

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KENTSEL DIŞ MEKÂN KULLANIMLARININ DEĞİŞİM
VE DÖNÜŞÜM BAĞLAMINDA İNCELENMESİ:
ESKİŞEHİR KENT MERKEZİ**

Mimar Gülşah ÖRS DEMİR

**FBE Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Feride ÖNAL

İSTANBUL, 2008

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KENTSEL DIŞ MEKÂN KULLANIMLARININ DEĞİŞİM
VE DÖNÜŞÜM BAĞLAMINDA İNCELENMESİ:
ESKİŞEHİR KENT MERKEZİ**

Mimar Gülşah ÖRS DEMİR

**FBE Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Savunma Tarihi: 2 Mayıs 2008

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Feride ÖNAL (YTÜ)

Jüri Üyeleri: Doç. Dr. Seda Tönük (YTÜ)
Yrd. Doç. Dr. Ali KILIÇ (YTÜ)

İSTANBUL, 2008

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ŞEKİL LİSTESİ	iii
ÇİZELGE LİSTESİ	vi
ÖNSÖZ	vii
ÖZET	viii
ABSTRACT	ix
1. GİRİŞ	1
1.1 Çalışmanın Amacı ve Yöntemi	1
2. KAVRAM VE TANIMLAR	3
2.1 Çevre Tanımı	3
2.1.1 Doğal Çevre	4
2.1.2 Yapma Çevre	5
2.1.3 Sosyal Çevre	6
2.2 Kent-Kentleşme ve Kentsel Mekân Kavramları	7
2.2.1 Kent ve Kentleşme Tanımları	9
2.2.2 Kentsel ve Kamusal Mekân Kavramları	17
2.2.2.1 Kamusal Mekân Türleri	18
2.2.2.2 Meydanlar	21
2.2.2.3 Sokaklar ve Caddeler	23
2.2.2.4 Parklar ve Yeşil Alanlar	27
2.3 Değişim ve Dönüşüm Kavramları	29
2.3.1 Kentsel Değişim ve Dönüşüm Kavramı	30
2.3.2 Ulaşım da Değişim ve Dönüşüm Kavramı	31
2.3.3 Ekonomide Değişim Kavramı	32
2.3.4 Toplumsal Değişim ve Dönüşüm Kavramı	33
3. KENTLERİN GELİŞİM SÜRECİ BAĞLAMINDA KENTSEL DIŞ MEKÂNLAR	35
3.1 Sanayileşme Öncesi Kentsel Dış Mekân Kullanımları	35
3.1.1 Eski Yunan Kentinde Kentsel Dış Mekân Kullanımı	35
3.1.2 Roma Döneminde Kentsel Dış Mekân Kullanımı	37
3.1.3 Ortaçağ'da Kentsel Dış Mekân Kullanımı	38
3.1.4 Rönesans'da Kentsel Dış Mekan Kullanımı	40
3.1.5 Barok Dönemde Kentsel Dış Mekan Kullanımı	41
3.2 Sanayileşme Sonrası Kentsel Dış Mekân Kullanımları	42
4. TÜRKİYE'DE KENTLEŞME VE KENTSEL DIŞ MEKÂN KULLANIMLARININ DEĞİŞİM VE DÖNÜŞÜMÜ	44
4.1 Türkiye'de Kentleşme ve Kentleşmeye Etki Eden Faktörler	47

4.1.1	Kentsel Yapılaşma	50
4.1.1.1	Gecekondulaşma Olgusu	50
4.1.1.2	Kent Dışı Konut Sistemlerinin Oluşması	52
4.1.2	Ulaşım ve Araç Kullanımındaki Artış	54
4.1.3	Ekonomideki Değişimler	56
4.1.4	Sosyal Yapıdaki Değişim	57
4.1.4.1	Gelenek ve Göreneklerdeki Değişim	57
4.1.4.2	Aile Yapısındaki Değişim	58
4.1.4.3	Tüketim Odaklı Sosyal Yaşam	59
4.2	Türkiye’de Kentsel Dış Mekân Kullanımları	60
5.	KENTSEL DIŞ MEKÂN KULLANIMLARININ DEĞİŞİM ve DÖNÜŞÜMÜ BAĞLAMINDA ESKİŞEHİR KENT MERKEZİ ÖRNEĞİNİN İNCELENMESİ	63
5.1	Kentin Fiziki Özellikleri	65
5.2	Kentin Tarihsel ve Mekânsal Gelişim Süreci	68
5.2.1	Cumhuriyet Öncesi Dönem	69
5.2.2	1923–1950 Dönemi	76
5.2.3	1950–1960 Dönemi	78
5.2.4	1960–1980 Dönemi	79
5.2.5	1980–2007 Dönemi	80
5.3	Eskişehir Kent Merkezi’nin Tarihsel ve Mekânsal Değişim Süreci	82
5.3.1	Meydanlar	83
5.3.2	Yayalaştırılmış Caddeler	91
5.3.3	Parklar ve Yeşil Alanlar	95
5.3.4	Kıyı Kullanımları	97
6.	SONUÇ	101
	KAYNAKLAR	104
	EKLER	110
	ÖZGEÇMİŞ	111

