

MEKANDAKİ KEMALİZM-II

Anadolu’da Bir “Yarı-Çevre Modernite Deneyimi”: Kemalizm’in Şehirciliği

*Olgu ÇALIŞKAN**

17. yy Avrupa’sındaki toplumsal ve düşünsel dönüşümle kendini gösteren, sonrasında dünya genelinde etkisini gösterecek olan modernleşme hareketi çok katmanlı bir yapıya sahiptir. Aydınlanmacı, akılcı ve planlamacı özüyle felsefik; ulus-devlet temelli demokratik yapılanması ile kurumsal; kitlesel üretim ve tüketim örüntüsü ile ekonomik; mülkiyet hakkına sahip yurttaş kurgusu ile sosyal boyutu olan modernite, tüm bu katmanların biçimlendirdiği bir süreçtir.

Bununla birlikte bu süreç, farklı coğrafyalar ve tarihsel dönemler için tek tipte örneklenilecek bir nitelikte değildir. Bu anlamda, kendi iç toplumsal dinamikleri ile kamusal alanını yaratan (self-transforming process) Avrupa modernizmi ileⁱ özellikle yirminci yüzyılın ikinci yarısında kendini gösteren “ileri modernizm” (high modernizm) akımlarının uygulamaya koyduğu siyasal modernite projesini ayırtırmak gerekir. Nitekim, dünya tarihinin belki de en yıkıcı; ancak yıkıcı olduğu kadar ilerlemeci (progressist) yapıcılığa sahip bu akımlar için bilim ve teknikteki gelişme toplumsal olanın dönüşümünü sağlamak için yeterlidir. Bu çerçevede, hepsi birer toplum mühendisliği projesidir. Bu projenin sunduğu kentleşme ve kentsel dönüşüm kılıfı ise modernitenin mekansallığını belirler.

Modernite, uluslar arası eşitsiz gelişimin göstergesi olan merkez-çevre yapılanmasınınⁱⁱ da hem nedeni hem de sonucudur. Buna az gelişmiş ülkelerde deneyimlenen modernite sürecinin özgünlüğü düşünüldüğünde modernite yerine “moderniteler” den söz etmek daha anlamlıdır. **S. Bozdoğan**’ın “diğer modernizmler” olarak adlandırdığı çevre/çeper/uç ülke modernitelerini merkezden farklılaştıran öge ise modernist dönüşümün aktörüdür. Buna göre, “çevre modernizmi” iki şekilde kendini gösterir: 1. Gelişmiş ülkelerin askeri ve sivil unsurlarıyla uyguladığı kolonileştirme süreci. 2. Azgelişmiş ülkenin halkçı seçkin kadrosu tarafından yaşama geçirilen bağımsızlıkçı modernizasyon süreci. (Bozdoğan, 2000, 9)

İkinci tipteki “yarı-çevre modernite projesi” olan Kemalizm ve onun mekansal stratejilerini tarihsel bağlamında tanımlayabilmek için kolonileştirme sürecini de kısaca irdelemekte yarar var.

Büyüme ve bunalım döngüsündeki dünya kapitalist sistemi için koloniyalizm, farklı dönemlerde niteliği değişime uğramakla birlikte sistemin vazgeçemediği bir araçsallığa sahiptir. **D. D. Smith**, koloniyalizmi dört farklı dönemde dizgeselleştirmektedir: 1. Merkantilist koloniyalizm. (16. yy-19. y ilkyarısı) 2. Endüstriyel koloniyalizm (19. yy ikinci yarısı) 3. Geç dönem koloniyalizm (1920-1950) 4. Yeni-koloniyalizm (1950-....) (Smith, 200:32)

* *Şehir Plancısı, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Böl., Araş. Gör.*

ⁱbkz. Habermas, J., (1997) Kamusal Alanın Yapısal Dönüşümü, İletişim Yayınları, İstanbul

ⁱⁱ “Merkez-Çevre” kuramını siyasal yazınına ilk olarak kazandıran, 1932-34 yılları arası aynı adlı süreli yayınları ile kuramsal üretimde bulunmuş olan Kadro hareketidir. bkz. KADRO, 1932-34, Cilt I-III (tıpkıbasım), Yayına hazırlayan: C. Alpar, Ankara, İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi, (1978)

Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerine denk gelen endüstriyel koloniyalizmin genel özelliği önceki dönemden farklı olarak; uygulandığı ülkede ulusal ölçekte yeni bir kentsel sıralanım (hiyerarşi) tanımlaması ve kentsel örüntü ile sonuçlanmasıdır. **M. Castells**'in "bağımlı kentleşme" (dependant urbanization) olarak tanımladığı sanayileşmeden kentleşme sürecinde belirleyici olan çeperden merkeze artı değer aktarımıdır. Burada merkez, gelişmiş metropoliten merkezler iken; çeper azgelişmiş koloniyal yerleşimlerdir. Ülke ölçeğinde ise merkez, uluslar arası ticarete eklemelenen liman kentleri (Kalküta, Bombay vb.) iken; çeper olarak artı değer ürettiği ticaret merkezlerini besleyen bölge merkezleri ve dağınık kırsal yerleşim dokusu söz konusudur. (King, 1980: 206-207) Bu yapıyı ortaya çıkaran altyapı ise temel ulaşım ağı olarak demiryolu sistemi ve onun ülke ölçeğindeki dağılımıdır. Bu sistem, söz konusu alt bölgeleri birbirine bağlarken kentsel örüntünün de omurgasını oluşturur. Çeper bölgeyi az sayıdaki merkeze taşıyan bu demiryolu ağı ağaç tipi bir yapıya sahiptir ki; böyle bir şema ülkenin (az) gelişmişlik düzeyi ikinci boyutta da olsa fikir verebilir.

