil Rifat Paşa'nın Sivas Valiliği dönemindeki bayındırlık faaliyetlerini ve bu faaliyetlerin ulusal devletin inşasında nasıl bir rol oynadığını incelemeyi amaçlamaktadır. Çalışma, kartopu yöntemiyle geliştirilmiştir. Bu yöntemde, ilk başta literatür taraması yapılmış ve bu taramadan elde edilen bilgilere dayanarak konunun kapsamı adım adım genişletilmiştir. Çalışma, başlangıçta belirli bir odak noktası olmadan, ulaşılabilen eserlerle sınırlı olarak gerçekleştirilmiştir. Literatür taraması sırasında elde edilen bilgiler, ilk başta küçük bir çerçeveye yerleştirilmiş, ancak ilerledikçe bu çerçeve, Paşa'nın faaliyetlerine dair daha fazla detay ve farklı kaynaklarla genişletilmiştir. Çalışmanın geliştirilmesi sırasında başka

akademik çalışmalara ve dönemin diğer kaynaklarına başvurulmuştur. Çalışmada, Halil Rifat Paşa'nın Sivas Valiliği dönemine dair akademik yayınlar, dönemin arşiv belgeleri ve diğer mevcut tarihsel çalışmalar kullanılmıştır. Bu kaynaklar, çalışmanın odak noktasını oluşturmuş ve literatürün ışığında Paşa'nın politikalarını tartışmaya açmıştır. Niteliksel bir içerik analizi yöntemiyle, Paşa'nın gerçekleştirdiği bayındırlık projelerinin, ulus-devletin inşasında nasıl bir rol oynadığına dair çıkarımlar yapılmıştır. Literatür ve belgeler üzerinden yapılan bu incelemeyle, uluşım projelerinin ulusal kimlik, devletle halk arasındaki ilişkiyi güçlendirme ve top-rak bütünlüğü sağlama işlevi ele alınmıştır.

3. ÇALIŞMANIN KAVRAMSAL ÇERÇEVESİ

Geçtiğimiz üç yüzyıl boyunca ulus-devlet, modern öncesi tüm siyasi otorite sistemlerini geçersiz kılmayı başarmıştır. Modern öncesi sistemler bir bölge üzerinde egemenlik iddiasında bulunsa da bu iddia, bölgenin siyasi yöneticiye bağlı olan halkın vatani olduğu gerçeğini değiştirmemiştir (Kis, 2002: 247). Ulus devletlerin ortaya çıkmasında, 15. yüzyılın sonu ile 17. yüzyılın sonu arasında yaşanan savaşlar, askerî ve siyasi otoritenin merkezileşmesine, daha fazla vergi toplanabilmesine ve bürokratik mekanizmaların gelişmesine neden olmuştur. Bu gelişmeler, ulus-devletlerin temel unsurlarını oluşturmuştur (Aydın, 2018: 237). Ulus-devletlerin oluşumunda, feodal bağların kopması, sekülerleşme hareketlerinin etkisi, artan mobilizasyon ve kitle iletişim araçlarında meydana gelen değişimler gibi birçok farklı süreç önemli rol oynamıştır. Bu süreçler, ulus-devletlerin temel unsurlarının oluşmasına ve yaygınlaşmasına katkıda bulunmuştur (Aydın, 2018: 251). Böylelikle, bölgesel temelli ulus-devlet kavramı, bu değişen sistemleri açıklamaya çalışan siyaset bilimi içerisinde 19. yüzyıldan itibaren yoğun olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Ulus-devlet kavramını ortaya çıkaran ve ulus-devlet kavramının ortaya çıkardığı birçok farklı etkenden söz edilebilir. Bununla birlikte, genel olarak ulus-devlet, merkezî bir örgütlenmenin varlığıyla karakterize edilir. Yani, söz konusu bölgede tüm kurumların kendisine bağlı olduğu, ancak kendisinin hiçbir kuruma bağlı olmadığı, yüksek otoriteye sahip bir merkezi hükümet bulunmaktadır. Ulus-devlet, kendi topraklarında yaşayan bireylere doğrudan erişim sağlamaktadır. Bu bireylerin hak ve yükümlülükleri ise merkezi hükümet tarafından tanımlanmakta ve uygulanmaktadır (Kis, 2002: 248). Kısaca, ulus-devlet, merkezî bir otoriteye sahip, kendi toprakları ve nüfusu üzerinde egemenlik kuran siyasi birimdir. Ulus-devletin ortaya çıkması, modern dünyanın oluşumunda önemli rol oynamıştır.

Ulus-devlet kavramı, sosyal bilimlerde tanımlanması çetrefilli kavramlardan biridir. Literatürde, ulus-devletin farklı özelliklerine odaklanan birçok farklı tanım bulunmaktadır. Ulus-devlet kavramının temelleri 16. yüzyılda Avrupa’da atılmaya başlanmış ve 18. yüzyıla değin şekillenerek konu hakkındaki tartışmalar daha da derinleşmiştir. Modern ulus-devlet kavramının tarihsel serüveni; egemenlik, vatandaşlık, milliyetçilik ve kendi kaderini tayin etme gibi kavramların ortaya çıkması ve zaman içinde değişmesine dayanmaktadır. Pierson (2000: 71) ulus-devlete giden kilometre taşlarını; geleneksel imparatorluklar, feodalizm, zümreler düzeni, mutlakıyetçi devletler ve sonucunda modern ulus-devlet olarak kategorize etmiştir.

Kronolojik olarak detaylandırıldığında, Otuz Yıl Savaşları’nı sona erdiren Westphalia (Vestfalya) Antlaşması (1648) tam olarak modern ulus-devlet unsurlarını barındırmamakla beraber toprak egemenliğinin önemini vurgulaması bakımından başlangıç noktası olarak ele alınmaktadır (Latouche, 1993:89). 18. yüzyıl Aydınlanma Çağı’na gelindiğinde, Kant ve Rousseau’nun halk egemenliği ve sosyal sözleşme gibi konuları ele alarak modern ulus-devlet kavramını entelektüel açıdan temellendirdikleri ifade edilmektedir (Uslu, 2021: 67-69; Korkut, 2015: 53-54). 18. yüzyıl sonlarına gelindiğinde Amerikan Devrimi ve Fransız İhtilali ile demokrasi, cumhuriyetçilik, ulusal egemenlik tartışmaları tırmanmış ve bunların sonucunda da ulus-devletlerin kurulumu gerçekleşmiştir (Schnapper, 1995; akt. Zabunoğlu, 2018:538). 19. yüzyıl ise, milliyetçiliğin Avrupa’da altın çağını yaşadığı, milliyetçi hareketlerin, insanları ortak dil, ortak kültür, tarihi bağlarla bir arada tutarak pek çok ulus devletini filizlendiği dönem olmuştur (Jaffrelot, 1998: 54). 20. yüzyılda Birinci Dünya Savaşı’nın sona ermesiyle de sınırların yeniden çizilmesi, yeni ulus-devletlerin ortaya çıkması ile ulus-devletleşme sürecinin bir diğer önemli kilometre taşı olarak tarihte yerini almıştır (Carr, 2007: 11).

Bu kavramların şekillenmesinde farklı entelektüel, politik ve toplumsal etkilerin ciddi rollerinin olduğundan bahsetmek mümkündür. Sosyal bilimlerdeki her kavramda olduğu gibi “ulus-devlet” kavramı da farklı teorisyenler ve akademisyenlerce tartışılarak ve tanımlanarak olgunlaştırılmıştır.

Max Weber’in ulus-devletle ilgili düşüncelerini bürokrasi kavramı üzerinden okumak çok daha açıklayıcı ve doğru olacaktır. Bu doğrultuda, Weber’e göre kendi sınırları içinde devlet, güç kullanmanın, kontrolün ve otoritenin meşru olduğu monopoldür (Pierson, 2000: 103). Bürokrasi de aslında bu güç kullanımını meşru laştıran ve kolaylaştıran bir araç olarak karşımıza çıkmaktadır. Ulus devletin idari aygıtı olarak konumlandırılan bürokrasi kavramı, kamu politikalarının belirlenmesi ve bunların uygulanması, kaynakların adil ve eşit biçimde dağıtılması ve hukukun üstünlüğü noktalarında hayati olarak nitelendirilebilir. Max Weber’e göre, ulus

devletin sağlıklı işleyişi için bürokrasi vazgeçilmez bir bileşendir (Erkiş, 2013: 61-72). Bununla birlikte, Weber'in ulus kavramı, ulusun duygusal ve siyasi bir kavram olduğunu vurgular. Ulus, ortak bir duygu ve tarihe sahip, kendi devletini yaratma eğiliminde olan topluluktur. Ulus, aynı dili konuşanların veya aynı kanı taşıyanların topluluğu olarak da nitelenemez; dil birliği ve kan birliği, ulus olmanın mutlak gerekleri arasında yer almazlar (Coşkun, 2007: 165-168). Yani Weber'e göre ulus-devlet, güç kullanımının meşru olduğu bir siyasi topluluktur. Ulus-devletin sağlıklı işleyişi için bürokrasi vazgeçilmez bir bileşendir.

