

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

128725

ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİ ANADOLU  
KENTİNDE BİR MODERNLEŞME ARACI OLARAK  
İSTASYON CADDESİNİN İNCELENMESİ: ANKARA  
ÖRNEĞİ

Mimar. Meltem ÖZTEN

F.B.E Mimarlık Anabilim Dalında Mimari Tasarım Programında  
Hazırlanan

YÜKSEK LİSANS TEZİ

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU  
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Bülent TARIM

Prof. Dr. Zeki ÖZGEN

Doç. Dr. Bülent Tarım



Prof. Dr. İsmail Aydemir 

İSTANBUL, 2001

# İÇİNDEKİLER

Sayfa

ŞEKİL LİSTESİ.....	ii
ÖZET.....	v
ABSTRACT.....	vi
1. GİRİŞ.....	1
2. CUMHURİYET HÜKÜMETİ VE MODERNLEŞTİRMECİ BAKIŞ AÇISI.....	6
2.1 Cumhuriyet Hükümeti, Ulus Devlet, Modernleşme.....	6
2.2 Ankara'nın Başkent İlan Edilmesi: Modern Kent.....	8
3. ANADOLU KENTİ – DEMİRYOLU.....	11
3.1 19.yy'dan Önce Anadolu Kent Yapısı ve 19.yy'da Kentin Yaşadığı Dönüşümler.....	11
3.2 Anadolu Kenti ve Demiryolu.....	18
3.2.1 Dünyada Demiryolunun Gelişimi ve Kentle İlişkisi.....	18
3.2.2 Demiryolunun Anadolu Kent Yapısına Etkisi.....	23
3.3 Demiryolu-Kent İlişkisinde İstasyon Caddesi Oluşumu ve Yapılaşması: Afyon, Konya, Eskişehir, Ankara Örneği.....	30
3.3.1 Afyon.....	30
3.3.2 Konya.....	38
3.3.3 Eskişehir.....	45
3.3.4 Ankara.....	55
4. BAŞKENT ANKARA-İSTASYON CADDESİ.....	63
4.1 Cumhuriyetin Başkenti Olarak Ankara'yı Kurmak.....	63
4.2 Modern Kent Mekanı Olarak İstasyon Caddesinin Yapılaşması.....	66
4.2.1 Ankara'nın Kuruluşundan, Jansen Planı'na Kadar Süren Dönemde İstasyon Caddesi.....	68
4.2.2 Jansen Planından Sonraki Dönemde İstasyon Caddesi.....	74
5. SONUÇ.....	81
KAYNAKLAR.....	86
ÖZGEÇMİŞ.....	92

## ŞEKİL LİSTESİ

- Şekil 1.1 Ankara İstasyon Caddesi 1930'lar. Ulus Meydanından İstasyona doğru. Kaynak: İlhan Tekeli, (1994), "Ankara'nın Başkentlik Kararının Ülkesel Mekan Organizasyonu ve Toplumsal Yapıya Etkileri Bakımından Genel Bir Değerlendirmesi", Ankara Ankara, edt: Enis Batur, Yapı Kredi Yayınları, Ankara, s:159 1
- Şekil 2.1 Ankara'da bir bayram gecesi, Maliye Vekaleti binasının ışıklandırılmış cephesi. 8
- Şekil 3.1 Demiryolu ve kent. İlk resim 1836 Londra Birmingham'da demiryolu hattının açılış çalışmaları Kaynak: Benevolo (1981), ikinci resim İngiltere'ye demiryolunun gelişi 1850 Sheffield. Kaynak: Spiro Kostof, (1992), The City Assembled, Thames and Hudson, London. 19
- Şekil 3.2 Vali Haussman tarafından Paris'in eski dokusu içinde açılan bulvarlar. İlk resim bulvarların doku içindeki durumunu gösteren harita, ikinci resim sokaklardaki yıkım çalışmaları (1858) ve en sağdaki iki resim eski ve yeni Paris caddelerine birer örnek (1860'lar). Kaynak: Kostof, (1992). 19
- Şekil 3.3 20.yy'ın başlarına kadar Anadolu'da işletmeye açılan demiryolu hatları ve istasyonları Kaynak: İlber Ortaylı (1984). 21
- Şekil 3.4 Demiryolunun Anadolu kentine gelişi. Ankara 1940'lar. 23
- Şekil 3.5 Anadolu'da demiryolu hattının geçtiği bazı yerleşimlerde İstasyon Caddesi oluşumları (1930'lu yıllar). 1956 yılındaki demiryolu hatlarını gösteren tabandaki harita için kaynak: İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Cumhuriyet'in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulaması", (1999), Bilanço 1923-1998, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul. 24
- Şekil 3.6 Anadolu'da demiryolu hattının geçtiği bazı yerleşimlerde İstasyon Caddesi oluşumları 1930'lu yıllar 25
- Şekil 3.7 1922-38 yılları arasındaki imar faaliyetini gösteren 1939 yılı Bayındırlık İşleri Dergisinde yayımlanmış bir grafik. Kaynak: Gürallar (1999). 27
- Şekil 3.8 Afyon kenti genel görünüşü . Kaynak: Ülkü dergisi, (1944), sayı:71, Ankara. 30
- Şekil 3.9 18. yy'da Afyon kentinde işlev alanlarının dağılımı. Kaynak: Sevgi Aktüre "19. yy Sonlarında Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi", 1981. 32
- Şekil 3.10 1910' da Afyon kentinde demiryolu, İstasyon caddesi ve işlev alanlarındaki dönüşüm. Kaynak: Sevgi Aktüre "19.yy Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi", 1981. 33
- Şekil 3.11 Afyon kenti İstasyon Caddesi 1930'lar. Kaynak: Dahiliye Vekaleti, Mahalli İdareler Umum Müdürlüğü, (1933), Holivut matbaası, İstanbul. 34

Şekil 3.12	Afyon İstasyon Caddesi oluşumları ve caddeler üzerinde gelişen yapılar ve yaşantı 1920-1940 arası.	36
Şekil 3.13	Cumhuriyet' in erken döneminde Afyon İstasyon Caddesi üzerinde ve yakın çevresindeki yapılaşma. Bu yapılar, özellikle 1930'lu yıllara kadar oluşan, dönemin idari ve sosyal yapılarının büyük çoğunluğunu kapsamaktadır.	37
Şekil 3.14	Konya Gravürü Len de Laborde	38
Şekil 3.15	6. ve 17.yüzyıllarda Konya'da kentsel fonksiyonların yerleşimi. Tabandaki harita G. Niebuhr 1766 yılı sonu planı, Kaynak: Fredrich Sarre'nin (1989) "Konya Köşkü" kitabından alınmıştır.	40
Şekil 3.16	19. yy sonunda Konya'da kentsel fonksiyonların yerleşimi. Kaynak: Kemal Ahmet Arü, "Türk Kenti" 1998. Tabandaki, Mimar Şahabettin Uzluk tarafından çizilmiş harita, F. Sarre'nin "Konya Köşkü", (1989) kitabından alınmıştır.	41
Şekil 3.17	Konya İstasyon Caddesi 1930'lar	42
Şekil 3.18	Konya İstasyon Caddesi ve cadde üzerinde gelişen yapılar ve yaşantı 1920-1940 arası.	43
Şekil 3.19	Cumhuriyet' in erken döneminde Konya İstasyon Caddesi üzerinde ve yakın çevresindeki yapılaşma. Bu yapılar, özellikle 1930'lu yıllara kadar oluşan, dönemin idari ve sosyal yapılarının büyük çoğunluğunu kapsamaktadır.	44
Şekil 3.20	Eskişehir geleneksel kent dokusu 1910	45
Şekil 3.21	13.yy sonunda Eskişehir'de kentsel fonksiyonların yerleşimi. Kaynak: Uğur Tanyeli, " Anadolu-Türk Kentinde Fiziksel Yapının Evrim Süreci (11-15.yy)", 1987.	48
Şekil 3.22	19. yy sonunda Eskişehir' de kentsel fonksiyonların yerleşimi. Kaynak: Eski Erkanı Umumiye Dairesi 5. Şubesine martuben teşekkül etmiş olan taksim-i arazi komisyonu marifetiyle 1312 (1896) senesinde yapılmış harita, Suzan Albek'in "Dorlaion'dan Eskişehir'e" (1991), kitabından alınmıştır.	49
Şekil 3.23	Eskişehir İstasyon Caddesi 1930'lar	50
Şekil 3.24	Eskişehir İstasyon Caddesi (Atatürk caddesi)1930'lar	51
Şekil 3.25	Eskişehir İstasyon Caddesi oluşumları ve caddeler üzerinde gelişen yapılar ve yaşantı 1920-1940 arası.	53
Şekil 3.26	Cumhuriyet' in erken döneminde Eskişehir İstasyon Caddesi üzerinde ve yakın çevresindeki yapılaşma. Bu yapılar, özellikle 1930'lu yıllara kadar oluşan dönemin idari ve sosyal yapılarının büyük çoğunluğunu kapsamaktadır.	54
Şekil 3.27	1922 İstasyon meydanından Ankara kentinin genel görünüşü	55
Şekil 3.28	Ankara istasyonuna ilk trenin gelişi	56

Şekil 3.29	16. ve 17. yüzyıllarda Ankara’da kentsel fonksiyonların yerleşimi. Kaynak: Sevgi Aktüre, “19. yy sonu Anadolu kenti mekansal yapı çözümlemesi”. Tabandaki harita Von Vincke tarafından çizilen Ankara haritası, 1838, kaynak: Semavi Eyice’nin “Ankara’nın Eski Bir Resmi” ,1972.	58
Şekil 3.30	19. yy sonunda Ankara’da kentsel fonksiyonların yerleşimi. Kaynak: Sevgi Aktüre, “19.yy Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi”, 1981. Tabandaki harita 1924 yılı Ankara şehri haritası. (Özcan Altaban’ın “Cumhuriyet’in Kent Planlama Politikaları ve Ankara Deneyimi” 1998 çalışmasından alınmıştır.)	59
Şekil 3.31	1930’lu yıllarda İstasyon ve Ankara arasındaki bağlantıyı kuran İstasyon Caddesi	60
Şekil 3.32	Ankara İstasyon Caddesi ve cadde üzerinde gelişen yapılar ve yaşantı 1920-1940 arası.	61
Şekil 3.33	Cumhuriyet’ in erken döneminde Ankara İstasyon Caddesi üzerinde ve yakın çevresindeki yapılaşma. Bu yapılar, özellikle 1930’lu yıllara kadar oluşan dönemin idari ve sosyal yapılarının büyük çoğunluğunu kapsamaktadır.	62
Şekil 4.1	Cumhuriyet’in kurulduğu 1920’li yıllarda İstasyon caddesi, üzerindeki yapılar ve kentten görüntüler.	65
Şekil 4.2	İstasyon Caddesinin gelişimini gösteren on yıl arayla çekilmiş iki fotoğraf. Fotoğraflar İstasyonun önündeki meydandan caddenin kente bağlandığı Taşhan Meydanına doğru çekilmiştir. Kaynak: Ankara Posta Kartları ve Belge Fotoğrafları arşivi kataloğu, (1994), Belko, Ankara.	67
Şekil 4.3	Ankara’da II. Meclis Binasının ve Hakimiyet’ i Milliye meydanının 1930’lu yıllardaki görünüşleri.	70
Şekil 4.4	Ankara Büyük Millet Meclisi Binasının bahçesinden ve Belediye Bahçesinden görünüşler.	72
Şekil 4.5	Ankara Palas Otelinden görünüşler.	73
Şekil 4.6	Herman Jansen tarafından hazırlanan Ankara şehri imar planı (1928) üzerinde İstasyon Caddesi ve Gazi Bulvarı’nın yerleşimi.	75
Şekil 4.7	Ankara Gençlik Parkı görünüşleri 1930.	77
Şekil 4.8	Ankara stadyumu ve çevresinin görünüşleri.	78
Şekil 4.9	Ankara gar binası ve çevresinin görünüşleri.	79
Şekil 4.10	1920 ve 1930 yılları arasında İstasyon’ dan Ankara’nın görünüşünü gösteren bazı kartpostallar	80
Şekil 5.1	Sırasıyla Afyon, Ankara, Eskişehir ve Konya’da kentin yerleştiği alan, demiryolu hattı ve İstasyon Caddesi’nin konumlanışı	82

## ÖZET

Kent, modern toplumla birlikte varolur ve onun gelişiminde büyük rol oynar. Türkiye Cumhuriyet de kuruluş yıllarında yüklendiği tüm toplumsal, siyasi, kültürel hedefleri, kentsel alanda görünür kılma amacıyla Anadolu kentini hedef alan bir modernleşme hareketi içine girmiştir. Bu hareketin izlerini takip etmek ise dönemin siyasi ve sosyal, resmi ve resmi olmayan tarihini olduğu kadar kentsel ve mimari tarihini de içeren bir yaklaşımla mümkündür.

Bu çalışmada genelde, başlıca demiryolunun ulaştığı dört Anadolu kenti: Afyon, Konya, Eskişehir, Ankara ve özelde de başkent Ankara olmak üzere dönemin kentsel analizleri “İstasyon caddesi” kavramı üzerinden yapılmıştır. “İstasyon caddesi”, kentsel oluşuma modernleşme bağlamında yaptığı ilk kentsel katkı dolayısıyla ve modernleşme politikaları ve uygulamalarının gündelik yaşamdaki izlerini de içeren çok keskin bir kentsel ön şema oluşturabilmemize olanak sağlar. Bu özellikleriyle “İstasyon caddesi” tezin kavramsal strüktürünün önemli bir parçasıdır. “Ankara” örneği ise başkent olma özelliği dolayısıyla devlet ve halkın kent mekanındaki karşılaşma biçimlerini çok yoğun olarak görmemize yarayan bir araç ve modernleşen Türkiye’nin ve Türk kentinin temel modeli olması dolayısıyla önemlidir.

Anahtar kelimeler: İstasyon caddesi , Türkiye’de modernleşme, Demiryolu, Başkent Ankara



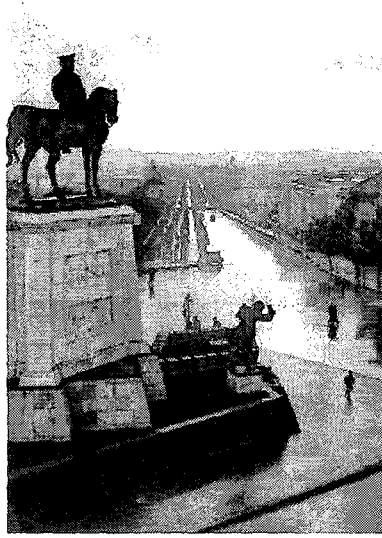
## ABSTRACT

Although city can only exist with the presence of society, it takes an active part in advance of society. Early Turkish Republic entered into a modernization movement with the aim of disclosing his social, political, and cultural goals into the anatolian city stage. The only possible way of following traces of the movement needs having architectural and urban history as well as the formal and informal or political and social ones.

In this study, urban analysis of the period grounded on the concept of “İstasyon caddesi” in that, Afyon, Eskisehir, Konya, and Ankara chosen as indicators of general railroad structure of Turkey; and capital city Ankara as a specific example. “İstasyon caddesi” is so important that, with the idea of modernization, it both donates the urban stage and gives way to schematize modernization policy and their applications within the everyday life of early republicans. And Ankara example is also important because of its being both the model and capital city of Turkey and its being a tool to reveal some forms of encountering between state and mass on the ground of pretentious and new urban fields.

Keywords: İstasyon caddesi, Türkiye’de modernleşme, Demiryolu, Başkent Ankara

## 1. GİRİŞ



Şekil 1.1 Ankara İstasyon Caddesi 1930'lar. Ulus Meydanından İstasyona doğru. Kaynak: İlhan Tekeli, (1994), "Ankara'nın Başkentlik Kararının Ülkesel Mekan Organizasyonu ve Toplumsal Yapıya Etkileri Bakımından Genel Bir Değerlendirmesi", Ankara Ankara, edt: Enis Batur, Yapı Kredi Yayınları, Ankara, s:159.

Kurtuluş savaşının ardından kurulan Cumhuriyet Hükümeti ile birlikte Anadolu'nun her alanında hızlı bir modernleşme sürecine girdiği tartışmasız bir biçimde kabul edilmektedir. Bir çok kaynakta "Modernleşme Programı"\* olarak da adlandırılan bu çabaların, Osmanlıdaki modernleşme hareketinden farkı, ulusu, her alanda öne çıkarması ve bu doğrultuda ekonomiden yönetime, eğitimden sağlığa ülkenin tüm kurumlarında radikal ve hızlı bir değişim öngörmesidir.

Cumhuriyet Hükümeti'nin modernleşirmeci yaklaşımının, Türk ulusunu oluşturacak modern ve özgür yurttaşın yapılanması ve tanımlanan yurttaşın kamusal ve özel yaşamını sürdüreceği

\* Dünyada Modernleşme Projesi'nin gelişimi için Tekeli şunları söylüyor: "17.yy'daki aydınlanma sonrasında Batı Avrupa'da ortaya çıkarak yayılmış ve tüm dünyayı dönüştürmüştür. Temelde insanı ve insana güveni ön plana alan bir projedir. İnsanın iki önemli kapasitesine güvenmektedir. İnsanın aklının doğanın ve toplumun karmaşık işleyişini kavrayabileceğine ve bu kavrayışın daha mutlu bir toplumsal düzeni kurmakta kullanılabileceğine olan güvenç. İkincisi de insanın kendisi için iyi ve kötünün ne olduğuna karar verme kapasitesi bulunduğuna inançtır." İlhan Tekeli, "Atatürk Türkiye'sinde kentsel gelişme ve kent planlaması", Arredamento Mimarlık , 1998/10 sayı:100+7, s: 61-63. Kadioğlu da, Batı' nın geçirdiği aydınlanma sürecini yaşamayan toplumlar için "modernizm" in bir "proje" olduğunu söylüyor. Ayşe Kadioğlu, "Cumhuriyet Epistemolojisi ve Aşırı Gerçekçi Kimlikler", Cumhuriyet, Demokrasi ve Kimlik, haz. Nuri Bilgin, Ankara: Bağlam Yayınları, 1996), s:281. Buna ek olarak Yeşilkaya , Batı karşısında geri kalmış ülkeler arasında Batı' yı örnek alarak modern projeyi gerçekleştirmeye çalışan ilk devletin Rus Devleti olduğunu, Büyük Petro' nun ülkesini modernleştirmek için yaptıkları ile gerek meşrutiyet düşünürlerinin fikirlerinin, gerekse Cumhuriyet dönemindeki uygulamaların benzerlikler taşıdığına dikkat çekiyor. Neşe G. Yeşilkaya, Halkevleri: İdeoloji ve Mimarlık, (İstanbul: İletişim Yayınları, 1999), s:37.

yurt mekanının yapılanması olmak üzere birbirine bağılı olarak gelişen iki ana başlığı olduğu dikkati çeker. Yurt mekanının yapılanması, öncelikle tüm yurdun bir ulaşım ağı ile bütünleştirilmesi ve kentlerin modern yaşamın üretildiği yerler haline getirilmesi ile başarılabilir. İzmir İktisat Kongresinde hükümet, demiryolu ağırlıklı bir ulaşım politikası belirler. Buna göre cumhuriyetten önce yapılan yabancı şirketlerin elindeki hatlar satın alınacak, diğer taraftan da yeni hatlar yapılarak tüm yurdu kapsayan bir sistem oluşturulacaktır.\* Böylece tüm kentler hem merkeze hem de birbirlerine bağlanacak ve aynı gelişim çizgisini yakalayabileceklerdir. Demiryolu sistemi ve mimarisi, bu yıllarda bir anlamda ulus devletin ve ülke bütünlüğünün simgesini oluşturmuştur.

Kent yaşamı modern insanın ayrılmaz parçasıdır. Modernleşme programının kararlarının hayata geçirilmesinde hükümet, kent yaşamının her alanda modernleşmeyi destekleyici gücünden yararlanmıştır. Ve programın başarısı büyük ölçüde başarılı bir kentsel gelişmenin gerçekleştirilmiş olmasına bağlanmıştır (Tekeli, 1998).\*\* Batı' da, kentin modernleşmenin mekanı olarak düşünüldüğü göz önüne alınırsa Cumhuriyet hükümetinin kent oluşumuna neden böylesine önem verdiği daha iyi anlaşılabilir.

Cumhuriyet hükümetinin kendisini ve yaşamını tanımladığı birey için öncelikli olarak kuracağı modern kent, başkent Ankara'dan başkası değildir. Anadolu'da kasaba düzeyinde bir yerleşme olan Ankara, Osmanlı İmparatorluğu' nun başkenti İstanbul'a tercih edilerek başkent ilan edilmiştir. Ankara'nın başkent seçilmesi kararı hükümete büyük bir sorumluluğu da beraberinde getirmiştir; halkın ve diğer devletlerin gözünde yüzyıllardır ihtişamlı imparatorluk hanedanının sembolü olarak duran İstanbul'un karşısında, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'nin modern yönetim merkezi ve Cumhuriyetin özgür, modern yurttaşının mekanı olarak Ankara'yı yapılandırmak. Bu nedenle Ankara, diğer kentlerden çok farklı bir yere

---

\* "Medeniyet' in bugünkü araçlarını, hatta bugünkü fikriyatını demiryolu haricinde yaymak zordur. Demiryolu refah ve ümran yoludur." M.K. Atatürk, eylül 1924.

\*\* "Modernleşme fiziki ve toplumsal alanı sarıp sarmalar. Aslında modernleşme projesinin amacı geçmişin, aile, kabile ve din temelindeki bağlayıcı toplumsal bağlarından kurtulan insanların anlaşmaya dayalı yeni ilişkiler kurabileceği bir alan yaratmak ve bunu sürekli genişletmektir. Kahire'de Nil'in iki yakasını birbirine bağlayan modern köprülerin altında kıvrılarak ilerleyen döşeli yaya yollarında evli ve bekar genç çiftlerin ele ele dolaşması bir kaç yüzyıl hatta bir kaç on yıl önce imkansız görülebilecek ilişkileri güçlendirmektedir. Kent planlaması ve mimarisi kamusal ve özel alanların sınırlarını yeni toplumsal ilişkileri destekleyecek tarzda çizip belirleyebilir." Cumhuriyet hükümeti de tanımladığı birey ve yaşamı için modern kenti oluşturmaya başlarken, ki burası öncelikle başkent Ankara'dan başkası değildir, mimari çevrenin bu biçimleyiciliğinden ve yeni ilişkileri destekleyen özelliğinden faydalanmıştır. Roger Owen, "Ortadoğu Perspektifinde Modernleştirici Projeler", Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, edt: Sibel Bozdoğan Reşat Kasaba, çev: Nurettin Elhüseyni, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları,1999), s:206.

oturur ve modernleşme programının merkezinde öncelikli ve simgesel bir yer alır.

Hükümet için Başkent Ankara'yı yapılandırmak ülkenin tüm kentlerinin yapılanmasının öncesindeki ilk adımı oluşturur. Beklenen, Ankara'nın bu amaçlar doğrultusunda oluşturduğu örnek üzerinden Anadolu'nun diğer kentlerinin de hızla modernleşme yoluna girmesidir. Dönemin devlet adamı Nasuhi Baydar (1940), o dönemki bir yazısında şöyle söylemektedir, "Türk inkılabının, Türk mucizesinin, Modern Türkiye'nin timsali, düşüncü ve duygu kaynağı olan Ankara'da geri, çirkin, eksik hiç bir şey bulunmamak hepimiz için idealdir... Ankara Türk imar ve inşacılığının merkezi olmaktan vazgeçmeyecektir. Kazma, çekiç ve testere sesleri bu şehrin havasında öyle bir ahenk ve yeni inşalar öyle bir levha vücuda getirir ki, o sesleri dinleyip, o manzarayı görmüş olanlar, yurdun hangi köşesine gitseler, Ankara'nın imarcılığını da oraya kalplerinde ve dimağlarında götürürler."

Ankara, başkent olduğu sıralarda Anadolu kentlerinin hemen hepsi gibi Ortaçağ'ı yaşayan bir kasaba görünümündedir, dar ve sıkışık yerleşim içinde yeni hükümetin yerleşebileceği bir alan bulunmamaktadır. Hükümet, merkezini, hakim konumu ve gelişime açık yapısı nedeniyle demiryolu istasyonunu kent merkezine bağlayan ve "İstasyon Caddesi" olarak adlandırılan yol ve onun eski kent merkezine bağlandığı Ulus meydanı tarafına yerleştirmiştir. 1930'lu yıllarda Jansen İmar Planının\* uygulanmaya başlamasına kadar burada, yoğun bir biçimde yapılaşmış ve yaşamıştır.\*\* Tüm Ankara'yı kapsayan bütüncül bir kent planı olan Jansen planının uygulanmasından sonra Atatürk Bulvarının geliştirilmesiyle, kent ve hükümet merkezi, ağırlığını bu yöne doğru kaydırarak gelişimine devam etmiştir. Ancak cadde bu dönemde de yeni fonksiyonlar yüklenerek kent yaşamının önemli bir merkezi olmaya devam etmiştir.

---

\* Başkent Ankara'nın bir nazım plan olmaksızın parça parça imar edilmeye çalışılmasının yarattığı problemler üzerine Ankara'nın tamamını kapsayan bir imar planı için 1927 yılında üç ünlü şehircinin katıldığı bir yarışma düzenlenmiş ve çalışmalar arasından Herman Jansen'in imar planı uygun bulunarak uygulamaya konmuştur.

\*\* Gülşüm Baydar Nalbantoğlu, İstasyon caddesinin Kuruluş yıllarındaki görüntüsü için şunları söylüyor: "...İstasyon Caddesi demiryolu İstasyonunu bulvara bağlıyor; doğuya doğru giderek zayıflayarak Kale'nin dış mahallerine uzanıyordu. İstasyon binası Kurtuluş savaşı sırasında Mustafa Kemal'i ağırlayan tarihsel bir odak ve kentin simgesel "giriş kapısı"ydı. 1920'lerin sonlarına gelindiğinde, İstasyon Caddesinin her iki yanında Millet Meclisi, Ankara Palas Oteli, Memur Evleri gibi dönemin önemli binaları sıralanıyordu. Asfalt caddenin yanları düzenli ağaç sıraları ile bezenmiş, trafiğin gidiş-geliş yönleri yeşil bir orta şeritle ayrılmıştı". G.B. Nalbantoğlu, "Sessiz Direnişler ya da Kırsal Türkiye ile Mimari Yüzleşmeler", Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, edt: Sibel Bozdoğan Reşat Kasaba, çev: Nurettin Elhüseyni, (İstanbul :Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999), İstanbul. s: 155.

Ankara'nın başkent oluşu ve modernleşmesi hakkında yapılan araştırmaların çoğunun, kentin modernleşme sürecini, Jansen planının hazırlanması ve buna bağlı olarak Atatürk bulvarının yapılması ile başlattıkları ve geliştirdikleri görülür. Bu plandan önce kent yapısındaki gelişmeleri ise düzensiz ve bir amaçtan yoksun olarak değerlendirirler\* Oysa Ankara'nın kuruluşunun erken dönemine denk gelen ve henüz bütüncül bir kent planlamasının yapılmadığı 1920'li yıllardan, planın uygulanma çalışmalarına kadar süren ara dönemde, hükümetin, İstasyon Caddesi üzerinde kendisi ve yeni Ankaralı için toplumsal ve kentsel bir ortam oluşturduğu, cadde üzerindeki yapılaşmadan, dönemin yazılı ve görsel kaynaklarından anlaşılmaktadır. Bu dönemdeki oluşumlara, daha sonra Jansen planı ile kapsamlı ve kurallı hale getirilecek kentin ve yaşamın modernleştirilmesi faaliyetlerinin ilk adımı olarak bakılabilir. Erken Cumhuriyet Dönemi olarak adlandırılan kuruluşun, İkinci Dünya Savaşı'na kadar uzanan bu geçiş döneminde yer alan uygulamalara taban olan İstasyon Caddesi de Ankara'nın modern bir kente dönüşmesinde yeni fonksiyonların eski kente entegre olmasını sağlayan modern bir araç görünümü sunmaktadır. Bu dönemde Anadolu kentinin gelişimine baktığımızda da, aynı biçimde İstasyon Caddesi oluşumlarının, kentin modernleştirilmesinde önemli bir rol üstlendiğini görürüz.

19.yy'ın sonlarında, demiryolunun geçtiği Anadolu kentlerinin haritaları incelendiğinde, hemen hepsinde yerleşim bölgesinin yakınından geçen demiryolu üzerindeki İstasyonu kent merkezine bağlayan, kent bütününe yabancı yapısı ile bir yol oluşumu görülür. O dönemde demiryolunu düz bir hat olarak kente bağlayan, malların ve yolcuların geçişini sağlayan bu yol bir çok kentte "İstasyon Caddesi" olarak adlandırılmıştır. Bu çalışmada da, bazı kentlerde farklı biçimlerde adlandırılmış olsa da, demiryolu istasyonu ve kent yerleşimi arasındaki bağlantıyı sağlayan yol oluşumu "İstasyon Caddesi" olarak kabul edilecektir.

Bu çalışmanın amacı: Cumhuriyetin kuruluşunun erken döneminde farklı bir boyut kazanan kentsel yapıda, modernleşme bağlamında İstasyon caddesinin varlığını ve niteliğini ortaya koymaktır. İnceleme için, hükümetin idari merkezi olarak öncü bir rol üstlenen Başkent Ankara İstasyon Caddesi seçilmiştir. Buna bağlı olarak ilk demiryolu istasyonlarının bulunduğu Anadolu kentlerindeki, İstasyon Caddeleri'nin durumu da ortaya konmuştur.

---

\* Örneğin Gönül Tankut, Ankara'nın planlı imarı ve şehir mimarisi isimli çalışmasında kentin erken dönemindeki yapılaşma için kent bütününe yönelik bir plan yapılmadan önceki doğal verilerin kullanılarak o zamanki açığın kapatıldığı ancak bütüne yönelik bir gönderisinin olmadığını söylemektedir... Gönül Tankut, Ankara'nın Planlı İmarı ve Şehir Mimarisi, Mimarlık dergisi, 1998 sayı:284, s:20.

Çalışmanın ikinci bölümünde, Cumhuriyetin kuruluş dönemindeki tüm yapılaşma faaliyetini saran yönlendiren düşünce yapısı, yani hükümetin idealleri ve bu doğrultuda tanımladığı birey ve bireyin mekanının genel çerçevesi belirlenmiştir.

Üçüncü bölümde, Cumhuriyetle birlikte girilecek hızlı modernleşme sürecinden önce Anadolu kentinin yapısı ortaya konmuş, 19.yy'ın sonlarında Anadolu'ya modern dünyanın bir kolu olarak gelen demiryolunun bu yapıya etkisi incelenmiştir. Bu etkiye bağlı olarak İstasyon Caddesi'nin oluşumu ve kent içindeki durumu Cumhuriyet' in erken dönemine kadar getirilerek Anadolu'da ilk istasyonların kurulduğu Afyon, Konya, Eskişehir ve Ankara kentleri üzerinde örneklenmiştir.

Dördüncü bölümde, Toplumsal ve kentsel inşa sürecinde başkent Ankara'nın yüklendiği öncü rol ve bu yapının erken mekansal izlerini taşıyan İstasyon Caddesi'nin, Cumhuriyet' in erken döneminde, modern kent mekanı olarak geleneksel kent yapısından farklılaşması durumu incelenmiştir.

Sonuç bölümünde, genel bir değerlendirme yapılarak Cumhuriyet' in erken döneminde modernleşme programının parçası olarak inşa edilen kent mekanında İstasyon Caddesinin öncü niteliği tartışılmıştır.

## 2. CUMHURİYET HÜKÜMETİ VE MODERNLEŞTİRMECİ BAKIŞ AÇISI

Cumhuriyetin erken döneminde neredeyse her şeyin belirleyicisi durumunda olan Cumhuriyet Hükümetinin, yani “Cumhuriyet Bürokrasisi”<sup>\*</sup> de diyebileceğimiz başta Atatürk olmak üzere siyasi elitin, ülkenin modernleştirilmesine yönelik bakış açısının çerçevesinin kabaca ortaya konması, daha sonraki bölümlerde incelenecek, kentin inşasına verdikleri önem ve beklentilerinin nedenlerinin ortaya çıkmasına yardımcı olacaktır.

### 2.1 Cumhuriyet hükümeti, ulus devlet, modernleşme

Lozan konferansı sırasında Atatürk, Türk milletine, dolaylı olarak da taraf devletlere şöyle seslenmektedir: “Memleket behemehal asri, medeni, müteceddit olacaktır. Bizim için bu, hayat davasıdır”.<sup>\*\*</sup> İnalçık’ a (1964) göre, o günden beri modernleşme, Türkiye için bir hayat davası, mücadelelerimizin ana meselesi olmuştur.

Modernleşme Atatürk tarafından asrileşme, muasır medeniyet seviyesine erişme, garphlaşma terimleriyle ifade edilmiştir. Zihniyet değişikliği, top yekun değişme; bu kelimelerde de Atatürk’ün radikal devrimci modernleşme fikri ifadesini bulmuştur.

Türkiye’de modernleşme hareketi yüzlerce yıl gerilere uzanır. Fakat ancak topluca modernleşme kavramı ile Türkiye gerçek modernleşme yoluna girmiştir. İnalçık’ ın deyişiyle (1964) Atatürk’ün radikalizmi, yalnız bir derece farkı değil, bir mahiyet farkı doğurmuştur. Yani modernleşme yalnız maddi ve teknik unsurlarda değil, Türk cemiyetinde davranışı tayin

---

\* Bu tanımlama Gönül Tankut ’un “Jansen Planı Uygulama Sorunları ve Cumhuriyet Demokrasisinin Kent Planlamasına Yaklaşımı” isimli çalışmasından alınmıştır. s:304. “Cumhuriyet Bürokrasisi”, “Cumhuriyet Eliti” deyimleriyle kastedilen, Atatürk başta olmak üzere büyük çoğunluğu İstanbul’dan Ankara’ya gelip yerleşmiş bulunan asker ve aydınlardan oluşan Cumhuriyet’in kurucu kadrolarıdır ve büyük çoğunluğu Osmanlı İmparatorluğu’nun son dönemlerinde Jön Türk akımı içinde yetişmişlerdir. Yeşilkaya , Akşin’den (1990) yaptığı bir alıntıda son yıllarda araştırmacıların II Meşrutiyet’i, Cumhuriyet’in siyasi laboratuvarı olarak gördüklerini ve Kemalizm’in dayanağı olarak da Jön Türklerin ele alındığını söylemektedir. Aynı yazıda Jön Türkler, Osmanlı modernleşmesinin yol açtığı “yönetici sınıf” ve “bürokrasi” olarak tanımlanmış ve Köker’den (1995) yapılan bir alıntıda da, Jön Türklerin de toplumu ilerletmek ve devleti kurtarmak için akla dayalı bilim ve teknolojiye göre belirlenmiş yeni bir düzen kurarak, bunun siyasal örgütlenmesini sağlamak istedikleri, Jön Türkler’in halkçılık ideolojisinin, “eğitilmiş seçkinlerin halkı aydınlatmaları” ve seçkinlerin kendi “iyi” lerini halka benimsetme çalışmaları olduğu, bu halkçılık ideolojisinin zamanla milliyetçilik ideolojisi ile örtüştüğü belirtilmektedir. Neşe G. Yeşilkaya, Halkevleri: İdeoloji ve Mimarlık, (İstanbul: İletişim Yayınları, 1999).

