

## GEÇ OSMANLIDAN ERKEN CUMHURİYETE İÇ BATI ANADOLU'DA KENTSEL YAPININ DEĞİŞİMİ: MANİSA, AFYON, BURDUR VE ISPARTA KENTLERİ ÜZERİNE KARŞILAŞTIRMALI BİR İNCELEME (1)

Sıdıka ÇETİN\*

**Alındı:** 14.11.2011, **Son Metin:** 06.06.2012

**Anahtar Sözcükler:** Tanzimat Reformları; erken Cumhuriyet dönemi; imar planı; İç Batı Anadolu; süreklilik; değişme; kopuş.

1. Bu çalışma herhangi bir Master's veya Ph.D. araştırmasına dayanmamaktadır. Çalışma, yazarın son iki yıldır yapmakta olduğu araştırmaların bir ürünüdür. Yazar, bu çalışmaya destek veren Prof. Dr. Cana Bilsel'e değerli katkılarından dolayı teşekkür eder.

### GİRİŞ

Kentlerin imar edilmesi hem Osmanlının geç döneminde, hem de erken Cumhuriyet döneminde modernleşmenin bir gereği olarak görülmüş ve bu konuda geniş kapsamlı düzenlemelere gidilmiştir. Tanzimat'ın kent reformları çerçevesinde kentlerin özellikle yangınlara maruz kalan kesimleriyle, savaşlar nedeniyle ülkeye getirilen göçmenler için oluşturulan yeni yerleşim alanlarında, ızgara biçimli planlardan oluşan mahallelerin kurulmasına, sokak genişliklerinin artırılmasına, dar sokak ve çıkmazların kaldırılmasına çalışılmış ve binaların kargirden yapılması için çaba gösterilmiştir. Ebniye Kanunları olarak bilinen bu yeni düzenlemeler, öncelikle başkent İstanbul'da, sonra da liman kentleri, uluslar arası ticarete açılan kent merkezleri ve diğer kentlerde aşamalı olarak uygulamaya konmuştur.

Cumhuriyet dönemine gelindiğinde ise, çağdaş bir ulus devlet inşa etme amacına yönelik olarak, ülke sathına yayılan bir plan yapım süreci başlatılmıştır. Batılı anlamda imar planlarının elde edilebilmesi için öncelikle yasal bir çerçeve ve kurumlara gereksinim bulunmaktadır. Devletçilik ve halkçılık temel ilkelerine dayalı olarak, 1930'lu yıllarda çıkarılan pek çok yasa ile planlamanın hukuki çerçevesi belirlenmiştir. Özellikle Yapı ve Yollar Kanunu'nun çıkarıldığı 1933 yılından itibaren Türkiye'de kent planlama alanında, yeni uygulamaların yaşandığı bir dönem başlatılmıştır. İmar planları aracılığı ile gerçekleştirilmek istenen modern kent olgusu, en geri kalmış kasabalardan en büyük kentlere kadar tüm ülke çapına yaygınlaştırılmaya çalışılmıştır. Bu dönemde modern kent, ulus devletin yapı taşı olarak görülmüştür. Dönemin öncelikli olarak ele alması gereken planlama konularını, savaş sonrası çıkarılan yangınlarda en müreffeh kentsel alanlarını kaybeden batı Anadolu kentleri ile yeni başkent Ankara'nın birer Cumhuriyet kenti olarak imar edilmesi sorunları oluşturmuştur.

\* Department of Architecture, Faculty of Engineering and Architecture, Süleyman Demirel University, Isparta, TURKEY.

Bu makale, Osmanlı yönetiminin Tanzimat Fermanından sonra kentleri modern bir görüntüye kavuşturmak amacıyla gerçekleştirdiği köklü reformların ve Cumhuriyet yönetiminin Erken Cumhuriyet Dönemi boyunca kentleri ulus devletin bir parçası olarak inşa etme amacına dönük gerçekleştirdiği yeni yasal düzenleme ve kurumların mekansal yapıdaki dönüşüme etkisini, dört İç Batı Anadolu kenti üzerinden, karşılaştırmalı olarak incelemeyi amaçlamaktadır. Araştırmada kentlere modern bir görüntü kazandırmak amacıyla, Osmanlı'nın son dönemi ve Cumhuriyetin erken döneminde uygulamaya koyulan imar düzenlemelerinin mekansal yapı oluşumu ve planlamaya etkileri ve sonuçları "süreklilik, değişme ve kopuş" bağlamında ele alınmaktadır.

### OSMANLI MODERNLEŞMESİ VE DEĞİŞEN KENTSEL YAPI

Türk modernleşmesi dediğimiz olgu, başlangıcı çeşitli açılardan Tanzimat'a ve Birinci Meşrutiyet'e dayandırılabilen, Cumhuriyetle birlikte yeni boyutlar kazanarak günümüze kadar uzanan ve batı Avrupa'nın toplumsal ve fikrinsel birleşimini, erişilmesi gereken nihai bir hedef olarak gören bir yaklaşım olarak tanımlanabilir (Mardin, 1999). Ondokuzuncu yüzyıl başlarında Osmanlı siyasetine giren batılılaşma/modernleşme düşüncesi, Batı Avrupa'daki gibi uzun bir döneme yayılan ve endüstri devrimi ile sıkı sıkıya bağlı bir süreç olarak ortaya çıkmamıştır. Aksine askeri yenilgiler, toprak kaybı ve hazinede büyüyen açık yüzünden oluşan tehdidi ortadan kaldırmak için çare arayan politik otoritenin giriştiği yenilik çabaları ile Batı Avrupa'ya özgü düşünce ve fikirlerin Osmanlı toplumunda yavaşta olsa yayılması, özellikle yenilik yanlısı bir kesimce benimsenmesi sonucu ortaya çıkmıştır. Çoğuna göre Tanzimat hareketi kanun egemenliğini kurma ve yönetimi yeniden yapılandırma olarak görülmüş ve anlaşılmıştır. Tanzimat'la birlikte yerel ve bölgesel olarak veya şahıslara göre değişen hukuk kural ve uygulamaları, yerini yasalara dayalı bir yönetim oluşturma çabasına bırakmıştır. Böylece yönetim biçimi dinsel ve örfi içerikli gelenekten, hukuki bir nizama dönüşmeye başlamıştır (Kalaycıoğlu ve Sarıbay, 2000, 6-8).

Tanzimat'la başlatılan, Cumhuriyet döneminde sürdürülen batılılaşma çabaları düşünsel açıdan aynı temele dayanmakla birlikte, yöntem ve uygulamalar açısından önemli farklılıklar içermektedir. Osmanlı modernleşmesinde öncelikli olarak üst yapı kurumlarının yeniden düzenlenmesi hedeflenirken, Cumhuriyet modernleşmesinde sadece bu kurumların değil, aynı zamanda çağdaşlaşmayı sağlayacak bütün toplumsal yapının değiştirilmesi hedeflenmiştir (İnsel, 1990). Bu nedenle Osmanlı'nın modernleşme paradigmasında devlet teşkilatı büyük ölçüde değiştirilirken, toplumsal yapının korunmasına hassasiyet gösterilmiştir. Hem kurumsal, hem de toplumsal yapıyı derinlemesine müdahalelerle değiştirmeyi amaçlayan Cumhuriyet modernleşmesini Tanyeli (2003), ekonomiden özel ve kamusal yaşama, kentten mimarlığa dek her şeyin yüce bir aklın tutarlı, hesaplanmış eylemleri sonucu, yeniden düzenlendiği iddiasında olan, bir ideolojik meşrulaştırma girişimi olarak değerlendirir. Kemalist modernleşme bu açıdan, insan ve toplum hayatının bütün yönlerini, değerlerini sahalılarını kapsayan bir çağdaşlaşma politikası olarak görülebilir (Katoğlu, 2003). Bu sav, Kemalizmin eski ile yeni arasında tam bir kopuşa neden olduğu kanısını destekler. Kemalist devlet, yapısal olarak Osmanlıdan çok farklı olduğu için bu anlayış bir ölçüde doğrudur. Fakat bu kopuş yapısal, düşünsel ve davranışsal devamlılıkların tümüyle yok sayılması demek değildir. Kemalizmin düşünsel köklerini oluşturan

2. 1264/1848 1. Ebniye Nizamnamesi, Osman Nuri (1338) Mecelle-i Umur-u Belediye, I, Matbaayi Osmaniye, İstanbul, 1098-1104, 1105-1112, 1113-1119'dan aktaran (Denel, 2000, 130).

3. Büyük yangınlar sonrası Ebniye Kanunlarına göre yapılan düzenlemeler sadece İstanbul ile sınırlı kalmamıştır. Bilsel, İzmir'deki Ermeni Mahallesinde 1845 yılında çıkan ve Ermeni Mahallesinin tümüyle Frenk Mahallesinin bir bölümünün yandığı yangın sonrasında bu alanların Osmanlı hükümetince görevlendirilen iki mimar tarafından yeniden imarına yönelik bir plan hazırlatıldığını belirtmektedir. (Bilsel, 1999, 218).

akımlar, daha 19. yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı dünyasına girmişlerdir (Kazancıgil, 1982, 64). Dolayısıyla modernleşme ekseninde hem süreklilik, hem değişim, hem de bir kopuştan bahsetmek olanaklıdır.

Batılılaşma ve modernleşme Türk toplumu için bir değişim ve gelişim sorunudur. Bu sorun kentsel alanı da doğrudan ilgilendirmektedir. Tanzimat'ın batılılaşma doğrultusundaki reformlarına bakıldığında, kentin modernleştirilmesine yönelik bir çerçeve oluşturduğu görülmektedir. Örneğin fermanın hemen sonra kentle ilgili açıklanan 17 Mayıs 1839 tarihli belge, kentin dar sokak ve çıkmazlarının kaldırılması, yapıların kargir olması, yeni yapılacak mahallelerde geometrik kurallara uygun bir sokak biçimlenmesi, yolların 20, 15, 12, 10 metre genişlikte olması, çıkmaz sokaklara yer verilmemesi gibi, başkentin kentsel alanında köklü değişimleri öngörmektedir (Yerasimos, 1996, 1; Tekeli, 2010, 53). Osmanlı kentinde, özellikle de İstanbul'da, modernleşme çabalarının birinci nedeni reformlar çerçevesinde Osmanlı kentinin batı kentlerine benzetilmesi isteği ise de ikinci ve daha önemli nedeni, sarsılan devlet otoritesinin yeniden sağlanmasıdır (Yerasimos, 1996, 6). Reform hareketi merkezi yönetimin güçlenmesini, kentin sorunlarına çözüm getirecek yeni kurumların oluşmasını ve bu amaçla çıkarılacak kanun ve şartnamelerin yürürlüğe konmasını sağlamıştır.

Değişimlerin gereği olarak yangın alanlarının yeniden planlanması, yolların genişletilmesi ve yeni yolların açılması sırasında ortaya çıkan istilak ve inşaatlar, gösterişli binaların yaptırılması, şehri imar ederek güzelleştirme isteği gibi kurallar yazılı hükümlere bağlanmıştır (Denel, 1982). 1842'de kentin ilk imar planını yapan Moltke'nin, yolların genişletilmesi yönünde önerileri olmuştur (Denel, 2000, 129). 1848 tarihinde ilk Osmanlı imar mevzuatı olarak tanımlanabilecek "1. Ebniye Nizamnamesi", yine aynı tarihte "Ebniye Beyannamesi" ve 1849 tarihinde "2. Ebniye Nizamnamesi" yürürlüğe girmiştir. Bu Nizamnamelerin her birinde de "Han, hane ve dükkanların belirli bir hiza tutturmaları, hiçbir binanın diğerinin önüne çıkmaması, genişletilen ve düzleştirilen yollarda, yeniden yapılacak olan binaların geri çekilerek inşası, aksi takdirde ruhsat verilmeyeceği..."(2) gibi konular kesin hükümlere bağlanmıştır. 1854 yılında kentin planlamasını ve yönetimini yapmak üzere 'şehremaneti' kurulmuş, fakat asıl gelişme 1857 yılında Galata bölgesindeki çalışmalarıyla ünlenen ve batılı anlamda ilk belediye olan 'Altıncı Daire-i Belediye'nin kurulmasıyla yaşanmıştır. Bu Belediyenin gözetiminde, kentte çıkan büyük yangınlar sonrasında, ilk mevzi planların yapımına başlanmıştır. 1855'te kurulan İntizam-ı Şehir Komisyonu ve 1863'de çalışmalarına başlayan İslahat-ı Turuk Komisyonu bu karakterde öncü diğer kurumlar olmuştur. 1882 tarihli Ebniye Kanunu ise, Osmanlı'nın en kapsamlı imar kanunudur. Kanuna göre belediyeler yangın yerlerinin haritalarını yapmakla ve yolları genişletmekle görevlendirilmiştir (Tekeli, 2010, 60; Çelik, 1996, 37). Yangınlardan sonra düzenlenen alanlarda yollar düzeltilerek açılmış, böylece İstanbul 19.yüzyıl sonuna kadar kısmi de olsa belirgin bir değişim geçirmiştir (3).

### CUMHURİYET DÖNEMİNDE KENTLERİN İMARINA YÖNELİK YENİ BİR YASAL ÇERÇEVE VE KURUMLARIN OLUŞTURULMASI

Cumhuriyetin ilk yıllarında çoğunluğu kırsal alanlarda yaşayan, fakir ve eğitimsiz bir halk kesimi ve savaşlarda yanmış, harap olmuş pek çok şehirden oluşan bir ülke mekanı söz konusudur. Bölgeler, hatta birbirine çok yakın mesafedeki kentler arasındaki ilişkiler bile çok zayıftır. Kötü

4. Akpınar İstanbul için hazırlanan Prost Planı'nın 1937-1950 yılları arasında içerdiği anlamı aktaran çalışmasında planın sadece güzelleştirme anlamına gelmediğini, ulus-devletin ideolojisini uygulayan politik bir araca döndüğünü ve sekülerleşmeyi temsil ettiğini savunmaktadır (Akpınar, 2003).

5. Modern kent planlarının neleri kapsaması gerektiği, nasıl bir yöntem izleneceği konusunda bir örnek teşkil eden rapor, "Kalem: Ankara'nın İmarı" notu ile, 101/6 sıra numarası, 26 Aralık 1923 tarihi itibarıyla ve İmar ve İskan Vekaleti'nce "bil cümle vekaletlere" ibaresiyle dağıtılmıştır (Cengizkan, 2004, dipnot 102 ve s. 17).

6. Bunlar 1930 yılında çıkarılan 1580 sayılı Belediye Kanunu ve 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu, 1933 yılında çıkarılan 2290 sayılı Yapı ve Yollar Kanunu ve 2033 sayılı Belediye Bankası Kuruluş Kanunu, 1934 yılında çıkarılan 2722 sayılı Belediyeler İstimlak Kanunu ile 1935 yılında çıkarılan 2763 sayılı Belediyeler İmar Heyeti'nin kuruluşuna ilişkin kanundur (Tekeli ve Ortaylı, 1978, 50-66).

durumdaki bu kentlerin imar edilebilmesi için, güçlü bir ekonomiye gereksinim duyulmaktadır. Bütçedeki büyük açıklara ve Nafia Vekaleti'nin kısıtlı mali olanaklarına rağmen hükümetin öncelikli olarak ele aldığı konular ulaşım, savaşta yanan, yıkılan yerlerin imarı, bataklıkların kurutulması ve Ankara'nın başkent olarak yeniden inşa edilmesidir (Aslanoğlu, 2001, 27).

Erken Cumhuriyet Dönemi Türkiye'de politika odaklı bilinçli kentsel ve bölgesel kalkınma modellerinin gerçekleştirildiği bir dönemdir. Ülke bir yandan ulus mekanı haline getirilmeye çalışılırken, diğer yandan kentlerin çağdaşlık yayan bir nitelik kazanması istenmektedir. Türk ulus-devletinin resmi söylemi içinde "temizlik, sağlık ve güzellik" kavramları büyük önem taşımaktadır. Bu yıllarda, milli sınırlar içinde kentsel ve bölgesel kalkınmanın sağlanması ve ulus mekânının yeniden düzenlenmesini amaçlayan planlama anlayışının, ideoloji ile örtüşen bir yönü bulunmaktadır (4). Yönetim hazırlanacak planlar aracılığıyla kentleri modernleştirmeyi hedeflemektedir. Bu dönemde Kemalist ideolojinin temel ilkeleri çerçevesinde yürütülen kentsel planlama deneyimi, devletçilik ve halkçılık temel sosyal politikalarına dayalı olarak gelişir. Kentleşme sorununa kapsamlı ve bütüncül bir anlayışla yaklaşım, sanayi kentlerinin kurulması, bölgesel kalkınma ve bölgeler arası bütünleşmesinin aracı olarak görülür (Keskinok, 2010, 173).

Ulusal Kurtuluş Savaşı'ndan başarıyla çıkan ve Cumhuriyet'i ilan eden Türkiye, daha başlangıçta iki büyük kentsel planlama sorunuyla karşı karşıya kalmıştır. Bunlardan birincisi, Yunan ordusunun Anadolu'dan çekilirken yaktığı Batı Anadolu kentlerinin planlanması ve imarı; ikincisi ise, Ankara'nın başkent olarak ilanıdır. 1930'lu yıllardan sonra bunlara, Anadolu'da devlet işletmeleri kurulan kentlerin ve diğer önemli yerleşmelerin planlanması eklenmiştir (Tekeli, 1998, 6). 1924 Lörcher Planı hazırlanmadan önce Ankara'nın modern bir başkent olarak planlanması doğrultusunda alınacak temel kararlara zemin oluşturacak bir rapor hazırlanır. Rapor, Mübadele ve İskan Vekaleti'nin hemen aynı tarihlerde pek çok savaş sonrası kentin onarılması ve imar edilmesi için hazırladığı yönergelerden birine benzemektedir (5). Bakanlık bu raporun kentin tarihsel geçmişi, su kaynaklarına olan mesafesi ve su sağlama olanakları, ulaşım ve tren yolu olanakları, yol ağları, endüstri olanakları, kentin yapısal ve işlevsel bölünmesinin sağlık ve çağdaş kent estetiği açısından düşünülmesi, modernleşmenin karşılığı olan açık alan düzenlemeleri, çağın gereği olarak düşünülen pazaryerleri, sağlık işleri, mezarlıklar ve tutukevleri ile ziraat işlevli alanların irdelenmesi gibi konularda yol gösterici ve öğretici olmasını beklemektedir (Cengizkan, 2004, 42). Cumhuriyet döneminin planlama tarihinde, öncelikli bir yere sahip olan yangın geçirmiş Batı Anadolu kentlerinin planlanmasında, buna benzer yazıların öğretilerinden yararlandığı kuvvetle muhtemeldir.

Cumhuriyet yönetimi, kent planlamaya ilişkin amaçlarını gerçekleştirmek için, 1930-1935 yılları arasında beş önemli yasa çıkarmıştır (6). Bunlarla Osmanlı Devleti'nden kalan mevzuatı değiştirmeyi ve yeni bir kurumsal düzen getirmeyi hedeflemektedir. Umumi Hıfzıssıhha Kanunu 20,000'den büyük nüfuslu yerleşmelerin 3 yıl içinde plan hazırlatmasını ve yapılacak tesisatın senelere bölünmüş ve belediye meclisince onanmış bir programı olmasını öngörmektedir (Geray, 1960). Ancak imar planlarının elde edilmesine yönelik en etkin yaptırım, "Yapı ve Yollar Kanunu" ile getirilmiştir. Kanunla nüfusu 10,000'den fazla olan şehirlerin 5 yıl içinde geleceğe dönük şehir planlarının yaptırılması zorunlu hale getirilmiş ve

nüfusu 5,000-20,000 arasındaki yerleşmelerden iki nüfus sayımı arasında, nüfusu %15'ten daha hızlı artan kentlerde bir program hazırlanması istenmiştir. Bu ise, neredeyse nüfusu 5,000'den büyük tüm kentlerin imar planlarının yapılması demektir (Keskinok, 2010,174; Tekeli ve Ortaylı,1978, 74). Planların yapımını temin etmek üzere Belediyeler İmar Heyeti Kanunu ile Nafia Vekaleti Şehircilik Fen Heyeti kurulmuş ve tüm ülkede hızlı bir plan yapım süreci başlatılmıştır (Yenen, 1939, 35). Planın kesinleşmesinin ardından, 5 yıllık programlar halinde uygulanması hedeflenmektedir.

Yapı ve Yollar Kanunu'nun çıkarıldığı 1933 yılından itibaren daha önce yapılan yol istikamet haritası niteliğindeki planlar, işlevini yitirmiştir. Ancak büyük bir kesimi yandığı için daha 1923 yılında planlanması zorunlu olan İzmir, Manisa gibi Batı Anadolu yerleşimlerinde kanunun uygulanmasına kadar geçen süre zarfında imar çalışmaları zaten büyük ölçüde gerçekleştirildiği için, eski planların uygulanmasına devam edilmiştir. Bu istisnalar dışında 1933 yılı Türkiye'deki kent planlama deneyiminde yeni uygulamaların yaşandığı bir dönemin başlangıcıdır. Türkiye'de çalışma olanağı sunulan Jansen, Lambert, Prost, Egli, Oelsner, Vanderberg gibi yabancı uzmanlar irili ufaklı birçok yerleşmenin planını bu süreçte yapmıştır. Bu dönemde yapılan planların, modernleşmenin ulusal ölçekte yaygınlaştırılması bağlamında önemli işlevleri bulunmaktadır.

