

İSTANBUL'UN MODERNLEŞME ÖYKÜSÜ

İLHAN TEKELİ*

Giriş

İmparatorluklara başkentlik yapmış ve görkemli bir tarihî geçmişe sahip olan İstanbul'un 1830'lu yılların sonlarına doğru içine girdiği modernleşme süreci ve 1980'li yılların ikinci yarısına kadar uzanan 150 yıllık dönemde yaşadığı dönüşüm bu yazının ana konusunu oluşturmaktadır. İstanbul'un bu dönüşümünün dinamiğini Osmanlı İmparatorluğu'nun yaşadığı modernleşme süreci içinde mütalaa etmek mümkündür. Modernleşme Avrupa'nın tarihsel gelişmesi sırasında Atlantik kıyılarındaki ülkelerde, özel koşullarda ortaya çıkmıştır. Ama modernite projesi bir yerde ortaya çıktığında, o noktada kalmamakta tüm dünyayı dönüştürücü sonuçlara yol açmaktadır. Modernite projesi, öncesine göre dört farklı boyutta değişiklik yaratmaktadır. Bu değişmelerin *birinci boyutu* ekonomi alanına ilişkindir. Bu alanda kapitalist ilişkiler içinde, fosil yakıtlardan elde edilen enerjiye dayanan bir üretim yapılarak Sanayi Devrimi gerçekleştirilmiştir. Sanayi Devrimi'nin gerçekleştiği toplumlarda ürünler metalaşmış, emek ücretli hâle gelmiş, liberalist mülkiyet anlayışı kurumsallaştırılmış, ekonomik ilişkiler tüm dünyaya açılarak, kapitalist bir birikim rejimi teşekkül etmiştir. Modernleşmenin *ikinci boyutu* bilgiye, sanata ve ahlaka yaklaşımıdır. Bu üç alan, birbirine göre otonomi kazanmış ve her biri evrensellik iddiası taşır hâle gelmiştir. İnsanın gerek doğal gerek toplumsal olguların doğru bir temsilini yapabileceğine, dolayısıyla bu temsile dayanarak evrensel geçerlilik iddiası taşıyan doğa ve toplum bilimlerinin kurulabileceğine inanılmaktadır. Modernitenin evrensellik iddiası sadece bilgi alanında değil, ahlak ve hukuk alanında da kendini göstermektedir. Modernleşmenin *üçüncü boyutunu* geleneksel toplum bağlarından kurtulmuş, kendini kendi aklıyla yönlendirebilen, özgürlük talebinde bulunan bir bireyin doğmuş olması oluşturmaktadır. Bu bireyler eylemlerinin

sonuçları üzerinde düşünerek, kendi eylemlerini yeniden biçimlendirebilmektedir. Bunlar eğitilmiş, kapasiteleri geliştirilmiş, belli bir yöreye hapsolmayan, kendini tarihsel gelişme içine yerleştirebilen, akışkanlığı yükselmiş bireylerdir. Bu bireyler yerelliğin ötesindeki, daha büyük bir toplumsal alanda, eşitler olarak yer almakta, yani içinde bulunduğu topluma yurttaşlık sorumluluğuyla katılmaktadır. Modernitenin *dördüncü boyutunu* toplumların yenilenen kurumsal yapısı teşkil etmektedir. Bu tür ekonomik faaliyetler içinde, kendi yaptıkları üzerinde düşünen bireylerden oluşmuş bir toplumda, yeni bir toplumsal örgütlenme biçimi olarak ulus devletler ortaya çıkmıştır. Bireyin varlığını anlamlı kılan zaman ve mekân uzaklıkları artmıştır.

Avrupa'nın Atlantik kıyılarındaki toplumlarda yaşanan modernleşme hızlı bir teknolojik gelişmeyi ve üretim artışını olanaklı kılmaktadır. Böyle bir kapitalist birikim biçimine sahip dinamik bir ekonomi için ulus devletin iç pazarı belli bir süre sonra dar gelmekte, dışa yayılma ve kendi dışındaki dünyayı dönüştürerek denetim altına alma eğilimi ortaya çıkmaktadır. Bu eğilime modern dünyanın bilgiye ve hukuka yaklaşımındaki evrensellik iddiası da eklenince modernleşmiş ulus devletlerin kendi çevresindeki toplumları dönüştürme potansiyeli de artmaktadır.¹

Tarihsel olarak Avrupa'nın belli bir yöresinde yaşanmış olan modernleşmenin, içinde doğduğu ulus devletlerin kabına sığmayarak dışına taşması ve çevresindeki ülkeleri dönüştürmeye başlaması, XVIII. yüzyılın sonunda ve XIX. yüzyılın ilk yarısında, Avrupa'nın modernleşme deneyiminin "modernite projesi" olarak görülmesine yol açmıştır. Modernite projesi yayılıp dünyayı dönüştürmeye başladığında

¹ Bu konuda düşünce tarihi ağırlıklı bir sunu için bk. İlhan Tekeli, "Türkiye'de Siyasal Düşüncenin Gelişimi Konusunda Bir Üst Anlatı", *Modern Türkiye'de Siyasal Düşünce 3: Modernleşme ve Batıcılık*, İstanbul 2002, s. 19-42.

* Ortadoğu Teknik Üniversitesi



1a- Tanzimat Fermanı'nın ilanı hatırasına çıkarılan madalyanın ön yüzü (İstanbul Arkeoloji Müzesi)



1b- Tanzimat Fermanı'nın ilanı hatırasına çıkarılan madalyanın arka yüzü (İstanbul Arkeoloji Müzesi)

Osmanlı İmparatorluğu da bu dönüşümden payını almaya başladı. Bir yandan yaşanan askerî başarısızlıklar öte yandan imparatorluktan ulus devletlerin doğmaya başlaması, modernite projesinin etkilerinin Osmanlı İmparatorluğu'na ulaşmasının ilk habercileriydi. Bu etkiler İngilizlerle 1838'de imzalanan *Baltalimanı Ticaret Anlaşması* ve 1839'da ilan edilen *Tanzimat Fermanı* sonrasında yoğunlaştı.

İstanbul'un 150 yıllık modernleşme öyküsü, bu yazıda üç döneme ayrılarak anlatılacaktır. "Utangaç modernleşme" diye adlandırılan birinci dönem 1838-1923 yılları arasını kapsayacaktır. Bu dönem, Osmanlıların modernleşme konusundaki adımlarının çekingenliğine işaret etmektedir. Oysa 1923-1948 yılları arasındaki

ikinci dönemde moderniteye bağlılık cesaretle ifade edilmektedir. Bu dönemde tam bir "köktenci modernite projesi" uygulaması bulunmaktadır. Üçüncü dönem 1948-1980 yılları arasını kapsamaktadır. Bu dönemde tek parti rejiminden çok partili rejime geçişle birlikte "popülist bir modernleşme" yaşanmaktadır. 1980 yılı sonrasında modernite projesinin aşınmaya, postmodernist uygulamaların gelişmeye başladığı dördüncü bir döneme girilmiştir. Ama bu dönem bu yazıda konu edilmeyecektir.

UTANGAÇ MODERNLEŞME DÖNEMİNDE İSTANBUL'UN YERLEŞME ÇERÇEVESİNİN YENİDEN BELİRLENMESİ

Osmanlı modernleşmesinin öyküsünü kuranlar genellikle modernleşmeyi sultanın ve yeni oluşan devlet bürokrasisinin kararlarına ve devlet örgütünün yeniden düzenlenmesine dayandırmışlardır. Oysa bu yazıda geliştirilen çerçevede modernleşme sürecinin iki kanaldan gelen etkilerle geliştiği kabul edilmektedir. Bu nedenle modernleşme öyküsünü, hem devlet örgütlenmesi hem de ekonomi boyutundaki gelişmeler üzerine durarak iki farklı kanalın yönlendirdiği kurumsal düzenlemeler üzerinde kurmak gerekir. Bunlardan birincisi ülkenin uluslararası ticarete açılması ve kapitalistleşme sürecinin işlemeye başlamasıdır. İkincisi ise ülke merkezî yönetiminin geliştirdiği kurumsal reformlar ve altyapı projeleridir. Bu süreç temelde merkezden yönlendirilen ve tepeden gelen bir modernleşmedir. Böyle tepeden gelen modernleşmenin tarihinin ayrıntıları izlendiğinde bunun bile, önemli ölçüde "bağlam bağımlılıklar" taşıdığı, yani çoklu modernite anlayışı içinde kavramlaştırılmasının doğru olacağı fark edilebilir.

Siyasal ve Ekonomik Dinamikler

Sistem içinde kapitalist gelişmenin hızlanmaya başlamasında ve imparatorluk ekonomisinin dış pazarlara açılmasındaki dönüm noktası 1838 yılında İngiliz ticaret anlaşmasının imzalanması olmuştur. Bir yıl sonra 1839'da ilan edilen *Tanzimat* ve 1856 yılında ilan edilen *Islahat* fermanlarıyla toplumun bireylerine bireysel haklarının yanı sıra mülkiyet hakkı ve devlet karşısında eşitlikleri konusunda da güvence verilmiştir. Bunlar anayasal nitelikte düzenlemelerdir. Aynı zamanda bu ferman metinleri ekonomi mantığı açısından kapital birikim süreçlerine güvence sağlanmıştır, diye de okunabilecektir. Bu yöndeki bir başka adım 1858'de *Arazi Kanunnamesi* kabul edilerek toprakta liberal mülkiyet anlayışına belli bir biçimde yaklaşılmasıyla atılmıştır. Bu düzenlemelerin modernite projesinden etkilendiği, o doğrultuda olduğu



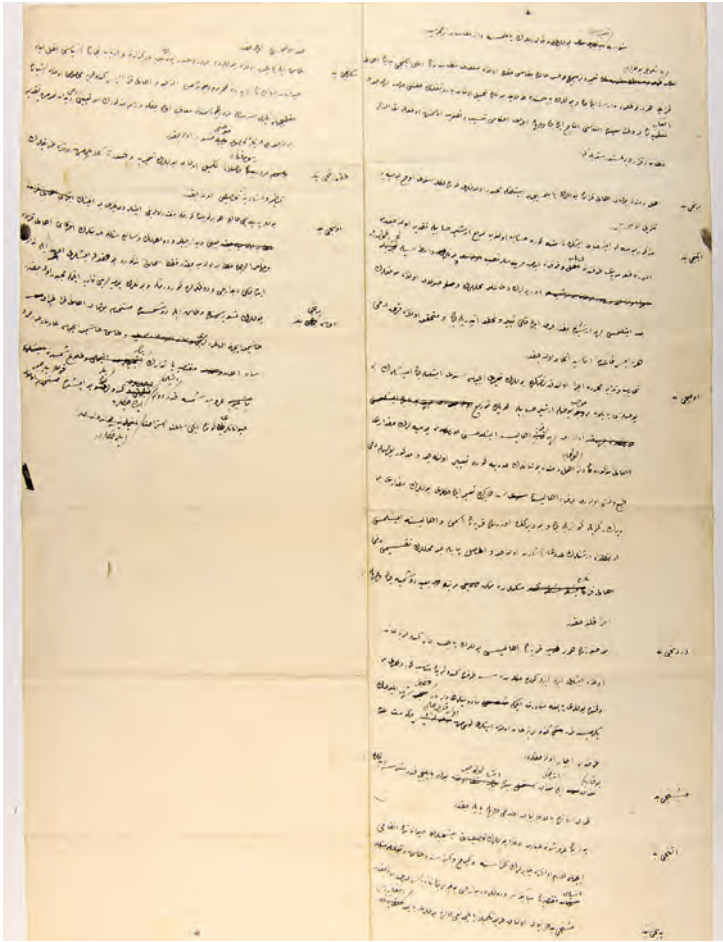
2- Tophane'den Sarayburnu: Topkapı Sarayı ve Ayasofya Camii (Yadigâr-ı İstanbul, M. Hilmi Şenalp Arşivi)

açık. Ama bunlar, modern toplumların kurumlarının doğrudan ithali olmaktan ziyade yerel koşullarda yeniden üretilmiş hâlleridir. Bu uygulamalara “utangaç modernite” adı verilmesinin nedeni de budur. 1860’lı yıllardan itibaren girişimcilik formlarının ortaya çıkmaya başladığı görülmektedir. Az sayılarda da olsa bankalar, anonim şirketler kurulmaktadır. Ekonominin modernleşmesi yolunda atılan ilk adımlar Osmanlı tebaasından Müslüman olmayan milletlerin mensupları tarafından atılırken, 1880’li yıllardan sonra Müslüman kesimin girişimcileri de ekonomi alanında kendilerini göstermeye başlamışlardır.

Geleneksel Osmanlı devlet düzeninin dönüşmesindeki en keskin dönemecin 1826’da yeniçeriliğin kaldırılması olduğu söylenebilir. Yeniçeri Ocağı’nın kaldırılması sadece orduya ilişkin bir düzenleme

değildir. Osmanlı yönetiminin en merkezî kurumu ortadan kalkmıştır. Geleneksel bürokrasinin yetişme kanalları yok olmuştur. Ordunun yeniden düzenlenmesinin yanı sıra devlet mekanizmasının ve bu kadroları yetiştirecek eğitim kanallarının da yeniden kurulmasını gerektirecek bir boşluk yaratmıştır. Ama bu boşluğun modern kurumlarla birdenbire ya da kısa sürede doldurulması olanaksızdır. Hem yetişmiş yeterli sayıda insan gücünün bulunmaması hem de devlet işlevlerinin henüz modern devlet kavramının ulaştığı kapsamdan çok uzak olması dolayısıyla, Osmanlı Devleti yeni yönetim biçimini oluşturmak için, önemli ölçüde bağlam bağımlı ve deneme yanılma yoluyla gelişen uzun bir arayışa girmiştir. Bu arayış içinde nezaretlerin kurulması, çeşitlenmesi ve yeterli kadrolarla donatılabilmesi uzun zaman alacaktır.

Bu nedenle Osmanlı Devleti, ister devletin yeni



3- Şose yolların ve kaldırımların yapılmasına dair nizamname (BOA, A.DVN, nr. 67/8, 17 Şubat 1851)

gelişen bürokrasisi, ister gelişmeye başlayan modern iş yaşamı için, iyi eğitilmiş insan gücüne gerek duyuyordu. Bu modernleşen kesimin insan gücü ihtiyacının, geleneksel Osmanlı düzeni çerçevesinde çocukların dinsel sosyalleşmesini sağlamanın ötesinde bir işlev görmeyen sıbyan okullarıyla ve medreselerle karşılanmasına olanak yoktu. Toplumun modernleşen her iki kesiminin de gereksinmelerini karşılayacak yeni bir eğitim sisteminin geliştirilmesi gerekiyordu. Bu konuda Osmanlı yönetimi önce ordu gibi modernleştirdiği kurumların yetişmiş insan ihtiyacını, kurduğu yüksekokullar eliyle karşılamaya çalışmıştır. İlk ve orta eğitimde yetiştirilmiş öğrenci olmayınca, bu okullar ilk mezunlarını çok uzun yıllar süren eğitimlerden sonra verebilmişlerdir. Tanzimat'ın modern eğitim konusunda kurduğu ilk ve orta eğitim düzeyindeki okulların sayısı çok azdır ve İstanbul'un içiyle sınırlı kalmıştır. Osmanlı eğitim sisteminin modernleşmesi bakımından en önemli adım Saffet Paşa'nın nazırlığı döneminde 1869 yılında çıkarılan *Maarif-i Umumî Nizamnâmesi*'yle atılmıştır. Sıbyan okulu, rüşdiye, idadî/sultanî, yüksekokullar ve Darülfünun'dan oluşan sistem 1880'li yıllardan sonra tüm imparatorluk



4a- Islahat Fermanı'nın ilanı hatırasına hazırlanan madalyanın ön yüzü (İstanbul Arkeoloji Müzesi)



4b- Islahat Fermanı'nın ilanı hatırasına hazırlanan madalyanın arka yüzü (İstanbul Arkeoloji Müzesi)



5- Sultan Abdülmedjid adına hazırlanan madalya (İstanbul Arkeoloji Müzesi)



6- II. Abdülhamid devrinde Eminönü'ndeki Mahmut Paşa Yokuşu'nda günlük hayat (Yıldız Albümleri)

yüzeyinde önemli ölçüde yaygınlık kazanmıştır. 1880 sonrasında özellikle yüksekokullarda öğrencilerin sultana sadakatini artıracak mekanizmaların kalmasına özellikle dikkat edilmiştir. Başka bir deyişle modern eğitime geçilirken gelenekselin bazı kalıntıları yeniden üretilmiştir.²

İstanbul'un Nüfus Dinamikleri

Modernleşme öncesinde kent nüfuslarının veba ve kolera gibi salgın hastalıklar yüzünden, büyük dalgalanmalar geçirdiği bilinmektedir. İstanbul da tarihi içinde salgın hastalıklar dolayısıyla büyük nüfus kayıpları yaşamıştır. Ama utangaç modernite döneminde İstanbul'un nüfusu sürekli bir artış gösterebilmiştir. Kemal Karpat'ın saptamalarından yararlanarak İstanbul'un nüfusunun 1829'da 329.000, 1864'te 600.000, 1877'de 720.000, 1885'te 873.000, 1897'de 1.059.000, 1901'de 1.013.466, 1914'te 1.200.000 olduğu konusunda bir kestirim yapılabilir.³ Tabii bu sayıların ne kadar güvenilir olduğu tartışma konusudur. Ama yine de bazı çözümlenelere olanak sağlamaktadır. İstanbul nüfusu önemli ölçüde büyümüştür. 1829 tahmininin düşük olduğunu varsaysak bile, 90 yılda kentin nüfusu üç mislinden fazla artmıştır. Utangaç modernite döneminde İstanbul'un nüfusunun yaklaşık olarak yılda %1,5 düzeyinde arttığı görülmektedir. Bu artış değişik demografik süreçlerin üst üste düşmesi sonucu sağlanmıştır.