\*\* 1925’de “ Medeniyim diyen Türkiye Cumhuriyeti halkı zihniyetiyle medeni olduğunu isbat ve izhar etmek mecburiyetindedir.... Aile hayatıyla, yaşayış tarzıyla medeni olduğunu göstermek mecburiyetindedir”.1927’de de “Yaptığımız ve yapmakta olduğumuz inkılapların gayesi Türkiye Cumhuriyeti halkını tamamen asri ve bütün mana ve eşkaliyle medeni bir heyet-i içtimaiye haline isal etmektir. İnkılabımızın umde-i asliyesi budur”.

eden hayat görüşünde de yakalanmaya çalışılmıştır.\*

Atatürk tüm bu düşüncelerin çerçevesinde, rasyonel devlet\*\*, yani ekonomik-sosyal hayatta, terbiyede ve kültürde muayyen bir gayeye göre düzenleyici devlet mefhumunun, uygulanmasına girişmiştir. Cemiyetin temellerine kadar inen bir devlet faaliyeti, tamamıyla rasyonel metotlara ve rasyonel hukuka dayandırılmak istenmiştir (İnalçık,1964).

Türkiye Cumhuriyeti'nin başlangıç anayasaları ve Atatürk'ün söylemleri bir bütün olarak değerlendirildiğinde, Cumhuriyet' in temel ilkeleri itibariyle Kant' tan Fransız devrimine uzanan anlayışı devam ettirdiği söylenebilir. Bu anlayış ulus-devletin oluşumunda ve insan hakları evrensel beyannamesinde vücut bulan ilkelere dayanmaktadır. Burada özellikle üç nokta belirleyicidir: Cumhuriyet fikri, ulus anlayışı, modernleşmeci perspektif..." (Bilgin, 1997).

Tüm bunlardan yola çıkarak hükümetin Cumhuriyet yönetiminden beklentileri konusunda şu ortak sonuca varılabilir: Toplumun kuran ve herkesin hem etnik, hem de dinsel bağlantılarını bireysel hale getiren oluşumun adı cumhuriyettir. Cumhuriyet bireyi ortaya çıkartır, pekiştirir ve rejimin güvencesi haline yükseltir...Halk yoksa Cumhuriyet de yoktur. Cumhuriyet bağlamında halkın bağlantısı vatanlardır. Vatan, köylünün tarlası, esnafın atölyesinin ötesinde siyasal toplumun tümünün müşterek maliki olduğu geçmiş, şimdi ve gelecektir. Bunun coğrafi yeri bir toprak parçasıdır ama asıl önemli bağlantısı toplumsal olguların tümünün vatan kavramı içinde yer almasıdır... Halk olabilmek için yurttaş olmak gerekir, yani yerelliklerin üstünde, ülkenin ve ülkeye ait her ne varsa hepsinin herkes tarafından sahiplenildiği bir oluşumdur bu.

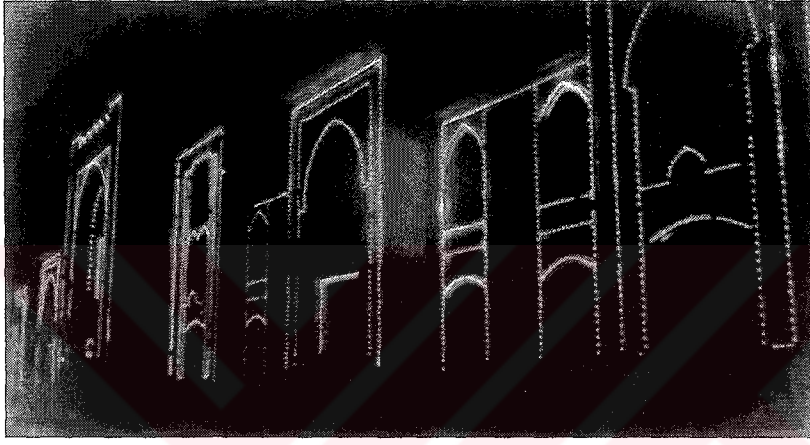
---

\* Bu düşüncelerin temelinde, yeni bir çağın, yeni bir Avrupa'nın doğmasını sağlayan, Rönesans ve Reform' un temelinde yer alan, ferdiyetin geleneklere isyanı, ferdin duyma, düşünme, tapma ve yaratma çabalarında otoritelerden azade serbest gelişme iradesini temsil etmesi fikri vardır (İnalçık, 1964).

\*\* "Max Weber, rasyonelleşmeyi Batı medeniyetinin en belirli vasfı olarak görür ve Batı devlet kavramı üzerinde durur. Ona göre rasyonel devlet, Batı medeniyetine has bir kavramdır. Bu suretle batılı modern devlet, cemiyet, kitlenin refah ve saadeti gayesiyle rasyonel bir tarzda teşkilatlandırılan, toplulukların zirai, sanayi, ticari ve içtimai yapısını ve faaliyetlerini yakından kontrol eden ve düzenleyen, planlaştıran bir devlet tipidir. Tüm bunlardan Modern devletin bir refah devleti olarak ve sosyal ölçütlerle tayin edilmekte olduğunun anlaşıldığını söyleyen İnalçık devam ediyor: Modern cemiyet ilahi, mistik ölçütlerle değil, müspet ekonomik ve sosyal ölçütlerle tayin edilmektedir. Buna göre modern cemiyetin vasıf ve şartları şunlar olarak belirlenmektedir:1) Halkın ekseriyetinin ihtiyaçları çok çeşitli, hayat standardı ve nüfus başına gelir miktarı, okuyup yazma nispeti yüksek; 2) İş bölümü ve içtimai farklılaşma ilerlemiş olduğu gibi içtimai seyyaliyet en yüksek derecede ve bunu sağlayan haberleşme, ulaştırma vasıtaları mükemmel; 3) İlmî teknoloji bütün istihsal kollarında hakim insan ve hayvan gücü yerine tabiat kuvvetlerinin istismarı gelmiş; 4) Emek karşılığı bütün istihsal nispeti azami, lüzumsuz emek ve servet israfı önlenmiş". Halil İnalçık, (1964), "Atatürk ve Türkiye'nin Modernleşmesi", Atatürk Konferansları I, Türk Tarih Kurumu yayınları, XVII seri no:1, s: 189-196, Ankara.

Bu noktada öncelikle üzerinde durulması gereken, belirleyici niteliği olan kavram cumhuriyet hükümetinin tanımladığı “yurttaş”<sup>\*</sup> kavramıdır. Sağlıklı yurttaşlar, tüm toplumsal yapının temelini oluşturacaktır. Bu sağlam yapı yeni cumhuriyetin yapısının da güvencesi olacaktır. Bilgin (1997) “Cumhuriyet, aklın idealinden, serbest araştırmadan, özerk yargıdan, bilme ve anlama çabasından vazgeçmeyen yurttaşlarla yürür. Yurttaşlığa dayanmayan cumhuriyet yoktur. Atatürk ulusa aidiyeti yurttaşlık ilişkisi olarak kavramsallaştırmaktadır” diyerek bu beklentiyi ortaya koymaktadır.

## 2.2 Ankara'nın başkent ilan edilmesi: modern kent



Şekil 2.1 Ankara'da bir bayram gecesi, Maliye Vekaleti binasının ışıklandırılmış cephesi.

Cumhuriyet Hükümeti, çeşitli sorunları olan Ankara'nın Batılı bir kent düzeyine erişmesi özlemindedir. Cumhuriyet elitinin düşündüğü başkent modelinin ne olduğu Ankara'nın geleceğinin belirlenmesi açısından önemlidir. Tankut (1984) bu konuda şöyle söylüyor: “Bürokrat elitin kafasındaki model Viyana, Peşte, Bükreş, Paris, Cenevre... midir? Anlaşılabilceği gibi bu kentlerin özlenen yönleri, görkemli şehir mimarisi, teknolojik gelişmelerin beslediği çevre standartları ve kent hizmetleri olsa gerek”

<sup>\*</sup> Bireyselleşme süreci uyruktan yurttaşla geçilen süreci anlatmaktadır. Antikite 'de yurttaş kavramı vardır ama olabilecek en dar kapsamı içinde. Antik yurttaşlık insanın kişisel kazanımlarının ne ürünü, ne de taçlandırmasıdır, sadece o dönem için göksel kaynaklı olduğu söylenen egemenlik mensubiyetinin ürünüdür... “Antik Atina'da yurttaş “fikir vermeye ve kamu alanında görev almaya” katılan kişidir (Aristoteles, The Politics s:169)... Mehmet Ali Kılıçbay, Cumhuriyet Ya Da Birey Olmak, (İstanbul: İmge kitabevi,1994), s:63-69.

Modern toplum kentle birlikte varolmuştur.\* kentsel dönüşüm aynı zamanda kültürel dönüşümü de ifade etmektedir (Tekeli, 1998). Cumhuriyet yurttaşının toplumsal dönüşümü de kentleşme yoluyla sağlanması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda ülkenin tüm kentlerine öncü olacak kent, başkent Ankara olacaktır.

Uluslaşmanın dışa vurumu fikri böylece büyük bir toplumsallaşma hareketini de beraberinde getirmiştir. Toplumsallaşma, Türkiye Cumhuriyeti başkenti Ankara kurulurken üretilmiş ve Cumhuriyet'in itici gücü olarak benimsenmiştir. Tankut' un (1998) deyiimiyle tanımlanan çağdaş fiziksel çevreyle, Türkiye Cumhuriyeti vatandaşları Doğulu topluluk kimliğinden sıyrılarak, Batılı çağdaş modern bir topluma sıçrayacaktır. Fiziksel çevre bu dönüşümün önemli itici güçlerinden biridir ve bu güçle hem sosyal değişim sağlanacak, hem de Cumhuriyet kök salacaktır... Ankara'nın kurulması bu açıdan Cumhuriyet' in somut imajı, hatta simgesi olarak yaratılmıştır. Bu süreçten beklenen çok olumlu sonuçlar arasında, şehirlerde yaşayanların, insan toplulukları ve mahalleli kimliğinden çıkarak, kentli toplum statüsüne terfi etmesidir. Bu büyük adeta ütöpik bir beklentidir, çünkü Ankara öncü örneği ile Anadolu kenti uzun bir Ortaçağdan çıkarak modern çağa atlayacaktır.

Tanyeli' ye (1998) göre daha önce başka kentlerde bu doğrultuda pek çok girişim yapılmasına rağmen\*\* Ankara'yı Türkiye'deki ve hatta tüm İslam dünyasındaki ilk komple kentsel modernleşme projesi yapan şey: Diğer örneklerin çoğunlukla fiziksel çevre üzerindeki revizyonlar düzeyinde kalmış ve aynı zamanda tüm kentsel etkinlik ve olguları kapsayıcı olmaktan da uzak kalmış olmalarıdır. Bunların aksine, Erken Cumhuriyet döneminde Ankara'da gerçekleştirilen projelerde kente yönelik girişimler, kentliden kentin yapısına

---

\* Modern toplumun kuruluş hikayesi genellikle bir sarmal şeklinde anlatılır. Yaklaşık 16. yüzyılda başlayan keşifler, kıtalar arası ticaret ve sömürgecilik, ulus-devletin ve yeni kurumların inşası, bilimsel keşifler ve teknolojik buluşlar, sekülerleşme ve zihniyet değişimi bir sinerji yaratmış ve 19.yy'daki sıçramayı ve alt üst oluşu gerçekleştirmiştir. 19.yy'daki sıçramanın birbirini koşullayan iki önemli sonucu olmuştur. Bunlardan birincisi" topraktan kopma" dir. Bunun iki anlamı vardır toprak üzerinde üretim faaliyeti içinde olmaktan kopma ve mecazi olanı ait olunan topraktan kopma. ama bu iki anlamında kesin sonucu "köylülükten çıkış" tır. 19.yy'daki sıçramanın ikinci önemli sonucu da üretimin artık eskisinden nitelikçe farklı bir teknik, örgütlenme, yatırım ve ilişki birikimi anlamına gelen makineler üzerinden ve kentlerde yapılmaya başlamasıdır. Bu süreç de sanayi toplumuna geçiş olarak adlandırılır. İhsan Bilgin, "Modernleşmenin ve Toplumsal Hareketliliğin Yörüngesinde Cumhuriyet' in İmarı",75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık,(İstanbul: İş bankası yayınları,1998) s:255.

\*\* Canberra, Ankara, Brasilia ve İslamabad gibi dönemin planlı başkentlerinin hepsinde yaratılacak yeni fiziksel çevrenin ve onun sahneleneceği yeni yaşam biçiminin, uluslaşma sürecini hızlandırıp güçlendirmesi beklenmektedir. Fakat bunların arasında özellikle Pakistan ve Türkiye örneklerinde yeni bir ulusun doğması ile sonuçlanan siyasal model değişiminin fikirde doğan yeni ulusu gerçekte de varolmasını en güçlü aracı kurulacak yeni bir başkenttir. "Yeni başkent görüntüsü ve faaliyetleri ile uluslaşmayı özendirecek" sözünden de açık olduğu üzere. Söz konusu kentsel karakter ulusal çaba ve gururun, kısaca uluslaşmanın dışa vurmasıdır. Gönül Tankut, Ankara'nın Başkent Olma Süreci, (Ankara: Anahtar yayınları,1993).

uzanan alanda, kamusalda bireyselle her ölçekte olmuştur.

Ankara, 1920'li yıllarda kurtuluş hareketinin adı konmamış merkezi, 1923 yılında da Türkiye Cumhuriyeti'nin yönetim merkezi olmuştur\* ve üstlendiği siyasi ve sembolik konum nedeniyle modern kent mekanının oluşturulmasında öncü bir rol yüklenmiştir. Cumhuriyet hükümeti dört yüz yılı aşkın bir süredir başkenti ve ülkenin en gelişmiş kenti olan İstanbul'u bırakıp onun temsil ettiklerine karşılık modern Türk ulusunu temsil etmek üzere Ankara'yı seçmiştir.\*\* Kentten, ulus devleti oluşturacak modern yurttaşın her alanda tanımlanan yaşantısını sarması ve desteklemesi beklenmektedir. Ankara, başkentlik kararıyla beraber hızlı bir yapılaşma faaliyetine sahne olmuştur. Ama hükümetin karşısında, çözmesi gereken iki büyük problem vardır. Bunlar; yakılmış kentlerin imarı ve Ankara'nın başkentlik kararına yakışır biçimde ayağa kaldırılması, imar edilmesidir. Özellikle hemen hepsi kasaba düzeyinde ortaçağ şartlarında ilişkilerini sürdürmekte olan Anadolu kentlerinden biri olan Ankara'nın başkent olarak seçilmesi İstanbul hükümetine karşı bir tür iddia anlamına gelmektedir ve bu iddia ancak modern mekanlarıyla başkent Ankara'nın inşasıyla kazanılabilecektir

Böyle bir ortamda, ulusal olduğu kadar uluslararası; siyasal, sosyal, ve kültürel alandan pek çok iddia ve simgeyi üzerinde taşıyan ve merkezi, başkent Ankara olan modernleşme projesi temellenir.

---

\* 9 ekim 1923 günü, Malatya mebusu İsmet Paşa ve arkadaşları tarafından verilen bir madde ve bir satırlık yasa önerisi, Mecliste görüşülerek bir karşıt oyla 1 ekim 1923'te onaylandı. Böylece "Devletin makam idaresi, Ankara şehridir" cümlesiyle, Ankara, 13 ekim günü bir kaç yıldır fiilen olduğu yasal olarak da başkent haline geldi. Seçil Akgün, "Kurtuluş Savaşının Mekansal Stratejisi ve Ankara'nın Başkent Seçilmesi Kararının Niteliği", Tarih içinde Ankara, (Ankara: ODTÜ basım işliğı, 1984), s:231.

\*\* Tekeli Ankara'nın başkent seçilmesinin sebeplerini üç farklı gruba ayırıyor: Avrupa'nın büyük güçlerinin, dışa bağımlı liman kentleri ekonomileri kanalıyla kurduğu, emperyalist denetimin kırılması isteminin ekonomik ilişkiler yönü olduğu kadar, doğrudan askeri müdahalelere karşı savunma yönü de vardır. Ankara hükümetinin kendisini Osmanlı imajından kurtarması, imparatorluğu yadsıyarak, ulusal devlete geçişi sembolleştirmek. İstanbul'daki kozmopolit kültürel değerlerin yadsınması Ankara çevresinde yaratılacak yeni kültürel öğeler atanarak yeni bir ulusal burjuvazi ve onun yaşam kalıplarının ortaya çıkarılması. İkinci gruptaki amaçlar; ülkenin genel olarak mekan organizasyonuna ilişkindir. Bunlar şöyle sıralanabilir: Ülkeyi kendi aralarında iç bağlanması dış bağlanmasından daha az olan ayrı ayrı bölgesel ekonomiler olmaktan kurtarıp, iç pazar bütünleşmesi yüksek başka bir deyişle ulusal bir ekonomi haline getirmek. İç Anadolu'nun gelişmesini sağlayarak bölgeler arası eşitsizlikleri gidermek. Üçüncü gruptaki amaçlar daha çok kent ölçeğindedir. Bunlar da şöyle sıralanabilir. modern çağdaş batı yaşantısının doğabileceği yeni ve örnek bir kent kurmak. Bu kentte cumhuriyetin yaratacağı ulusal burjuvazinin yaşam kalıplarını diğer türk kentlerine örnek olacak şekilde geliştirmek. Cumhuriyet' in başarılarını bu modern kentin doğuşunda simgeleştirmek. İlhan Tekeli, "Ankara'nın başkentlik kararının ülkesel mekan organizasyonu ve toplumsal yapıya etkileri bakımından genel bir değerlendirilmesi", Tarih içinde Ankara, (Ankara: ODTÜ basım işliğı, 1984).

### 3. ANADOLU KENTİ – DEMİRYOLU

Osmanlı İmparatorluğunun kuruluşunun tamamlandığı ve en parlak dönemini yaşadığı 15.yy'dan 19.yy ortalarına kadar süren çok uzun bir dönem, İmparatorluğun oldukça farklılaşan yapısına karşın kentlerin mekansal yapısının durağan niteliğini koruduğu, ancak 19.yy sonunda mekansal yapının değişim sürecine girdiği görülmür. 19.yy'daki bu değişimin sebebi, değişen dış dünyanın ekonomik, sosyal ve politik etkilerinin dolaylı da olsa Anadolu kentine ulaşmasıdır. Bu karşılaşmayı sağlayan en büyük etken de ulaşım teknolojisindeki gelişme sonucu demiryolu hatlarının Anadolu'da yapımı ve bu hatların Avrupa'ya bağlanmasıyla gelişen ilişkilerdir. Cumhuriyet' in ilanıyla birlikte tüm Anadolu yeni bir değişime sahne olur. Kendinden öncekilerden daha köklü olan ve tüm kurumları kapsayan bu modernleştirme hareketi, kentlerin mekansal yapısında da büyük değişimlere sebep olmuştur. Cumhuriyet' in erken döneminde Anadolu kentinin yapısındaki bu dönüşümü inceleyebilmek için öncelikle Osmanlı döneminde kentin yapısını ortaya koymamız gerekir.

#### 3.1 19. yy' dan önce Anadolu kent yapısı ve 19. yy' da kentin yaşadığı dönüşümler

19. yy' dan önce: 19.yy'a gelene kadar Anadolu kentinin genel olarak yapısını Tekeli (1985) şöyle tanımlıyor: “kente kalenin içi ve dışı diye ayrılan iki bölüm vardır. Kalenin içinde asıl kent bulunmaktadır ve ikiye ayrılmıştır. Burada yöneticilerin oturduğu ve yönetim işlerinin yer aldığı bir iç kale vardır. Kalenin iç kale dışındaki kesiminde zanaat faaliyetleri yer almakta ve kentin ileri gelenleri oturmaktadır. kalenin dışındaki “kale altı” denilen kısımda ise daha çok pazarlar ve bu gibi yerleşik olmayan ticari faaliyetler sürdürülmektedir. Kent dışındaki bu kesimde yolcuların konaklaması için kervansaraylar, kentten kopuk olan ve tarımla uğraşanların yaşadığı alanlar ile bazı tekke ve zaviyeler yer alır.”\*

---

\* “İstanbul şehir silüetinin iki hakim elemanı vardır: idari ve askeri örgütlenmenin ifadesi olan iç kale (Ankara'da, Kastamonu'da, Tokat'ta, Amasya'da, Mardin'de, Alanya'da olduğu gibi); dini sembol olarak cami. Konutlar silüetinin homojen kanvasını örür ve bu hakim elemanlara fon teşkil ederler”. Doğan Kuban, “Anadolu-Türk şehri tarihi gelişimi Sosyal ve Fiziksel Gelişimi Üzerinde Bazı Gelişmeler”, Vakıflar dergisi, 1968, Sayı: VII, Vakıflar Genel Müdürlüğü, s: 63.

Kent, bir anlamda sosyal yapının mekanlaşmış halidir,\* bu yüzden kent mekanının temelini oluşturan bu yapının genel hatlarıyla da olsa ortaya konması gerekir. Böylece Cumhuriyet' in kuruluşuyla birlikte sosyal yapıda oluşacak dönüşümler sonucu ortaya çıkan kentsel yapı daha iyi algılanabilecektir.

Kuban' ın (1968) tanımıyla, Türk ailesi ve onun yakın çevresi şehrin sosyal kilidini oluşturmaktadır. Bir kaç kuşağı bir arada toplayan kalabalık bir gruptur ve yakın zamana kadar da varlığını sürdürmüştür. Hayatını dört duvar arasında geçiren ve esas itibariyle zirai bir ekonominin ürünü olarak köylüden pek farklı olmayan şehirli kadının günlük ev işleri çok ağırdır. Ailede bütün işler kadının ve çocukların omuzları üzerindedir. Bütün bu eylemler dış dünyadan ayrı bir çevrede yapılır. Erkekse günün büyük bir kısmını kendi işiyle ilgilenerken iş alanlarında geçirir.

Osmanlı kentlerinde oturma bölgelerindeki ünite mahalledir. Kentler genelde beş ile yüz arasında ailenin yaşadığı mahallelere bölünmüştür. En sık karşılaşılan otuz kırk ailenin yaşadığı mahallelerdir (Faroqi, 1993). 19.yy'ın ikinci yarısına gelene kadar "imam" mahallenin hem dini hem seküler başı olmuştur. Mahalleli onun belli fiziki sınırlar içinde cemaatidir. Mahallenin merkezi, veya hiç olmazsa toplanma yeri, yakınında imamın evi bulunan mescittir. Mektep caminin içinde ve yanındadır (Kuban, 1968).

Şehirlerde konut bölümleri ticaret bölümlerinden genellikle tamamen ayrıdır. Mahallelerin dış dünyaya bu ölçüde kapalı kalabilmesinin nedeni, zanaatkar ve tüccarların çoğunun eviyle işinin ayrı ayrı yerlerde olmasıdır. Özellikle büyük kentlerde iş semtleri vardır; hanların, kapalı çarşıların, çoğu çeşitli vakıflara ait dükkanlarla dolu sokakların bulunduğu bu semtlerde sürekli oturan insan sayısı çok azdır. Çarşı kent yaşamına katılmanın yeridir. Açıkta

---

\* Aktüre bunu şöyle açıklıyor: "Toplumsal yapıyı, somut bir biçimde, tarihsel bir sürecin ürünü olarak temelinde belirli bir teknolojiye dayanan kurumlar, bunların bütünleşmesiyle örgütlenmiş eylemler ve bu eylemler sonucunda ortaya çıkan ilişkilerin görece bir düzeni olarak ele aldığımızda, toplumsal yapıdaki değişimler bölgesel ilişkileri etkilemekte, ortaya çıkan yeni ilişkiler ise kentsel işlevlerde farklılaşmayı getirmektedir. Kenti tarım dışı üretimin yoğun biçimde yapıldığı, kırsal ve kentsel tüm üretimin denetlendiği, dağıtımın kontrol edildiği, belirli bir teknolojinin beraberinde getirdiği büyüklük, yoğunluk, farklılaşma ve bütünleşme düzeyine ulaşmış yerleşme türü olarak tanımladığımızda, kentsel işlevler kentin toplumsal yapıdaki yerine ve rolüne bağımlı olarak belirlenmekte ve kentin belirli bir zaman kesitindeki mekansal yapısı toplumsal yapıdaki ilişkilerin yansıması olarak ortaya çıkmaktadır." Sevgi Aktüre, 19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi basım işliği, 1981), s: 1.

kurulan pazarlar ya da dükkanlar kadın ve erkek satıcılarla müşterilerin bir araya geldikleri yerlerdir. Mahalle içinde çok fazla dükkanın ya da atölyenin olmasından pek hoşlanılmasa da, günlük gereksinimler sadece kent merkezinden değil, mahalle arasından da karşılanabilir (Faroqhi, 1993).

Şehir bölgesel bir hinterlandın merkezi olarak, iki tip ticari eylem merkezine sahip olmuştur: sabit mamul eşya çarşısı; pazar yeri. Genel olarak birinciler zanaat ürünlerinin alış verişinin yapıldığı ve depolama yapılan hanlar, kapalı, açık çarşılardır. Diğerleri ise yiyecek maddelerinin satıldığı pazar yerleridir. Bazı hallerde bu ikisi üst üste gelebilir. Fakat çoğu kere ayrıdır. Çarşının yeri şehrin tarihi gelişmesi sonucunda tespit edilmiştir. Her zaman camiyle beraber olması gerekmez. Yiyecek pazarları özellikle küçük şehirlerde camiler çevresinde kurulur... Bu geçici pazar yerleri, büyük şehirlerde eylemlerin çeşidine göre tahıl pazarı, hayvan pazarı gibi ayrı olabilir. Aynı şekilde çarşıların da farklı zanaatlara göre, bölümlere ayrıldığını, her sokağın bir özel kola tahsis edildiğini görüyoruz. Bir çok şehirde yaptıkları işe göre isim alan büyük hanlar mevcut olmuştur (Kuban, 1968).\*

Osmanlı kentinde merkez olabilecek bir alanın olup olmadığının araştırılması, Cumhuriyet döneminde değişen sosyal yapı, kurumlar ve yönetime bağlı olarak gelişen kentsel fonksiyonlar sonucu oluşan kentteki merkezi alanın niteliğini ortaya koymamıza, anlamamıza yardımcı olacaktır. Osmanlı kentindeki durumu Kuban (1968) şöyle açıklıyor: “Anadolu şehrinde planlanmış bir meydan yok sayılabilir. Açıklıklar, mescidin ve çeşmenin etrafında veya pazarlarda olur. Cami avluları veya çeşme meydanları dışında, şehir sokaklarında ağaç bulunmaz, şehrin yeşili evlerin bahçelerinde toplanmıştır. Türk şehrinde bir kaç büyük anıtsal kompleks dışında, büyük yapılar çevreleriyle beraber düşünülmemişlerdir. Bunların en anıtsalı olan caminin çevresinde, Avrupa şehirlerinde gözlediğimiz gibi, bir şehir meydanı teşekkül etmemiştir, ya da şehrin en önemli yollarının kesişme noktasında olması aranmamıştır. Zira her yapı formel bir tasarım sonucu değil, fonksiyonel bir amaç için kurulmuştur. Şüphesiz özellikle erken devirlerde, en önemli yapı olarak Ulu Cami’yi şehrin merkezinde bulmak kabildir. Fakat Anadolu ve Suriye’de Helenistik ve Roma dünyasının,

---

\* “16. yy da bir yandan Osmanlı kentlerinin nüfus artışı, öte yandan dünya ticaretinde “gezginci tücar”ın önemini kaybedip “yerleşik tücar”ın ortaya çıkışı, kentin yapısında bir dönüşüm meydana getirdi. 16.yy’da “kale altı” denilen yerdeki yerleşik olmayan ticaret faaliyetlerinin sona erdiğini ve “bedestenler” içinde geliştiğini görüyoruz. Bedesten 16. yy kentinin odağını oluşturan iç kalenin karşısına, kent yaşantısının yeni durumuna uyum yapması gereğini doğurdu. Bedestenlerin çevresinde belirli üretim dallarında ve ticaret ile hizmet faaliyetlerinde uzmanlaşan sokaklar oluştu. Böylece kentin yapılaşması kale dışına taşı.”. İlhan Tekeli, “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Kentsel Dönüşüm”, Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye ansiklopedisi, cilt:4, (İstanbul: İletişim yayınları, 1985), s: 874.

bütün önemli sivil yapıları bir araya getiren şehir merkezi şemaları, Türk şehirinde yoktur. Anadolu'da gelişen Türk şehri, Helenistik şehrin, bir Priene veya Bergama'nın karşı kutbundadır. Türk devrinde bütün olarak şehir planlaması fikri mevcut olmamıştır. Ferdi "performance" Türk toplumunun bu alanda, ana görüşüdür".

Cerasi de (1999) Osmanlı kentinde bir merkez olup olmadığının sorgusunu yapar\* ve sonuçta Osmanlı kenti için merkezin değil ama merkezi bir bölgenin mevcut olduğu sonucuna ulaşır. "Öyleyse merkezi bir bölge mevcuttur, ancak bu daha çok iş mahallesidir. Bu merkezlere küçük orta boy kentlerde ana cami ve hamamlar da katılır." Gene de bütün bu öğelerin tam olarak mekansal bir bütünleşmesinden söz edemeyiz." hiçbir kentte gerçek anlamı ile bir yönetim merkezi de bulunmazdı; çünkü yerel yöneticiler ve hükümet erkanı işlerini kendi evlerinde yaparlardı ( Aktüre 1973).

Daha önce kentin genel yapısını belirleyen temel etkenlerin başında sosyal yapı ve insan ilişkilerinin geldiğinden bahsedilmişti. Bunun en açık örneğini mahalle yapısının ve yollarının biçimlenmesinde buluyoruz. Bununla ilgili olarak Faroqhi (1993) şunları söylüyor: "Çoğunlukla aynı mahallede aynı dinden etnik kökenden ya da mezhepten olanlar yaşar. Birbirine komşu ailelerin çoğu akrabadır. Mahalle sakinleri mahallelerine girip çıkma denetlemeye çalışır; bu yüzden arabaların geçmesine olanak veren genişçe sokakların sayısı oldukça azdır. Hatta karışıklık dönemlerinde birbirinden duvarlarla ayrılmış mahaller de görülmüştür. Pek çok çıkmaz sokak vardır ve bunların çoğundan herkes geçemez. Bu karmaşık sokak yapısının bir başka sebebi de planların spontane oluşumu, aynı karakterdeki

---

\* Kentin dar bir alanında işlevleri, simgeleri ve temsili öğelerini üst üste ve yan yana getirmiş çeşitli kültürler için , o yer veya nokta merkez haline gelir. Ortaya çıkan rollerin yan yana gelmesine bir dereceye kadar Osmanlı kentinde de rastlanır...Kuşkusuz İslam ibadeti camiyi cemaatin vekillik yeri yaparak ve kurumsal aktarım amacıyla Hıristiyan ve Yahudi cemiyetlerini de semt kiliseleri ve sinagoglar çevresinde kurulmaya mecbur ederek, birbiri içine girmeye katkıda bulunur. Ancak bütün bunlar ortak kamusal işlevlerin yayılarak konut mahallelerine nüfuz etmesine engel olamaz...Osmanlı kentinin merkezinden bahsetmek yanıltıcı olabilir. Zaten Türkçe'de merkez sözcüğü (Arapça'da margas) yeni bir uyarlamadır. Merkezilik ve dolayısıyla "merkez" olarak tanımlanabilecek bir alan; küçük taşra merkezlerinin bazı işlevleri sınırlı bir eksen içinde yoğunlaştırdığı ölçüde ve ayrıca ticari ve kamusal işlevlerin 18.yy'da büyük kentlerde gelişerek merkezileşme eğilimi ortaya çıkardığı ölçüde söz konusu olur; ancak bu bir eğilim olarak kalır...Maurice M. Cerasi, Osmanlı Kenti, çev. Aslı Ataöv, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1999), s: 106.

evlerin dizileri, dar, düzgün olmayan ve çok pitoresk yol strüktürleri meydana getirmesidir.\* Mülklerin mirasla bölünmesi sonucu, karmaşık ve birbiri içine girmiş bir kent dokusu oluşmuştur. Bu doku içinde büyük yüklerin taşınması ya da lağım sularının atılması, çözümü zor sorunlar haline gelmiştir.

19.yy'da Anadolu kentinin dönüşümü: Bu genel kent yapısı 19.yy'da bazı değişimlere uğrar bunun sebebi değişen ticaret fonksiyonları, dünyada gelişen teknoloji ve ulaşımın Anadolu'ya dolaylı da olsa ulaşmasıdır. Bu durum hem sosyal hem de kentsel yapının karşılıklı olarak birbirini dönüştürmesine sebep olmuştur. Örneğin Osmanlı imparatorluğu 19.yy sonunda, kendi iç dinamikleri ile değil dış etmenler sonucu, kentsel arazi kullanımına eklenen demiryolu, yönetici merkez, göçmen mahallesi, askeri kışla gibi yeni öğeler ile birlikte büyüme ve değişme süreci içine girmiştir. Bu değişimde başlıca itici gücü sosyo-ekonomik yapıdan kaynaklanan etmenler ortaya çıkarmıştır. 19.yy'daki dönüşüm konut alanlarına yeni mahallelerin eklenmesi ve gelişen ulaşım teknolojisine bağlı olarak yeni ihtiyaçların ortaya çıkmasının yanında büyük ölçüde kentin merkezi alanı diyebileceğimiz ticaret ve yönetim alanlarını etkilemiştir.

19.yy'da içine girilen yeni kapitalist iş ilişkileri çerçevesinde, 16.yy'da oluşan bedesten etrafında ki merkez yetersiz kalır, bu merkezin yanında yeni iş ilişkilerinin gerektirdiği yeni bir merkezi iş alanı oluşur. Böylece Osmanlı kentinin merkezi ikili bir yapı kazanır. Kentlerdeki sosyal tabakalaşmada da ikili bir yapı ortaya çıkar. Bunun koşutu olarak,\*\* bu iki farklı sosyal kesimin iş yerlerinin kent mekanındaki yer seçimi de farklılık gösterir. Yerel burjuvazinin iş yeri olan geleneksel esnaf çarşıları, 16. ve 17.yy'lardaki konumlarını 19. yy sonuna kadar korurken, diğer kesimin iş yeri olarak tanımlayabileceğimiz, kentlerde gelişen ticaret sermayedarlığının ürünleri olan yeni dükkanlar, mağazalar ve hanlar, eski merkezin

\* "Stewig, Doğu düzenini bütünüyle düşünülmüş bir tertibin ve uzun düz çizgiler ile büyük meydanların eksik olduğu bir yol sistemi olarak tanımlıyor; ona göre bu sistemde yollar ani bir biçimde ve bir kurala uymadan yön değiştirirler, yol uzunlukları arasında ise çok büyük farklar söz konusudur.; yol düzeni merkezde sürekli, periferide ise geniştir. (Stewig 1964a-1966) Aşağı yukarı her zaman ana bir geçiş yolu vardır. yol çapını 8 metreye yükseltip geçişi çıkıntı yapan bina kütlelerinden temizlenmiş tutmak konusunda kent otoriteleri ile yönetmelikler arasındaki sıkı mücadeleye karşın seyrek olarak ata arabaları tarafından geçilebildiği de doğrudur, ve çarşıya veya varsa iç kaleye de hafifçe dokunur.". Maurice M. Cerasi, Osmanlı Kenti, çev. Aslı Ataöv, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1999), s: 143.

\*\* Osmanlı İmparatorluğu'nda sosyo-ekonomik yapının genel değişim sürecinin yansımaları olarak, taşra kentlerinde 19. yy'ın ikinci yarısında sosyal tabakalaşma açısından başlıca iki kesim gözlenmektedir. Bunlardan birincisi kentlerde çökmekte olan küçük üretim ve küçük ölçekte perakende ticaretle uğraşan küçük esnaf ve zanaatkarlar, ikincisi ise bölgenin ürünlerini düşük vergiler ödeyerek dış pazarlara satan ve bu yoldan zengin olan Rum tüccarlarla bu ürünleri köylüden toplayan , küçük ölçekte toptan-perakende ticaretle uğraşan Ermenilerdir. Sevgi Aktüre, "Osmanlı Devletinde Taşra Kentlerindeki Değişimler." Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye ansiklopedisi, cilt:4, (İstanbul: İletişim yayınları, 1985), s:891.

uzantısında kentin ana ulaşım aksının iki yanında sıralanır ve kentin “yeni ticaret merkezi” ni oluşturur (Aktüre, 1985).