Konumuzla doğrudan ilintili olmayan bu giriş, bir çeşit "yarı-çevre modernite projesi" olarak tanımlanabilecek Kemalizm ve onun farklı ölçeklerdeki mekan stratejisinin içinde bulunduğu tarihsel bağlamı ve kavramsal çerçeveyi belirleyebilmek içindir.

Yarı-çevre ülke az gelişmişliğini yaşayan Osmanlı İmparatorluğu, son dönemlerinde batının kolonizasyon uygulamaları ile tam olarak karşı karşıya kalmamakla birlikte bunun izlerini taşıyan bir sürecin içinde yar almıştır. Özellikle 1838 Serbest Ticaret Antlaşması sonrası batı kapitalist metropollerinin önce gıda ve sonrasında hammadde gereksinmesini karşılamak üzere dışa açılan pazarda yabancı sermayenin artan altyapı yatırımları, batının imparatorluk üzerindeki denetimini güçlendirmekteydi. (Avcıoğlu, 1982: 102-153)

16. yy'da % 8-9 olan kentli nüfus 19. yy sonunda % 25'e kadar yükselirken, yaşanan kentleşme "bağımlı kentleşme" tanımına uygundur. Yabancı şirketlerce yapılan, birbirinden kopuk demiryolu hatları, iç pazarı bütünleştirmekten çok yaklaşık 35. 000 köyden oluşan geri saha ve onların bağlandığı az sayıdaki bölge merkezini uluslararası ticarete eklemelenen iki büyük liman kentine (İstanbul ve İzmir) taşıma işlevine sahiptir. (Rodwin, 1970: 71)

Yarı-koloniyal bütünleşmenin kent ölçeğinde neden olduğu dönüşüm ise en çok İstanbul'da hissedilmekte idi. Buna göre, değişen ticaret biçimi ile ortaya çıkan yeni kentsel kullanımlar (banka, büro, oteller vb.) eski kent merkezinin yanında merkezi iş bölgeleri oluşuyor ve kent merkez bölgesinde geleneksel-modern ayrımlı ikili bir yapı ortaya çıkıyordu. İkili biçimsel ve işlevsel yapı gibi, daha önce etnisite temelli sosyal ikili yapıya bir de kentsel mekanda sınıfsal ayrım eklenmekte idi. Yine bu dönüşümle ülke, ilk kez yeni bir kent içi ulaşım şekli olan toplu taşıma ile tanışmış oluyordu. (Tekeli, 1998:143) Bu dönüşüm, yasal ve kurumsal reformları da beraberinde getirmiştir. Buna göre, ilk belediye yönetimi olarak "Şehremaneti" İstanbul'da kurulur. Bundan yedi yıl önce kentsel gelişimi kontrol altına alma amacıyla yürürlüğe giren imar talimatnamesi ise 1882'de Ebniye (yapı) Kanunu olarak dönemindeki ilk imar kanununa dönüşecektir.

1850'lerdeki sağlık yasaları ile yürütülen bir yönetmelikler şehirciliği niteliğindeki Osmanlı planlama pratiği, daha çok harita mühendislerinin yürüttüğü yerel/parçacıl (mevzii) planlama çalışmalarından ibarettir. Yirminci yüzyılın başında İstanbul için yaptırılan bütüncül birkaç plan ise tam olarak uygulanamamıştır. (Tekeli, 1980: 36-49) Bu durumda cumhuriyet devriminin Osmanlı'dan devraldığı yapı, makro ölçekte bağımlı bir

kentsel örüntü ve ulaşım altyapısı, zayıf bir belediyeçilik geleneği ile Osmanlı modernitesinin doğrudan bir aracı durumuna gelememiş parçacıl planlama pratiğidir.

‘Yarı-çevre modernizmi’ çerçevesinde cumhuriyetin kurucu kadrosunun söz konusu ‘yarı-kolonyal’ kentleşme deneyimine karşı-tezi bağımsızlıkçı ve ulusal kalkınmacı ilkelerle biçimlenmiştir. Tezin, makro ölçekteki mekansal stratejisi üç ayaklıdır: 1. Dengeli bölgesel kalkınma. 2. Ulusal Pazar ve ülke mekanının bütüncül kontrolü amacıyla dağınık Anadolu yerleşimlerinin birbirine bağlanması. (demiraglar politikası) 3. Başkentin yersçimi ve imarı. (Altaban, 1998: 43)

Dengeli bölgesel kalkınma politikası, Osmanlı döneminde ticaret ilişkileri bakımından stratejik bir açılım sağlamayan İç ve Doğu Anadolu’nun ihmal edilmişliğine son verilmesi anlamında Anadolu için tarihi bir kırılma noktasıdır. Özellikle, 1930’larda belirginleşen devletçi siyasalar ile belirlenen sanayi yatırımları için nüfusu on bini geçmeyen Anadolu kentleri seçilmiş; buralardaki kentsel gelişim, sonrasında götürülen kamu hizmetleri ve ulaşım yatırımları ile desteklenmiştir. Bu gelişim, bölge planları ile yönlendirilmemekle birlikte bölgesel gelişim, ulusal planlama içerisinde kurgulanmaktadır. Nitekim, 1933 tarihli I. Sanayi Planı’nda yirmi ana başlıktan ikincisi olan “*Sanayi Kuruluşunda Tesis Yerlerinin İntihabı* (Seçimi)” bölümü, bu bilinçli mekansal stratejiyi açıklar niteliktedir:

“Sanayiın dahilde (iç bölgelerde) kurulması mülahazası (düşüncesi) yalnız bu düşünce ile değil aynı zamanda iktisadi faaliyetlerimizin tedricen (gittikçe) memlekete şamil bir muvazene ihdas ve tesis etme (yurdu kapsayan bir denge oluşturma), yani yeni teşebbüslerimizden kazanç ve refah itibariyle geri kalmış muhitlerimizi (bölgelerimizi) ve halkımızı müstefit etmek zaviyesinden de (yaralandırmak açısından da) doğrudur.” (İnan, 1972: 20)