Dönemin imar planları devlet büroları, müteahhitler ya da bunların ortaklaşa çalışması ile elde edilmiştir. Devlet büroları ikisi bakanlığa bağlı merkezî nitelikte toplam beş tanedir. Burada çalışan uzmanlar Türk, danışmanlar ise yabancı uyruklu kişilerden oluşturulmuştur. Örneğin Afyon imar planını yapan Hilmi Baykal Şehircilik Fen Heyeti'nde çalışan bir mühendisken, Isparta planını yapan G. Oelsner, aynı kurumun danışmanıdır. İkinci örgütlenme biçimi olan müteahhitlik ise, kendi başına bir çözüm olmaktan ziyade ara bir çözüm olarak görülmüştür. Örneğin Kütahya imar planını Güzel Sanatlar Akademisi'nde şehircilik dersi veren ve bir sanat tarihçi olan Celal Esat Arseven yapmıştır. Bu ikili örgütlenme biçiminde planlar, Konya ve Kayseri'deki gibi her ikisinin ortak katkısıyla da hazırlanabilmiştir (Tekeli, 2010, 97). Kurulan bu sistemle Türkiye'de yılda 10-15 kent planı üretilmiştir. 1941 yılına kadar 108 kentin planlama işi tamamlanmış, bunlardan 65'i müteahhit uzmanlarca, 43'ü Şehircilik Fen Heyeti'nce gerçekleştirilmiştir (*Bayındırlık İşleri Dergisi*, 1942, 190).

Kentlerin planlanmasında, mevcut şehrin mümkün olduğunca bütüncül karakteri muhafaza edilerek, yollarının genişletilmesine çalışılmıştır. Eski kent bölümlerinde, yeşil alanlara ve su, kanalizasyon gibi alt yapı hizmetlerine büyük önem verilmiştir. Kentin merkez bölgelerine ait 1/500 ölçekli uygulama planları yapılmış ve Hükümet Meydanı, Cumhuriyet Meydanı gibi önemli kavşaklar, tarihi eserlerin bulunduğu yerler, kentin yakın gelecekte uygulanacak imar alanlarında hamle yapacağı özel ve önemli yerler olarak belirlenmiştir. Kentin gelecekteki gelişme ve büyüme olanakları göz önünde tutularak, uygun bulunan alanlara yeni mahallelerin yerleştirilmesi planlanmıştır. Buların dışında tarihi ve sanat değeri olan eserlerin de muhafaza edilip korunması öngörülmüştür (*Bayındırlık İşleri Dergisi*, 1946, 183). O dönem, *Belediyeler Dergisi'*nde yayınlanan makalelerde, planlama sürecinde izlenmesi gereken kurallardan sık sık söz edilmektedir. Örneğin Prof. Jansen tarafından derginin 12. Sayısında kaleme alınan bir yazıda, planlamanın teknik açıdan çabuk ve kolay işleyebilmesi için uygulama aşamasında kentin bölgelere ayrılması, iskan işinin sıraya konması ve planların 50 yıllık zaman sürecini içine alacak şekilde düşünülmesi önerilmektedir (Jansen, 1936, 26). Jansen'in üzerinde

7. Burada Gediz Havzası'nda yer alması nedeniyle coğrafi bütünün bir parçası olmasına rağmen, Uşak Osmanlı döneminde sancak merkezi, 1953 yılına kadar da vilayet merkezi olmadığı, Turgutlu, Salihli ve Alaşehir hem Osmanlı hem de Cumhuriyet döneminde vilayet merkezi olmadığı için araştırmaya dahil edilmemiştir.

8. Türkiye'de demiryolu 1865'da yapım imtiyazını bir İngiliz şirketinin aldığı İzmir-Aydın hattıyla başlar. Osmanlı topraklarında demiryolu yapımı için daha sonra Almanya ve Fransa'ya imtiyaz verilir. İngilizler, Batı Anadolu, Romanya, Irak ve Basra Körfezi'nde, Fransızlar; Kuzey Yunanistan Batı ve Güney Anadolu ve Suriye'de, Almanlar ise; Trakya İç Anadolu ve Mezopotamya'da etki alanlarını oluşturmuştur. İnşa edilen hatların güzergahları, bu devletlerin iktisadi ve siyasi çıkarları doğrultusunda belirlenmiştir (Onur, 1953, 10).

9. İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi, İzmir'in Basmahane Garı'ndan 1864'te inşaat çalışmasına başlamış ve 20 Temmuz 1865'te İzmir-Menemen, 25 Ekim 1865'te İzmir-Manisa ve 22 Ocak 1866'da Manisa-Kasaba Demiryolu hattını hizmete açmıştır. Osmanlı Devleti ikinci bir anlaşma ile aynı şirkete demiryolu hattını Alaşehir'e kadar uzatma iznini vermiştir. Bu izni takiben 1873'te başlayan inşa çalışmalarıyla demiryolu hattı, 1 Mart 1875'te Salihli ve Alaşehir'e ulaşmıştır (Konukçu, 1992). İzmir-Alaşehir Demiryolu hattının uzunluğu 169 kilometredir. Sözü edilen demiryolu hattının Alaşehir-Uşak arası (117.8 km) 1897'de ve Uşak-Afyonkarahisar arası (134.9 km) da 1898'de işletmeye açılmıştır. Böylece Ege Denizi kıyılarını İç Anadolu'ya bağlayan İzmir-Afyonkarahisar hattı tamamen bitirilmiştir (Ceylan, 2010).

durduğu konuların çoğu, araştırmada incelenen kentlerin planlama sürecinden de anlaşıldığı üzere, büyük ölçüde dikkate alınmıştır.

1939 yılında çıkarılan Nafia Vekaleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun ile tüm planlama ve denetim yetkisi bakanlığa aktarılır (Tekeli ve Ortaylı, 1978, 74). Bununla istenilen sayı ve türde plan ve programın elde edilmesi amaçlanmaktadır. Yapılan tüm bu düzenlemeler sayesinde, ülke çapında bir plan yapım süreci başlatılmıştır. Yürütülen çalışmalar sonucunda gelinen nokta, Belediyeler Dergisinin Nisan 1939 tarihli sayısında yayınlanmıştır. Buna göre, eskiden imar planları yapılmış olan şehir sayısı 17, Nafia Vekaleti'nin yapmış olduğu şehir sayısı 8, Belediyeler İmar Heyeti tarafından yapılmış olan şehir sayısı 1, Belediyeler İmar Heyeti'nce yapılmakta olan şehir sayısı 10, ihaleye hazır olan şehir sayısı 8, ihalesi hazırlanmakta olan şehir sayısı 14, programa dahil edilen şehir sayısı 37 olarak belirtilmiştir (Yenen, 1939, 35). 1939 tarihli haritada çalışma kapsamında incelenen kentlerden Manisa ve Afyon imar planlarının Nafia Vekaleti tarafından yapıldığı, Isparta'nın ihalesi hazırlanmakta olan şehirler, Burdur'un da programa alınan şehirler sınıfında değerlendirildiği görülmektedir.

## İNCELENEN KENTLER VE SIRALANMA BİÇİMLERİ

Kentsel dokunun değişim süreci bir dönemden diğerine karşılaştırmalı olarak incelenmek istendiğinde, üzerinde çalışılacak zaman aralığında geçerli olan iktisadi ve idari birliğin ortaya konması önemlidir (Faroqhi, 2006, 18). Bölge ve onun şehirlerinin birleşik bir coğrafya ve ekonomik bir bütünü tasvir etmesi nedeniyle araştırma alanı İç Batı Anadolu'nun 4 vilayet merkezi ile sınırlı tutulmuştur. Bunlar Manisa, Afyon, Burdur ve Isparta kentleridir. Manisa ve Afyon, 19. yüzyılın en önemli liman kentlerinden İzmir'in artalanında yer alan, nüfus yoğunluğu fazla ve bölgesel ölçekte öneme sahip ticaret kenti olmaları; Burdur ve Isparta ise, Batı Anadolu demiryolu ağının en iç noktasında yer alan, ticari açıdan hareketli fakat yerel özellikleri daha baskın kentler olmaları nedeniyle araştırma kapsamına alınmıştır. Kentlerin seçiminde Osmanlı döneminde vilayet veya sancak merkezi olmaları, Batı Anadolu'nun ana ya da ikinci derece kervan yolu üzerinde bulunma ve bu alanda inşa edilen demiryolu ağıyla bağlantılı olma; Cumhuriyet döneminde ise, vilayet merkezi özelliğini devam ettirme ve demiryolu güzergahında bulunma gibi ölçütler göz önünde tutulmuştur (7).

Araştırma kapsamındaki kentler 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Batılı devletlerce İzmir'in art bölgesinde üretilen artı ürünün en kısa ve ekonomik yol güzergahı olarak görülen demiryolu aracılığıyla limana ulaştırmayı amaçlayan yatırımların, Anadolu'daki ilk uygulama alanlarından (8) (**Resim 1**). Gediz Havzasında inşa edilen ve yaklaşık 255,9 km uzunluğunda olan İzmir-Kasaba Demiryolu'nun Manisa-Afyon hattı (9), Alaşehir'in doğusuna kadar genellikle Gediz Ovası'nın güneyinde uzanan Bozdağlar'ı takip etmiş, bu alanlarda yetiştirilen çeşitli tarım ürünlerinin toplandığı yerel merkezleri, İzmir Limanı'na, oradan da dünyanın diğer bölgelerine bağlamıştır (Ceylan, 2010, 3). Isparta ve Burdur kentleri ise bölgenin diğer önemli demiryolunun kurulduğu Menderes Havzasını takip eden ve İzmir-Aydın Demiryolunun son noktasını oluşturan Eğirdir (1909) ile bağlantılıdır. Coğrafi açıdan da iki havzayı tamamlayan Göller Bölgesi'nin Afyon'a uzana iki ucunu oluşturmaktadır. Sıralamada izlenen yöntem, hattın kentlere ulaşma tarihi ve coğrafi



Resim 1. Ondokuzuncu Yüzyıl Sonuna Kadar Anadolu'da Açılan Demiryolları (Aktüre, 1978, 80).

konumlarına uygun bir dizilimdir. Buna göre Manisa, Afyon, Burdur ve Isparta gibi bir dizilim ortaya çıkmaktadır.

Diğer taraftan Batı Anadolu kentleri Kurtuluş Savaşı sonrasında, Yunanlıların ülkeyi terk ederlerken çıkardıkları yangınlardan en fazla etkilenen alanlarıdır (10). Bu kentlerde Cumhuriyet döneminde yürütülen planlama politikası, araştırma açısından üzerinde durulan bir başka önemli noktayı oluşturmaktadır. Ayrıca Cumhuriyet döneminde Batı Anadolu kentlerinin ticari hayatında önemli yeri olan Rumların ve aynı seviyede olmasalar da Ermenilerin savaş ve sonrasındaki gelişmeler nedeniyle bu kentlerden ayrılmak zorunda kalmaları da, bölgenin ekonomik hayatında ciddi bir boşluk doğurmuştur. Bir taraftan uzun süren savaşlar ve yangınlar nedeniyle fiziki açıdan harap olan kentlerin yeniden imar edilmesi, diğer taraftan ticari burjuvazisini kaybettiği için ekonomik boşluğun doldurulması konusunda Cumhuriyet yönetiminin ileriki yıllarda yoğun çaba harcaması gerekmiştir.

Araştırmanın bundan sonraki bölümünde, yukarıda değinilen imar mevzuatıyla ilgili bilgiler ışığında, incelenen kentlerde nasıl bir gelişme kaydedildiği tartışılacaktır. Tartışmada kentlerin Cumhuriyet öncesi ve Cumhuriyet sonrasındaki seyri "süreklilik, kopuş ve değişim" bağlamında incelenmektedir.

## MANİSA

### CUMHURİYET ÖNCESİ KENTİN TEMEL VERİLERİ

16. yüzyılda şehzadelerin vali olarak atandıkları idari merkezlerden biri olan Manisa'nın gelişmesinde, önemli yol güzergahlarının üzerinde bulunmasının ve Batı Anadolu'nun en verimli ovalarından olan Gediz Ovasının kenarında yer almasının payı büyüktür. Spil Dağı eteklerindeki bir tepe üzerinde kale kenti olarak kurulan Manisa, 16. yüzyılda en geniş sınırlarına ulaşmıştır. Kale ve çevresinde başlayan yerleşim, 17. yüzyılda kuzey yönünde, daha sonraları ise doğu-batı doğrultusundaki ticaret yoluna paralel bir gelişme göstermiştir (Aktüre, 1975, 106). Bu yönlerde İzmir ve Ulutepe Caddeleri ile daha sonraki dönemde Murat ve Mustafa Kemal Paşa Caddeleri kentin omurgası işlevini görmüştür. Geleneksel kent dokusu eğime mümkün olduğunca uygun bir ana aksa bağlı olarak, eğime dik yollar ve onları eğime paralel bağlayan ikincil yollar arasında kalan yapı adalarından ve konut dizilerinden oluşmaktadır (Bektaş, 2009, 38). Kent morfolojik açıdan Cerasi'nin belirttiği dağlık alandan ovaya geçişten mükemmel bir biçimde yararlanan "dağ eşiği" kentine iyi bir örnektir. Ondokuzuncu yüzyıl ortasına ait bir planda doku içinde sınırların oldukça kuvvetli olduğu ve ova ile az eğimli yamaçlarda gelişen, seyrek dokulu bir kent özelliği gösterdiği anlaşılmaktadır (11)(Resim 2a). Doku içinde konutlar kuzey-güney doğrultusunda yerleştirilmiştir.

Kentin kale surları dışına, dağ eteklerine doğru genişlemesi 16. yüzyılda gerçekleşmiştir. Bu dönemde kent, doğudan (Mevlevihane) batıya (Haki Baba Mescidi) doğru Tabakhane Deresi ve Kumlu Dere boyunca büyümüştür (Köklü, 1984, 12). Sur dışındaki ilk yerleşim alanı Ulu Cami'nin merkezini oluşturduğu Cami-i Kebir mahallesidir. Şeriye Sicilleri ve vakıf kayıtlarına göre bu süreçte kentte 20 cami, 45 mescid, 9 hamam, 23 muallimhane, 6 sıbyan mektebi, 4 türbe, 7 tekke, 4 imaret, 2 medrese, 3 han, 1 bedesten, Şehzadeler için bir de saray inşa edilmiştir (Uluçay, 1940; Gökçen, 1946). Onyedinci yüzyılda sarayın etrafında, Saray Mahallesi

10. Bu yangınlarda Afyon, Uşak, Alaşehir, Salihli, Turgutlu, Manisa, Balıkesir, Bandırma, Karacabey, Aydın, Nazilli ve Kütahya büyük zarar görmüştür.

11. Aru bu tip kentleri "E Tipi dokuda şehirler" olarak tanımlamaktadır. Bu dokularda oldukça büyük kentsel yollar bulunur. Kentsel hizmet fonsiyonları eğimin az olduğu yerlerde yer almaktadır (Aru, 1998, 222-4).



**Resim 2a.** Ondokuzuncu Yüzyıl Ortası, Manisa (Köklü, 1995,10'dan yararlanılarak yeniden çizilmiştir).



**Resim 2b.** Ondokuzuncu Yüzyıl Sonu, Manisa (Köklü, 1995, 8'den yararlanılarak düzenlenmiştir).

adında yeni bir mahalle kurulmuştur. 19. yüzyılda ortaya çıkacak olan yönetim merkezi daha sonraları yıkılan bu yapının etrafında gelişmiştir.

16. Yüzyılda Manisa'da 11 mahalle varken bu sayı, 17. yüzyılda 54'e çıkmış, 19. Yüzyılda da aynen korunmuştur (Gökçen, 1946, 303-4; Ünlüsoy, 1995, 4-5). Kentin 15.yüzyılda 5000 civarında olan nüfusu, 1531 yılında 6496'ya, 1575 yılında 8245'e, 1671'de de 20 000'e yükselmiştir (Emecen, 1989). 1914'te iki kat artışla kent nüfusu 40 000'e ulaşmıştır (Ünlüsoy, 1995, 6). Bu dönemdeki nüfus artışında Balkanlardan gelen göç dalgasının büyük önemi bulunmaktadır. 1927 nüfus sayımına göre kent nüfusu ise, 28 000 civarındadır. Bu belirgin azalmanın nedeni de, şehirdeki gayr-i Müslim nüfusun savaş sonrasında ülkeyi terk etmesi yada mübadeleye tabi tutulmasıdır. Ayrıca Müslüman nüfusun büyük bir bölümü yangında çevre



12. İzmir-Kasaba (Turgutlu) ve devamı demiryolu hattının imtiyazı 4 Temmuz 1863'te Edward Price adında bir İngiliz vatandaşına verilmiş, fakat bu imtiyaz bir yıl sonra İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi'ne (Smyrna-Cassaba Railway Company) devredilmiş ve hat bu İngiliz şirket tarafından inşa edilmiştir. II. Abdülhamit devrinde hattı Alaşehir'e kadar uzatarak işletme hakkını elde eden şirket, 1893'te hattın imtiyazını Belçikalı Georges Nagelmackers'e devretmiştir. Bütün bu imtiyazlar, 1894'te Paris'te kurulan İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Şirketi'ne satılarak hattın denetimi Fransızların eline geçmiştir (Karal, 1988, 466). İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi, 22 Ocak 1866'da Manisa-Kasaba Demiryolu hattını hizmete açmıştır (Konukçu, 1992).

13. Çarşının batı tarafında Hristiyanların yaşadığı Çaprazlar Mahallesi yer alır. Ayrıca Haydar Deresinin kuzeyinde, şehrin Menemen çıkışı yönünde Rum ve Ermeni mahalleleri bulunur. Rumlar Nişancıpaşa, Bektaş-ı Sagir, Bektaş-ı Kebir, Deveciyan, İlyas-ı Kebir, Bölcek-i Cedit, Hüsrevağa, Yarhasanlar, Sultan, Gurhane, Atar Hoca, Hacı Yahya, Kara Hisar, Bölcek-i Atik, Hidayet Ağa mahallelerinde yaşadıkları bilinir (Gürpınarlı, 2005, 313) Buradan Rumların kentte önemli bir nüfusa sahip oldukları ortaya çıkmaktadır. Ermeniler ise, Ermeniyen-ı Bala, Sufla ve Rumiyan mahalleleri 17. yüzyıl kayıtlarına işlenmiştir. Ondokuzuncu yüzyılda bunlara ilave olarak Hidayet Ağa Mahallesi eklenmiştir. Onyedinci yüzyıldan itibaren kayıtlarda varlıkları bilinen Museviler de kendi mahallelerinde yaşamlarını sürdürmüşlerdir.

şehirlere göç etmiş ve çoğu geri dönmemiştir. Bu nedenle Osmanlıdan Cumhuriyete geçişle birlikte, kentin nüfus yapısında ciddi bir kırılma yaşanmıştır.

Kent, alansal büyüklük açısından gelişimini büyük ölçüde 16. ve 17. yüzyıllarda tamamlamış ve 1950'lere kadar bu sınırlar neredeyse aynı kalmıştır (Ünlüsoy, 1995). Bu bakımdan kentte 19. yüzyıl sonunda ve Cumhuriyete geçişle birlikte ortaya çıkan mekansal değişimlerin, 17. yüzyıldaki varolan sınırlar içinde gerçekleştiği söylenebilir. Ancak alansal büyüklük pek değişmemekle birlikte, 19.yüzyıl sonunda kentin mekansal yapısının çok daha sıkışık bir görünüm aldığı da muhakkaktır (**Resim 2b**). 1866 yılında Manisa'ya ulaşan demiryolu bağlantısının bunda katkısı büyüktür (12). Demiryolunun gelmesi, kentin dış ticarete hızla adaptasyonunu sağlamıştır. Bu süreçte pamuk önemli bir dış ticaret nesnesi haline gelmiş, art bölgesinde üretilen pamuğu işlemek üzere kentin birçok yerinde çırçır fabrikaları inşa edilmiştir. Depolanması zor bir ürün olması nedeniyle yangına karşı özel güvenli depolar yapılmıştır. Ondokuzuncu yüzyılda yaşanan gelişmeler sonucu çarşıda varlık gösteren geleneksel zanaat dükkanlarının yanında, yeni işleyişe uyum sağlayan bir ticaret merkezi ortaya çıkmıştır. Yönetim merkezi de bu yeni çarşının yanında, Kurşunlu Hanın devamında yer almaktadır. Çarşının kuzeyinde, istasyona bağlanan aks üzerinde ortaya çıkan yönetim merkezi, bu dönemin en kayda değer mekansal gelişmelerinden biridir. Yönetimsel alanın kuşkusuz en önemli yapısı Hükümet Konağı'dır. İlk hükümet konağı kışla Meydanı'nda bulunan diğer resmi binalarla birlikte 1885 yılında inşa edilmiş, fakat üst üste geçirdiği yangınlardan sonra Mutasarrıf Mehmet Galip Bey zamanında (1914 yılında), Hamidiye Parkı'nın yanındaki yeni yerine taşınmıştır (Köklü, 2005, 18). Yapının kuzeyine yeni Belediye Binası, Mutasarrıf Konutu ve Evkaf Dairesi; doğusuna Kışla; güneyine de Polis Karakolu inşa edilmiştir. Aksın devamında Adalet Kasrı, Ceza Evi ve Lise binası yer almaktadır. Bütün bu düzenlemeler 1914 tarihli, 1/2000 ölçekli İkar (detay) Haritası'nda da görülmektedir (**Resim 3**). İdari yapıların inşa edildiği yol, Cumhuriyet döneminde daha da önem kazanacak olan İstasyon Caddesinin ilk nüvesini oluşturmaktadır.



**Resim 3.** 1/2000 Ölçekli Detay Planında 19.Yüzyılda Manisa'nın Yönetim Merkezi (Köklü, 2005, 18'den yararlanılarak yeniden çizilmiştir).

Kırsal yerleşimler üzerine kurulmuş Hüsrevağa, Dervişali, Yarhasanlar gibi çevre mahallelerdeki çıkmaz sokaklardan oluşan geleneksel sokak dokusu, 19. yüzyıl sonlarında ortaya çıkan mahalle dokusundan oldukça farklıdır. Yeni kentsel alanlarda gerçekleştirilen geometrik düzendeki ada boyutları ve yol düzenlemeleri Ebniye Kanunları'nın getirdiği kurallar çerçevesinde yürütülmüştür. Bu nedenle ızgara sisteminde düzenlenmiş parsellerden oluşan Mamüretül Hamidiye, Mecidiye mahalleleri ile çoğunlukla gayri-Müslimlerin yaşadığı prestijli bir konut alanı olan Karaköy mahallesinin dokusu diğerlerinden çok daha farklıdır. Avrupa standartlarına uygun modern bir şehircilik anlayışı içinde düzenlemeler yapılan semtlerde (13), denetimi elinde tutan Rum ve Ermenilerin etkili oldukları düşünülebilir. Manisa'da bu dönemde kurulan yeni mahallelerde, Tanzimat reformlarında yer alan yaptırımların konut alanlarına yansımaları açıkça görülebilmektedir (**Resim 2b**).