Osmanlı imparatorluğunun endüstrileşen Avrupa ülkeleriyle olan ticaret ilişkileri sonucu oluşan bu değişim süreci Anadolu kentlerinde zanaatlerin ve küçük endüstrinin 19.yy sonunda çökmesine neden olmuştur. Kent merkezlerinde bu tür ticaretin yerleştiği bölgenin 19.yy sonunda ulaştığı sınır, 17.yy başlarında ulaşılan sınırlar içinde kalır, hatta işlevini sürdürmediği için kapanan imalathaneler, yangınlar ve bu gibi nedenlerle üretimin yapıldığı alanlar 17.yy’ a göre daha da daralmıştır. Bu dönemde dış ülkelerle yapılan çeşitli anlaşmalar yoluyla Batı’nın işlenmiş mallarının Osmanlı İmparatorluğunun her köşesine serbestçe sokulması ve Anadolu’nun açık pazar haline getirilmesi sonucu gelen malların satıldığı dükkan sayısı ise yaklaşık üç-dört haneye bir dükkan düşecek kadar çoğalmıştır (Aktüre, 1981).

19.yy Osmanlı kent merkezindeki bir diğer öge, “Tanzimat” ın getirdiği yeni bürokrasiden doğar. Artık devlet işleri askeri sınıf üyelerinin konaklarında görülmez. Bu işlevler konuttan farklılaşmış kent merkezinde yer alan devlet dairelerinde görülmeye başlanır. Böylece devlet yapıları kent merkezinin bir başka yeni çekim noktasını yaratır.

Taşra kentlerinin mekansal yapısında 19.yy sonlarında ortaya çıkan yeni öğelerden biri de “göçmen mahalleleri”dir.\* Bunlar varolan kentin hemen bitişiğine çıkmaz sokaklı eski mahallelere benzemeyen bir dokuda, birbirine dik sokakların oluşturduğu satranç tahtası biçimindeki bir dokuda yerleştirilmiştir. 1856 yılında Bab-ı Ali’ den gönderilen bir fermanda kentlerde göçmen mahallelerinin yapılmasında izlenmesi gereken ilkeler de saptanmıştır. Örneğin yapılacak evler her ne kadar ahşap olacak iseler de, mümkün olduğu kadar tek tip ve sırada yapılması, sokak genişliklerinin eşit ve sokakların birbirine dik olması istenmiştir (Aktüre, 1981). Anlaşıyor ki bu dönemde kentlerin de modernleştirilmesi gelişen ihtiyaçlar kapsamında biçimlendirilmesi için bazı çabalar vardır, ancak yerleşik kente çok fazla etki edememektedir. Bu gelişmelerin tümü büyük ölçüde iletişim teknolojisinin daha doğrusu ulaşım şebekesinin gelişmesi, diğer ülkelerle yakınlaşma sonucu oluşan gelişmelerdir.

---

\* Göçmenlerin Anadolu’ ya girişi zaman içinde daha da artarak I. Dünya savaşına kadar sürmüştür. Tanzimat’ın ilanına kadar göçmenlerin yerleştirilmesi, ya doğrudan doğruya Babıali’nin eyaletlere gönderdiği fermanlar uyarınca yapılıyor veya göçmenlerin başvuruları üzerine kendilerine para ve malzeme veriliyordu. Sevgi Aktüre, 19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi basım işliğı, 1981), s:53.

Bu yeni ilişki kanalları, merkezde bir çok yeni yapı türünü de ortaya çıkarır. Bunlar: İstasyon binaları, rıhtımlar, postane binaları, antrepo, oteller ve Batı kültürüne yönelmenin getirdiği diğer mekanlar lüks tüketim dükkanları, tiyatrolar, eğlence yerleri gibi yerlerdir. Bu işlevler kentte ilk kez yer alırlar. Artık kentin saygınlığı yüksek iş merkezi bedesten değil, bankalar ve iş hanları kesimidir (Tekeli, 1985).

19.yy'da daha önce gördüğümüz gibi, kent nüfusları hızla büyümektedir. Kent içi ulaşım artık 16.yy'ın yaya ya da kayığa dayanan ulaşımı değildir. Genellikle dağlık bölge ile düzlükteki tarım alanlarını birleştiren engebeli eşik üstünde kurulmuş olan Anadolu kentlerinde konut dokusunu oluşturan sokak düzeni, 19.yy'ın son çeyreğine kadar, at arabasının kent içi ulaşımında yaygın olarak kullanıldığını gösteren nitelikler taşımaktadır. Birbirinden en uzak iki mahalle arasında yaklaşık yarım saatlik yürüme mesafesi bulunan Anadolu kenti, yaya ölçeğindedir.

19.yy'ın ikinci yarısında Osmanlı imparatorluğunda sosyo-ekonomik yapı değişiminin yansıması olarak kentlere yeni gelen İstanbul kökenli sivil ve asker bürokratlar ile dış ticaretle uğraşan Rum ve Ermeni azınlıklar tüm kentlerin dokusuna etkisi bakımından önem taşıyan, ulaşımında taşra kenti için yeni bir aracı, at arabasını kentlere soktular. Bu yeni aracın kentlere girmesi, eski sık yerleşim alanında, geleneksel çıkmaz sokağın egemen olduğu mahallelerde daha geniş sokak gereksinmesinin kendini belirtmesi demektir. Aynı dönemde çıkarılan nizamnamelere uygun olarak, yangın alanları gibi yeniden düzenlenen veya yeni konut kullanımına açılan alanlarda ortaya çıkan doku, 1880'lerden sonra kentlerde gelişen mahallelerde yol düzenlemelerinin tekerlekli araçlarla ulaşım, su ve kanalizasyon hizmetlerinin kolaylıkla götürülmesine olanak veren düzgün bir yol dokusudur. Örneğin Ankara'da Boşnak mahallesi, Afyon'da Tac Ahmet, Hamidiye ve Mecidiye mahallelerindeki "dama tahtası" düzenindeki yol ağı, Tokat'ta 1886'da açılan Bağdat caddesi, Ankara'da 1890'da açılan İstasyon Caddesi bu konuda en iyi örneklerdir (Aktüre, 1985).

İstasyon Caddesi'ne sadece Ankara'da değil demiryolunun ulaştığı diğer yerleşmelerde de rastlanmaktadır. İstasyonu, kent merkezine bağlayan, İstasyon Caddesi o yıllarda kente hakim konumu ve istasyon bağlantısını sağlaması nedeniyle kentte oluşan dönüşümlerin yerlerini etkilemiş bir çekim noktası oluşturmuştur. Ticaret ve yönetim merkezi ağırlıklarını İstasyon Caddesine doğru kaydırmıştır. Bu durum Cumhuriyet döneminde de gelişerek devam etmiştir.

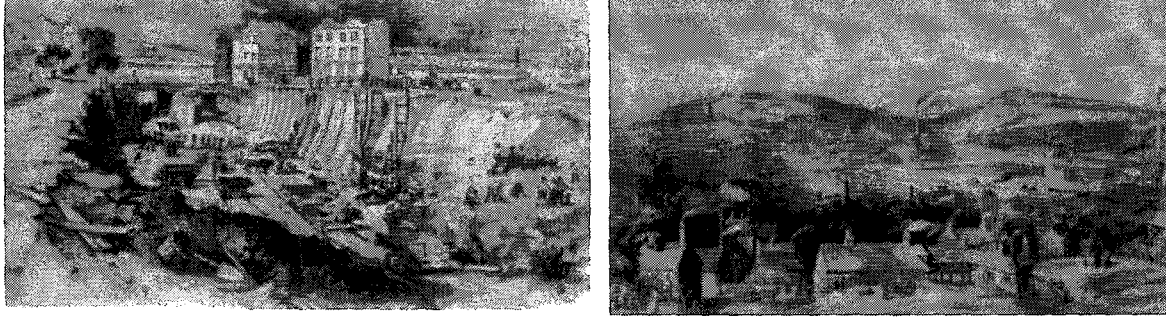
### 3.2 Anadolu kenti ve Demiryolu

Anadolu kentleri 1800'lü yılların sonlarında demiryolu teknolojisi ve kısıtlı da olsa Batı kültürü etkisi ile karşılaşırken. Dünya, 1800'lü yılların ilk çeyreğinde demiryolu teknolojisiyle Endüstri döneminin bir parçası olarak tanışmış ve sonrasında bu teknolojiyle birlikte kentler tüm yapılarıyla birlikte bütünsel bir gelişim göstermişlerdir.

#### 3.2.1 Dünya'da demiryolunun gelişimi ve kentle ilişkisi

Aoki (1999), "19.yy'da demiryolu modernliktir. 1830 yılında Liverpool-Manchester arasında dünyanın ilk demiryolu işlemeye başladığında o hızlı, kocaman ve siyah "çelik canavar" insanları korkutmuştur. Aynı zamanda demiryolları ivme kazanarak gelişen dönemin en son teknolojisine sahipti ve kendisinin de bir parçası olduğu kapitalizmin ürünlerini taşımakta idi." diyerek modern dünya için, demiryolunun önemini ve vazgeçilmezliğini de vurgulamaktadır.

Demiryolunun bu hızlı gelişimini kısaca tanımlarsak: 18.yy'ın ortalarında Endüstri Devrimi'nin süreçleri, nüfus artışı, artan sanayi üretimi ve üretim sistemlerinin makineleşmesiyle birlikte İngiltere'de başlayıp değişik hızlarla Avrupa'nın diğer kentlerine yayılarak 13.yy'dan beri ilk kez Avrupa'daki kent sisteminin boyutlarını değiştirmişlerdir. Kent nüfusu hızlı bir biçimde artmış, yeni yollar, kanallar ve 1830'dan sonra demiryolları yapılmıştır. Sanayi gelişmiş, ulaşım teknolojisine ve bilimsel gelişmelere paralel olarak yer değiştirmiş, yelkenli gemilerin yerini yavaş yavaş buharlı gemiler almıştır. Kamuoyuna açık ilk demiryolu İngiltere'de 1825 yılında gerçekleştirilmiştir. Stephenson'un ilk lokomotifi de Rochill'de 1829 yılında işletmeye alınmıştır: hemen ardından Fransa'ya ve Birleşik Devletler'e (1830), Belçika ve Almanya'ya (1835), Rusya'ya (1838), İtalya ve Hollanda'ya (1839) gelmiş ve çok kısa bir zamanda bütün Avrupa'yı sıkı bir ağ şeklinde sarmıştır (Benevolo, 1981).



Şekil 3.1 Demiryolu ve kent. İlk resim 1836 Londra Birmingham'da demiryolu hattının açılış çalışmaları Kaynak: Benevolo (1981), ikinci resim İngiltere'ye demiryolunun gelişi 1850 Sheffield. Kaynak: Spiro Kostof, (1992), The City Assembled, Thames and Hudson, London.

Tüm bu gelişmelerin sonucunda yönetim kentte, demiryolunun kentsel ve kırsal çevre ile olan sayısız ilişkisini düzenlemek zorunda kalmıştır... Demiryolunun da içinde bulunduğu yeni teknik gelişmelerle kentin bütünleştirilmesi için yeni önlemlerin alınması gerekmiştir (Benevolo, 1995). Bu dönemde kamusal planlama fikri ortaya çıkmıştır. Kamu sektörü ile özel sektörün uzmanca girişimlerini destekleyecek, özendirilecek ve eş güdümlenecek olan anlayış yavaş yavaş gelişmiştir. Dönüm noktası sayılabilecek kentsel deneyim Paris'te yaşanmış ve Avrupa'nın diğer kentleri için de belirleyici bir örnek oluşturmuştur.

Paris'te Vali Haussman'ın yaptığı işlerin en başında yol işleri gelmiştir. Paris'in Ortaçağ'dan kalma çekirdeği dört bir yandan örtülüp parçalanmıştır. Haussman, eski kentin bünyesini yeni geniş ve düz caddeler ağıyla örmüş ve söz konusu caddeler, kent hayatının belli başlı merkezleri ile demiryolu istasyonları arasında tutarlı bir ulaşım sistemi oluşturmuştur. Bu sayede hem trafik, hem geçişler demiryolları ve şoselere paralel olarak düzenlenmiştir. Bunun yanında yeni caddeler üzerinde yapılacak inşaatlar, eskiye oranla daha kesin bir şekilde disiplin altına alınmıştır.



Şekil 3.2 Vali Haussman tarafından Paris'in eski dokusu içinde açılan bulvarlar. İlk resim bulvarların doku içindeki durumunu gösteren harita, ikinci resim sokaklardaki yıkım çalışmaları (1858) ve en sağdaki iki resim eski ve yeni Paris caddelerine birer örnek (1860'lar). Kaynak: Kostof, (1992).

Bu dönemde valilik, gerek yeni gerekse değişikliğe uğramış eski semtlerdeki kamu yapılarının inşaatını üstlenmiş: okullar, hastaneler, hapisaneler, idare büroları, kitaplıklar, kolejler, çarşılar, devletse askeri yapılarla köprülerin yapımını üstlenmiştir. Halk tipi ev siteleri yapımı başlamıştır. Kamu parklarının kuruluşu, altyapı ve yönetim örgütünde değişiklikler için çalışmalar yapılmıştır.

Özellikle 1870 den sonra Haussman'ın Paris'te başlattığı bu akım bütün Avrupa kentlerinde kendine uygulama alanı bulmuştur: "Marsilya, 1862-1864 yılları arasında açılan ve eski limanı Joliette havuzuna bağlayan imparatorluk caddesinin gerçekleştirilmesiyle tam bir dönüşüme uğramıştır, 1865'de Montpellier' de, 1868'de Toulouse' de eski mahalleleri bölüp geçen ve bir çok değerli yapının yıkılmasına yol açan düz yollar yapılmıştır. Brüksel belediye başkanı Anspach, 1867-1871 yılları arasında , yeraltına kanalizasyon yaptırdığı Senne ırmağının yatağı üzerine kuzey ve güney garlarını birbirine bağlayan büyük bir şose açarak kentin bir bölümünü tamamıyla dönüşüme uğratmıştır. Ayrıca Anspach 1864'de kente devrini sağladığı Cambre korusunu, Avenue Louise'nin açılışıyla Brüksel'e bağlanan bir park haline getirmiştir" (Benevolo, 1981). Benevolo, İtalya'da büyük kentler arasında, kent merkezi ile demiryolu istasyonunu birbirine bağlamak üzere düz cadde açılmamış olanının çok az olduğunu söyleyerek bazı örnekler de vermektedir: "Roma'da via Nazionale, Bologna' da via Indipendenza, Napoli'de "Rettifilo", Torino' da via Roma".

Görüldüğü gibi demiryolu, Avrupa kentine endüstri döneminin diğer elemanları ve alt yapısıyla beraber gelmiş ve etkileri de bu bütün içinde gelişmiş ve değerlendirilmiştir. Oysa daha önceki bölümde de ortaya konduğu gibi demiryolunun geldiği sıralarda Anadolu kenti durağan ve içine kapalı bir yaşam sürdürmektedir ve bu durumyla demiryolunun Avrupa'da içinde geliştiği ekonomik, politik, teknolojik yeni ilişki biçimlerinin ortaya çıktığı ortamdan henüz çok uzak görünmektedir. Ayrıca Avrupa için Osmanlı imparatorluğu toprakları bu dönem için bir serbest pazar niteliğindedir ve yönetim pek çok konudaki inisiyatifi kaybetmiştir. Demiryolu hatlarının Anadolu'da en verimli olacağı biçimde döşenmesi kararı da Osmanlı idaresinin pek de söz sahibi olmadığı belki de farkında olmadığı durumlardan biridir. Bu nedenle Osmanlı imparatorluğu döneminde Anadolu'da demiryolu ve kent birbirlerine yabancı kalmışlar ve Avrupa kentlerinde olduğu gibi yeterince

bütünleşmemişlerdir.\* Ancak gene de Anadolu'da gelişme, demiryolu güzergahı üzerindeki kentlerde olmuştur ve demiryolu, Cumhuriyet' in erken döneminde modernleştirmeçi bakış altında hızla değişen yeni Anadolu kentinin ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir.

19 yy, önceki bölümde anlatıldığı gibi Osmanlı kenti için dönüşümlerin yaşandığı bir dönem olmuştur. Bu dönüşümün en önemli sebeplerinden biri de Endüstri dönemini yaşayan Batıdaki gelişmenin bir kolu olarak Anadolu'ya gelen demiryoludur. Demiryolu teknolojisi sonucu iletişim sağlanmış, mesafeler kısalmıştır bu da ekonomiden yönetime, insan ilişkilerine her şeyi etkilemiştir. Ancak Cumhuriyet dönemine kadar süren bu gelişme kentin iç dinamikleri sonucu oluşan bir gelişme olmamıştır. 19.yy'da Anadolu'da çoğu yabancı destekli demiryolu ağının geliştirilmesi, tamamen Avrupalıların mallarını iç bölgelere kadar ulaştırarak daha iyi pazarlayabilmesi için bir araç olmuştur (Tunçdilek, 1983). 19.yy'ın sonlarında Anadolu'da açılan demiryolu hatlarının konumları ve birbirleri ile ilişkilerine bakıldığında da bu durum daha açık olarak kendini gösterir (Şekil 3.3).



Şekil 3.3 20.yy'ın başlarına kadar Anadolu'da işletmeye açılan demiryolu hatları ve istasyonları Kaynak: İlber Ortaylı (1984).

\* Osmanlı hükümeti' nin bu konudaki yetersizliğiyle ilgili olarak Ortaylı şöyle söylüyor: "... demiryolu hattı 1892'de Konya'ya ulaştı. Ancak ikinci hattın inşası ile de Ankara ve hinterlandının demiryolundan göreceği yarar bu kadarla kaldı. Yolun Konya'ya kaydırılması Alfred Kaulla'nın 1891'deki gözlemine göre olmuştu. Ona göre; bu yol kesinlikle Kayseri'den öteye uzatılmamalıydı, masrafı karşılayamazdı. Oysa demiryolu Bilecik'e ulaştığında Konya'dan devellerle tahıl taşındığını görmüştü. Demiryolunun Konya üzerinden Mezopotamya'ya uzatılması hem zengin tahıl merkezlerinin kontrolünü sağlayacak hem de inşaat daha ucuza mal olacaktı... Kısaca Osmanlı ulaşım sistemi ülkenin coğrafyasına ve gereklerine göre değil de, yabancı kumpanyaların tarımsal ürün merkezlerini ele geçirme savaşına göre biçimleniyordu. Bu noktada aynı yıllarda otokratik modernleşmenin bir diğer temsilcisi olan Nikola I 'in davranışına bakmak gerekir St.Petersburg- Moskova demiryolunun güzergahını hızlı ulaşımı düşünerek bastonla çizen Çarla, imtiyaz avcılarının eline bakan Padişah arasındaki fark ortaya çıkmaktadır. Birinci yol halen iki büyük Sovyet metropolünü süratle bağlarken, yabancı sermayenin hem ucuz inşaatı sağlamak hem de tahıl toplama merkezlerine uğrama endişesi ile uzattığı Türkiye'nin iki büyük şehri arasındaki yol, işlevini tamamen yitirmek üzeredir". İlber Ortaylı., "19 Yüzyıl Ankarası'na Demiryolunun Gelişi. Hinterlandının ve Hinterlanddaki Üretim Eylemlerinin Değişimi", Tarih içinde Ankara, Eylül 1981 Seminer bildirileri, (Ankara: ODTÜ basım işliğı, 1984), s:210.

Demiryolu ihtiyacının kentin kendi gelişimi sonucu ortaya çıkmamasının sebebinin Tunçdilek (1983) şöyle açıklıyor: “Osmanlı İmparatorluğunun en bariz vasıflarından biri hareketsiz bir ekonomiye sahip bulunması idi. Ticari faaliyetler İstanbul, İzmir, Selanik, Beyrut, gibi bir kaç merkezde inhisar etmekte, bu limanlardan gelen mallardan pek azı memleket içine sevk olunmakta idi. İnsanlar ancak askerlik ve memuriyet gibi zaruri hallerde doğdukları yerden ayrılır, seyahat umumiyetle rağbet görmezdi. Osmanlı toplumu bir çok yapıtta “katı lonca sistemi içinde hapsolmuş içe dönük bir toplum” olarak tanımlanır. İmparatorluğun doğuşundan bu yıllara kadar otarşik (kendi kendine yeten) bir düzen hakimdir. Böylesine kapalı bir ekonomi de doğal olarak bir ulaşım şebekesi gerektirmemektedir”.

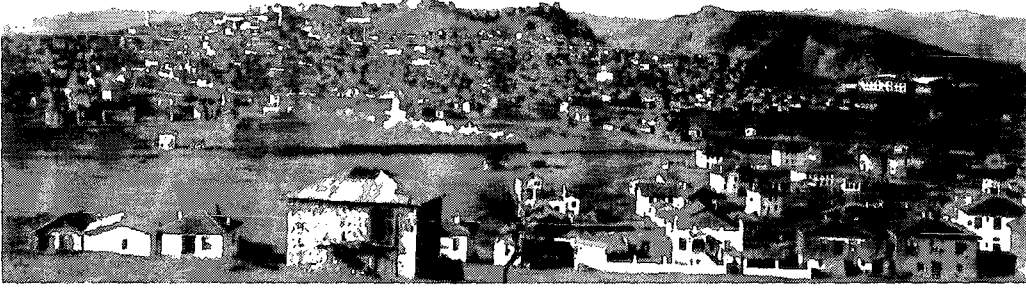
1860’lı yıllarda ortaya çıkan, Osmanlı İmparatorluğu’ nun ulaşım altyapısını geliştirmeye eğilimleri, özellikle Duyunu Umumiye İdaresinin kurulması sonrasında büyük ölçüde yabancı sermayenin öncülüğünde devam eder. Ortaya çıkan ulaşım şeması tipik bir yarı sömürge ulaşım şemasıdır.\* Dış baskılar ve politik çıkarlar nedeniyle bu dönemde yabancı sermayeye demiryolu yapımı ve işletimi konusunda önemli ayrıcalıklar verilmiştir. Özetlersek, 1860’larda İngiliz kapitalizmine uygun olan Osmanlı demiryolu politikası, 1890 sonrasında Fransız çıkarlarına ve nihayet 1900’lerden sonra Alman emperyalizmine hizmet etmiştir.

Osmanlı hükümeti açısından ise demiryollarının gelişiminin kapalı ve durgun tarım ekonomisini canlandırmak ve ticari faaliyetleri geliştirmek bakımından yararlı olmuştur. Ayrıca özel olarak Abdülhamit, imparatorluğun demiryolu ile örülmesini şahsi kudretinin bir sembolü olarak görmektedir. Modern otokrasinin memleketin tümüne hakim olması için de ulaştırma araçlarıyla gerekli irtibatların sağlanmış olması gerekmektedir. Anadolu’da inşa edilen demiryolları bunu padişah için gerçekleştirecektir.

---

\* Yarı sömürge ulaşım şeması: bu ulaşım şemasına göre, amaçlanan, ülkenin iç pazar bütünlüğünü sağlayacak bir ulaşım sisteminin kurulmasından çok, ülkenin etkisi altında olduğu dış gücün ekonomisiyle bütünleşmesini sağlayan bir ulaşım sisteminin kurulması olmuştur. İmparatorluğun bölgesel merkez niteliğindeki kentlerinin limanları yabancı şirketlere verilen imtiyazlarla yaptırılmış. Bu büyük limanlar denetlediği hinterlanda ağaç şeklinde bir demiryoluyula bağlanmıştır. İzmir örneğinde olduğu gibi bu hinterland iki yarışan sermaye grubu tarafından bölüşülebilmektedir.: İzmir-Aydın hattı ve uzantılarının İngiliz sermayesince, kasaba hattı ve uzantılarının Fransız sermayesi tarafından yapılması ve işletilmesi örneğinde olduğu gibi. Bu demiryollarının uçları ve önemli istasyonları çevresine kervanlarla ya da karayolları ve arabalarla bağlanmaktadır. Böyle demiryollarının geliştiği bölgelerde araba yolları ya da şoseler uzun mesafe taşıma hizmetlerini görenek, demiryolu ile yarışmaktan çok kısa mesafeli taşıma ile onu tamamlamaya çalışmaktadır. İlhan Tekeli., Selim İlkin, “Türkiye’de Ulaştırmanın Gelişimi”, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, (İstanbul: İletişim Yayınları, 1985), s:2759.

### 3.2.2 Demiryolunun Anadolu kent yapısına etkisi



Şekil 3.4 Demiryolunun Anadolu kentine gelişi. Ankara 1940'lar.

Bir kent için hayati önem taşıyan ulaşım,\* kentin sosyal ve ekonomik yapısı, dolayısıyla mekan ile doğrudan ilişkilidir. Anadolu'da demiryolu güzergahı üzerinde bulunan kent, kasaba hatta köyler bile bu yeni yol sisteminin etkisinde kalmışlardır. Bu konuda en ilginç örnek Eskişehir' dir. "1853 yılında fakir ve tozlu bir kasaba görünümünde olan Eskişehir, 1894 yılında demiryolunun Eskişehir'den geçmesi ile kısa bir süre içinde canlanmış 1890-1920 arasında hemen her sahada gelişmiştir." \*\*

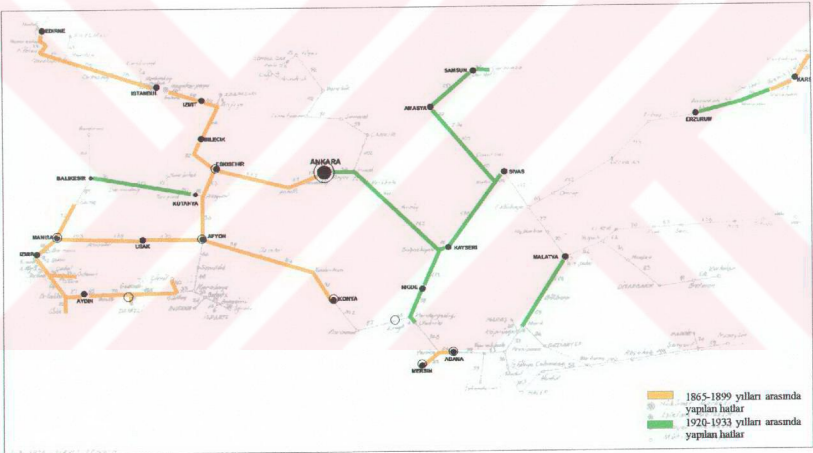
Aktüre (1981) demiryolunun kente etkisi konusunda şöyle söylüyor: "19. yy sonlarında kente ulaşan demiryolu, bölge ölçeğinde pazar için üretim yapma olanağı sağlaması dışında, kent ölçeğinde ulaşım için yeni bir olanak veya teknolojik bir gelişme sayılamaz. 19.yy sonunda düzlükten (veya ovoidan) geçen demiryolu, genellikle düzlüğün dağlık alan ile birleştiği eşliğinde kurulmuş bulunan Anadolu kentlerinde, kentin arazi kullanımında bütünle entegre olmamış yabancı bir öge gibi durmaktadır".

Gerçekten de demiryolu o dönem Osmanlı kenti için kent yapısına ve sosyal yapıya yabancı bir ögedir. Geleneksel kent merkezi ve demiryolu arasında bir ilişki kurulması gerekmektedir. O dönemin ulaşılabilen haritaları incelendiğinde demiryolu ve kent merkezinin neredeyse ilişkisiz konumları dikkati çeker. Kent ve demiryolu arasındaki ilişkiyi sağlayan tek öge

\* Ulaşım genel anlamı ile, ürünün, kişinin mekan ve zaman içinde yer değiştirmesi olan bir sistemler demetidir. Doğal kaynakların işlenip, tüketicilerle buluşturulması anlamındaki klasik ekonomi döngüsü, ulaşım yapılarına gereksinim gösterir. Özer Bostanoğlu, "Kentsel Ulaşım Giriş", Planlama Dergisi, 1990, sayı:1-2.

\*\* Bazı kaynaklara göre kent nüfusu 1917'de 30.000, 1918'de 35.000 olarak belirlenmiştir. Eskişehir sırf bu faktörden kuvvet alarak önünde uzanan İnönü, Alpu, Beylikahır ovalar dizisi ile güneydeki Sivrihisar, Seyitgazi, Çifteler platolarının tarımsal faaliyetlerini organize etmiş, demiryolundan uzakta kalan Kütahya, Seyitgazi, Sivrihisar kasabalarındaki esnaf ve tüccarın büyük çoğunluğu Eskişehir'e yerleşmiştir (Küçükçaya, 1991).

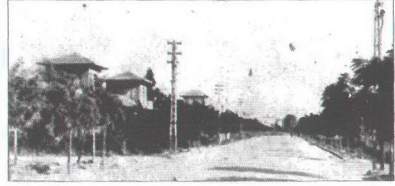
genellikle “İstasyon Caddesi” olarak isimlendirilen bir yol yapısıdır. Bu bağlantıya her ne kadar İstasyon Caddesi adı verilse de biçimi ve bağlantısı dışında modern kent elemanı olan “cadde” özelliğini taşımayan, at arabalarının rahatça işleyebildiği, kent ve demiryolu arasında mal alış verişini sağlayan düz bir yoldan başka birşey değildir. İstasyon Caddesi, kenti sadece demiryoluna bağlamakla kalmaz aslında o güne kadar çoğunluğu kendi şehirden çıkmamış kent halkını önce İstanbul’a sonra da dünya kentlerine bağlar. Anadolu’da demiryolunun ulaştığı kentlerin hatta kasabaların neredeyse hemen hepsinde İstasyon Caddesi oluşumuna rastlamaktayız (Şekil 3.5, 3.6).



Şekil 3.5 Anadolu’da demiryolu hattının geçtiği bazı yerleşimlerde İstasyon Caddesi oluşumları (1930’lu yıllar). 1956 yılındaki demiryolu hatlarını gösteren tabandaki harita için kaynak: İlhan Tekeli-Selim İlkin, “Cumhuriyet’in Demiryolu Politikalarının Oluşumu ve Uygulanması”, (1999), Bilanço 1923-1998, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.



Denizli Sarayköy İstasyon Caddesi



Adana İstasyon Caddesi



Manisa Akhisar İstasyon Caddesi



Afyon İstasyon Caddesi



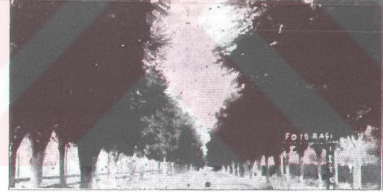
Konya Ereğli İstasyon Caddesi



Ankara İstasyon Caddesi



Eskişehir İstasyon Caddesi



Konya İstasyon Caddesi



Mersin İstasyon Caddesi

Şekil 3.6 Anadolu'da demiryolu hattının geçtiği bazı yerleşimlerde İstasyon Caddesi oluşumları 1930'lu yıllar

Demiryolunun Anadolu kentine gelişi durağan kent yapısında değişimler ortaya çıkarmıştır. Kentin ticari merkezindeki hareketlenme sonucu oluşan mekansal dönüşümler, bu yeni ulaşım biçiminin gerektirdiği yol şemasındaki gelişme, kentin gelişim yönünü etkilemiştir. Bunun en önemli örneğini, önceki bölümde de demiryolunun kente getirdiği yeni öğelerden biri olarak belirlenen İstasyon Caddesi vermektedir. Cadde, 19.yy'a kadar kentin merkezi bölgesi olan ticaret bölgesinin ağırlığını kendisine doğru kaydırmış bunun yanında yeni yeni oluşan yönetim merkezinin de kente bağlandığı noktada oluşmasını sağlamıştır. Aktüre'nin üst paragrafta bahsettiği "kente yabancı öğe" olan demiryolu, onu kent merkezine bağlayan İstasyon Caddesi ile Cumhuriyet'i de kapsayan bir zaman sürecinde kente entegre olacaktır. İstasyon Caddesi de bu entegrasyonu sağlayan modern bir kent elemanı görünümünü alacaktır.

İstasyon Caddesinin gelişimini iki döneme ayırarak inceleyebiliriz. Bu dönemlerden birincisi demiryolunun Anadolu kentine gelmesi ve caddenin ortaya çıkmasıyla başlayan Osmanlı İmparatorluğunun son dönemini kapsayan dönem, İkincisi ise Cumhuriyet'in ilanı ile girilen, 1940'lı yıllara kadar süren ve toplumun tüm katmanlarında radikal bir değişimin amaçlandığı ve bu yönde modern kentin kuruluşuna büyük önem verildiği erken Cumhuriyet dönemidir.

Osmanlı İmparatorluğunda da idari ve ekonomik değişimlerin yaşandığı 1900'lü yılları kapsayan ilk dönemde, bu değişimler demiryoluyla Anadolu kentine daha kolay ve hızlı bir biçimde yansımıştır. Önceki bölümde de bahsedilen, kentin ticaret yapısındaki, idari kurumlardaki değişim, teknolojik gelişmeler kente kendi mekanlarını getirmiştir. Bu yeni yapılar Anadolu kentinin geleneksel yapısının dışında mekanlar talep etmişler ve bu mekan da büyük bir çoğunlukla farklı yapıyla istasyonu kente bağlayan İstasyon Caddesi olmuştur. Bu yıllarda cadde, her ne kadar geleneksel doku içindeki organik yapıllı yollara göre gelişmiş bir yapı sergilese de arabaların geçişine olanak sağlayan geniş ve düzgün bir yol olmaktan öteye geçmemekte, henüz modern bir cadde görünümünden uzak kalmaktadır.

İkinci dönem olan Cumhuriyet döneminde ise, İstasyon Caddesi, kentlerin modernleştirilmesine önem verildiği kuruluş yıllarında, kentin modern mekanlarının kurulduğu alan olarak dikkati çekmektedir.



Bir diğerk simge yapı, Belediye binasıdır. Bu yıllarda özellikle küçük belediyelerin çevrelerine örnek olacak belediye binaları yaptırılmaları özendirilmiş, bu binaların resimleri, Belediyeler Dergisi'nde yayımlanmıştır... Cumhuriyet döneminde Tevhid-i Tedrisat ile başlayan eğitim politikası ile medreseler yerine yeni okullar yapılmıştır. Avrupa'daki Faşist akımın etkileri ile sağlığa ve genç nesle verilen önem yapı alanında spor alanlarının ve spor salonlarının yapımını sağlamış. Tiyatro ve konferanslarda telkin, dönem boyunca amaçlanmıştır Anfiyatrolar yapılmış, halka yeni ve modern yaşamın halkevleri ile öğretilmesi amaçlanmıştır. Ve bu binaların planlanmasına içinde yer alacak fonksiyonlara, yerleşimine ve biçimine büyük önem verilmiştir. Örneğin, halkevi binalarının; halkla birlikte olmak, eğlencelerin tertiplenmesi için bir bahçesinin, halkla buluşmak, konuşmalar için sokağa açılan bir balkonunun olması içinde tiyatro çalışmalarının yapılacağı bir tiyatro salonunun olması özellikle istenmektedir (Gürallar,1999). Tek bina ölçeğinde halkevine gösterilen bu özen, kent mekanında da hissedilmektedir. Halkevi binasının, Cumhuriyet hükümetinin amaçlarını temsil edecek fonksiyonları üzerinde barındırarak planlanmasına benzer biçimde kuruluş yıllarında İstasyon Caddesi yeni fonksiyonları kentsel ölçekte üzerinde taşıması ve yaşatmıştır.