Weber'den farklı olarak, literatürde ulus-devlet kavramına ilişkin farklı kuramsal yaklaşımlar bulunmaktadır. Bu yaklaşımlar, ulus-devletin oluşumunda ve işleyişinde etkili olan faktörleri farklı şekillerde ele almaktadır. Benedict Anderson, ulus-devletin bir "hayali cemaat" olduğunu öne sürmektedir. Buna göre, ulus-devletin üyeleri, birbirleriyle hiç karşılaşmamış olsalar bile, ortak bir geçmişe, kültüre ve kimliğe sahip oldukları duygusunu paylaşırlar. Bu duygu, ulus-devletin varlığını ve işleyişini mümkün kılan temel unsurdur (Anderson, 1995: 56-72). Gellner, ulus-devletin oluşumunda kültürel homojenliğin önemli bir rol oynadığını vurgulamaktadır. Gellner'e göre, modernleşme ve sanayileşme, insanların ortak bir kültür etrafında birleşmesini zorunlu kılmıştır. Bu süreçte, ulus-devletler, vatandaşlarını ortak bir dil, tarih ve kültür etrafında birleştirmek için politikalar uygulamışlardır (Gellner, 1992: 93). Smith bu tanımları genişleterek, ulus-devletin oluşumunda etno-sembolik unsurların önemli bir rol oynadığını vurgulamaktadır. Smith'e (2007: 32) göre; uluslar; ortak bir tarih, kültür ve kimliğe sahip olmanın yanı sıra, ortak semboller etrafında da birleşirler. Bu semboller; bayrak, millî marş ve ulusal bayramlar gibi unsurları içerebilir. Kohn (2008: 8-10), diğer tanımlamalara uygun olarak, ulus-devletin daha kapsayıcı ve birleştirici bir şekilde inşa edilmesi gerektiğini savunmaktadır. Kohn'a göre, ulus-devletler, demokrasi, özgürlük, eşitlik ve insan hakları gibi evrensel değerlere dayanarak inşa edilmeli ve etnik farklılıklar göz ardı edilmemelidir.

Hechter kurumsal bakış açısıyla, ulus-devletin oluşumunda devlet politikalarının önemli bir rol oynadığını öne sürmektedir. Hechter'e (1999:21) göre, ulus-devletler, merkezileşme, azınlık grupların asimile edilmesi ve kültürel homojenlik gibi politikalar yoluyla ulus kimliğinin oluşumunu destekleyebilirler. Tilly (1998: 3) ise farklı olarak, ulus-devletin oluşumunda savaş ve çatışmanın önemli bir rol oynadığını öne sürmektedir. Tilly'e göre ulus-devletler, savaş durumunda etkin bir şekilde mücadele edebilmek için merkezileşmeve güçlü devlet kurumları oluşturmak zorunda kalmışlardır. Bu süreç, aynı zamanda vatandaşlarının kültürel ve etnik farklılıklarını bir kenara bırakarak ortak bir kimlik etrafında birleşmesini de sağlamıştır

(Tilly ve Ardant, 1975: 32). Söz konusu yaklaşımlar, ulus-devletin oluşumunda ve işleyişinde etkili olan faktörleri farklı şekillerde ele alsalar da ulus-devletin karmaşık bir yapıya sahip olduğunu ve oluşumunda ve işleyişinde çeşitli faktörlerin etkili olduğunu göstermektedir.

Ulus devletin temel gayesi, tebaayı kontrol edip yönlendirerek onu vatandaşa dönüştürmek, vatandaşlarla etkileşimi güçlendirerek daha doğrudan bağlar kurmak aracılığıyla vatandaşların itaatkârlığını sağlamak ve ideolojik olarak onları biçimlendirmektir. Tüm bunları başarabilmek için dil ve eğitim sisteminde standardizasyon gerekmektedir. İlâveten politikaların iletişim ve ulaşım araçlarını geliştirmeye yönelik olması da yine ulus-devletin vatandaşlarını hem düşünsel hem de fiziksel olarak kontrol edebilmesine imkân vermektedir. Bu çalışmada spesifik olarak ulus-devlet politikalarında ulaşımın önemi üzerinde durulmaktadır. Özellikle bir geçiş aşaması olarak değerlendirmenin yerinde olduğu Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemine tekabül eden II. Abdülhamid döneminin ulaşımaya yönelik girişimlerinin özellikle başarılı bürokratların yönlendirmeleriyle başlayarak ulus-devletleşme sürecine farkında olarak ya da olmadan katkıda bulunduğu söylenebilir.

Kamu politikaları ve ulus devlet kavramları arasında güçlü bağlantılar bulunmaktadır. Kamu politikası, politika oluşturucuların, vatandaşların karşılaştığı sorunlarla ilgili olarak bu gereksinimleri gidermek amacıyla yapmayı veya yapmamayı tercih ettikleri eylemler olarak tanımlanmaktadır. Literatürde baskın tanımlara göre kamu politikası; "belirli bir konu veya soruna ilişkin aktör veya aktörler topluluğunca amaca yönelmiş bir şekilde yürütülen eylemler veya eylemsizlik" (Anderson, 1994: 19), "toplulukları etkileyen kararların hazırlanması ve uygulanması" (Levander, 2009: 66), "hükümetlerin yapmayı veya yapmamayı seçtikleri şeyler" (Dye, 1987: 1) olarak açıklanmaktadır. Heywood (2012: 54) ise, bir örgüt veya şahıs tarafından güdülen eylem planı şeklinde tanımlanan politikanın, devlete yönelik kullanılmasını kamu politikası olarak nitelendirmektedir. Birkland (2011), tanımlama yapmak yerine kamu politikasının ayırt edici özelliklerini; sorun çözme, kamu davranışını etkileme, devletin amaçlarına yönelik olma ve hükümetlerce yapılma olarak vurgulamıştır.

Ulus-devletler, kendi sınırları içerisindeki yasalar, düzenlemeler, uluslararası anlaşmalar da dahil olmak üzere, politika oluşturma ve uygulama yetisine sahiptir. Burada dikkat çeken en önemli noktalardan biri merkezî yönetim ve vatandaşlar arasında karşılıklı etkileşimin kuvvetidir. Karşılıklı etkileşim ne kadar güçlü olursa, üretilen kamu politikaları vatandaşların ihtiyaçlarına doğru zamanda, doğru şekilde, en hızlı biçimde cevap verebilme yetisine sahip olacak ve bu da merkezî yönetim

ve vatandaşlar arasındaki ilişkiyi perçinleyecektir. Ulus devlet kavramında merkeziyetçilik ve en ücra köşedeki vatandaşa dahi ulaşabilme gayesi yatmaktadır.

Tüm bu süreçte kendine yer edinen ana aktörlerden biri ise bürokrasidir. Modernleşme, sanayileşme ile teknik gelişmeler kentleşmeyi ve nüfusu hiç olmadığı kadar artırarak yaşanan gelişmelere paralel olarak politika yapma gerekliliğini artırmış ve süreci daha çetrefilli duruma getirmiştir. Bu durumda gerekli uzmanlık bilgisine doğası gereği sahip olan bürokrasiye olan ihtiyacı artırmış ve bürokrasi bir örgüt olarak kapsamını genişletmiştir. Türkiye tarihinde Tanzimat ve sonrası da böyle bir döneme denk gelmektedir. Bürokrasi devletin gücünü kaybettiği Tanzimat sonrası dönemde kamu politikalarını sadece uygulamakla yetinmemiş, aynı zamanda kamu politikasına karar veren bir güç hâline de dönüşmüştür (Erat, 2015: 528).