#### CUMHURİYET DÖNEMİNDE YENİ BİR İMAR PLANININ ELDE EDİLMESİ

Yangın geçirmiş Batı Anadolu kentlerinin yeniden planlanması, Cumhuriyet'in kent planlama tarihinin başlangıcını oluşturur. Bu tarih ülkemizde genellikle Ankara'nın planlamasıyla özdeşleştirilse de, kapsamlı bir şehircilik planının yapılması için ilk girişim daha Lozan Anlaşması'nın

14. Vali Lütfü Kırdar'ın 16.02.1937 tarihli Bakanlığa gönderdiği yazıdan aktaran, Köylü, 1993b, 28.

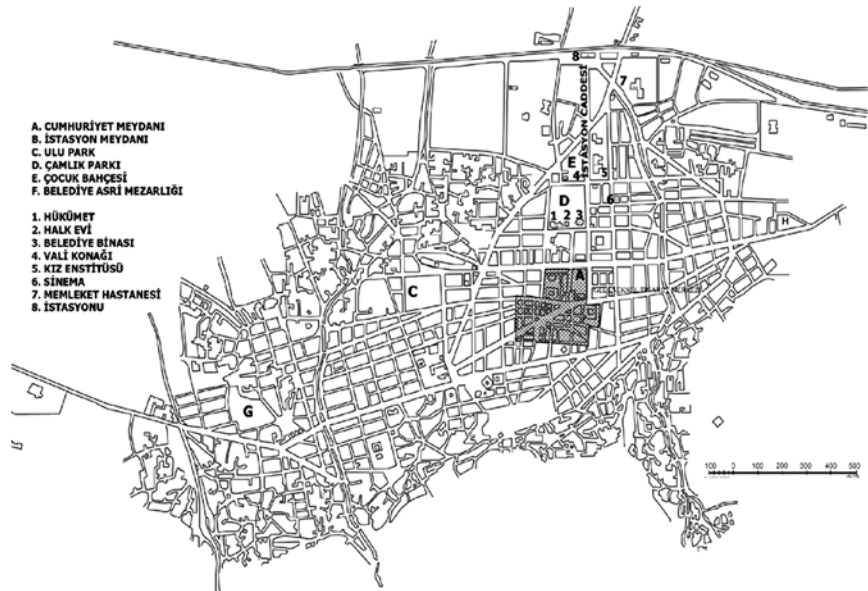
15. Ankara'nın ilk şehir planı Şehremini M.Ali Bey zamanında Eski Şehir (Kale ve çevresi) ve bir yıl sonra Yeni Şehre ait olmak üzere "Keşfiyat ve İnşaat Türk Anonim Şirketi"ne verilmiştir (Cengizkan, 2004, 16). İzmir için ise "İzmir'in Yeniden İmar ve İnşası Teknik Şirketi" ile iletişime geçilmiştir (Bilsel, 2009, 12).

yapıldığı sıralarda İzmir Belediye Başkanı ve Lozan heyeti üyelerinden Şükrü (Kaya) Bey'in Paris'e yaptığı ziyaretle İzmir için yapılmıştır (Bilsel, 2009, 12). Bu dönemde Batı Anadolu'da yangın geçirmiş Manisa, Salihli, Aydın, Nazilli, Bandırma, Karacabey, Alaşehir kentleri, 1923-24 yıllarında planları yapılan ilk kentlerdir (Tekeli, 2009).

Manisa, Cumhuriyet döneminde neredeyse yeni baştan kurulmuştur. Kurtuluş Savaşı'nın son günlerinde (6-8 Eylül 1922), Yunanlıların çıkardıkları yangında, kentin dörtte üçü yok olmuştur. Yangından etkilenen kesim, kentin en mamur mahalleri ile çarşı ve yönetim merkezini içine alan merkez bölgesidir. Daha 1922 yılında Belediye Başkanı ve kentin ileri gelenlerinden oluşan Belediye Meclisi bir plan arayışına girer. Öncelikle Manisa şehrinin sınırlarının belirlendiği harita 1580 sayılı Kanun'un 4'üncü maddesine göre düzenlenir, Belediye Meclisince kabul ve İdare Heyetince tasdik edilir (14). Bu harita şehrin yanmazdan önceki durumunu göstermektedir. Daha sonra o dönemde diğer büyük kentlerde yapıldığı üzere bir şirketle anlaşma imzalanır. Mühendis Selahattin, Ziya ve Ziya Akif Beylerin kurmuş oldukları "Türk İmar ve İnşaat Şirketi" planın yapımını üstlenir (15). Hazırlanan plan 21.07.1923 tarihinde Belediye Meclisinde kabul edilir ve Vilayet İdare Heyetinde onaylanarak yürürlüğe konur (Köklü, 1993b, 28).

#### 1923 PLANININ GETİRDİĞİ YENİLİKLER

Mutasarrıf Aziz Bey'in öncülüğünde dokuz ay gibi kısa bir sürede tamlanan plan, Türkiye'nin ilk imar planı olma özelliğine sahiptir (Resim 4). Manisa için yapılan plan, aslında bir tür yol istikamet planıdır. Batı Anadolu'nun yanar kentlerinde 1923-1924 yıllarında yapılan planların tümü bu niteliktedir (Tekeli, 2009, 109). Plana ilişkin ilk uygulamalar önce 1882 tarihli Ebniye kanunlarına göre, daha sonra 1924 tarihli 423 ve 486 sayılı kanuna ve 1925 tarihli 642 sayılı kanuna göre sürdürülmüştür (Tümerkan, 1946, 55). Plandan anlaşıldığı üzere, şehir iki kısma ayrılmıştır. Bunlardan ilki yangından etkilenen merkezi kısım, diğeri yanmayan çevre mahallelerdir. Yanmış alanlarda resmi ve gayri resmi binalar tümüyle yeniden oluşturulmuş, şehir su şebekesi bu sokaklardan geçirilmiş ve abonelere su verilmiştir. Şehrin güneyinden geçen ve dağlık kısma tesadüf



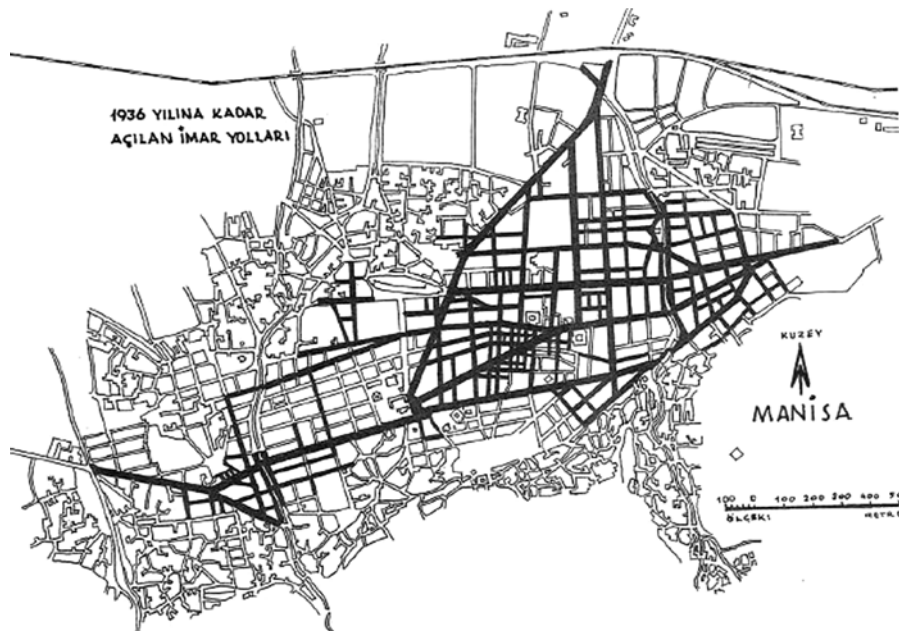
Resim 4. 1936 Yılında Manisa (Köklü, 1993a, 9'dan yararlanılarak yeniden çizilmiştir).

16. Belediye Başkanı Avni Gemicioğlu'nun 14.08.1936 tarihli Bakanlığa gönderdiği yazıdan aktaran Köklü, 1993a, 5.

eden yanmamış alanlar plan haricinde bırakılmıştır. Burada yapılacak inşaatlara yol genişletme çalışmalarından sonra izin verilmiş, yanmış alanlarda plan uygulanmadan inşaat yapılmasına müsaade edilmemiştir (16). Harita üzerinde eski ve yeni kadastro sınırları ve mahalle sınırları ile yanmış ve yanmamış yerler belirtilmiştir. 13 yıl zarfında yapımı gerçekleştirilen resmi yapılar ve açılan yollar plana işlenmiştir. Ulyol, İstasyon, Çarşı, Uzunyol, Cumhuriyet Bulvarları ile İzmir, Kasaba, Belediye, Hükümet, Borsa, Kurtuluş, Sakarya ve Park Caddeleri ve buna bağlı sokaklar ilk etapta açılan yolları oluşturmuştur. Yanmayan alanlardaki yollar aynı isimle kullanılmaya devam etmiştir (Köklü, 1993b, 29-30).

1936 tarihli Bakanlığa gönderilen haritaya o zamana kadar yapımı gerçekleştirilen yollar ve yapılar işlenmiştir (Resim 5). Haritadan anlaşıldığı üzere 1936 yılına kadar Manisa'da Hükümet, Belediye, Halkevi, Şehir Kulübü, İstasyon Binası, Orta Okul, Yeni Memleket Hastanesi, Akil Hastanesi, Borsa, Sinema, Necatibey, Gazi, Sekiz Eylül, İstiklal, İnönü, Sakarya okulları, Kitapsaray, Bağcılar, Ziraat, Osmanlı ve İş Bankaları, Hal Binası, Asri Kabristan, Elektrik Fabrikası gibi kamu yapılarının inşası tamamlanmıştır. Ayrıca Cumhuriyetin imar politikalarında çok önemli bir yere sahip olan Cumhuriyet Meydanı ve İstasyon Meydanı ile Ulu Park, Çamlık Parkı ve Çocuk Bahçesi gibi kamusal açık alan düzenlemelerinin yapımı da gerçekleştirilmiştir. İnşa edilen kamusal yapıların harita üzerindeki yoğunluklarına bakıldığında, hükümet merkezinden istasyona doğru olan yol aksı boyunca olduğu görülecektir (Resim 4). Bu ise kentin 19. yüzyılda oluşmaya başlayan gelişme yönünün bu dönemde de sürdürüldüğünü göstermesi bakımından anlamlıdır.

1930'lu yıllarda tüm ülkede uygulanan planlama süreci Manisa için çok fazla etkili olmamış, bu genel uygulamaların biraz dışında bir gelişme göstermiştir. Bunun nedeni kentin zaten 1923 yılından bu yana uygulanmakta olan bir planının mevcut olmasıdır. Var olan plana göre yolların çoğu açılmış, düzeltilmiş, bir bölümü ağaçlandırılmıştır. Adaların çarşı ve çarşıya yakın olanları neredeyse tümüyle, uzak olanları da kısmen



Resim 5. Manisa'da 1936 yılına kadar açılan yollar(Köklü, 1993a, 8).

17. Belediye'nin 14.8.1936 tarihli Nafia Vekaleti'ne gönderdiği yazıdan aktaran, Köklü, 1993a, 5.

18. Burada Mühendis Celal Ulusan'ın raporunda belirttiği planın, Rene Danger'nin Manisa için hazırladığı plan olma olasılığı çok yüksektir. Ancak ne İller Bankası arşivinde, ne Manisa Belediye arşivinde, ne de yerel kaynaklarda (Halkevi dergilerinde) bu fikri destekleyecek bir bilgiye ulaşılamamıştır. Rene Danger'nin İzmir'den başka batı Anadolu'da, erken Cumhuriyet dönemi boyunca hangi kentlerin planlarını yaptığına dair yabancı arşivlere dayanan bir araştırma, bu konudaki belirsizliği giderebilir.

yeni inşaatla dolmuştur. Yeni bir planın yapılmasına olanak kalmayacak şekilde iş ilerlemiştir (17). Nitekim Bakanlığın (14/8/1936 tarih ve 4223/155 sayılı yazı) yaptığı değerlendirme sonucu planda uygulamaya girmiş alanların çoğunluğu oluşturması nedeniyle, o zamana kadar yapılan işlerin değiştirilmesine lüzum görülmemiş, ancak bundan sonra yapılacak uygulamalarda Yapı ve Yollar Kanununun belirlediği hükümlere uyulması istenmiştir (Köklü, 1993a, 5).

1939 yılında kent için yeni bir plan arayışına gidilmiştir. Vali Faik Türel konuya ilişkin 2/2/1940 tarih ve 799/16 sayılı bir yazı ile Bakanlığa müracaatta bulunmuştur. Yazıda, "savaş sonrası büyük yangını müteakiben şehrin haritası ve imar planı adını taşıyan ve fakat bir imar planının ihtiva etmesi gereken hususlara kesinlikle temas etmeyen" bir plandan bahsedilmektedir. Yazıda ayrıca planın tatbikinın zorluklar ihtiva ettiği, plana göre ayrılan adalar ve verilen çapların ihtiyaca ve bilhassa çok sıcak olan bu şehre katıyen uymadığı ve bahçeli evler kurulabilecek şekilde yeni baştan bir ifraza gerek bulunduğu, imar planında cadde, sokak, meydan olarak ayrılan yerlerin şehir nüfusu ve belediye olanaklarının çok üstünde olduğu için bu yerlerin yapılıp düzeltilmesine olanak bulunmadığı, iskan, ticaret ve sanayi bölgeleri planda gösterilmediğinden esaslı ve büyük yatırımlara girişilemediği belirtilmekte; bu nedenle sorunların yerinde tespit edilebilmesi için bakanlık imar bürosundan bir uzmanın kente gönderilmesi istenmektedir (Vali Faik Türel'in Bakanlığa gönderdiği yazıdan aktaran Köklü, 1993b, 31). Bakanlık bunun üzerine Şehircilik Fen Heyeti'nden Mühendis Celal Ulusan'ı kente göndermiş ve bir rapor hazırlamasını istemiştir. Mühendis Celal, raporunda "vaktiyle yapılan haritaların hesabı mevcut olmadığı gibi, bunların üzerinde müstakbel vaziyeti göstermek üzere çizilen kırmızı hatlar dahi tatbik edilememiştir. Esasen bu planların hiç birinde imar ve inkişaf sahasını, devlet mahallesini, umumi müessesat vesaire işaret edilmemiştir" demekte ve şehrin gerek halihazır, gerekse müstakbel planlarının ihtiyaca cevap verecek nitelikte olmadığını belirtmektedir (Nafia Müdürlüğü, 5/4/1940 tarih ve 2909/878 sayılı yazı)(18). Bunun üzerine Belediye "Şehirlerin İmar Planlarının Tanzimi İşlerine Ait Umumi Talimatname"nin 3. Maddesi gereğince bir imar komisyonu oluşturulur. Bu konudaki deneyimlerinden istifade etmek üzere daha önce Trabzon ve Erzurum'unda planlarını da yapan H. J. Lambert'in yardımına başvurulmak istenir, fakat Bakanlık bu girişimleri mevcut ekonomik koşulları gerekçe göstererek onaylamaz. Yeni bir planın elde edilmesine yönelik somut adımların atılması, araya giren II. Dünya Savaşı nedeniyle 1960'lı yıllara bırakılır.

## AFYON

### CUMHURİYET ÖNCESİ KENTİN TEMEL VERİLERİ

Afyon tarihsel süreçte önemli bir savunma merkezi olmasından dolayı, yörede kurulan yirminin üzerindeki kente göre farklılaşmış ve 'kale kenti' olarak önem kazanmıştır (Özdemir, 1961, 18). Osmanlı hakimiyetine girdiği 14. ve 15. yüzyıllarda Afyon'un mekansal gelişimi, kalenin güneyinde Hıdırlık dağı eteklerinden İmaret Külliyesinin üst tarafına, Otpazarı Camii civarından şimdiki Belediye Meydanına, kalenin güney batı yönünde Ulu Cami ve Yukarı Pazar Mescidi çevresine ve kalenin doğu eteklerini içine alarak kuzey doğu yönünde Mısıri Camii civarına kadar yayılmıştır. Yeni bedesten ve hanların inşası da bu yöndeki gelişmede etkili olmuştur. Kentin ilk yerleşim alanı kalenin çıkış yolu ile batısındaki Olucak Mahallesi arasındadır (Karazeybek, 2004, 72; Gönçer, 1971, 255). 16. yüzyılda şehirde

19. 1864-1901 yılları arasında İzmir Limanından en fazla ihracatı yapılan tarım ürünlerini sırasıyla kuru üzüm ve incir, afyon, palamut oluşturmaktadır (Kurmuş, 1974, 214, Tablo 20).

20. Onyedinci yüzyıldan itibaren Afyon Şeriyeye Sicillerinden elde edilen bilgilere göre Taş Han, Köle Han, Turunç Han, Tuz Pazarı Hanı, Yeni Han, Zincirli Han, Menzil Hanı, Vakıf Hanı, Dericiler Hanı, Keten Hanı, Kapan Hanı, Tüccar Hanı başta olmak üzere toplan 45 han olduğu bilinmektedir ( Karazeybek, 2000; Küpeli, 2001, 362-3).

21. Hüdavendigar Vilayet Salnamesi (H.1316) (1898), s.367'den aktaran Aktüre; 1978, 195).

22. Onsekizinci yüzyıl kayıtlarında 19 yeni ismin "aralık" olarak kaydedildiği görülür. 1818-1819 tarihli kayıtlarda söz konusu aralıklar 3 mahallenin ardından sıralanmış ve "Gökçe Aralığı, Hacı Nasuh Aralığı, Hacı Abdurrahman Aralığı" gibi isimlerle kaydedilmiştir (AŞS, Defter 561, vr. 7a/21, 13b/36 H.1233/M.1818 ve AŞS, Defter 561, vr. 27b/73 H.1234/M.1819'dan aktaran Karazeybek, 2004, 91). Burada bahsedilen aralıkların, ismi geçen kişilere ait çıkmaz sokaklar olduğu düşünülmektedir.

34 mahalle mevcuttur. Aynı dönemde kentin genişlemesine bakıldığında kalenin batısında bulunan Çavuşbaş Mahallesi'nden başlayarak güney ve güneydoğuya doğru Karakatip, Taşpınar, Kubeli, Mevlana, Akmesic, Hacı Yahya ve Nakilci mahallelerine doğru olduğu görülür. 17. yüzyılda kent kalenin doğusunda Otpazarı, Umurbey ve Hacı Mahmut mahallelerine; kuzeydoğuda ise, Karaman Mahallesi'ne kadar ilerlemiş, oradan Sarıkız Tepesi eteklerinden Şehreküstü Mahallesi'ne kadar sürmüştür. Onyedinci yüzyıl ortasında kentteki mahalle sayısı 42 olmuş, bu sayı 18. yüzyılda da bu civarda kalmıştır (Karazeybek, 2004, 87). Doğu yönündeki gelişimin temel nedeni, bölgeler arası kervan yolunun aynı doğrultuda uzanmasıdır (Aktüre, 1978, 189).

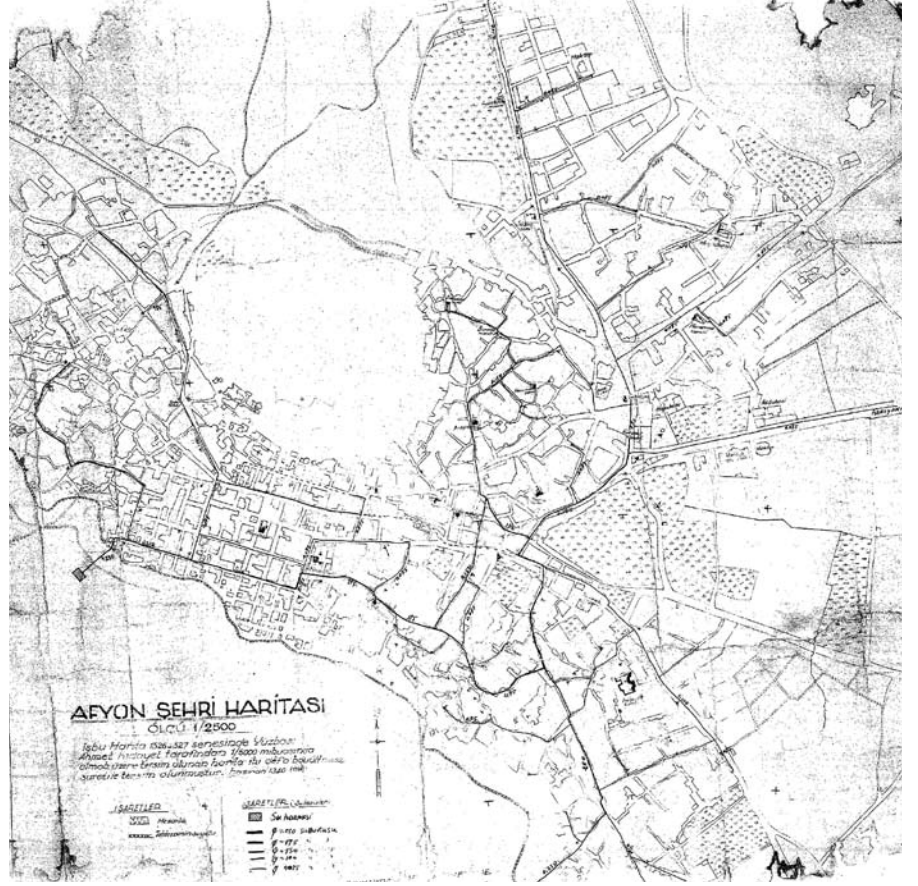
Onyedinci yüzyıldan itibaren Afyon'un tarıma dayalı ticaretinde afyon bitkisi önemli bir yer tutmaktadır. İranlı tüccarlar Tuz Pazarında bulunana Acem Han'da afyon ticaretiyle ilgilenmişlerdir (Edip, 1951, 25). Avrupalı tüccarların da Anadolu'dan afyon almaya yönelmeleri bu bitkinin önemini daha çok artırmıştır. Kentte üretilen afyon, demiryolu ile İzmir'e nakledilerek uluslararası ticaretin hizmetine sunulmuştur (19). Faroqhi (1987, Tablo 2) kentte 16. yüzyılda 2 bedesten, arasta dahil beş han, 519 vakıf dükkanı olduğunu belirtmektedir (20). Evliya Çelebi'ye göre (1987, 54-5) ise bu sayı; 19 tüccar hanı, 2048 dükkan, 2 bedesten, 100 yağhane, 100 debbağhane, büyük bir saraçhane ve 42 mahallede bulunan 4000 konut olarak belirtilmiştir. Onyedinci ve 18. yüzyıllarda Afyon, kendi bölgesi içinde tarımsal üretimden elde edilen artık ürünün toplandığı pazaryeri konumundadır. Ancak kentin mekansal anlamda gelişime kaydetmesi bölgedeki tarımsal ilişkilerin dış etkiler sonucu değiştiği 19. yüzyılın ikinci yarısında mümkün olabilmiştir (Aktüre, 1978). Kentteki Yahudi nüfus ekonominin durağanlaştığı 18. yüzyılda yok denecek kadar azalmıştır. Ondokuzuncu yüzyılın sonlarında ekonomiye hakim unsurlar bu kez Ermeniler ve Avrupalı tüccarlar haline gelmiştir.