1. Birinci Sanayi Planı ile öngörülen sanayi yatırımlarının ulusal ölçekteki dağılımı (1933)
(İnan, 1972: ek)

O döneme değin nüfus çekim merkezi olan Marmara’nın toplam nüfusa oranı 1927’de %43 iken 1950’de %36’dır. Bu süre içinde nüfusu 50.000’e varan altı kentin hepsi Marmara bölgesi dışında yer almaktadır. (Rodwin, 1970: 72-73)

Yeni odakları birbirine bağlayan demiryolu politikası ise teknik bir ulaşım politikası olmaktan öte ekonomik ve siyasal bir programın sonucudur. Nitekim, dönemin önemli propaganda aygıtlarından biri olan ve yurt dışında aylık olarak yayımlanan *La Turquie Kemaliste* dergisinin 1937 tarihli bir sayısında yer alan sergi yazısında “Cumhuriyet’in Şimendüfer Siyaseti”, Nafia (bayındırlık) başlığı altında yedi ilke ile açıklanmaktadır:

- Türk sermayesi
- Milli menfaat
- Yalnız milli hat
- Tam istiklal
- Devletleştirme
- Bağlanmış hudutlar
- Yekpare bir vatan.ⁱⁱⁱ

Bu anlamda “demir aklar” söylemi bir savsöz (slogan) olmaktan öte, koloniyal ulaşım modeli olarak değindiğimiz “ağaç tipi” demiryolu sistemi karşısında ulusalcı bir seçenek model konumundadır.



Ankara'nın başkent olarak seçilmesi ve imar edilmesi süreci ise dünya şehircilik tarihinde son yüzyılda kurulmuş olan üç ayrı başkentin (Canberra-1912, İslamabat-1958 ve Brasilia-1956) kuruluş dinamikleri ile benzerlikler taşıması açısından diğer Anadolu kentleri arasında ayır edici bir özgünlüğe sahiptir. Nitekim, diğer üç başkent gibi Ankara da devlet eliyle planlanan, uygulamada ağırlıklı olarak devletin yer aldığı, ulus-devlet yaratma siyasasının ürünü, *yaratılmış* bir başkenttir. (Tankut, 1993: 21-23)

2. Prof. H. Jansen tarafından hazırlanan Ankara kenti imar planı(1932) (Ankara İmar Planı,1937:ek)

ⁱⁱⁱ “L'exposition De La Societe D'Histoire Turque, La Turquie Kemaliste, Decembre 1937, no:21-22,

Ankara'nın başkent olarak seçilmesinin öncelikli nedeni yönetseldir. **M Kemal**, Ocak 1923'te İstanbul basını ile yaptığı toplantıda gerekçeyi şöyle açıklar:

“...tabii memleketin merkezini araştırmak lazım. .. Hükümet merkezi öyle bir yerde olmalı ki hükümet nazarını (ilgisini) memleketin bütün muhitlerine (yörelere) müsavi süratle atfedebilsin (eşit biçimde yöneltibilsin). Memleketin bir kenarına çekildiğimiz zaman vatanın bizden uzak kalan gayri mamur (bayındır olmayan) yerlerini unutuveriyoruz.” (Arar, 1969: 31-32)

Bu yönetsel gerekçenin mekansal tutarlılığı **G. Tankut**'un 1927 nüfus verileri ile yaptığı ağırlık merkezi çalışması ile de kanıtlanmaktadır.^{iv}

Canberra örneğinde tam olarak geçerli olmamakla birlikte söz konusu kentlerin başkent olarak seçilmesi arkasındaki temel dinamik siyasaldır. Bu anlamda, tüm bu başkentler kendileri dışındaki var olan kentsel merkezlere seçenек olarak, bu kentlerde odaklanan siyasal ve ekonomik çıkar grupları ile karşı karşıya kalınması pahasına politik bir dirençle kurulmuştur. Türkiye özelinde bu direnç, anti-empyryalist bir karakter taşımaktadır. Ankara'da yeniden kurgulanan yaşam biçimi, dışa bağımlı burjuvazi ve levanten yaşam tarzının belirleyici olduğu İstanbul kozmopolitizminden bütünüyle farklıdır. (Tekeli, 1980: 50) Yeni ulusal burjuvazinin kent mekanı, yadsınan kozmopolit mekanın aksine kontrol edilebilir ve benzeşiktir (homojendir). Buna göre, başta Ankara olmak üzere planlanan diğer kentler için de düşünülen kentsel mekan tasarımı, düşük yoğunluklu, bahçeli konut alanlarından oluşan bir kent dokusunu amaç edinmiştir ki; bu Avrupa'da yüzyıl sonunda sanayi kentine tepki sonucu ortaya konan “Bahçe Kent” ütopyasından etkiler taşımaktadır. (Tekeli, 1998: 146) Nitekim, **Atatürk**'ün 1935 Kasım'ında Kamutay'ın beşinci dönem açılışında yaptığı konuşmada; “Türk ülkesi içinde köylere varıncaya kadar küçük büyük bütün şehirlerimizin birer genlik ve bayındırlık görevi olması önde tuttuğumuz amaçlardandır. Türk'e ev ve bark olan her yer sağlığın, temizliğin, güzelliğin, modern kültürün örneği olacaktır.” (Atatürk, 1935: 402) derken betimlediği imge bu ütöpik kurgunun temel ilkeleri ile birebir örtüşmektedir. **F. Ahmad**'in yorumuna göre ise söz konusu kent imgesi, çoğunluğu Balkan kökenli olan kurucu kadronun Anadolu'da bir Balkan kenti kurma isteminin bir sonucudur. Buna göre, kışla benzeri alçak taş binalardan oluşan hükümet binaları, iki taraflı ağaçlı yollar ve bahçeli evler, kaybedilen Balkan kentlerini anımsatıyordu. (Ahmad, 1995: 132)