² Benjamin C. Fortna, *Mekteb-i Hümayun*, İstanbul 2005.

³ Kemal H. Karpat, *Osmanlı Nüfusu (1830-1914)*, İstanbul 2003.



7- XIX. yüzyılda Karaköy (Yıldız Albümleri)

Bu artışın sağlanabilmesinde geleneksel Osmanlı düzenindeki Hekimbaşı merkezli çok sınırlı bir sağlık hizmetinden, modern tıp bilgisinden yararlanan, tüm halka ulaşmaya çalışan, modern sayılabilecek bir sağlık hizmetine aşama aşama geçilmesinin büyük katkısı olmuştur. Bu bakımdan ilk önemli gelişme, 1840 yılından sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda karantina uygulamasına geçilmesi olmuştur. Onu izleyen ikinci önemli adım, 1870 yılından sonra Avrupa'dan aşı ve serumlar getirilmeye başlanması ve nihayet 1893 yılındaki kolera salgınından sonra Bakteriolojihane-i Osmanî'nin kurulmasıdır. Osmanlı İmparatorluğu'nda sağlık hizmetlerinde modernleşme İstanbul, İzmir ve Selânik gibi liman kentlerinde yoğunlaşmış, XX. yüzyıl başlarında da diğer kentlere yayılmaya başlamıştır.⁴

⁴ Necmettin Akyay, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Sağlık Örgütleri ve Sosyal Kuruluşlar*,



8- XIX. yüzyılda Galata'daki Büyük Hendek Sokağı (Yıldız Albümleri)

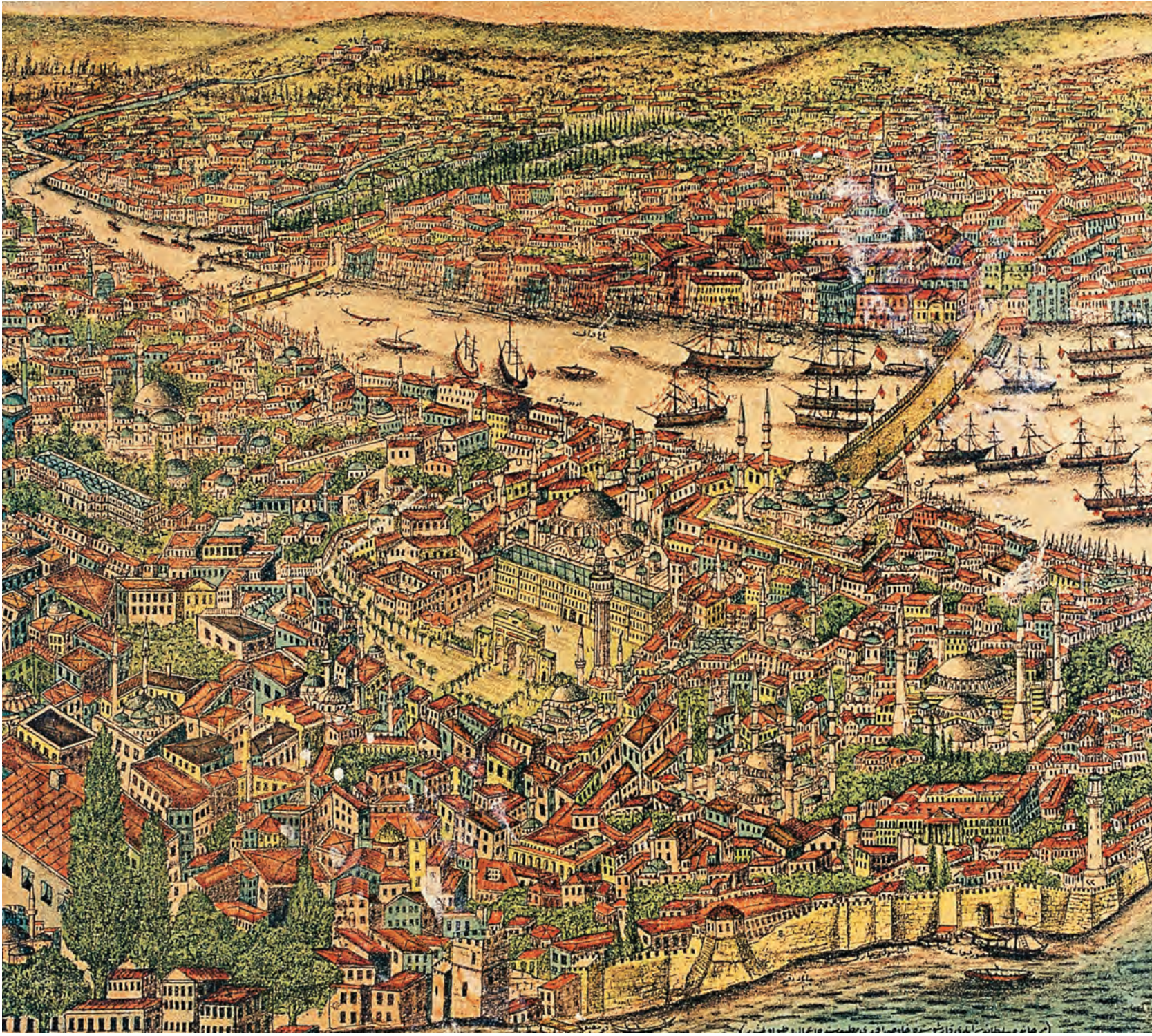
Yaşanan nüfus artışının tek nedeni koruyucu sağlık hizmetlerindeki gelişme değildir. Balkanlar'dan göçlerin alınmaya başlaması da bu artışa önemli bir katkı yapmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun modernleşmenin etkisi altında gelişen ulusçuluk hareketleri sonrasında parçalanmaya başlamasıyla birlikte kaybedilen topraklarından İstanbul'a ve imparatorluğun elinde kalan kısımlarına Müslüman ve Yahudi göçleri gerçekleşmiştir. Bu göçler 1860-1927 yılları arasında yoğunlaşmıştır.⁵

Ankara 1982; Nil Sarı, "Osmanlı Hekimliği ve Tıp Bilimi", *Osmanlı Devletinde Sağlık Hizmetleri Sepozyumu*, haz. Bilal Ak ve Adnan Ataç, Ankara 2000, s. 22; Daniel Panzac, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Veba 1700-1850*, İstanbul 1997; Nuran Yıldırım, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Koruyucu Sağlık Uygulamaları", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İstanbul 1986, s. 1331-1335.

⁵ İlhan Tekeli, "Türkiye'nin Göç Tarihindeki Değişik Kategoriler", *Kökler ve Yollar*, der. Ayhan Kaya ve Baha Şahin, İstanbul 2007, s. 449-455.

İmparatorluğun parçalanması sürecine "Balkanlaşma" denildiği için bu göçler de "Balkanlaşma göçleri" diye adlandırılabilir. İmparatorluk bu göçleri 1857 yılından itibaren, serbest bırakarak, teşvik etmeye başlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'na gelenlere toprak vermeye, Anadolu'da yerleşenler 6 yıl, Rumeli'de yerleşenler 12 yıl vergiden muaf tutulmaya başlanmıştır. Bu dönemde tarımsal üretimde kıt faktör toprak değil emektir. Bu nedenle bu göçlerin teşviki, bir anlamda da imparatorluğun toprak kaybını telafi eden bir önlem olmuştur. Gelen göçmenler 1877 yılına kadar sadece köylere yerleştirilmiştir. Bu yıldan sonra ise göçmenlerin kentlere yerleşmelerine izin verilmiştir. Kentlerdeki düzenli göçmen mahalleleri bu tarihten sonra görülmeye başlamıştır. Böylece, koruyucu sağlık alanında alınan önlemler ve Balkanlaşma göçleri bir araya gelince Osmanlıların elinde kalan topraklarda nüfus artışı yaşanmaya başlanmıştır. McCarthy'in saptamalarına göre 1878-1911 yılları arasında Anadolu'nun nüfusu %50 artmıştır. Bu da yılda %1,5'lük artışa tekabül etmektedir.⁶

⁶ Justin McCarthy, *Müslümanlar ve Azınlıklar: Osmanlı Anadolusunda Nüfus ve İmparatorluğun Sonu*, çev. Bilge Umar, İstanbul 1998.



9- İstanbul'un Manzara-i Umumisi/Constantinople: II. Abdülhamid devri halk ressamlarından Mehmed Hulusi tarafından hazırlanan İstanbul planı

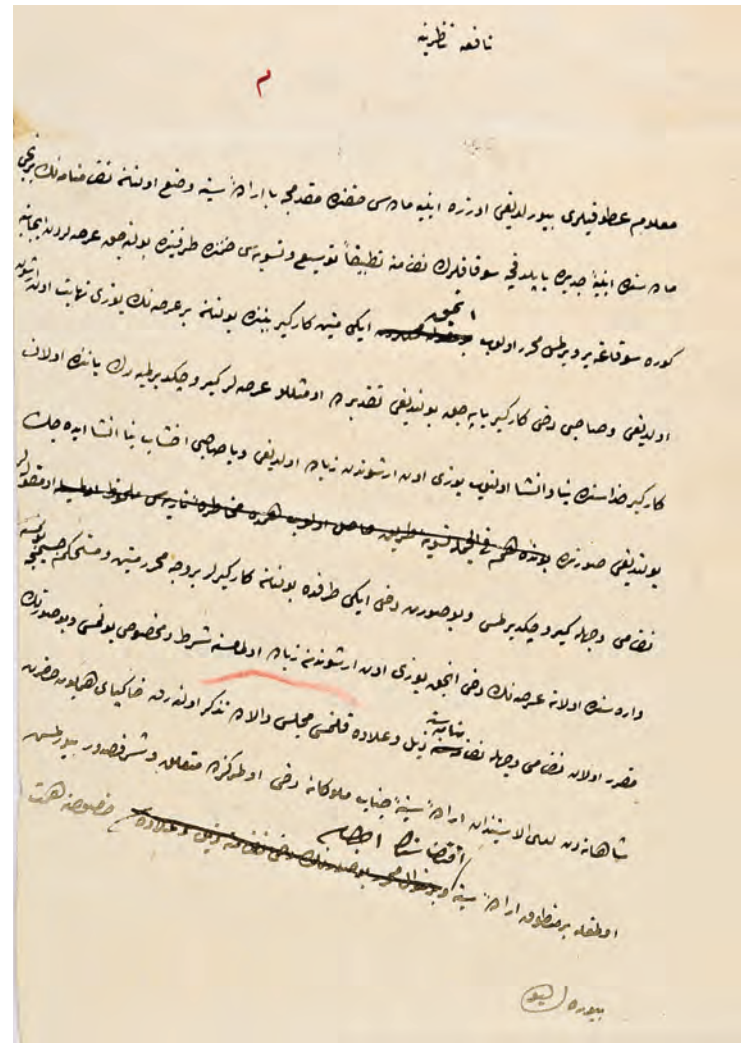
Ama Alan Duben ve Cem Behar'ın çalışmaları⁷ utangaç modernitenin 1880 sonrasındaki döneminde İstanbul'un demografik geçiş sürecinde yol almaya başladığını göstermektedir. Kız ve erkeklerin ortalama evlenme yaşı yükselmiştir. 1885'te kızların evlenme yaşı

19'a, 1905'te 20'ye yükselmişti. 1907'de erkeklerin ortalama evlenme yaşı 30'a yükselmiştir. 1907'de kaba doğum oranı binde 29,4 düzeyindeydi. Toplam doğurganlık oranı 3,88'dir. İstanbul'da çok eşli aile sayısı %2,5 idi. Çekirdek aile yaygınlaşmıştı.⁸

Utangaç modernite döneminde İstanbul'un nüfusu

⁷ Alan Duben ve Cem Behar, *İstanbul Households, Marriage, Family and Fertility 1880-1940*, Cambridge 1991.

⁸ Alan Duben, *Kent Aile, Tarih*, çev. Leyla Şimşek, İstanbul 2002, s. 144, 148, 192.



10- Yeni ev yapılırken, arsanın bir kısmının sokağa terk edilmesi ile düzgün ve geniş sokaklar yapılması için 15 Nisan 1849 tarihli hüküm (BOA, A.MKT, nr. 185/53)

bir yandan düzenli bir artış gösterirken, öte yandan nüfusun etnik ve dinî kompozisyonu da önemli ölçüde değişmiştir. Bu bakımdan gözlenen birinci gelişme nüfus içinde Müslüman nüfusun hâkimiyetinin artmasıdır. Müslüman nüfus oranı 1844'te %47,91, 1856'da %47,51, 1885'te %44,06 iken 1896'da %56,37'ye 1914'te %61,59'a yükselmiştir. 1885 yılında Müslüman nüfusun %37,30'u İstanbul doğumlu iken %62,70'inin İstanbul dışı doğumlu

olmasının, Müslüman nüfus oranında yaşanan artışının büyük ölçüde Balkanlaşma göçlerinin sonucu olduğunu gösterdiği düşünülebilir. Ayrıca 1885 nüfus sayımının sonuçlarına göre erkeklerin yalnızca %31,1'inin, kadınların ise %62,8'inin İstanbul doğumlu olması Balkanlaşma göçleri yanı sıra ekonomik güdümlü göçlerin de önemli düzeyde olduğunu bir göstergesi olarak yorumlanabilir. 1907 yılında İstanbul'da yaşayan yabancıların oranı %16,5 olarak saptanmıştır. Bu oldukça yüksek bir orandır. Daha sonraki yıllarda İstanbul bu kozmopolitenlik düzeyini bir daha yakalayamayacaktır.⁹

İstanbul'un Yönetiminde Yaşanan Dönüşümler ve İmar Mevzuatının Gelişmesi

Klasik Osmanlı düzeninde kent yönetimi "kadı"nın işlevleri arasındaydı. Kadı sadece şer'î hukuku uygulayan

⁹ Cem Behar, *Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Türkiye'nin Nüfusu*, Ankara 1996, s. 56, 75-77.



11- XIX. yüzyılda Karaköy (İBB, Atatürk Kitaplığı)

bir yargıç değildi. Mali, mülki ve idari birçok işlevi de farklılaşmamış biçimde görüyordu. Kadı kentsel yaşamın düzenlenmesine ve denetlenmesine ilişkin görevlerini, bir yandan askerî sınıf üyesi yardımcıları, öte yandan loncalar ve vakıflar gibi sivil nitelikli örgütler üzerindeki denetim gücünden yararlanarak yerine getiriyordu. Kadının yanında bulunan Yeniçeri Ocağı'na bağlı "subaşı" ve "asesler" kentte güvenliği sağlar, "çöplük subaşısı" meydanları acemi oğlanlara temizletir, "mimarbaşı" imar düzeninin korunmasına, yolların ve suyollarının bakım ve tamirine bakardı. Kentteki esnafın denetlenmesinde, *bâc-ı bazârın* yani pazar vergilerinin toplanmasında ve narhın saptanmasındaki yardımcısı "muhtesib" idi. Narhın saptanmasında "muhtesib"e esnaf temsilcilerinden oluşan bir kurul yardımcı oluyordu. Kentin toplumsal hizmetler veren medrese, hamam, kervansaray, darüşşifa, bimarhane, tabhane vb. kurumlarının; su, kanalizasyon gibi altyapısal hizmetlerinin masrafları imaretler ve vakıflarca karşılanıyordu. Müslüman olmayan nüfusun

oturduğu mahallelerde de bu tür hizmetler kendi vakıflarınca görülürdü.