Batur (1985), bu dönemde, büyük küçük tüm kentlerde kullanılan simge haline gelmiş bir çevre düzenleme formülasyonu kullanıldığından bahsediyor ve bu formülasyonun ana düzenlemesini şöyle tanımlıyor: "Büyük kentlerde, kentin ana yolu Gazi Bulvarı üzerinde yer alan bir Cumhuriyet Meydanı ve bu meydana dikilen Atatürk heykelinden oluşmaktadır. Kasabalarda belediye binasının bahçesine, geometrik düzenli tarhlarla çevrili küçük alana dikilen Atatürk büstü, formülasyonun küçük ölçeklisidir." Cumhuriyet'in bu erken döneminde Batur'un dikkat çektiği düzenlemenin merkezinde yer alan meydanla bağlanan bulvarın yerini, demiryolunun ulaştığı kentleri konu alan bu çalışmada, büyük bir çoğunlukla istasyon ve kent ilişkisini sağlayan İstasyon Caddesi oluşumları almıştır.

İstasyon Caddesi'nin, konumu ve kentle ilişkilerine bakıldığında; genellikle caddenin bir ucunun, Cumhuriyet döneminde yeni kent merkezleri olarak düzenlenen Gazi heykelinin bulunduğu meydanlarla kente bağlandığı, diğerk ucunun da gene çoğu zaman bir meydanla kentin İstanbul ve Batı ile bağlantısını sağlayan istasyon binasına bağlandığı görülür. Cadde iki çekim noktası arasında hakim bir konumda uzanır. Genellikle gidiş ve dönüş olmak üzere ikiye bölünmüş bir yol yapısı düzenlenmiştir. Yol kaplaması ve ağaçlandırılmış kaldırımları, aydınlatmasıyla geleneksel kentteki yol dokusundan farklı bir yapı ve peyzaj sergilemektedir.

Bu dönemde cadde üzerinde iktidarı temsil eden prestij yapılar sıralanmıştır: Hükümet binası, belediye, PTT binası, Halkevi binası, bankalar, park yada bahçeler, eğitim yapıları, spor yapıları gibi. Cadde üzerinde ve yakın çevresinde sıralanan bu yapılar, büyüklükleri, cephe elemanları ve mimari tarzlarıyla mütevazı ölçülerdeki geleneksel kent dokusu karşısında gösterişli ve heybetli bir silüet oluştururlar. Gerçi Osmanlı İmparatorluğunun son döneminde kentte bir yönetim merkezi ögesi eklenmişse de, bir kaç binadan oluşan bu yapı çok gelişmemiştir. İstasyon Caddesi'nin ilk döneminde caddenin kente bağlandığı noktaya yakın bir konumda oluşmuş olan yönetim merkezinin yapıları, Cumhuriyet döneminde kente eklenen yeni idari yapılarla İstasyon Caddesi'nin etkisini güçlendirmişlerdir.

Cumhuriyet' in kuruluşuyla birlikte milli birliğin ve beraberliğin güçlendirilmesini sağlamak amacıyla halkın yaşantısında yer alan resmi bayramların kutlamaları, geçit törenleri, İstasyon Caddeleri üzerinde gerçekleştirilerek duygusal anlamda da halkın zihninde caddenin, kurtuluşun, yeni modern hayatın yeri olduğu inancı sağlamlaştırılmıştır.

Cadde üzerinde yerleşen yapıların niteliğine baktığımızda; modern kent yapısının gerekleri olan temel fonksiyonlarını barındırdıklarını görürüz. Bunlar değişen yönetimin ve kentin yeni idari yapıları; örneğin, Hükümet Binası, Belediye Binası, PTT Binası, ekonomik yapının parçası olarak gelişen banka yapıları; örneğin, Ziraat Bankası, İş Bankası, Merkez Bankası, değişen sosyal yapının, eğitim sisteminin gerektirdiği yapılar; örneğin, Gazi İlkokulları, Muallim Mektepleri gibi okullar, Halkevi binaları, sinemalar, tiyatrolar, konaklama yapıları; otel yapıları, rekreasyon ve spor yapıları; örneğin, kent parkları, bahçeler, stadyum kompleksleri gibi.

İstasyon caddeleri, 1900-1940 yılları arasında demiryolu hattının geçtiği Anadolu kentlerinde Cumhuriyet Hükümeti'nin modern kent mekanları ile kurmaya çalıştığı yeni ve uygar yaşantının erken örneklerinin -çalışma mekanları, eğlence ve yeme-içme mekanları, parklar, kutlamaların yapıldığı, halka hitap edilen mekanlar, spor mekanları ile- görüldüğü mekanlar olmuşlardır.

Bundan sonraki bölümde Anadolu'da 20.yy'ın başında demiryolunun ulaştığı ana demiryolu istasyonlarının bulunduğu Afyon, Konya, Eskişehir, Ankara kentlerinde, sırasıyla demiryolu-kent ilişkisi ve bu ilişkiden doğan İstasyon Caddesi'nin kent içindeki durumunu, yapılaşmasının niteliği haritalar ve yazılı kaynaklar yardımıyla incelenecektir. Bu kentlerden biri olan ve Cumhuriyet Hükümetinin başkenti Ankara, Cumhuriyet döneminde modern kentin gelişiminde yüklediği rol nedeniyle farklı bir bölümde daha ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

### 3.3 Demiryolu-Kent İlişkisinde İstasyon Caddesi Oluşumu ve Yapılaşması: Afyon, Konya, Eskişehir, Ankara Örneği

Erken Cumhuriyet dönemi kentsel yapılaşmasında ana demiryolu istasyonları ve bunlara bağlı kent oluşumlarını üzerlerinde barındıran ve böylece erken Cumhuriyet kentsel yapılaşmasının izlerini sürebileceğimiz dört Anadolu kenti, Cumhuriyet öncesi demiryollarının ilk inşasını görebileceğimiz dönem olan 19.yy'dan sonrası ve Cumhuriyet' in kuruluş dönemi olmak üzere iki aşamalı ve kentsel verilere dayalı bir biçimde incelenecektir.

#### 3.3.1 Afyon



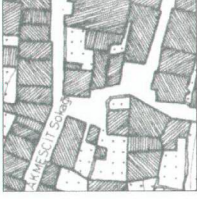
Şekil 3.8 Afyon kenti genel görünüşü . Kaynak: Ülkü dergisi, (1944), sayı:71, Ankara.

Afyon kentinin demiryoluyla olan ilişkisini daha iyi bir biçimde ortaya koyabilmek için kentin 19.yy'a kadar ve 19.yy'daki yapısının incelenmesi gerekmektedir. Kentin bu yüzyıllardaki yapısını büyük ölçüde oluşturan Afyon kalesi, çok dik ve yüksek bir tepe üzerinde kurulmuş olup, dış kale, orta kale ve iç kale olmak üzere başlıca üç bölümden oluşmaktadır. Ancak kale içindeki yerleşmenin genellikle askeri amaçlarla kullanıldığı ve sur içinde yaşayan nüfusun çok sınırlı olduğu anlaşılmaktadır. 18.yy'da kent, Hıdırlık tepesi eteklerinde doğu yönünde gelişmiştir. Aktüre (1981) bunun nedeninin, bölgeler arası kervan yolunun aynı doğrultuda uzanmakta olması olduğunu söylüyor.

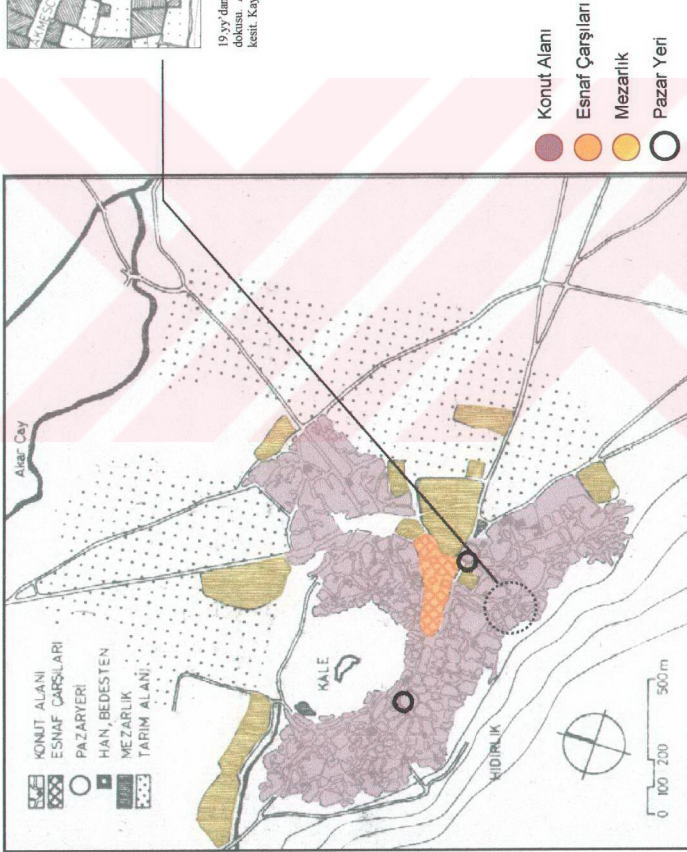
Afyon kenti 17.-18.yy'larda kendi bölgesi içinde tarımsal üretimden elde edilen artık ürünün toplandığı bir pazar yeridir. Ana ulaşım ve ticaret yollarından birinin üzerinde bulunmaması nedeniyle de kentteki zanaatler ve ticaret fazla gelişmemiştir. Konutların ve kamu yararı için yaptırılan cami, mescit ve hamam vb. gibi yapıların yerleştirilmesinde gözlenen bireysel tutum geometrik olmayan kent dokusunun temel niteliklerini belirlemektedir (Kuban, 1968), (Şekil 3.9).

Demiryolu kente 1897 yılında ulaşmıştır. Afyon kentinin Anadolu'ya gelen demiryolu ulaşım ağı içinde önemli bir yeri vardı. İzmir-kasaba hattı Afyon kentine ulaştığı zaman, Konya'ya kadar inşa edilmiş olan Anadolu hattı da aynı yıllarda bu kentten geçiyordu. Ancak, iki demiryolu şirketi arasında uyumsuzluk olması ve bu uyumsuzluğu Bab-ı Ali'nin de desteklemesi nedeniyle iki demiryolu arasındaki bağlantı üç yıl süre ile yapılmamıştır. Bu durumda Konya'dan gelen mallar, Alman demiryolu şirketine daha fazla kar sağlamak amacıyla (garantiler kilometre başına verildiğinden, kat edilen yol ne kadar uzun olursa, şirket açısından o kadar karlı olacağından), büyük bir yay çizerek kuzeye doğru yola devam etmektedir. 19.yy'ın sonunda ise demiryollarının kesişme noktasında bulunan kente ticaret eylemleri yoğunluk kazanmıştır (Aktüre, 1981). Demiryolunun kent çevresindeki tarımsal artık ürünün dış pazarlara aktarılmasını kolaylaştırdığı bu dönem kentteki nüfus artışının yanı sıra ticaretin de geliştiği dönemdir (Şekil 3.10).

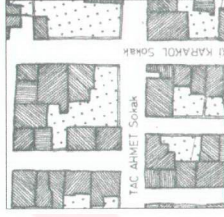
19.yy'da nüfusun artmasının nedeni büyük ölçüde kente gelen göçmenlerdir. Kentin kuzeyinde İzmir istasyonuna giden yol üzerinde 19.yy sonu ve 20.yy başlarında kurulan Mecidiye ve Hamidiye mahallelerinde yerleşen nüfusun hemen tümünü kente gelen göçmenler oluşturmaktadır.



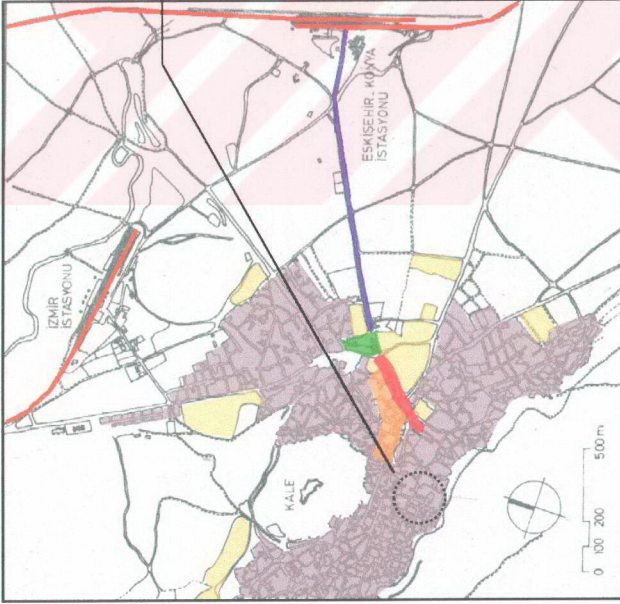
19. yy'dan önce Afyon'da konut doküsü. Akmeset mahallesinden bir kesit. Kaynak: Aktüre, S., (1981)



Şekil 3.9 18. yy'da Afyon kentinde işlev alanlarının dağılımı. Kaynak: Sevgi Aktüre "19. yy Sonlarında Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi", 1981.



Demiryolunun gelişinden sonra Afyon'a gelen göçmenlerin oluşturduğu Göçmen mahallesi ve konut dokusu. Tac Ahmet mahallesi. Kaynak: Aktöre, S., 1981.



- Konut Alanı
- Mezarlıklar
- Geleneksel Merkez
- Yeni Ticaret Merkezi
- Yönetici Merkez
- Demiryolu
- İstasyon Caddesi

Şekil 3.10 1910' da Afyon kentinde demiryolu, İstasyon caddesi ve işlev alanlarındaki dönüşüm. Kaynak: Sevgi Aktöre "19.yy Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi", 1981.

Nüfusun gösterdiği bu hızlı artışın koşutu olarak kentte hızlı bir yapım eyleminin ortaya çıktığını görürüz. Afyon kentinin merkezinde ermeni ustalar tarafından yapılan depo- işyeri türünden yapılar da kentte 19 yy sonunda gelişen ticaretin niteliğini yansıtmaktadır. Bunların yanı sıra kent merkezinde alt katı dükkan üst katı büro veya depo olarak kullanılan çok sayıda işyeri de dikkati çeker. Hiç kuşkusuz merkezin en gösterişli yapısı “bedesten”dir. Kaynaklarda Afyon kenti ile ilgili bölümlerde Konya ve İzmir istasyonlarına bağlanan yollar çevresinde düzenli otellerin, mağazaların, gazino ve kahvehanelerin bulunduğu yazılmakta olduğundan 19.yy sonlarında kentte ticaretin demiryollarının kesiştiği bir kavşak noktası olması nedeniyle de hızlı bir gelişme gösterdiği söylenebilir.

Bu dönemde kentin eski geleneksel merkezini Eskişehir- Konya istasyonuna bağlayan yol üzerinde, Uzun Çarşı adı verilen yeni bir ticaret merkezi ortaya çıkmıştır (Şekil 3.10). Yeni gelişen ticaret merkezinin güney batı ucunda bulunan ve depo işleri türündeki yapılarla bedestenin bulunduğu kesim yeni gelişen merkezin odak noktası olmaktadır. Uzun Çarşı’ nın diğer yanı kuzey doğu ucundaki çekim noktası ise yönetici merkezdir.

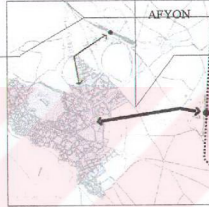
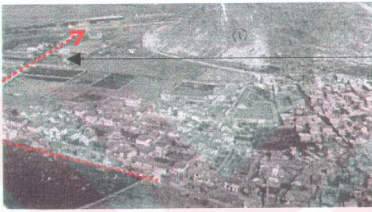
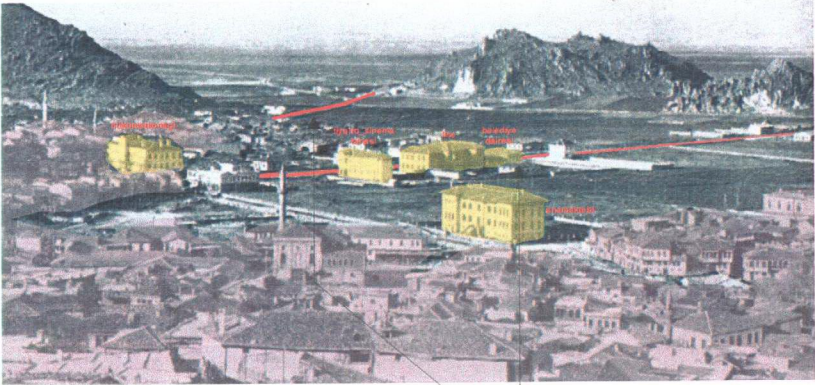
19. yy sonunda Afyon kentinde mekansal yapının üç ögesi olan demiryolu- yeni ticari merkez- yönetici merkez üçlüsünün kentin mekansal yapısında ortaya çıkan değişimin somut kanıtlarıdır ve hemen hepsi İstasyon Caddesi oluşumları çevresinde konumlanmıştır.



Şekil 3.11 Afyon kenti İstasyon Caddesi 1930’lar. Kaynak: Dahiliye Vekaleti, Mahalli İdareler Umum Müdürlüğü, (1933), Holivut matbaası, İstanbul.

Afyon kentinde 19.yy'da kente farklı yönlerden yaklaşan iki demiryolu hattının ulaşması sonucu iki istasyon caddesi oluşumu ortaya çıkmıştır. Bunlardan biri İzmir istasyonunu kent merkezine bağlayan cadde (İzmir İstasyon Caddesi), diğeri de Konya istasyonunu kent merkezine bağlayan caddedir ki bu cadde İstasyon Caddesi olarak adlandırılmıştır. Bu iki cadde, oluştukları yıllarda daha yavaş, Cumhuriyet' in ilk yıllarında daha hızlı olmak üzere kentte yeni oluşan fonksiyonları yüklenmişlerdir. Formları, yapısal nitelikleri, kent yapısına getirdikleri yeni perspektif ve üzerlerinde kurulan sosyal yaşantıyla, modernleşen yaşamın kendini ortaya koyduğu bir tür gelişim aksı görüntüsü sergilemişlerdir.

İzmir istasyonunu kente bağlayan cadde, istasyon yönünde bir kaç otel ve hastane yapısının oluşumu dışında göçmen mahallelerinin çevresinde geliştiği yeni konut yapılaşmasının yerleştiği alan olarak kendini göstermektedir. Konya istasyonunu kente bağlayan cadde ise, diğesine göre daha prestijli özellikle idari yapıların yerleştiği mekan olarak dikkati çekmektedir. Gazi heykelinin bulunduğu bir meydanla kentin ticaret merkezine bağlanan İstasyon Caddesi, yol kaplaması, ağaçlandırılmış kaldırımları ile de modern bir cadde görünümündedir. Kentin prestij caddesi konumundadır. Hükümet yapıları burada yapılmış, Halkevi binası, tiyatro, sinema ve okul binaları da bu cadde üzerinde yerleşmiş ve kentin yeni sosyal yaşantısı da bu cadde üzerinde oluşmuştur. 1940'lı yıllarda stadyum gibi spor faaliyetlerinin yapıldığı mekanlar için de yer olarak seçilmiştir.



#### İzmir İstasyonu Caddesi

İstasyon Caddesi (Konya İstasyonuna bağlanan cadde)

Üstte ve yanda solda 1930'lu yıllarda çekilmiş Afyon fotoğrafları üzerinde İstasyon Caddesi oluşumları ve o dönem yapılmış bazı idari binalar gösterilmiştir. Üstteki resimde ayrıca kentin organik dokuda gelişmiş genel sokak yapısı da görülmektedir. Yanda sağda ise 1900'ü yılların başlarında düzenlenmiş Afyon haritası üzerinde iki cadde oluşumunun konumları gösterilmiştir.



Mecidiye mahallesinden geçerek İzmir İstasyonuna bağlanan İzmir İstasyon Caddesi üzerinde yerleşmiş düzenli konut yapıları. Göçmen mahallesi bu cadde çevresinde gelişmiştir. Elektrik altyapısının getirildiği, düzensiz bir yol kaplaması ve kaldrım düzeni ve ağaçlandırmanın yapıldığı cadde, 1940'lı yıllarda geleneksel konut dokusundan farklı bir yapı ortaya koymaktadır.



Yanda solda, Konya İstasyonuna bağlanan İstasyon Caddesi'nde yol kaplama ve yol kenarındaki ağaçların dikilmesi çalışmaları görülmektedir. Hiemen sağ yanda görülen binalar lise ve tiyatro ve sinema binasıdır. Altta, aynı caddenin 1940'lı yıllardaki Hükümet binasının önünden Cumhuriyet Meydanına bağlandığı noktadan Konya İstasyonuna doğru görülmüş cadde, Cadde üzerinde Konya İstasyonuna doğru Kolordu Binası, Belediye Binası, Halkevi Binası, Askeri yapılar, Lise binası, Tiyatro ve sinema binası, İstasyona doğru da stadyum yerleşmiştir. Altta ise gene 1940'lı yıllarda İstasyonun kente bağlandığı noktada yer alan Cumhuriyet meydanı görülmektedir. Cadde, Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında üzerinde barındırdığı sosyal, idari fonksiyonlarla modern kent yaşamının biçimlendiği mekan olmuştur.



Şekil 3.12 Afyon İstasyon Caddesi oluşumları ve caddeler üzerinde gelişen yapılar ve yaşamı 1920-1940 arası.

**Ali Çetinkaya Kız Enstitüsü**, yapım yılı: 1937-38. Enstitü binası, bodrum üzerinde iki katlı olan yapıdır. Binanın çatısı, bodrumun üstüne iki katlı bir alüminyum çatı ile örtülmüştür. Binanın içi, bodrumun üstüne iki katlı bir alüminyum çatı ile örtülmüştür. Binanın içi, bodrumun üstüne iki katlı bir alüminyum çatı ile örtülmüştür.

**Çiğdem Mahallesi**

**Tekel İdarəsi Binası**: Yapım yılı 1937-38, bodrum üzerinde iki katlı olan yapı. Arkasda, yokuşu üzerinde yer alan diğer iki kamu yapısı ile birlikte cephaleninde 1930'lu yılların mimari özelliklerini ve biçimlerini örnekler oluşturmaktadır.

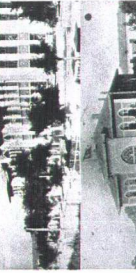
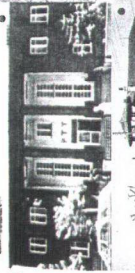
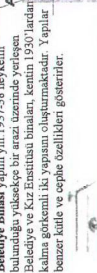
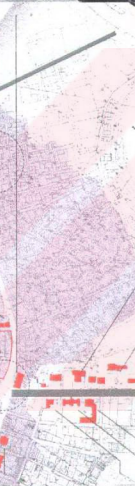
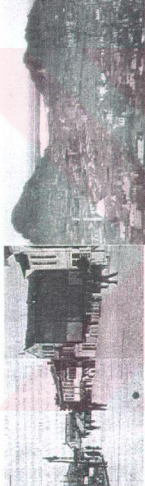
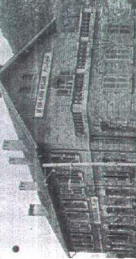
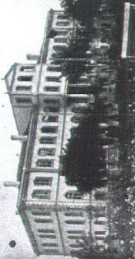
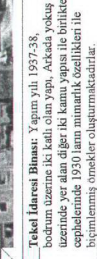
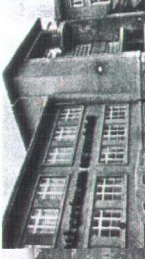
**Hükümet Konakı**

**İzmir İstasyonu Gar Binası**

**Halkevi Binası**, Yapım yılı: 1938. Konaklama, Dergi, toplantı ve Tübaht Yarıklarının Korunma Genel Müf. Arşivi 1979 yılı kayıtlarına göre)

**Kolordu Binası**

**Konya İstasyonu Gar Binası**



**Cumhuriyet Meydanı'nın 1940'lı yıllarda görünüşü**

**Belediye Binası** yapım yılı: 1937-38. Meydanın bulunduğu yukoşeye bir arazi üzerine yerleşen. Binanın girişini iki yokuş kaplamaktadır. Yapılar, benzer kitle ve eğitme özellikleri gösterir.

**PTT Binası**, yapım yılı: 1937-38. Bodrum üzerine iki katlıdır. Diğer yapılarla birlikte bir yükseklikte saati ile bir kule görünümü almıştır. Kullar boyunca uzanan asfalta kaplı iki sınırlı düzenleme ile giriş anıtı bir anıttır. Binanın içi, bodrumun üstüne iki katlı bir alüminyum çatı ile örtülmüştür.

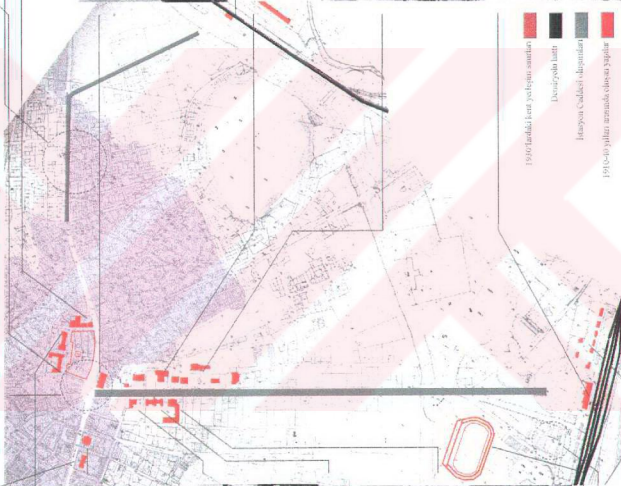
**Tiyatro-Sinema Binası**

**Lise Binası**

**Belediye Dairesi**

**Studyum**  
**DDY Lojmanları**

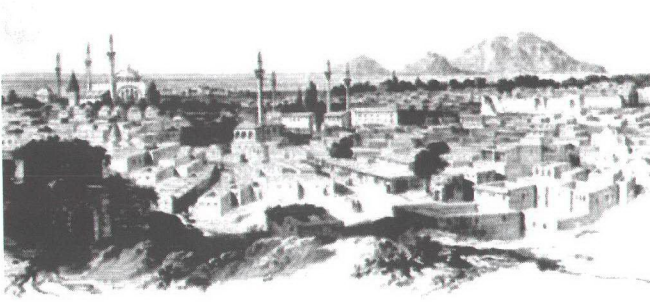
### AFYON İSTASYON CADDESİ OLUŞUMLARI | 1900-1940



1900-1910 yılları arasında yapılan yapılar  
1910-1920 yılları arasında yapılan yapılar  
1920-1930 yılları arasında yapılan yapılar

Şekil 3.13 Cumhuriyet' in erken döneminde Afyon İstasyon Caddesi üzerinde ve yakın çevresindeki yapılaşma. Bu yapılar, özellikle 1930'lu yıllara kadar oluşan, dönemin idari ve sosyal yapılarının büyük çoğunluğunu kapsamaktadır.

### 3.3.2 Konya



Şekil 3.14 Konya Gravürü Len de Laborde

Osmanlılar döneminde eyalet merkezi olan Konya, 16.yy sonlarında 16000'e varan nüfusuyla Anadolu'nun büyük ve gelişmiş merkezlerinden biriydi. 17.yy'da Konya şehri belirgin bir biçimde sur dışına yayılmış ve klasik dönemden farklı olarak yeni üniteler oluşmuştu. Şehir merkezindeki Tahte'l- Kal'a (kale altı) , bedesten, uzunçarşı, yöreleri eski önemini korumakla birlikte, bugünkü Kapı Caminin bulunduğu kesimde yer alan At pazarı kapısından, Mevlana zaviyesine kadar uzanan bölge şehrin en önemli merkezi durumuna gelmişti. Askeri birliklerin konaklayabildiği büyüklükte olan Kiremidli han, 61 odalı valide hanı, iki katlı büyük bir yapı olan Kurşunlu han (tabhane hanı), 57 odalı şeyh Ahmet efendi hanı bu taraftaydı. Şehrin ticari ağırlığı da At pazarı kapısının hemen dışındaki pazar yeri çevresindeki dükkanlar ile adı geçen hanların odalarına kaymıştı.

At pazarı kapısı, şehrin hemen hemen en işlek girişinde bulunuyordu. Yakınında Mevlana zaviyesi ve çeşitli hanlar bulunmaktadır. Bu kapı güneyden Şam-Halep-Adana üzerinden gelen yolun şehre giriş yerindeydi. Diğer kapılar, Ertaş kapısı, Larende kapısı, Çeşme kapısı, Yeni kapıdır.

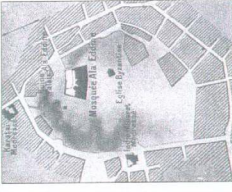
İç kale, bugünkü Alaaddin tepesi çevresinde Selçuklulardan önce de varlığı bilinen şehrin ilk kalesiydi. Şehrin surları inşa edilince iç kale durumuna düşmüştü. Selçuklu döneminde aynı zamanda şehrin idari merkezi olarak kullanılan iç kale, Osmanlı döneminde sadece bir yerleşim merkezi durumuna düşmüştür (Oğuzoğlu, 1985).

Konya'nın ticaret alanları hakkında bilinenler ikili bir düzenin var olduğunu kanıtlamaktadır ve bu düzen varlığını çoğu yerde 20.yy'a dek sürdürmüştür. Pazar ile Sûk (çarşı) farklı işlevli iki ticari bölge olarak ayrılmışlardır. Pazarlar işlenmemiş tek bir mal türünün satıldığı alanlar gibi gözükmekte genellikle kent dışında yer almaktadırlar. örneğin at pazarı, kentin güney doğusunda aynı adlı kapının dışında, buğday pazarı ise batıda konumlanmıştı. Sûklar adlarından anlaşıldığına göre, daima işlenmiş ürünlerin satıldığı yerlerdir. Bunların dışında periyodik pazarların kurulduğu da tahmin edilir ama bunlar konusunda bilgi yoktur (Tanyeli, 1987), (Şekil 3.15).

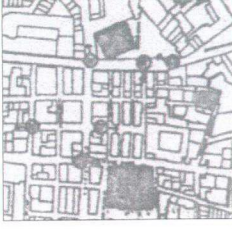
1800'lü yıllarda bir çok seyyah Konya'ya uğramışlar ve Konya hakkında geniş bilgi vermişlerdir. 1853'te Konya'ya ikinci kez uğrayan Tenihat Cheff, Konya'da 4500 ev olduğunu söyler. Konya 1867'de büyük bir yangın ve 1873'de de büyük bir kıtlık geçirmiştir. 1889 yılında İdadinin açılması ile Konya'da eğitimin hızla geliştiğini, 1908 yılında hukuk fakültesinin açıldığını öğreniyoruz. 1898 yılında Bağdat demiryolu Konya'ya gelmiş, bayındırlık çalışmaları ve imar çalışmaları Avlonya' lı Ferit Paşanın Konya'ya vali olmasıyla hızlanmıştır (Dülgerler, 1985)

19.yy'ın sonlarına doğru, Konya ve çevresinde, yavaş ama düzenli bir gelişme başlamış, ticaret yaşamı canlanmıştır. Bu yıllarda demiryolunun Konya'ya ulaşması ile bu canlılık artmıştır. Demiryolu aynı zamanda Konya'da makineli tarımın da gelişmesini sağlamıştır. 20.yy'ın ilk çeyreğinde Konya, İç Anadolu'nun en büyük kenti ve canlı ticaret merkezi konumuna gelmiştir.

1896 yılında Bağdat demiryolu, Toros tünellerinden geçerek Diyarbakır ve Suriye'ye kadar bağlanmıştır. Diğer hat ise Anadolu demiryoludur. Bu hatlar sayesinde Konya hızla ilerlemeye başlamıştır. Bu yollar askeri amaçlı da kullanılmıştır. Yapıldığı yıllarda Alman idaresinde olan Anadolu demiryolunun önemli bir kolu Eskişehir'den Anadolu'ya uzanmaktadır. 1921 yılında Anadolu-Bağdat demiryollarına milli hükümetçe el konulmuştur. Milli mücadeleden sonra Konya'da demiryolları bazı idari pürüzler ve ekonomik sebepler yüzünden büyük zarar görmüştür denilebilir. Gene de halkın katkılarıyla işletilmeye çalışılmıştır. Yapılan bir çok çalışmaya rağmen, Konya'daki demiryolu işletme müdürlüğü kaldırılmıştır. Bunun sebebinin bu hatta ağırlığın Afyon –Ankara- Mersin'e verilmiş olmasının olduğu sanılmaktadır.



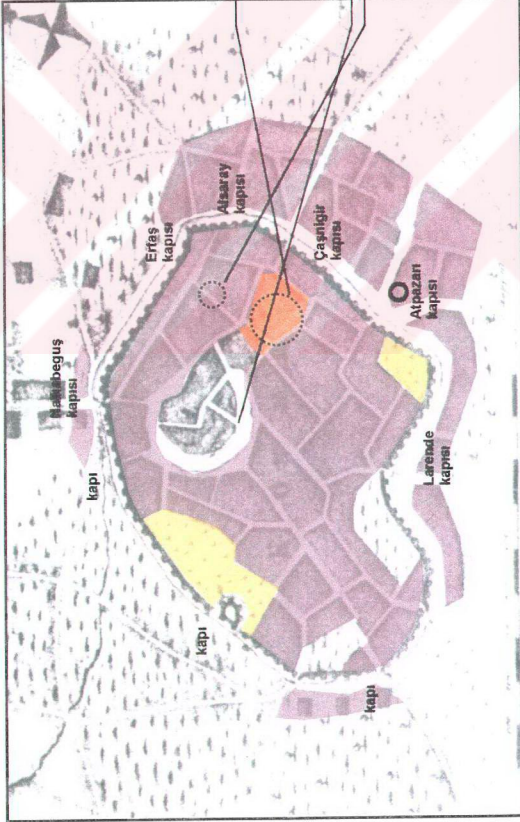
19.yy'dan önce Konya'da Alaaddin camisi ve eşrafın görümlüğü (G. Mandel'ten) kaynak: Sarre, F., (1989),



16. ve 17.yy'da hanlıkların sokakların oluştuğu Konya'nın merkezî çarşı bölgesi. Kaynak: Alkan, A., (1982).



19.yy'dan önce Konya'da konut dokusu Sirgeli mahallesinden bir kesit. Kaynak: Alkan, A., (1982)



Konut Alanı

Esnaf Çarşıları

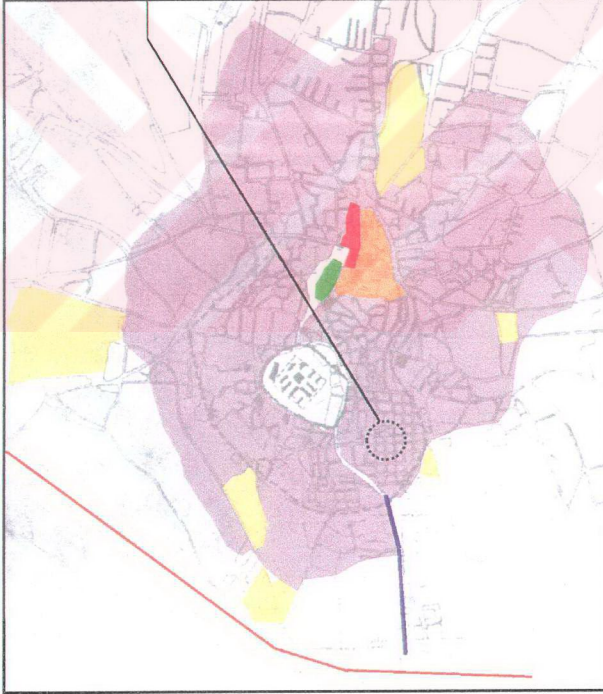
Mezarlıklar

Pazar Yerleri

Şekil 3.15 16. ve 17.yüzyıllarda Konya'da kentsel fonksiyonların yerleşimi. Tabandaki harita G. Niebuhr 1766 yılı sonu planı, Kaynak: Fredrich Sarre'nin (1989) "Konya Köşkü" kitabından alınmıştır.