Bu noktada Kemalist modernite hareketinin yaratmaya çalıştığı kentsel imgeye değinmekte yarar var. **W. Benjamin**'e göre, “Hareketleri anında tarihin sürekliliğini kesintiye uğratmakta olduklarının bilinci, devrimci sınıfların bir özelliğidir. Büyük devrimler yeni bir takvim yaratmayı amaçlarlar.” (Yalım, 2001: 85) İleri-modernite akımlarında çok daha belirgin olan bu arayış, eski olanı yadsıyan yeni bir imge üretimi çabası ile sonuçlanır. Toplumsal algıya seslenen yeni imgeler dizgesi ile amaçlanan, toplumsal kimliğin yeniden üretimi ile toplumsal belleğin kuruluşudur. Ulus-devlet özelinde ulus kimliği amaçlanırken; yaratılan imgeler bağımsızlık, utku ya da yurtseverlik gibi ulus öz bilinci yaratan değerleri yansıtmaktadır. (age: 85-86) Bu değerlerin kitleye aktarımı ise kentsel yapılar ve anma törenleri ile kavramın mekansallaştırılması ile gerçekleşir. (Connerton, 1999: 66-112)

^{iv} Bu çalışma sonucunda ağırlık merkezi Ankara'nın yaklaşık 75 km güney doğusuna düşmektedir. bkz. Tankut, G., (1993) Bir Başkent'in İmarı, Anahtar Kitapları, İstanbul, s: 47-49.

“Görsel siyasa” (visible politics) olarak da adlandırılan ve dönemin Türk şehircilik pratiği içerisinde genel kabul görmüş modernist ölçütler kentsel mekanda benzeşiklik, düzen, okunaklılık ve denetlenebilirlik iken; mimari ölçekte saf (pure), evrensel, soyut, işlevsel ve yalın bir biçimsel dildir. (Bozdoğan, 2001: 7)

Toplumsal belleğin yaratımında kent bütününe yönelik tasarımlar yerine farklı kesişim noktalarındaki anıtlar ve yakın çevresinde oluşturulan kamusal alanların (törenselleştiren) kullanımlar gibi yeni toplumsal pratiklerle birlikte desteklenerek) tasarımına önem verilmiştir. (Sargın, 1999: 341) Bu anlayış, Kemalist kadroyu, dönemdaşı diğer ileri-modernist rejimlerden farklılaştıran bir noktadır. Nitekim, Ankara gibi ideolojik olarak bu denli önem verilen bir kentte bile gösterişli ve anıtsal (monumental) bir kentsel tasarım anlayışı yeğlenmemiştir. Jansen Planı’ndaki hükümet kompleksinin bile bu anlamda anıtsal bir ölçeğe sahip olduğu savlanamaz.

Bununla birlikte, mimari biçim arayışının cumhuriyetin ilk döneminde büyük ölçüde siyasallaştırılmış bir ortamda gerçekleştirilmiş olması modernleşme hareketini yürüten kurucu kadronun biçimsel kaygısının bir göstergesi olarak yorumlanabilir. (Bozdoğan, 1998: 124) Buna göre 1910’lu yılların ulusalcılık düşüncesi içerisinde biçimlenen (dış cephelerde Osmanlı mimarlık öğelerine ait süslemelerle kendini gösteren) I. Ulusal mimarlık Akımı’ndan, 1930’larda uluslararası ön plana çıkaran (kübik ve işlevsel) II. Ulusal akıma olan ‘keskin’ geçiş de söz konusu siyasal kaygının bir sonucudur. vvi Mimarlıktaki bir dönem “ulusallaştırma” kaygı ve çabalarının şehircilik konusunda kendini göstermiş oluşu da vurgulanması gereken bir gerçektir.

Dönemin şehircilik yazınında iki farklı şehircilik yorumu vardır. Bunlardan ilki şehirciliği. belediyeçilik olarak algılayan bakış iken; ikinci yaklaşıma göre ise şehircilik, kentin fiziksel planlama ve tasarımı uğraşısıdır. (Turan, 2001: 50-51) İlk ekolün önde gelen isimlerinden **O. Ergin**, 1936 tarihli “Türkiye’de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı” adlı eserinde bu yaklaşımı ayrıntılandırmaktadır. vii Karşı ekolün temsilcilerinden **C. E. Arseven**’e göre ise;

“...Şehirlerin ancak sosyal, ekonomik, hijyenik ve artistik bilgilerde kuvvetli ihtisas adamları tarafından kurulup düzeltilebileceği anlaşıldı....Eskiden beri bu işle karıştırılan belediyeçilik de ayrı bir bilgi olarak ayrıldı. Nasıl ki bir evi yapmak ve kurmakla o evin her günkü hayatını işletmek meseleleri ayrı ayrı işler ise bir şehri kurmak ve işletmenin de ayrı işler olduğu anlaşıldı.” (Arseven, 1936: 5) Bu iki bakış açısının bir anlamda günümüzde şehircilik okullarımızdaki şehirciliğin kent işletmeciliği (urban management) ve kentsel planlama/tasarım (urban planning/design) olmak üzere iki farklı yorumunun tarihsel kökenleri olduğu düşünülebilir.