Onaltıncı yüzyıl nüfus verilerine göre Afyon'da 9400 kişi yaşamaktadır (Emecen, 1988, 444). Bu haliyle kent Anadolu Eyaletinin merkezi Kütahya'dan daha kalabalıktır. Kentin bu ölçüde büyümesinde muhtemelen bölgenin tahıl ürünlerindeki üretkenliğinin yanı sıra, coğrafi konumu ve ticaret kapasitesi de etkili olmuştur (Faroqhi, 1978, 56). Onsekizinci yüzyılda neredeyse aynı kalan şehir nüfusu, 1830 yılında yaklaşık 29,000'dir (Çadırcı, 1997, 49). Ancak kente demiryolunun ulaşmasından kısa bir süre sonra nüfusun arttığı gözlenmektedir. Hüdavendigar Vilayet Salnamesi'nin Afyon'la ilgili bölümünde 1898 yılında kent nüfusu 25,194 müslüman ve 6,055 ermeni olmak üzere toplam 31,249 kişi olarak verilmektedir (21). 1902'de 33,000 civarına yükselen (Emecen, 1988, 444) şehir nüfusu, 1926 yılında 21,000 dolaylarına düşmüştür (Devlet Salnamesi, 1926-27, 490). Bu düşüşte ülkenin sürekli savaş halinde bulunmasının ve gayr-i Müslim nüfusun göçünün büyük etkisi olmuştur.

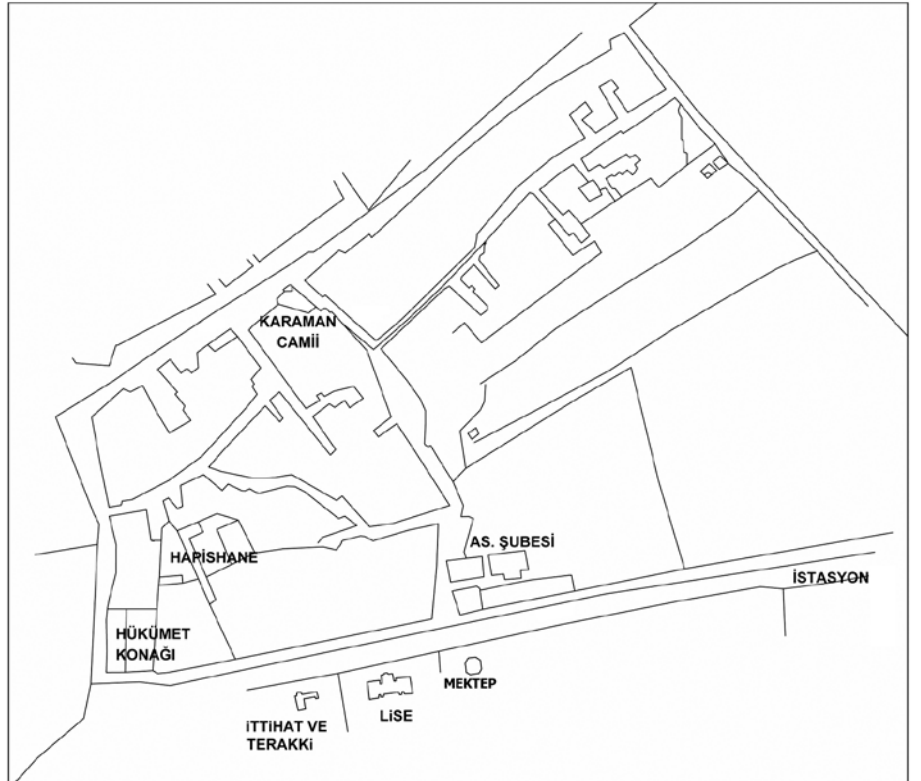
Kentin kalabalık olması mekansal dokuyu olumsuz yönde etkilemiştir. Eğimli denebilecek bir yamaçta kurulan sıkışık doku içinde yol genişlikleri sınırlıdır. Bu dokuda kentsel mekanlar gelişmemiş, hizmet fonksiyonları sıkışık kalmıştır (Aru, 1998, 214). Parselasyon düzeni eğimin yoğun olduğu alanlarda sık dokulu, az girintili, küçük parsellerden oluşan bir özellik taşımaktadır (Resim 6). Burmalı Mahallesi gibi sıkışık alanlarda avlusuz, bahçesiz bir doku mevcuttur. Afyon'daki sık dokulu yerleşimin yoğun olduğu bu tür mahallelerde çıkmaz sokak (22) olgusuna çok fazla rastlanır (Pinon, 1999, 173). Kentin mekansal gelişiminde 1897



Resim 6. Ondokuzuncu Yüzyılda Afyon Şehri (Aktüre, 1978, 202).



**Resim 7.** Yüzbaşı Ahmet Hidayet'in 1906-1907 yılında çizdiği haritanın yeniden düzenlenmiş hali (Afyon Belediyesi, İmar Müdürlüğü Arşivi).



**Resim 8.** Ondokuzuncu Yüzyılda oluşmaya başlayan İstanbul İstasyon Caddesi ve Hükümet civarı (Yüzbaşı A. Hidayet'in 1906-1907 tarihli haritasından yararlanılarak çizilmiştir).

23. Rum ve Ermenilerin yaşadığı mahallelerde çıkan büyük yangının ardından 6 yıllık süreçte gerçekleştirilen yeni yapılaşma sonrasında buradaki evlerden bazıları uluslararası güvence veren bir sigorta şirketi olan Union London tarafından sigortalanmıştır. Şirket sigortaladığı evlere birer tabela asmış ve bu tabelalar halen evlerin üzerinde asılı bulunmaktadır (İlslı A., vd., 2004, 226).

yılında Afyona ulaşan demiryolunun payı büyüktür. Dinamik bir süreci başlatan bu gelişme ile birlikte tarımsal artık ürünün dış pazara ulaştırılması mümkün olmuş, ticaretin hacmi önemli ölçüde artmıştır. 1898 yılına ait Hüdavendigar Vilayet Salnamesinin ilgili bölümünde, Konya ve İzmir İstasyonları yönlerinde çok sayıda otel, mağaza, gazino ve kahvehanelerden bahsedilmesi (Aktüre, 1987), bu alanın giderek canlandığını göstermektedir. Diğer önemli etken, Balkanlardan yapılan göçler ve Uşak yöresinden getirilen göçerlerdir. Göçmenler İzmir İstasyonu yönünde, Tanzimat'ın getirdiği düzenlemelere uygun olarak kurulan Hamidiye ve Mecidiye Mahallelerine yerleştirilmişlerdir. Bunların dışında 1902 yılında çıkan büyük yangında 1318 binası yanan Tac-ı Ahmet Mahallesi de, 1902-1908 yılları arasında yeniden planlanmıştır (İlslı vd., 2004, 224). Gayr-i Müslimlerin, ağırlıklı olarak da Ermenilerin yaşadığı bir 'burjuva mahallesi' olan Tac-ı Ahmet Mahallesi'ndeki yenileme çalışmaları, diğerlerine göre çok daha hızlı olmuştur (23). Mahallede Ebniye Kanunları'nın getirdiği hükümler çerçevesinde yeni bir şehircilik anlayışı uygulanmıştır. Bu nedenle mahallenin Türbe Camisi, Tac-ı Ahmet Camisi ve Kale arasındaki kısımlarında var olan ızgara sistemli sokak dokusu, kentin diğer yerlerindeki geleneksel sokak dokusundan oldukça farklıdır (Resim 6).

Ancak asıl gelişme, kentin merkez bölgesinin Uzun Çarşı yönünde kayması sonucu yaşanmıştır. 17. ve 18. yüzyıllarda büyümesini sürdüren çarşı, 19. yüzyılda son haline ulaşmıştır. Çarşıda bulunan tüm sokak ve pazaryerlerinin merkezini Uzun Çarşı oluşturmaktadır. Başta kuyumculara ait bölüm olmak üzere, pek çok meslek çarşısı bu alanla keşişmektedir. Yine burada dış pazara açılmanın bir sonucu olarak Ermeni ustaların yaptığı depo-iş yeri tipindeki yapılar bulunmaktadır. Ayrıca çok sayıda banka binası, postane, sigorta şirketlerine ait yapı da nitelik değiştiren ticaretin sonucunda ortaya çıkmıştır. 19. yüzyıl sonlarında belirginleşmeye başlayan yeni yönetim merkezi ise, Uzun Çarşı'nın hemen yanında yer almaktadır. 1896'da Mutasarrıf Ömer Lütfi Paşa zamanında yapımına başlanan Hükümet Konağı, Cezaevi ve Belediye'nin oluşturduğu ve Paşa Camisi'ne kadar olan aksın belirlediği alan, yeni kamusal merkezi oluşturmaktadır. Uzun Yolun gelip bağlandığı Hükümet Meydanı'ndan İstanbul İstasyona doğru açılmaya başlanan yol da bu süreçte giderek önem kazanmıştır. 1906-1907 yıllarında Yüzbaşı Ahmet Hidayet tarafından düzenlenen 1/2500 ölçekli haritaya İttihat Terakki Binası, Afyon Lisesi ve kışlanın işlenmesi dikkat çekicidir (Resim 7). Cumhuriyet döneminde daha da vurgulu hale gelecek olan Hükümet Konağından İstanbul İstasyonuna uzanan caddenin (İstanbul İstasyonu) temelini daha bu dönemde atıldığını söylemek mümkündür (Resim 8).

#### CUMHURİYET DÖNEMİNDE YENİ BİR İMAR PLANIN ELDE EDİLMESİ

Afyon Cumhuriyet döneminde Ankara merkezli imar hareketlerinin yakından takip edildiği kentlerin başında yer alır. Öncü imar hareketlerinde ilk etkeni, coğrafi açıdan kentin bulunduğu konum oluşturur. Anadolu'daki demiryolu hatlarının kilit noktasında yer alan kent, ulaştırma açısından elverişli bir konumdadır. İkinci ve daha önemli etken ise, Atatürk'ün yakın silah arkadaşı, Cumhuriyet döneminin ilk Bayındırlık Bakanı ve kendisi de bir Afyonlu olan Ali Çetinkaya'nın, Afyon'un bir Cumhuriyet kenti olarak kurgulanmasına sağladığı çok büyük katkıdır. Kent Cumhuriyetin İlk yıllarında Ali Çetinkaya'nın gayretleri sonucu önceki dönemde ortaya koyduğu canlı bir ticaret ve

24. Dönemin yerel gazeteleri incelendiğinde Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya'nın imar süresince neredeyse iki haftada bir kente geldiğini duyurmaktadır. Yapılan çalışmaları yerinde inceleyen bakan, Belediye Başkanı Hüseyin Tiryaki'yle birlikte kentin bir Cumhuriyet kenti olarak imar edilebilmesi için büyük bir gayretle çalışmışlardır.

25. Örneğin 1934 yılında bir Alman heykeltıraşa Berlin'de tunçtan yaptırılan anıt için 40,000 dolar ücret ödenmiş, sonrasında da 6,000 Türk lirası mükafat olarak verilmiştir. Anıtın sırf kaide kısmı 26,000 Türk lirasına mal olmuştur (Akkoyun, 1997, 243).

26. *Son Haber*, n: 1237, 2 Mayıs 1932 s.1. Ancak ne Afyon Belediyesi'nin arşivinde, ne de Halkevi'nin düzenli olarak çıkardığı *Taşpınar* dergilerinde raporun içeriği hakkında herhangi bir bilgiye rastlanmamıştır.

27. Burada ismi geçen Mühendis Selahattin 1923 yılında Manisa İmar Planının uygulanması işini de üstlenen "Türk İmar ve İnşaat Şirketi"nin kurucu üyesidir. Planın hangi şirket tarafından uygulandığına dair net bir bilgiye ulaşamamasına rağmen gazete haberlerinde bu kişinin adından birkaç kez bahsedildiği görülmektedir. Büyük olasılıkla kentin planını uygulayan şirket Mühendis Selahattin'in şirketi olabilir.

28. Cumhuriyet Döneminde kentin imar edilme sürecinde başka yıkım faaliyetleri de gerçekleştirilir. Bunlar Zincirlihan'ın yıkılarak Yağ Haline dönüştürülmesi, Otpazarı civarındaki medrese ve tekkenin yerine büyük bir kent mezarlığı inşa edilmesi, Eski Bedesten yıkılarak yerine sebze Hali inşa edilmesi, Bey çeşmesi kaldırılması ve etrafındaki dükkanların yıktırılması olarak sıralanabilir (Akkoyun, 1997, 243-5).

kültür merkezi olma hüviyetini büyük ölçüde korumuştur (Daşdemir, 2004, 133) .

Kent Kurtuluş Savaşı'nın en çetin savaşlarının yapıldığı önemli bir cepheidir. Kocatepe'de yürütülen çarpışmaların kazanılması, bağımsızlık savaşının da sonucunu belirlemiştir. Savaş sırasında şehir harap duruma düşmüş, yakılıp yıkılmıştır. Merkezi yönetim kenti eski canlılığına kavuşturmayı önemli bir görev olarak benimsemiştir. "Hükümet bu nedenle savaş sırasında vefa örneği gösteren Afyon halkının bu davranışına karşılık", kentin yeniden imar edilebilmesi için en üst düzeyde destek sağlamış (24) ve bu amaçla hatırı sayılır bir kaynak aktarmıştır (25). Kent için yeni bir imar planının hazırlanması düşüncesi ile yürütülen ilk çalışma Belediye Fen şefliğinin plana temel oluşturacak bir rapor hazırlaması olmuştur (26). Daha sonra Müteahhit Rahmi isminde bir mühendis, kentin halihazır haritalarını çıkarmıştır. 600 hektarlık bir alanı kapsayan ilk imar planı ise, 1933 yılında Hilmi Baykal tarafından yapılmıştır (Tekeli, 2010, 123). *Son Haber Gazetes'i*nde çıkan yazılarda imar planına dair bilgiler düzenli olarak okuyucusuna aktarılmıştır. Gazetenin 13 Haziran 1932 tarihli sayısında

"...şehrimizin müstakbel vaziyeti ne olacak? Nerde meydan ve cadde açılacak? Yapılacak inşaata müstakbel hal için nasıl bir veçhe verilecek? Bu soruların cevabı şehir planı üzerinde yapılmakta olan tetkikler bittikten ve plan kesin olarak onaylandıktan sonra anlaşılacaktır. Plan (hakkında) bir kerede Nafia Vekaleti'nden Mühendis Selahattin Bey'in (27) görüşlerinin alınmasına lüzum görülmüştür"

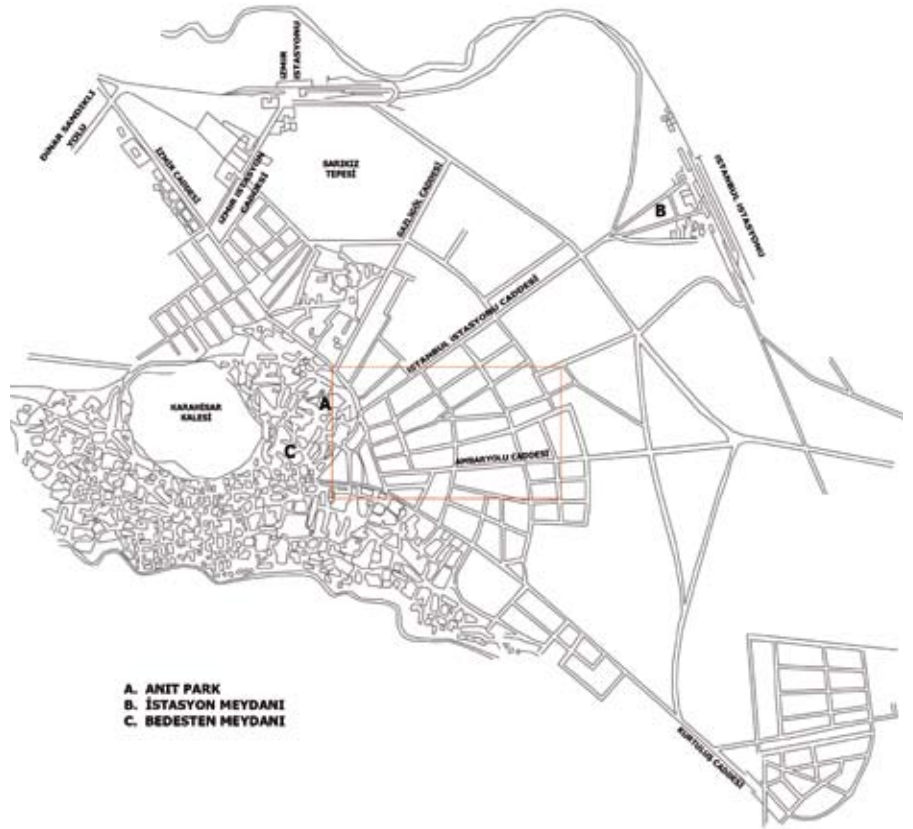
denmektedir. Bundan yaklaşık bir yıl sonra da plana ait belediye ve hükümet civarını gösteren ilk paftanın geldiği, abide mahalli olarak Paşa Camisi civarının belirlendiği aynı gazete tarafından duyurulmuştur (*Son Haber*, 8 Haziran 1933). Anıtpark çevresinde Cumhuriyeti temsil edecek meydan ve açık alan düzenlemeleri ile bunu çevreleyecek yapıların inşa edilme sürecinde alanda yer alan Umur Bey Paşa Camisi ve külliyesinin bir bölümü ile Hacı Mahmut Mahallesi'nden 600 hane yıktırılmıştır (28). Tek başına bu hadise bile, kentte yürütülen ideolojik mekan düzenleme çalışmalarındaki kararlılığın bir göstergesidir.

### 1933 İMAR PLANININ GETİRDİĞİ YENİLİKLER

1933 Afyon Planı'nda, Lörcher'in 1924-1925 yılında Ankara için önerdiği plandan ve 1928 yılında açılan bir yarışma sonucu elde edilen ve 1932 yılında onaylanan Jansen Planı'ndan etkilenildiği söylenebilir. Planların oluşturduğu modelde yer alan prensipler, genel olarak Afyon plana da aktarılmıştır. Örneğin Lörcher Planı'nda yer alan yeni kentin kuruluşunda kaleyi şehrin panoramasına olabildiğince çok bakış açısından dahil etme isteği, bahçeli evler biçiminde gelir gruplarına ve statüye göre birbirinden ayrı, düşük yoğunluklu konut mahalleleri önerisi, kentsel mekanların dizilimindeki anlam (Cengizkan, 2004, 85-7) gibi nitelikler Afyon İmar Planı'nda da bulunmaktadır. Tanımlanmış belirgin akslar üzerinde kümelenmiş kamusal mekanlar, bu aksların her iki ucunda temsili önemde meydan ve park düzenlemeleri, örnek mahallelerden oluşan şema da bu planda aynen uygulanmıştır. Bu açıdan Afyon, Ankara modeline uygun olarak tasarlanmış bir kenttir denilebilir.

1933 Planı (**Resim 9**), kenti eski ve yeni iki kısma ayırmıştır. Geleneksel dokudaki eski kent kısımlarına yol hizalama çalışmaları dışında herhangi bir müdahale getirilmemiştir. Alana ilişkin uygulamalar plan yapılmazdan öncesine dayanmaktadır. 30 Nisan 1932'de Belediye Meclisi, Hüseyin





**Resim 9.** 1933 Afyon İmar Planı (Aru, 1998, 52'deki şematik çizim ve Yüzbaşı A. Hidayet'in 1906-1907 tarihli haritasından yararlanılarak çizilmiştir).