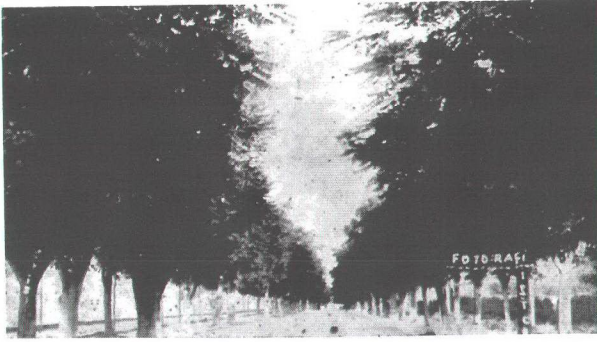


Demiryolunun gelişiminden sonra Konya'nın gelişim alanının dışına taşması, Özgürün mahallesi ve konut dokusu. Çarşıya mahallesi. Akınak: İller Bankası arşivi 1983 yılı haritası.



- Konut Alanı
- Mezarlıklar
- Geleneksel Merkez
- Yeni Ticaret Merkezi
- Yönetici Merkez
- Demiryolu
- İstasyon Caddesi

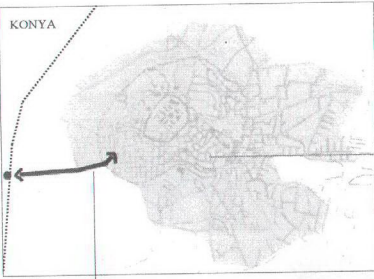
Şekil 3.16 19. yy sonunda Konya'da kentsel fonksiyonların yerleşimi. Kaynak: Kemal Ahmet Arı, "Türk Kenti" 1998, Tabandaki, Mimar Şahabettin Uzluak tarafından çizilmiş harita, F. Sarre'nin "Konya Köşkü", (1989) kitabından alınmıştır



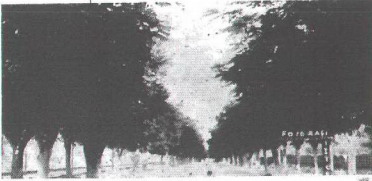
Şekil 3.17 Konya İstasyon Caddesi 1930'lar

Konya, demiryolu hatlarının önemli bir istasyonu olmasına rağmen, yanlış işletme politikaları yüzünden, demiryolu bağlantısının verimli olarak kullanılmadığı görülmektedir. Demiryolunun çekim noktası niteliğini yeterince ortaya koyamaması, kent merkezinin kentin diğer tarafında kalması sebebiyle demiryolunun gelişile ortaya çıkan İstasyon yolu, kent yapısının gelişiminde, diğer kentlerde ki kadar etkin bir rol oynayamamıştır. Ancak cadde yeni yapıların (okullar, oteller, idari yapılar) bu yöne doğru kaymasına sebep olmuştur. Ayrıca yapısının kent içindeki yollardan farklı olması, otellerin bir kısmının istasyon tarafında kurulması, Gazi heykelinin bulunduğu bir meydanla kent merkezine bağlanması ve 1940'lı yıllarda stadyumun da bu cadde üzerinde yerleşmiş olması ona kent içindeki caddelerden farklı bir nitelik kazandırmıştır. Ancak idari binaların, banka binalarının ağırlıklı olarak toplandığı cadde, İstasyon Caddesinin devamında yer alan, kentin geleneksel merkezi içinde kalan Mevlana Caddesi olmuştur. Bu cadde de İstasyon Caddesi gibi trafiği düzenlenmiş ağaçlandırılmış, aydınlatılmış, kaldırımları düzenlenmiş bir caddedir.

O yıllarda Konya'ya seyahat etmiş olan Abdullah Cevdet (1925) İstasyonla şehir arasındaki mesafede arabaların işlediğini, İstasyonun yanındaki Bağdat otelinin en asri otel olduğunu fakat şehre uzak olması dolayısıyla bir kaç gün kalacaklar için masraflı olabileceğini söylüyor. (Şekil 3.18)



Yanda 1920'li yıllarda hazırlanmış bir Konya haritası üzerinde İstasyon Caddesinin kent içindeki durumu gösterilmiştir. Üstte ise, Konya'nın geleneksel yerleşimindeki sokak dokusunu gösteren bir resim yer almaktadır.



Yanda 1930'lu yıllarda kent merkezini İstasyona bağlayan Konya İstasyon Caddesi görülmektedir. Bu cadde incelenen diğer kentlerdeki İstasyon caddelerinden farklı olarak yaygın bir yerleşim olan Konya'nın kent merkezinin biraz uzağında kalmış olması, 1930-40'lu yıllarda da büyük bir bölümünün askeri bölge olarak kullanılması sebebiyle fazla yapılaşmamıştır. 1920-30'lu yıllarda İstasyon yakınına bir otel yapısı olduğundan balsaedilmektedir. 1940'lı yıllarda da İstasyona yakın bölümden Stadyum yapısı yapılmıştır. Asıl kentin idari binalarını kapsayan yapılaşma kentin geleneksel merkezi içinde kalmış olan Yönetim merkezi çevresinde oluşmuş yavaş yavaş İstasyon caddesinin bağlandığı noktaya doğru gelişmiştir. Caddede her ne kadar üzerinde idari yapılan barındırmasa da düzgün yapısı, ağaçlandırması ile bir gezinti yolu olarak da kullanılmıştır.



Yanda İstasyon Caddesinin kente bağlandığı noktaya yerleştirilmiş olan Gazi Abidesi ve çevresi görülmektedir. Bu anıt 1927 yılında Ziraat Abidesi olarak yapılmış 1926 yılında Gazinin heykeli eklenerek bugünkü durumuna getirilmiştir. Anıtın arkasında geride görülen bina 1930'lu yılların yapılarından Gazi Lisesidir. Çevredeki diğer yapılar Atatürk Müzesi ve bugünkü Vali Konakıdır. Anıtın sonra Hükümet binasının bulunduğu eski kent merkezine kadar idari yapılar ve bankalar tek tek yerleşerek uzanmaktadır.



Yanda Gelişen kentin ihtiyaç duyduğu yapılardan olan konaklama yapılarına örnek olabilecek 1920'li yıllarda İstasyon binasının çevresinde bulunan, bugün ayakta olmayan Selçuk Otel'i (Bağdat Otel'i) görülmektedir.



Yanda, Cumhuriyet' in ilk yıllarında sosyal yaşamın parçası olan Belediye bahçesinden bir görünüşü



Yanda, İstasyon Caddesinin bağlandığı Alaaddin tepesinin diğer yanından kentin geleneksel merkezindeki yönetim merkezine doğru uzanan Mevlana Caddesi ve Önde sağda belediye binası görülmektedir. Görüldüğü gibi bu cadde İdari yapıların üzerinde toplandı, kent merkezine bağlanan, düzgün yapısı ve ağaçlandırmasıyla prestij caddesi konumundadır. İstasyon Caddesi bu caddenin tamamen ters yönünde uzanmaktadır. Alitta, yönetim merkezinin odağı Hükümet Konakı ve öntindeki meydan



Şekil 3.18 Konya İstasyon Caddesi ve cadde üzerinde gelişen yapılar ve yaşantı 1920-1940 arası.

Hükümet Konağı, Yapım yılı: 1882-87



PTT Binası Yapım yılı: 1926  
Mimar: Fahri Diki Hükümet meydanındaki yapı, ilk Ulusal Mimarilik Ödülünde yarışmıştır. Bütünün üzerine iki katlıdır. Süremlerle dışarıya doğru çıkılarak altınca süslenmiştir.

Saraylı Mehmeti Yapım yılı: 1901

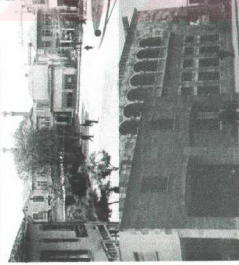
Den-eñl Mücellisat Yapım yılı: 1924 Mimar: Muzaffer Bey

Den-eñl Mücellisat (Çağı Lisesi) Yapım yılı: 1917 Mimar: Muzaffer Bey

Atatürk Mizesi Yapım yılı: 1912

İlk İstasyon Binası

Eski Belediye Binası ve Mevlana Caddesi



Hükümet Binası' nın yanındaki meydan ve Türk Ocaklı Binası 1940

İk Bankası Yapım yılı: 1948-51 Mimar: Anif Hâmet Holbay

Ziraat Bankası Yapım yılı: 1926<sup>o</sup> Gazî Mustafa Kemal İlkokulu yapım yılı: 1926-28

Vatan Oteli ve Osmanlı Oteli

Abide Meydanı ve Atatürk Anıtı Yapım yılı: 1917 Muzaffer bey. Bu anıtın Ziraat Bankası'nın Osmanköy'de Konya'nın baştağı Atatürk meydanı kenarında

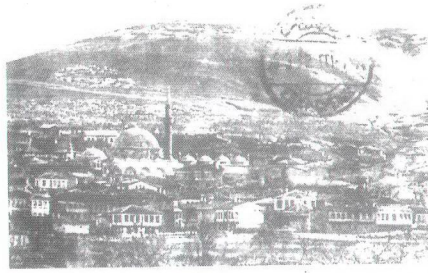
Askeri Hastane alanı Stadyum

Sevçik Oteli (Eski Bağdat Oteli)



Şekil 3.19 Cumhuriyet' in erken döneminde Konya İstasyon Caddesi üzerinde ve yakın çevresindeki yapılaşma. Bu yapılar, özellikle 1930' lu yıllara kadar oluşan, dönemin idari ve sosyal yapılarının büyük çoğunluğunu kapsamaktadır.

### 3.3.3 Eskişehir



Şekil 3.20 Eskişehir geleneksel kent dokusu 1910

Osmanlı imparatorluğu döneminde, Eskişehir, Anadolu eyaletine bağlı Sultanönü sancağının merkezidir. Kent bu dönem, biri duraklama dönemi diğeri ise gelişme dönemi olmak üzere iki farklı devrede yaşamıştır.

17.yüzyılda Eskişehir’de görülen yaşam seviyesi ve gelişme hareketleri zamanla hızını kaybetmiş ve kent küçük bir kasaba görünümünü almıştır. Anadolu’nun barış ortamına kavuşmasından sonra, Osmanlılar Batı ve Rumeli’nin gelişmesine önem veren bir politika izlemişlerdir. Bu da Anadolu’nun ihmaline dolayısıyla Eskişehir’in de gelişmesinin durmasına hatta gerilemesine neden olmuştur.

Kenti çeşitli tarihlerde ziyaret eden gezginler de bu durumu desteklemektedirler. Gerek Evliya Çelebi gerekse Katip Çelebi çarşı ve hanlardan oluşan ticaret alanının, ovada kaplıcalar civarında, ikametgah alanının ise güneydeki tepenin yamaçlarında (bugünkü Odunpazarı) yer aldığını, şehrin dört tarafının gül bahçeleri, bağ ve bostanlarla kaplı olup, tahıl bakımından da bol ve zengin bir yer olduğunu söylemektedir.

1702 yılında şehre gelen Paul Lucas ve Tounefort, kentin sönmüş olduğunu ve Evliya Çelebi’nin tasvirindeki gibi iki kısımdan oluştuğunu, bu iki kısım arasında da büyük bir mesafenin bulunduğunu anlatmaktadır. Ch. Texier ise kenti diğer araştırmacılar kadar kötü tasvir etmemekle birlikte o da kaplıcaların ünlü olmamasına rağmen şehrin harap bir görünümde olduğunu, camilerin bile pek iyi durumda bulunmadığını söylemekte ve şöyle söylemektedir: “Eskişehir’in sıcak suları bugün de ünlüdür fakat şehir bayındırlık ve gelişmeden uzak bir görünümündedir. Camilerin uzaktan görünüşü güzeldir, evlerin üzerinde yükselen yedi sekiz minare manzarayı güzelleştirmektedir. Şehir ikametgah alanı ve büyük bir

çarşı ile hamamların bulunduğu büyük bir ticaret sahası olmak üzere iki mahalleden meydana gelmiştir. Bu iki mahalle taştan yapılmış bir yol ile birbirine bağlanırlar.” (Şekil 3.21).

19.yy’ın sonlarında kentin görünümü değişmeye başlar. Bu değişimin iki önemli nedeninden biri; 1877-78 Osmanlı-rus savaşı sonrasında kente yerleşen göçmenler, ikincisi ise 1894 yılında işletmeye açılan Berlin-Bağdat demiryoludur.1880-90 tarihleri arasında şehrin kuzeyinde ovada başlayan gelişme 1892 yılında demiryolu inşaatının Eskişehir’e yaklaşması ile daha da hızlanır.

Bu gelişme konusunda, M.CI.Huart, yaklaşan demiryolu çalışmalarının şehri şimdiden değiştirmeye başladığını, Porsuk çayının kıyısında Bizanslılar döneminde yapılmış kemerli iki köprünün sağında ve solunda yeni binalar yapıldığını bunlar arasında mutfaksız ve yemeksiz iki odalı bir tür hanın da yer aldığını, Porsuk’ un karşı kıyısında ise kenar mahalle benzeri bir tür yerleşim sahasını geliştiğini burada da bir Avusturyalıların demiryolu işçileri için lokanta açtığını belirtmekte ve müstakbel garın yerinin şimdiden belli olduğunu söylemektedir.

19.yy’ın sonunda Berlin-Bağdat demiryolu yapılır ve Eskişehir üzerinden geçer. Haydarpaşa’dan İzmit’e kadar olan 95 km’ lik bu hat, 1873 yılında hizmete açılmış, 1892 yılında Ankara’ya ulaşmıştır. Hattın İzmit–Eskişehir bölümü 223 km, Eskişehir-Ankara bölümü 264 km.dir. 1893 yılında yapımına başlanan Eskişehir-Konya demiryolunun 76 km’lik bölümü 1894’te, tüm Eskişehir-Kütahya hattı 1895 yılında işletmeye açılmıştır. Toplam 440 km olan Eskişehir-Konya hattı, Eskişehir’den Kütahya’ya, Kütahya’dan Afyon’a, Afyon’dan Konya’ya ulaşır (Albek,1991).

V. Cuinet, Eskişehir’in demiryolu inşa edildikten sonra önem kazanmaya başladığını belirtmekte ve şöyle demektedir: “Kiremit örtülü ahşap evlerden oluşan Müslüman mahalleleri, güneydeki tepenin yamaçlarına yayılmış, sağdaki Rum ve soldaki Ermeni mahalleleri ise Porsuk çayına doğru gelişmeye başlamış, kaplıca ve çarşı da bu kısımda yer almış, ovada ise Rumeli göçmenlerinin yaptığı yeni mahalleler gelişmeye başlamıştır.”

Sonuç olarak görülüyor ki kentte demiryoluna doğru bir gelişme olmaya başlamıştır. Demiryolunun gelişi ile başlayan bu gelişme sonucunda, güneydeki yamaçlar üzerindeki yerleşme ile çarşı ve pazarın bulunduğu kısım sahasını genişletmiş, Porsuk çayı çevresinde ise göçmenlerin kurdukları mahallelerin ilk çekirdekleri atılmış, ayrıca bu dönemde yerleşme demiryolunun kuzeyine atlamıştır (Ertin,1994).

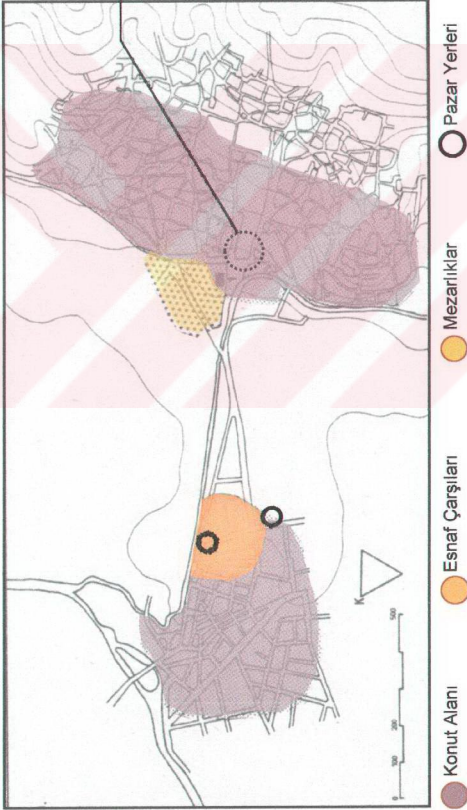
Düyun-u Umumiye'nin Osmanlı İmparatorluğunun gelir kaynaklarını tam olarak bilmek için Vital Cuinet'ye yazdırdığı "la Turquie d'Asie" isimli kitap Eskişehir hakkında önemli bilgiler içermektedir. (1894). "... çarşıda üç eczane, 25 han, 4 lokantalı otel bulunur, bu otellerin ikisi şehirde ikisi demiryolu istasyonunun ucundadır..." Cuinet, Eskişehir'in yeni Anadolu demiryolunun en önemli istasyonlarından biri olması dolayısıyla çok parlak bir gelecek vaat ettiğini söyler. 1893 yılında Eskişehir'e gelmiş olan Eskiçağ tarihçisi George Radet de Eskişehir hakkında geniş bilgi vermektedir (Şekil 3.22).

"İstanbul köprü: Muhacir evleri gar ve ek binalarıyla, bir kaç hanı kapsayan yeni mahalleyi hamam mahallesine bağlar. Hamamlar köprünün güney doğusunda bulunur...Köprüden başlayan yol, hamamlardan sonra Eskişehir'in çarşı yoludur. Küçük dükkanlar geçildikten sonra yol genişler ve sөгütlerle çevrili geniş bir cadde olur. Bu cadde üzerinde buğday pazarı, Assomptioniste rahiplerinin binası, postane bir mezarlık ve kaymakamın oturduğu "konak" bulunur. Konak' tan sonra yokuş başlar ve güneyde Eskişehir dağına doğru gidilir. Eskişehir'in eski mahallesi burada kurulmuştur. Eski, mahalle ile hamamlar arasında hızlı akışlı bir ırmak pek çok su değirmeni döndürür ve şehrin doğusunda porsuğa karışır."

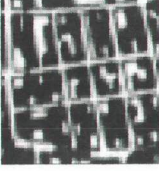
Bu tarihte kentte yerli halkın yanı sıra yeni mahalleye yerleşmiş olan üç dört bin Rumeli göçmeni ve Çerkesler ve İzmit-Eskişehir demiryolunun yapımında çalışmış olan üç yüz kadar Fransız, İtalyan ve İsviçreli vardır. Bunlar işleri bittikçe kentten ayrılmışlardır. Fakat gene de 1894 yılında Eskişehir'de 150 kadar Avrupalı aile vardır. Bunlardan, Evrard, yukarı mahalleyi istasyona bağlayan şosenin yapımını başlatmıştır. Böylece çarşı ve Porsuk köprüsünden geçmeden Seyitgazi yoluna çıkılmaktadır (şimdiki Atatürk caddesi) (Albek, 1991).



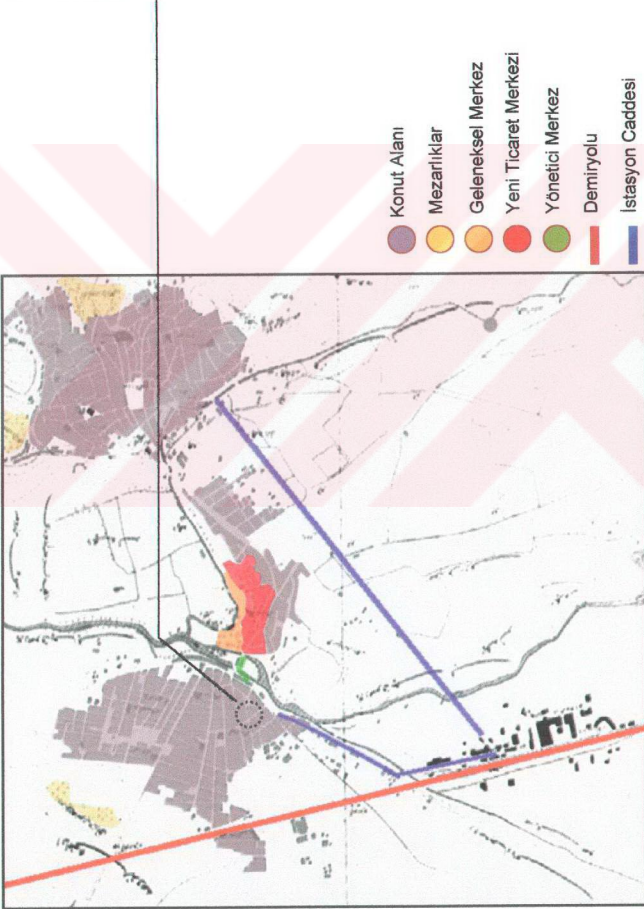
19.yy'dan önce Eskişehir'de konut dışındaki mahallelerde bir kesit (filler Bankası arşivi 1984 yılı Eskişehir haritasından alınmıştır.)



Şekil 3.21 13.yy sonunda Eskişehir'de kentsel fonksiyonların yerleşimi. Kaynak: Uğur Tanyeli, "Anadolu-Türk Kentinde Fiziksel Yapının Evrim Süreci (11-15.yy)", 1987.



Demiryolunun gelişiminden sonra Eskişehir'de bölünmüş alanlar çözümlenmiş. Eskişehir mahallesinin konut dokusu, Güllük mahallesi, Kaynak İller Bankası arsivli 1957 yılı Eskişehir haritası



Şekil 3.22 19. yy sonunda Eskişehir’ de kentsel fonksiyonların yerleşimi.  
 Kaynak: Eski Erkam Umumiye Dairesi 5. Şubesine martubun teşekkül etmiş olan taksim-i arazi komisyonu marifetile 1312 (1896) senesinde yapılmış harita, Suzan Albek’in “Dorlano’dan Eskişehir’e” (1991), kitabından alınmıştır.

Osmanlı imparatorluğunun birinci dünya savaşına girmesi ile Eskişehir'in gelişmesi neredeyse durmuştur. Kent 1922 tarihinde işgalden kurtarılmıştır ancak Yunanlılar tarafından ateşe verilen çarşı ve Hristiyan mahallelerinin bulunduğu Tuz pazarı, Reşadiye camisinin bulunduğu yer, İstasyon Caddesi ve Bağlar Caddesi'nin bulunduğu kısım da yanmıştır (Eskişehir il Yılı, 1938).



Şekil 3.23 Eskişehir İstasyon Caddesi 1930'lar

“Kent, kurtuluş savaşından, 1923 yılına girerken yıkık ve boşaltılmış bir kasaba görünümündedir. Güneydeki eski mahalleler ve kuzeydeki göçmen evleri dışında Yediler bölgesinden istasyona kadar uzanan geniş bir yangın yeri ile büyük ölçüde yok olmuş bir yerleşim alanı, tek katlı baraka şeklinde dükkanlar, 1-2 katlı kerpiç binalar, Osmanlılar döneminde ihmal edilmiş olmasının getirdiği bir yol sorunu, toprak veya sivri taşlı düzensiz kaldırımlar, su ve elektrik gibi temel fonksiyonlardan yoksun şehrin ortasından geçen ve henüz kanala alınmamış Sarısu ile Porsuk'un yarattığı çamur, toz ve pislik Cumhuriyet yönetiminin devraldığı Eskişehir'di” (Eskişehir Valiliği, 132).

1925 yılında il merkezi olan Eskişehir, Cumhuriyet dönemi ile birlikte hızlı kentleşme süreci içine girmiş, 25 yıl içerisinde de hızla gelişen bir kent olmuştur. 1923 yılının başlarında kentteki yerleşimi şöyle tanımlayabiliriz, kentin biri, güneydeki tepenin eteğinde yer alan Oduņpazarı semti (esas nüve), diğeri kuzeyde Porsuk çevresinde yer alan tali nüve olmak üzere iki ana bölümü vardı. Bu iki alan arasında gevşek dokulu belirginleşen yerleşim sahaları bulunmaktadır. 1923 yılından itibaren kentte konut alanında büyük bir canlanma yaşanmıştır. Savaş sırasında ateşe verilen alanlarda onarımlar ve yapılaşma başlamıştır. Bu şekilde kent, bir taraftan eski sahası üzerinde gelişirken, diğeri taraftan da esas ve tali nüve arasında sebze ve meyve bahçeleri içinde yer alan konut alanlarının büyük mahallelere dönüşmesi ile yerleşme sahasını genişletmiştir.

1927' den sonra nüfus iki katına çıkmış. bunun sebebi kent içindeki fabrikalar, tayyare bakım atölyesi ve demiryollarının cer atölyesinin (lokomotif, vagon tamir bakım tesisleri) kurulmuş olması yüzünden çevreden kente olan göç. Bu yerlerde çalışmak için gelen işçiler ve memurlar çalıştıkları yerlerin yakınında mahalleler oluşturmuşlardır. Kentin kuzeydoğusu civarında gelişen mahalleler, devlet demiryolları tesisleri ile un ve kiremit fabrikalarının yer aldığı batı kuzeybatı kesimindeki mahalleler bu şekilde gelişmiş mahallelerdir (Ertin, 1994).

Kurtuluş savaşı sonrası yılları ile 1950 yılı arasındaki devreyi modern anlamda şehirleşme açısından başlangıç dönemi olarak ele alınırsa diyor Ertin, kent, bu dönemde ülke genelindeki şehirleşmenin gelişimine ayak uydurmuş bir yerleşim merkezi görünümü göstermektedir. Günümüzde kentte mekansal kullanım açısından büyük yer tutan sosyal donatım alanları da, kent bünyesinde ortaya çıkmıştır. Bu fonksiyonların büyük bir yoğunluğu demiryolunu kentin geleneksel merkezini Odunpazarına bağlayan İstasyon caddesi oluşumunda (Atatürk Caddesi) yer almıştır. (Şekil 3.24).



Şekil 3.24 Eskişehir İstasyon Caddesi (Atatürk caddesi)1930'lar

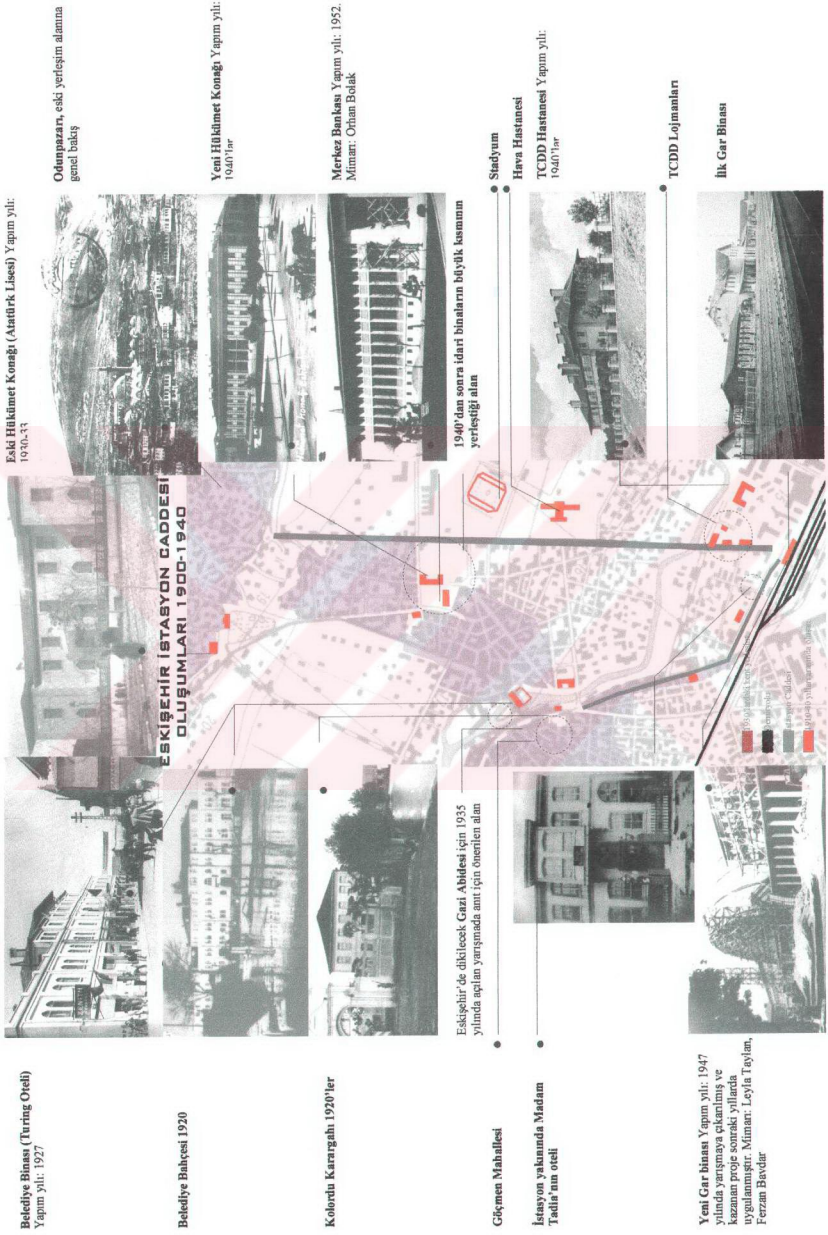
İstasyon Caddesi oluşumu, daha önce anlatıldığı gibi kente demiryolunun geldiği sıralarda ortaya çıkmış ve istasyonu kentin merkezine bağlayan bir bağlantı oluşturmuştur. Bu caddenin istasyona yakın kısmında otel yapıları oluşmuş, ticaret ve yönetim merkezine bağlandığı kısma ise büyük yoğunlukta yeni konutlar yerleşmiştir. Cadde düzenli yapısı, temizliği, yol kaplaması ile kentin eski yerleşme bölgesinden hemen ayrılmaktadır. Yönetim yapılarının bir kısmı Belediye binası, Halkevi, Kolordu binası gibi, caddenin kentin ticaret merkezine bağlandığı bölümünde yerleşmiştir, ayrıca merkeze yakın bu kısımda bir sinema binası da bulunmaktadır.

1900'lü yılların başında demiryolu çalışmaları için gelen mühendislerden biri İstasyonu eski

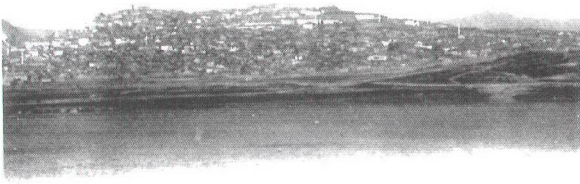
yerleşmeye bağlayan düz bir şosenin yapılmasını sağlamıştır (Atatürk Caddesi). Bu yol diğer istasyona bağlanan caddelerden farklı olarak kentin ticaret merkezine değil, ticaret bölgesinden ayrı bir yerde yerleşmiş olan konut bölgesine direk olarak bağlanmıştır. Bu ilk yıllarda biri ticaret-yönetim, diğeri konut bölgesine bağlanan iki kola ayrılan ikili bir İstasyon Caddesi yapısı karşımıza çıkmaktadır. 1940'lı yıllara gelindiğinde konut bölgesine bağlanan cadde üzerinde, yeni idari yapıların, hastane, okul yapılarının spor tesislerinin (stadyum, yüzme havuzu), yerleştiği görülmür. Bu iki İstasyon Caddesi oluşumu, Cumhuriyet' in kuruluş yıllarında modernleşen kentin yeni sosyal, idari ve konut yapılarını ve yaşantısını bölüşerek üzerlerine almışlar ve birer prestij mekanı olarak döneme damgalarını vurmuşlardır.







### 3.3.4 Ankara



Şekil 3.27 1922 İstasyon meydanından Ankara kentinin genel görünüşü

Ankara Anadolu'nun en eski kentlerinden biridir. Kentin bölge içinde yer seçiminde genellikle diğer orta Anadolu kentlerinin yer seçimini etkileyen ortak etmenlerin önemli rol oynadığını görüyoruz. Ankara, zanaat ve ticaret eylemlerinin niteliği bakımından en parlak dönemini Osmanlı imparatorluğunun yükseliş devri olan 16. Yüzyılda yaşamıştır. Bu dönemde kentte işlenmiş mal üretimine ve ticaretine ilişkin eylem türleri büyük bir çeşitlilik kazanmıştır. Ankara'da bu dönemde, Demirciler, Keçeciler, Sabuncular, Sofçular, Mumcular, Çerçiler gibi 43 değişik esnaf kolu tespit edilmiştir. Bu esnaf guruplarından sofçuluk dışında kalan hemen hepsinin üretimleri, kent halkı ve yakın çevresinin gereksinimleri ile sınırlıyken sof üretimi çoğunlukla İstanbul ve ülke dışı pazarların talebini karşılamıştır.

1607-1608 yıllarında kent halkı Celali saldırılarından korunmak amacıyla kenti çepeçevre kuşatan bir surun yapımını gerçekleştirmişlerdir. 16. ve 17.yy'larda kent halkının en önemli gelir kaynağı olan sof üretiminin yanı sıra ve bu temel üretimin koşutu olarak kentin ticaret işlevinin çok gelişmiş olduğu görülür. "Ankara'nın en büyük ve önemli ticari yapılarından olan Kurşunlu Han'ın bitişiğindeki Mahmutpaşa Bedesteni, Çengel Hanı gibi büyük hanların bu yüzyılda yapılmış olması kentteki ticaret işlevinin ölçeğini gösteren önemli bir kanıttır. Ticaret merkezinin hiç kuşkusuz odak noktası, sofların sergilendiği ve dağıtıldığı "bedesten" dir (Aktüre, 1981), (Şekil 3.28).

"18.yy' da ise Ankara kentinin durumuyla ilgili pek fazla kaynak bulunmamaktadır. O dönemde yabancı gezginlerin hazırladığı bazı kent gravürlerinden anlaşıldığı kadarıyla kent nüfusunun bir kısmı 17.yy başında yapımı tamamlanan dış surun içinde yerleşmiştir."(Aktüre, 1994).

“19. Yüzyılın ilk yıllarından itibaren Ankara ile ilgili bilgi alabileceğimiz belgeler bolladır. İlk nüfus sayımı da bu dönemde yapılmıştır. Ayrıca 1838’de Osmanlı İmparatorluğu’na gönderilen Von Vincke, Osmanlı Ankara’sının ender planlarından birini çizmiştir.”

Demiryolunun geçmesiyle kentte ticari ve sosyal açıdan bir canlanma ve farklılaşma yaşanır daha sonra bu gelişme kendisini sosyal ve mekansal yapıda da gösterir. Ankara kenti için demiryolunun gelişiminin anlamını Georgeon (1996) şöyle anlatır, “19. Yüzyılın sonunda Ankara’nın geleceği açısından belirleyici önemde bir olay yaşandı. Bu, kente demiryolunun gelişi idi. Ankaralıları uzun süreden beri başkentle demiryolu bağlantısının kurulmasını istiyorlardı. 1873-74 kıtlığının ardından ulaşımın iyileştirilmesi çok acil bir sorun olarak gündeme gelmişti... 1884’te Vilayet İmar Komisyonu’ nun raporu, vilayetin gelişimi için acil önlem olarak demiryolunun getirilmesini öngörmekteydi... 1888’de Deutsche Bank’la İzmit-Ankara hattının inşa projesi imzalandı. Ertesi yıl Anadolu Demiryolu şirketice başlatılan çalışmalar, Aralık 1892’de ilk trenin ilk trenin Ankara Garı’na girmesiyle sonuçlandı. Başlangıçta kervanlar demiryolunun rekabetine direnmeye çalıştı, ama bu beyhude bir çabaydı. Yine de vilayetin doğu, kuzey ve güneyindeki yerel ulaşım ayrıca Ankara ile Karadeniz ve Akdeniz arasındaki bağlantılar kervanların elinde kaldı. Demiryolunu geçtiği yerlere muhacirler yerleştirildi.”



Şekil 3.28 Ankara istasyonuna ilk trenin gelişi

Aktüre (1981), demiryolunun kente olan etkileri için de şunları söylüyor: “Yeni gelişen merkezin ikinci çekim noktası ise 1893 yılında kente ulaşan demiryolu olmalıdır. Özellikle demiryolunun Ankara’ya ulaşmasından sonra kentteki dükkan ve mağaza sayısındaki artış dikkat çekicidir.” Ulaşım kolaylığıyla birlikte Ankara çevresindeki, özellikle tarım üretiminin öne çıktığı ve hayvancılığın ilerlediği görülmektedir, batıdaki ovaların sulanması da, bir süre sonra yöreyi buğday ambarı haline getirmiştir.