1826 yılında II. Mahmud'un Yeniçeri Ocağı'nı kaldırmasının bu sistemi birçok bakımdan çalışamaz hâle getirmesi,¹⁰ ayrıca modernleşmeyle birlikte yeniden yapılanan kentin altyapı ve yönetim gereksinmelerinin eski sistem tarafından karşılanamayışı, yeni örgütlenme arayışlarına yol açmakta gecikmedi. Bu arayışlar sırasında önce İhtisab Nezareti kurulmuş, klasik düzenin ortadan kalkması ve Hassa Mimarları Ocağı'nın lağvedilmesi dolayısıyla kentteki yapı işlerinin de sahipsiz kalması üzerine 1831'de şehreminliği ve mimarbaşılığının işlevlerini görmek üzere "Ebniye-i Hassa Müdürlüğü" tesis edilmişti.¹¹ İstanbul'un ve imparatorluğun kent yönetimi sorunlarına çözüm bulmak için kurulan

10 Nazif Öztürk, *Menşei ve Tarihi Gelişimi Açısından Vakıflar*, Ankara 1985, s. 59.

11 Şerafettin Turan, "Osmanlı Taşrasında Hassa Mimarları", *TAD*, 1965, c. 1, sy. 1, s. 157-202.



12- 1875 tarihli *Ebnîye Nizamnâmesi*'nin matbu kitapçığının ilk sayfaları: "Dersaadet ve Bilâd-ı Selâse'de Yapılacak Ebnîyenin Sûret-i İnşâiyyesine Dair Nizamnâmedir"

merkezî kurumların başarılı olmayışı üzerine yerel yönetim çözümleri arayışına girilmiştir.

Bu yöndeki ilk adım 1855 yılında İhtisap Nezareti kaldırılarak, İstanbul Şehremaneti'nin kurulmasıyla atılmıştır. Böyle yeni bir kurumsal model arayışına girilmesinde o zamana kadar yapılan denemelerin başarısızlığı kadar, Kırım Savaşı nedeniyle müttefik kuvvetler için bir üs hâline gelen İstanbul'un beledî hizmetler ve örgütlenme açısından yetersizliğinin iyice açığa çıkması etkili olmuştur. Savaş dolayısıyla dış dünya ile artan ilişki sonucu, Fransız *Prefecture*lerinin etkisini taşıyan Şehremaneti kurulmuştur.¹² Şehremaneti kurulmasına rağmen merkezî hükûmet İstanbul'un yönetimine ilişkin denetiminden pek vazgeçmemiş oluyordu.¹³

Şehremanetin başarılı uygulamalar yapamaması üzerine 1856 yılında "İntizam-ı Şehir Komisyonu" kuruldu. Bu komisyonda Osmanlı tebaasından dil bilen, yabancı ülkeleri tanıyan Müslüman ve Müslüman olmayan tanınmış kişilerle, ailesiyle birlikte sürekli İstanbul'da yaşayan yabancılar bulunuyordu. Komisyon önerilerinin olumlu karşılanması üzerine bir *Nizamnâme-i Umumî* hazırlandı. 1857'de yürürlüğe giren bu nizamnameye göre İstanbul 14 belediye dairesine ayrılacaktı. Bunlar, Ayasofya, Aksaray, Fatih, Eyüp, Kasımpaşa, Pera, Beşiktaş, Emirgân, Büyükdere, Beykoz, Beylerbeyi, Üsküdar, Kadıköy, Adalar diye sıralanıyordu. Bunlardan ilk kurulan Pera'daki "VI. Daire-i Belediye" oldu. Diğerlerinin şehremanetin yönetimi altında kalması öngörülmüşken, Pera'daki VI. Daire'nin yönetiminin doğrudan Sadarete bağlı olarak düzenlenmesi ona ayrıcalıklı bir gelişme



13- XIX. yüzyılda Galata (İBB, Atatürk Kitaplığı)

olanağı sağladı.¹⁴ Tek tek belediye daireleriyle kentin yönetiminin başarılı olarak geliştirilemeyeceği üzerine 1868 yılında çıkartılan *Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnâmesi*'yle şehremanetin güçlendirilmeye çalışıldığı görülmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nda kent yönetimleri konusunda ulaşılan nihai çözüm 1877'de *Dersaadet ve Vilayet Belediye Kanunu*'nun çıkarılmasıyla belediyelerin kurulması oldu. Ama bu yasaya göre kurulan belediyeler güçsüzdü, belediyelerin bu güçsüzlüğü tüm modernleşme süreci boyunca devam etti.

Kentin modernite projesinin etkisi altında gelişmeye başlaması, mimarbaşılığın yönlendirmesiyle organik olarak büyüyen bir kent dokusundan, genişlemiş geometrik yollarıyla, plana uygun olarak büyüyen bir kent dokusuna geçiş demektir. Bu da zaman içinde gelişen plan yapma kapasitesinin ve imar mevzuatının oluşmasıyla gerçekleşecektir.

12 Osman Ergin, *İstanbul'da İmar ve İskân Hareketleri*, İstanbul 1938, s. 35.

13 İlber Ortaylı, *Tanzimat'tan Sonra Mahalli İdareler*, Ankara 1974, s. 119.

14 Steven Rosental, "Foreigners and Municipal Reform in Istanbul", *IJMES*, 1980, c. 11, sy. 2, s. 227-245.



14- XIX. yüzyıl sonlarında Şehzadebaşı (İBB, Atatürk Kitaplığı)

Tanzimat öncesinde de özellikle yangına karşı alınacak önlemleri gösteren fermanların varlığı bilinmektedir. Ancak bunlar yeni bir kentsel yapıya geçişi sağlayacak düzenlemelerden çok var olan düzeni yeniden kurmaya dönüktür. Yeniye geçişi düzenleyen ilk belge Tanzimat'ın da ilan edildiği 1839 yılında yayımlanan "ilmühaber"dir. Bu ilmühaber'in imara ilişkin ilkeleri şöyle özetlenebilir: Ekonomik gücü yetenlerden bina yaptırmak isteyenlerin inşaatı kâgır olarak yaptırmaları. Bunlar için belirlenecek mahallelerde geometrik esasa göre düzenlenmiş geniş yollar açılması, kâgır binalar arasında ahşap binaların yapımına hiçbir şekilde izin verilmemesi. Ancak ekonomik gücü olmayıp ahşap bina yapacakların "az uzacak" yerlerde inşa etmelerine engel olunmaması da bildiriliyordu. Bu metinde modernitenin imara ilişkin dilinde bulunmayan "az uzacak" kavramının yer alması âdeta, Osmanlı modernitesinin utangaçlığının bir kanıtı oluyordu. Kentte yollar arasında bir kademelenme öneriliyordu. Kentin ana yolları 20 zira (15 m) olacaktı. İki yanında 4'er ziralık yaya kaldırımı yapılacaktı. Kent içi ulaşımına araba girmeden önce yollarda yaya kaldırımı

yapılması için bir neden yoktu, yol üzerinde yaya mekânı ve araç mekânı farklılaşmamıştı. Bu düzenleme kentte arabanın etkisinin duyulmaya başlandığının bir göstergesi olarak alınabilir. Ana yolların altında 15, 12 ve 10 ziralık yollar bulunacak, çıkmaz sokak yapılmayacaktı. Bir resim (plan) hazırlanarak hangi mahallelerde kâgır bina yapılacağı, hangi yolların hangi genişlikte, hangi öncelikle açılacağı gösterilecekti. Kâgır olarak inşa edilen mahallelerde bina yüksekliği 20 ziradan ve üç kattan daha fazla olmayacaktı. Daha önce uygulanan bina yüksekliği ile ilgili kurallarda Müslüman olmayanların binalarının Müslüman olanlarınkine göre daha alçak olması öngörülüyordu. Burada böyle bir farklılaşmanın görülmemesi Tanzimat'ın eşitlik ilkesinin bu alana yansımaları olarak yorumlanabilir. İsteyenler binaların altına dükkân yapabileceklerdi. Binalarda çıkma yapılmayacak, hiza bozulmayacaktı. Yangın alanlarında yeniden yapılanma plana uygun olarak gerçekleştirilecekti. Genişletilecek yollar için alınacak vakıf arazileri için ödeme yapılmayacak, icarları artırılacaktı. Eğer mülk sahiplerinin toprağı



15- XIX. yüzyıl sonlarında Galata Köprüsü (Yadigâr-ı İstanbul, M. Hilmi Şenalp Arşivi)

alınırsa bunun için gerekli ödeme Evkaf-ı Hümayun Hazinesi'nce yapılacaktı.¹⁵

1839 tarihli ilmühaberde ifadesini bulan Osmanlı yönetiminin modern kent vizyonunun bir yasal belgeye dönüşmesi, 1848 yılında sadece İstanbul'da geçerli olmak üzere yayınlanan *Ebniye Nizamnâmesi ve Ebniye Beyannâmesi* ve tüm imparatorlukta geçerli olmak üzere 1849 yılında yayınlanan *Ebniye Nizamnâmesi* ile olmuştur. Bu nizamnamelerin Ebniye-i Hassa Müdürü ve bina yapan kalfalar ile diğer ilgililerin katıldığı Meclis-i Ebniye'ce hazırlandığı anlaşılmaktadır. İmar mevzuatı nizamnamelerle başlayarak, aşama aşama gelişerek, 1882 yılında *Ebniye Kanunu*'nun çıkarılmasıyla belli bir gelişmişliğe ulaştı. Bu mevzuat kent içi yeni ulaşım biçimine uygun yolların açılması ve genişletilmesinin nasıl gerçekleştirileceği, yeni alanların yapılaşmaya nasıl açılacağı ve yangın alanlarının yeniden nasıl planlanacağı, yangın tehlikesinin nasıl azaltılacağı üzerinde duruyordu. Bir bakıma Haussman'ın Paris'teki uygulamalarının

etkisi altında, yıkıcı bir modernleşmeye meşruiyet kazandırılıyordu.¹⁶

Osmanlı İmparatorluğu'nun uygulamaya koyduğu 1860 tarihli *Tahrir-i Nüfus ve Emlake Dair Talimatnâme* bu tarihe kadar yaşanan modernleşme sonucu, yönetimin bireye ve kent mekânına bakışını nasıl değiştirdiğini göstermesi bakımından önemlidir.¹⁷ Bu talimatnameyle imparatorlukta ilk kez nüfus tezkeresi verilmesi kavramı getirilmiştir. Böylece devletin tebaasına kimlik kazandırılmaktadır. Nüfus sayımında kadın-erkek tüm nüfusun sayılması ilkesi kabul edilmiştir. Kent mekânında da tüm binalara bir numara verilecektir. Başka bir deyişle, artık devlet karşısında her bireyin yeri de presizyonla belirlenecektir. Bunun paralelinde gayrimenkullerin

15 Ergin, *İstanbul'da İmar*, s. 29-32.

16 İlhan Tekeli, "Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye'de Kent Planlaması", *Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik*, ed. Sibel Bozdoğan ve Reşat Kasaba, İstanbul 1998, s. 142-145.

17 İlhan Tekeli ve Selim İlkin, "28 Aralık 1860 Tarihli Tahrir-i Nüfus ve Emlake Dair Talimatname'nin Osmanlı Modernite Projesi Açısından Okunması Üzerine", *Cumhuriyetin Harcı*, İstanbul 2004, c. 3, s. 27-62.



16- XIX. yüzyıl sonlarında Tophane (İBB, Atatürk Kitaplığı)

yerinin ve sınırlarının da hassas bir şekilde belirlenmesi için kadastro haritalarının yapılması gündeme gelmektedir. Kentte yeni yapılacak binalara ruhsat alma ve “mimari rüsumu” ödeme yükümlülüğü konulmuştur. Böylece kentin gelişmesi konusunda modernist meşruiyetin kurumsal çekirdeği oluşturulmuştur.

İstanbul gibi tarihsel bir kentte XIX. yüzyıldaki gibi büyük bir yapısal dönüşüm yaşandığında tarihsel çevrenin tahrip olacağı açıktır. İmar konusundaki yasalarda bu konuda bir duyarlılık yoktur. Koruma konusundaki düzenlemeler ayrıca gelişmiştir. 1858 tarihli ceza yasasında kutsal ve anıtsal yapıları tahrip edenlere ilk kez para cezası getirilmiştir. 1869, 1874, 1884, 1906 yıllarında düzenlenen *Âsâr-ı Atîka* nizamnameleriyle tarihsel özelliği olan her emareyi korumak aşama aşama hukukun kapsamı içine alınmıştır. Böylece imar yasalarına paralel olarak koruma yasaları da gelişmiştir.¹⁸

¹⁸ Nuran Zeren, *Kentsel Alanlarda Alınan Koruma Kararlarının Uygulanabilirliği*, İstanbul 1981, s. 28-31.

Utangaç Modernite Döneminde Kent Formunun Yeniden Biçimlenmesi

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı kentlerinde, özellikle de İstanbul’da çözülmesi gereken beş sorunun olduğu söylenebilir. Birincisi kentin içine girdiği yeni ekonomik ilişkilerin ve bunun beraberinde gelen yönetim reformunun ortaya çıkardığı yeni kurum ve kuruluşların kent merkezinde çıkardığı yeniden yapılanma gereksinmesidir. İkincisi yaşanan ekonomik ve yönetsel dönüşümün sonucunda ortaya çıkan yeni sosyal tabakalaşmanın konut alanlarında doğurmakta olduğu yeni farklılaşma biçimine geçişin gerçekleştirilmesi, üçüncüsü nüfusu hızla büyüyen kentin gereksinme duyduğu yeni konut alanlarının açılması, dördüncüsü ortaya çıkan yeni kentsel yapının gereksinme duyduğu yol, toplu ulaşım vb. altyapının ve kentsel hizmetlerin gerçekleştirilmesi, beşincisi ise kentteki binaların çoğunun ahşap olması yüzünden



17- XIX. yüzyıl sonlarında Eminönü, Galata ve Boğaz (Yıldız Albümleri)

çıkan büyük yangınlarla kentin sık sık yanmasının önlenmesidir. Osmanlılar bu sorunları geliştirdiği kurumsal çerçeve içinde çözmeye çalışacaklardır. Bu beş sorun alanını sırasıyla ayrıntılandırmakta yarar vardır.¹⁹

Yeni ekonomik ilişkilerin ve yönetim reformunun kentin geleneksel merkezinde yeniden yapılanma gereksinmesi yaratmasının dört nedenden kaynaklandığı söylenebilir. Birinci neden kentin çevresi ve dış dünya ile kurduğu ilişki biçiminde ve haberleşme kanallarındaki değişmedir. İstanbul dış ilişkilerini artık yelkenli gemiler ve kervanlarla değil, buharlı gemilerle ve demiryolu ile kuruyordu. Haberleşmesi yalnız askerî sınıfın tekelindeki menzil ve ulaklarla değil, tüm topluma açık posta sistemleri ve telgrafla sağlanıyordu.

19 Gül Gülleryüz Selman, "Urban Development Laws and Their Impact on the Ottoman Cities in the Second Half of the Nineteenth Century", yüksek lisans tezi, ODTÜ, 1982, s. 1-65.

Bu yeni ilişki kanalları; merkezde yeni istasyon binaları, yeni rıhtımlar ve yeni postahane binaları demektir. Çevre ile ilişkinin biçimindeki bu değişim, bu işlevlerin görüldüğü yeni binaların kurulması yanında, bunlara bağlı birçok başka bina türünün de ortaya çıkması demektir. Malların depolanması için antrepoların kurulması, yolculuk yapanların konaklaması için otellerin yapılması gerekiyordu. Başka bir deyişle XVI. yüzyılın hanı ayrışarak, aynı işlevi görmek için istasyon, antrepo ve otelden oluşan üç yapı hâline geliyordu.²⁰

İkinci neden imparatorluğun dış ticaret ve yabancı sermayeye açılmasının yeni finans kurumlarını gerektirmesiyle ortaya çıkmıştır. İstanbul'un merkezinde kurulmaya başlayan bankalar birbirleriyle yarışma içinde birbirinin yakınında yer seçiyorlardı. Yeni dış ticaret biçimi tüccarların malla doğrudan ilişkisini gerektirmiyor,

20 Mübeccel Kıray, *Örgütlemeyen Kent*, Ankara 1972.



18- XIX. yüzyıl sonlarında Haliç ve Kâğıthane (Yıldız Albümleri)

daha çok bir koordinasyon gerektiriyordu. Bu nedenle tüccarlar, çalışma yerlerini mallarının bulunduğu depoların yanında değil bankaların çevresinde kurulacak iş hanlarından seçmekteydiler. Kentin en saygın iş merkezi artık bedesten ve çevresi değil yeni oluşan bankalar ve işhanları kesimi olacaktır.

Üçüncü neden Tanzimat'ın getirdiği yeni bürokratik örgütlenme idi. Hem bürokrasi genişliyor ve çeşitleniyor hem de devlet işleri artık konaklarda değil ayrı devlet dairelerinde görülüyordu. Yeni bürokrasinin binaları Bâbüâli etrafında kent merkezinin yeni bir çekim noktasını oluşturacaktı.²¹

Kent merkezindeki dördüncü gelişme etkisi, içine girilen yeni ekonomik ilişkilerin ve Batı kültürüne yönelmenin getirdiği yeni yaşam biçimlerinin ve tüketim kalıplarının ortaya çıkardığı kuruluşlar ve girişimlerle yaratılıyordu. Bunlar tiyatrolar, eğlence yerleri, kafeler vb.

gibi lüks tüketim mal ve hizmetlerinin satıldığı yerlerdi.