Dönemin bir diğer özelliği ise şehircilik yazını ve eğitiminde (faşist rejimden kaçıp Türkiye’ye sığınan Alman akademisyenlerin etkisi ile) Alman planlama ekolünün belirgin etkisidir. Bununla birlikte, üst düzey tartışmalarla gündeme gelen bu düşünsel ortama uygulamadan gelen Türk plancıların katkısı sınırlı kalmıştır ve ekoller yerelleştirilemediğinden Türkiye’ye özgü bir kentsel planlama modeli oluşturulamamıştır.

^v Konumuzla doğrudan ilintili olmayan Ulusal Mimarlık akımları için bkz. Aslanoğlu, İ., (2001) Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı 1923-1938, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara

^{vi} Dönemin siyasal bağlamında ‘modern’ ve ‘ulusal’ın biraradalığına yönelik arayış için bkz. Eldem, S., H., (1939) “Milli Mimari Meselesi” Arkitekt, sayı:9-10, s:220-223

^{vii} bkz. Ergin, O., (1936) Türkiye’de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı, İstanbul Üniv. Hukuk Fak. İktisat ve İktisaiyat Enst. Neşriyatı, İstanbul.

(Tekeli, 1980: 110-111) Bu isimlerden **M. Wagner** kentleşme konusunda liberalizme karşı keskin eleştirilerde bulunurken “*spekülasyona dayanan toprak sermayesi bir halkı zenginleştirmez, fakirleştirir.*” dediği makalesinde mülkiyete toplumsal bir rol atfeden alman idealizminden etkiler görülmektedir. viii Yine bu gruptakilerden biri olan Mülkiye şehircilik profesörü **E. Reuter**’e göre “memleketim” dediği Türkiye için kentsel planlama aynı zamanda bir kalkınma aygıtıdır. ix

Kent planlama pratiğinin itici gücü ise cumhuriyet sonrası sayısı artan göçmen kitlelerin yerleştirilmesi ve savaş sonrası harap olan kentler öncelikli olmak üzere kentlerin yeniden imarı gereksinimidir. Bu yönde kurulan ilk kurum, daha sonra yetkilerini İçişleri Bakanlığı’na devredecek Mübadele, İmar ve İskan Bakanlığı iken; kent planlama merkezin denetlediği bir süreç konumundadır. Bu sürecin yasal anlamda ilk ciddi kurumsallaşması, 1930’larda çıkartılan Belediye (1930), Umumi Hıfzısıhha (genel halk sağlığı -1930) ve Belediye Yapı ve Yollar Kanunu (1933) ile gerçekleştirilmiştir. Buna göre Belediye Yapı ve Yollar Kanunu ile tüm belediyelere plan yapma/yaptırma zorunluluğu getirilirken, plan onama yetkisi İçişleri Bakanlığına verilerek ülke geneline yayılan planlama hareketi merkezileştirilmektedir. (Geray, Keleş, Yavuz & Hamamcı, 1996:2359-60) Bu yasa, yukarıda değindiğimiz cumhuriyetin kentsel imgelemine ayrıntılandırarak, yasal olarak kodlanması ve kontrol altına alınmasını sağlayan bir imar talimatnamesi niteliğindedir. x

Kent planlama uygulama ve yazınında dönemin şehircilik anlayışına uygun olarak iki akımın geçerliliği görülmektedir. Bunlardan ilki kent bütününde fiziksel formu ve estetiği amaçlayan “güzel kent” (city beautiful) ve sağlıklı kent vurgusu ile kentsel normları ve bölgelemeyi (zonning) ön plana çıkaran “etkin/pratik kent” akımıdır. Bu iki akımın bir sentezini yakalama arayışı, yukarıda gönderme yaptığımız **C. E. Arseven’in** “Şehircilik” adlı çalışmasında açıkça görülmektedir. xi



3. Aydın kenti imar planı (1938) (Nafia İşleri Mecmuası, sayı:10)

viii bkz. Wagner, M., (1937) “İnşa Etmeyen Bir Millet Yaşamıyor Demektir”, Arkitekt, yıl. 7, sayı:10-11, s: 276-278

Wagner, M., “Şehir İnşası Ne Demektir”, Arkitekt, yıl: 8, sayı:1, 1938, s: 21-25

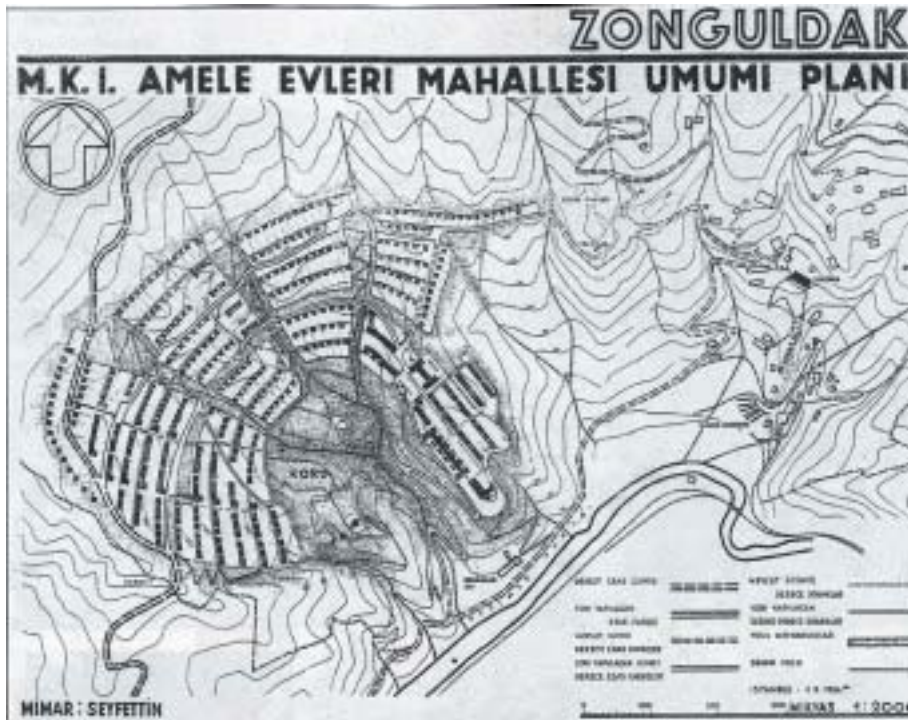
ix Reuter, E., “Komünlerin Kalkınma Usülleri ve Şehircilik” Belediyeler Dergisi, sayı: 46, yıl:4, s:17-23