(Tiryaki) Bey'in başkanlığında toplanmış, eski şehrin sokak ve caddelerinin ıslahı hakkında Fen Şefliği'nin hazırladığı, Belediye heyetinin tasdik ettiği rapora uygun olarak Uzun Çarşı, Ot Pazarı, Kadınana Caddelerinin dışında ıslah çalışmalarına başlanmıştır (*Son Haber*, 2 Mayıs 1932). Yeni kent bölümünde modern kent planlamasında kullanılan bölgeleme prensiplerine uygun yönetim, ikamet, kültürel amaçlı alanlar, endüstri, asri mezarlık, mezbaha, hastane ve tarım sahaları bulunmaktadır. İkamet için ayrılan bahçeli, az katlı, lüks konut alanları Mecidiye yolunun batısında ve Dumlupınar Mahallesi civarında önerilmiştir. Planda kentin ana strüktürünü, İzmir, Çay, Bolvadin, Şuhut yoluna bağlanan Kurtuluş Caddesi, Hükümet Meydanı'ndan geçen Bankalar Caddesi ve devamında Mecidiye Caddesi, İzmir İstasyonu'nu İstanbul İstasyonu'na bağlayan cadde, İstanbul İstasyon Caddesi (Ordu Bulvarı), Kadınana Caddesi, Konya bağlantısını sağlayan Çobanlar Caddesi ve Eskişehir bağlantısını sağlayan Gazlıgöl Caddesi oluşturmaktadır.

1933 Planı ile kentin yeni gelişme aksı doğu yönü olarak belirlenmiştir. Bu yöndeki en önemli yol da kuşkusuz İstanbul İstasyonu Caddesidir. Caddenin bir ucu 1939'da inşa edilen Ali Çetinkaya İstasyonu'nun önündeki meydana, diğer ucu Hükümet Meydanı'na uzanmaktadır. Aslında caddenin liseye kadar olan bölümü 19. yüzyılda inşa edilmiştir. Gelecekte bu yolun istasyona bağlanacağı varsayılarak, burada bazı kamusal yapılar inşa edilmiştir (**Resim 8**). Cumhuriyet döneminde caddenin önce Güdük Minare'ye kadar olan bölümü açılmış, daha sonra İstasyona kadar olan bölümü tamamlanmıştır (*Duyum Gazetesi*, 4 Şubat 1935). Erken Cumhuriyet döneminin en prestijli caddesi olan İstanbul İstasyonu Caddesi, uzunluğu 1,500m eni 25m olan modern bir bulvardır.

Bulvarın çevresinde kolorduya ait binalar, Sinema, Halk Fırkası, Nafia ve İnhisarlar İdare Binaları, Evkaf Kiraathanesi, Adliye Sarayı, Cumhuriyet İlkokulu gibi kamusal yapılarla bazı kamu yöneticilerine ait evler ve diğer büyüklü küçüklü konutlar yer almaktadır (*Taşpınar Dergisi*, 1933, 289). Caddenin doğu yönünde daha sonra yapılacak bahçeli konut alanları ve spor tesisleri ile burasının modern bir mahalle olması öngörülmüştür.

Aksın kent merkezindeki bitişini oluşturan Hükümet (Abide) Meydanı ise, Cumhuriyet ideolojisini kent merkezinde görünür kılacak bir dizi sistematik mekan düzenleme çalışmasına sahne olmuştur. Öncelikle Hükümet Konağı ve Belediyenin önünde anma törenlerinin yapılacağı bir meydan ile rekreatif amaçlı bir park düzenlemesi gerçekleştirilir. Eski ve yeni tüm yolların kavşak noktası ve kentin kalbi durumundaki bu alanda üç farklı kota oturan bir park (Anıt Park) inşa edilir. Park iki bölümden oluşmakta ve tam ortasında büyük bir kaide üzerine oturmuş Utku (Zafer) Anıtı (1934) yer almaktadır. Anıtın heykel kısmı Ankara İmar Müdürlüğü vasıtasıyla heykeltıraş Krippel'e yaptırılmıştır (*Mimar*, 1932). 1940 yılında parkın batı yönüne kadının eğitilmesi ve kamusal alanda daha aktif bir konumda yer alması bakımından temsili önemi olan Ali Çetinkaya Kız Enstitüsü ile bununla aynı büyüklük ve formda yeni Belediye Binası inşa edilmiştir. Anıtpark'ın doğu yönünde Hükümet Konağı, Eski Belediye, Şehir Oteli, Şehir Gazinosu ve Sinema bulunmaktadır. Çalışmalar tamamlandığında alan, Afyon'da Cumhuriyet ideolojisinin mekana yansıyan çarpıcı bir yüzünü oluşturmuştur.

1933 Planı'nda Kale'ye de bir hayli önem verilmiştir. Kale kentin her tarafından algılanan, kenti birbirine bağlayan bir odak olarak görülmüştür. Geçmişin tüm anılarını üzerinde taşıdığı için simgesel bir öge olarak düşünülmüştür. Yeni kurulacak mahallelerden kolayca görülebilmesi için yollar Kaleye doğru ışınal olarak uzatılmış, bunları dik istikamette kesen yollar ise Kale etrafında halkalar oluşturacak şekilde içbükey olarak konumlandırılmıştır (**Resim 9**). Ayrıca kentin merkezi durumundaki Abide Meydanı'ndan kaleye doğrudan bağlanan bir cadde (Basın Caddesi) tasarlanmış ve yolun açılması sırasında tarihi dokuda önemli tahribatlara neden olunmuştur. Yeni kent alanlarından kalenin güzel görünmesi için doğuya bakan kısımları "Numune Fidanlığı" olarak ağaçlandırılmış ve Taşpınar'dan Deperçesme'ye kadar olan kısmı araba yolu olarak düzenlenmiştir (*Duyum Gazetesi*, 4 Şubat 1935). Böylece Kelenin simgeselliği daha vurgulu hale getirilmiştir.

1933 planı hem eski, hem de yeni kent alanlarında meydan ve açık alan düzenlemelerine önem vermiştir. Bunlar, eski kentin Uzun Çarşı çıkışında ve 1924 tarihinde yapılan bedestenin önündeki Bedesten Meydanı, Anıtpark, Ali Çetinkaya İstasyonu önündeki meydan ve İsmet İnönü Caddesinin Kurtuluş aksına bağlandığı noktada kurgulanan meydandır. İstanbul İstasyonu Bulvarı üzerinde bulunan ve çok geniş bir alana sahip olan ordu evinin bahçesi de kentin önemli bir açık alan düzenlemesidir. Burası 19. yüzyılda kışla binasının talim alanı olarak kullanılmıştır. Cumhuriyet döneminde ise sadece askeri ve mülki erkana hizmet veren Orduevi'ne ait park olarak düzenlenmiştir. Parkın içinde akşamüzerleri askeri bando askeri marşlar ve klasik müzik parçaları eşliğinde misafirlerini eğlendirmiştir (Son Haber, 2 Mayıs 1932). Bu büyük bahçenin yola bakan kısmında 1932 yılında Halkevi binası inşa edilmiştir.

Planın onaylanmasının ardından, işlerin belli bir sistem çerçevesinde yürütülebilmesi için belediye tarafından hazırlanan beş yıllık programa göre, 1935 yılında Yukarı Pazar Caddesi, Yemişçiler İçi, Uzun Çarşı,

Belediye önündeki cadde ve İstanbul İstasyonu Bulvarının düzenlenerek parke kaplanması; 1936 yılında İstanbul İstasyonu'na paralel şehir planına göre ikinci bir cadde (Bolvadin Bulvarı) açılması, Karaman Caddesi'nin tanzimi, Kadınana Caddesindeki köşe dükkanların istimlakı; 1937 yılında İmaret Camisi etrafında bahçe yapılması, Hıdırlık'taki araba yolunun tamamlanması ve kaldırım döşenmesi; 1938 yılında Abide (Hükümet) Meydanı'ndan kaleye gidecek caddenin yarısının istimlak ve açılışı, Kalenin etrafını yüzük gibi çevirecek caddenin doğu tarafının açılması, Akarçay'da bentler yapılması ve kanalizasyon sisteminin düzenlenmesi; 1939 yılında kale yollarının tanzimi ve ağaçlandırılması öngörülmüştür (*Duyum Gazetesi*, 4 Şubat 1935). Termal su kaynakları açısından zengin olan kentin Ömer, Kızıl Kilise, Gecek, Gazlı Göl kaplıcaları da bu dönemde tamir edilmiştir (*Taşpınar Dergisi*, 1933, 289). Bir yandan bu çalışmalar sürdürülürken, diğer yandan 1938 yılında Şehircilik Fen Heyeti tarafından planın ilk revizyonu gerçekleştirilmiş (Tekeli, 2010, 123) ve sokak genişliklerinin azaltılması ile ilgili bir dizi düzenlemeye gidilmiştir. 1973 yılına kadar geçirdiği revizyonlara rağmen gündemde kalan plan, kentin Cumhuriyet Dönemindeki ana hatlarını belirlemiştir.

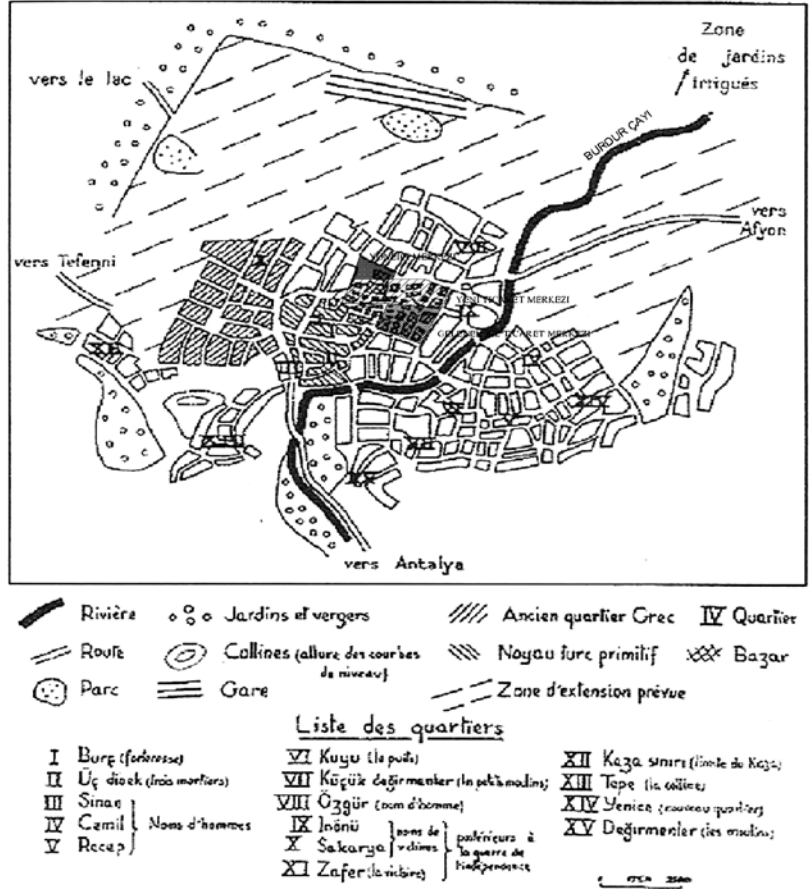
## BURDUR

### CUMHURİYET ÖNCESİ KENTİN TEMEL VERİLERİ

Burdur, 13. yüzyıla kadar Antalya limanından iç kesimlere uzanan kervan ticaretinde önemli bir kavşak noktasıdır. Yerleşmenin çekirdeğini oluşturan Ulu Cami, 1300 yılında Hamitoğlu Dünder Bey tarafından inşa ettirilmiştir. Bu dönemde şehir büyümüş, sanat ve ticarete ilerlemiş, kentte üretilen halı ve kilim dokumaları Mısır ve Suriye'ye ihraç edilmiştir (Burdur 1973 İl Yıllığı, 1974, 10). 1410'da Osmanlı hakimiyetine geçen kent, neredeyse 19. yüzyıla kadar durağan bir seyir göstermiştir.

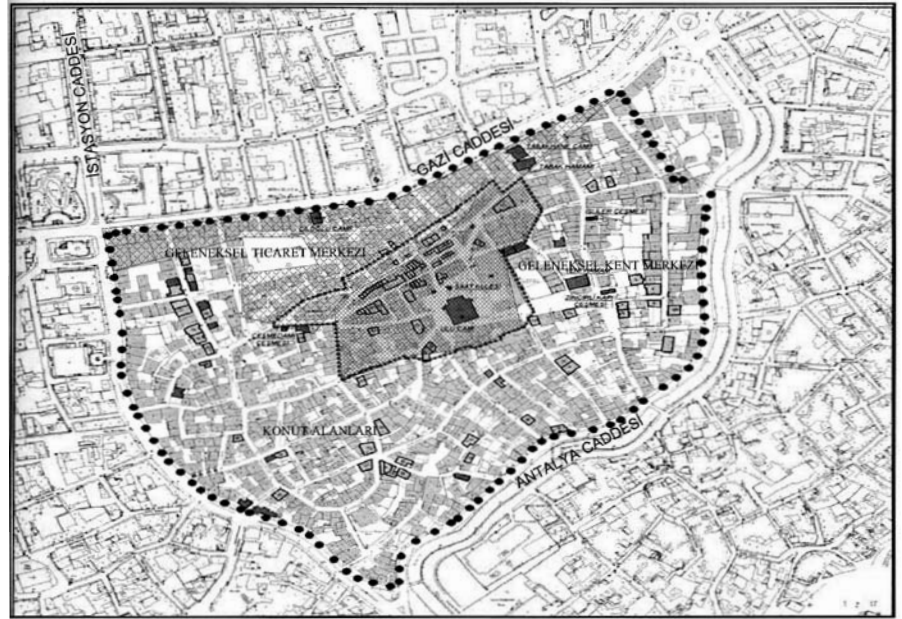
1478'de kentte Cami, Burcu Mescidi ve Yeni Mescit adında 3 Müslüman ve sur dışında 41 haneden oluşan Rum ve Ermenilerin oturduğu bir Hıristiyan Mahallesi bulunmakta ve toplam 166 nefer yaşamaktadır. Merkez Ulu Cami'nin yer aldığı Cami-i Kebir Mahallesi civarıdır. 1522'de Burdur'daki kişi sayısı 408'e hane sayısı 238'e ulaşmakla birlikte, mahalle sayısında bir artış yaşanmamıştır. Onaltıncı yüzyılın sonunda kentte Hıristiyanların yaşadığı mahalleyle birlikte toplam 17 mahallede 773 kişi ve 379 hane bulunmaktadır (Arıkan, 1988, 55-6). Bu gelişmeyle birlikte yerleşim, merkezden Burdur Çayı'na doğru bir gelişme göstermiştir. Debbaghane, Mehmet Kethüda, Demir Mescidi, Karagöz Mescidi, Nurullah Çelebi Mescidi Mahalleleri bu dönemde ortaya çıkmıştır. 1827'de kente gelen gezginler Burdur'da 5000 kadar ev, 10 hane Rum, 30 hane de Ermeni bulunduğunu kaydetmektedir (Vyvyan, Arundell, 1834, 106). 1834 yılı verilerine göre 5702 olan kent nüfusu, 60 Rum, 600 Ermeni ve 5042 Müslüman'dan oluşmaktadır (Ulusoy, 1992, 15-23). 1884'te ise kentin nüfusu 6800'e ulaşmıştır (Yılmaz, 2002). Bu süreçte Mecidiye, Hamidiye, Hicriye ve Hatt-ı Cuma adında dört mahallenin daha kentsel alana eklendiği anlaşılmaktadır (Uysal, 1998, 47). Bu artışta Isparta'nın Senirkent ilçesinden yaklaşık 500 kişilik bir grubun kente göç etmesi etkili olmuştur. 1900'lerin başında kent nüfusunun yaklaşık 10,000 civarında olduğu, 1927 nüfus sayımına göre de

12,848'e yükseldiği bilinmektedir (*Burdur 1973 İl Yıllığı*, 1974, 53). Bu veriler kentin Osmanlıdan Cumhuriyete geçişte bariz bir değişme kaydetmediğini gösterir. Bunda kentin yerel özellikte bir kent olmasının etkisi büyüktür.



Resim 10. 1916 Tarihli Yol İstikamet Planı (Barlık, 2003).

(fig.57) **BURDUR**



Resim 11. Burdur Geleneksel Ticaret Alanı ve Çevresi (Burdur Belediyesi, 2008).

29. Osmanlı döneminde besteni olan şehirlerin uluslar arası bir ticaret merkezi özelliği taşıdığı ve bedestenin şeklin kentlere has bir yapı olduğu bilinmektedir. Bu dönemde bir yerleşme birimine bedesten inşa edilmesi, yerleşme biriminin önündeki engellerin kalkması anlamına gelmektedir. (Daha fazla bilgi için: İnalçık, H. (1993) *Bedesten, İktisat ve İş Dünyası*, n: 13; Faroqhi, S., vd. (2004) *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914*, c: 2, Eren Yayıncılık, İstanbul)

30. Resim 9'daki plan, 1916 yılında Avusturyalı bir uzmana çizdirilmiş olmasına karşın planın lejandında Türkçe mahalle isimleri yer almaktadır. Bunun nedeni büyük bir olasılıkla planın ancak 1930'lardan sonra uygulamaya konması olabilir. Hatırlanacağı üzere kente ait Cumhuriyet dönemindeki ilk plan 1948 yılında yapılabilmektedir. (Daha fazla bilgi için, Çetin, B. (2007) *Burdur Kent Coğrafyası*, yayınlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, Erzurum).

Onbeşinci ve 16. yüzyıllarda Burdur'da canlı bir ticaret hayatından söz etmek güçtür. Kent 16. yüzyılda Hamit Sancağı'nda Pazar kurulan 16 merkezden biridir. Dokumacılık konusunda ideali bir kent olması nedeniyle, bölgenin en büyük boyahanelerinden biri burada yer almaktadır (Faroqhi, 1978). Ancak bu dönemin en önemli ticaret yapılarından biri olan bedestenin bulunmaması (29), kentin uluslar arası ticaretten uzak kaldığını göstermektedir. 17 ve 18. yüzyıllarda da durağanlığını sürdüren ticaret, 19. yüzyıl sonlarında değişim gösterir. Bu dönemde en önemli zanaat dalı dokumacılıktır. 1883'te 75, 1906'da 300, 1914'te 500 alaca iplik tezgahı bulunmaktadır. Dokunan kumaşlar İstanbul, İzmir, Konya, Antalya, Denizli, Afyon, Akşehir ve Kütahya gibi yerel merkezlerde değerlendirilmiştir. Başka bir dokumacılık olan halıcılık da bu dönemde çok yaygındır. Kentte yılda üretilen 100 000 arşın halı, Gümüşgün (Baladız) İstasyonu'ndan İzmir'de bulunan 2 yabancı şirket aracılığıyla İngiltere, Amerika ve Fransa'ya ihraç edilmektedir (Uysal, 1998, 133-7). İzmir-Aydın Demiryolu'nun Eğirdir'e kadar ulaşması, Burdur ve Isparta'nın uluslar arası ticarete girişini kolaylaştırmıştır.

Kent, eğimli bir arazi üzerinde kurulmuştur. Geleneksel konut bölgesi topoğrafyaya uyumlu bir yerleşim özelliği gösterir. Bu dokuda rasyonel olmayan, dar, kıvrımlı ve çoğu yerde çıkmaz sokak düzeni hakimdir. Ondokuzuncu yüzyıla kadar tepelik alanda ve çayın karşılıklı iki yamacında sıkışıp kalan yerleşim, yüzyılın sonlarında kurulduğu 979m. yükseltiye sahip tepeden güney, güney batı ve güney doğu yönlerinde, özellikle de Burdur Çayı'na, Susamlık ve Yeşil Tepe'nin kuzey yamaçlarına doğru genişlemiştir (**Resim 10**). Kentin belirtilen yönlerdeki doğal sınırlarına bu dönemde ulaştığı söylenebilir. Vakıflara ait ticarethanelerin, Saat Kulesi, cami, medrese gibi kamusal yapılar ve kahvehanelerin bulunduğu Ulu Cami ve çevresi, bu dönemde de kentin toplumsal ve ticaret merkezi durumundadır (**Resim 11**). Ancak Uzun Çarşı adıyla anılan kesim de ticaretin yeni ve gözde merkezidir. Eğimli bir alanda kurulan bu yeni ticaret bölgesinin hemen yakınında ortaya çıkan yönetim merkezi, doğu yönündeki düzlük alana doğru gelişir. Tanzimat'ın getirdiği idari yapılanma gereği inşa edilen Hükümet Konağı, Cezaevi, Adliye ve askeri nitelikli yapılar burada konumlanmıştır. Kentin Cumhuriyet dönemindeki en önemli gelişme aksı olan İstasyon Caddesi de, bu yönde inşa edilecektir. 1884'te kurulan Belediye Binası ise Ulu Cami'nin doğu tarafında, Yukarı Pazar bölgesinde bulunur. Belediyenin bir bölümü şu an halen aynı yerinde hizmet vermektedir.

Ondokuzuncu yüzyılda kentin mekansal yapısını etkileyen en önemli olay, 1914 yılında yaşanan büyük depremdir. 300 kişinin ölmesine 6,000 binanın hasar görmesine neden olan deprem, kentin mekansal gelişimini önemli ölçüde sekteye uğratmıştır. Ancak felaket yeni bir imar hareketini gündeme getirdiği için, kentin gelişimi adına bir fırsat yarattığı düşünülebilir. 1916 yılında kentin imarına yönelik çalışmalar başlatılmış ve bu amaçla Avusturyalı bir mühendise yeni bir plan çizdirilmiştir. Hazırlatılan bu çalışma, bir yol ve istikamet planı niteliğindedir (**Resim 10**). Plan kapsamında öncelikle kentin alt yapısını yenilemeye yönelik kapanan yolların açılması ve her mahallenin suya kavuşması gibi konulara öncelik verilmiş, fakat yoksulluk ve savaş döneminin getirdiği zorluklar yüzünden az bir kısmı uygulanabilmiştir. Planın gerçek anlamda uygulama konması ancak 1930'lu yıllarda mümkün olabilmektedir (**30**).