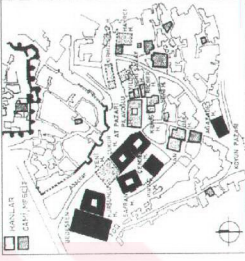
“1914’te dikkati çekecek bir kent gelişmesi yoktu: Boşnak mahallesi dışında, Ankara’nın yüzölçümü yaklaşık 16. yüzyılınkine eşitti. Ama kentin ticaret merkezi batıya, İzmir kapısına ve İstanbul kapısına doğru kayma eğilimindeydi. Bu eğilim demiryolu garının konumuyla daha da güçlendi. Ankara’nın son hanı olan Taşhan burada yapıldı ve sonra modern bir otele dönüştürüldü. 16. ve 17. yüzyılda iş merkezi, kalenin güney ve güneybatısına düşen At Pazarı ve Hasan Paşa Hanı çevresi idi. Balık Pazarı (bugün Anafartalar) caddesi ve Taşhan’ın önünden geçip garı kentin batısındaki yeni iş merkezine bağlayan İstasyon (bugün Cumhuriyet) caddesi gibi yeni caddeler açıldı.” (Georgeon, 1996), (Şekil 3.30).

Sevgi Aktüre (1981) de “19. Yüzyıl sonunda Anadolu kenti ve mekansal yapı çözümlemesi” adlı kitabında Georgeonla aynı şeyleri söylüyor ve ekliyor: “19. Yüzyılın ikinci yarısında Balıkpazarı caddesi üzerinden, Karoğlan Çarşısına ve batıda Taşhan’a kadar uzanan “yeni ticaret merkezi” olgusunun ortaya çıkışı, kentin 19. Yüzyıl sonundaki ikili yapısının mekandaki yansımaları olarak yorumlanabilir. Şekil 3.30’da görüldüğü gibi yönetim merkezi ise, yer seçimi olarak, yeni merkezin bir bölümünü ve çekim noktasını oluşturmaktadır.”

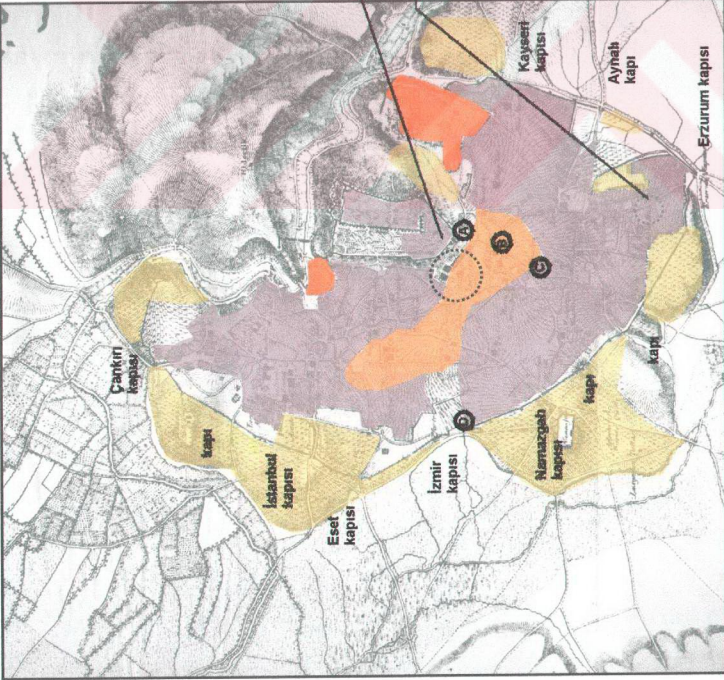
“19. Yüzyıl sonlarında kentte ticaret eylemlerinin geçirdiği nitel ve nicel değişim sonunda kent merkezinde ortaya çıkan eski merkez (bölge ölçeğinde hizmet sunan geleneksel merkez)-yeni merkez (batı ile gelişen ticaret ilişkileri sonucu kentte yeni ortaya çıkan, ticaret burjuvazisi, yönetici bürokratlar, Rum ve Ermeni azınlıklar tarafından oluşturulan üst sosyal kesime hizmet sunan merkez) ikilemine ek olarak, kentin arazi kullanımında ortaya çıkan üç yeni öge, yönetici merkez, göçmen mahallesi ve demiryolu, kentin mekansal yapısında ortaya çıkan değişimin üç somut kanıtı olmaktadır.”



19. yy'dan önce Ankara'da konut doküsü, Erzurum mahallesi'nden bir kesit.



16. ve 17. yy'da büyük hanlıklar oluşturduğu Ankara'nın merkez bölgesi ve ticaret merkezinin odak noktası Bedesten.

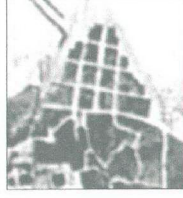


Şekil 3.29 16. ve 17. yüzyıllarda Ankara'da kentsel fonksiyonların yerleşimi

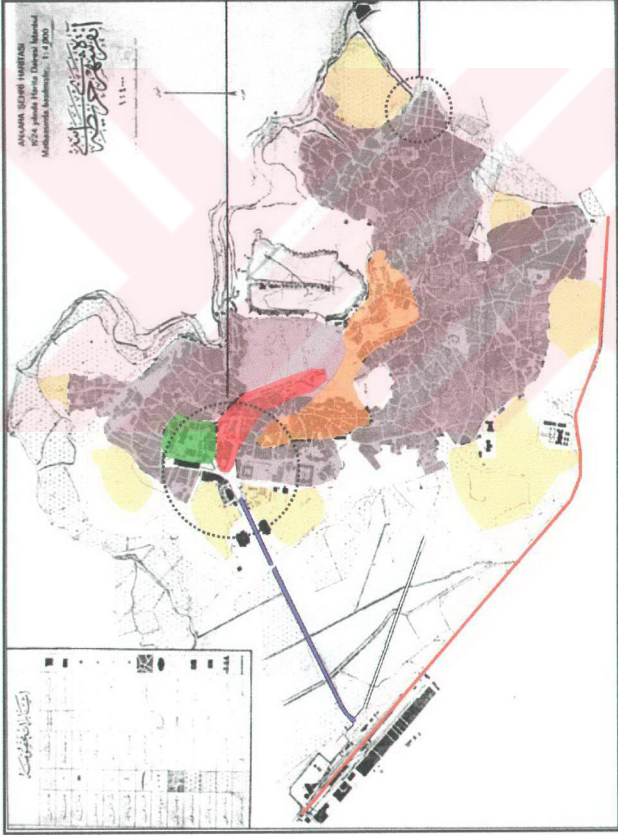
Kaynak: Sevgi Aktüre, "19. yy sonu Anadolu kenti mekansal yapı çözümü" . Tabandaki harita Von Vincke tarafından çizilen Ankara haritası, 1838, kaynak: Semavi Eyce'nin "Ankara'nın Eski Bir Resmi" ,1972.



19. yy sonunda Ankara'ya demiryolunun gelmesi ile İstasyon Caddesi bağlantısında gelişen Yönetici merkez ve bu yöne doğru kayan yeni ticaret merkezi.



Demiryolunun gelişinden sonra Ankara'ya gelen göçmenlerin oluşturduğu Göçmen mahallesi ve konut dokusu. Boşnak mahallesi.



- Konut Alanı
- Geleneksel Merkez
- Yeni Ticaret Merkezi
- Yönetici Merkez
- Mezarlıklar
- Demiryolu
- İstasyon Caddesi

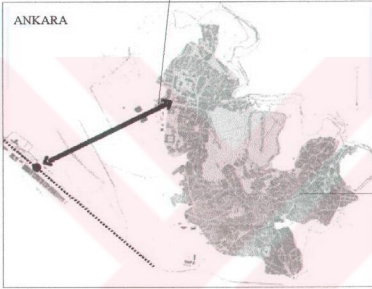
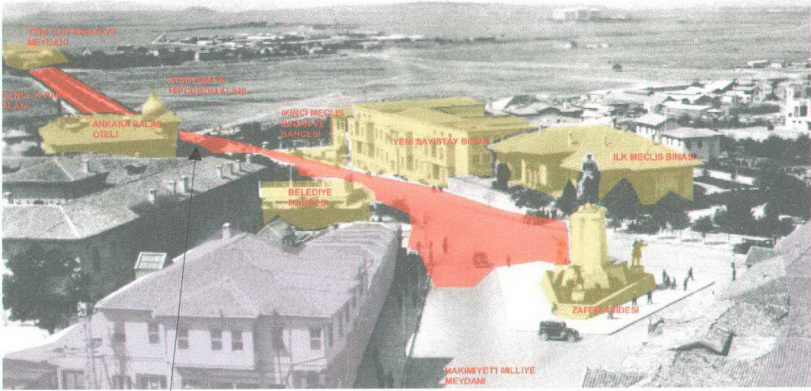
Şekil 3.30 19. yy sonunda Ankara'da kentsel fonksiyonların yerleşimi. Kaynak: Sevgi Aktüre, "19. yy Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi", 1981. Tabandaki harita 1924 yılı Ankara şehri haritası. (Özcan Altaban'ın "Cumhuriyet'in Kent Planlama Politikaları ve Ankara Denerimi" 1998 çalışmasından alınmıştır.)

“Kentte özellikle konut alanları içinden geçen yolların büyük çoğunluğu, eğim, genişlik, yol kaplaması gibi ölçütler dikkate alındığında, at arabasının geçmesine olanak verecek nitelikler taşımamaktadır. Kentte ulaşım aracı olarak at arabasının kullanımına olanak veren ilk düzgün yol istasyonu kente bağlayan ve Taşhan’ın önünden geçtikten sonra önce doğuya sonra güneye doğruya doğru devam ederek Şekil 3.30’da görülen “yeni ticaret merkezi” nin ortasından geçen caddedir. Bu noktadan hareket ederek kent içi ulaşımına at arabasının girişinin demiryolunu izlediğini söylemek yanlış olmaz. Osmanlı imparatorluğunda tekerlekli araçların yaygın kullanımının ön koşulu olarak düzgün yolların yapımı ve onarımına ilişkin olarak çıkarılan ilk nizamnamenin 1886-1887 yıllarına rastlaması ise bu görüşümüze destekleyen bir başka kanıttır (Aktüre,140).

İstasyon Caddesi oluşumu ilk yıllarda at arabası ulaşımına olanak sağlaması ile diğer kent içi arterlerden farklılaşarak öncü bir nitelik kazanmıştır. Cumhuriyet’ in kuruluş yıllarında da kent merkezine Gazi heykelinin bulunduğu bir meydanla bağlanan cadde, Hükümet yapılarının, Ankara Palas otelinin, küçük bahçelerin, 1940’lı yıllarda Gençlik Parkı gibi bir kent parkının ve stadyum, hipodrom gibi spor yapılarının yerleştiği, törenlerin düzenlendiği, kutlamaların yapıldığı, yeni sosyal yaşamın geliştiği modern kent mekanına ve yaşantısına örnek bir mekan olmuştur.



Şekil 3.31 1930’lu yıllarda İstasyon ve Ankara arasındaki bağlantıyı kuran İstasyon Caddesi.



Östeki resimde 1930'lu yıllarda İstasyon binası ve Ulus Meydanı arasında uzanan Ankara İstasyon Caddesi görülmektedir. Caddenin üzerinde I. Meclis Binası, yeni Sağıştay Binası, II. Meclis Binası ve Hıpdrom alanı, Millet Bahçesi, Ankara Palas Otel, Gençlik Parkı bulunmaktadır. Cumhuriyet'in kuruluş yıllarında yapılan kutlamalar, törenler, karşılamaları hepsi bu meydan ve İstasyon Caddesinde gerçekleştirilmiştir. Millet Bahçesi, Meclis Bahçesi, Ankara Palas oteli ve daha sonraki yıllarda Gençlik Parkı ve Gar Gazinosu, sosyal yaşamın eğlencelerini, balolarını, konserlerin kadın-erkek ortak yaşamın mekanları olmuştur. Yanda solda, 1920'li yıllarda düzenlenmiş Ankara haritası üzerinde İstasyon Caddesinin konumu gösterilmiştir. Onun yanında, aynı yıllarda Ankara'nın geleneksel yerleşiminde yer alan bir sokak yapısı görülmektedir.



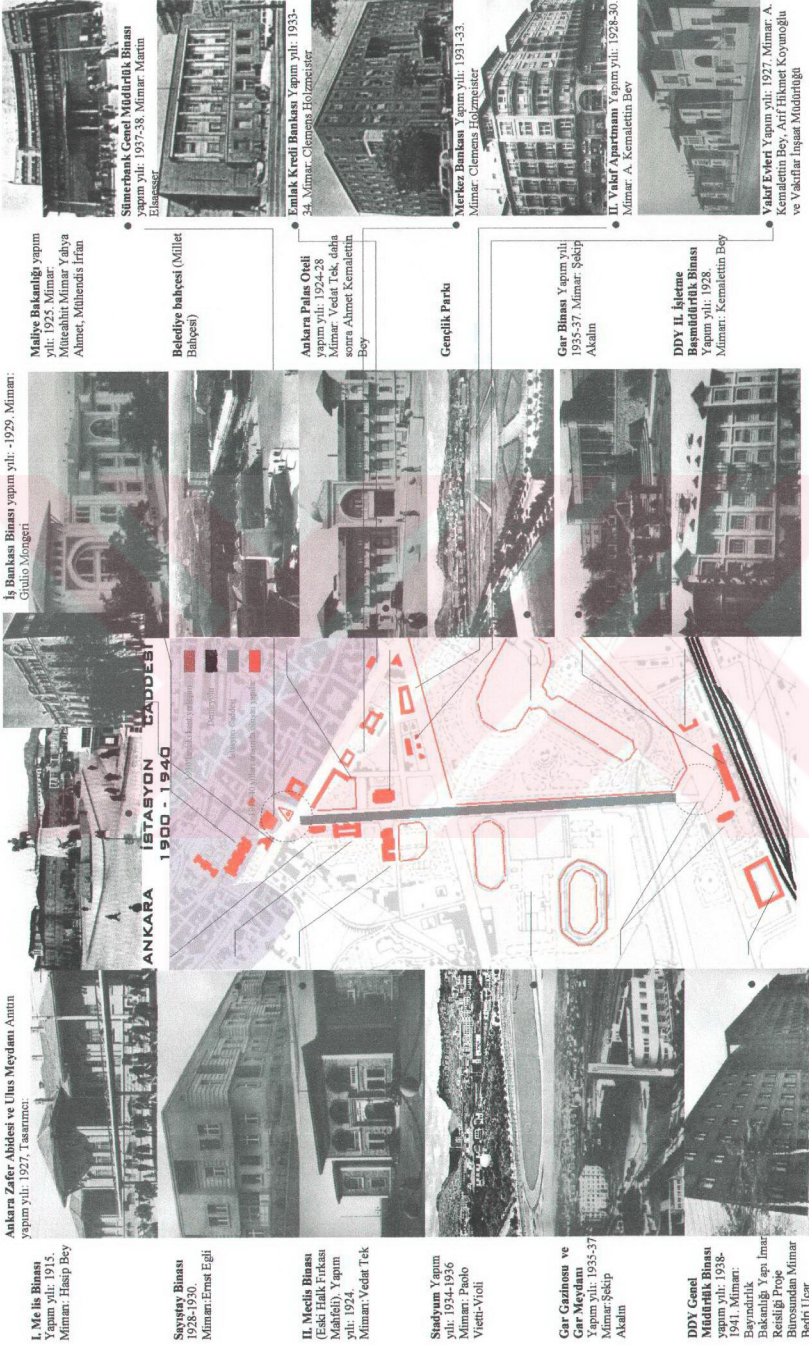
Yandaki resimde 1927 yılında Ulus Meydanına dikilen Atatürk Heykeli ve heykelin haki olduğu İstasyon Caddesi görülmektedir. Caddenin, heykel, Hükümet yapılan ve düzenli, bakımlı görüntüsüyle, Cumhuriyet Hükümeti'nin gücünü temsil eden sembolik bir anlam yüklenmektedir. Heykelin solunda görülen yeşil alan Millet Bahçesinin bulunduğu alandır.



Yanda ve altta İstasyon Caddesinin İstasyon tarafından kent merkezine doğru görüntüsü yer almaktadır. Bu fotoğraflarda caddenin, yol kaplaması, ağaçlandırması ve üzerindeki gösterişli idari binalarla geleneksel sokak yapısından farklı bir görüntü sergilenmektedir. Bir anlamda İstasyondan kente gelenler için ki bu dönemde neredeyse tek seçenektir, modern kente açılan bir kapı görünümündedir.



Şekil 3.32 Ankara İstasyon Caddesi ve cadde üzerinde gelişen yapılar ve yaşantı 1920-1940 arası.



Şekil 3.33 Cumhuriyet' in erken döneminde Ankara İstasyon Caddesi üzerinde ve yakın çevresindeki yapılaşma. Bu yapılar, özellikle 1930'lu yıllara kadar oluşan dönemin idari ve sosyal yapılarının büyük çoğunluğunu kapsamaktadır.

## 4. BAŞKENT ANKARA-İSTASYON CADDESİ

### 4.1 Cumhuriyetin başkenti olarak Ankara'yı kurmak

Falih Rıfki Atay'ın Cumhuriyetin kuruluş dönemi anılarını yazdığı kitabının, Ankara'nın başkent olmasıyla başlayan yapılaşma sürecini anlattığı bölümüne seçtiği başlığın "Bir Şehir Yapmak"<sup>\*</sup> olması, dönemin Cumhuriyet aydınının Başkent Ankara'nın kuruluşuna, ayağa kaldırılmasına nasıl baktığına iyi bir örnek oluşturmaktadır. Bu bölümde Atay (1980), "bir devlete bir başkent, bir orduya bir karargah gibi seçilmez. Devleti idare edenler nesillerce bu şehirde oturacaklardır. Bir çok kültür merkezleri bu şehirde yerleşeceklerdir...Bir başkentte on iki ay çalışılabilir. Maaş ve geçim hatırı için ancak ilişilebilen bir şehir başkentlik vazifesini yapamaz" diyerek başkent olarak Ankara'dan beklenenleri de özetler.

Ankara'nın başkent olarak ilanı daha önce de bahsedildiği gibi Anadolu kenti olarak Ankara'nın ve hükümetin durumu düşünüldüğünde büyük bir iddiayı üzerinde taşımaktadır.<sup>\*\*</sup> Atay, o günlerdeki genel ekonomik ve mali durumu şöyle tanımlar, "Baştan başa ziraati ile, ticareti ile, şehirleri ve köyleri ile yeniden inşa edilecek bir vatan ve 12.000.000 İngiliz lirası, yani ırice bir anonim şirket sermayesi kadar bir bütçe", buna rağmen hükümetin yapılaşma programına ve Ankara'nın imarına öncelik vermesi, konuya verilen önemi göstermektedir.

Ankara, 1920'de Türkiye Büyük Millet Meclisinin bu kentte toplanmasından sonra fiili olarak başkent olmuş ve ilk olarak İstanbul ile ilişkilerini kesmiştir. Ardından Türk vatansverlerinin toplantı yeri haline gelmiştir. Yeni ve genç rejimle bağlantı kurmak isteyen devlet temsilcileri yavaş yavaş Ankara'ya gelmeye başlamış, böylece kent hiç hesapta olmayan, üstelik hazırhlık da olmadığı, bir nüfusu barındırmak zorunda kalmıştır. O devir Ankara'sını bugün kolayca düşünmek olanaksızdır. Her türlü konfordan ve dışarıdan gelenleri

<sup>\*</sup> Falih Rıfki Atay, hem Atatürk'ün çok yakınında bulunması, bir milletvekili olması itibarıyla hem de bir dönem Ankara imar kurulunun başında olması sebebiyle Cumhuriyet'in ve Ankara'nın kuruluş döneminin en yakın tanıklarındandır. Kitabının şehirdeki yaşamı anlattığı bölümünü, "Ankara' da hayat bir taslak olmaktan kurtulamıyordu. Şehri yapmak lazımdı" diyerek bitirir ve kentte yapılanları anlattığı diğer bölüme geçer. Falih Rıfki Atay, Çankaya (1881-1938 Hatıralar), (İstanbul: Sena matbaası, 1980), s:415.

<sup>\*\*</sup> Ankara'nın sadece bir hükümet merkezi değil de, millet merkezi ölçüğünde inşası, yabancı yazarlar tarafından cüretli bir girişim olarak nitelendirilmiştir. Çünkü Ankara, susuzluğu, sıtmal çevresi, ekonomik yetersizliği, eskimiş ve harap çekirdiği ile belki en elverişsiz adaydır. Gönül Tankut, "Jansen Planı Uygulama Sorunları ve Cumhuriyet Demokrasisinin Kent Planlamasına Yaklaşımı", Tarih içinde Ankara, Eylül 1981 Seminer bildirileri, (Ankara: ODTÜ basım işliğı, 1984).

en basit koşullarda bile yatıracak olanaklardan yoksun bir kenttir o günün Ankara'sı (Akgün,1984).\*

1924 yılında hazırlanmış bir İngiliz raporunda başkentteki barınma problemine dair şunlar yazılmıştır: “Yataklı vagonlar, ertesi sabah saat 8:30'a kadar Ankara istasyonunda kalıyor. Ankara'da yatacak yer bulamayanlar, kenar raylara çekilen bu vagonlarda kalabiliyor. Geceliđi beş lira. Ankara'da henüz doğru düzgün otel yok. İstasyondan kente giden yolun kenarında, Meclisin karşısına düşen ve sivrisinek semtindeki evkaf arsasında iddialı bir otelin temeli atılmış yapıımı sürüyor (Ankara Palas). Bunun dışında üç küçük otel var: Sebat oteli, Ankara oteli ve Anadolu oteli. Bunlarda yer bulmak kolay değil. Yatacak oda bulunca da tek başına kalmak zor” (Şimşir, 1988).

Cumhuriyetin ilk yıllarında Ankara'yı yaşayanlar da kentin durumunu şöyle tanımlamaktadır: Çağlayanğil (1985), 1925 yılında Ankara'ya geldiği günlerdeki kent için şunları söyler, “İstasyonda trenden indiğim zaman hayal kırıklığına uğramadım desem yalan olur. Şimdiki gar binası henüz yapılmamıştı. Aynı yerde küçük taşra vilayetlerinin soğuk yüzölz istasyonlarına benzer bir taş bina vardı. Büyük kapıdan çıkınca Taşhan' a kadar tozlu bir yol uzanıyordu... O zamanlar otomobil bulunmazdı. Taksiler pek yoktu. Faytonlar lüks binek araçları rolündeydi. Bir arabaya kurulduk. Okula gidiyoruz. Yolumuzun iki tarafı, yani bugünkü gençlik parkı ile stadyum yerinde çamur deryası bir bataklık vardı. Tahta barakalar kurulmuş drenaj çalışmaları yapılıyordu... Bir şantiye gibi çalışmasına rağmen Ankara'nın kasabalıktan kurtulamayan bir görüntüsü vardı. Başkent değil daha kent bile olamamıştı”. Aynı biçimde Araz da (1985), Türkiye Büyük Millet Meclisine ilk gelen Ankara milletvekillerinin meclis binasının kapısına eşekle, bazılarının da yürüyerek geldiklerini söylüyor (Şekil 4.1).

---

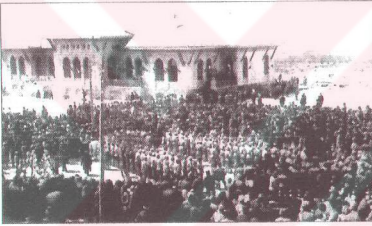
\* “Aşırı kalabalık kentte, hiç kimse rahat değil. Üç yüzü aşkın milletvekili, nasıl becerebilmişlerse öyle yerleşmişler. İçlerinden pek çoğu aylarca yatakhanelerde kaldıktan sonra, yoksul bir odada halıyla kaplı alçak bir döşekte uyumakla yetiniyor”. Jean Schlicklin, “Genç Başkent”, Ankara Ankara, edit: Enis Batur, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1994), s:313.



Ankara eski istasyonu peron cephesi



Cumhuriyet' in ilk yılları, Ankara'da kullanılan ilk Meclis Binası. Meclis, Ankara'daki ilk zamanlarında faaliyetlerini, İttihat ve Terakki Cemiyeti için yapılan bu binada gerçekleştirmiştir. Enver Paşa' nın girişimi ile ve halkın parasal katkısı ile İttihat ve Terakki Fırkası'nın kulüp binası olarak başlanan bu yapı, savaş nedeniyle tamamlanamamış, bu dönemde Ankara'da toplanacak Meclis için en uygun binanın bu olacağı düşünülmüştür.



Ankara İlk Meclis Binası' nın açılış töreni 23 nisan 1920 sabahı, TBMM önü.

Şekil 4.1 Cumhuriyet'in kurulduğu 1920'li yıllarda İstasyon caddesi, üzerindeki yapılar ve kentten görüntüler.

Ankara'dan hem hükümetin kurguladığı yeni kentsel fonksiyonları içinde barındıracak hem de yaşayanlarıyla güçlü bağlar oluşturacak mekanların düzenlendiği bir kent olması beklenmektedir. Ankara, Doğulu bir dünyadan çıkıp, akılcı bir dünyaya yönelmesi istenen yönetim merkezidir. Bu kentten beklenen sadece simge olması değil, yeni dünya anlayışının tüm işlevlerini yerine getirebilecek ve ona uygun yaşam biçimini yansıtacak bir başkent olmasıdır. Bu nedenle de, mevcut tarihsel ve organik gelişmeyi bünyesinde taşıyan eski Ankara'dan bağımsız olarak kurulması zorunludur. Ankara'nın geleceğine dair kafalarda gelişen düşünce yaklaşık budur. Ancak bu düşünce kendisini, Ankara için bir imar planının

hazırladığı dönem olan 1927’lerde resmi olarak ortaya koyacaktır.\*

Kentin görünümü, 1923 yılında çok sadedir. Ancak aynı yıl yapılaşma başlayacaktır. Kurulan modern hükümet tüm mekanları ve yaşantısıyla Ankara’da kendine yer açmaya çalışmakta bu da kentte bir gerilim yaratmaktadır. Tüm bunların sonucunda kentte yeni bir düzenlemeye ihtiyaç olduğu ortaya çıkar. Kentin planlanmasına yönelik atılan ilk adım mevcut belediyeyi Ankara şehremanetine çevirmek olmuş ve 16 şubat 1924’te Ankara şehremaneti kurulmuştur (Ergin, 1936). Doğal olarak ileriye yönelik bazı planlama beklentileri içindedir. Ancak söz konusu olan, yeni imar uygulamalarından çok eskiyi onarma ve kısmen yenileme çalışmaları olmuştur.

Bu yıllarda, henüz planlama anlamında kente bütüncül bir müdahale olmamasına rağmen hem idari hem sivil anlamda bir yapılaşma faaliyetinin de sürdürüldüğü görülmektedir. Dağınık konut yapılaşmasına karşın idari yapıların yapımı ve yerleşiminde bir tutarlılık gözlenmektedir. Falih Rıfki Atay (1980), 1923-33 yılları arasında başkentte kırk kadar resmi bina inşa edildiğini, bunların bakanlık yapıları ve ilim kuruluşlarına ait modern yapılar olduğundan söz eder. Yavaş yavaş Taşhan meydanı ve istasyon arasındaki İstasyon Caddesi üzerinde yeni kentsel yaşama model olacak ilişkilerin örneklerinin kurulmaya başladığı görülmektedir.

#### 4.2 Modern kent mekanı olarak istasyon caddesinin yapılaşması

Daha önce de belirtildiği gibi İstasyon caddesi, kentin Cumhuriyetle birlikte tanıdığı bir kent elemanı değildir. Osmanlı İmparatorluğu’ nun son döneminde demiryolunun Anadolu’ya gelmesiyle kent ve istasyon arasında iletişimi sağlamak üzere açılmış bir yoldur. Geleneksel kent yapısındaki organik biçimli sokak oluşumundan farklı, düzgün bir doğrultusunun olması ve genişliğinin kent içi sokaklara göre daha fazla olmasıdır. Demiryolu hattının geçtiği hemen her yerleşmede İstasyon Caddesi oluşumuna rastlanmaktadır.

Ankara’da istasyon yolu, 1892 yılında demiryolunun kente gelmesi ile oluşmuş ve yolcu ve mal taşımacılığı ile kente hizmet veren bir bağlantı görünümündedir. Yol, sıtma kaynağı iki

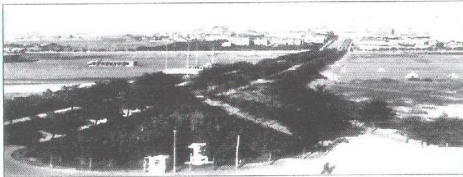
\* Yeni Ankara’nın eski Ankara’nın yanında, ona dokunmadan kurulması yani eski ve yeni Ankara ikiliği daha en baştan konulmuştur. Raci Bademli’ ye göre bu tavır daha 1925’te 583 sayılı yasa ile benimsenmiş ve planlama çalışmalarını yönlendirmiştir...Daha sonraki yıllarda bu anlayış imar planı için yapılan yarışmadaki seçimde ve daha sonraki gelişmelerde de kendini göstermektedir. Seçilen projenin sahibi Jansen’in eski kentin üzerine “bir cam levhası kapatılması” benzetmesi de bu düşüncüyü ortaya koymaktadır. Raci Bademli, “1920-40 Döneminde Eski Ankara’ nın Yazgısını Etkileyen Tutumlar”, Mimarlık dergisi, 1985/2-3, yıl:23, sayı:212-213, s: 10-16.

bataklık bölgenin arasından geçerek kentin ticaret ve konut bölgesine bağlanır. Bu dönemde kentin ticaret merkezinde, istasyon yolunun kente bağlandığı Taşhan meydanına doğru bir genişleme olmuştur (Şekil 3.23, 24). Caddenin kent içindeki bu farklı konumu, Ankara'nın başkent oluşuna kadar değişmeden devam etmiştir. Cumhuriyet' in Ankara'ya atanan ilk İngiliz büyükelçisi Ronald C. Lindsay, 15 mart 1925'de kente geldiğinde yazdığı raporda, Ankara şehrinin söylendiği kadar yoksul olduğunu, İstanbul ölçülerine göre şehrin bir tek yolunun bulunduğunu, bunun da ünlü bataklıktan geçen ve şehri istasyona bağlayan yol olduğunu ve bunun yanında diğer sokakların pek çirkin olduğunu söylemektedir (Şimşir, 1988).

Ankara, başkent olmasıyla birlikte Cumhuriyet hükümetinin tanımladığı modern kent ihtiyaçlarının yerleşimi problemi ile karşı karşıya kalmıştır. Öncelikle de bu ilk yıllarda hükümetin çok acil ihtiyaç duyduğu idari yapılarını konumlandırabileceği bir alana ihtiyacı vardır. 20.000 nüfuslu kale eteklerinde yerleşmiş küçük bir kasaba görünümünde olan kent bu yeni fonksiyonları içinde barındıracak kapasiteden yoksundur. Henüz kentin gelişim alanının ve niteliğinin tam olarak ortaya konmadığı ve yasalarla da çerçevelenmediği bu dönemde, kentte ihtiyaç duyulan anıtsal idari yapıların konumlanabileceği alan olarak İstasyon yolu, taşıdığı gelişime açık potansiyel, istasyon ve kent arasındaki hakim konumu ile dikkati çeker. Cadde, zamanla sadece ulaşımın sağlandığı bir yol görünümünden, hükümetin hem idari işlerini yürüttüğü mekanların bulunduğu, hem de halkla buluştuğu, törenlerin düzenlendiği, yeni Ankaralı' nın sosyal yaşamını sürdürdüğü bir mekan görünümüne dönüşür (Şekil 4.3).



İstasyon Caddesi' nin 1922'deki durumu: Bu ilk yıllarda yolun iki yanında büyük bataklıklar vardır.



İstasyon Caddesi' nin 1932'deki durumu: Yol açılarak bataklık kurularak düzgen bir bulvar haline getirilmiş.

Şekil 4.2 İstasyon Caddesinin gelişimini gösteren on yıl arayla çekilmiş iki fotoğraf. Fotoğraflar İstasyonun önündeki meydana caddenin kente bağlandığı Taşhan Meydanına doğru çekilmiştir. Kaynak: Ankara Posta Kartları ve Belge Fotoğrafları arşivi kataloğu, (1994), Belko, Ankara.

Zamanla modern bir cadde görünümüne kavuşan İstasyon Caddesi üzerindeki oluşumları iki dönem içinde inceleyebiliriz. İlk dönem, Ankara'nın kuruluşundan. Kentin bütünsel bir karar dahilinde planlanması ihtiyacının ortaya çıkmasıyla, açılan bir yarışma sonucu 1927 yılında Jansen imar planının kabul edilmesine kadar süren dönemdir. İkinci dönemse, Jansen Planının kararları dahilinde caddenin yeni fonksiyonlar yüklendiği, Kentin, siyasi yapının niteliğinin de değişimiyle farklı bir boyut kazandığı 1940'lı yıllara kadar süren dönemdir.\*

#### 4.2.1 Ankara'nın kuruluşundan, Jansen Planı'nına kadar süren dönemde İstasyon Caddesi

Bu dönem, Ankara Kentinin modernleştirilmesi sürecinin ilk aşamasını oluşturur. Bu aşamada Kentin düzenlenmesi için Şehremaneti kurulmuş ancak çok etkili bir çalışma yapamamıştır. Hükümet kendi mekansal ihtiyaçlarını karşılamaya öncelik vermiş, İstasyon Caddesi ve çevresinde halkla bütünleşebileceği ve kendisini temsil edebileceği bir idari merkez oluşturmuş, konut yapılması ise Kent içinde dağınık şekilde devam etmiştir.

Aslında bu dönem, tam bir kontrol mekanizmasının olmadığı, ancak Gene de özellikle idari ve sosyal yapılaşmada düzeni sağlayan bir bilincin varlığının seçilebildiği bir zaman dilimidir. Bu varlık da elbette hükümeti oluşturan, Atatürk başta olmak üzere büyük çoğunluğu İstanbul'dan Ankara'ya gelip yerleşmiş bulunan asker ve aydınlardan oluşan Cumhuriyet aydınıdır.\*\* Nalbantoğlu (1981), Cumhuriyet hükümetinin yöneticilerinin, bu Orta Anadolu kentindeki sakinlerin çoğuna yabancı gelse de, Batı'nın sivil toplumuna özgü yaşam kalıplarını İstanbul'dan taşımaya, yeni örnekleri en azından kendi içinde denemeye kararlı

\* 1930'lu yıllar, etkin bir ideolojik program ve tek parti yönetiminin de yardımıyla, düşünce ortamının etkin belirleyici çizgisinin olduğu bir dönemdir. Ve bu dönemde devletçi bir ekonomi politikası uygulanmıştır. Devletçi ekonomi yapısında kamu sektörü, konut dışında yapı alanında tüm etkinliği temsil etmiştir. Bu, her şeyin neredeyse tek elden yürütüldüğü döneme karşılık 1940'lı yıllar, ikinci dünya savaşı sebebiyle ülkede ekonomik darboğazların arttığı, Atatürk'ün vefat ettiği, tek parti döneminin son bulduğu, çok partili rejimin başa gelmesiyle yeni bir siyasi ve ekonomik sürecin başladığı bir dönem olmuştur. Genel politikalarındaki değişim, planlama politikalarındaki öncelikleri ve bakış açısını da farklılaştırmıştır. Özcan Altaban, "Ulusal Yönetimin ve Toplumsallığın Kurguladığı Bir Başkent", Arredamento Dekorasyon dergisi, 1997, sayı:3, s:91.