Kamu politikası oluştururken temel amaç ulusal çıkarlara en uygun ve hızlı biçimde hizmet etmektir. Genel manada bakıldığında ekonomik kalkınma, ulusal güvenlik, sosyal refah, sağlık, sürdürülebilirlik gibi akla gelen her konuda kamu politikası üretmek mümkündür. Her ulus-devletin ortak kimlik kurgusu, kültürel ve tarihî faktörleri kendine özgüdür ve bunlar da üretilen kamu politikalarının niteliğini, uygulanış biçimindeki farklılıkları açıklamada başvurulan önemli kaynaklardır. İklim değişikliği, ticaret anlaşmaları, savaş karışıklığı ve dünya barışı tesis etme gibi konularda da ulus-devletler birbirleriyle iş birliği içerisinde olarak ortak iyiyi sağlamak adına ortak kamu politikaları üretebilmektedirler.

4. II. ABDÜLHAMİD VE ULUS DEVLET POLİTİKALARI

1876 ve 1909 yılları arasında hüküm süren II. Abdülhamid, doğrudan bir ulus-devletleşme politikası izlememiş olsa da dönemin sosyal ve siyasal dönüşümleri doğrultusunda, ulus-devletle paralellik gösteren araçsal faaliyetlerde bulunmuştur. Milliyetçi hareketlerin hız kazanması, imparatorluğun toprak kayıpları gibi hem iç hem dış çatışmaların yoğun etkisi de bu dönemin önemli gelişmeleri arasındadır.

Özellikle merkezî güç vurgusunun hâkim olduğu ulus-devlet kavramının yansımalarını II. Abdülhamid döneminde ağırlıklı biçimde gözlemlemek mümkündür. Berkes (2002: 333), Osmanlı İmparatorluğu'nun askeri-teokratik çerçeveden modern-bürokratik çerçeveye geçişinin izleri II. Dünya Savaşı dönemine kadar uzansa da Abdülhamid döneminde yeni bir boyut kazandığını, Babiâli'ye göre, II. Mahmud döneminden Abdülhamid dönemine kadar gelişmelerin Babiâli ve sivil bü-

rokrasinin lehine olduğunu, ancak Abdülhamid'in, önce dış ilişkilerde, ardından da iç ilişkilerde bu dinamikleri Saray lehine değiştirdiğine değinmektedir.

İdari ve ekonomik reformların hayata geçirilmesi, dış politikada toprak bütünlüğünü sağlamaya yönelik güç dengeleri kurulmaya çalışılması, Avrupadaki ulus-devletleşme düşüncesinin etkisiyle olmuştur. Her ne kadar direnilse de 1876 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk ve son anayasası olan Kanun-i Esasi ile Meşrutiyet ilan edilmiştir. Ancak Kanun-i Esasi Osmanlı İmparatorluğu içerisinde tek bir ulusal kimliğin filizlenmesine vesile olmadığı, ulusal egemenlik, sınırları belirli toprak parçası ve ulus-devletler arası ilişkiler gibi konuların yer almadığı bir anayasadır. Berkes (2002: 333), anayasada hükümdarın yetkilerini sınırlayıcı herhangi bir maddenin olmadığına değinmiştir. Dolayısıyla anayasa her ne kadar modern bir siyasal reform niteliğinde olsa da Kanun-i Esasinin Osmanlı'nın ulus-devletleşme sürecinin başlangıç noktası olarak ele almak yanlış olacaktır. Çünkü bu Anayasa ile Osmanlı İmparatorluğu'nun çok uluslu yapısının korunması, imparatorluğun çözülmesinin durdurulması hedeflense de 1877-1878 Osmanlı- Rus Savaşında Meclis ve Anayasa feshedilmiştir (Hülür ve Akça, 2005: 332).

Merkezî güç kavramının önem kazanması Osmanlı İmparatorluğu için de dönüştürücü bir sürecin başlamasını sağlamıştır. II. Abdülhamid'in, gücün merkezileşmesini sağlamak adına, ülkenin yönetiminde parlamento yerine dinî, askerî ve politik konularda danışmanlık almak üzere kurduğu komitelerden faydalandığı bilgisine yer veren Berkes (2002: 344) bu merkezileşmenin de büyük bir bürokratik örgütlenmeyi beraberinde getirdiğine değinmiştir. İlâveten merkezîyetçiliği destekler biçimde Coşkuner, (2022: 44), II. Abdülhamid'in iktidarını simgeleyen para, posta pulu gibi öğelerin yoğun olarak kullandığı bilgisini vermektedir.

II. Abdülhamid döneminde sansür, gözetim uygulamalarına rastlamak da merkezîyetçiliği sağlamanın yolları olarak görülmüştür. Bu dönemde aydınlar, aktivistler ve muhalif gruplar bastırılmış, gayrimüslim azınlıklara karşı, her ne kadar bunların Osmanlı İmparatorluğu'na bağlılıkları sağlanmaya çalışılsa da baskıcı tutumlar sergilenmiştir. II. Abdülhamid'in muhafazakâr mı yoksa modernist bir padişah mı olduğu konusundaki tartışmalar hâlâ güncelliğini korumakta, cevaplar bağlama ve bakış açısına dayalı olarak farklılaşmaktadır. Konuyla ilintili olarak Eken (2006: 255), çalışmasında Osmanlı İmparatorluğu'nun sivil toplum gelişimini değerlendirdiği kısmında, bu sürecin inişli çıkışlı olduğundan bahsetmiştir. Her ne kadar siyasal yapı, anayasalar, kamu bürokrasisi ve buna bağlı kurumlar mevcut olup bunlar sayesinde modern bir duruş sergilenmiş olsa da İslami kalıpların kullanımı ve cemaat ağırlıklı toplumsal örgütlenme modeli sebebiyle moderniteden uzak olduğu yönünde değerlendirilmiştir.

Çatışmalı ortam, milliyetçilik ve ulus-devlet kavramlarının güçlenmesi II. Abdülhamid'i Osmanlı İmparatorluğu'nun dağılmasını önlemek, egemenliğini koruma altına almak adına Pan-İslamcılık ve Osmanlılık vizyonlarına yöneltmiştir. Karpaz (2011: 14), II. Abdülhamid'in söz konusu çatışmalı ortamdaki anti-emperyalist fikirlere tutunarak Müslüman tebaa içinde toplumsal bütünleşme gerçekleştirmek istediği yorumunu getirmiştir. Pan-İslamcılığın temel hedefi, İslam dünyasını Osmanlı liderliği altında toplamak ve bu sayede demografik olarak Müslüman yoğunluklu bölgelerdeki hakimiyeti perçinlemek olmuştur (Chouri, 2002: 654). Bunun yanında "Osmanlılık" vizyonu; çok-uluslu olan İmparatorluğun, farklı etnik köken ve ulusal kimlik kaynaklı çatışmaları Osmanlı kimliğiyle homojenize etme çabaları olarak anlaşılmaktadır (Chouri, 2002: 651-652). II. Abdülhamid'in, ulus-devlet anlayışını doğrudan benimsemek yerine, Osmanlı İmparatorluğu'nun çok-uluslu yapısını koruma çabası içinde olduğu söylenebilir. Bu bağlamda, Pan-İslamcılık ve Osmanlılık vizyonları, ulus-devlet paradigmasına bir alternatif sunma arayışını temsil etmektedir. Abdülhamid, bir yandan İslam dünyasındaki nüfuzunu artırarak Müslüman tebaanın bağlılığını güçlendirmek isterken, diğer yandan Osmanlılık vizyonu ile farklı etnik ve dini grupların ortak bir kimlik altında bütünleşmesini sağlamayı amaçlamıştır. Ancak bu yaklaşımlar, Osmanlı İmparatorluğu'nun ulus-devlet anlayışına dayalı yeni bir düzenin zeminini oluşturmak yerine, bu anlayışa direnç geliştiren bir strateji olarak değerlendirilebilir. Dolayısıyla, Abdülhamid'in politikalarının, ulus-devlet inşası sürecine dolaylı bir etkisi olmuş ancak bu etkiler daha çok ulus-devletleşmenin koşullarını hazırlayan bir süreç olarak ortaya çıkmıştır.