**Resim 12.** Kemal Ahmet Aru Planı, 1948  
(Burdur Bayındırlık Md. Arşivi).

### CUMHURİYET DÖNEMİNDE YENİ BİR İMAR PLANININ ELDE EDİLMESİ

Burdur'un erken Cumhuriyet döneminde planlı gelişen bir kent olduğu söylenemez. Kentin bu dönemdeki ilk planının 1946 yılında yapıldığı ve ancak 1948 yılında onaylanabildiği göz önünde tutulursa, 25 yılı bulan zaman diliminde, Burdur'da bayındırlık adına sürdürülen atılımların çoğu, plandan önce gerçekleştirilmiştir denilebilir. Bu dönemde yürütülen ilk kapsamlı imar faaliyeti yine bir felaket sonrasında gerçekleşmiştir. 1924 yılında kentin çarşısı büyük bir yangın geçirmiş ve ticari bölge tümüyle yanmıştır. Ancak halkın ve Belediyenin özverili çalışmaları ile bir sene içinde çarşı içindeki bütün dükkanlar betonarme, kargir olarak yeniden inşa edilmiştir. Halk, bu süreçte evlerinden ve bahçelerinden ödün vererek, geniş caddeler ve binalarla kenti modern bir şehir haline getirebilmek için büyük gayret sarf etmiştir (Erdem vd, 1928, 244). Şu anda tarihi ticaret bölgesinde yer alan dükkanların hemen hepsi bu dönemde yapılmıştır.

1930 yılından sonra kentin bir program çerçevesinde imar edilmesi için, 1933 yılında çıkarılan Yapı ve Yollar Kanununa göre belediyeçilik ve imar konularında uyulmak üzere beş yıllık bir program hazırlanmıştır. Fakat programa dayanak olacak imar planı 1916 tarihli plandır. Vali Saip Okay önderliğinde ve Belediye Başkanı Rıza Erdem işbirliğiyle 1934-1938 yılları arasında Cumhuriyet Alanı'nın düzenlenmesi, istasyon'a uzanan yeni bir bulvar açılması, hastane ve Orta Okul yolunun düzenlenmesi, İtfaiye Binası ve elektrik alt yapısının tamamlanması, kanalizasyon işleri, bağ ve bahçe su yollarının açılması, Yeşil Göl Plajı, Halkevi, Hükümet ve çocuk parkı ile Memleket Hastanesi'nin inşaatları, Cumhuriyet ve Gazi caddelerinin düzenlenmesi gibi çok sayıda iş bu program çerçevesinde tamamlanmıştır (Erdem, 1946, 39).

Daha sonra "modern ve sıhhi bir yaşam" ilkesiyle Hükümet ve İstasyon parklarının halka hizmet edecek hale getirilmesi ve İstasyon Bulvarı'nın ağaçlandırılarak bir gezinti yolu şeklinde düzenlenmesi sayesinde, seküler yaşama uygun kamusal açık mekanlar kente kazandırılmıştır. 1 Ekim 1936 yılında Burdur'a ulaşan demiryolu, kentin gelişme yönünü tümenden

31. İlk planda İstasyon caddesinin genişliği 22m iken 1951 ve 1953 yıllarında yapılan revizyonla bu genişlik daha azaltılmıştır.

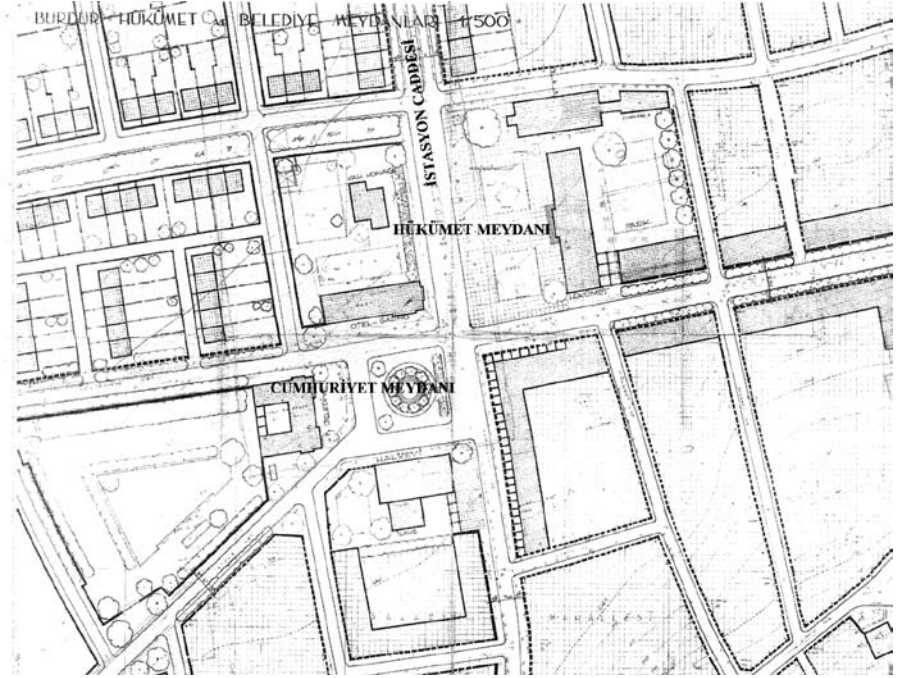
kuzeydoğuya çevirmiştir. 1942-1946 yılları arasında ikinci bir program süreci başlatılmış ve oldukça önemli imar etkinlikleri yürütülmüştür. Ortaokul ve Valilik Konutunun inşası, Asri Mezarlığın düzenlenmesi ve hepsinden önemlisi şehir halihazır harita ve imar planı ihalesi bu süreçte gerçekleştirilmiştir. Ayrıca elektrik ve içme suyu işinin belediyeden alınarak şirketlere devredilmesi, Budur Çayı'nın ıslah edilerek Çay Yolu'nun düzenlenmesi, göl yolunun inşası gibi önemli çalışmalar da Bayındırlık Bakanlığı ile işbirliği içinde tamamlanmıştır (Erdem, 1946, 44). Ardından kente yeni bir imar planının yaptırılması için Isparta'nın da planında görev alan K. Ahmet Aru'ya başvurulmuş ve ancak 1948 yılında kente ait yeni bir imar planı elde edilebilmiştir (**Resim 12**).

#### KEMAL AHMET ARU PLANI'NIN GETİRDİĞİ YENİLİKLER

Plan iki esaslı ana yol güzergahı üzerine kurgulanmıştır. Birincisi İstasyon-Antalya istikametinden geçen ve şehri kuzeyden güneydoğuya doğru kat eden ana yol, ikincisi kente kuzeyden gelip güneybatıdan çıkan ve Hastane Caddesi, Tabak Caddesi, Gazi Caddesi, Kışla Caddesi'ni takip eden Baladız-Tefenni yoludur. Bu iki yol aksı kentin iskeletini oluşturmakta ve civar kasaba ve köylere bağlanmaktadır. Kentin en işlek caddesi, İstasyonu Antalya'ya bağlayan caddedir. Caddenin yol genişletme ve hiza tahsisleri 1936 yılında yapılmıştır (31). Bu yönden kente gelecek köylüler dere boyundan açılan yolu kullanarak zahire pazarına erişecekler, hayvanlarını bu meydana bırakıp alış verişi için şehrin içerisine ve ticaret bölgesine yaya olarak gideceklerdir. Tefenni yönünden gelenler çevre yolunu takip ederek İstasyona ve zahire pazarına geleceklerdir (Aru, 1948, 118). Böylece kent içi yollar tümüyle taşıtlara tahsis edilebilecektir.

Aru Planı'nda kent idari, ticari, eski ikamet bölgesi, yeni ikamet bölgesi, bağlık alanlar, küçük sanatkarlar, pazarlar, haller ve hayvan pazarı, spor alanları ve yeşil sahalar büyük endüstri bölgesi, askeri bölge ve hapishane olmak üzere on ayrı bölgeye ayrılmıştır. İdari bölge eski Hükümet Binası'nın bulunduğu merkezi alanda düşünülmüştür. Ulu Cami ve çevresindeki geleneksel çarşı varlığını aynen korumakla birlikte yeni ticaret alanı Gazi Caddesi'nin çevresine kaydırılmıştır. Böylece Hükümet Meydanı'ndan Gazi Caddesi ve Tabaklar Caddesi'ni takip ederek köprüye kadar olan bölge ticari amaçlı kullanıma ayrılmıştır.

Planın en önemli özelliklerinden biri eski konut mahallelerinin muhafaza edilmesi olmuştur. Geleneksel dokuda yer alan çıkmaz sokaklar devamlılığı olan yollara dönüştürülmüş, sokaklarda hizalama çalışmaları yapılmıştır. Aru Planı'yla birlikte yeni konut alanları ile ilgili olarak İstasyon Meydanı ile Hükümet Meydanı arasında Numune Mahallesi, Özgür Mahallesi'nin kuzeyinde tepenin etrafında yeni bir mahalle, Hüsnü Bayar İlkokulu'nun doğusunda büyük bir konut bölgesi, yeni spor sahasının güneyinde bir mahalle, sanat okulunun güneyinde bir çiftçi mahallesi ve Küçük Değirmenler Mahallesi'nin güney batısında bir çiftçi ve işçi mahallesinin kurulması öngörülmüştür (Aru, 1948, 120). Aru bu şekilde kentin farklı bölgelerinde gelir gruplarına ve statüye dayalı, birbirinden ayrı konut mahalleleri tanımlanmıştır. Hükümet ile İstasyon arasında gelir düzeyi yüksek kesim için bahçeli evlerin yapılabileceği bir mahalle, güney ve güney doğudaki bağlık ve bahçelik alanda tek katlı yapılara müsaade edilecek düşük yoğunluklu çiftçi mahalleleri ve endüstri bölgesine yakın işçi mahallesi yeni şehir kısımlarındaki başlıca konut alanlarıdır (**Resim 12**). Planda farklı işlevsel kullanımlar arasındaki sınırlandırıcı öğeleri, yeşil ağaç dizileri oluşturmaktadır.



**Resim 13.** Cumhuriyet Meydanı 1/500 Detay Planı (Burdur Bayındırlık Md. Arşivi).

Büyük endüstri için demiryolu hattının kuzeybatı tarafı düşünülmüştür. Hüsnü Bayar İlkokulu karşısında elektrik santraliyle Hastane Caddesi arasında hububat pazarı önerilmiştir. Ticaret bölgesinin başlangıcını oluşturan bu alana, şehir içinde ateşle çalışan ve çevreyi kirleten sanat erbabının taşınması öngörülmüştür. Ayrıca bu kısma şehirlerarası garaj ve itfaiye yerleştirilmiştir. Hayvan pazarı, mezbaha ve tabakhaneler kentin kuzey çıkışına konumlandırılmış, böylece pis koku ve atıkların kente zarar vermesi önlenmiştir. Hijyen açısından köylülerin araba ve hayvanlarını Baladız Meydan'ında bırakarak, kent merkezine yaya gitmeleri öngörülmüştür (Aru, 1948, 122). Bunlar, planın 'hijyenist' bir tutumla ele alındığını göstermesi bakımından anlamlıdır. Dolayısıyla erken Cumhuriyet dönemi planlama anlayışı içinde büyük önem verilen "temizlik, sağlık ve hijyen" kavramları, planda yeterince vurgulanmıştır.

Aru Planı'nda dört meydan dikkat çekmektedir. Bunlar içinde en önemlisi Cumhuriyet Meydanı'dır (**Resim 13**). Hükümet ve Belediye Meydanları buna bağlı geliştirilmiştir. Hükümet Meydanı'nın doğusunda Hükümet Binası, güneyinde resmi ve idari binalar yer almaktadır. Bu meydanın güney batısında Halkevi ve Belediye binalarının çevrelediği ikinci bir meydan daha oluşturulmuştur. Yeni Belediye Binası 1950'lerde yıkılan eski Gazi İlkokulu'nun bulunduğu alanda inşa edilmiştir. Planda önem verilen diğer önemli meydan daha önceden yapılmış olan İstasyon Meydanı'dır. Bu alana ilişkin getirilen öneriyle, meydanın çevresinde bir grup sıra ev ve dükkan ile bir arkatla yolcu meydanından ayrılacak olan yüklemeye ve boşaltma meydanı oluşturulmuştur. Planda yer alan diğer meydanlar ise, eski Belediye arkasındaki Pazar Meydanı ve Baladız girişindeki meydandır. Pazar Meydanı, Ulu Cami ve Saat Kulesi'nin bulunduğu kentin tarihsel belleğine vurgu yapan çok katmanlı bir etkileşim alanıdır. Baladız meydanı ise, köylülerin barınacağı iki hanla bağlantılı, arabaların ve hayvanların güneş ve yağmurdan korunacağı bir alandır.

Plan sonrasında Hüsnü Bayar, Sakarya, İstiklal, İnönü, Cumhuriyet ve Gazi İlkokulu ile bir ortaokul, Kışla civarında bir Sanat Okulu ve İstasyon



Caddesi üzerinde bir Kız Enstitüsü inşa edilmiştir (Aru, 1948, 126). Kent için bir imar planının elde edilmesinden sonra önemli bir kalkınma hamlesi başlatılmıştır. 1954 yılında inşa edilen Şeker Fabrikası, Stadyum, köprü ve yol inşası, genel kütüphane gibi pek çok yapı bu çerçevede gerçekleştirilmiştir. Ancak Aru Planı'nda Şeker Fabrikası için bir yer gösterilmemiştir. Fabrikanın kuruluş kararı siyasi gerekçelere bağlı olarak sonradan alındığından, kentin doğusunda yer alan Büyük Sanayi Bölgesi yerine, eski Memleket Hastanesinin yakınında, merkezin batısında bulunan alanda inşa edilmiştir. Yaşanan bütün bu gelişmelere rağmen, Burdur'da yeni bir imar planının elde edilmesi, çok uzun bir zaman almıştır. Kentin yeni gereksinimlerini karşılayabilmek için yürütülen çalışmalar 1948 yılına kadar plansız bir şekilde devam etmiştir. O dönemde ilçe konumundaki yerleşimler (Tatvan, Ödemiş gibi) için bile plan yapım süreci başlatıldığı halde, vilayet konumundaki bir kent için neden bu kadar süre geçtiğini anlamak çok zordur.

## ISPARTA

### CUMHURİYET ÖNCESİ KENTİN TEMEL VERİLERİ

Isparta, deniz seviyesinden 1,000m yüksekte, güneyden kuzeye doğru hafif meyilli bir alanda uzanmış olarak Isparta Çayı'nın iki tarafında kurulmuştur. Kentin kurulduğu sırtlar eğime uygun biçimde yamaçlardan ovaya doğru uzanır. İlk yerleşim yeri güneybatıdaki Hisar, güneydeki Sidre ve Kundaklı Ebe tepelerinden Minasın'a kadar uzanan eğimli alanlar ile Çelebi yeri denilen Paşa Çeşmeleri semti civarındır (Böcüzade, 1983, 9). Bazı kaynaklarda kentin ilk yerleşim yerinin, Belönü Çayı civarında Sidre Tepesi'nin eteklerinde bulunan Sülebey Mahallesi olduğu belirtilir (Akdemir, 2008, 17). Isparta'nın seyrek ve sınırları belirgin bir kent dokusu vardır. Bu dokuda kent strüktürünü oluşturan ana yollar, doğu-batı doğrultusunda devamlı ve kilometrelerce uzanmaktadır. Bunlar havadardır ve güneşi içine alır. Kuzeyi açık eğime paralel yollar ise, diğerleri kadar sürekli değildir. Belirli bir doğrultuyu izlemezler (Çakmakçı, 1943, 1527). Bu akılcı çözüm sayesinde kışın kuzey-güney yönünde esen sert rüzgarlar olumsuz bir etki yaratmamış olur. Isparta eğimli yamaçlardan ovaya doğru yayılan bir kent olması nedeniyle Manisa gibi bir "dağ eşiği" kentidir. Konutlar sağır duvarları kuzeye gelecek şekilde, kuzey güney istikametinde dizilmişlerdir.

Murat Hüdevandigar döneminde komutan olarak atanan Kutlubey, tepenin eteklerinde bulunan kentin, düzlük alanda gelişmesini sağlamak için 1417 yılında Kutlubey (Ulu) Camini yaptırmıştır. Daha sonra yapılan camiler, hanlar, hamamlar, bedesten ve özel çarşılar ile kentsel işlevlerin örgütlendiği bir merkez olarak gelişen Cami-i Atik (Kutlubey) ve Çelebiler mahalleleri, 16. yüzyıldan itibaren artan ticari işlevlerin yürütüldüğü merkez bölgesi konumuna yükselmiştir. Bu açıdan Isparta'nın bedesten çevresinde büyüyen bir kent morfolojisine sahip olduğu söylenebilir (Çetin, 2011, 189). Kutlubey (Ulu), Mimar Sinan ve İplikçi (Hacı Abdi) camilerinin belirlediği alan ise geleneksel çarşığı meydana getirir. Çarşının en önemli aksı Bedesten, Üzüm Çarşısı, Dalboyunoğlu Hamamı, Halil Hamit Paşa Kitaplığı, Muvakkithane ve yüz kadar dükkanın yer aldığı alandır (Katırcıoğlu, 1958, 87). Konutlar ise Belönü Çayı ile Kaymakkapı arasındaki eğimli alanlarda konumlanmıştır. Konutların bulunduğu kesimlerde organik bir kent dokusu dikkat çeker. Ancak konut alanlarında çıkmaz sokak unsuruna sık rastlanmaz.

Isparta ile ilgili Şer'îye sicillerine göre 16. yüzyılın başlarında varlığı bilinen mahalleler Sülebey, Çeribaşı, Dere, Yenice, İskender, Doğanç, Cami-i Kebir, Mescid-i Hocaoğlu, Mescid-i Hisarefendi, Debağlar mahallelerini içeren toplam 17 mahalledir. 1567 tarihli sicil kayıtlarında bunlara Leblebici, Yayla, Hacıelfi, Hacıvaz, İlisucu, Evran Mahallelerinin eklendiğini görmekteyiz (Akdemir, 2008, 109). Onyedinci yüzyılda Göller Yöresi'nin önemli ticaret merkezi haline gelen Isparta'da gayr-i Müslim nüfusun varlığından bahsetmek mümkündür. Bu süreçte Çavuş, Temel ve Kemer Mahallelerinde Rumların, Emre Mahallesinde ise Müslümanlarla gayr-i Müslimlerin bir arada yaşadıkları bilinmektedir. 1522 sayımı sonuçlarına göre Isparta'nın merkez nüfusu ortalama 8,000 civarında olup, şehir 16 müslüman, 1 hıristiyan mahallesinden ibarettir (Isparta İl Yıllığı, 1973, 9). 1831 sayımına göre Isparta'nın nüfusu 9196 olarak belirtilmiştir (Çadırcı, 1991, 49). 1910'da Isparta'da 24'ü Müslüman, 4'ü Rum, 1'i Ermeni olmak üzere 29 mahallede 3381 ev ve toplam 18,000 nüfus bulunmaktadır (Böcüzade, 1983, 10). 1927'de kent nüfusu 30,000 civarındadır. Buna göre kent nüfusunda Osmanlıdan Cumhuriyete geçişle birlikte önemli bir değişim yaşanmamıştır.

Ondokuzuncu yüzyıl, kentin ticari açıdan hareketlilik kazandığı bir dönemdir. İzmir-Aydın demiryolunun uzun yıllar son noktasını oluşturan



Resim 14. 19. yüzyılda Isparta kent merkezi (Çetin, 2011, 192).

32. İzmir merkezli Şark Halı Kumpanyası kentte bir şube açmıştır. Şirket hali üretiminde Uşaktan sonra en büyük ağırlığı Isparta'ya vermiş, burada 2160 tezgahlık bir imalathane kurmuştur (*Isparta İl Yıllığı*, 2003, 66).

33. Adı geçen bu arsalar gayr-i Müslimlere ait olup, savaş sonrasında terk edilmiş ve sahipleri bulunamayan arsalarlardır.

34. Kentin imar planı yapılmadan önceki durumunu gösteren Remzi Kaya'nın hazırladığı bu haritaya, İller Bakası arşivi, Isparta Belediye arşivi, Bayındırlık Müdürlüğü arşivi ve diğer yazılı kaynaklarda rastlanamamıştır.

Dinar'a, oradan da Afyon'a yeni karayolu bağlantısının sağlanması, kentin orta ve Batı Anadolu ile irtibatını kolaylaştırmıştır (Çakmakçı, 1943, 1529). Bu ise Isparta'da ticaretin yönünün Antalya'dan İzmir Limanı kaymasına yol açmıştır. Yeni yol olanakları Isparta esnafının kullandığı ürünlerin Aydın ve Uşak bağlantılı gelmesini, ham deri kavaf malları, afyon, kök boya, bal mumu, zamk gibi ürünlerinde İzmir limanına ulaştırılmasını sağlamıştır. Girdiği bu yeni pazara hızla uyum gösteren kentte halıcılık da hızla gelişmiş ve Batı Anadolu halıcılık merkezleri arasında önemli bir yer edinmiştir (32). 1909 yılında Aydın demiryolunun Kule Önü'nden geçerek Eğirdir'e bağlanması, kentin iktisadi yönünün tümünden doğuya çevrilmesine neden olmuştur. Böylece kentin en önemli giriş çıkış yolları, Namazgah önünden geçerek Mimar Sinan Caddesi'nden kente giren istikametlerde toplanmış, hanlar oteller hep bu yol üzerinde kurulmuştur. Kentin ticaretinde önemli bir yeri olan dericilikle ilgili tesisler, Belönü Çayı civarında bulunmaktadır.

Tanzimat'tan sonra Osmanlı kurumsal yapısında meydana gelen değişimler, Isparta kentinin morfolojisini de dolaylı olarak etkilemiştir. Bu süreçte Kaymakkapı Meydanı'nın doğu yönünde yeni bir kamusal merkez ortaya çıkmıştır. Yeni merkezin odağında 1876 yılında Mutasarrıf Hasan Paşa zamanında bir Hükümet Konağı inşa edilmiş, sonrasında Talimhane Meydanı, Askerlik Dairesi, Belediye, banka, ortaokul ve Kadınlar Cezaevi yapılmıştır. Bu gelişmelerin ardından kent merkezi, devlet bürokrasisinin konumlandığı yönetsel merkeze doğru kayma göstermiştir (**Resim 14**) (Çetin, 2011, 190). Dönemin en önemli caddesi Namazgah Caddesi'dir. Yeni yönetim merkezindeki kamusal yapılar bu cadde etrafında konumlanmıştır. Ayrıca Ebniye kanunları çerçevesinde yürütülen çalışmalar sonucu, gayr-i Müslim mahallelerinde ortaya çıkan yangın alanlarında, ızgara sistemli yol ağlarına sahip yeni mahalle düzenlemeleri gerçekleştirilmiştir.