\*\* Mehmet Ali Kılıçbay başkent Ankara'nın kurucuları için şöyle bir yorum yapıyor: "Ankara'yı İstanbullular kurdular, daha doğrusu yeniden kurdular...Anadolu'ya çekilmenin, İstanbul'a meydan okumanın simgesi olarak..." Devlet başkent içindir iklimi içinde yetişmiş sivil ve askeri erkan, başkente çeki düzen vermek gerektiğine karar verdi. "Önce bir meclis binası bulundu, karşısına Ankara Palas oturtuldu ve bu ikisiyle bir üçgen oluşturan İstasyon binası, İstanbul'dan gelenlerin Ankara'sının sınırlarını belirledi. Yahya Kemal'e atfedilen sözle, onlar için Ankara'nın en güzel yanı "İstanbul'a geri dönmeydi"... Mecliste ülkeyi yönetiyorlar, Ankara Palas' ta kalıyorlar ve istasyondan trenle binerek, hemen İstanbul'a geri dönüyorlardı. Ama Ankara yavaş yavaş kendine özgü Ankara' lı türünü üretmiştir. Ama İstanbul'un aynasında. Daha doğrusu, İstanbul'un siyasal adamını, Cumhuriyet' in ve Ankara'nın sunduğu yeni koşullar içinde bir kez daha ve farklı bir boyutta yeniden inşa etmiştir". Mehmet Ali Kılıçbay, "homo politicus ancyrensis", Ankara Ankara, edt: Enis Batur, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1994b), s:141-142.

olduklarını söyler.

Modernleşmenin, yerleşmeler üzerinde bıraktığı önemli izlerden biri de kamusal yaşamı karşılayan kamu yapıları olmuştur.\* Cumhuriyet’ in idealindeki çağdaş kent yaşamını ve modern Türk vatandaşını yaratmak için, tüm halkın, cinsiyet, statü ve etnik köken ayrımı olmaksızın bir arada yeni bir sosyal deneyimi paylaşabilecekleri kamusal alanlara ihtiyacı vardır (Uludağ, 1998). Bu mekanların erken örnekleri, ilk dönemde İstasyon Caddesi üzerinde oluşmaya başlar. Meydanların, kent bahçelerinin düzenlenmesi, modern otel yapılarının ortaya çıkması buna örnek olarak sayılabilir.

İlk yıllarda nüfusu birden artan ve konut sıkıntısı da çekilen kentte ilk önce hükümetin yerleşebileceği bir bina aranmış daha sonra da milletvekillerini geçici olarak barındıracak bir kaç otel, bir grup konut bu çevrede gerçekleştirilmiştir. Hükümet, henüz bir meclis binasının yapılmadığı 1920’lerde caddenin kentle birleştiği üst kısmında yer alan İttihat ve Terakki Cemiyeti’nin binasına (I. Meclis Binası) yerleşmiş (Şekil 4.1), 1925 yılında II. Meclis Binasının\*\* tamamlanmasıyla da bu binaya geçmiştir.

Modernleşen Ankara’nın yeni yaşantısı da bu cadde ve çevresinde gelişmektedir. Çeşitli sebeplerle halk ve hükümet üyelerinin bir araya gelmesini sağlayan toplantılar ve törenler tertiplenmektedir. Yapılan bu düzenlemeler ve mekansal kullanımlarla İstasyon Caddesi’ne, Cumhuriyet Hükümetinin kazandığı savaşları ve başarılarını, birlik ve beraberliği temsil eden sembolik bir anlam kazandırılmıştır. Milliliğe dair sembollerden biri olarak üretilen resmi bayramlar da, halkın yaşamında dini bayramların yanında yerini almıştır. Bu işaret ve semboller ve onların getirdiği törenler (bayrak asma, bayrak indirme, resmi kutlamalar) yenidir ve ulus-devlet fikrinin taşıyıcılarıdır. Bu temsil ve sahnelerle iktidarın varlığı, halkın

\* Modernleşme süreci, evrensel olarak yerleşmeler ve imar süreci üzerinde üç temel iz bırakmıştır: Bunlardan birincisi, modern dünyanın yeni kurumsal örgütlenmesinin ve kamusal yaşamının gereksinimlerini karşılayan yeni kamu yapılarının/ yapı komplekslerinin inşasıdır, ikincisi, insanların ulaşım araçlarının, pis ve temiz suyun, elektriğin haber ve bilginin düzenli ve kesintisiz dolaşımını sağlayacak entegre ve açık uçlu bir sirkülasyon şebekesinin (yollar, kent içi ulaşım sistemleri, çeşitli alt yapı ve üst yapı kanalları) inşasıdır. Üçüncüsü de, modern toplumda artık genellikle anonim tüketici için üretilmeye başlamış olan, dolayısıyla da ikamet ve barınmanın ontolojisini köklü biçimde değiştiren konut inşasıdır. İhsan Bilgin, Modernleşmenin ve Toplumsal Hareketliliğin Yörüngesinde Cumhuriyet’ in İmarı, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, ed: Yıldız Sey, (İstanbul: Türkiye İş Bankası yayınları, 1998), s:257.

\*\* “Mebus Kulübü” ve parti merkezi olarak başlanan ikinci meclis binası 15 ekim 1925’te kullanılmaya başlandı. Mimar Vedat Tek’ in yaptığı bina, Birinci Ulusal Mimarî dönemi’ nin seçkin örneklerinden de birisi sayılır. Kaba yonu taş duvarları ile taşralı bir görünüm sunar. Simetrik olarak düzenlenen ana cephe Batıya yönlendirildiğinden giriş caddeye bakan yan cepheye konmuştur. Tuğla-taş karışımı basık ya da sivri kemerleri ve çinileri ile dikkati çekmektedir. İkinci Meclis Binası, Cumhuriyet tarihimizin en renkli ve önemli parlamenter olaylarının yaşandığı yer olmuştur.

zihnine zamanla işlenecektir (Gürallar, 1999).

Törenler, kutlamalar ve karşılamaların hepsi, İstasyon Caddesi'nin, Meclis binası önündeki bölümü ve caddenin çarşıya bağlandığı alanda halkın toplanabileceği resmi anlamda bir meydan düzenlemesi olan Taşhan Meydanı'nda (bugünkü Ulus Meydanı) yapılmaktadır. Yenigün gazetesinin sahibi Yunus Nadi Bey, meydana kurtuluş savaşını simgeleyecek bir anıtın dikilmesine öncülük etmiştir. Heinrich Krippel'in yaptığı taslak beğenilmiş ve başkente kazandırılan ilk anıt olarak 1927 yılında Ulus meydanında açılmıştır.



Meclis binası önünde sık sık halka hitap edilmekte, önemli günlerde meclis önünde toplanan halk Atatürk'ün meclise gelişi ve gidişini izlemektedir.



Ulusal bayramlarda Meclis binasının önündeki caddenin kenarlarına geçici tribünler kurulup, geçit törenleri düzenlenmektedir. 23 Nisan, 29 Ekim gibi resmi günlerde geçit resimleri eski meclis binasının önünde olurdu. Caddeye ahşap tribünler yapılır. Atatürk gelir, devlet protokolüne ait zevata yer ayrılır, ahali de tıkım tıkım sokakları doldururdu Çağlayangil (1985), ...



Ankara, Zafer abidesinin yapım çalışmaları sürüyor 1927.



Ankara, Hakimiyet'i Milliye meydanından İstasyon Caddesine bakış

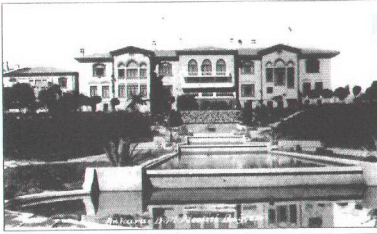
Şekil 4.3 Ankara'da II. Meclis Binasının ve Hakimiyet' i Milliye meydanının 1930'lu yıllardaki görünümüleri.

Modernleşen günlük hayatın gereklerinin yeni yeni ortaya çıkması sonucu kentte görülen değişimlerden biri de Cumhuriyet öncesi günlük hayatında pek de benzeri görülmeyen yeni sosyal yaşantının parçası olacak kent parklarının habercileri, bazı özel bahçelerin düzenlenmesidir. Bunlardan biri Büyük Millet Meclisi'nin bahçesi, diğeri de İstasyon caddesinin Ulus Meydanıyla birleştiği köşede yer alan Belediye Bahçesidir (Millet Bahçesi).

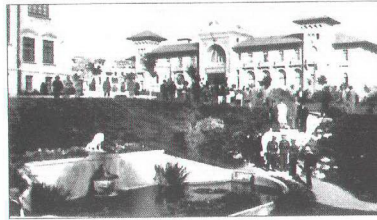
Bu bahçelerde Ankaralı' lar kadınlı erkekli gruplar halinde oturup sohbet edebilmekte ve eğlenebilmektedir. Büyük Millet Meclisinin bahçesi özenle düzenlenmiştir. Bahçede bulunan uzun ve kaskadlı havuza, Ankaralı' lar içindeki çiçeklerden esinlenerek "Nilüfer Havuzu" adını vermişlerdir. Park, halka açıktır ve rahatça gezilebilmektedir. Meclis bahçesine yarım küre biçiminde bir sahne yapılmış ve Riyaseti Cumhur Orkestrası burada Ankara halkı için açık hava konserleri de vermiştir. O yıllarda kenti ziyaret eden yabancı misafirlerden biri olan Jean Schlicklin (1994), biraz sıkıcı bulduğu eğlence mekanları içi şunları söylüyor, "Kuşkusuz Ankara konforlu bir başkent olmaktan çok uzak. Buradaki tüm zevkler, bir kaç yıllık eski filmler gösteren bir zavallı sinematografla, uzun uzun nargile içilen bir kaç kahve ve akşamları canlanan küçük belediye bahçesindeki gezintilerle kısıtlı" (Şekil 4.4).

Taşhan, Cumhuriyet' in ilk yıllarında Ankara yaşamında rol oynamış bir yapıydı. 1928'de Atatürk'ün isteği ile bir Rus göçmeni olan Karpiç'e Taşhanın avlusunda bir lokanta açtırılmış ve Ankara ilk defa "örtüleri, peçeteleri ve çatal bıçağı her serviste değişen " bir lokantaya sahip olmuştur. Bir lokanta olmaktan öte, ilk başkent yıllarında yaşanan toplumsal görüngülerin yeri olmuştur burası (Baydar, 1992).\*

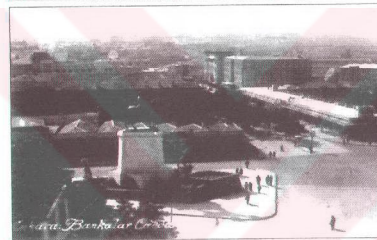
\* "Cumhuriyet' in ilk yıllarında Ulus civarına göz atıldığında eğlence yeri sayılabilecek noktaların çok az olduğu görülür. 1925 yılında Bankalar Caddesinin Ulus'a bitiştiği yerde sadece "Freskonun Barı", ileride 1926'da açılan Elhamra Bar. Bu tür eğlence yerleri üst düzey bürokratlar ve entellektüellerin gitmesine pek uygun değildir. Emirle İstanbul'dan getirilen "Baba Karpiç" in 1928'de önce ünlü Taşhan avlusunda açılan sonra da yapılan Belediye dükkanlar sitesine taşınan ünlü "Karpiç Lokantası", Avrupalı anlamda Ankara'da açılan ve yüksek düzeylere hitab eden ilk örnek sayılabilir. Ulus meydanı düzenlenince yukarı, Zincirli camii yönüne çıkarken sağda Hafız Bey adlı bir Ankaralı' nın yaptırdığı otel ve modernimsi "İstanbul" pastahanesi uzun süre aydınlık ve mebusların ikinci bir buluşma yeri olacaktır. 1926 ve 1927 yılları arasında ulus meydanının düzenlenmesi, Anıtın dikilmesi, Meclis karşısına nezih olmasına özen gösterilerek şehir bahçesinin yapılması, nihayet 1928'de asri baloların verileceği, Cumhuriyet' n kadroları ile yabancı ülke temsilcilerinin sık sık gelebileceği Ankara Palas' ın bitirilişi sadece bir kaç örnek. Hasan Ünal Nalbantoğlu, "Cumhuriyet Dönemi Ankara'sında Orta Sınıf", Tarih İçinde Ankara semineri, (Ankara, ODTÜ basım işliğı, 1981), s:298.



Meclis binasının yanında İstasyon yönünde uzanan Meclis Bahçesi.



Meclis Bahçesinde verilen bir konser ve izleyenler



İstasyon Caddesi ile Hakimiyet' i Milliye meydanının birleştiği köşede yer alan Belediye Bahçesi

#### Şekil 4.4 Ankara Büyük Millet Meclisi Binasının bahçesinden ve Belediye Bahçesinden görünüşler.

Bu dönem kentteki gelişmelerden biri de konaklama mekanlarındaki değişim ve modernleşmedir. Kentte o güne kadar varolan bir kaç otel çok düşük kapasitelidir ve ilkel şartlarda hizmet vermektedir. Oysa nüfusu sürekli artan ve niteliği değişen kentin modern bir otel yapısına ihtiyacı vardır. Yeni oteller yavaş yavaş açılmaya başlamıştır örneğin İstasyonun yanında açılan İstasyon Otelı, ama bunların kapasiteleri ve servis seviyeleri yabancı konukları ağırlamaktan gene de uzak kalmaktadır. Bu amaçla İstasyon Caddesinde meclisin karşısına gelen arsada yapılan bina, otel olarak açılır. Bu bina dönemin ünlü Ankara Palas Otelidir.\* “Yeni başkent olan Ankara’da, ziyaret için gelen yabancı misafirlerin kalabileceği, yeni

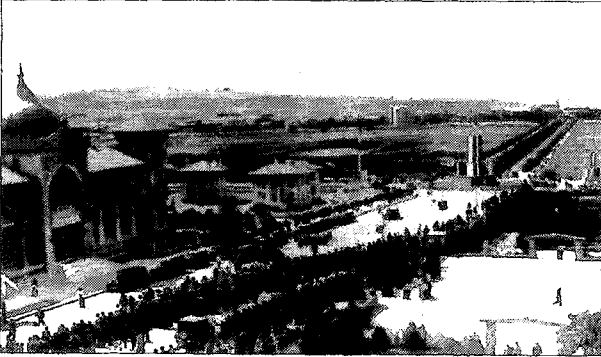
\* Binanın inşası, zamanın sağlık bakanlarından Dr. Rıza Nur tarafından, 1924 yılında zamanının ünlü mimarı, Fransa’da eğitim görmüş Vedat Tek’ e Sağlık Bakanlığına ait bir bina olarak ısmarlanmış, sonradan bakanlık binayı Vakıflar Umum Müdürlüğü’ne devretmiştir. Mimar Vedat Bey’ in projelerini alarak inşaatın yapımından çekilmesi ile de yapının inşası, Almanya’da eğitim görmüş Mimar Kemalettin Bey tarafından çizilen yeni projelere göre devam etmiş ve 1927/1928 yılında tamamlanmıştır. Nurcan İnci Fırat, “Ankara Palas ve Restorasyonları”, Ankara Ankara, edt: Enis Batur, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1994) s:475-476.

Türkiye Cumhuriyeti' ne uygun bir otelin yapılması için Atatürk bizzat emir vermiştir. 1924-1927/1928 yıllarında II. Türkiye Büyük Millet Meclisi Binasının tam karşısına Vakıflar Umum Müdürlüğü' nce yaptırılan Ankara Palas oteli devrinin en lüks otellerinden biri olmuştur. Ankara Palas, otelciliğin yanında bir eğlence merkezi işlevi de yüklenmiştir. Ancak hem otel hem de eğlence mekanı olarak halktan çok politik çevreye hizmet eden bir "Mebusan Kulübü" şeklinde hizmet görmüştür" (Fırat, 1994).

Ankara Palas' ın önemli kişileri konuk eden bir yer olması yanında salonları, Millet Meclisi'nin kulisinin devamı gibi işlemektedir.\* Cumhuriyet bayramlarında ve kimi önemli günlerin gecelerinde, Ankara Palas' ta düzenlenen balolara gelen tuvaletli ve smokinli insanlar, Ankara'nın yerli halkı için değişik bir görüntü sergilemektedir (Şekil 4.5).



İstasyon caddesi üzerinde Ankara Palas otelinin giriş cephesinin görünüşü. 1930'lar.



Bir bayram sırasında istasyon caddesi üzerinde geçit töreni ve Ankara Palas oteli.

Şekil 4.5 Ankara Palas Otelinden görüntüler.

\* 1929 yılında Ankara 'ya gelen bir İtalyan gazeteci Ankara Palas için şunları söylüyor, "Ankara'ya gelen yabancıların dört gözle açılmasını bekledikleri bu büyük otel sonunda açılmış. Çabucak bir buluşma yeri, bir merkez olmuş. Otel dolup taşıyormuş. Yabancı iş adamları ticaret heyetleri, diplomatlar burada birbirlerine randevu veriyorlarmış. Otelin terası akşamları yabancılarla doluyormuş" (Şimşir, 1998).

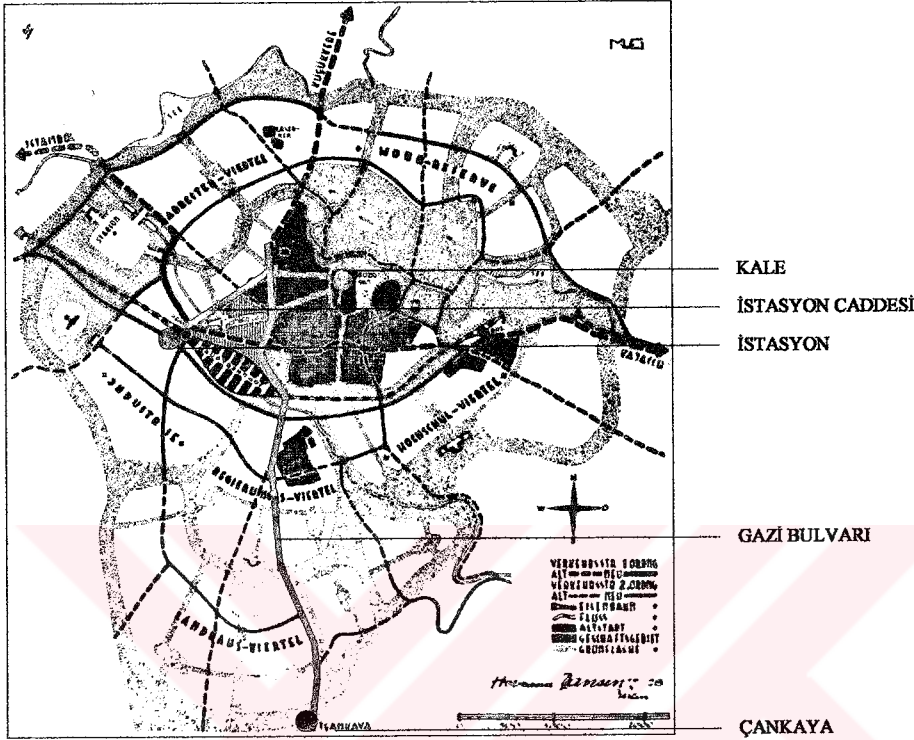
Ankara’da toplum büyük bir hızla bakanlara, hükümet görevlilerine ve diplomat topluluğuna dönüşmektedir. Ve hükümetin modern aydını yaşantısını bu kısıtlı alanda geçirmektedir. Günlük yaşam burada farklılaşmıştır. Mecliste idari işler görülmekte, Taşhan çevresindeki otellerde konaklanmakta, belediye bahçesinde sohbetler edilmektedir. Yeni Cumhuriyetin Meclis ve istasyon caddesi çevresinde toplanmış aydınları kurdukları sosyal yaşantıyla Ankara’da modern bir yaşam yeşertmeye çalışmaktadırlar. Hatta öyle ki gelişen yeni nüvede tüm yaşam neredeyse istasyon, meclis ve Taşhan meydanı civarında sıkışık bir vaziyette geçmektedir. Schlicklin (1994), Hemen herkesin bir süre sonra birbirini tanı hale gelmekte olduğunu söyleyerek şunları ekler: “...gece gündüz herkes alelacele açılmış üç dört lokantada buluşuyor. Bir kaç haftalık araştırmam süresince ben bilgi edinmek için görüşmem gereken herkesi Büyük Millet Meclisi alanındaki küçük Anadolu lokantasında buluyordum. Bakanlar, milletvekilleri, memurlar hepsi oradaydı. Çünkü ailelerini yanında getirip kalacak yer bulabilen pek az kişiydi...her türden kişiyle sokakta, belediye bahçesinde, lokantada özgürce uzun uzun konuşabildim”.

İstasyon binası ise Kurtuluş Savaşı sırasında Mustafa Kemal’i ağırlayan tarihsel bir odak ve kentin simgesel “giriş kapısı”dır. 1920’lerin sonlarına gelindiğinde, İstasyon Caddesinin her iki yanında Millet Meclisi, Ankara Palas oteli ve memur evleri gibi dönemin önemli binaları sıralanmaktadır. Asfalt caddenin yanları düzenli ağaç sıraları ile bezenmiş, trafiğin gidiş-geliş yönleri yeşil bir orta şeritle ayrılmıştır. İstasyondan bakıldığında yolcuları Jansen Planına göre modern Ankara’ya götürecek Gazi Bulvarına bağlanan cadde etkili bir görünüme sahiptir. Yavuz (1994), caddenin o dönemdeki durumuyla ilgili olarak Ankara’yı Cumhuriyet’ e uygun bir başkent yapmaya yönelik ilk binaların en önemlilerinin, istasyon yolu üzerinde, Ulus merkezine yakın bir konumda gerçekleştirilerek, bu caddenin gösterişli bir kent bulvarına dönüştürülmesinin amaçlandığını belirtir.

#### 4.2.2 Jansen Planı’ndan sonraki dönemde İstasyon Caddesi

İstasyon caddesi üzerindeki oluşumların ikinci dönemi Jansen imar planının hazırlanması ve 1932 yılında uygulamaya konması ile başlar. Jansen planıyla kent bundan sonraki gelişimini bütüncül bir düşünce çerçevesinde gerçekleştirecektir. Alman kent plancısı Herman Jansen, modern başkent planını Ulus Meydanı’nda anıtsal Atatürk heykeli önünde kesişen Gazi Bulvarı ve İstasyon Caddesi eksenleri üzerinde geliştirmiştir. 19.yy Paris’inin plancısı Baron Hausmann’ın bulvarlarını anımsatan bu ana arterlerin, trafiği düzenleyici işlevlerinin hayli

ötesinde simgesel anlamları vardır. Kuzey-Güney eksenindeki Gazi Bulvarı yeni kentin gelişeceği yönü belirlerken, İstasyon Caddesi demiryolu istasyonunu bulvara bağlayarak ve daha sonra doğuya doğru giderek zayıflayarak kalenin dış mahallelerine uzanır (Şekil 4.6).



Şekil 4.6 Herman Jansen tarafından hazırlanan Ankara şehri imar planı (1928) üzerinde İstasyon Caddesi ve Gazi Bulvarı'nın yerleşimi.

Bu dönemde resmi binaların yapımı daha da hızlanarak sürmüştür. Kent bütününde uzun vadeli ve geniş kapsamlı uygulamalara girişilmiştir. Yeni gelişme bölgesi olan Yenışehir'in kuruluşu, Bakanlık binaları ve yerleşimi, sanayi alanlarının düzenlenmesi gibi kentin temel ihtiyaçlarının yanında dikkati çeken spor alanları düzenlemelerine ve özellikle rekreatif mekan oluşumlarına verilen önem ve ayrılan mali kaynağın büyüklüğüdür. Bunun nedeni de Cumhuriyet' in amaçladığı kent yaşamının modernleşmesinin, gündelik hayatın değişmesi ve bunun da ancak günlük yaşantı kalıplarının değişmesi ile gerçekleştirilebileceği düşüncesidir. Gençlik Parkı ve stadyum yapıları da bunun gerçekleşmesi için kullanılan araçlardan birkaçı olduğunu görüyoruz.

Tanyeli (1998), kentsel yaşamın çağdaştırılmasının Cumhuriyet aydınına kimi olanak ve donatıların kullanılması olarak algılandığını ve bu durumun kendisini Cumhuriyet'in erken döneminde üç tür kamusal mekanda somutlaştırdığını söyleyerek. Bunların; İstasyon, park ve halkevi olduğunu, üçünün de Türk insanının ağırlıklı biçimde cemaat, aile ve cins ayrımına

tabi olan mekan kullanım alışkanlıklarını kırmaya yardım edeceğini, onun için yeni kentsel-kamusal alanları tanımlamayı hedefleyeceklerini söylüyor.

1900'lerde demiryolunun gelişinden itibaren değişiminin merkezi durumunda olan İstasyon Caddesi ve çevresi hükümet merkezi olma görevini yavaş yavaş kentin omurgası olması amaçlanan Gazi (Atatürk) Bulvarı'na devrederken bir taraftan da kent halkının günlük yaşam alışkanlıklarını değiştirecek kentsel fonksiyonlar yüklenmiştir. Gençlik Parkı, stadyum, yeni gar binası ve çevresindeki düzenlemelerle kentte kurulan modern yaşamın merkezi olma durumunu devam ettirmiştir.

Jansen, Cumhuriyet' in kurucu ve yöneticilerinin isteği üzerine 1932'de kesinleşmiş bulunan imar planında, büyük bir kent parkı önermiştir. Parkın ortasında büyüklüğü 35 bin metrekare olan bir göl öngörülmektedir. Gölün etrafındaki dinlenme yerleri ve yürüyüş yolu, tarihi kale manzarasının, parkın ve gölün etkileyici peyzajıyla birlikte algılanabildiği cazip mekanlardır. Bu bağlamda da böylesine bir kent parkı Ankaralıların geleneksel günlük yaşantı kalıplarına bir müdahale demektir (Baydar, 1940) \*

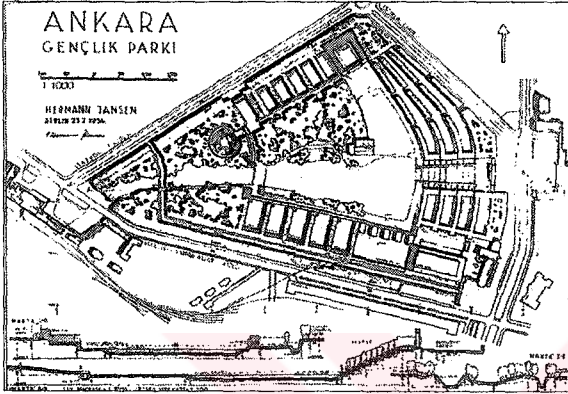
İstasyon bataklığının ortasından geçen toprak bir yolla Ulus'ta Ankara'ya bağlanıyordu. Gençlik Parkı bu bataklığın üzerinde, İstasyonun karşısında doğu-batı yönünde planlanmıştı ve bir yandan eski kent merkezinin manzarasına yönelirken, bir yandan da kente yeni gelenlerin ilk olarak kentle tanıştığı noktaya uzanıyordu (Şekil 4.7).

---

\* Uludağ, "Cumhuriyet döneminde rekreasyon ve gençlik parkı örneği" adlı yazısında İstasyon caddesinin cumhuriyetin kuruluş yıllarında yüklendiği misyonu gençlik parkının kuruluş kararıyla beraber şöyle açıklıyor: "Üzerinde park yapımının öngörüldüğü alan, Ankara İstasyonu, Cumhuriyet Meydanı ve İstasyon- Saman Pazarı caddesi arsındaydı. Park, yüklendiği misyon ve anlam açısından oldukça stratejik bir konumdaydı. Nasuhi Baydar, halka gençlik parkının yapılacağını müjdelediği yazısında parkın yerini şöyle tarif eder, "Ankara istasyonundan çıkılıp şehre gelinirken sağ tarafda Ondokuz Mayıs Stadyomunun karşısında geniş bir boşluk vardır ki ortasında tek başına kalmış bir bina görülür. Bir müllesi andıran bu sahanın ikinci dili dil tarih coğrafya fakültesi önündeki cadde ve bu caddenin hafif bir inhina ile devamı olan Bankalar caddesi, üçüncü dili ,ise İstasyondan Saman Pazarına doğru giden yoldur. Tireden çıkar çıkmaz yolcuyu bir harabe manzarası ile karşılaştıran ve Şehirle Yenişehir arasını -Ankara iki ayrı parçadan mürekkepmiş gibi- cırılcıplak bırakan bu boşluk, şehir planında Gençlik Parkı'na tahsis edilmiştir.". Zeynep Uludağ., "Cumhuriyet Döneminde Rekreasyon ve Gençlik Parkı Örneği", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık,edt: Yıldız Sey, (İstanbul: Tarih Vakfı yayımları, 1998).



1930'da Ankara Gençlik Parkı alanından kaleye doğru bakış.



Herman Jansen'in Ankara Gençlik Parkı için hazırladığı çalışma.



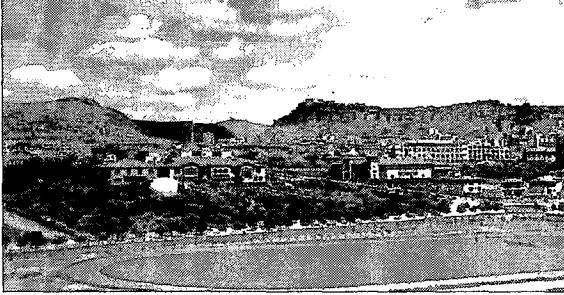
Ankara Gençlik Parkı Havuzunda patinaj yapan gençler ve çocuklar  
1930'lu yıllarda

Şekil 4.7 Ankara Gençlik Parkı görünüşleri 1930.

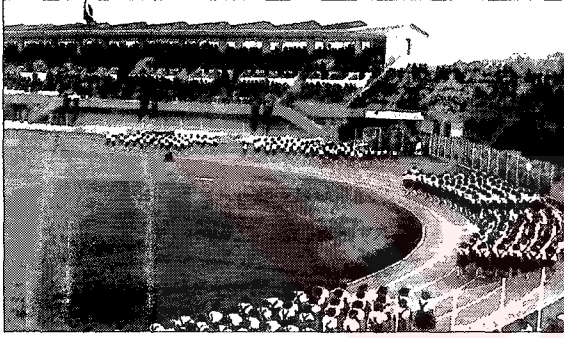
Küçük bahçelerin yerini modern kentli insanı yapılandırma amacının aracı olarak bir kent parkı almıştır. Caddenin diğer yanında ise törenlerin düzenleneceği ve spor oyunlarının gerçekleştirileceği stadyum ve hipodrom gibi mekanlar oluşturulmuştur. Cumhuriyet' in amacı, dönemin ünlü deyişiyle "sağlam kafalı, sağlam vücutlu" gençler yetiştirmektir. 1930'ların ikinci yarısında artık gençlik ve spor çalışmaları, gösteriler, kutlamalar, spor karşılaşmaları çağdaş bir ortamda yapılmaktadır ve artık bütün Ankaralı' lar bunları rahat tribünlerden izleyebileceklerdir (Şekil 4.8).



Herman Jansen'in Ankara stadyumu için yaptığı eskiz çalışmalarından biri.



Ankara stadyumu 1930'lu yıllar. Bu yapının mimarı Vietti-Violi'dir.



Ankara hipodromunda bir geçit töreni sırasında öğrenciler. 1940'lı yıllar

Şekil 4.8 Ankara stadyumu ve çevresinin görünüşleri.

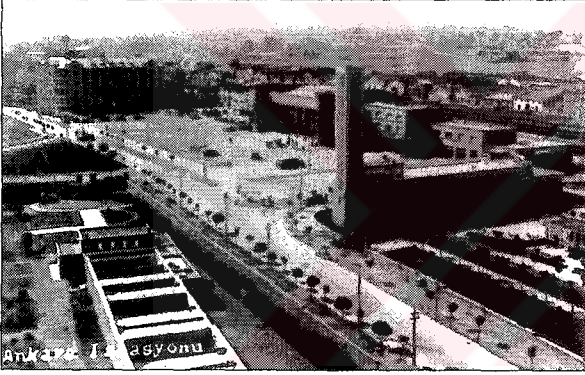
Tanyeli (1998), istasyon ve gar binasının kent için önemini şöyle ifade ediyor, "İstasyon sadece bir demiryolu durağı değildir; bir kentin ulusal sisteme katılması ancak onunla olanaklıdır. Çağdaş yaşamla bağlantı orada kurulur. Örneğin 1960'lara kadar Ankara'nın en iyi lokanta ve gazinosunun garda konumlanması rastlantı olmamalıdır. Küçük ve orta büyüklükteki Anadolu kentlerinde ise geleneksel kent ve mahalle atmosferinin dışına çıkmak ancak garın sınırında elde edilebilecek bir olanaktır.

Uludağ da (1998), Ankara'nın yeni gar binasını şöyle anlatıyor. "Cumhuriyet Ankara'sı hızla büyüyordu. Ulaşım yollarının kentle birleştiği en önemli kapı tren istasyonuydu.\*

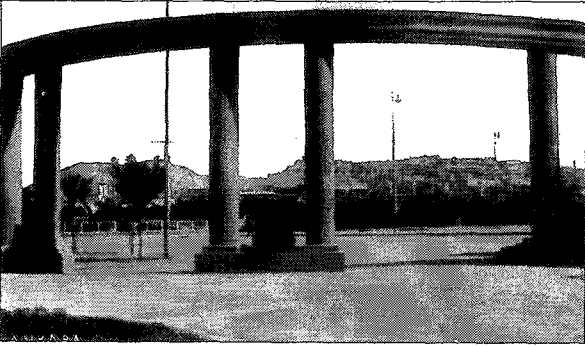
\*Bu konumu Zeynep Uludağ şöyle tanımlıyor: "Tren istasyonu özellikle cumhuriyetin ilk yıllarında Ankara'nın dünyaya açılan tek kapısıdır. Herhangi bir şehirden gelen bir yolcu ya da yabancı bir ülkeden gelen bir diplomat, Atatürk ya da İngiliz büyükelçisi kim olursa olsun kentle ilk defa bu noktada, yani garda karşılaşır. Dolayısıyla, kentin tüm ulusal ve uluslararası bağlantısı bu tek kapıdan yani "gar"dan sağlanıyordu. Daha sonraki yıllarda karayolları gelişene ve 1950'lerde havaalanı açılıncaya kadar bu böyle devam etti." Zeynep Uludağ., "Cumhuriyet Döneminde Rekreasyon ve Gençlik Parkı Örneği", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, edit: Yıldız Sey, (İstanbul: Tarih Vakfı yayınları, 1998), 65-74.

Ancak bu istasyona başkentin gereksinimlerini karşılayabilecek bir gar binası gerekiyordu. 1934'te yapımı tamamlanan gar binası, çağdaş çizgiler taşıyan ve erken Cumhuriyet döneminde, modern mimariden etkilendiğimiz yıllarda gerçekleştirilmiş en görkemli binalardan biriydi. Havayollarının gelişmesi ve hava limanlarının yapımına kadar devlet konuklarının karşılanıp, uğurlandığı tek mekan olan gar binası, ayrıca Ankara'lılar için de yeni bir kültürün, davranış biçiminin oluşmasına da hizmet etmiştir”

Yeni gar binasının hemen yanındaki Gar Gazinosu ve bunun bir parçası olan saat kulesi garla birlikte planlanmıştı. Uzun yıllar Ankara'nın en seçkin yerlerinden biri olan Gar Gazinosu'na yabancı orkestralar ve revüleri getirtilmiştir. Yine aynı dönemde istasyon binasının içinde bulunan Gar Lokantası da üst bürokratların ve politikacıların, sıkça buluştukları, Batı standartlarında hizmet sunulan bir yer olmuştur (Şekil 4.9).



Ankara gar binası ve önündeki meydanın 1940'lardaki görünümü.