x bkz. Kanunlar-Belediye Yapı ve Yollar Kanunu, Nafia İşleri Mecmuası, sayı:10, Haziran 1933, s:7-26

xi ayrıca bkz. Uluhan, C., “Şehir İmar Planları Nasıl Tanzim Edilmelidir”, Belediyeler Dergisi, sayı: 42, s: 37-57

Bu iki planlama anlayışı ile artık kentin bütününe yönelik çözümler üretilmektedir. Geçmiş dönemin aksine harita mühendisleri yerine mimar-plancılar (urbanist) tarafından yapılan bu planların tarihi kent dokusuna karşı ‘yıkıcı’ etkileri uygulamada belediyelerin kısıtlı olanakları nedeniyle geçerlilik kazanamamıştır (Tekeli, 1998: 11)^{xii}

Genellikle kent bütününde kendi içinde farklılaşmayan bir orta sınıfın yerleştirileceği öngörüsü ile yapılan kent planları, üç farklı uygulama alanı bulmuştur. Bunlardan ilki ‘mahalle planları’dır ki; bunlar tekil konut yapımı yerine konut kooperatifleri eliyle üretilen toplu konut gereksinmesi ile ortaya çıkmıştır.^{xiii} Yine devletçilik politikaları sonucu yeni fabrika alanlarında kurulan işçi siteleri^{xiv} ile devletin memurları için oluşturduğu mahalleler (Ankara Saraçoğlu Mahallesi gibi) bu tip planlarca ortaya konmuştur.



3. Zonguldak işçi evleri mahallesi durum planı (1934) (Belediyeler Dergisi, sayı:10, s: 88)

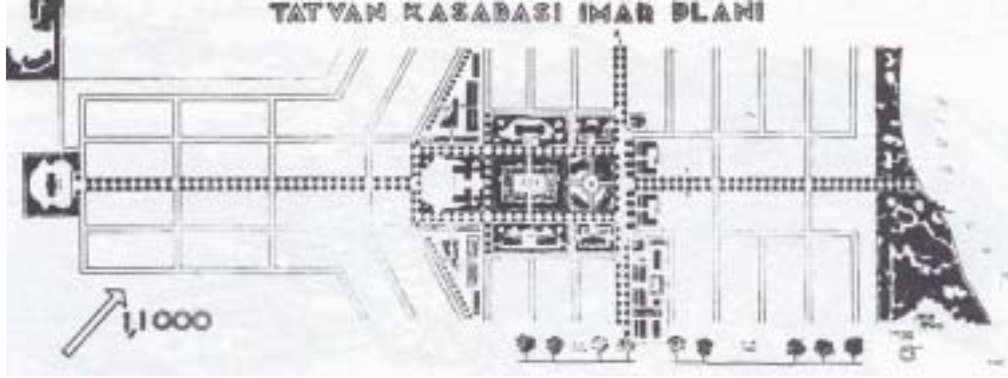
Bir diğer kent planlama uygulaması olan var olan kentlerin planlanması çalışmalarında ise kentin elli yıl sonra alacağı form belirlenirken eski ve yeni kent ayrımı belirleyici bir öge olmaktadır. Üçüncü tip kent planı olan yeni kentlere yönelik plan şemaları ise deprem

^{xii} Bununla birlikte Belediye Kanunu ile doğal güzellikler, anıt ya da mimari yapı gibi korunması gereken varlıklar olduğu ilkesi, kente karşı noktasal bir korumacı yaklaşımın varlığının bir göstergesidir.

^{xiii} Konut kooperatifleri eliyle üretilen konut alanlarından ilki planı Jansen'e ait Bahçelievler Yapı Kooperatifi'dir. Bkz. Uzgören, N., "Yapı Kooperatifleri", Belediyeler Dergisi, sayı: 11, 1936, a:23-32

^{xiv} Bu konudaki ayrıntılı bir çalışma için bkz. Yürekli, H. & Yürekli, F., "Cumhuriyet'in Mimarı: Seyfi Ankan Unutulmuş Bazı Yapıtlar", Arredamento Mimarlık, 20002/05, s: 98-105.

(Erzincan), yeni sanayi kuruluşu (Karabük), önemli demiryolu (Çetinkale) ta da deniz ulaşım istasyonu (Tatvan) kuruluşu gibi nedenlerle kendini göstermiştir. (Tekeli, 1980: 85-121)