Kent merkezinde bir dönüşüm yaşanıyor ama bu dönüşümün nedeni olan ekonomik ve toplumsal güçler eskiyi tamamen ortadan kaldıramıyor, yeniye ancak eskinin yanında bir yer açıyordu. Bu oluşum sırasında eski de yeni koşullara uyum gösteriyordu. Böylece kentin merkezi, yeni alanlara yayılırken farklılaşıyordu. Yeni merkez işlevleri genellikle Müslüman olmayan nüfusun yaşadığı Galata ve Beyoğlu kesiminde uzanırken, eski merkez de Müslüman kesimin oturduğu yönde Saraçhanebaşı'na doğru uzanarak farklılaşıyordu.

Bu dönemde İstanbul'un ikinci sorunu toplumsal tabakalaşmadaki değişimin ulaşım teknolojisindeki değişimle birlikte konut alanlarında yarattığı farklılaşmanın gerçekleştirilmesi olmuştur. Klasik Osmanlı düzeninde toplumsal yapı din esasına dayalı milletler ile toplumsal işbölümüne dayalı sınıflara göre farklılaşmıştı. Her millet içindeki sınıfsal farklılaşma genellikle benzer nitelikteydi. XIX. yüzyıl, her millet

²¹ Rakım Ziyaoğlu, *Yorumlu İstanbul Kültüğü*, İstanbul 1985, s. 223-230.



19- Eyüp (Yadigâr-ı İstanbul)

içindeki sınıfsal farklılaşmada dolayısıyla, uluslararası konumlarda değişimler getirdi. Bu dönüşümü kısaca özetlersek, klasik Osmanlı düzeninin askerî sınıf mensupları yönetsel reforma paralel olarak sultanın maaşlı bürokratları hâline geldiler. Tanzimat'la gelen yeni merkezî yönetim biçimi çok daha geniş ve yetişmiş bir bürokrasi gerektiriyordu. Bu ise yeni eğitim kurumlarının kurulmasını zorunlu kılacaktı. Bu kurumlar hem ordu, hem sivil yönetim hem de yargı hizmetleri için yeni bürokrasi yetiştirecekti. Yaygınlaşan bürokrasinin üst kademeleri ile alt kademeleri arasında büyük eşitsizlikler vardı. Osmanlı klasik sınıf yapısında ikinci kademeyi oluşturan ilmiye her millet içinde de kaybeden bir sınıf oldu. İlmiye sınıfının dayandığı vakıf gelirlerinin daha II. Mahmud döneminde denetim altına alınması, ilmiyenin yönetsel ve yargısal işlevlerinin bir kısmını yeni bürokrasiye devretmesi ve yeni bürokrasinin medrese dışında yeni eğitim kurumlarında yetiştirilmesi, bu sınıfın kaybının başlıca nedenleriydi. Müslüman olmayan milletlerde de yükselen ticaret kesimi, kilise içinde yaptığı yeniden düzenlemelerle ruhban sınıfının gücünü sınırlamıştır.

Osmanlı klasik sınıfsal düzeni içinde üçüncü sırada yer alan tüccar ve sanatkâr kesiminden kaybedenler sanatkârlar, kazançlı çıkanlar tüccarlar oldu. İçine girilen yeni dış ekonomik ilişkiler sanatkârların hem ham madde bulmasını zorlaştırıyor hem de pazar alanını daraltıyordu. Oysa bu durum ticaret kesiminin güçlenmesini sağlıyordu. Ticaret kesiminin gelişmesi milletler arasında eşit olmuyordu. Dış ticaretin denetimi, tüm Akdeniz'de olduğu gibi İngiltere, Fransa, Hollanda vb. Avrupa sermayesinin elindeydi. Bunlar ülke içindeki dağıtım ve toplama örgütlenmesini aracı tüccarlar eliyle yapıyorlardı. Bu aracı tüccarlar da Rumlar, Ermeniler gibi belli milletler arasından seçiliyordu. Müslüman tüccarlara ise ticaretin

daha alt kademedeki işlevlerini yerine getirmek kalıyordu. Dış ticaretin gelişimi ve yabancı sermaye yatırımlarının gelmeye başlaması kredi ve finansman ihtiyacının artması demektir. Bu gereksinme beraberinde kademeli bir finans sermayesi örgütlenmesini getirmişti. En üstte yabancı sermaye ve bankalar grubu yer almakta, bunun altında Müslüman olmayan milletlerden gelen "Galata bankerleri" diye tanınan yerli sermayedarlar, en altta da tüm milletler arasında yaygın olan, ticaretten farklılaşmamış, tefeci tüccar kesimi bulunmaktaydı. Osmanlı sınıfsal şeması içinde en köklü dönüşüm üçüncü kademeyi oluşturan ticaret ve sanatlar kesiminde görüldü. Emperyalist denetim bu kesim yoluyla kurulduğu için bu kesim içindeki eşitsizliğin artışı çok hızlı olmuştur. Bunun dışında çok sınırlı da olsa fabrika üretiminin başlaması, kentler arası ve kent içi ulaşımında büyük şirketler eliyle hizmet üretilmeye başlanması, daha önceki toplumsal kategoride görülmeyen bir sınıfı, ücretli emekçileri ortaya çıkarmaya başlıyordu.²²

Bir kentin toplumsal yapısında böyle bir dönüşümün yaşanmasının yanı sıra kent içi ulaşımın temelde yayaya ve kayığa dayanan yapısından araba ya da tramvay, vapur, banliyö treni gibi toplu taşıma araçlarıyla yapılan toplu ulaşımına geçilmiş olmasının ortaya çıkardığı erişebilirlik artışları konut alanlarında yeni farklılaşma eğilimleri yaratmıştır. Klasik Osmanlı döneminde İstanbul'da konut alanlarının farklılaşması toplumsal tabakalaşmaya göre değil etnik ve dinî farklılaşmaya göre oluşuyordu. Kentin merkezî iş alanının etrafında bekâr odaları ve hanların oluşturduğu bir geçiş alanı bulunuyordu, onun etrafında Müslüman nüfusun bulunduğu konut mahalleleri yer alıyordu. Bunun dışında da Müslüman olmayan milletlerin mahalleleri mevcuttu. Bu mahallelerin içinde her milletin fakir ve zenginleri bir arada yaşıyordu. XIX. yüzyılda konut alanlarında milletlerarası farklılaşma yanında sınıflar arası farklılaşma da ortaya çıktı. Her millettten zenginleşenler ulaşım olanaklarına paralel olarak demiryolları boyunca ve vapur hatlarına bağlı olarak Marmara ve Boğaziçi kıyılarına yerleşerek banliyöler oluşturmaya başladılar. 1854 yılında Sultan Abdülmecid'in Topkapı Sarayı'nı terk ederek Dolmabahçe Sarayı'na taşınması bu akımı daha da hızlandırmıştır.

Çözüm bulunması gereken üçüncü sorun nüfusun hızlı artışıdır. Geleneksel Osmanlı düzeninde kentlerin

²² Kemal Karpat, "The Social and Economic Transformation of Istanbul in the Nineteenth Century", *Bulletin de l'Association Internationale d'Études du Sud-East Européen*, 1974, c. 12, sy. 2, s. 268-308.



20- XX. yüzyılın başlarında Üsküdar'dan bir kesit (Diez-Glück)

nüfusu büyümektedir. Bu nedenle kentlerde yeni mahallelerin yerleşmeye açılması sıkı kurallara bağlanmış olup padişahın fermanını gerektirmekteydi. Kentlerin nüfus artışı hızlanınca *Ebniye Kanunu*'nda yeni mahallelerin yerleşmeye açılmasının koşulları belirlenmiş, izin alma süreçleri esnetilmiştir.

Dördüncü sorun büyüyen ve işlevleri farklılaşarak çeşitlenen kentin, dünyada yaşanmakta olan Sanayi Devrimi'nin getirdiği yeni olanaklara uygun altyapıya ve kentsel hizmetlere kavuşturulmasıdır. Bunlardan kent biçimini etkilemek bakımından en önemli olanı kent içi ulaşım hizmetleri ve altyapısındaki değişimlerdir. Şehremanetinin gelirleri bu tür altyapıları ve hizmetleri sağlamak bakımından büyük ölçüde yetersizdir. Bu durumda altyapıların sağlanması Avrupa kapitalizminin 1870'li yıllarda kapital ihraç eder hâle gelmesi üzerine yabancı şirketlerce gerçekleştirilmiştir.

Beşinci sorun İstanbul'da konut dokusunun ahşap olmasından kaynaklanmaktadır. Konut dokusunun ahşap olması Bizans döneminde de var olan bir olgudur. Osman Nuri Ergin konutların ahşap olarak yapılmasını depreme dayanıklılığına, Münif Bey ise kâgir binalara göre daha sağlıklı olmasına dayandırmaktadır. Oysa bunun esas nedenini, ahşap binaların daha hızlı yapılmasında ve o zamanın yapı malzemelerinin taşıma biçimi göz önünde tutulursa kâgir yapıya göre daha ucuza çıkmasında

aramak daha doğru olur. Ahşap konut dokusu, dar yollar, çıkmaz sokaklar ve yangın söndürmenin tulumbacılar dışında örgütlenmesinin bulunmayışı bir araya geldiğinde İstanbul'da çok büyük yangın felaketlerinin doğmasına neden olmuştur. Cibali ve Hocapaşa sekizer kez büyük yangın geçirmiştir. 1833'teki sekizinci Cibali yangınında 3.000 konut, 36 han, 260 hamam ve diğer binalar yanmıştı. Osman Nuri Ergin 1854-1908 arasında İstanbul'da 229 yangında 23.404 binanın yandığını saptamıştır. Bunlardan en büyükleri 3.010 binanın yandığı 1865'teki sekizinci Hocapaşa yangını ile 3.000 binanın yandığı 1870'teki Beyoğlu yangınıdır. 1855 Laleli-Aksaray yangınında 748, 1860 Unkapanı yangınında 600, 1863 Kasımpaşa yangınında 526, 1866 Balat yangınında 500, 1872 Kuzguncuk yangınında 591, 1873 Samatya-Kocamustafapaşa yangınında 687, 1889 Pendik yangınında 1.200, 1903 Kartal-Maltepe yangınında 1.121 bina yanmıştır.²³ Osmanlı yönetimi çözümün kâgir binalarda olduğunu bilmektedir, ama kâgir binaların halka pahalı gelmesi dolayısıyla ahşap binaların dönüştürülmesi pratikte gerçekleştirilememektedir.

İstanbul'un karşılaştığı sorunların modernleşmenin zihni çerçevesi içinde çözülmeye çalışılması kent planlaması yapmayı mecburiyet hâline getirmiştir. İstanbul'un ilk

²³ Selman, *Urban Development Law*, s. A.1-14; Ergin, *İstanbul'da İmar*, s. 40.



21- XX. yüzyılın başlarında Süleymaniye

kent planı çalışmaları 1840'lı yıllarda yapıldıysa da kent yönetiminin mali kapasitesi bu planları uygulayamamıştır. Kentin dönüşümünü sağlayan, bir yönetsel iradeden ziyade büyük yangınların yarattığı emrivakiler olmuştur. Yangın yerleri yeni gelişen imar mevzuatına uygun olarak planlanmıştır. Kentin dönüşümünü sağlayan da mevzii yangın yerleri planlarının bir mozaik gibi yan yana gelmesi olmuştur. Bunların uygulaması 1850'li yıllardan itibaren yaygınlaşmıştır.

İstanbul'un yeni ekonomik ve sosyal gereksinmelere göre şekillenmesinde en kritik dönüşüm İstanbul'un Merkezî İş Alanı'nda yaşananlardır. Bu dönüşümü 1860'lı yılların ortalarında yaşanan iki olgu belirlemiştir. Bu olgulardan biri²⁴ 1864 yılında büyük Hocapaşa yangını iken, ikincisi aynı yıllarda Galata surlarının da yıkılması olmuştur. Bu alanlarda uygulanan planlamalar sonrasında kentin Merkezî İş Alanı yeniden yapılandı, Galata'dan sonra Beyoğlu'na doğru uzandı. Kentin Merkezî İş Alanı kent nüfusunun ve çalışanlarının artışı paralelinde ana yollar boyunca uzanıyordu. Kent tramvay, vapurlar ve demiryolu gibi toplu ulaşım hatları boyunca yayılıyordu. Bu hatlar kent merkezinde kesişiyordu. Kısacası bu dönemin kent formunu merkezde kesişen bantlar hâlinde kavramlaştırmak yerinde olacaktır.

Bu dönemde İstanbul, Haliç ve Boğaz suyuollarıyla parçalanmış üç alanda gelişmiştir. Birinci gelişme tarihî yarımada'daydı. Bu alandaki gelişmeler büyük ölçüde surlar içinde kalıyordu. Surların dışında Kazlıçeşme ve Ayvansaray-Eyüp gibi yerleşmelerde mezbahe- dericilik gibi çevreyi kirleten ve baruthane gibi tehlikeli faaliyetler

alıyordu. Bu yöndeki demiryolu üzerinde Makriköy ve Yeşilköy banliyö yerleşmeleri oluşmuştu.

Haliç'in kuzeyinde Galata ve Pera'da olan gelişme de üç eksenle yayılıyordu. Birincisi sahil boyunca Tophane'den Ortaköy'e kadar uzanıyordu. İkinci eksen Taksim'den Şişli'ye uzanan yolun batı yanındaki yerleşmelerce oluşturuluyordu. Üçüncüsü ise Dolmabahçe'den başlıyor, Teşvikiye ve Nişantaşı'ndan içeriye doğru uzanıyordu. Bu gelişmelerin dışında Boğaz boyunca sıralanan köyler kent yaşamıyla önemli derecede bütünleşmişti.

Anadolu yakasındaki gelişme de üç yönde gerçekleşiyordu. Bunlardan birincisi kıyı boyunca Üsküdar'dan Kuzguncuk'a kadar uzanan, Bağlarbaşı ve İcadiye'yi içeren eksenidir. İkincisi Üsküdar ile Kadıköy arasındaki boşluğu dolduran Haydarpaşa ve Yeldeğirmeni yerleşmeleridir. Üçüncüsü ise demiryolu boyunca oluşan Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy ve Bostancı alt kentleridir. Bu bağlamda Fenerbahçe 1895 sonrasında Levanten alt kenti olarak gelişti.

Konut yerleşmeleri bu eksenler üzerinde yayılırken bir sosyal farklılaşma yaratıyordu. Etnik farklılaşma çok keskin çizgilerle ayrılmasa da alansal bir farklılaşma gösteriyordu. Rum nüfusu tarihsel yarımada'da Fener, Ayakapı ve Cibali'de yoğunlaşmıştı. Rumlar ayrıca Samatya ve Kumkapı ile Makriköy/Bakırköy ve Yeşilköy'de de yaşıyorlardı. Haliç'in kuzeyinde Rum nüfusu Galata, Pera ve Pangaltı'yla, Boğaz'ın batı kıyılarında Beşiktaş, Kuruçeşme-Arnautköy, Ortaköy, Tarabya, Rumelihisarı, Yeniköy, Boyacıköy, Büyükdere, Sarıyer'de yerleşmişti. Boğaz'ın doğu yakasında Çengelköy, Üsküdar ve Kadıköy yoğun Rum yerleşmeleriydi, Rumlar ayrıca Beykoz, Kuzguncuk ve Selimiye'de de bulunuyorlardı. Büyükada, Heybeliada ve Burgaz da Rum yerleşmeleriydi, bunlara ek olarak Marmara kıyısında Kartal ve Gebze'de önemli sayıda Rum nüfus vardı.

Ermeni nüfusu, tarihî yarımada'da Samatya, Kumkapı, Gedikpaşa ve Yenikapı'da yoğunlaşmıştı, ayrıca Topkapı, Narlıkapı, Yedikule ve Balat ile sur dışında Bakırköy ve Yeşilköy'de yaşıyordu. Haliç'in kuzeyinde Hasköy, Galata, Beyoğlu, Surpagop, Pangaltı ve Şişli de Ermenilerin bulunduğu yerlerdi. Ermeniler, Boğaz'ın batı kıyılarında Beşiktaş, Ortaköy ve Kuruçeşme'de, kısmen de Arnautköy, Rumelihisarı, Boyacıköy, İstinye, Yeniköy ve Büyükdere'de yaşıyorlardı. Doğu kıyısındaki Ermeni mahalleleri Kuzguncuk, Bağlarbaşı-Yenimahalle, Selamsız ve İcadiye'deydi. Ayrıca Beykoz, Çengelköy, Selimiye ve Alemdar köyünde yaşıyorlardı. Adalarda daha çok Kınalı'da, kısmen de Büyükada'da, Marmara kıyısında ise Kartal'da bulunuyorlardı.