5. ULUS-DEVLET POLİTİKALARINDA YOLUN ÖNEMİ

Toplumların varlıklarını sürdürebilmeleri ile değişim ve gelişim gösterebilmelerindeki temel unsurlardan birisi ulaşım, yani yoldur (Heaton, 1985: 133). Çünkü ulaşım; ekonomik, toplumsal, askerî, siyasi, ideolojik, kültürel dinamikler için çok önemli bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır (Özdemir, 2021: 117). Topluluklar arasındaki ilişkinin gücü, bunların gelişim hızını da doğru orantılı olarak etkilemektedir. Dolayısıyla değişim ve gelişimin temelinde yatan temel faktörlerden birinin etkileşim olduğu, bunu sağlamanın ve kolaylaştırmanın ulaşım ağları oluşturmakla mümkün olduğu anlaşılmaktadır. Yine Özdemir (2021: 117) bu düşünceleri destekleyici biçimde, bir ülkenin kalkınabilmesinin, modern bir ülke niteliğine kavuşabilmesinin ön koşulu olarak ulaşım sistemlerinin gelişimini göstermektedir.

Özellikle dönemin popüler ve hızlı ulaşım biçimi olarak görülen demir yolu ulaşımı, II. Abdülhamid zamanında Osmanlı İmparatorluğu'nun en güçlü kurtu-

luş umutlarından biri olarak görülmüştür (Akbulut, 2012: 251). Çünkü ulaşım ağlarının gelişmiş olması her şeyden önce ülkenin güvenliğini sağlamadaki başarısını artırmaktadır (Akalan, 2000: 99). Bunun yanı sıra, inşa edilen demir yolları, Osmanlı ordusunun sınır bölgelerine hızlı bir şekilde intikal etmesini sağlayarak askerî etkinliği artırmıştır. Demir yolları, aynı zamanda taşra tarım arazilerinin daha verimli kullanımını mümkün kılarak ekonomik kalkınmaya katkı sunmuştur (Tamçelik, 2000: 525). Yaşadığı askerî başarısızlıklar sonucu ciddi toprak kaybı yaşayan Osmanlı İmparatorluğu için ulaşımın gelişmesi, dolayısıyla demir yolu ağlarına sahip olmak, iç güvenliği sağlamak, asker ve mühimmat sevkiyatını hızlandırıp kolaylaştırmak bakımından önemli bir konu olmuştur (Pamuk 1994: 35). Pamuk aynı çalışmada, Arabistan, Mısır, Suriye gibi ulaşması zor ve uzak lokasyonlardaki isyanların daha kolay bastırılabilmesinin, Mekke ve Medine ulaşımının sağlanması durumunda Halifeliğin gücünün daha baskın olarak kullanılabilmesinin mümkün olduğunu altını çizmiştir. Bu bağlamda Hicaz Demir yolu, yalnızca bir ulaşım aracı değil, aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu'nun merkezî otoritesini güçlendirme ve İslam dünyasını birleştirme çabalarının bir parçası olarak değerlendirilmiştir.

Ulus-devletleşme sürecinde ulaşım ağlarının önem kazanmasının bir diğer sebebi ise Sanayi Devrimidir. 19. yüzyılda gerçekleşen Sanayi Devrimi ile ham madde ve sermaye ihracı ihtiyacının artmasıyla özellikle ulaşım alanında büyük sıçramalar yaşanmıştır (Civci, 2022: 80). Batıda özellikle demir yolu ağlarının gelişmesi; bu kaynak arayışı, sermaye ve iş gücünün dolaşımını sağlamak ile ilişkilendirilmektedir. Yine Civci (202: 98), batılı devletlerin Anadolu topraklarındaki demir yolu imtiyaz projeleri üzerindeki rekabeti, Anadolu'nun petrol gibi ham maddeler bakımından zengin olmasına bağlamakta ve bunun transferini hızlı ve kolay biçimde sağlamak amacı güdüldüğünü savunmaktadır. Rumeli ve Anadolu Demiryolları, bu tür ekonomik rekabetin yanı sıra, Osmanlı taşrasını uluslararası pazarlara bağlayan stratejik projeler olarak öne çıkmıştır. Bu projeler, ticaret hacmini genişletmiş ve Osmanlı ekonomisinde köklü değişimlere neden olmuştur (Tamçelik, 2000: 499).

Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluş ve yükseliş döneminde gerçekleştirmiş olduğu imar ve bayındırlık çalışmaları, imparatorluğun sürekli savaş içerisinde olduğu ve finansal kayıplar yaşadığı son döneminde bile ihtiyaçlarını büyük oranda karşılamıştır (İnce, 2012: 174; İşbilir, 2002: 156). Osmanlı İmparatorluğu'nda önceki dönemlerde yapılmış olan ulaşım şebekeleri 19. yüzyıla değin kullanılmıştır. Tanzimat öncesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun ulaşım politikaları, büyük ölçüde mevcut altyapının korunması ve sürdürülmesi üzerine odaklanmıştı. Ancak 19. yüzyılın başlarına gelindiğinde, önceki dönemlerden kalma yolların ve köprüle-

rin bir kısmı işlevselliğini yitirmiş, bu durum yönetsel, ekonomik ve toplumsal dinamikleri olumsuz etkilemiştir (Çadırcı, 1991: 153-154). 19. yüzyıl itibarıyla Avrupa'da yeni ulaşım ağlarının inşa edilmesi, eski yolların günün koşullarına ve teknolojisine uygun olarak yenilenmesi gibi gelişmeler, Osmanlı İmparatorluğu tarafından da yakından takip edilmiş ve bu doğrultuda imparatorluk içerisindeki ulaşım şebekelerinin ıslahı için çalışmalar yapılmıştır. Tanzimat Fermanı sonrasında, Osmanlı Devleti'nde bayındırlık faaliyetlerine hız verilmiş ve ulaşım ağlarının modernizasyonuna yönelik önemli projeler hayata geçirilmiştir. Tanzimat yöneticileri, demiryollarını modernleşme sürecinin vazgeçilmez bir unsuru olarak değerlendirmiş ve Avrupa ile bütünleşmeyi sağlayacak projelere öncelik vermişlerdir (-Tamçelik,2000:510). Bu kapsamda, 1848 yılında Trabzon-Bağdat arasında bir şose yol yapılmasına yönelik alınan karar, dönemin en dikkat çeken projelerinden biri olmuştur (Çadırcı, 1991: 154). Topçu (2019: 769), konuyla ilgili olarak 1858 ve 1869 yıllarında yayınlanmış olan iki nizamname neticesinde modern bina ve yol yapım kaideleri oluşturulduğunu belirtmiştir. Osmanlı İmparatorluğu, bu tür düzenlemelerle kara yolu ulaşımını modernleştirmeye yönelik bir politika izlemiş ve stratejik bölgelerde yeni yollar inşa ederek taşra yönetimi ile merkez arasındaki bağları güçlendirmiştir (Tuncer,2007: 114). Bu bağlamda, '*Memalik-i mahruse-i şahane yollarının tanzim ve tesviyesi hakkında nizamname*' başlığıyla yayımlanan düzenleme, Osmanlı İmparatorluğu'nda yol yapımına ilişkin modern standartların oluşturulmasında önemli bir adım olmuştur. Bu nizamname ile yollar dört sınıfa ayrılmış ve her sınıf için genişlik ve teknik özellikler belirlenmiştir (Çadırcı,1991:154).

Ulaşım ve iletişim modern ulus-devletin vatandaşlarını kontrol etmesini sağlayan araçlar olarak açıklanmaktadır. Ortaylı (2011: 94), ulaşımın bilhassa demiryollarının merkezî otoritenin hem fonksiyonel hem de sembolik öğelerinden olduğunu ifade etmiş ve kültür ve teknoloji taşınımında önemli bir araç olduğunu belirtmiştir. Hobsbawm, (2006: 103) özellikle 19. yüzyıldaki demir yolu ve telgraf gibi ulaşım ve iletişim alanındaki gelişmelerin ve yeniliklerin merkezî otorite ve devletin en uzak kontrol noktaları arasındaki bağları güçlendirip bunları da rutinleştirdiğinden bahsetmektedir. Buradan hareketle, ulaşımı ve iletişimi modern ulus-devletin vatandaşlarını kontrol etmesini sağlayan araçlar olarak açıklamak mümkündür. Pamuk (1995: 94), eserinde benzer bir biçimde, ulaşım ağlarının gelişiminin merkezî otoriteyi güçlendirme aracı olarak ele almış ve bu ağların gelişmiş olmasının vergilerin düzenli toplanabilmesine imkân vermesi, gerekli iş gücünün ve üretilen malların imparatorluğun tüm köşelerine ulaştırılabilmesi gibi edinilecek iktisadi kazanımlardan bahsetmiştir.