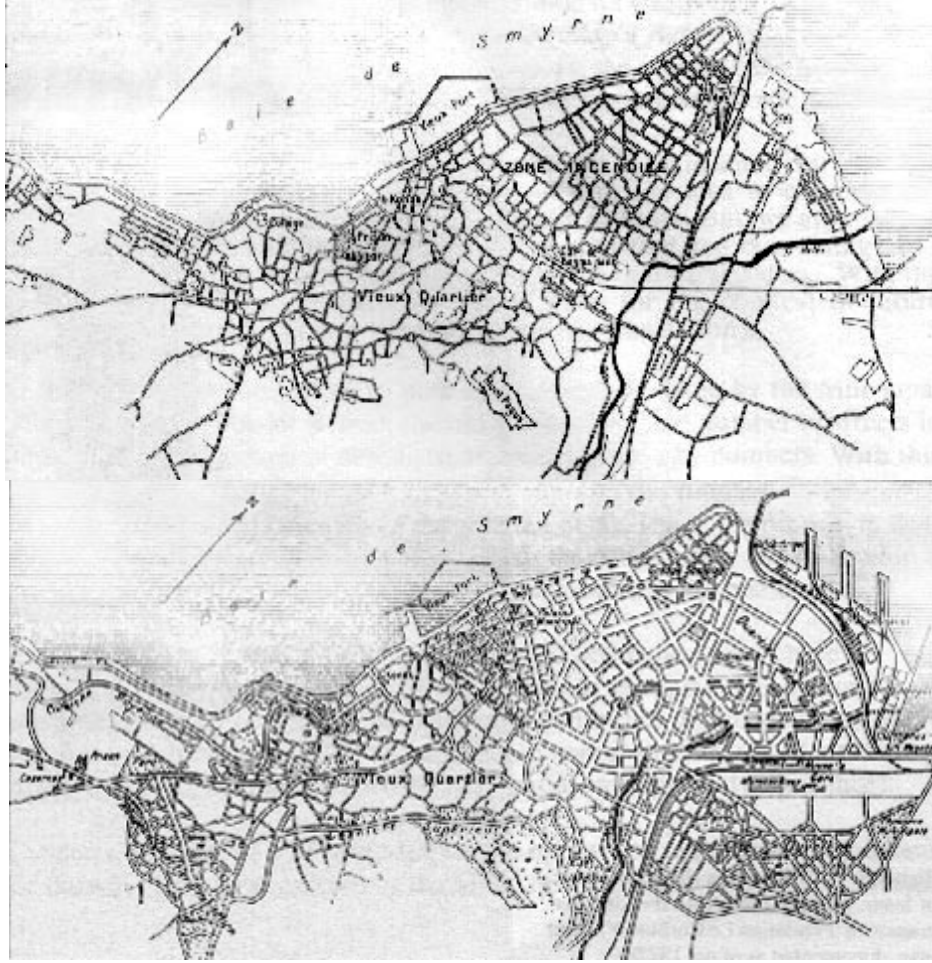
4. & 5. Nafia Vekaleti Şehircilik Fen Heyeti Tatvan Kasabası İmar Planı ve kent merkezi ayrıntı çizimi. (1937) (Tekeli, 1998: 6-7)

Böylece 1939 yılına gelindiğinde farklı büyüklükteki yetmiş yakın yerleşimin imar planları hazırlanmıştır. (Yenen, 1939: 36)

Konu edindiğimiz dönemin planlama pratiği bir dereceye kadar genellenebilmekle birlikte, her farklı uygulama farklı sonuçlar çıkartılabilecek özgünlüğe sahiptir. Buna göre, yazımızın başında sunduğumuz çerçeveye olarak belki de en fazla uyan planlama deneyimi İzmir için geçerlidir. Ulusalci siyasanın odağı olarak kabul edilen Ankara'dan sonra ulusal ekonominin merkezi konumundaki (ki 1923 İktisat Kongresi'nin İzmir'de yapılmasının simgesel bir yanı vardır) İzmir'in yeniden inşası sorunu, cumhuriyetçi kadro için Serv'de "Türkler bu denli önemli bir kenti yönetemezler." savına verilecek ideolojik bir yanıt niteliğindedir. (Bilsel, 2001: 45)

Buna göre, kent planlama deneyimindeki yetersizlik nedeniyle yabancı uzmanlarla çalışma tercihi İzmir içinde geçerli olur ve 1924 yılında daha önce Casablanca, Fas ve Meknes gibi Fransız koloni kentlerini planlamış **Henri Prost**'un danışmanlığında, **Rene** ve **Raymon Danger**'e yaptırılan plan bir süre sonra onaylanır ve kentin birçok bölgesinde uygulanır.. Ancak, süreç içerisinde yerel yönetim, planda koloniyel planlama ilkelerinin ürünü olan eski ve yeni kent ayrımına dayalı ikili kentsel yapıdan ve bunu sürdüren

yaklaşımından rahatsızlık duyar ve uygulamaya son verir. Nitekim, yangın alanlarında kentsel estetik kaygısının ön plana çıktığı, ışınal bulvarlar ve onların tanımladığı meydanlardan oluşan neo-klasik bir mekan tasarımı söz konusu iken; var olan tarihi kent dokusuna herhangi plan müdahalesi getirilmemiştir.



6. & 7. İzmir'in 1922 yangını öncesi durumu ve Danger-Prost Planı (1925) (Bilsel, 1996 : 19)

Bunun üzerine, 1938 yılında iletişim kurulan modernist şehirciliğin öncülerinden olan **Le Corbusier** 'in İzmir için yapmakta çalışmaları ise ikinci dünya savaşının araya girmesiyle sekteye uğrar. Savaş sonrasında sunduğu plan ise var olan toprak mülkiyeti örüntüsünü tümüyle yok sayması nedeniyle 'uygulanamaz' bulunur. Nitekim, mekanda bütüncül dönüşüme inancın geçerli olduğu tek parti dönemi sona ermiş ve çok partili rejimin beraberinde getirdiği liberal siyasal söylem bu nitelikte bir kentsel mekan kurgusuna izin vermeyecek nitelikte geçerlilik kazanmıştır. (age: 42-46)

SONUÇ:

Mekan ve politikanın içiçeliği genel kabul gören bir gerçekliktir. Toplumsal dönüşümü sağlamak için mekansal dönüşümü temel alan modernist hareketler için bu gerçeklik çok daha belirleyicidir. “Öteki coğrafyalar”ın özgün *modernizmlerinde* ise bu gerçek ideolojik bir bağlamda kendini gösterir. Bu anlamda, ulusal bağımsızlıkçı bir yarı-çevre modernite hareketi olan Kemalizm için yerleşim ve farklı ölçeklerdeki şehircilik pratiği, toplumsal modernizasyon ve ulus-devlet yaratma ideali içerisinde ideolojik bir araçsallığa sahiptir. Bununla birlikte, “çevre- modernizmleri”nde görülen *ulusal-evrensel* gerilimi, batıya karşı batılılığı ilke edinen Kemalizm’in şehircilik deneyimi için de geçerlidir. Bu çerçevede, ülke düzeyindeki mekansal stratejilerin bağımsızlıkçı niteliği ön plana çıkarken; kent planlama alanında dönemin batı merkezli model ve ilkeler bütünüünün geçerliliği dikkat çekicidir. Mimarlık alanındaki ulusalcı arayışlar ise (ulaştığı son nokta tartışılır olmakla birlikte) her zaman gündemde olmuştur.

Yazımızda söz konusu dönemin planlama kılıfı ve bu devrimin ardındaki ideolojik yaklaşımı kısaca ve bir bütün olarak değerlendirmeye çalıştık. Bu genel bakış çerçevesinde, yeni yüzyılın erken dönem paradigmaları ile kodlanmış bakış açılarımızla konu özelinde yapılacak doğru-yanlış temelli yorumlamaların inandırıcılıktan ve bilimsellikten uzak olacağı kanısındayız. Bununla birlikte sonuç yerine yapacağımız bütüncül değerlendirme, Kemalizm’in şehircilik deneyiminin içinde bulunduğu nesnel, tarihsel koşullar göz önünde bulundurulduğunda günümüz eylemsizliği ile karşılaştırılamayacak kadar etkin ve tüm çevre-modernite hareketlerine model oluşturabilecek kadar özgün olduğu yönündedir.

KAYNAKLAR

- Ahmad, F., (1995) Modern Türkiye’nin Oluşumu, Sarmal Yayınevi, İstanbul,
- Altaban, Ö., (1998) “Cumhuriyet’in Kent Planlama Politikaları ve Ankara Deneyimi”, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, s:41-64,
- Ankara İmar Planı, (1937) Alaeddin Kırıl Basımevi, İstanbul,
- Arar, İ., (1969) Atatürk’ün İzmit Basın Toplantısı, Burçak Yayınevi, İstanbul,
- Arseven, C., E., (1936) Şehircilik (Urbanizm), Devlet Basımevi, İstanbul,
- Atatürk, M., K., (1935) “Beşinci Dönem Birinci Toplanma Yılına Açış Konuşması”, Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri I-III (1989), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, s: 401-404,
- Avcıoğlu, D., (1982) Türkiye’nin Düzeni, Tekin Yayınevi, İstanbul,
- Bilsel, C., (1996) “Ideology And Urbanizm During The Early Republican Period: Two Master Plans For İzmir And Scenirios Of Modernization”, Journal of The Faculty of Architecture, cilt. 16, sayı: 1-2, s: 13-30,
- Bilsel, C., “İzmir’de Cumhuriyet’in Modern Kentine Geçişte Şehircilik Deneyimi ve Model Transferi Sorunu Danger-Prost Planı ve Le Corbusier’in Nazım Plan Önerisi”, domusM, Şubat 2001, s:42-46,
- Bozdoğan, S., (1998) “Türk Mimari Kültüründe Modernizm: Genel Bir Bakış” Türkiye’de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, (ed. S. Bozdoğan & R. Kasaba) Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul,
- Bozdoğan, S., (2001) Modernism and Nation Building: Turkish Architectural Culture In The Early Republic, University of Washington Press,
- Connerton, P., (1999) Toplumlar Nasıl Anımsar?, Ayrıntı Yayınları, İstanbul,
- İnan, A., (1972) Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Sanayi Planı 1933, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara,
- Geray, C., Keleş, R., Yavuz, F., Hamamcı, C., (1996) “Şehircilik”, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, cilt:9, İletişim Yayınları, s: 2358-2374,

- King, A., D., (1980) "Exporting Planning: The Colonial and Neo-Colonial Experience" Shaping An Urban World (ed. Chery, G., I.), London, s: 203-225,
- Rodwin, L., (1970) Nation and Cities: A Comparision of Strategies for Urban Growth, Houghton Mifflin Company, Boston,
- Sargın, G. A., (1999) "The Architecture of Displacement: Notes on Monuments, Memories and Identities of a Nation Capital: Ankara" Conference Proceedings (Sites of Recovery), October, , Beirut, p: 339-346,
- Smith, D. D., (2000) Third World Cities, Routledge, London,
- Tankut, G., (1993) Bir Başkentin İmarı, Anahtar Kitapları, İstanbul,
- Tekeli, İ., (1998) "Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, s:23-39,
- Tekeli, İ., (1980) "Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri", Türkiye'de İmar Planlaması (ed. T. Gök), ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Böl., Ankara, s: 8-112,
- Tekeli, İ., (1998) "Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye'de Kent Planlaması" , Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, (ed. S. Bozdoğan & R. Kasaba), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul,
- Turan,Ö., (2001) "1930'lardaki Şehircilik Tartışmaları Cumhuriyetin Kamusal Alanını Oluşturması", Toplumsal Tarih, cilt 15, sayı 85, s: 48-56,
- Yalım, İ., (2001) "Toplumsal Belleğin Temsili Biçim Kazanma Süreci: Ulus Meydanı", Arredamento Mimarlık, 2001/02, s: 85-89,
- Yenen, M., (1939) "Şehirlerimizin İmar Planlarının Tanzimine Doğru", Belediyeler Dergisi, yıl: 4, sayı: 14, s:24-57,