24 İlhan Tekeli, *The Development of the Istanbul Metropolitan Area: Urban Administration and Planning*, İstanbul 1994, s. 41-47.



22- Haliç, Eyüp, Sütlüce (İBB, Kültür AŞ.)

Yahudi nüfusu, tarihî yarımada Balat merkez olmak üzere çevresindeki Cibali, Ayvansaray ve Tekfursaray'da yerleşmiş; Haliç'in kuzeyinde ise Hasköy'e odaklanmışlardı. Ayrıca Galata, Pera, Kasımpaşa ve Tophane'de yaşıyorlardı. Boğaz'ın batı kıyılarında Kuruçeşme bir yoğunluk noktası oluşturuyorken, Beşiktaş, Ortaköy, Arnavutköy ve Büyükdere'de de Yahudi nüfus bulunuyordu. Boğaz'ın doğu kıyısında Kuzguncuk'ta yoğunlaşan Yahudiler, Çengelköy, Üsküdar ve Kadıköy'de de yaşıyorlardı.

Yabancılar çoğunlukla Galata ve Pera'da, Levantenler ise çoğunlukla Cihangir'de yaşıyorlardı. İngilizler Bebek ve Kandilli'yi, Fransızlar Kandilli ve Büyükdere'yi tercih ediyorlardı.

Müslümanlar ise tarihsel yarımada Aksaray, Laleli, Şehzadebaşı, Süleymaniye, Zeyrek, Sultan Selim, Çarşamba, Fatih ve Atikali'de yoğunlaşmıştı. Surdışında Eyüp de bir Müslüman yerleşmesiydi. Bakırköy ve Yeşilköy'de Müslüman ve Müslüman olmayan nüfus yan yana yaşıyordu. Haliç'in kuzeyinde Sütlüce ve

Kasımpaşa Müslüman mahalleleriydi. Galata ve Pera'da çok az Müslüman yaşıyordu ama Tophane ve Fındıklı Müslümanların yoğun olduğu yerlerdi. XIX. yüzyılın sonuna doğru, Nişantaşı ve Yıldız Müslüman bürokratların yerleştikleri semtlerdi. Boğaz'ın batı sahillerinde Beşiktaş, Ortaköy, Büyükdere, Sarıyer ve Rumelikavak Müslümanların da oturduğu yerlerdi. Doğu sahilinde Anadolu Kavağı ve Kandilli arasına yerleşmişlerdi. Müslüman nüfus Üsküdar'da yoğunlaşırken Müslüman olmayan nüfusun konsantrasyonu Kadıköy'deydi. Marmara kıyılarında Müslüman elitler, Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy ve Bostancı alt kentlerinde yoğunlaşmıştı. Müslüman olmayan kesim adalarda çoğunlukta, Kartal ve Gebze'de Müslümanlar fazla sayıdaydı.

Kent mekânının etnik farklılaşması yanında, toplumsal katmanlar bakımından farklılaşması da değişiyordu. Bu dönemde genel olarak tarihî yarımada ve Haliç kıyıları prestij kaybına uğrarken, Boğaziçi, Dolmabahçe çevresi, Nişantaşı, Pera ve Avrupa'ya



23- Eyüp sırtlarından Haliç ve İstanbul (Diez-Glück)

uzanan demiryolu üzerinde Bakırköy'den Yeşilköy'e ve Kadıköy'den Bostancı'ya kadar uzanan demiryolu güzergâhındaki yerleşmeler prestij kazanıyordu. Bâbüâli'nin eski yerinde gelişmesi sultanın yerini değiştirmesinin etkisini bir ölçüde dengeliyor, tarihî yarımadanın prestij kaybını azaltıyordu. Çağaloğlu-Soğukçeşme arası, Süleymaniye, Fatih, Çarşamba, Sultanselim ulema ve paşa konaklarının yer aldığı semtlerdi. Yüzyılın sonuna doğru yeni konaklar bu alanlardan çok Ayazpaşa, Nişantaşı ve Yıldız'da yapılmaya başlanmıştı. Müslüman kesimin üst tabakası köşklerini, Boğaziçi sırtlarıyla, Üsküdar-Çamlıca civarı ile Haydarpaşa, Kadıköy, Suadiye, Caddebostan, Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Bostancı semtlerinde yapıyorlardı. Tarihî yarımadaı terk edenler yalnız Müslüman kesim değildi. Daha XVIII. yüzyılda zengin Fenerbeyleri, Fener'i terk ederek fakir Boğaz köyleri Tarabya ve Yeniköy'e yerleşmişti. XIX. yüzyılda Rumlar, Ermeniler ve Yahudilerden zenginleşenler Fener, Samatya, Balat çevrelerini terk ederek Pera ve kuzeyindeki gelişme alanlarına ve Boğaziçi'ne geçiyorlardı. Boğaziçi de sultanın yerleşmesinden sonra yeni bir prestij sıralamasına göre yapılıyor. Dolmabahçe'de, Beşiktaş ve Çırağan saraylarından sonra Feriye sarayları yani şehzade yalıları bulunuyordu. Bunlardan sonra Ortaköy'de bulunan Yahudi ve Ermeni yalıları kamulaştırılarak yerini sultan ve Damad-ı Şehriyarî yalıları almıştır. Defterdar Burnu ile Kuruçeşme İskelesi ve sultan sarayları arasında vükela yalıları da mevcuttu.²⁵

Prestij kaybına uğrayan yerlerin başında Haliç sahilleri geliyordu. Bir yandan İplikhane Kışlası ve Humbaracılar Kışlası gibi kışlaların, Mühendishane-i

Berrî-i Hümayun gibi yüksek eğitim kuruluşlarının öte yandan Feshane, Cibali gibi ilk sanayi kuruluşlarının burada yapılması ve tersanelerin yayılması Haliç'in çekiciliğini azaltıyordu. Haliç'in iki yakasında Balat ve Hasköy tam bir sefalet mahallesi hâline geliyordu. Müslüman kesimin yaşadığı Eyüp emeklilerin, kayıkçıların ve düşük gelirli olanların toplandığı bir yerleşmeydi. Kentin iş merkezlerine kolay ulaşılan bir konumda olan Kasımpaşa, köylerinden İstanbul'a iş bulmaya gelenlerin toplandığı bir semtti. Tarihî yarımada sur dibine yakın mahalleler düşük gelirli olanların yoğunlaştığı alanlardı. Anadolu yakasında ise Üsküdar, bekâr, işsiz ve vasıfsız işçilerin toplandığı semtti.²⁶

BÜZÜLEN İSTANBUL, KÖKTENCİ MODERNİTE DÖNEMİNDE BÜYÜMESİNİ NASIL YENİDEN ŞEKİLLENDİRDİ?

1912-1923 yılları arasında tüm sıkıntılarıyla yaşanan uzun savaş ve işgal yıllarından, Türkiye Cumhuriyeti kurularak çıktığında, İstanbul'un nüfusu 650.000'ler düzeyine düşmüştü. İstanbul'un nüfusu savaş öncesinin yarısına inmişti. İstanbul artık utangaç modernitenin büyüyen kenti değildi. İstanbul büzülmüş bir kentti. Kentin büyümeye geçmesi ve eski nüfusuna varması uzun yıllar alacaktı.

Siyasal ve Ekonomik Dinamikler

1923'te bir Cumhuriyet kurulmuştu, ama bunun toplumsal bilinç bakımından ulus devlet hâline gelmesi için yapılacak çok şey vardı. Cumhuriyet'in kurucuları Batı'nın denetiminde olmayan bağımsız modern bir ulus devlet inşa etmek istemekteydiler. Bunun başarılabilmesi için ülke düzeyinde oldukça bilinçli mekânsal stratejiler izlemişlerdir. Bunlardan en önemlisi üç imparatorluğa başkentlik etmiş olan İstanbul'un bırakılarak Ankara'nın başkent ilan edilmesidir. Batı ile en sıkı eklemlenmiş İstanbul'un yerine Ankara'nın başkent seçilmesi devrimci bir karardır. Bu kararı verenler önemli bir siyasal risk almışlardır. İstanbul'da yozlaşmamış bir modern yaşamın kurulamayacağına inanılmakta, Ankara'da örnek bir modern hayat yaratılmak istenmektedir.

Türkiye savaştan bir önceki dönemde yetişmiş insan gücünden büyük kayıplar vererek çıkmıştır. Kapital birikim hızı çok düşüktür. Lozan Antlaşması sonrasında Türkiye yabancı sermaye için çekiciliğini büyük ölçüde kaybetmiştir. Cumhuriyet'in ilk yılları

25 Müfid Ekda, *Bir Fenerbahçe Vardı*, İstanbul 1987; Sedat Hakkı Eldem, *Boğaziçi Anıları*, İstanbul 1979, s. 1-30.

26 Ortaylı, *Mahalli İdareler*, s. 214.



24- Aksaray, Laleli, Şehzadebaşı, Süleymaniye ve Beyazıt (İBB, Kültür AŞ.)

sonrasında yaşanmaya başlanılan 1929 Büyük Ekonomik Bunalımı Türkiye'yi de içine almıştır. Kısa bir süre sonra II. Dünya Savaşı çıkmıştır. Kısacası, Türkiye köktenci modernite projesini çok zor ekonomik koşullar içinde uygulamak durumunda kalmıştır. Böyle zor ekonomik koşullar Türkiye'yi devlet eliyle ve ithal ikamesi yoluyla bir sanayileşmeye itmiştir. Sovyet planlama deneyiminin başarısından da esinlenerek, bu gelişmesini modernist çizgisiyle tutarlı bir biçimde, planlamayla yönlendirmeye çalışmıştır. Bu gelişmenin temel girişimcisi devlet olacaktır.

Bu dönemin köktenci modernist programı içinde eğitim ve sağlık hizmetlerinin modernleşmesine özel bir önem verilmiştir. *Tevhid-i Tedrisat* modernist çizgide eğitimi homojenleştiren bir adımdır. Teknik öğretim, köy eğitimi, ilköğretimin yaygınlaştırılması, ortaöğretimin kalitesinin geliştirilmesi, üniversite reformu konusunda yapılanlar bir arada değerlendirildiğinde bu dönemde

eğitimin, modernleşmenin ve ulus devlet inşasının temel mekanizması olarak ortaya konulduğu görülecektir.

Köktenci modernite projesinin iki farklı düzeyde mekânsal strateji izlediği söylenebilir. Birincisi ülke topraklarını bir ulus devlet mekânına dönüştürmek, ikincisi ise kentleri modernitenin yeri (*place*) hâline getirmektir. Ülke topraklarında bir ulus devlet mekânının oluşturulması için dört önemli adım atılmıştır. Bunlardan birincisi, Ankara'nın başkent yapılması, ikincisi ülke mekânını demiryolları ağlarıyla örecek iç pazar bütünlüğünün sağlanması, üçüncüsü devlet eliyle sanayileşme politikasının bir uygulaması olarak demiryolu ağı üzerindeki Anadolu'nun küçük kentlerinde sanayilerin kurulması ve dördüncüsü de Anadolu'nun tüm kentlerinde kurulan Halkevleri kanalıyla modern yaşamın ve buna ilişkin değerlerin ülke mekânına yayılmasıdır.²⁷

27 İlhan Tekeli, "Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent



25- Beyazıt (İBB, Kültür AŞ.)

I. Dünya Savaşı sırasında ve sonrasında Rusya'da yaşanan Sosyalist Devrim ve Türkiye Cumhuriyeti Devrimi İstanbul'un sahip olduğu "dünya kenti" işlevinin yitirilmesi anlamına geliyordu. Buna İstanbul'un başkentlik işlevini de Ankara'ya devretmesi eklenince, İstanbul'un kayıp süreci hızlanmıştır. Bu dönemde kentin ana sorununu kent ekonomisinin oturacağı temelin saptanması oluşturmuştur, denebilir. Kurtuluş Savaşı sonrasında ekonominin canlanmasına yeterli süre kalmadan girilen 1930'lu yılların dünya ekonomik krizi ve bu kriz içinde Türkiye'nin seçtiği devletçilik politikası ile yeni ekonomik gelişmelerde İç Anadolu'ya öncelik verilmesi II. Dünya Savaşı yıllarına kadar İstanbul ekonomisinin neye dayandırılması gerektiğini temel sorun olarak bırakmıştır. Yahya Kemal, İstanbul'un imar planlarının değerlendirilmesi için yapılan bir toplantıda bu sorunu

"Eskiden İstanbul istihlak ile yaşarken şimdi istihsal ile yaşamak mecburiyetindedir." diye dile getiriyordu. İstanbul'un ne şekilde bir üretim merkezi olacağı sorunu çözülmeyen imar sorunu da çözülemeyecektir. Önemli olan İstanbul'da şehir halkının imar kudretidir. "Bir halk bir de şehir vardır. İstanbul şehrinin umran kabiliyeti hudutsuzdur. Fakat halkın umran kabiliyeti nedir?" Hâlen İstanbul halkının düşük olan umran kabiliyetini artırmak için istihsal geliştirmek gerekecektir. "İstihsal denince hatıra derhâl İstanbul'un transit merkezi olması, sınai şehir olması, üçüncü de vasi mikyasta bir turist merkezi olması gelir." Yahya Kemal her üçünden de çok umutlu değildir.²⁸ II. Dünya Savaşı'nın sıkıntılı ortamı içinde İstanbul üretim ve ticaret faaliyeti ile bir birikim sağlayacak, daha sonra bu sorun gündemden kalkacaktır.

Bu dönemde İstanbul'un bir başka sorunu

Planlaması", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, ed. Yıldız Sey, İstanbul 1998, s. 1-24.

28 Yahya Kemal, *Aziz İstanbul*, İstanbul 1974, s. 161-171.



26- Kapalıçarşı, Nuruosmaniye, Çemberlitaş ve Ayasofya (İBB, Kültür AŞ.)

Boğaziçi'nin boşalma eğilimi göstermesidir. Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi'ni canlandırma gayretlerinin bir parçası olarak çıkardığı *Boğaziçi* dergisinde bu durum “Yıllar var ki biz hiçbir istila karşısında olmaksızın Boğaziçi'ni tahliye başladık. Dünyanın en güzel parçasından kaçıyoruz.” diye verilmektedir. Kentin nüfusunun küçülmesi, ekonomisinin yeni yapısı ve buna paralel olarak toplumsal tabakalaşmasındaki değişme bu sonucu doğuracaktır. Şirket-i Hayriye de bu eğilime kendi ölçeğinde karşı koyabilmek için Boğaziçi'nde yeni inşaat yapanların inşaat malzemelerini ücretsiz taşıyacak, sahiplerine de üç yıl geçerli paso verecektir.²⁹

Köktenci Modernite Döneminde İstanbul'un Nüfus Dinamikleri

Kentin 1914 yılında 1.200.000 olan nüfusu 1923 yılında neredeyse yarı yarıya küçülmüş bulunuyordu. Tabii bu çok büyük bir küçülmeydi. 1927 yılında nüfus 691.000'e, 1935'te 741.000'e, 1940'ta 794.000'e, 1945'te

861.000'e, 1950'de 983.000'e yükselmiştir. Cumhuriyet'in kuruluşundan 27 yıl geçmiş olmasına karşın İstanbul 1914 yılındaki nüfusuna ulaşamamış bulunuyordu. İstanbul nüfusunun ülke nüfusuna oranı 1927'de %5,1; 1935'te %4,5; 1940'ta %4,4; 1945'te %4,5; 1950'de %4,7 olmuştur. Bu sayılar İstanbul'un nüfus artışının Türkiye'nin ortalamasından az kaldığını gösteriyor. Bunda Alan Duben'in saptamasına göre II. Dünya Savaşı'na gelindiğinde İstanbul nüfusunda demografik geçişin büyük ölçüde tamamlanmış olmasının yanı sıra bu dönemde İstanbul'un aldığı göçün çok yüksek olmamasının da payı vardı.

Bu dönemde nüfus sayılarını yorumlarken bu nüfusun sağlık durumunu da göz önünde tutmak gerekir. Cumhuriyet'in başlangıcında Türkiye nüfusu içinde sıtma, frengi, trahom ve verem çok yaygındı. Cumhuriyet, halk sağlığı bakımından etkili bir örgütlenmeyle önemli kampanyalar düzenleyerek iyi sonuçlar almıştır. Kurulan Hıfzıssıhha Enstitüsü bu mekanizmanın merkezî rolünü oynamıştır.

Nüfus dinamiğinin bu dönemde dikkati çeken

29 “Boğaziçinde Bayındırlık Hareketi”, *Boğaziçi*, 1936, sy. 3, s. 4, 8.