Ulus-devlet kurulurken, vatandaşlardan oluşan ordu sistemlerinin kurulması, merkezîyetçilik, idari birliğin güçlenmesi, dilin standartlaştırılması, eğitim sistemlerinde birlik, yol inşası, halkın karar alma mekanizmalarına etki edebileceği siyasi katılım mekanizmalarının oluşturulması gibi gelişmeler ön plana çıkmaktadır (Calhoun, 2009: 14). Buradaki anahtar kelime ise “ortak”lıktır. Konuyla ilgili olarak Poggi (2008: 37), ulus kavramının yalnızca nicelik bakımından bir anlam taşımadığını, bundan daha fazlasının ortaklıklar paydasında toplanmış olduğunu açıkça belirtmiştir. Calhoun (2009: 17-29), konuyu destekler nitelikte, ulus-devletin kolektif kimlik oluşturma biçimlerinden bahsederken, yeni iletişim ve ulaşım imkanlarının da bunda etkili olduğunu belirtmiştir.

II. Abdülhamid, batılı devletlerin ulaşım sistemlerine ne denli önem verdiğini görmüş ve bu yenilikleri Osmanlı sınırları içerisine de taşımak istemiştir. Sultan II. Abdülhamid; Kafkaslar, Orta Asya, Balkanlar ve Mezopotamya coğrafyasında geniş toprakları bulunan Osmanlı İmparatorluğu’ndaki bu bölgelerin, ulaşım sistemleri aracılığıyla birbiri ile bağlantısını sağlamayı hedeflemiştir. Ulaşım sistemlerine önem verilmesinin, devlet sınırları içerisinde ulaşılamayan bir bölgenin kalmaması, Osmanlı İmparatorluğu’nun İslam dünyası ile iletişiminin hız ve kolaylık bakımından daha güçlü bir noktaya taşınması, hepsinden öte merkezî otoritenin güçlendirilmesi gibi ulus-devlet karakteristiği ile örtüşen nitelikte olduğu söylenmektedir (Özdemir, 2016: 183).

6. HALİL RIFAT PAŞA VE SİVAS VALİLİĞİ DÖNEMİ FAALİYETLERİ

Halil Rıfat Paşa (1827-1901), Osmanlı döneminde sadrazamlık makamına kadar yükselmiş ve özellikle bayındırlık ve imar faaliyetleri ile dikkat çeken önemli bir bürokrat olarak tanınmaktadır. Memuriyet hayatına 1843 yılında Siroz tahrirat kaleminde başlamış, 1843-1868 yılları arasında farklı vilayetlerde kâtiplik ve mektupçuluk görevlerinde bulunmuştur. Bu tecrübelerin ardından 1868 yılında Varna Mutasarrıflığına atanmış, ardından Tırhala ve Vidin mutasarrıflıklarında hizmet vermiştir (Biol, 1999: 2-15). Halil Rıfat Paşa, valilik görevine ise ilk kez 1876 yılında Tuna Vilayeti’nde başlamış, sonrasında Kosova, Selanik, Sivas, Aydın ve Manastır vilayetlerinde görev yapmıştır. Her ne kadar Aydın ve Manastır Valilikleri başarılı dönemler olarak nitelendirilse de (Biol, 1999: IX), Halil Rıfat Paşa’yı en çok ön plana çıkararak dönemin Sivas Valiliği olduğu belirtilmektedir (Topçu, 2019: 769). Bayındırlık faaliyetlerindeki başarısının, Sivas Valiliği’nden önce 1880

yılında Umûr-ı Nâfia Komisyonu'nda aza olarak görevlendirilmesiyle de bağlantılı olduğu ifade edilmektedir (Birol, 1999: 47; Topçu, 2019: 771).

Halil Rıfat Paşa, Sivas Valiliği döneminde yayımladığı on bir tembihname ile tarım, ormanların korunması, köy yollarının bakımı ve okul inşası gibi çeşitli konularda halkı yönlendirmiştir. Bu tembihnameler, devletin taşra üzerindeki otoritesini güçlendirirken, yerel halkı kamu projelerine daha fazla katılım göstermeye teşvik etmeyi amaçlamıştır (Çetin, 1987, s. 328). Yine aynı metinde, Halil Rıfat Paşa'nın, Sivas'ta gerçekleştirdiği yol yapım çalışmalarıyla taşra yönetimini merkezi yönetime daha yakın hale getirmeyi hedeflediği ve bu yollar sayesinde, Sivas il sınırlarıyla çevre iller arasındaki ulaşım kolaylaştığına ve taşra halkının merkezi yönetimle olan ilişkisinin güçlendiğine yer verilmiştir.

1882 yılında Sivas Valiliği'ne atanan ve bu görevini 1885 yılına kadar sürdüren Halil Rıfat Paşa, bu kısa sürede çok sayıda bayındırlık faaliyeti gerçekleştirmiştir. Anadolu'da o dönemde yapılan yolların toplam uzunluğu yaklaşık 5.000 km iken, Halil Rıfat Paşa'nın Sivas Valiliği döneminde yaptırdığı yolların uzunluğu 1.400 km'ye ulaşmıştır. Özellikle Sivas vilayetinin diğer vilayetlerle olan ulaşım ağlarını genişletmeye ve bağlantı yollarını iyileştirmeye odaklanmıştır. Ayrıca pek çok köprü ve menfez projesine imza attığı da belirtilmektedir (Topçu, 2019: 769). Bu projelere aşağıdaki tabloda detaylı biçimde yer verilmektedir.

Genel karakteristiği memleketin her köşesindeki vatandaşa ulaşarak merkeziyetçiliği arttırmak olan modern ulus-devlet bağlamında düşünüldüğünde, ulaşım ve iletişim ağlarının geliştirilmesinin önemi ortaya çıkmaktadır. Çünkü savunma ve yönetim işlevlerinin ülkenin en uzak noktasına dek eriştirilmesi, devlet ve vatan arasındaki ilişkilerinin güçlenmesini sağlamakta ve hâkim devlet ideolojisinin yayılımını kolaylaştırmaktadır (Tekin, 2002: 125). Halil Rıfat Paşa'nın Sivas Valiliği dönemindeki icraatları da yine Tekin (2002) tarafından Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde ulus devlete yönelik dikkate değer girişimler olarak değerlendirilmektedir.

Tablo: Halil Rıfat Paşa Dönemi Ulaşım Faaliyetleri

Güzergâh	Yapılan yolun uzunluğu	Güzergahtaki köprü-menfez-kasis
Ordu-Sivas	200 km	Bilgi bulunmamaktadır.
Trabzon (Canik Sancağından Malatya Sancağına)	410 km (86 saatlik Bağdat Cad. kısmı şose olarak tanzim edilmiştir.)	314 köprü, 829 menfez, kasisler, çeşmeler inşa edilmiştir.

Tokat-Niksar-Trabzon	76 km (15 saatlik kısmı şose olarak tanzim edilmiştir.)	55 köprü, 33 menfez, kasisler ¹ inşa edilmiştir.
Amasya Sancağında Havza Kasabası'ndan Samsun şosesine	1 km'lik şose yapılmıştır.	Bilgi bulunmamaktadır.
Amasya Sancağında (Merzifon Kasabası'ndan, Ankara Vilayetindeki Yozgat Sancağında, Çorum Kazasına)	62 km + 840 m (13 saatlik kısmı şose olarak tanzim edilmiştir.)	Köprüler, menfezler ve kasisler yapılmıştır.
Merzifon Kasabası- Bağdat Caddesi	9 km +465 m (2 saatlik kısmı şose olarak tanzim edilmiştir.)	Köprüler, menfezler ve kasisler yapılmıştır.
Merzifon Kasabası-Osmancık Kasabası	59 km+ 565 m (12 saatlik kısmı şose olarak tanzim edilmiştir.)	1 km'ye yakın uzunluk boyunca devam eden Direkli-Derbendi Kayaları barutla parçalanmıştır.
Karahisar-1 Şarkiden Trabzon Vilayetinde Giresun Kazası hududuna	61 km+500 m (12 saatlik yarısından fazlası kayalık bir yolda gerekli çalışmalar yapılarak açılmıştır.)	Tamzara Boğazı'nda 33m'lik bir kaya delinerek tünel inşa edilmiştir. Köprüler ve menfezler yapılmıştır.
Çamlıbel Dağı	5 km (kapanan şoseler açılmıştır.)	Bilgi bulunmamaktadır.
Zile Kasabası'ndan Amasya Kazası hududuna	29 km+165 m (6 saatlik şose tanzim edilmiştir.)	Köprüler ve menfezler inşa edilmiştir.
Sivas'tan Ordu Kazası hududuna	212 km+ 675 m (42,5 saatlik kısmı şose olarak tanzim edilmiştir.)	92 köprü, 300'den fazla menfez ve kasis inşa edilmiştir. Yolda var olan kayalar yine barut ve matkapla imha edilmiştir.
Sivas'tan Ordu Kazası hududuna (aynı güzergahtan Hamidiye Kasabası'na	(1 km'lik şose tanzim edilmiştir.)	Çeşme inşa edilmiştir.
Samsun'dan Sivas'a	287 km	Bilgi bulunmamaktadır.
Sivas'tan Malatya hududundaki Hasan Çelebi'ye	122 km	149 köprü, 300 menfez
Şark-1 Karahisar'dan Samsun'a	78 km	Bilgi bulunmamaktadır.