#### CUMHURİYET DÖNEMİNDE YENİ BİR İMAR PLANININ ELDE EDİLMESİ

1933 tarihli Yapı ve Yollar Kanunu gereğince Isparta'da yeni bir planın yapılması için çalışmalara başlanır. Belediyenin teknik ve mali gücü göz önünde bulundurularak, kentin ekonomik ve coğrafi koşullarına uygun olacak şekilde, mevcut şehri toplu bir hale getirebilmek ve gelişme sahalarını iyi hesaplayarak yeni bölümler eklenmesini sağlamak üzere, yeni bir planın hazırlanması benimsenir. İmar Planı'nın yapımını kolaylaştırmak için emvali metruke arsalarının tümü 1935 yılında Maliye Bakanlığı'ndan satın alınır (33). Ayrıca şehrin halihazır haritasının yapımı ve imar planının tanzimi için 1938 yılında Belediyeler Bankası'ndan 13,000 lira temin edilir. Halihazır haritalarının yapım işi, 1.1.1939 tarihinde 7 425 lira bedelle ihaleye çıkarılır (Aydar, 1943, 1639). Belediye İmar Heyeti, Isparta Şehrinin halihazır haritasının yapılması işini o dönemde adet olduğu üzere bir müteahhide ihale eder.

Haritası yapılacak alan 250 hektar, haritanın alınma süresi 360 gün olarak belirlenmiştir. İhaleyi kazanan müteahhit Remzi Kaya 1/2000, 1/1000, 1/500 ölçeğinde hazırladığı haritaları 1941 tarihinde Belediyeler İmar Fen Heyetine sunmuştur. Müteahhit ayrıca 1/4000 ölçeğinde, 500 hektarlık Isparta ve çevresinin takeometre ile alınmış bir haritasını da aynı kuruma iletmiştir (34). Haritalarla birlikte 1936 tarihli imar talimatnamesince imar planını yapacak uzmana yardımcı olması düşüncesiyle yerleşimle yakından alakalı kişiler tarafından şehrin geleceğine ilişkin istek ve imar hususundaki görüşlerini belirten bir raporun hazırlanması da ön

35. Gustav Oelsner 1879'da Prusya, Posen'de doğmuştur. Weimer Cumhuriyeti'nin bir plancısıdır. Nasyomal Sosyalistlerin iktidara gelmesi üzerine önce emekliliğe sevk edilmiş, sonra hakkında dava açılmış, fakat o bu davadan beraat etmiştir. 1939'da Bayındırlık Bakanlığı'nun daveti üzerine şehirçilik ve imar danışmanı olarak Türkiye'ye gelmiştir. Yüksek Mühendislik Mektebi'nde şehirçilik derleri vermiş ve İTÜ kurulduktan sonra akademik deneyimi olmamasına karşın, Şehirçilik Kürsüsü'nün yönetimine getirilmiştir. Güzel Sanatlar Fakültesi'nde de dersler vermiştir. Ülkemizde Bulunduğu 9 yıl içinde Türkiye'deki kentler için imar planları yapmıştır. G. Oelsner tarihsel ve doğal değerlere çok duyarlı bir planıcıdır. Öğrencilerine de bu değerlere saygılı olmayı aşılama çalışmıştır. Bu anlayışın kent planlamasını daha ekonomik yapacağı kanısındadır. Gösterişçi plan uygulamalarına karşıdır (Tekeli, 2010, 178-9, [www.mimarlikmuzesi.org](http://www.mimarlikmuzesi.org), erişim tarihi 10.3.2012).

36. Geleneksel Türk kentini yakından inceleyen Oelsner ketsel öğelerin yeni yaşam şekillerine adapte edilebileceğini savunmaktadır. Örneğin *Arkitekt*'teki bir yazısında, "kenti öyle pek çok yıkıp yapmadan, yapmalıdır. Şehir içi iskanlar yerine iskan mahalleleri (*siedlung*) seçilmelidir. Kentin başıboş büyümesine olanak verilmemeli, kent alanı sınırlandırılmalıdır. Tabiatteki zenginlikten yararlanılmalıdır. Yeşil alanlar korunmalı, hiçbir ağaç kesilmemelidir....Çarşı şarklıların eski ve akıllı bir yaşayış şeklidir. İstikbaldeki gelişmesi ise iki tarafında dükkanlar bulunan modern caddeye doğru yürümektedir. Bu yolda yürümek hususunda acele etmesek daha iyi olur" (Oelsner, 1946) demekte ve bu sözleriyle planlamadaki korumacı tavrını ortaya koymaktadır.

görülmeştir. Komisyonunda vali, belediye başkanı, bayındırlık müdürü, belediye hekimi, Cumhuriyet Halk Partisi başkanı, Halkevi reisi, Kızılay başkanı, Ticaret ve Sanayi Odası reisi, ortaokul Fransızca öğretmeni ile üç ilkokul öğretmeni yer almaktadır. 16 sayfadan oluşan bu raporun ilave listesinde korunması gereken binalar ile açılması gereken yolların istikametleri belirtilmektedir. Bir yıl üç aylık bir süreçte elde edilen tüm bu belgeler Isparta valiliğince Nafia Vekaleti'ne gönderilir ve Bakanlık 23.1.1942 tarih ve 582 sayılı yazısıyla raporu onaylayarak Isparta valiliğine iade eder (Aydar, 1943, 1639). Böylece imar planının yapılabilmesi için gerekli hazırlık tamamlanır ve 1/2000 ölçekli harita üzerinde şehrin gelecekte alacağı şekil konusunda çalışmalara başlanır.

#### OELSNER VE ARU PLANI

Isparta imar planının yapım işi Prof. Gustav Oelsner (35) ve Doç. K. Ahmet Aru'ya verilmiştir. 1942 yılında Isparta'ya gelen Oelsner ve Aru, kentle ilgili bir rapor hazırlamışlardır. İki uzmanın yaptığı çalışmada güneyde Dereboyu, kuzey doğuda Demiryolu kentin imar hudutlarını oluşturur. Doğu sınırını da Yeni Tabakhane'den yük istasyonuna çıkan yol teşkil eder. Kentin doğu batı yönündeki uzunluğu 6 km, kuzey-güney istikametindeki uzunluğu 2 km'dir. Pek çok temel kararı içeren İmar Raporu'na göre, Davras Dağı yol şebekesi için "görkemli bir fon oluşturduğundan", yeni yolların mümkün olduğunca bu dağa yönlendirilmesi öngörülür. Planda yer alan ana caddeler şebekesi; istasyondan şehir merkezine, oradan Antalya köprüsüne giden cadde, Afyon, Isparta, Antalya yolu, kuzey batıda şehir kenarı yolu, Isparta Çayı kenarındaki yollar, İstasyon Caddesi'nin güneydoğusu ve kuzeybatısındaki yollar, demiryolu arzani bağlantı yolları olarak belirtilmektedir. Ayrıca artan trafiği karşılamak ve modern alt yapıyı mümkün kılmak için planda belirtilen önemli caddelerde geri çekmelerle ilgili düzeltmelerin yapılması, diğer eski caddelerde olabildiğince uzun ve doğru yol sisteminin kabul edilmesi ve binaların yoldan 5-6m geri çekilmesi planlanır.

Ağaçların her koşulda muhafaza edilmesi, özellikle eski ağaç sıralarının bozulmaması planın en çok üzerinde durduğu noktadır (36). Meydanlarla ilgili olarak, İstasyon Meydanı'nın temsili bir biçimde düzenlenmesi, Hükümet Meydanının kamusal binalar, bir otel ve küçük temsillerin verilebileceği bir sinema ile çevrenmesi, tekel binasının önünden gelerek çarşıdan geçen yolun Halkevi'ne ulaştığı noktada bir Halkevi Meydanı düzenlenmesi öngörülmektedir. Ayrıca şehir çevre yolları üzerinde, projede belirtilen noktalarda küçük meydanlıklar oluşturulmalıdır. Bunlar Afyon'dan gelen yolun Gülyağı Fabrikası önünde (şimdiki Belediye) kışlaların köşesinde ve şehrin güney doğusunda, yeni Tabakhane girişinde yapılacak açık alan düzenlemeleridir (*Prof Ölsner ile Doçent Aru'nun Hazırladığı Isparta Şehri İmar Planı Raporu*, 1943, 1615-8).

#### OELSNER VE ARU PLANI'NIN GETİRDİĞİ YENİLİKLER

G. Oelsner ve K. Ahmet Aru'nun birlikte gerçekleştirdikleri plan 1943 yılında tamamlanmıştır (**Resim 15**). Cumhuriyet rejiminin ilkeleri doğrultusunda içeriği belirlenen Oelsner ve Aru Planı anıt niteliğindeki eserler, pazar, askeri saha, çarşı, spor sahası, yeşil alanlar ve konutlar olmak üzere yedi temel bölgeden oluşmaktadır. Yenice, Dere, Emre, Sülebey, Hisar ve Gülcü mahalleleri bu planın imar sınırları dışında tutulmuştur (Aldan 1985, 93). Bu ise, planın eski yerleşim alanlarına müdahale etmeden, kentin merkez bölgesine ve yeni gelişme sahalarına odaklanıldığını göstermesi bakımından önemlidir. Bu bakımdan Oelsner ve



Resim 15. 1943 Isparta İmar Planı (Isparta Valiliği, 2001).

Resim 16. Oelsner ve Aru Planı,1943 (Çakmakçı, 1943, 1528'den yararlanılarak yeniden çizilmiştir).



Aru'nun planı, Manisa ve Afyon kentlerinin planlamasından farklı olarak, korumacı bir yaklaşımla ele aldıklarını belirtmek gerekir (37).

Kentin yeni imar planında eski kentin var olan sokakları ana hatlarıyla korunmuş ve kuruluş karakterine mümkün olduğunca uyulmuştur. Yine ana caddeler doğu-batı istikametinde uzamaya devam etmiş, fakat bazı genişletme çalışmaları yapılmıştır. Kuzey-güney yolları ise mümkün olduğunca genişletilerek ana yollara bağlanmıştır. Sürekli iniş ve çıkışlara yol açmaması bakımından bu topoğrafik olarak da uygun bir çözüm sağlamıştır (Resim 15). Ana caddeler boyunca uzayıp giden adaların sık sık kuzey-güney yolları ile bölünmesi sonucu, uzun adaların meydana getirdiği çıkmaz sokaklar da ortadan kaldırılmıştır. Arazinin doğal özelliklerine uygun bir plan anlayışı sayesinde ülkenin birçok kentinde, imar sırasında görülen zorlukların hiç birisi Isparta'nın imar planının uygulanması sırasında görülmemiştir. Bunun sonucunda bir yanda imar görmemiş eski bir şehir, diğer tarafta büsbütün yeni bir şehir ortaya çıkmamıştır. (Çakmakçı, 1943, 1528).

Planın kent merkezine ilişkin öngörülerini doğrultusunda anıt türü yapılar korunmuş, etrafında bulunan derme çatma yapılar kısmen yıktırılmıştır. Isparta'nın öteden beri bir pazar kenti özelliği taşımasından dolayı, bu işleve ayrı bir önem verilmiştir. Pazar için Halkevinin arkasında ayrı bir alan tahsis edilmiş, köylülerin rahatça buraya gelebilmesi için yakınında bir hayvan pazarı oluşturulmuştur. Askeri alan kentin kuzey tarafındaki boş arsalarla yerleştirilmiş, fakat Osmanlı döneminde yapılan askerlik dairesi yerinde kalmıştır. Sanayi tesisleri için istasyona yakın olacak şekilde güneydoğuya bakan alanlar, işçi mahalleleri içinse istasyonun doğu kısımları önerilmiştir. Daha sonradan bu kısımlarda sıra ev tipinde işçi konutları inşa edilmiştir. Planda tabakhanenin mevcut yerinden daha doğuya, Antalya yoluna doğru taşınması öngörülmüştür. Planın kent merkezine ilişkin önerileri doğrultusunda mevcut yollar genişletilmiş, Ulu Cami'nin arkasında yer alan ve kötü bir görüntü arz eden dükkanlara dikkat çekilmiş, fakat bunların alandan temizlenmeleri 1970'lerin sonlarını bulmuştur.

37. Aru'nun hem 1948 tarihli Burdur Planı'nda hem de ekibiyle birlikte kazandığı 1951 tarihli İzmir Planı'nda tarihi merkez korunmuştur (Bilsel, 2009, 16).

Yeni Hükümet konağı çarşının merkezi kabul edilmiş, önünde 5.000 kişiyi alacak kapasitede bir meydan düzenlenmiştir (*Ölsner ve Aru'nun Hazırladığı Isparta Şehri İmar Planı Raporu*, 1943, 1618). Burada yapılacak anma törenleri ve kutlamalar aracılığıyla Cumhuriyet, sürekli halka hatırlatılmak istenen bir imge olarak ön plana çıkarılmıştır. Halkevinin önündeki meydan ile istasyon binasının önündeki meydan birbirine bağlanmıştır. Hükümet ve halkevinden istasyona ulaşan cadde ise tümüyle Cumhuriyet ideallerinin görünür hale getirildiği bir düzenlemeye sahiptir. 20 metre genişliğinde bir cadde olan İstasyon Caddesi, iki yanında kaldırımları, ortasında refüj ve ağaçları, çift yönlü ve geniş araba yolları ile modern bir bulvar niteliğindedir. Cadde üzerinde inşa edilen Ülkü İlkokulu, Kız Enstitüsü, Vali Konağı, Garnizon Komutanı Konutu ve modern tarzda yapılmış konutlar aynı modernleştirici unsurların birer parçası durumundadır. Burası geleneksel konut alanlarından oldukça farklı morfolojik özelliklere sahip bir alan olarak gelişmiştir.

Yeni imar alanlarında inşa edilen önemli yol aksları, İstasyonu Hükümet Meydanı'na bağlayan İstasyon Caddesi, Hükümet Meydanının doğusundan geçen Pavyonlar Caddesi, Afyon Şosesi'ne bağlanan Mimar Sinan ve Cumhuriyet Caddesi, Memleket hastanesine uzanan Hastane Caddesi, Antalya karayoluna bağlanan caddelerdir. Tarihi nitelikli bir alana bu denli yoğun trafiğin sokulması, planın en eleştiriye açık noktalarından birini oluşturur. Bunların dışında kaldırılan tabakhanelerin yerinde bir yeşil saha oluşturulması ve çayın karşılıklı iki tarafının yol olarak düzenlenmesi de plan hedeflerindedir. 1914 depremi göz önünde tutularak yeni imar sahalarında yapılacak konutlar için iki kata, sadece şehir merkezinde üç kata kadar izin verilmiştir. Dış mahallelerde ahenkli manzarayı koruyabilmek için büyük bahçeler içinde az katlı, münferit evler yapılması öngörülmüş, işçi mahallelerinde ise daha ucuz, bakımı ve ısıtılması kolay olan sıra evler yapılmasının uygun olacağına dikkat çekilmiştir. Oelsner ve Aru Planı'nda kentin merkez bölgesi ve burada yer alan tarihi eserler tümüyle korunmuş, fakat kentin yeni cazibe merkezi Hükümet Konağından istasyona uzanan yol yönünde bir kayma göstermiştir. Plan kentin Cumhuriyet dönemindeki ana strüktürünü oluşturmuş ve 1970'li yıllara kadar gelişmesine yön vermiştir (**Resim 16**).

## SONUÇLAR

Genel kanı Tanzimat reformlarının başkent İstanbul ve büyük liman kentlerinde belirgin olduğu, Anadolu'daki taşra kentlerinde ise, daha durağan bir seyir gösterdiği yönündedir. Oysa araştırmada ele alınan kentlerin merkezi kısımları ve kısmen konut alanları, bu dönemde belirgin bir modernleşme kaydetmiştir. Her dört kentte de, dönemin önemli mekan temsili olan yönetim merkezine ait yeni kamusal mekanlar (hükümet konağı, belediye, ceza evi, postane, kışla, okullar, hastane vb), bunların kent içindeki yer seçimi ve mekanlar arasındaki örgütlenme biçimi birbirine çok benzerdir. Bunun dışında yangın geçiren ve zengin Müslümanlarla gayr-i Müslimlerin yaşadığı mahallelerde (Manisa'da Karaköy, Afyon'da Tac-ı Ahmet, Isparta'da Sermet) Tanzimat reformlarının kentsel mekana etkisinin çarpıcı bir biçimde yansıdığı görülmektedir. Yangınlardan sonra yapılan düzenlemelerde, yeni şehircilik kurallarına göre dik açılı planlar uygulanmıştır. Benzer uygulamalar, göçmen mahallelerinde (Manisa Mamüretül Hamidiye, Mecidiye; Afyon Hamidiye ve Mecidiye; Burdur Hamidiye, Mecidiye) de yapılmıştır. Bu bakımdan

Geç Osmanlı Döneminde, merkezin dışındaki kentlerde, büyük çaplı bir modernleşme hareketinin gerçekleştirildiğini söylemek yanlış olmaz.

Araştırma sonucunda incelenen dört kentin, Geç Osmanlı Dönemi ile Erken Cumhuriyet Dönemi planlama anlayışları karşılaştırıldığında her ikisinin de temelde modernleşme ekseninde bir gelişme kaydettiği, bu nedenle belli ölçüde süreklilik arz ettiği görülmüştür. Örneğin 19. yüzyıl Anadolu kentinden miras alınan bir mekan örgütlenmesi olan yönetim merkezi kavramının, bir sonraki dönemde de kentsel bütündeki yerini korumuş olması bir süreklilik göstergesidir. İncelenen kentlerin tümünde Geç Osmanlı Dönemi'nde oluşturulan yönetim merkezi, yeni dönemde de kentin merkezi olmaya devam etmiş, fakat belirgin modernleştirici etkilere sahip Cumhuriyet dönemi müdahaleleri ile nitelik değiştirmiştir. Diğer yandan Hükümet meydanlarını İstasyona bağlayan İstasyon Caddesi aksı ve üzerindeki kamusal yapılar kentlerde modernliğin vazgeçilmez unsurları durumundadır. İstasyon Caddesi kavramının ortaya çıkışı demiryolunun kentlere gelişine bağlı olarak Manisa ve Afyon'da Cumhuriyet öncesine, Burdur ve Isparta'da Cumhuriyet sonrasında rastlamaktadır. Ancak ortaya çıkışı ister Osmanlı, isterse de Cumhuriyet döneminde olsun, her ikisinde de kentin gelişme yönünü belirlemesi ve modernleşen kesimini temsil etmesi nedeniyle bu konuda da bir süreklilikten söz edilebilir.

İncelenen iki dönemde yürütülen modernleşmede biçimsel açıdan da bazı farklılıklar bulunmaktadır. Bu, belli noktalarda değişim ve kopuşlara neden olmuştur. Tanzimat modernleşmesi, kent mekanlarının Batılı anlamda düzenlenmesine yönelik ilk şehircilik uygulamaları olarak nitelendirilebilir. Bunlar daha çok kenti güzelleştirme ve bir düzen getirme amacıyla yapılmış çalışmalardır. Cumhuriyet modernleşmesi ise, mekanda toplumsal modernleşmeyi ve sekülerleşmeyi amaç edinmiş ve buna yönelik bir mekansal oluşum ve planlama yaklaşımı benimsemiştir. Bu açıdan ikincisinin ideolojik bir yönü bulunmaktadır. Cumhuriyet modernleşmesinin Anadolu kentinde sık tekrarlayan ve çok dikkat çeken yönü, biçimsel benzerliğidir. Cumhuriyet ideallerine göre oluşturulan kent merkezlerinin simgesel meydanlar, açık alanlar ve kamusal yapıları içine alacak şekilde yeniden düzenlenmesi, bu kamusal odağın istasyona doğrusal olarak bağlanması ve tanımlanan aks üzerinde Cumhuriyetin diğer temsili yapıları ile seçkin halk kesimlerine ait örnek yerleşim alanları düzeni en dikkat çeken biçimsel benzerliklerdir. Bu dönemde yapılan imar planlarında daha önceki dönemde bulunmayan sanayi, endüstri, yeşil alan, spor sahaları vb. kentsel kullanımlar da planlara dahil edilmiştir.

Kentlerin Cumhuriyet dönemi planlama anlayışında da kendi içinde benzerlik ve farklılıklar bulunmaktadır. Belli biçimsel kalıpları olan Cumhuriyet dönemi imar planları kenti bütüncül bir anlayışla ele alması, bölgeleme (*zoning*) ilkesine uygun bir planlama, eski kent yeni kent ayrımı, bahçeli evler tarzında modern konut mahalleleri önerisi, yeşil alan ve meydanlar gibi özellikler incelenen planların ortak yönlerini oluşturmaktadır. Fakat planların uygulamada, aynı ölçüde bütüne yansıdığı söylemek mümkün değildir. Teknik ve ekonomik yetersizlikler nedeniyle incelenen kentlerde gelişmenin belli yol aklarıyla sınırlı kaldığı söylenebilir. Döneme ilişkin bir model kurmak ve bunu yaygınlaştırmak için 1940'lı yılları beklemek gerekmiştir. 1940'lı yıllarda planlanan Burdur ve Isparta kentlerinin Manisa ve Afyon'a oranla daha bütüncül bir anlayışla ele alınması, planlama anlayışında bir kurumsallaşma dönemine girildiğini göstermesi bakımından önemlidir.