27- Fındıklı Molla Çelebi Camii'nden (Kabataş Camii) Dolmabahçe'ye (İBB, Kültür AŞ.)

bir özelliği İstanbul nüfusunun bu süre içinde homojenleşmesi ve kozmopoliten niteliğini yavaş yavaş kaybetmesi olmuştur. 1927'de İstanbul nüfusunun %65'i Müslüman iken, bu oran 1935'te %70'e, 1950'de %84'e yükselmişti. Rumların sayısı 1927'de 90.000'e, 1935'te 75.000'e, 1945'te 70.000'e, 1950'de 62.000'e düşmüştü. Benzer şekilde Ermenilerin sayısı 1927'de 45.000 iken, 1935'te 39.000'e düşmüş, 1945'te 43.000'e yükselmiş 1950'de yeniden 40.000'e düşmüştür. Yahudi nüfusu 1927'de 39.000 iken, 1935'te 26.000, 1945'te 31.000, 1950'de 26.000 olarak saptanmıştır. 1950 yılında kentteki yabancı sayısı 11.550'di. Tabii ki bu nüfuslar kentin toplam nüfusuna oranlandığında küçülme çok daha çarpıcı olarak ortaya çıkmaktadır.

Köktenci Modernite Döneminde İstanbul'un Yönetiminde Yaşanan Dönüşümler ve İmar Mevzuatının Gelişmesi

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Osmanlı döneminden intikal eden kent yönetimi ve imar yasaları büyük ölçüde aynı kalmıştır. Cumhuriyet bu yasaların ve gerisindeki

zihniyetin yetersizliğini Cumhuriyet Ankara'sının inşasına başladığında fark etmiştir. Bir anlamda kentlerin köktenci modernitenin çağdaş yaşam yerleri hâline gelmesinin modeli Ebenezer Howard'ın "bahçe kent", Camillo Sitte'nin "tarihsel kent" anlayışından etkilenmiş olan H. Jansen'in planına uygun olarak Ankara'da yaratılmaya girişilmiştir. Bu uygulama sırasında elde edilen deneyim, 1930 yılından sonra art arda yerel yönetim ve imar yasalarına yansıtılmaya başlamıştır.

3 Nisan 1930'da çıkan 1580 sayılı *Belediyeler Kanunu*, 6 Mayıs 1930'da çıkan 1593 sayılı *Umumi Hıfzıssıhha Kanunu*, 1 Haziran 1933'te çıkan 2031 sayılı *Belediyeler Bankası Kuruluş Kanunu*, 21 Haziran 1933'te çıkan 2290 sayılı *Yapı ve Yollar Kanunu*, 9 Haziran 1934'te çıkan 2497 sayılı *Belediyeler İstimlak Kanunu* yeni bir kurumsal çerçeve getiriyordu.³⁰ Bu yasalar Cumhuriyet'in ilk döneminin nasıl bir kent öngördüğünü âdeta somutlaştırmaktadır. Böylece, kentlerin gelişme biçimi için modernist bir meşruyet çerçevesi oluşturulmuştur.

30 İlhan Tekeli ve İlber Ortaylı, *Türkiye'de Belediyeciliğin Evrimi*, Ankara 1978, s. 45.



28- Dolmabahçe ve Taksim (İBB, Kültür AŞ.)

Bu meşruiyet çerçevesinin en önemli özelliği kentsel gelişmenin emrivakilere kapanmasıdır. Bu da planların kentsel gelişme için tek yol gösterici hâle gelmesi anlamına gelmektedir. Bu paralelde 1938 yılında 3458 sayılı *Mühendislik ve Mimarlık Kanunu*'yla "resmî ve hususi bütün yapıların proje ve inşaatı, nevi ve ehemmiyet ve büyüklük derecelerine göre fen adamlarının nezaret ve mesuliyeti altına" alınmıştır.³¹

1580 sayılı *Belediyeler Yasası* ile İstanbul'da "müşterek idare" denen dönem başladı. Bu yasa ile şehremaneti kalkıyor, diğer kentlerde olduğu gibi "belediye" adını alıyordu. İstanbul'da vilayet ile belediye bir araya geliyordu. Hem belediye hem vilayet meclislerinin görevini yürütmek üzere İstanbul'da bir tek "Umumi Meclis" seçilecekti. Yeniden düzenlenen bu belediyede 10 şube bulunacaktı. Bunlar; Eminönü, Fatih, Bakırköy, Beyoğlu, Beşiktaş, Sarıyer, Beykoz, Üsküdar, Kadıköy ve Adalar'dı. Kaymakamlar da şube müdürleri olarak atanıyorlardı. Bu dönem boyunca merkezî yönetimle bütünleşmiş bu yapı sürmüştür. Daha sonra metropoliten alan içinde kalacak olan Pendik'te belediye

1930, Tuzla'da 1936, Maltepe'de 1943, Kartal'da 1947 yılında kurulmuştur.³²

Köktenci Modernite Döneminde Kent Formunun Yeniden Biçimlenmesi

Bu dönemde kent formunu etkileyen en önemli faktörlerden biri kentin başkentlik işlevini yitirmesi olmuştur. Süleymaniye, Beyazıt, Sultanahmet arasında dağılmış nezaretler ortadan kalkınca bu alanda büyük boşluk doğmuştur. Bu boşluk genellikle yüksekokul binalarının nezaretlere yerleştirilmesiyle kapatılmaya çalışılmıştır. Örneğin Harbiye Nezareti'ne Darülfünun, Maliye Nezareti'ne Askerî Tıp, Orman Nezareti'ne Yüksek Ticaret Mektebi ve şeyhülislamın binasına da İstanbul Kız Lisesi yerleştirilmiştir. Fatih, Sultanselim, Vefa, Beyazıt, Divanyolu çevresinde yaşayan Osmanlı bürokrasisi işlevini yitirince buradaki konaklar da işlevini yitirmiş ve boş ya da yarı boş kalan bu konaklar bu kesimin aynı zamanda gelirlerinin de düşmesi üzerine esnafın ve bir kesimi Anadolu'dan gelen yarı varlıklı tabakanın eline geçmiştir. İstanbul yakasındaki bu harabiyet

31 Tekeli ve Ortaylı, *Türkiye'de Belediyeciliğin Evrimi*, s. 80.

32 *İstanbul İl Yıllığı*, İstanbul 1967, s. 113.

sadece yangınların değil kentin yapısındaki önemli bir dönüşümün sonucudur.³³ İstanbul yakası sultanın sarayını Boğaz'ın kıyısına nakletmesinden sonra bir ikinci kaybı yaşamaktadır. Bu dönemde küçülen kentte hemen hemen Beyoğlu ve kuzeyinde Teşvikiye, Nişantaşı ve Şişli dışındaki tüm yöreler kaybeden semtler olmuştur. Bu semtlerin prestijini korumasında değişik etkilerin varlığından söz edilebilir. Bunlardan birincisi kentin yaşadığı bunalıma rağmen zenginleşme olanağı bulan kesimlerin burayı yeğlemesi ve Balkan Savaşı sonrasında Selânik'ten göç etmek durumunda kalan sermaye sahiplerinin Teşvikiye ve Nişantaşı'na yerleşmesidir. Diğer bir neden tarihî yarımada'nın büyük yangınlar dolayısıyla tamamen harap durumda olmasıdır.

1930 yılında çıkarılan *Belediye ve Umumi Hıfzıssıhha* yasalarının belediyelere beş yıl içinde plan yaptırma zorunluluğu getirmesi üzerine İstanbul Belediyesi, Ankara örneğini izleyerek dönemin tanınmış şehircileri arasında sınırlı yarışma açarak plan elde etmeye çalıştıysa da sonuç alınamayınca, İstanbul'un planlaması Paris'in bölgesel planını hazırlayan Henri Prost'a emanet edildi. 1936 ve 1937 yıllarında tarihî yarımada'nın ve Beyoğlu tarafının 1/5000 ölçekli planları hazırlandı. Bu plan yürürlüğe girmeden önce "Milli Şef İnönü'ye takdim edilmiş" ve onun onayı alınmıştır. Bu aşamada planın 15 yılda uygulanmasını öngören, her biri beşer yıl olan üç dönem için bir uygulama programı hazırlanmıştır. Bunlara 1940 yılında Anadolu yakasında Üsküdar, Kadıköy ve Çamlıca'nın nazım planları eklendi. Bunu da surlar dışındaki Eyüp ve Rami planları izledi. Toplam olarak 6.000 hektarlık alan için nazım planları hazırlanmıştı. Bu plan daha önceki dönemin tramvay, banliyö treni ve deniz yolu hatları boyunca sıralanan gelişmelerin kent merkezinde kesişmesinden meydana gelen formunu entegre bir ulaşım sistemi ve özellikle de motorlu araç ulaşımına uygun hâle getiriyordu. Prost planı tamamen uygulanmasa da nüfus artışının hızlı olmadığı dönemlerde Yenikapı, Atatürk Bulvarı Unkapanı Köprüsü, Şişhane, Tozkoparan Caddesi başta olmak üzere, iyi tasarlanmış diğer yolların yapılması kent içinde erişebilirlik ilişkilerini değiştirirken nüfusun mekânsal dağılımı konusunda yeni dinamikler yaratıyordu. Şehrin eski iş merkezinin hemen hemen bazı düzenlemelerle aynı yerlerde kalması istenmektedir. Haliç'in sağ kıyısında iki köprü arasında, gıda maddeleri satış alanları, haller ve balıkthane, buldukları yerlerde geliştirileceklerdir.

³³ İsmet Kılıçaslan, *İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik Yapı ve Mekân İlişkileri*, İstanbul 1979, s. 225-229.

Sanayinin ise Haliç çevresinde toplanması öngörülmüştür. Boğaziçi'ndeki tüm sanayi kuruluşları ve depolar kaldırılacaktır. Anadolu yakası planlamasında ise yeni yerleşme alanları için Moda ve Marmara sahilleri önerilmektedir. Fenerbahçe'deki askerî alanın sivil yönetime geçmesi ve burada büyük bir yerleşme alanı planlanmıştır. Suadiye'de de yeni bir yerleşme alanı düşünülmüştür. Prost planı kenti "güzelleştirme" iddiası taşımaktadır. İki büyük park ve bir de arkeolojik park önermiştir.³⁴

1938 yılında Prost'un hazırladığı nazım planın ilk bölümü tamamlandığında Dr. Lütfi Kırdar da İstanbul'a vali ve belediye başkanı olarak atanmıştır. Cumhurbaşkanının desteğine sahip olan Kırdar bu planın uygulayıcısı olacaktır. Prost planı ve 1943 yılında yeniden düzenlenen On Yıllık Program, ana ulaşım eksenlerini oluşturan deniz hatları, demiryolları ve tramvay hatları boyunca yayılmış olan çok dağınık kenti toparlayarak bir iç bütünlüğe kavuşturmayı amaçlıyordu.³⁵

Eski İstanbul yakasındaki uygulamanın belkemiğini, daha önce bir bölümü açılmış olan Yenikapı'dan Unkapanı'na uzanan 50 m genişliğindeki Atatürk Bulvarı'nın tamamlanması oluşturmuştur. Atatürk Bulvarı, surlar dışından geçen turistik amaçlı yol olarak Marmara ile Haliç'i iki farklı uzaklıkta bir kuşak gibi bağlayarak kent formunun toparlanmasına büyük katkıda bulunacaktır. 1939 yılında açılan Atatürk Köprüsü kentin iki yakası arasındaki ulaşımı önemli ölçüde kolaylaştırmıştır.

Beyoğlu yakasında yapılan imar faaliyetinin esas odağını Taksim-Harbiye, Maçka-Dolmabahçe arasının geliştirilmesi teşkil etmiştir. Taksim Meydanı, Ayazpaşa yönünde genişletilerek dikdörtgen biçiminde bir merasim meydanı yaratılmıştır. Bunun ekseninde opera binası inşaatı başlatılmıştır. Taksim Kışlası yıkılarak yerine İnönü Gezisi yapılmıştır. Bu gezinin yanındaki Taksim Bahçesi içinde yeni bir Taksim Belediye Gazinosu inşa edilmiştir. Planın en önemli kararlarından biri olan 2 no.'lu park gerçekleştirilmiş, bu parkın içinde Spor ve Sergi Sarayı, Açık Hava Tiyatrosu, Luna Park, Dolmabahçe (İnönü) Stadyumu yapılmıştır.

Bu dönemde genel olarak nüfusun mekândaki farklılaşması için söylenebilecek olan, Müslüman olmayan nüfusun sayısal olarak azalmasına paralel

³⁴ "Şehrimizin İmarına Doğru", *İstanbul Belediye Mecmuası*, 1938, c. 14, sy. 163-165, s. 781-798; Aron Anjel, "Henri Prost ve İstanbul'un ilk Nazım Planı", *Mimarlık*, 1987, sy. 1, s. 34-39.

³⁵ Abidin Daver, *Dünkü Bugünkü Yarınki İstanbul*, İstanbul 1944.



29- Üsküdar: Fethi Paşa Korusu'ndan Salacak'a (İBB, Kültür AŞ.)

kent mekânındaki yayılımının da azalmış olmasıdır. Bu azalma bir önceki dönemde gördüğümüz Müslüman olmayan nüfusun yoğunlaşma merkezlerinin çevresinde gerçekleşmiştir.

Planın uygulanması ve apartmanlaşma sürecinin başlaması paralelinde kent mekânında prestij farklılaşması doğmuş ve bu da dönemin nüfusun mekânsal yeniden dağılım stratejisini belirlemiştir. Yeni açılan Atatürk Bulvarı çevresi, Taksim, Harbiye, Maçka, Nişantaşı, Şişli apartmanlaşmanın yoğunlaştığı semtler olmuştur. Kadıköy Pendik arasındaki Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Bostancı, Maltepe ve Suadiye, sayfiye olma niteliklerini değiştirerek tüm yıl boyunca oturlan yerlere dönüşmüşlerdir.

İSTANBUL HIZLI KENTLEŞMENİN SORUNLARINI POPÜLİST BİR MODERNİTE ANLAYIŞI İÇİNDE ÇÖZMEYE UĞRAŞIYOR

II. Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'de pek çok dünya ülkesinde olduğu gibi hızlı bir kentleşme yaşamaya başlamıştır. Bu büyüklükte bir kentleşmenin gerçekleşeceğini pek çok ülke gibi Türkiye de kestirememişti. Türkiye bu emrivakiyle karşılaştığında, siyasal rejimini tek parti rejiminden çok partili bir rejime dönüştürüyordu. Beklenileceği üzere, çok partili bir rejimde sosyal mühendislik anlayışı içinde bir köktenci modernite projesini uygulamak olanağı büyük ölçüde azalmıştır. Uygulamada gerçekleşebilen de halkın eğilimlerine duyarlı bir popülist modernleşme süreci olacaktır.

1948-1984 yılları arasını “popülist modernite” diye adlandırırken, bu dönemde üç askerî müdahale yapıldığını, 1960'taki müdahale sonrasında Devlet Planlama Teşkilatı kurularak kalkınmanın planlamasına özel bir önem verildiğini hatırlarsak, neden dönemin kararlarının tümünün popülistik olarak nitelendirilmiş olduğuna açıklık kazandırmak gerekir. Söz konusu dönemlerde de iktidar sahipleri özellikle kentlerin imarı konusunda popülist eğilimleri sürdürmüşlerdir. Bu nedenle dönemin tümü “popülistik” olarak adlandırılmıştır.

Siyasal ve Ekonomik Dinamikler

Savaş öncesinde otarşik bir politika izlenerek içe kapalı bir ekonomik gelişme gerçekleştirilmeye çalışılırken, savaş sonrasında özellikle tarıma ağırlık veren bir dışa açılma süreci başlamıştır. Tam bir sıçrama olmasa da, sık kullanılmaya başlayan liberalleşme söylemi içinde, özel kesime daha çok ağırlık verilmektedir. Özel kesim eliyle sanayileşme özendirilirken, devlet eliyle sanayileşme de sürdürülmüştür. Dönemin uzlaşma terimi *karma ekonomi* olmuştur. Ülke iç pazarının bütünlüğünü kurmada demiryolu ağırlıklı bir stratejiden karayolu ağırlıklı bir stratejiye geçilmiştir.

Tarımda yaşanan makineleşme ve geçimlik tarımsal üretimden, ulusal ya da uluslararası pazarlar için üretime geçişin, ülkenin büyük kesimine yayılmaya başlamasıyla birlikte, köylülüğün çözülmesi hızlanır. Köktenci modernite döneminde sadece Ankara kentinin nüfusu %6 büyürken, II. Dünya Savaşı sonrasında tüm kentler yaklaşık olarak %6 hızla büyümeye başlamıştır.