2

Tabloda sunulan veriler, Halil Rifat Paşa'nın Sivas Valiliği döneminde gerçekleştirdiği bayındırlık faaliyetlerinin Osmanlı taşrasındaki etkilerini ve Osmanlı İmparatorluğu'nun modernleşme çabalarının taşra yansımalarını anlamak için önemli bir kaynak sunmaktadır. Bu kapsamda, tabloda yer alan bilgileri analiz ederek dönemin idarî, sosyal ve ekonomik dinamiklerine dair çıkarımlarda bulunulması mümkündür.

¹ Boyutu bakımından önemli olan, aynı güzergahta Kelkit Nehri üzerine 630 metre uzunluğunda, 41 gözlü ve ayakları kârgir ve üzeri ahşap olan "Hamidiye" ismi verilen büyük bir köprü inşa edilmiştir.

² Tablo, Birol'un (1999:55-59) eserinden hareketle geliştirilmiştir.

Halil Rıfat Paşa'nın Sivas Valiliği sırasında gerçekleştirilen bayındırlık faaliyetleri, Osmanlı taşrasındaki coğrafi engelleri aşma ve vilayetleri birbirine bağlama hedefinin somut yansımalarıdır. Özellikle Sivas-Ordu hattında 212 km uzunluğunda bir yolun yapılması ve büyük bir kısmının şose olarak düzenlenmesi, devletin taşradaki ulaşım altyapısını modernleştirme çabalarını açıkça ortaya koymaktadır. Trabzon-Malatya hattında 410 km uzunluğunda bir yol inşa edilmesi ise yalnızca uzunluğu bakımından değil, aynı zamanda 314 köprü ve 829 menfezin inşasıyla dönemin bayındırlık faaliyetlerinin ölçeğini ve kapsamını gözler önüne sermektedir. Bu yolun "Bağdat Caddesi" olarak adlandırılan kısmı, projelerin yerel sınırları aşarak imparatorluk vizyonuna hizmet ettiğini göstermektedir. Tablodaki veriler, Halil Rıfat Paşa döneminde gerçekleştirilen bayındırlık projelerinin teknolojik ve mühendislik başarılarına da ışık tutmaktadır. Örneğin, Merzifon-Osmancık hattında kayaların barut ve matkapla parçalanarak yolların açılması, zorlu coğrafi koşullara rağmen teknik imkanların etkin bir şekilde kullanıldığını göstermektedir. Tamzara Boğazı'nda 33 metrelik bir kaya delinerek yapılan tünel ise Osmanlı taşrasındaki ulaşım modernizasyonuna verilen önemi ve dönemin teknolojik kapasitesini yansıtmaktadır.

Sivas Valiliği döneminde inşa edilen yollar boyunca yüzlerce köprü ve menfezin yapılmış olması, bu yapıların Osmanlı taşrasındaki ulaşım sisteminin sürdürülebilirliği açısından kritik bir öneme sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Trabzon-Malatya hattında 314 köprü ve 829 menfezin inşası, taşrada ulaşım altyapısının kapsamlı bir şekilde ele alındığını gösterirken, Sivas'tan Malatya hududundaki Hasan Çelebi'ye uzanan yolda inşa edilen 149 köprü ve 300 menfez, bu yapıların taşra coğrafyasındaki ulaşımı kolaylaştırıcı etkisini açıkça kanıtlamaktadır. Bu projeler yalnızca fiziki altyapının iyileştirilmesiyle sınırlı kalmamış, aynı zamanda Osmanlı taşrasındaki sosyo-ekonomik ve idari dönüşümlere de katkıda bulunmuştur. İnşa edilen yollar, vilayetler arası ticaret ağlarını genişleterek taşrada üretilen malların pazarlara ulaşımını kolaylaştırmış ve ekonomik entegrasyonu hızlandırmıştır. Ulaşım ağlarının geliştirilmesi, merkezi yönetimin taşra üzerindeki kontrolünü güçlendirmiş, idari birimlerin daha etkin bir şekilde yönetilmesine olanak tanımış ve Osmanlı İmparatorluğu'nun merkez ile taşra arasındaki bağlarını pekiştirmiştir.

Halil Rıfat Paşa'nın ulaştırma alanındaki faaliyetleri, Osmanlı İmparatorluğu'nun modernleşme sürecindeki taşra uygulamalarını anlamak açısından kritik bir rol oynamaktadır. Şose yolların, köprülerin ve menfezlerin inşası, Osmanlı'nın taşrada modern bir ulaşım altyapısı oluşturma gayretini yansıtmaktadır. Bu projeler, Osmanlı'nın ulus-devletleşme sürecine doğrudan hizmet etmemiş olsa da taşra idaresinin güçlendirilmesi ve altyapının iyileştirilmesi yoluyla bu sürece dolaylı bir

zemin hazırlamıştır. Dolayısıyla Halil Rıfat Paşa'nın bayındırlık faaliyetleri, Osmanlı modernleşmesinin taşradaki en başarılı uygulamalarından biri olarak değerlendirilmektedir.

7. SONUÇ

II. Abdülhamid döneminde, bürokratik mekanizma yeniden yapılandırılmış, eğitim, ulaşım ve tarım alanlarında köklü reformlar hayata geçirilmiştir. Bu reformlar, Osmanlı İmparatorluğu'nun modernleşme ve sanayileşme sürecine zemin hazırlayarak, devletin idari ve ekonomik dönüşümünü hızlandıran kritik hamleler arasında yer almıştır. II. Abdülhamid'in reformları, modern bir politik sistemin inşasına zemin hazırlayan sosyo-ekonomik ve eğitim altyapısının oluşturulmasına katkı sağlamış, hatta Cumhuriyet dönemindeki siyasi dönüşümlerin bu reformlarla bağlantılı olduğu öne sürülmüştür. Ancak, bu reformların temel amacı bir ulus-devlet inşasından ziyade, imparatorluğun varlığını sürdürülebilirliği için merkezileşme politikaları doğrultusunda karşılaşılan yönetsel ve toplumsal sorunlara çözüm üretmek olmuştur.

Tanzimat ile temelleri atılan dönüşüm süreci, II. Abdülhamid döneminde de kesintisiz bir şekilde sürdürülmüş, ancak bu dönemde modernleşme hamleleri, İslami referanslarla harmanlanarak kendine özgü bir sentez oluşturmuştur. Bu durum muhafazakâr bir modernleşme anlayışını doğurmuş, İslam'ı modern bağlamda yeniden formüle ederek merkezîyetçiliğin güçlenmesini ve reform hareketlerinin meşruiyet kazanmasını sağlamıştır. Bu süreçte, imparatorluk ile tebaası arasında karşılıklı bir bağ kurma çabası öne çıkmış ve İslam çatısı altında bütünleşik bir kimlik inşa edilmesi hedeflenmiştir. Ancak, İslam vurgusunun yoğunlaşması, gayrimüslimler ile Müslümanlar arasındaki ayrışmayı derinleştirerek toplumsal gerilimleri artırmıştır. Her ne kadar II. Abdülhamid merkezileşme politikalarını imparatorluğun çözülmesini engellemek amacıyla hayata geçirmiş olsa da dil, eğitim ve ulaşım alanlarındaki reformları Türkiye'nin ulus-devlet inşasını kolaylaştırıcı bir rol oynamıştır. Özellikle Halil Rıfat Paşa'nın Sivas Valiliği sırasında imar ve bayındırlık alanında göstermiş olduğu üstün başarı, merkezileşmede ulaşım ve iletişim ağlarının ne denli önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Bu bağlamda yol projeleri, II. Abdülhamid'in merkezileşme politikalarının en somut yansıması olarak dikkat çekmektedir.