Ankara gar binasının önündeki meydandan kentin genel görünüşü 1930'lar.

Şekil 4.9 Ankara gar binası ve çevresinin görüntüleri.

Cumhuriyetin erken döneminde cadde üzerinde gelişen tüm bu mekansal ve sosyal ilişkilerden, İstasyon Caddesi'nin, konumu ve yapılaşması ile Ankara'nın geleneksel kent yapısına yeni kentsel fonksiyonların entegre olmasında modernleştirici bir araç rolü oynadığı görülmektedir. İstasyon Caddesi, kuruluş yıllarında ve sonrasında Cumhuriyet'in sembollerini taşıyan ve Türk halkını gururlandıran bir kent mekanı olmuştur. Nalbantoğlu (1999), Kale'nin mazgallı surlarının oluşturduğu arka plana karşı, Atatürk heykeline kadar uzanan şeridi çeşitli açılardan resimleyen sayısız tarihi fotoğrafın İstasyon Caddesiyle duyulan övüncü apaçık yansıttığını belirtir (Şekil 4.10). Tanyeli (1998), "İstasyon caddesi" kavramı çoğu Anadolu yerleşmesinde kente ve kentsel yaşama getirilmek istenen modern geometrik disiplinin ilk örneği olmuştur. Benjamin' in Paris bulvarı için kurguladığı modernite mekanı rolü, erken Cumhuriyet Türkiye'sinde her yerden çok istasyon caddeleri için geçerli olmalıdır" diyerek bu durumu özetler.



Şekil 4.10 1920 ve 1930 yılları arasında İstasyon' dan Ankara'nın görünüşünü gösteren bazı kartpostallar

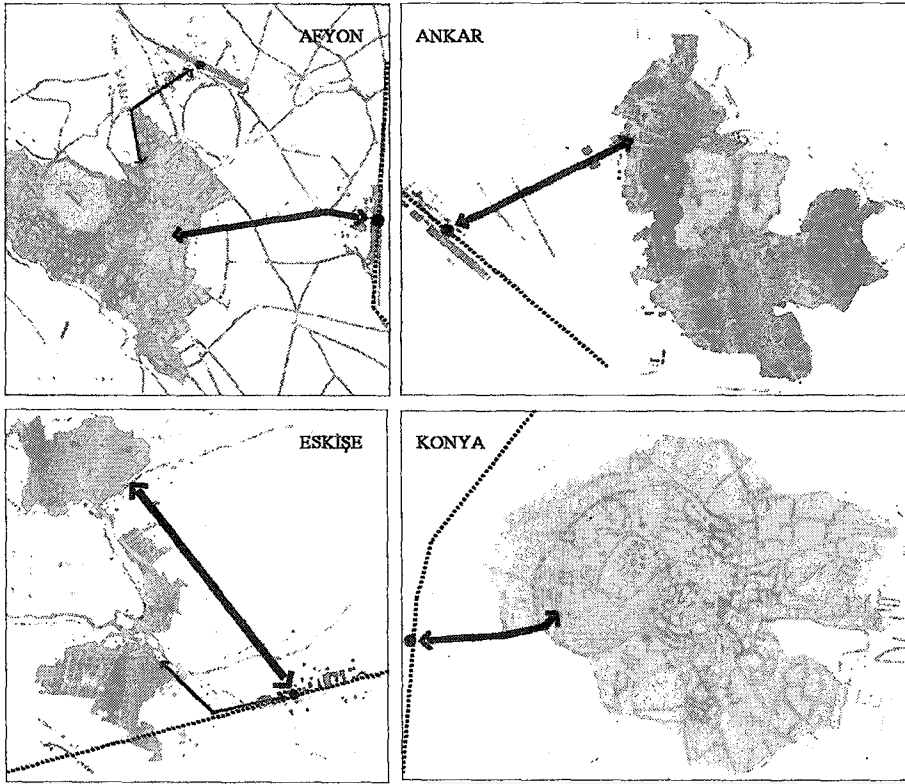
## 5. SONUÇ

Cumhuriyetin kurulması, toplumun her alanında dönüşüm ve modernleşme gereğini getirmiştir. Yüzyılların birikimiyle kurulmuş toplumsal yapıların dönüştürülmesi, kısa sürede gerçekleştirilmesi çok güç bir amaçtır. Cumhuriyet hükümeti bunun için kentin, toplumu dönüştürücü gücünden faydalanmıştır. Buna örnek oluşturacak kent de başkent Ankara'dır. Demiryolunun gelişiyile birlikte başlayan, Cumhuriyetle büyük bir hızla devam eden Anadolu kentinin modernleşmesi sürecinde Başkent Ankara'nın oynadığı öncü rol tartışmasız kabul edilmektedir.\*

Cumhuriyet'in kuruluş yıllarında Anadolu kentinin yapısı Ankara başta olmak üzere düşünüldüğünde kendi içine kapalı organik yapıli sokaklardan oluşan bir doku ve ortaçağ düzeyinde kentsel ilişkilerden kurulu olduğu görülür. Bu yapı yüzlerce yıllık endüstri öncesi yaşam biçiminin üst üste ördüğü bir yapıdır ve içinde yaşayan toplumun ilişkilerini yansıtmaktadır. Dönemin haritaları incelendiğinde bu kent yapısına yabancı tek ögenin kente yakın zamanda gelmiş olan demiryolu istasyonunun kent merkeziyle bağlantısını kuran "İstasyon Caddesi" oluşumu olduğu görülür (Şekil 5.1). Bu "cadde" yapısı ya da o dönemdeki özellikleri ile "yol" yapısı, Anadolu kentini, o güne kadar neredeyse tamamen ilişkisiz kaldığı İstanbul'a, dolayısıyla da dünyaya bağlamıştır.

---

\* İnci Aslanoğlu, "yaygın bir kanıya göre Ankara sadece bir başkent değil, bütün Anadolunun imarı için bir okuldur. Yapılaşması, alt yapısı, ağaçlandırması ile öncü bir örnektir. Bu kentin yapımı ile Türk ulusu yapı yeteneğini tazelemekte, imar bilincinde yeni bir kuşak yetişmektedir. Yeni başkentleşme devrim ölçeğinde bir girişimdir" diyor. "1928-1946 dönemi...resmi yapıları", Tarih içinde Ankara, Eylül 1981 Seminer bildirimleri, yay: Erdal Yavuz ve Ümit Nevzat, (Ankara. ODTÜ basım işliğı,1984). Ancak bunun tüm Anadolu'da ne derece gerçekleştirilebildiği veya yaygınlaştırılabildiği tartışılması gereken bir durumdur. Bununla ilgili olarak İlhan Tekeli de şunları söylüyor, "Cumhuriyet hükümetleri ülkede kentleşme hızının yüksek olmadığı dönemde gayretlerini tek bir kente yoğunlaştırarak çağdaş görüntüde bir kent ortaya çıkarmışlardır. Ama kentleşme hızı tüm ülkede çok hızlanınca bu modeli tüm ülkede uygulayacak kaynaklara sahip olamamışlardır. İlhan Tekeli, "Ankara'nın Başkentlik Kararının Ülkesel Mekan Organizasyonu ve Toplumsal Yapıya Etkileri Bakımından Genel Bir Değerlendirmesi", Tarih içinde Ankara, Eylül 1981 Seminer bildirimleri, yay: Erdal Yavuz ve Ümit Nevzat, (Ankara. ODTÜ basım işliğı,1984).



Şekil 5.1 Sırasıyla Afyon, Ankara, Eskişehir ve Konya’da kentin yerleştiği alan, demiryolu hattı ve İstasyon Caddesi’nin konumlanması

Ortaya çıktığı zamandan itibaren istasyon yolunun, kentte, diğer yapılardan farklı bir rol üstlendiği görülür. Osmanlı İmparatorluğunun son döneminde yol bağlantısının ilk ortaya çıktığı yıllarda başkent İstanbulla olan ulaşım ilişkisinin kolaylaşması dolayısıyla İstanbul’u etkileyen modernleşme rüzgarı az da olsa Anadolu kentine de ulaşmıştır. Kentin ticari yapısı hareketlenmiş, ticaret merkezi, istasyon yoluna doğru kaymış, hükümet yapılarının oluşturduğu idari merkez de yolun kent merkezine bağlandığı bölümüne kurulmuştur. Cadde, bu dönemde düzgün biçimi, kente ve istasyona hakim konumu ile geleneksel dokudaki sokak oluşumundan farklı bir yapı ortaya koysa da, yönetim ve ticaret merkezi için çekim noktası olan bir bağlantı olmanın ötesine geçememiştir.

Cumhuriyet Hükümeti’nin kurulduğu dönemde ise, Anadolu kenti hızla modernleşme yoluna girmiştir. Hükümet düzenli bir kent yaşamı ve bunun getireceği çağdaş görünümü amaçlamaktadır. Bunun yanında kentten, Cumhuriyet rejimini simgelemesi de beklenmektedir. Kentte, modern ihtiyaçları karşılayacak spor, sağlık, yönetim, konaklama gibi fonksiyonların yerleşeceği mekan büyük önem taşımaktadır. Bu mekan, demiryolu hattının geçtiği Anadolu kentlerinde öncelikli olarak İstasyon Caddesi olmuştur.

Planlı ve modern kent Batı' da ifadesini yeni ve geniş bulvarlarda bulmuştur. Bulvarlar büyük yıkımlar sonucu organik yapılı kent dokularının içinden geçip meydanlarla bağlanarak modern kentin omurgasını oluştururlar. Bu geometrik sistemli omurgayı oluşturan düz ve geniş bulvarlar, görsel bir ihtiyacın ötesinde kentte ulaşılabilirlik, savunma, sağlık ve düzen gibi modern ihtiyaçların bir göstergesidir. Cumhuriyetin kuruluş döneminde, demiryolu hattının geçtiği kentlerdeki İstasyon Caddesi oluşumları da böyle bir modernleştirme misyonu yüklenmek için bütün özellikleri üzerinde taşıyor gibi görünmektedirler.

Erken Cumhuriyet döneminde İstasyon Caddesi oluşumlarının, konumu ve kentle ilişkilerine bakıldığında; genellikle caddenin bir ucunun, Cumhuriyet döneminde yeni kent merkezleri olarak düzenlenen Gazi heykelinin bulunduğu meydanlarla kente bağlandığı, diğer ucunun da gene çoğu zaman bir meydanla kentin İstanbul ve Batı ile bağlantısını sağlayan istasyon binasına bağlandığı görülür. Cadde iki çekim noktası arasında hakim bir konumda uzanır. Genellikle gidiş ve dönüş olmak üzere ikiye bölünmüş, trafik düzenlenmiştir. Yol kaplaması ve ağaçlandırılmış kaldırımlarıyla, geleneksel kentteki yol dokusundan farklı bir yapı ve peyzaj sergiler.

Bu dönemde cadde üzerinde iktidarı temsil eden prestij yapılar sıralanmıştır. Bu yapılar, modern kent yapısının gerekleri olan temel fonksiyonları barındırırlar. Cadde üzerinde ve yakın çevresinde sıralanan bu yapılar, büyüklükleri, cephe elemanları ve mimari tarzlarıyla mütevazı ölçülerdeki geleneksel kent dokusu karşısında gösterişli ve heybetli bir siltet oluştururlar.

Cumhuriyet' in kuruluşuyla birlikte milli birliğin ve beraberliğin güçlendirilmesini sağlamak amacıyla halkın yaşantısında yer alan resmi bayramlar, kutlamalar, geçit törenleri, İstasyon Caddeleri üzerinde gerçekleştirilerek duygusal anlamda da halkın zihninde caddenin, kurtuluşun, yeni modern hayatın yeri olduğu inancı sağlamlaştırılmıştır.

Cumhuriyet' in kuruluş yıllarından itibaren fiziksel, mekansal ve sosyal yapısında meydana gelen değişimle, İstasyon Caddesi oluşumları, kentte modern mekanın örneğini oluşturmuşlar. Konumları, kentle kurdukları ilişkiler, yüklendikleri fonksiyonlar, üzerlerinde oluşan yapılar, kurulan yeni ilişki biçimleriyle, işleyişleri ve görünüşleriyle kentin diğer mekanlarından farklılaşarak Cumhuriyet Hükümeti'nin tanımladığı çağdaş yaşamın taşıyıcısı olmuşlardır.

Anadolu kentleri içinde, hükümet merkezi olması dolayısıyla Ankara'nın farklı ve öncelikli bir yeri olmuştur. Cumhuriyet'in erken döneminde, kent yeni Ankaralı'nın hızla yerleşme ihtiyacının ortaya çıktığı noktada istasyon yolu, hükümet merkezinin yerleşmeyi seçtiği alan

olmuştur. İstasyon Caddesi, eski kent merkezini hemen arkasına alan, idari ve sosyal yapılarıyla kente gelen yerli ve yabancı misafirler için modern kente ve kentli yaşama doğru gelişmesi istenen Ankara'nın ip uçlarını veren bir kapı niteliği yüklenmiştir.

Cadde, kente bütünsel bir müdahalenin yapılması gereğinin ortaya çıktığı 1927 yılında hazırlanan Jansen imar planının 1930'lu yıllarda uygulamaya konmasından itibaren de idari niteliğini bırakıp, hükümetin toplumsal değişimi sağlama amacına yönelik olarak tanımladığı, yeni sosyal fonksiyonları yüklenerek, kent yaşamı için dönüştürücü ve öncü bir rol üstlenmeye devam etmiştir.

İstasyon Caddesi, Ankara'nın modernleşme yolundaki ilk çekirdeğini oluşturmuştur. Cadde bu dönemde yapıları ve yaşantısıyla Cumhuriyet hükümeti ve yurttaşı için sembolik bir anlam yüklenmiş, Türkiye Cumhuriyetinin gücünü temsil etme işlevini üzerinde taşıdığı modern fonksiyonlarla başarıyla yerine getirmiştir. Cadde, ortaya çıktığı 1890'lı yıllardan itibaren, başta Ankara olmak üzere Anadolu kenti için, her dönemde modern kente yaklaşımcı bir nitelik taşımıştır.

Ancak hükümetin tüm halkı kapsayan modern yaşamı kurma yolundaki başarılı kenti inşa faaliyetlerinin sonunda başkent'in günlük yaşantısında ikili bir yapı ortaya çıkmıştır. İstasyon caddesi ve çevresinde daha sonra da Atatürk bulvarında yerleşmiş olan yeni Ankaralı'nın yaşantısı ile hala büyük çoğunluğu kale ve çevresinde yaşayan eski Ankaralı'nın birbirinden çok farklı yaşantısı.\* Bu iki yaşam, birbirine paralel ama pek de birbirine karışmadan kendilerini ortaya koymuşlardır. Cumhuriyetin erken döneminde, bu farklı yapının göze çarptığı en etkili mekan ise ironik bir biçimde gene İstasyon caddesi olmuştur. Bu dönemde eski ve yeni Ankara sakinlerinin yeni kentsel mekanları nasıl anlamlandırdığına ilişkin en çarpıcı örnek, Yakup Kadri Karaosmanoğlu'nun ünlü romanı "Ankara" daki bir bölüm olabilir. Bu bölümünde kent'in eski ve yeni sakinleri bir yılbaşı günü İstasyon Caddesi üzerindeki Ankara Palas Otel'i'nin önünde buluşurlar:

---

\* Cumhuriyet hükümetinin yöneticileri bu orta Anadolu kentindeki sakinlerin çoğuna yabancı gelse de Batı'nın sivil toplumuna özgü yaşam kalıplarını İstanbul'dan taşımaya, yeni örnekleri en azından kendi içinde denemeye kararlıdır... O günün "medeniyet seviyesinin icabı" olarak düşünülen belirli bir yaşam tarzı dar bir çevreye inhisar etmektedir... Yeni yerleşim mahalleleri kurulmadan önce yüksek kadrolar Keçiören, Etlik ya da Kavaklı, Çankaya, Dikmen sırtlarında bağ evlerinde çevreden oldukça yalıtılmış biçimde yaşarlar. Asriliğin izlenebileceği yerler bu evlerde karşılıklı düzenlenen çay partileri dışında, balolar, resmi davetler ve az sayıda eğlence yerleri olup buralarda ilk örneklerin genellikle İstanbul'dan gelen hanımlarca sergilendiğini ayrıca belirtelim... Çağdaşlaşma yukarıdan geldiği ve uzun süre, belirli bir iktisadi temele oturmamış dar bir zümreyle nesnel olarak kısıtlı kaldığı için, o dönemi yaşamış ve gözlemlemiş illetmenlerimizden birinin belirttiği gibi "sathiliğe mahkum olur". Hasan Ünal Nalbantoğlu, "Cumhuriyet Dönemi Ankara'sında Orta Sınıf", Tarih İçinde Ankara Semineri, (Ankara, ODTÜ Basım İşliği, 1981), s:299.

“ Saat ondan itibaren Ankara Palas’ ın önü helecanlı bir canlılıkla harekete gelmeğe başladı. Polislerin beyaz eldivenli elleri, kuru soğuğa rağmen, kim bilir daha ne vakitten beri otelin kapısında birikmiş olan meraklı halk kümelerini zorlukla açabiliyordu. İçleri birer mağaza camekanı gibi aydınlatılmış hususi arabalar ve şık kira otomobilleri, buraya şehrin dört bir köşesinden, durmaksızın insan taşıyordu. Bu insanlar arabaları tam yaya kaldırımının önüne yanaşınca bir iki dakika süren bir tereddütten sonra ayaklarını basamaklara uzatıyorlar, ağır ağır yere inerek, Ankara Palas’ ın mermer merdivenlerine doğru ilerliyorlar ve kah çiftler, kah üçer dörder, kadınlı erkekli gruplar halinde bir müddet dış vestibülün ortasında birikiyorlardı. Bunları, ağırlaştırılmış birer sinema şeridi gibi seyre dalan yerliden ve köylüden mürekkep sokak kalabalığı için, hiç şüphesiz balo denilen şey burada başlıyor ve burada bitiyordu... Bundan ötesi, artık, faraziye ve muhayyilenin işi oluyordu” (Karaosmanoğlu, 1981).

Modern Ankara’nın sterilize edilmiş mimari ve kentsel mekanlarının Ankara’nın yerli halkı tarafından çok farklı algılandığı ve yaşamının dışında kaldığı açıktır. Ankarada inşa edilen modern kentin eski Ankaralı’ yı kapsayamamasının sebebi büyük ölçüde Türk aydınının modernleşmeyi algılayış ve dolayısıyla da uygulayış biçimiyle ilgili olabilir. Bununla ilgili olarak Reşat Kasaba (1999) şunları söylüyor:

“Osmanlı / Türk eliti hem siyasal, hem de ideolojik bakımdan reformu tepeden tabana inen bir süreç olarak kavramaktadır. Dolayısıyla çabaları önemli ölçüde Osmanlı kurumlarını değiştirmeye ve içinde bulunulan koşulların maddi ve formel yönlerini yeniden biçimlendirmeye yöneliktir; güdülen amaç daha çok bunların Avrupa’daki karşılıklarına benzemesini sağlamaktır. Temelde yatan varsayım ortamın ve kuramların değişmesi halinde, bireylerin davranışlarının kolayca biçimlendirilebileceğidir... Bir çok Osmanlı, Jöntürk ve Kemalist liderin kafasında da insanların dış görünümü, caddelerin temizliği, kurumların türü ve niteliği gibi biçimsel değişim unsurları modernleşmeyle eşanlamlıydı”.

Sonuç olarak ortaya çıkan ise, modern görünen ama modern işleyişi sağlamayan, içinde buldukları ortamla ilişki kuramayan kent ve kentsel ortamlar olmuştur. Oysaki Anadolu kentinde gerçekleştirilen bu modernleşme sürecinden, modern kent mekanlarının kurulması dışında, şehirlerde yaşayanların, insan toplulukları ve mahalleli kimliğinden çıkarak, kentli toplum statüsüne terfi etmesi sonucu da beklenmiştir. Cumhuriyet hükümetinin modern yaşamı çevreleyen mekanlarıyla başkent Ankara’yı örnek gösterilen bir kent olarak inşa ettiği tartışmasız biçimde kabul edilmektedir. Ankara’nın modern mekanların içine aldığı Ankara’nın yaşamını biçimlendirme iddiasında ne kadar başarıya ulaştığı ise üzerinde tartışılması gereken bir durumdur.

**KAYNAKLAR**

Akgün, S., (1984), “Kurtuluş Savaşının Mekansal Stratejisi ve Ankara’nın Başkent Seçilmesi Kararının İçeriği”, Tarih içinde Ankara, Eylül 1981 Seminer bildirileri, ODTÜ basım işliği, yay: Erdal Yavuz ve Ümit Nevzat, s:231, Ankara.

Akkoyun, T., (1997), Ömer Fevzi Atabek ve Afyon Vilayeti Tarihçesi, Afyon Kocatepe Üniversitesi yayınları, no:8, Afyon.

Aktüre, S., (1994), “17. ve 18. yüzyıllarda Ankara” , Ankara Ankara, edit: Enis Batur, Yapı Kredi Yayınları, s:24-30, İstanbul.

Aktüre, S., (1981), 19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi, ODTÜ Mimarlık Fakültesi basım işliği, Ankara.

Aktüre, S., (1985) “Osmanlı Devletinde Taşra Kentlerindeki Değişimler.” Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye ansiklopedisi, İletişim yayınları, cilt:4, 891, İstanbul.

Aktüre, S., (1975), “17. Yüzyıl başından 19. Yüzyıl ortasına kadar ki dönemde Anadolu Osmanlı şehrinde şehrsel yapının değişme süreci”, ODTÜ Mimarlık Fak dergisi, cilt:1, sayı:1, s:101-128, Ankara.

Albek, S., (1991), Dorlaion’dan Eskişehir’e, Eğitim Sağlık ve Bilimsel Araştırma Vakfı yayınları no:89, Eskişehir.

Alkan, A., (1982), Tarihi Çevre Düzenleme İlkeleri-Konya Örneği-, Konya devlet mühendislik ve mimarlık akademisi yayınları, no:21, konya.

Alsaç, Ü., (1993), Türk Kent Düzenlemesi ve Konut Mimarlığı, İletişim yayınları, İstanbul.

Altaban, Ö., (1997), “Ulusal Yönetimin ve Toplumsallığın Kurguladığı Bir Başkent”, Arredamento Dekorasyon dergisi, sayı:3, s:89-94.

Althusser, L., (1994), İdeoloji ve Devletin İdeolojik Aygıtları, çev: Yusuf Ap/Mahmut Özışık, İletişim Yayınları, İstanbul.

Araz, N., (1981), “Mustafa Kemal’in Ankara’sı”, Başkent Söyleşileri, Kent Koop yayınları no:79, Ankara.

Aslanoğlu, İ., (1980), Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı, ODTÜ Mimarlık fakültesi basım işliği, Ankara.

Atay, F. R., (1980), Çankaya (1881-1938 Hatıralar), Sena matbaası, İstanbul.

Bademli, R., (1985), "1920-40 Döneminde Eski Ankara' nın Yazgısını Etkileyen Tutumlar", Mimarlık dergisi, yıl:23, sayı:212-213, s: 10-16.

Batur, A., (1998) "1925-1950 Döneminde Türkiye Mimarlığı", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık , Tarih Vakfı yayınları, 209-234, İstanbul.

Batur, A.,(1985), "Ankara'nın Başkent Oluşu ve Kentsel Kuruluşu", Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yayınları, İstanbul.

Baydar, L., (1992), "Ankara-Atatürk Bulvarı", Ankara Dergisi, Büyük Şehir Belediyesi, cilt:1, sayı:4, Ankara.

Baydar, N., (1940), "Yeni Ankara" Yenigün, Ankara.

Benevolo, L., (1981), Modern Mimarlığın Tarihi –sanayi devrimi-, çev: Atilla Tokath, Çevre Yayınları, İstanbul.

Benevolo, L., (1995), Avrupa Tarihinde Kentler, çev: Nur Nirven, Afa Yayıncılık, İstanbul.

Berkes, N., (1973), Türkiye'de Çağdaşlaşma, Bilgi Yayınevi, Ankara.

Bilgin, İ., (1998), "Modernleşmenin ve Toplumsal Hareketliliğin Yörüngesinde Cumhuriyet'in İmarı", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, edt: Yıldız Sey, Türkiye İş Bankası yayınları, İstanbul.

Bilgin, N., (1997), "Cumhuriyet, Demokrasi ve Kimlik", haz. Nuri Bilgin, Bağlam Yayınları, Ankara.

Birtek, F., (1998), "Bir Çağdaşlaşma/ Çağdaşlaşmama Projesi: Bir Deneme", "Cumhuriyet Alkışla Olmaz", Cogito, edt. Serra Ciliv, Yapı Kredi Yayınları, sayı:15, sayfa, İstanbul.

Bozdoğan, S., (1999), "Türk Mimari Kültüründe Modernizm: Genel Bir Bakış", "Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik", edt: Sibel Bozdoğan Reşat Kasaba, çev: Nurettin Elhüseyni, Tarh Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Cerasi, M. M., (1999), Osmanlı Kenti, çev. Aslı Ataöv, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Cevdet, A., (1925), "Seyahat İntibaları", İctihat, sayı:182, İstanbul.

Dahiliye Vekaleti Mahalli İdareler Umum Müdürlüğü, (1933), Belediyeler, Holivut Matbaası, İstanbul.

Darkot, B., (.....) "Ankara", islam ansiklopedisi, 445, cilt1.

Denel, S., (1984) “Ondokuzuncu Yüzyılda Ankara’nın Kentsel Formu ve Konut Dokusundaki Farklılaşmalar”, Tarih içinde Ankara, Eylül 1981 Seminer bildirileri,yay: Erdal Yavuz ve Ümit Nevzat, 133, Ankara.

Dülgerler, O., (1985), “Konyanın Dünü ve Bugünü”, Türkiye Selçukluları devrinde Konya, der: doç.dr Tuncer Baykara, kültür ve turizm bakanlığı yayımları, s:9, Ankara.

Ertin, G., (1994), Eskişehir Kentinde Yerleşmenin Evrimi, Anadolu Üniversitesi yayımları, Eskişehir.

Eyice, S., (1972), Ankara’nın Eski Bir Resmi, Türk Tarih Kurumu yayını “Atatürk Konferansları”nın IV. Cildindeki makalenin ayrı basımı, Ankara.

Faroqhi, S., (1993), Osmanlı’da Kentler ve Kentliler, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Faroqhi, S., (1998),Osmanlı Kültüründe Gündelik Yaşam –Ortaçağdan yirminci yüzyıla, çev: Elif Kılıç, Tarih Yurt Vakfı Yayınları, İstanbul.

Fırat, N.İ., (1994), “Ankara Palas ve Restorasyonları”, Ankara Ankara, edt: Enis Batur, Yapı Kredi Yayınları, s:475-485, İstanbul.

Georgeon, F., (1996) “Keçi Kılından Kalpağa: Osmanlı İmparatorluğu’ nun son yüzyılında Ankara’nın gelişimi”, Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri, editörler: Paul Dumont, François Georgeon, çev:Ali Berktaş, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

İnalçık, H., (1964), “Atatürk ve Türkiye’nin Modernleşmesi”, Atatürk Konferansları I, Türk Tarih Kurumu yayımları, XVII seri no:1, s: 189-196, Ankara

Kadıoğlu, A., (1996), “Cumhuriyet Epistemolojisi ve Aşırı Gerçekçi Kimlikler”, Cumhuriyet, Demokrasi ve Kimlik, haz. Nuri Bilgin, Bağlam Yayınları, Ankara.

Karaosmanoğlu, Y.K., (1981), Ankara, Birikim Yayınları, İstanbul.

Kasaba, R., (1999), “Eski ile Yeni Arasında Kemalizm ve Modernizm”, Türkiye’de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, edt: Sibel Bozdoğan Reşat Kasaba, çev: Nurettin Elhüseyni, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Kılıçbay, M. A., (1994a), Cumhuriyet ya da Birey Olmak, İmge kitabevi, Ankara.

Kılıçbay, M. A., (1994b), “Homo Politicus Ancyrensis”, Ankara Ankara, Edt: Enis Batur, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Keskin, A., (1975), Ulaşım ve Şehirselleşme İlişkileri Üzerine Bir Araştırma, İTÜ

Mimarlık Fakültesi Baskı atölyesi, İstanbul.

Kuban, D., (1968) "Anadolu-Türk şehri tarihi gelişimi Sosyal ve Fiziksel Gelişimi Üzerinde Bazı Gelişmeler", Vakıflar dergisi, Vakıflar Genel Müdürlüğü, Sayı: VII, 69-70, İstanbul.

Nalbantoğlu, G. B., (1999), "Sessiz Direnişler ya da Kırsal Türkiye ile Mimari Yüzleşmeler", "Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik", edt: Sibel Bozdoğan Reşat Kasaba, çev: Nurettin Elhüseyni, Tarh Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Oğuzoğlu, Y., (1985), "17.yy'da Konya şehrindeki idari ve sosyal yapılar", Türkiye Selçukluları devrinde Konya, der: doç.dr Tuncer Baykara, kültür ve turizm bakanlığı yayınları, s:97, Ankara.

Oktay, D., (1991) "Kentsel biçimlenmeye kuramsal ve analitik yaklaşımlar", mimarlık dergisi 91/1, sayı:244, yıl:29, 24-27, İstanbul.

Ortaylı, İ., (1984), "19 Yüzyıl Ankarası'na Demiryolunun Gelişi. Hinterlandının ve Hinterlanddaki Üretim Eylemlerinin Değişimi", Tarih içinde Ankara, Eylül 1981 Seminer bildirileri,ODTÜ basım işliğı, yay: Erdal Yavuz ve Ümit Nevzat, sayfa, Ankara.

Osmay, S., (1998) "1923'ten Bugüne Kent Merkezlerinin Dönüşümü", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık , Tarih Vakfı yayınları, 139-154, İstanbul.

Owen, R., (1999), "Ortadoğu Perspektifinde Modernleştirme Projeleri", "Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik", edt: Sibel Bozdoğan Reşat Kasaba, çev: Nurettin Elhüseyni, Tarh Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Sarre, F., (1989), Konya Köşkü, çev: yk. Mimar Şahabeddin Uzluk, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

Sözen, M., (1984), Türk Mimarlığı , Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.

Şimşir, B.N., (1988), "Ankara'nın Başkent Oluşu ve Yabancı Devletler 1923-1930", Ankara...Ankara. Bir Başkent'in Doğuşu, Bilgi yayınevi, İstanbul.

Tankut, G., (1984), "Jansen Planı Uygulama Sorunları ve Cumhuriyet Demokrasisinin Kent Planlamasına Yaklaşımı", Tarih içinde Ankara, Eylül 1981 Seminer bildirileri,ODTÜ basım işliğı, yay: Erdal Yavuz ve Ümit Nevzat, sayfa, Ankara.

Tankut, G., (1993), Bir Başkent'in İmarı, Anahtar Yayınları, Ankara.

Tankut, G., (1998), "Ankara'nın Planlı İmarı ve Şehir Mimarisi", Mimarlık dergisi sayı:284,

s:20, İstanbul.

Tanpınar, A.H., (1972), Beş Şehir, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.

Tanyeli, U., (1987), Anadolu Türk Kentinde Fiziksel Yapının Evrim Süreci, 11.-15.yy, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İTÜ Mimarlık Fakültesi Başlı Atölyesi, İstanbul.

Tanyeli, U., (1998) "Türkiye'de mimari modernleşmenin büyük dönemeçi (1900-1930)" Arredamento Mimarlık , 1998/10 sayı:100+7, 64-67, İstanbul.

Tanyeli, U., (1999), "Osmanlı Barınma Kültüründe Batılılaşma- Modernleşme Yeni Bir Simgeler Dizgesinin Oluşumu", "Tarihten Günümüze Anadolu'da Konut ve Yerleşme", edt:Yıldız Sey, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 284-297, İstanbul.

Tanyeli, U., (1999), "Mekanlar, Projeler, Anlamları", "Tarihten Günümüze Anadolu'da Konut ve Yerleşme", edt:Yıldız Sey, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 101-103, İstanbul.

Tekeli, İ., (1977) "Cumhuriyetin ilk yıllarında belediyecilik anlayışının oluşumu (1923-1930)", Mimarlık dergisi, 77/2 sayı:151, yıl:15, 17-21, İstanbul.

Tekeli, İ., (1984), "Ankara'nın Başkentlik Kararının Ülkesel Mekan Organizasyonu ve Toplumsal Yapıya Etkileri Bakımından Genel Bir Değerlendirmesi", Tarih içinde Ankara, Eylül 1981 Seminer bildirileri, ODTÜ basım işliğı, yay: Erdal Yavuz ve Ümit Nevzat, Ankara.

Tekeli, İ., (1985), "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm", Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye ansiklopedisi, İletişim yayınları, cilt:4, 878, İstanbul.

Tekeli, İ., Selim İlkin, (1985), "Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi", Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yayınları, İstanbul.

Tekeli, İ., (1998) "Atatürk Türkiye'sinde kentsel gelişme ve kent planlaması", Arredamento Mimarlık , 1998/10 sayı:100+7, 61-63, İstanbul.

Tekeli, İ., (1999), "Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye'de Kent Planlaması", "Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik", edt: Sibel Bozdoğan Reşat Kasaba, çev: Nurettin Elhüseyni, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Tezel, Y. S., (1994), Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi 1923-1950, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

- Timur, T., (1971), Türk Devrimi ve Sonrası 1919-1946, Doğan Yayınları, Ankara.
- Tunçdilek, N., (1983), "Eskişehir Bölgesinde Yerleşme Tarihine Toplu Bir Bakış", İ.Ü. İktisat fakültesi mecmuası, cilt:15, sayı:1-4, 1-20, İstanbul.
- Tunçdilek, N., (1986), "Türkiye'de Yerleşmenin Evrimi", İstanbul Üniversitesi Yayınlar no.3367, İstanbul.
- Uludağ, Z., (1998) "Cumhuriyet Döneminde Rekreasyon ve Gençlik Parkı Örneği", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık , Tarih Vakfı yayınları, 65-74, İstanbul.
- Yalçınlar, A., (...) "Ulaşım üzerine", mimarlık dergisi 77/3, sayı:152, yıl:15, 110-111, İstanbul.
- Yavuz, E., (1984), "19. Yüzyıl Ankara'sında Ekonomik Hayatın Örgütlenmesi ve Kent içi Sosyal Yapı", Tarih içinde Ankara, Eylül 1981 Seminer bildirileri,yay: Erdal Yavuz ve Ümit Nevzat, sayfa, Ankara.
- Yavuz, Y., (1981), Mimar Kemalettin ve Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi, ODTÜ Mimarlık Fakültesi basım işliğı, Ankara.
- Yavuz, Y., (1994), "1923-1940 arası Ankara'da Mimari", Ankara Ankara, Edt: Enis Batur, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Yazıcı, Necdet, (1995), "Demiryollarımızın Dünü, Bugünü ve Geleceğı", Kardelen dergisi, Demiryolları Meslek Yüksekokulu Derneğı Yayın organı, Arman Matbaacılık a.ş., sayı:12, 15-17, Ankara.
- Yenal, Y.,(?) (1970), "Kentleşme düzen, başlangıç ve değışimi" Mimarlık-Şehircilik Türkiye'nin sorunları, Mimarlık dergisi yayınları no:1, İstanbul.
- Yeşilkaya, N.G., (1999), Halkevleri: İdeoloji ve Mimarlık, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Yılmaz, H., (1998), "Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e", Üç Kuşak Cumhuriyet, edt: Uğur Tanyeli, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

**ÖZGEÇMİŞ**

Doğum tarihi	22.03.1971	
Doğum yeri	Eskişehir	
Lise	1984-1988	Samsun Ondokuz Mayıs Lisesi
Lisans	1988-1993	Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü
Yüksek Lisans	1994-2001	İstanbul, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı

**Çalıştığı kurum(lar)**

1995-Devam ediyor Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Engelliler Entegre Yüksek Okulu Mimarlık Lisans Programı Öğretim Görevlisi