Bu hızda yaşanan bir kentleşmenin bir önceki



dönemde kurumsallaşmış, kenti bir nesne gibi tasarlamaya dönük bir kent planlama anlayışının oluşturduğu meşruiyet kalıpları içinde başarılı bir biçimde gerçekleştirilmesi, çok önemli zorluklar taşıyordu. Kente büyük sayılarla gelen, bu yeni gruplara iş yaratabilmek için, sanayi ve hizmetler alanına büyük miktarlarda yatırım yapmak gerekiyordu. Ayrıca bu grupların kentlere modernite projesinin normlarına uygun olarak yerleştirilebilmesi için de konut alanına, kentsel altyapılar alanına büyük yatırımlar yapılmasına gerek duyuluyordu. Oysa Türkiye'nin bu dönemdeki kapital birikim süreçleri bu çapta bir yatırımı gerçekleştirmekten çok uzaktı. Türkiye'nin kente gelenlere yeterli iş yaratabilecek yatırımları gerçekleştirilebilmesi için kentleşmesini ucuzlatması gerekiyordu. Bunun yollarından biri gecekondunun gelişmesiydi. Bu dönemin kentlerinin; gecekondulu, dolmuşlu, işportalı olduğu söylenirken, kentleşmeyi ucuzlatmanın tamamlayıcılarına işaret edilmiştir. Yerel yönetimlerinin karşılayamadığı toplu ulaşım hizmetinin karşılanması küçük birikim sahiplerine terk ediliyordu. Yaratılan örgütlü işlerin miktarı arz edilen iş gücüne göre küçük kalınca istihdam sorununun çözülmesi de informel sektörün yaratıcılığına bırakılıyordu.³⁶

Türkiye'nin ve benzer ülkelerin deneyimleri göstermiştir ki, modernite projesinin yerleştirdiği meşruiyet kalıbından kolayca vazgeçilememektedir. Kentli elitler meşruiyet çerçevelerini kente gelenlerin kapasiteleriyle uyumlu şekilde yeniden tanımlamaya hazır

değillerdi. Gelenlerin kapasiteleriyle uyumlu yeni bir meşruiyet çerçevesi oluşturamıyorlardı. Modernite projesi onların zihniyetlerini böyle bir uyuma kapamıştı. Bulunan çözüm kente gelen bu grupları köye geri göndermekti. Bunun pratikte gerçekleştirilemez oluşunun karşısında yapılan ise imar afları geliştirmek olmuştu. Bu aflar kentin gecekondulu kesimleri için yeni bir meşruiyet çerçevesi getirmemekte, sadece belli bir zaman ve mekânda ortaya çıkan "emergence"ları affetmektedir. Bundan sonra her yerde yeniden modernite projesinin meşruiyet çerçevesi geçerli olacaktır. Bunun gerçekleştirilemeyeceğini herkes bilmektedir. Kente gelenlerin kapasitelerinde önemli bir değişiklik olmadan kente gelenler için gecekondunun çözüm olmaktan çıkmasının nesnel koşulları yaratılmıştır, denilemez.

Popülist Modernite Döneminde İstanbul'un Nüfus Dinamikleri

İstanbul'un belediye sınırları içindeki nüfusu 1950 yılında 983.000, 1960'ta 1.467.000, 1970'te 2.133.000, 1980'de 2.773.000 olarak saptanmıştır. İstanbul'un belediye sınırları içindeki nüfusunun Türkiye nüfusuna oranı 1950'de %4,7, 1960'ta %5,3, 1970'te %5,9, 1980'de %6,1 olmuştur. Ama artık İstanbul, belediye sınırları içine sığmamaktadır. Ana kentin çevresinde 1980 yılında 32 bitişik belediye yer almaktaydı. Bu belediyeler kompleksinin nüfusunu "metropolitan nüfus" olarak adlandıırırsak, bu nüfusun 1960 yılında 1.736.000, 1970'te 2.849.000, 1980'de 4.643.000 olduğu tahmin edilmektedir.³⁷ İstanbul'un metropolitan alanı içindeki

³⁶ İlhan Tekeli, Yiğit Gülöksüz ve Tarık Okyay, *Gecekondulu, Dolmuşlu, İşportalı Şehir*, İstanbul 1976.

³⁷ İlhan Tekeli, "Yüzelli Yılda Toplu Ulaşım", *İstanbul*, 1992, sy. 2, s. 27.



30- Aksaray ve Vatan Caddesi (İBB, Kültür AŞ.)

nüfusunun Türkiye nüfusuna oranı 1960'ta %6,3, 1970'te %8,0, 1980'de %10,4 olmuştur. İstanbul'da nüfus yığılması bir önceki dönemden farklı olarak görece önemini sürekli artırmıştır. Beklenilebileceği üzere esas büyüme İstanbul'un çevresinde yer alan belediyelerde olmuştur.

Bu dönemde metropolitan nüfus artışı üç öğeden oluşuyordu. Bunlardan en önemlisi Türkiye'nin yaşamaya başladığı hızlı kentleşme dolayısıyla İstanbul'un özellikle Karadeniz kıyıları başta olmak üzere tüm Türkiye'den aldığı göçtü. 1940'lı yıllara geldiğinde İstanbul nüfusunun demografik geçişi tamamladığını görmüştük. Ama göçle kente gelen yeni gruplar İstanbul'a yüksek doğurganlık taşıyordu. Bu gruplar demografik geçişi İstanbul'da yaşayacaktı. Üçüncü öğe ise metropoliten alanın mekânda yayılması sonucu yeni alanların nüfusunun metropoliten alana katılmasıyla gerçekleşiyordu.

Nüfusun niteliklerine ilişkin farklılaşma dinamiğinin bu dönemde de bir önceki dönemdeki gibi devam ettiği söylenebilir. Nüfusun etnik homojenliği sürekli artış göstermiştir. Ne yazık ki bir önceki dönemdeki verilere sahip değiliz. 1960 yılında Ermeni nüfusu 37.280 iken 1965'te 29.479'a düşmüştü. Rum nüfusu 1960'ta 49.081 iken, 1965'te 35.097'ye inmişti. Yahudi nüfusu 1960'ta 16.754 iken 1965'te 8.606'ya düşmüştür. Bu sayılarda İsrail'in kuruluşundan sonra Türkiye'den

ayrılan Yahudi nüfusunun etkisi açıkça görülmektedir. Daha sonraki yıllardaki gelişmeleri nüfus sayımlarından izleyemiyoruz. İstanbul'da 1970 sayımında yabancı tabiyetindeki nüfus 17.855 iken, 1980'de 10.303'e düşmüştü.

Popülist Modernite Döneminde İstanbul'un Yönetiminde Yaşanan Dönüşümler ve İmar Mevzuatının Gelişmesi

Bu dönemde İstanbul'un yönetiminin yasal ve idari çerçevesini yine bir önceki dönemde geliştirilen 1580 sayılı *Belediye Kanunu* oluşturmuştur. Demokrat Parti iktidarı da 1957 yılına kadar tek parti iktidarından devraldığı "birleşik yönetim" yapısını sürdürmüştür. 1956 yılında, belediye şubelerine, kaymakamlardan ayrı olarak, belediye şube müdürleri tayin edilmiştir. 1 Mart 1957 tarihinde de belediye ve özel idare birbirinden ayrılmış, belediye ve özel idare işleri ayrı ayrı seçilen belediye ve vilayet meclislerine bırakılmıştır.³⁸

Bu dönemde hızlı kentleşme dolayısıyla kentin belediye sınırları dışına yayılmaya başlaması üzerine belediye sınırları dışındaki gelişmelerin nasıl imar denetimi içine alınacağı sorusu ortaya çıkmıştır. Bu

³⁸ Saffet Gürtav, "İstanbul'da İdari Reform İhtiyacı", *İstanbul Bölge Kalkınma Kongresi*, İstanbul 1967, s. 231



31- Haydarpaşa ve Kadıköy (İBB, Kültür AŞ.)

sorunun çözülmesi için belediye sınırlarının genişletilmesi kararları alınmıştır. Ama *İller Yasası*'nın hükümleri karşısında bu karar uygulanamamıştır.³⁹ Bu değişiklik gerçekleşmeyince yapılabilenler, yeni ilçelerin ve yeni belediyelerin kurulması olmuş, belediye sınırları içinde kalan gecekonduların gelişmesi üzerine bunlar yeni ilçeler hâline getirilmiş ve bu ilçelerin her birinde yeni belediye şube müdürlükleri kurulmuştur. 1963 yılında İstanbul metropoliten alanında ana belediyenin yanı sıra 12 belediye yer alıyordu. Bunlar ana belediyenin hemen bitişiğindeki alanlarda gelişmişlerdir.⁴⁰

1956 yılında Adnan Menderes'in İstanbul'un imarını kendisinin siyasal projesi hâline getirmesi sonrasında *İmar Mevzuatı*'nda gelişmeler yaşanmaya başlamıştır. 16 Temmuz 1956'da 6785 sayılı *İmar Yasası* meclisten geçti. Bu yasayla 2290 sayılı *Yapı ve Yollar Kanunu*'nun, nizamname hükmü niteliğindeki ayrıntılı kayıtları ortadan kalkıyor ve kent plancılarına her kentin karakterine uygun planlar yapabilme konusunda bir esneklik sağlanıyordu. Bu yasanın en ilginç maddesi imar yasalarının belediye sınırları dışında da uygulanmasına olanak vermek için hazırlanmış olan 47'nci maddesiydi. Bu maddeye göre belediye sınırlarına mücavir olan alanlarda, belediyenin önerisi, vilayet idare heyetinin kararı ve Nafia Vekâleti'nin onayı ile *İmar Kanunu* hükümleri uygulanabilecekti. 6785 sayılı yasanın her kent için ayrı ayrı hazırlanmasını öngördüğü imar talimatnamesi İstanbul Belediyesi'nce

de hazırlanarak 17 Ocak 1957'de Nafia Vekâleti'nin onaylamasıyla yürürlüğe girdi.⁴¹

Diğer önemli gelişme 8 Eylül 1956'da 6830 sayılı *İstimplak Kanunu*'nun çıkarılması oldu. Bu yasa çıkmadan 50'ye yakın istimplak yasası vardı ve bu da bir keşmekeş yaratıyordu. Bu yasayla istimplak keşmekeşi kaldırılarak imar uygulamaları hızlandırılmaya çalışılmıştır. Bu yasanın çıkmasından 15 gün sonra Adnan Menderes İstanbul'da imar operasyonunu başlatacağı. Operasyonun ilerlemesine paralel olarak 7341 sayılı yasa ile *İmar Kanunu*'na bir madde eklenmiştir. Bu maddeye göre genişletilecek yol, yeşil saha, park, otopark çevresinde mutlaka istimplak edilmesi gereken gayrimenkullerden başkaları da planda işaret edilmesi kaydıyla belediyece istimplak edilebilecekti. İstimplak işlemlerini belediyeler için ekonomik hâle getiren bu madde 1964 yılında 369 sayılı yasa ile kaldırılmıştır.⁴²

İmar işlerinin Başbakan tarafından iktidarın temel siyasal faaliyeti olarak görülmeye başlanması üzerine 14 Mayıs 1958 tarihinde çıkarılan 7116 sayılı yasa ile İmar ve İskân Bakanlığı kurulmuştur. Nafia Vekâleti, imar ve konut politikaları, yapı malzemesi ve afetler konularındaki görevlerini bu bakanlığa devrediyordu. Bu bakanlık, bir uygulayıcı ve yatırımcı bakanlık olmaktan çok bir araştırma ve planlama bakanlığı olarak düşünülmüştür. Bu bakanlığın kurulmasıyla İstanbul Belediyesi'nin hazırladığı imar planlarını onaylayan yerde burası olacaktı.

39 *Hürriyet*, 5 Ağustos 1955; 14 Aralık 1956.

40 *İstanbul 50*, İstanbul 1973, s. 60-173.

41 İlhan Tekeli, "II. Dünya Savaşı Sonrasında Türkiye'nin Kent Planlama Pratiğindeki Gelişmeler", *İmar Planları Yapım ve Uygulama Süreçleri*, Ankara 1981, s. 10-16.

42 Tekeli ve Ortaylı, *Türkiye'de Belediyeciliğin Evrimi*, s. 148-149.

Popülist modernite döneminin gerçeği yansıtmak bakımından en ilginç yasal düzenlemesi 20 Temmuz 1966'da çıkartılan 775 sayılı *Gecekondu Kanunu* ile yapılmıştır. *İmar Kanunu*'nun uygulandığı alanlar dışında, gecekondu için ayrı imar kuralları kabul edilerek toplumsal gerçeklikte var olan ikilik yasalara yansıtılmış ve düşük gelirlilerin yaşam kalitelerine duyarlılık bakımından ileri bir adım atılmıştır, denilebilir.⁴³

Gecekondu olgusunun kabul edilmesi sonrasında ana kent belediyesini saran yeni belediyelerin sayısı artmaya devam etmiştir. 1979 yılında İstanbul'da bu yeni belediyelerin sayısı 32'ye çıkmıştır. Bu durum temel kentsel altyapıların yapılmasında ciddi koordinasyon sorunları yaratmaktadır. Bu bakımdan en sorunlu altyapı, İstanbul kanalizasyon projesiydi. Bu projenin uygulanması için gerekli finansmanı sağlayacak olan Dünya Bankası, finansman için bir metropoliten belediyeler birliği kurulmasını şart koşuyordu. Metropoliten alandaki belediyeler 7 Mart 1979'da bir araya gelerek İstanbul Belediyeler Birliği'ni kurdular. Böylece belediyeler üstü bir örgütlenme ortaya çıkmış oldu.

Popülist Modernite Döneminde Kent Formunun Yeniden Biçimlenmesi

Köktenci modernitenin meşruiyet kalıplarına göre, bir kentin büyümesi ve nüfusun mekânsal dağılımı planlamayla yönlendirilmeliydi. II. Dünya Savaşı öncesinin yavaş büyüyen kentinde Prost'un planları belli bir ölçüde denetimi sağlayabiliyordu. Ama savaş sonrasında İstanbul çok hızla büyümeye başlayınca bir yandan yeterli planın üretilmeyişi, öte yandan hızlanan arazi spekülasyonu planlı denetime olanak bırakmıyordu. 1950'de Prost'un görevine son verildikten sonra, plan hazırlama Müşavirler Heyeti'ne verildi. Bu çalışmanın başarısız olması üzerine Piccinato'ya, Högg'e planlar hazırlatıldı. Ama hızla büyüyen kentte planlamanın yetersiz kalması, Adnan Menderes'in İstanbul'da imar operasyonları yapmasına yol açtı. Gerçekte bunun siyasal taktiklerden kaynaklanan nedenleri vardı. Hızlı büyüyen kentteki trafik sorunları da İstanbul'u yaşanmaz hâle getirmişti. Aslında Menderes operasyonlarının yapılma biçimi, planla ilişki kurma biçimi modernist meşruiyet kalıplarına çok sığmıyordu. Bu dönemde modernist meşruiyeti yalnız gecekondu değil devlet de aşırıyordu. 27 Mayıs Müdahalesi sonrasında, plana dayanan meşruiyet yeniden üretilmeye başladığında kent planlamasının hızlı kentleşme karşısında yetersizliği fark edilerek bölge

planlama yaklaşımı sisteme sokulmaya çalışıldıysa da pratikte etkili olamamıştır. Sonuçta İstanbul'un gelişmesi yarı planlı, yarı plansız olarak yönlendirildi.

Bu yarı planlı bir gelişme, modernist bir meşruiyet anlayışıyla bağdaşmamaktadır. 20 Temmuz 1965'te Milli Güvenlik Kurulu'nda İstanbul, Ankara, İzmir metropoliten alanlarının nazım planlarının bir an önce yapılması için tavsiye kararı alınmıştır. İmar ve İskân Bakanlığı'nca 1966 yılında Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu kurulmuştur.⁴⁴ Bu büronun çalışmaları da İstanbul'un gelişmesinin planlı olmasına önemli bir katkı yapamamıştır.

Popülist modernite döneminde İstanbul'un formunun biçimlenişinde temelde üç faktörün etkili olduğu söylenebilir. Bunlardan birincisi İstanbul Merkezî İş Alanları'nın (MİA) yapı değiştirmesi, ikincisi bu dönemde İstanbul'da sanayinin kent mekânındaki yeni dağılımı, üçüncüsü ise Boğaz Köprüsü ve çevre yollarının yapılmasıdır.