Halil Rıfat Paşa'nın valiliği sırasında yapımı gerçekleştirilen yollar, Osmanlı taşrasında coğrafi engelleri aşma ve vilayetleri birbirine bağlama hedefinin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Sivas-Ordu hattında 212 km uzunluğunda bir yolun yapıl-

ması ve Trabzon-Malatya hattında inşa edilen 410 km'lik yol, Osmanlı İmparatorluğu'nun taşra üzerindeki kontrolünü pekiştirme ve taşrayı merkeze entegre etme çabalarının bir göstergesidir. Bu yollar boyunca inşa edilen köprüler ve menfezler, yalnızca fizikî altyapının iyileştirilmesine değil, aynı zamanda Osmanlı taşrasında sosyal ve ekonomik dönüşümün sağlanmasına da katkıda bulunmuştur. Bu faaliyetler, devletin taşrada görünürlüğünü artırırken, ekonomik entegrasyonu güçlendirmiş ve devlet-vatandaş ilişkisini pekiştirmiştir.

Sonuç olarak, Halil Rıfat Paşa'nın Sivas Valiliği sırasında yürütülen yol projeleri, II. Abdülhamid'in taşradaki modernleşme ve merkezileşme politikalarının en somut örneklerindedir. Bu projeler, Osmanlı taşrasındaki ulaşım altyapısının iyileştirilmesi, sosyal ve ekonomik bütünleşmenin sağlanması ve devlet kontrolünün güçlendirilmesi açısından kritik bir rol oynamıştır. Ayrıca, bu projeler Türkiye Cumhuriyeti'nin ulus-devlet inşası sürecinde altyapısal bir miras olarak değerlendirilmelidir. Bu durum, yol projelerinin yalnızca bir bayındırlık faaliyeti değil, aynı zamanda kamu politikası niteliği taşıyan stratejik bir araç olduğunu açıkça göstermektedir.

EXTENDED ABSTRACT

During the reign of Abdulhamid II (1876-1909), the Ottoman Empire underwent significant changes, which laid the foundation for Türkiye's transition to a nation-state. This era was marked by the decline of imperial power and global colonial struggles, affecting multinational empires like the Ottoman Empire.

This study primarily focuses on the role of Halil Rıfat Paşa, a prominent bureaucrat during this period, and its significance for Anatolia. It delves into public policy initiatives related to transportation systems as Turkey evolved from an empire to a nation-state. The study underscores the role of transportation as a means for a modern nation-state to reach and control its citizens, emphasizing its importance in early nation-state construction through the actions of Halil Rıfat Paşa during the late Ottoman Empire.

The research methodology employed the snowball method to uncover historical developments and public policy initiatives of the era. This method is apt for understanding the societal changes and infrastructure developments that occurred during similar historical periods. The study aims to demonstrate how Halil Rıfat Paşa's work, undertaken in the final years of the Ottoman Empire, acted as a bridge to the formation of contemporary Türkiye.

The findings reveal the multifaceted role of transportation in the shift from empire to nation-state. Roads were not just physical connections but also tools of state control and symbols of modernity. Halil Rıfat Paşa's vision emphasized the importance of transportation in fostering a sense of ownership and belonging among the public.

This study transcends historical accounts, offering insights into the broader context of nation-building and public policy. Abdulhamid II recognized the significance of transportation systems in the Western world and sought to introduce these innovations to the Ottoman Empire. His goal was to connect various regions of the empire, including the Caucasus, Central Asia, Balkans, and Mesopotamia, through transportation systems. This emphasis on transportation systems aligns with the characteristics of a nation-state, such as ensuring accessibility within state borders, enhancing communication with the Islamic world, and strengthening central authority.

Examining transportation systems highlights the intricate interplay between infrastructure, state authority, and national identity. This study, focused on the role of Halil Rıfat Paşa and transportation systems in the Ottoman Empire's transition to the Republic of Türkiye, sheds light on a lesser-explored historical period and offers a comprehensive perspective. It contributes to a deeper understanding of the historical and political dynamics that continue to influence contemporary Türkiye.

Halil Rıfat Paşa, a highly successful bureaucrat in city planning and public infrastructure during his tenure as the Governor of Sivas, undertook projects in collaboration with citizens during a challenging financial period for the Ottoman Empire. While the total length of roads constructed throughout all of Anatolia during the same period was approximately 5.000 kilometers, Halil Rıfat Paşa alone, during his governorship of Sivas spanning about four years, oversaw the construction of 1.400 kilometers of roads. His efficient execution of roadworks, both economically and quickly, had military and economic benefits. It facilitated the circulation of capital and labor, enhancing commercial mobility, and improved security by expediting the movement of troops and equipment.

While Abdulhamid II implemented centralization policies to prevent the Ottoman Empire's disintegration, his reforms in language, education, and transportation inadvertently played a significant role in facilitating the development of the Turkish nation-state. The growth of transportation networks not only improved the state-citizen relationship but also served as a crucial tool and symbol for propagating the dominant state ideology.

During Abdulhamid's reign, significant reforms were implemented in education, transportation, and agriculture, marking the Ottoman Empire's initial steps toward modernization and industrialization. These reforms established the socio-economic and educational foundations for a modern political system and even influenced political developments during the later Republic period, notably during World War II. However, it's essential to clarify that the primary objective of these reforms was to address the empire's issues through centralization, rather than to construct a nation-state.

The momentum of progress and adaptation to changing times, initiated during the Tanzimat Period, continued throughout Abdulhamid's rule. However, Abdulhamid II framed these modernist changes within the context of both modernism and Islam to legitimize them in the eyes of his subjects. This approach gave rise to a conservative form of modernization. His reinterpretation of Islam in a modern context strengthened centralism and validated reform movements among his subjects. This new centralist perspective, emphasizing the interconnectedness between the empire and its subjects, maintained the sultan's monopoly on the use of force.

Although the use of Islam in a reformist context was not entirely new, it aimed to create a unified identity under the umbrella of Islam and rebuild the state's legitimacy by eliminating old traditional divisions. Abdulhamid's main goal was not to establish a nation-state, but rather to prevent the empire's dissolution. The emphasis on Islam in his reforms, however, exacerbated divisions between non-Muslims and Muslims.

The Ottoman Empire, facing challenges from nation-state-building processes, tried to stave off dissolution through forced centralization. In fear of dissolution, the empire sought to survive by coordinating numerous agreements and emulating standardized, reform-oriented European models.

Abdulhamid's modernization and legitimation efforts displayed a dualistic character, often described as "*enlightment despotism*" or "*for the people, despite the people*". This dualism arose due to the dominance of Islamic motifs within Ottoman society, making it challenging to adopt Western-based modernization movements.

In summary, despite Abdulhamid's implementation of centralization policies to prevent the empire's dissolution, his reforms in language, education, and transportation inadvertently facilitated the construction of a nation-state in Turkey. Halil Rifat Paşa's remarkable success in zoning and public works underscored the critical role of transportation and communication networks in centralization. The devel-

opment of transportation networks offered advantages in production, defense, and the economy, while also strengthening the state-citizen relationship and promoting the spread of the dominant state ideology. Furthermore, the development of transportation networks facilitated the consistent collection of taxes and, concurrently, bolstered the state's presence among its citizens. Consequently, the projects led by Halil Rifat Paşa in zoning and public works, completed during World War II, served both Abdulhamid's centralization goals and the Westernization projects of the Republic of Türkiye during the nation-building period.

Etik Beyanı: Bu çalışmanın tüm hazırlanma süreçlerinde etik kurallara uyulduğunu yazarlar beyan eder. Aksi bir durumun tespiti halinde Kamu Yönetimi ve Politikaları Dergisinin hiçbir sorumluluğu olmayıp, tüm sorumluluk çalışmanın yazarlarına aittir.

Yazar Katkıları: Yılmaz Şimşek, Burcu Demiröven ve Halil Emre Zeren çalışmanın tüm bölümlerinde ve aşamalarında katkı sağlamışlardır. Yazarlar esere eşit oranda katkı sunmuştur.