Diğer taraftan planlarda geleneksel konut alanlarının korunmasına özen gösterildiği belirtilmektedir. Özellikle Burdur ve Isparta'ya ait plan raporlarında, tarihi dokunun korumacı bir tavırla ele alındığına vurgu yapılmaktadır. Ancak planlarda geleneksel doku içinde yer alan çıkmaz sokakların devamlılığı olan sokaklara dönüştürüldüğü, sokaklarda genişletme ve hizalama çalışmaları yapıldığı da belirtilmektedir. Geleneksel Türk kentine karakter veren unsurlardan biri kuşkusuz sokak dokusudur. Geleneksel sokak dokusunun değiştirilerek, yapı ölçeğinde bir korumanın sağlanmış olması, tarihi dokunun gerçek anlamda korunduğu anlamına gelmemektedir. Kaldı ki, değişime uğrayan sokak dokusu içindeki yapılar (özellikle Isparta'da) korunamamış, bu nedenle büyük çoğunluğu bu güne ulaşamamıştır.

Elde edilen bu veriler Geç Osmanlı'dan Erken Cumhuriyet'e kent mekânlarındaki değişimleri daha yakından izleme olanağı sağlamıştır. Bu bize belirlenen sürece ilişkin temel bir bakış açısı kazandırmaktadır. Ülkemizde incelenen dönemlere ilişkin mekansal yapı değişimleri genellikle, geç Osmanlı dönemi için İstanbul, erken Cumhuriyet dönemi içinse Ankara odaklı tartışılmaktadır. Oysa 19. yüzyıl sonu Osmanlı kentinin mekansal yapıya bağlı fiziksel değişimi daha çok dış etkilere bağlı geliştiği için, bu etkiye açık batı Anadolu kentlerinde de (Manisa, Afyon vb.) değişimin etkileri bariz olarak gözlenebilmektedir. Benzer şekilde Cumhuriyet dönemi için Ankara'da bir model oluşturulduğu, ülkenin geri kalan kısımlarının da bu modele uygun olarak tasarlandığı düşünülmektedir. Örneğin Afyon için bu doğrudur. Fakat incelenen batı Anadolu kentlerinin kendi özgün koşulları gereği, daha 1923 yılından itibaren imar edilme sürecini eski yöntemlerle de olsa zaten yaşadığı görülmektedir. Bu anlamda çalışmanın bu konudaki kalıplaşmış düşüncelerin yeniden gözden geçirilmesi bağlamında yeni bir bakış açısı sağlayabileceği umulmaktadır. Ancak kapsamlı genellemelere gidebilmek için aynı dönemlerde yapılmış ve farklı coğrafi bölgede uygulanmış daha fazla plan incelemesine gereksinim bulunmaktadır.

## KAYNAKLAR

- Afyon'da İmar Faaliyeti (1932) *Mimar*, y: 2, s: 4.
- AKDEMİR, S. (2008) *XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Isparta*, Isparta Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları: 2, Isparta.
- AKKOYUN, T. (1997) *Ömer Fevzi Atabek ve Afyon Vilayeti Tarihçesi*, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Yayın No: 8, Afyon.
- AKPINAR, İ. Y. (2003) Pay-i Tahtı Sekülerleştirmek: 1937 Henri Prost Planı, *İstanbul*, s: 44; 20-5.
- AKTÜRE, S. (1975) 17. Yüzyıl Başından 19 Yüzyıl Ortasına Kadarki Dönemde Anadolu Osmanlı Şehrinde Şehrsel Yapının Değişme Süreci, *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, c: 1, s: 1; 101-27.
- AKTÜRE, S. (1978) *19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Çözümlemesi*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, Ankara.
- ARIKAN, Z. (1988) *XV-XVI. Yüzyıllarda Hamit Sancağı*, Ege Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, İzmir.
- ARU, K. A. (1948) Burdur Şehri İmar Planı Kat'i Projesine Ait İzah Notu, *Arkitekt Dergisi*, n: 5-6; 116-26.



- ARU, K. A.(1998) *Türk Kenti, Türk Kent Dokularının İncelenmesine ve Bu Günlük Koşullar İçinde Değerlendirilmesine İlişkin Yöntem Araştırması*, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.
- ASLANOĞLU, İ. (2001) *Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı 1923-1938*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara.
- AYDAR, K. (1944) Isparta İmar Planı ve Tatbikatına Dair Düşünceler, *Ün Dergisi*, s: 118-119-120, c: 10; 1635-9.
- BARLIK, T. (2003) *Burdur Araştırmaları*, n: 4-2; 45-55.
- Bayındırlık İşleri Dergisi*, (1942) Yıl:9, Sayı.5-6, Ekim 1942.
- Bayındırlık İşleri Dergisi*, (1946) Yıl:13, Özel Sayı.
- Belediyenin Bayındırlık Programı, *Duyum Gazetesi*, 4 Şubat 1935.
- BEKTAŞ, C. (2009) *Manisa Evleri*, Mimarlar Odası İzmir Şubesi ve Mimarlar Odası Manisa Temsilciliği Yayını, İzmir.
- BİLSEL, C. (1999) Ondokuzuncu Yüzyılda Osmanlı Liman Kenti İzmir’de Kültürler, Mekan Üretim Biçimleri ve Kent Mekanının Dönüşümü, *Osmanlı Mimarlığının 7 Yüzyılı “Uluslarüstü Bir Miras”*, (Ed.) Akın N., Batur A., Batur S., Mimarlar Odası, Yapı Endüstri Merkezi, İstanbul.
- BİLSEL, C. (2009) İzmir’de Cumhuriyet Dönemi Planlaması (1923-1965): 20. Yüzyıl Kentsel Mirası, *Ege Mimarlık*, 2009/4, 71; 12-17.
- BÖCÜZADE, Ş.S.(1983) *Kuruluşundan Bu Güne Kadar Isparta Tarihi*, c: 1-2, haz: S. Seren, Serenler Yayınları, İstanbul.
- Burdur İl Yıllığı* (1967) Burdur Valiliği Yayını.
- Burdur 1973 İl Yıllığı* (1974) Burdur Valiliği Yayını.
- Burdur Belediyesi (2008) Ulu Cami Civarı Kentsel ve Ticari Sit Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı Araştırması.
- CENGİZKAN, A. (2004) *Ankara’nın ilk Planı 1924-25 Lörcher Planı*, Ankara Enstitüsü Vakfı, Arkadaş Yayınları, Ankara.
- CEYLAN, M.A. (2010) Manisa Uşak Demiryolunun Yerleşme Üzerine Etkileri II, *Marmara Coğrafya Dergisi*, s: 21, Ocak 2010; 1-26.
- ÇADIRCI, M. (1997) *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Ankara.
- ÇAKMAKÇI, T. (1943) Isparta’nın İmar Planı, *Ün Dergisi*, s: 109-110-111, c: 9, Nisan-Mayıs-Haziran Sayısı; 1527-30.
- ÇELİK, Z. (1996) *Değişen İstanbul*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- ÇETİN, S. (2011) Dönüşüm Sürecinin Tarihi Kent Merkezleri Üzerine Etkileri: Isparta Örneğinde Bir İnceleme, *Erciyes Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 27(2) 185-99.
- DAŞDEMİR, L. (2004) Cumhuriyet Döneminde Afyon, *Anadolu’nun Kilidi Afyon*, Afyon Valiliği Yayınları, Yayın No: 21, Afyon; 133-50.
- DENEL, S. (1982) *Batılılaşma Sürecinde İstanbul’da Tasarım ve Dış Mekanlarda Değişim ve Nedenleri*, ODTÜ Yayınları, Ankara.
- DENEL, S. (2000) 19. yüzyılda Ankara’nın Kentsel Formu ve Konut Dokusundaki Farklılaşmalar, *Tarih İçinde Ankara*, der. A.Tükel Yavuz, TBMM Basımevi, Ankara; 129-52.

- DUYGULU, H. (1993) *Burdur Ulu Cami ve Saat Kulesi Civarı, Kentsel Ticari Sit Alan Çevresi Etkileşim Geçiş Alanı Koruma ve Geliştirme Planı Araştırma ve Değerlendirme Raporu.*
- EDİP, A.B. (1951) *Afyonkarahisar'da 17.-18 inci Asırlarda Meçhul Halk Tarihinden Yapraklar, Afyon.*
- EMECEN, F. (1988) *Afyonkarahisar, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, I, İstanbul.*
- EMECEN, F. (1989) *XVI. Yüzyılda Manisa Kazası, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.*
- ERDEM, R. vd (1928) *Burdur 1928, Burdur İl Halk Kütüphanesi Nadir Eserler, Burdur.*
- ERDEM, R. (1946) *Burdur İline Ait Genel Bilgiler 1946, Burdur İl Halk Kütüphanesi Nadir Eserler, Burdur.*
- EVLİYA ÇELEBİ (1987) *Evlıya Çelebi Seyahatnamesi, IX, (Hazırlayan: Mümin Çevik vd.), İstanbul.*
- FAROQHİ, S. (1978) *16. Yüzyılda Batı ve Güney Sancaklarında Belirli Aralıklarla Kurulan Pazarlar (İçel, Hamid, Karahisar-ı Sahib, Kütahya, Aydın, Menteşe), ODTÜ Gelişme Dergisi, I, çev. M. Eğilmez.*
- FAROQHİ, S. (1987) *Men of Modest Substance: House Owners and House Property in Seventeenth Century Ankara and Kayseri, Cambridge.*
- FAROQHİ, S. (2006) *Osmanlı Şehirleri ve Kırsal Hayatı, çev. E.S. Özcan, Doğubati Yayınları: 18, Tarih 4, Ankara.*
- GERAY, C. (1960) *Şehir Planlamasının Başlıca Tatbik Vasıtaları, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Ankara.*
- GÖKÇEN, İ. (1946) *Manisa Tarihinde Vakıflar ve Hayırlar, (H.954-1060 dan sonra) Kitap I.*
- GÖKPINAR, E.A. (1936) *Afyon'da Tarihi Araştırmalar, Taşpınar Dergisi, c: 4, s: 39.*
- GÜRPINARLI, H. O. (2005) *XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Manisa, Manisa Şehri Bilgi Şöleni Bildiriler, 29-30 Eylül 2005, Manisa.*
- GÖNCER, S. (1971) *Afyon İli Tarihi, Karınca Matbaacılık Tic. ve Kolektif Şirketi, c: 1, İzmir.*
- Isparta İl Yıllığı (1973) Isparta Valiliği Yayını.*
- Isparta 1880-1980 (2001), Isparta Valiliği, İstanbul.*
- İLASLI, A. vd (2004) *Afyon'da Mimari, Anadolu'nun Kilidi Afyon, Afyon Valiliği, Yayın No: 21, Afyon; 188-231.*
- İNSEL, A. (2001), *Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce, Kemalizm, İletişim Yayınları, İstanbul.*
- JANSEN, H. (1936) *Türkiye'de Planlaşma İşinin Islahı, Belediyeler Dergisi, y:1, s:12; 24-34.*
- KALAYCIOĞLU, E., SARIBAY, A.Y. (2000) *Tanzimat:Modernleşme Arayışı ve Politik Değişme, Türkiye'de Politik Değişim ve Modernleşme, Alfa Yayınları, İstanbul.*

- KARAL, Z. E. (1988) *Osmanlı Tarihi*, Cilt 8 (Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907), AKDİTYK Türk Tarih Kurumu Yayınları, XIII. Dizi, Ankara.
- KARAZEYBEK, M.(2000) 1575 tarihli Vakıf Tahrir Defterlerine Göre Afyon Karahisar Ticaret Mahalleleri, *V. Afyonkarahisar Araştırmaları Sempozyumu* 13-14 Nisan 2000, Afyon; 57-71.
- KARAZEYBEK, M. (2004) Osmanlılar Döneminde Afyonkarahisar, *Anadolu'nun Kilidi Afyon*, Afyon Valiliği, Yayın No:21, Afyon; 76-113.
- KATOĞLU, M. (2003) Cumhuriyet'in ilk Yıllarında Sanat ve Kültür Hayatının Oluşumunda Kamu Yönetiminin Rolü, *Sanat Dünyamız*, 89, YKY, İstanbul; 179-84.
- KAZANCIGİL, A. (1982), Türkiye'de Modern Devletin Oluşumu ve Kemalizm, *Toplum ve Bilim* 17, Bahar 1982; 64-82.
- KESKİNOK, Ç. (2010) Urban Planing Experience of Turkey in The 1930s, *METU JFA*, 2010/1 (27:2) 173-88.
- KONUĞU, E. (1992) Manisa Demiryolu (Yapılış ve Gazete Haberleri, 1865-1923), *Manisa Dergisi*, s: 1; 31-9.
- KÖKLÜ, N. (1984) Saruhanlılar Döneminde Manisa, *Manisa Dergisi*, 1984/7, 6-14.
- KÖKLÜ, N. (1993a) Manisa Şehri İmar Planı Çalışmaları: 1, *Manisa Dergisi*, 1993/3; 3-9.
- KÖKLÜ, N. (1993b) Manisa Şehri İmar Planı Çalışmaları: 2, *Manisa Dergisi*, 1993/4; 20-34.
- KÖKLÜ, N. (1995) Manisa'da Osmanlı Eserleri, *Manisa Dergisi*, Ekim 1995/10; 3-13.
- KÖKLÜ, N. (2005) Mimar Kemal Bey'in Projelendirdiği Manisa Hükümet Konağı ve Diğer Hükümet Binaları, *Manisa Dergisi*, 2005/29; 14-20.
- KURMUŞ, O. (1974) *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Bilim Yayınları, İstanbul.
- KÜPELİ, Ö. (2001) Afyonkarahisar'da Kervansaraylar, Bedestenler ve Hanlar, *Afyonkarahisar Kütüğü*, I, Afyon.
- MARDİN, S. (1991) Türk Modernleşmesi, *Makaleler* 4, Derleyenler Mümtaz'er Türköne/Tuncay Önder, İletişim Yayınları, İstanbul.
- OELSNER, G. (1946) Yaşayış Şekillerini Kuvvetlendirmek Lüzumludur, *Arkitekt*, y: :16; 131.
- ONUR, A. (1953) *Türk Demiryolları Tarihi (1860-1953)*, Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, İstanbul.
- ÖZDEMİR, H. (1961) *Afyon Vilayeti Tarihçesi*, İkaz Matbaası, Afyon.
- PİNON, P. (1999) Anadolu ve Balkanlar'daki Osmanlı Kentlerinde Kentsel Dokular Tipolojisi Üzerine Bir Deneme, *Osmanlı Mimarlığının 7 Yüzyılı "Uluslarüstü Bir Miras"*, Akın N., Batur A., Batur S., ed., Mimarlar Odası, Yapı Endüstri Merkezi, İstanbul; 166-79.
- Prof Ölsner ile Doçent Yüksek Mimar Kemal Ahmet Aru'nun Hazırladığı Isparta Şehri İmar Planı Raporu (1943) *Ün Dergisi*, s: 116-117, c: 10; 1615-22.

- Son Haber*, N:1237, 2 Mayıs 1932.
- Son Haber*, N: 1279, 13 Haziran 1932.
- Son Haber*, N: 1373, 8 Haziran 1933.
- TANYELİ, U. (2003) Erken Cumhuriyet'te Mimarlık ve "Modernite Projesi" veya Türkler ile Yabancılar, *Sanat Dünyamız*, 89, YKY; 159-67.
- Taşınar Dergisi* (1933) c: 1, s: 12; 289.
- TEKELİ, İ. ve İ. ORTAYLI (1978) *Türkiye'de Belediyeciliğin Evrimi*, 1. Belediyecilik Araştırma Projesi, E. Türkcan, ed., Türk İdareciler Derneği Bilimsel Araştırma Dizisi: 2, Ankara.
- TEKELİ, İ. (1998) Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Y. Sey, ed., Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul; 1-25.
- TEKELİ, İ. (2009) *Cumhuriyetin Belediyecilik Öyküsü (1923-1990)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- TEKELİ, İ. (2010) *Türkiye'nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları*, İlhan Tekeli Toplu Eserler: 15, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- TÜMERKAN, E. (1946) *Türkiye'de Belediyeler*, İçişleri Bakanlığı Yayınları; 55-154.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi (1926-1927)* 490.
- ULUÇAY, Ç. (1940) *Saruhanoğulları ve Eserlerine Dair Vesikalar*.
- ULUSOY, R. (1992) 19. Yüzyılda Konya Eyaletine Bağlı Burdur Kazasının Sosyal ve Ekonomik Yapısı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- UYSAI, M., A. (1998) Salnamelere Göre Burdur (1868-1914), Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta.
- ÜNLÜSOY, M. (1995) Manisa Tarihsel Kent ve Çevre Dokusunun Gelişimi ve Yeni Kent Dokusu Açısından Araştırma, Eski Dokunun Korunması ve Geliştirilmesi İle İlgili Öneriler, *Manisa Dergisi*, s: 9; 4-5.
- VYVYAN, F., ARUNDELL, J. (1834) *Discoveries In Asia Minor Including A Description Of The Ruins Of Several Ancient Cities And Especially Antioch Of Pisidia*, Volume II, Chapter IV.
- YENEN, M. (1939) Şehirlerimizin İmar Planlarının Tanzimine Doğru, *Belediyeler Dergisi*, y: 4, s: 44, Nisan 1939.
- YERASİMOS, S. (1996) Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul; 1-18.
- YILMAZ, O. (2002) Burdur İli'nde Nüfus Hareketleri, *Burdur Eğitim Fakültesi Dergisi*, s:3, Burdur; 162-80.

Received: 14.11.2011, Final Text: 06.06.2012

**Keywords:** Tanzimat reforms; early Republican era; master plan; Central Western Anatolia; continuity; transformation/urban change; discontinuity.

## **CHANGE IN URBAN STRUCTURE OF CITIES IN CENTRAL WESTERN ANATOLIA FROM THE LATE OTTOMAN TO THE EARLY REPUBLICAN PERIOD: A COMPARATIVE STUDY ON MANİSA, AFYON, BURDUR AND ISPARTA**

The central authority consolidated more with the Tanzimat, set forth a comprehensive and systematic modernization project in cities connected with ports and railways, particularly in the capital city of İstanbul. The most obvious transformation projection of the Tanzimat reforms in city centers is the emergence of a public center. Public areas as locations of government houses, municipalities, jails, banks, schools, police stations, military posts were located side by side at the new commercial centers. Besides, as a consequence of the socio-economic transformations at the end of the 19th century, production facilities such as workshop, factory, warehouse, management offices, buildings of insurance and banking operations came into picture. Those were located in the vicinity of traditional bazaar, in the new commercial center. In this period, the differentiation in housing was also prominent. Large parts of cities subjected to fires and new settlement areas for immigrants of wars were planned explicitly with modern urban understanding.

In the Republican era, executive authorities were determined to modernize in an integral understanding. The central government by legal framework and institutions had the mission of 'building a nation'. For its realization, the space of the country had to be converted into national space. Therefore, there necessitated urban master arrangements in a Western sense. Being constructed as a contemporary capital, Ankara is seen as the implementation area of the new bourgeoisie culture and life; institutional and daily life practices deducted from the Ankara experience are desired to be implemented gradually in all other cities. Starting from the enactment of Building and Roads Law in 1933, there started a new era where new implementations are observed in urban planning field all through Turkey. With plans, the most underdeveloped parts of the country were aimed to have a contemporary appearance. However, the Western Anatolian cities a large majority of which were burnt down during the war, were already undergoing a re-construction process since 1923, albeit with the old approaches.

Modern approaches resulted in fundamental changes in both Late Ottoman and Early Republican Eras were implemented widely in cities that had ports and railway connections after the Tanzimat reforms, and in several cities and towns, with the new construction regulations of the Republican regime. However, for some reason it is possible to say that for the first period İstanbul and for the second period Ankara centered the prevailing discussions. In this review, the focus is given to four urban city centers (Manisa, Afyon, Burdur, Isparta) located in Central Western Anatolia. Within this framework, this article investigates, (a) the fundamental changes in cities as a result of reforms in the Late Ottoman era; (b) the searches for the modernization of cities and their effect on Anatolian cities in alignment with the legal arrangements achieved by the determination of building a new nation state in Early Republican Era, resting on the plans of four cities selected in a comparative way.

As a draw of the research it is concluded that the development of the four cities in Late Ottoman era and the planning of the Early Republican Era, have similarities since they are achieved in the context of modernization. For instance, government centers envisaged as a space organization

preserve their place in the urban integrity in the succeeding periods. This is an indication of the continuity. However, there are stylistic differences between the modernizations of these two periods. The characteristics of the buildings, architectural language, typology and their arrangement on space are different. The Republican modernization aimed public modernization in space and secularization, and gave importance to hygiene, public health, 'grandeur' and functionality aspects.

There exists similarities and differences within the Early Republican Era itself. In all four cities government centers created in the preceding era continued to be used as the urban center, however, it changed in the style and form with the open space arrangements and squares that had distinct modernizing effects. Linear axis that links Government Square to the Station and the public buildings along is the indispensable part of the integrity in every city. The compliance of plans to the zoning principles and modern housing neighborhood proposals in "garden city" style comprise the common features in the plans under concern. However, the preparation of these plans by experts with different approaches resulted in a diversity of the implementations. The facts that the last two plans prepared in 1940s are relatively more conservative when compared with the first two, and the preservation of the traditional housing areas, are the most distinct differences. Besides, another diversity is that the city is integrally considered in only the last two plans, while it is limited to specific axis of development in the early two cities.

These data led the close scrutiny of the changes in urban spaces from the Late Ottoman to the Early Republic, which gives us a fundamental point of view regarding the determined period. Besides, it provides different approaches for the reevaluation of some stereotyped thoughts; however, for comprehensive generalizations, research on more plans prepared in the same period and implemented in different geographic regions, is needed.

**SIDIKA ÇETİN**; BArch, MArch, Ph.D.

Graduated from Dokuz Eylül University Faculty of Architecture (1994); completed MArch in Selçuk University (2000) and PhD in Architecture in Dokuz Eylül University (2004). Currently, she works as Assistant Professor in the Department of Architecture within the Faculty of Engineering and Architecture at Süleyman Demirel University, Isparta; and teaches architectural design studios, interior design and building science. [scetin71@gmail.com](mailto:scetin71@gmail.com)