Metropoliten alanın nüfusunun hızla arttığı ve yayıldığı alanın hızla genişlediği bu dönemde MİA, hem yeni alanlara yayılmış hem de iç yapısında yeni farklılaşmalar ortaya çıkmıştır. Daha önce semt merkezi niteliğindeki merkezlerin bir kısmı da dönüşerek MİA'nın parçası hâline gelmiştir. 1950 öncesinin MİA'sı birbiri ile ilişkili üç alandan oluşuyordu. Birincisi, Eminönü, Sirkeci ve Kapalıçarşı arasındaki alandı. İkincisini Karaköy, Perşembepazarı, Bankalar Caddesi bütünü oluşturuyordu. Üçüncüsü ise İstiklal Caddesi ve Tepebaşı çevresiydi. Yaygın olan kentte bulunan Kadıköy, Üsküdar, Beşiktaş, Aksaray ve benzeri alanlardaki ticaret ve hizmet faaliyetlerindeki kümelenmeler daha çok yerel semt merkezleri niteliğindediydi. Popülist modernleşme döneminde İstanbul'daki MİA'nın tarihî yarımada bulunan kesimi bir kuvöz işlevi görmüş, içinde büyüme eğilimi gösteren üretim ve bazı hizmet işlevlerini kent merkezi dışına göndermiştir. Öte yandan MİA'nın Taksim-Şişli yönünde bulunan kesimi Mecidiyeköy ve ötesine yayılmıştır. MİA'nın Mecidiyeköy, Gayrettepe ve Büyükdere Caddesi üzerindeki uzantısı ise banka ve sigorta genel merkezlerinin, yabancı bankaların, büyük holdinglerin merkezlerinin ve çok uluslu şirketlerin yoğunlaştığı bir yer olmaya başlamıştır. İstanbul MİA'nın en önemli kontrol merkezleri bu uçta toplanmıştır. Bu oluşumda, Boğaz Köprüsü ve çevre yolları yapıldıktan sonra bu alanın özel arabalı üst gelir gruplarının en kolayca ulaşabileceği bir alan hâline gelmesinin etkisi

⁴³ Tekeli ve Ortaylı, *Türkiye'de Belediyeciliğin Evrimi*, s. 212, 213.

⁴⁴ *Büyük İstanbul Nazım Planı Raporu*, İstanbul 1971 (Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu Başkanlığı).

yüksektir. Yerel kent merkezlerinin bir bölümü de MİA'nın parçası hâline gelmiştir.⁴⁵

Bu dönemde kent formunu esas belirleyen İstanbul'da hızla gelişen sanayileşme sonucu ortaya çıkan üretim tesislerinin mekânsal dağılımı olmuştur. Bir önceki dönemde üretim kuruluşları MİA çevresinde ve Haliç boyunca kümelenmişti. Bu dağılımda elektriğin Haliç'teki otoprodüktörlerle üretilmesinin payı yüksekti. Ama bu dönemde elektrik üretiminin enterkonnekte sistemlerle dağıtılmaya başlaması sanayi kuruluşlarının metropoliten alanda desantralize olmasını kolaylaştırmıştır. Küçük ve orta boy sanayi tesisleri şehir merkezinden çok uzaklara gidemiyordu. Tarihî yarımada desantralize olanlar surların ve belediye sınırlarının dışında Eyüp'ten Zeytinburnu'na kadar uzanan bir yay üzerinde yer alıyordu. Bu yay üzerinde dört sanayi odağı oluşmuştu. Bunlar, Alibeyköy, Rami-Topçular, Topkapı-Sağmalcılar, Kazlıçeşme-Zeytinburnu odaklarıydı. Bu odaklardan sanayi yollar boyunca yayılıyordu. Rami-Topçular odağının yayılması Gaziosmanpaşa (Taşlıtarla)-Küçükköy ekseninde gerçekleşmişti. Haliç'in kuzeyinde de üç odak oluşmuştu. Bunlar Kâğıthane, Bomonti-Feriköy, Levent-Esentepeler odaklarıydı. Boğaz'ın batı kıyılarında Ayazağa köyünde, İstinye'de ve Büyükdere vadisinde bazı kümelenmeler oluşmuştu. Boğaz'ın doğu kıyısında Beykoz-Paşabahçe'de, Anadolu tarafında Kartal, Maltepe-Cevizli ve Kartal-Taşocakları yöresine toplanmıştı. Sanayi iş gücünün %58,2'si MİA'dan 4-9 km uzaklıktaki halka içinde yer alıyordu. Bu sayı üretim alanları mekânsal dağılımının, bir metropoliten alanın sanayi dağılımından çok uzaktı.⁴⁶ Bu nedenle İstanbul'u bir "metropoliten alan" olarak nitelendirmek yerine "azman sanayi kenti" diye nitelendirmek daha yerinde olacaktır.

Bu sanayinin emeği kente yeni gelen göçlerle karşılanıyordu. Bu nüfus ise sanayi kümelenmeleri yakınındaki gecekondu alanlarında yaşıyordu. Sanayi dağılımıyla gecekondu alanlarının dağılımı paralel gidiyordu. İlk gecekondu alanları Zeytinburnu'nda başlamış, onu Taşlıtarla'daki gecekondu alanları izlemişti. Bunları Bakırköy'deki sanayi alanlarına hizmet veren Osmaniye tamamladı. Tarihî yarımada surların hemen gerisinde Küçükköy, Sağmalcılar, Esenler, Güngören, Bahçelievler, Şirinevler, Sefaköy, Halkalı gecekondu alanları oluştu. Alibeyköy gecekondu alanı tarihî yarımada gecekondu

alanlarından Haliç'in kuzeyindeki gecekondu alanlarına geçiş noktasında bulunuyordu. Haliç'in kuzeyinde Kâğıthane, Gültepe, Çağlayan alanları gelişti. Mecidiyeköy, Kuştepe ve Gültepe gecekondu alanları Levent ve Bomonti sanayi bölgelerine iş gücü sağlıyordu. Boğaz'ın batı yakasındaki Nafibaba ve Baltalimanı gecekondu alanları yer alıyordu. Boğaz'ın doğu yakasında ilk gecekondu alanları Beykoz'da gelişti. Üsküdar civarında Selamsız, Sinekli-tepe (Libadiye), Çengelköy, Ümraniye gecekondu alanları oluştu. Kadıköy civarında ilk önemli gecekondu gelişmesi Fikirtepe'de oldu. Ankara karayolu boyunca, Küçükyalı'da, Maltepe'nin kuzeyinde Gülsuyu, Yakacık yakınında Topselvi, Yeşilbağlar ile Tuzla'nın batısında Göçmen, kuzeyinde Taşpınar, Gebze yakınında Kaynarca gecekondu alanları olarak sıralandı.⁴⁷

Kentin imarlı alanları ise genellikle apartmanlarla yapılanıyordu. Hızla büyüyen İstanbul'da arsa fiyatları yükselmişti. Bu fiyatlarla tek parselde tek ev yapılması hâlinde orta sınıfların konut sahibi olması olanağı kalmamıştı. Orta sınıflar ancak arsa maliyetlerini bölüştüklerinde yani apartmanlarda konut sahibi olabiliyorlardı. Bunun için arsa maliyetinin bölüşülmesine olanak verecek kat mülkiyetinin kurumsallaştırılması gerekiyordu. Bunun için 1954 yılında *Tapu Kanunu*'nda yapılan bir değişiklikle ve nihayet 1965 yılında *Kat Kanunu* çıkarıldı. Böylece apartmanlaşmanın hukuki altyapısı hazırlanmış oldu.

Bu apartmanlaşma genelde üç farklı aktör tarafından gerçekleştiriliyordu. Bunlar Emlak Bankası, kooperatifler ve yapsatçılar olarak sıralanabilir. Emlak Bankası, Levent mahalleleri ve Ataköy'de olduğu gibi yüksek kaliteli konut alanları oluşturarak kentin yüksek gelirli eğitilmiş nüfusunu çekiyordu. Eğer bankanın bu dönemdeki faaliyetlerini değerlendirmek gerekirse konutta toplu gelişmelerin ilk örneklerini oluşturduğu ancak düşük gelirli konut sorunlarıyla uğraşmayıp konut arzında ortanın üstündeki gelir gruplarına iyi kalitede konut ve çevre arzına yöneldiği söylenebilir.

Kooperatifler hem beyaz yakalılar hem de görelî olarak yüksek gelirli mavi yakalılar tarafından kuruluyor, kredi kullanabilmeleri için imar planı bulunan yerlerde inşa ediliyordu. Bunlar arasında Ortaköy'de Şeker Şirketi, Bebek'in ötesinde Etiler, Yenikent'te Kalender, Sarıyer'de Zümrüt Evleri sayılabilir. Anadolu yakasındaki kooperatif

⁴⁵ Erol Tümertekin, "Central Business Districts of İstanbul", *Review of the Geographical Institute of the University of İstanbul*, 1965-1968, sy. 11, s. 21-36.

⁴⁶ Ernest H. Jurkat, "Study of Present and Future Land Use and Job Training Requirements in the İstanbul Area", Ekim 1963, s. 23 (Rapor).

⁴⁷ Charles W. M. Hart, *Zeytinburnu Gecekondu Bölgesi*, İstanbul 1959, s. 126, 128; *13 Büyük Şehirde Gecekondu*, Ankara 1964, s. 8; Tansî Şenyapılı, *Gecekondu Çevre İşçileri Mekânı*, Ankara 1981, s. 180-186; Kemal Karpat, *The Gecekondu*, Cambridge 1976, s. 65-84.



32- Üsküdar, Boğazın iki yakası ve Haliç

eliyle sunumun büyük bölümü Bağdat Caddesi'nin kuzeyinde ve Yakacık yolu üzerinde yer aldı.⁴⁸

Apartmentlaşmanın büyük kesimi yapsatçı diye adlandırılan, çoğu kez var olan binaların yıkılıp yerine daha yüksek yapılmasını sağlayan, küçük girişimcilerce gerçekleştiriliyordu. Bu tür apartman arzının bir bölümü Londra asfaltıyla sahil arasında gerçekleşti. Yeşilyurt ve Bakırköy bu tür arzın etkili olduğu semtlerdi. Tarihi yarımada suriçinde Aksaray, Saraçhane, Fatih, Halıcılar, Karagümrük, Haseki ve Fındıkzade, Haliç'in kuzeyinde Topağacı, Teşvikiye, Nişantaşı, Osmanbey, Şişli, Mecidiyeköy'ün eski dokuları bu süreçle dönüştü. Bu bölgelerdeki boş alanlar da bu tür süreçlerle doldu. Anadolu yakasında da Kadıköy-Bostancı arası bu tür bir dönüşüm yaşadı. Yapsatçı apartmanları Bağdat Caddesi'nin güneyinde yer aldı. Bostancı-Tuzla arasında düşük yoğunluklu bahçeli evler gelişti. Tuzla-Gebze arasında daha büyük bir girişim sonucu Bayramoğlu Sahil Sitesi oluştu. Bu dönemde yapsatçı konut sunum biçimleri

yanı sıra bir sonraki dönemde hâkim hâle gelecek toplu konut sunumlarının ilk örnekleri de oluşmaya başlamıştır.

Bu yeniden yapılanmanın birincisiyle birlikte çalışan ikinci bir boyutu kent mekânında yaşanan desantralizasyon eğilimidir. Bir yandan artan özel araba sahipliği diğer yandan işyerlerinin çalışanları için özel otobüs ya da taşıma servisleri kurmaya başlamasıyla birlikte birçok kullanışta, tek binalar yerine büyük kompleksler hâlinde yapılaşma eğiliminin güçlenmesi bu desantralizasyonu artırmıştır. Örneğin konut kullanışlarında toplu konuta geçiş arayışları, sanayi alanında organize sanayi bölgeleri, sanayi çarşıları kurulmaya başlanması, MİA çevresindeki nakliyeciler, demirciler, haller, otogarların, buldukları yerlerden yeni ulaşım olanaklarına göre seçilen yerlere toplu olarak çıkmaları, halkla ilişkisi yüksek olmayan kamu kuruluşlarının kampüsler hâlinde kent çevresinde yer seçmesi sayılabilir.

1973 yılında Boğaz Köprüsü ve çevre yolları bağlantısının çalışmaya başlaması kentin iki yakasını bağladığı gibi, kent içindeki erişebilirlik ilişkilerinde

48 Ruşen Keleş, *Türkiye'de Konut Kooperatifleri*, Ankara 1967, s. 45.

köklü bir değişme yaratmıştır. Bu da kent mekânında yeniden yapılanmalar yaratmıştır. Kent mekânındaki prestij sıralamalarını değiştirmiş, yeni alanları spekülâtif faaliyetlere açmış, yeni bir MİA kademelenmesi yaratmıştır. Erişebilirliği artmış kesimler de bir yoğunlaşma ve yenileşme eğilimi doğmuştur. MİA ve yakın çevresindeki özellikle üretim faaliyetlerinde desantralizasyon eğilimi erişebilirlikle bir araya gelince Boğaz'ın kuzeyinde her iki yakada çok yüksek bir yapılaşma talebi yaratmış ve Boğaz'ın doğal değerlerinin korunmasını çok ciddi bir sorun hâline getirmiştir.

İstanbul bu dönemin kapital birikim sınırlamaları içinde küçük girişimcilerin kapasiteleri içinde sorunlarına çözüm ararken, kamu ulaşım sistemini yeterince geliştirememiş, kent tek tek binaların eklenmesiyle büyümüş, binalar kent merkezlerini sürekli sıkıştıran bir yağ lekesi hâlinde kent mekânında yayılmıştır. Bu büyüme biçimi yık yap süreçlerini özendiren modernleşmenin yıkıcı yüzünü sergilemeye başlamıştır. Kentte ısıtmanın sülfür oranı yüksek kömür kullanımına dayanması sonucu kış aylarında yoğun bir hava kirliliği yaşanmaya başlamıştır.

Sonuç

İstanbul'un modernite projesinin etkisi altında yaşadığı dönüşüm öyküsünün 1980'li yıllara kadarki durumu genel olarak bu şekilde özetlenebilir. Bu tarihten sonra İstanbul'un değişme süreci yeni bir yola girmektedir. 1980 sonrasında izlenen politika değişiklikleriyle dış dünya ile ilişkilerin artırması sonucu, dünyada yaşanmaya başlayan büyük dönüşümden Türkiye'nin etkilenmesi de derinleşmiş ve hızlanmıştır. Dünya kentlerin niteliklerini önemli ölçüde yeniden tanımlayan, Fordist üretimden esnek üretime, sanayi toplumundan bilgi toplumuna, ulus devletler dünyasından küresel bir dünyaya geçiş yaşarken, modernite kendisini yeniden üretemeyerek postmodernist eleştiriler karşısında önemli aşınmalara uğruyordu. Bunun sonucu bilim, ahlak ve sanat alanlarında postmodernist gelişmeler ortaya çıkıyordu. Türkiye'de bu gelişmelerden etkilenmeye başlamıştır.⁴⁹

1989 yılında Sosyalist Blok'un çözülmesi Doğu Avrupa ülkeleri ve Rusya'nın pazar ekonomilerine dönüşmeleri Türkiye'nin özellikle İstanbul'un önünde yeni bir fırsat açmıştır. İstanbul I. Dünya Savaşı sonrasında kaybetmiş olduğu "dünya kenti" olma fırsatını yakalamıştır. 1990'lı yılların ortalarından itibaren

siyasetçiler ve iş çevreleri "yaşanabilir bir dünya kenti İstanbul" vizyonu üzerinde uzlaşmış bulunuyordu. Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne tam üyelik için başvurmuş olması da bu vizyonu güçlendiriyordu.

İstanbul bir dünya kenti işlevini kazanarak, kendi uluslararası ekonomik hinterlandını denetleyerek örgütlerken, finans merkezi olarak ortaya çıkarken, bu hinterlanda kapital ihraç eder hâle gelirken, bir sanat ve kültür odağı olarak dikkati çekmeye başlarken nüfusu 10.000.000'un üzerine çıkıyor ve kendisini de bir "kentsel bölge" hâline dönüştürmeye başlıyordu. Günümüzde bir büyük kentin merkezinden kırsal alana kadar uzanan kesiminde yer alan çok sayıda yerleşme telefon, TV, bilgisayar/internet gibi elektronik araçlar ve medya olanaklarıyla birbirine bağlanarak bir bütünlük oluşturmaktadır. Bunun gerisinde Fordist üretimin düşey bütünlüğünün yerini, düşey ayrışmanın alması ve onun yerine esnek üretimin geçmeye başlamasıyla yatay bir bütünlüğün gelişmeye başlaması yatmaktadır. Bunun paralelinde merkezden ayrılan sanayiler, hizmetler hatta konut alanları kentsel bölgede yeni odaklanmalar yaratmaktadır. Merkezdeki işlevlerin bir kısmı merkezi terk ederek kentsel bölgeye yayılırken merkezi yeniden yapılanmaya hazır hâle getirmektedir. Kent merkezlerindeki çok sayıda kuruluşun kentsel bölgede yer seçmesinin yanı sıra perakende ticaretin de büyük alışveriş merkezleri hâlinde motorlu araçlarla kolayca ulaşılabilen yerlere inşa edilmesi, merkezlerin çekiciliğini azaltacak sorunlar olarak ortaya çıkma potansiyeli taşımaktadır. Kısacası İstanbul özellikle 1990 sonrasında bir yandan dünya kenti olma işlevlerini yeniden kazanırken, tek merkezli bir azman sanayi kentinden, çok merkezli bir kentsel bölgeye geçişi yaşamaya başlamıştır. Bu geçiş siyasetin öncülük ettiği kentsel dönüşüm projeleriyle hızlandırılmaya çalışılmaktadır.

⁴⁹ Yerleşme Bilimleri/Çalışmaları İçin Öngörüler, Ankara 2006 (TÜBA Yerleşme Bilimleri Öngörü Çalışma Grubu).