Çıkar Beyanı: Yazarlar ya da herhangi bir kurum/ kuruluş arasında çıkar çatışması yoktur.

Ethics Statement: The authors declare that the ethical rules are followed in all preparation processes of this study. In the event of a contrary situation, the Journal of Public Administration and Policy has no responsibility and all responsibility belongs to the author of the study.

Author Contributions: Yılmaz Şimşek, Burcu Demiröven and Halil Emre Zeren have contributed to all parts and stages of the study. The authors contributed equally to the study.

Conflict of Interest: There is no conflict of interest among the authors and/or any institution.

KAYNAKÇA

- Akbulut, G. (2012). "Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri (1876-1939)". *Atatürk Dergisi*, 1(1), 225-257.
- Altunkaya, Ş. (2022). Modernist Milliyetçilik Yaklaşımıyla Fars Milliyetçiliği: I. Pehlevi Dönemi (1925-1941). *Türkiye Ortadoğu Çalışmaları Dergisi*, 9(2), 57-88.
- Anderson, J.E. (1994). *Public Policymaking*, Houghton Mifflin Company, Boston.
- Anderson, B. (1995). *Hayali Cemaatler; Milliyetçiliğin Kökenleri ve Yayılması*, Metis, İstanbul.
- Arai, M. (1991). "An Imagined Nation the Idea of the Ottoman Nation as a Key to Modern Ottoman History". *Orient*, 27, 1-11.
- Aydın, R. (2018). "Ulus, Uluslaşma ve Devlet: Bir Modern Kavram Olarak Ulus Devlet". *Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi*, 6(1), 229-253.
- Bakan, S., ve Tuncel, G. (2012). "Küreselleşmenin Ulus Devlet Üzerindeki Etkisi". *Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*, 2 (1), 51-66.
- Barkey, K. (2008). *Empire of Difference the Ottomans in Comparative Perspective*. "On the Road out of Empire: Ottoman's Struggle from Empire to Nation-State. Empire of Difference: The Ottomans in Comparative Perspective" Chapter 8, Cambridge University Press. 264-296.
- Birkland, T.A. (2011). *An Introduction to the Policy Process*, M.E. Sharpe, New York.
- Bırol, N. (1999). *Halil Rifat Paşa Dönemi ve İcraatları (1827-1901)*. İnönü Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Genel Türk Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Malatya.
- Carr, E. H. (2007). *Milliyetçilik ve Sonrası*. İletişim Yayınları, İstanbul.
- Choueiri, Y. M. (2002). "The Middle East: Colonialism, Islam, and the Nation State". *Journal of Contemporary History*, 37(4), 649-663.
- Civci, S. (2022). "II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Topraklarında Yabancı Sermaye Rekabetini Artıran Bir Unsur: Bağdat Demiryolu Projesi". *Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi*, 5(7), 80-101.
- Çoşkun, A. (2009). *Ulus-Devletin Dönüşümü ve Meşruluk Sorunu*, Liberte Yayınları, İstanbul.

- Coşkuner, E. A. (2022). "Ulus Devlet İnşasında Kemalizm'in Simgesi Olarak Posta Pulları". *Mukaddime*, 13(1), 37-68.
- Çadırcı, M. (1991). Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 15(26), 153-167.
- Çetin, A. (1997). Halil Rifat Paşa. *TDV Diyanet Ansiklopedisi*, 15, 327-328.
- Çevik, S. (2008). "İdeal Yurttaşın Din ve Millet Kriteri". *Muhafazakar Düşünce*, 5(18), 147-166.
- Dye, T.R. (1987), *Understanding Public Policy*, Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Eken, H. (2006). "Küreselleşme ve Ulus Devlet". *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (16), 243-262.
- Erat V. (2015). "Tanzimat Dönemi Kamu Politikalarında Bir Aktör Olarak Bürokrasi". *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6(1), 527-544.
- Erkiş, İ. U. (2013). "Ulus-Devletin Tarihsel Gelişimi Üzerine", *Selçuk Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 26, 54-76.
- Gellner, E. (1992). *Uluslar ve Ulusçuluk*. İnsan Yayınları, İstanbul.
- Heaton, H. (1985). *Avrupa İktisat Tarihi*, Cilt II. Teori Yayınları, Ankara.
- Hechter, M. (1999). *Internal Colonialism: The Celtic Fringe in British National Development*, University of California Press, Berkeley.
- Hülür, H., ve Akça G. (2005). "İmparatorluktan Cumhuriyete Toplum ve Ekonominin Dönüşümü ve Merkezileşmenin Dinamikleri. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, (17), 311-341.
- İde, R. (2017). "Osmanlı Modernleşmesi Açısından II. Abdülhamid Dönemi Eğitim Politikaları", İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- İnce, E. (2012). "Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Türkiye'de Karayolu Ulaşımına Genel bir Bakış ve Köyde Ulaşım", *ÇTTAD*, XII/24,171-188.
- İşbilir, Ö. (2002). *Osmanlı Ordularının İaşe ve İkmali: I. Ahmed Devri İran Seferleri Örneği Türkler*, Cilt X, Ankara.
- Jaffrelot, C. (1998). *Bazı Ulus Teorileri*. (Jean Leca Der.), "Uluslar ve Milliyetçilikler", 54-65, Metis Yayınları, İstanbul.

- Karpat, K. (2011). *Türk Siyasi Tarihi: Siyasal Sistemin Evrimi*, Timaş Yayınları, İstanbul.
- Kis, J. (2002). *Nation-Building and Beyond*. In "Can Liberal Pluralism be Exported?: Western Political Theory and Ethnic Relations in Eastern Europe, 220-242. Oxford University Press.
- Kohn, H. (2008). *The Idea of Nationalism*. Transaction Publishers, New York.
- Korkut, L. (2015). "Ulus Devletin Ortaya Çıkışından Günümüze Kadar Kamu Hukukunda Egemenlik Kavramlaştırmaları". *İstanbul Medipol Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2(1), 31-78.
- Latouche, S. (1993). *Dünya'nın Batıllaşması*, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Lavender, W. (2010). *Worldview and Public Policy: From American Exceptionalism to American Empire*, George Mason University, Doktora Tezi.
- Ortaylı, İ. (2011). *Defterimden Portreler*, Timaş Basım, İstanbul.
- Özdemir, M. (2012). "Tren Gelir, Hoş Gelir..." Kara Trenin Hikâyesi". *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 23(1), 117-123.
- Özdemir, A. (2016), *Türkiye'nin Keşfedilebilir Petrol ve Doğalgaz Yatakları*, Ankara.
- Pierson, C. (2000). *Modern Devlet, Çivi Yazıları*, İstanbul.
- Schnapper, D. (1995). *Yurttaşlar Cemaati*, Modern Ulus Fikrine Dair, Kesit Yayınları, İstanbul.
- Smith, A. D. (2007). *Milli Kimlik*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Tamçelik, S. (2000). Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasî, İktisadî ve Sosyal Etkiler. *Erdem*, 12(35), 483-535.
- Tilly, C., ve Ardant, G. (1975). *The Formation of National States in Western Europe*. Princeton University Press, Princeton, New Jersey.
- Tilly, C. (1998). *How Empires End*. In Barkey Karen and Von Hagen Mark (Eds.), "After Empire: Multi-ethnic Societies and Nation-Building: The Soviet Union and Russian, Ottoman, and Habsburg Empires". Westview Press, Boulder, Colorado.
- Tekin, Y. (2002). *Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Ulus Devlete Yönelik Girişimler*, Cumhuriyet Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Sivas.

- Topçu, S. M. (2019). "Halil Rıfat Paşa'nın Sivas-Hasan Çelebi Yol Güzergâhı Üzerindeki Bayındırlık Faaliyetleri". 21. Uluslararası Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazıları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Sempozyumu Bildirileri, 769-780
- Tuncer, H. (2017). "Sultan II. Abdülhamid Dönemi Saat Kuleleri". *TDV Din ve Hayat Dergisi*, 32.
- Tuncer, O. C. (2007). *Anadolu'da Kervan Yolları*. Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları.
- Uslu, M. (2021). "Jean Jacques Rousseau'nun Ulus-Devlet Düşüncesinin Şekillenmesi ve Gelişimindeki Etkisi". *Journal of International Relations and Political Science Studies*, (3), 60-77.
- Zabunoğlu, H. G. (2018). "Günümüzde Ulus-Devlet". *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 13(1), 535-559.