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2-1 Toledo, Spain. (http://www.wayfaring.info/wp-content/uploads/2007/03/ngm1982_06p726-7.jpg)	4
Şekil 2-2 (http://www.queenslandholidays.com.au/fms/swf/gallery/images_large/004904.jpg)5	
Şekil 2-3 Trafalgar Meydanı (http://www.bigfoto.com/europe/london/trafalgar-square-u5.jpg)	6
Şekil 2-4 Mısır ve Mezopotamya bölgeleri ve Dicle, Fırat ve Nil nehirleri yerleşim haritası. (http://www.ancient-egypt-online.com/images/ancient-egypt-map.jpg)	12
Şekil2-5 MezopotamyaHarita. (http://fef.marmara.edu.tr/tarih/koroglu/eskimesopotam_dosyalar/image006.jpg)	13
Şekil 2-6 Palmanova, İtalya (1593) Kuş bakışı şehir planı (http://www.clubitalianoautogiro.it/fotovarie/palmanova.jpg)	14
Şekil 2-7 Roma planı, İtalya (http://www.gutenberg.org/files/18240/18240-h/images/10large.jpg)	15
Şekil 2-8 Otoyollarla parçalanmış kent. (http://www.cografyaogretmeni.org/galeri/data/media/10/city_scape1.jpg)	16
Şekil 2-9 Trafalgar Meydanı, Londra. (http://www.windoweb.it/desktop_foto/foto_inghilterra/foto_londra/foto_londra_605_Trafalgar_square.jpg)	21
Şekil 2-10 Time Square, New York. (http://www.ucl.ac.uk/alumni/get-involved/world-map/north-america/times_square_new_york)	22
Şekil 2-11 Hongkong kent merkezinden bir cadde. (http://www.davidmetraux.com/images/adventure/hongkong/large/hongkong_central_street_traffic.jpg)	24
Şekil 2-12 Prag'da trafiğe kapatılmış bir yol. (http://www.twip.org/photo/europe/czech-republic/photo-2745-23-11-06-08-40-50.jpg)	25
Şekil 2-13 Bir kavşak örneği. (http://blogs.warwick.ac.uk/images/richardwinski/2005/08/12/spaghetti_junction.jpg)	25
Şekil 2-14 Amerika'dan bir örnek, kent otoparkları.(Mutations, Actar: 493).....	26
Şekil 2-15 Central Park, New York. (http://www.bbc.co.uk/northernireland/getaways/destinations/newyork/images/central_park.jpg)	28
Şekil 2-16 Central Park, New York. (http://www.arpas.org/photos/satellite/central-park.jpg) .	28
Şekil 3-1 Roma (İtalya), şehir merkezi. (http://www.italyaonline.net/Italya/haritalar/mappaRoma3.JPG)	35
Şekil 3-2 Agora (Yunan) (http://www.greeklandscapes.com/images/destinations/agora/agora_plan.jpg)	36
Şekil 3-3 Agora ve Akropolis, Atina. (http://courses.cit.cornell.edu/lanar524/AgoraAcrop.jpg)	37
Şekil 3-4 Forum Roma. (http://static.panoramio.com/photos/original/59763.jpg)	38
Şekil 3-5 Piazza del Campo, Siena, İtalya. (http://nettekeyif.net/gir/r2018.search.htm#)	39
Şekil 3-6 Siena, İtalya şehir planı.	39
Şekil 3-7 St. Pierre Meydanı, Roma. (http://membres.lycos.fr/bleu/st_pierre_de_rome.JPG)	40
Şekil 3-8 St. Pierre Plan, Roma.	41
Şekil 3-9 Blenheim Sarayı. (http://www.bestvaluetours.co.uk/images/mikes%20images/blenheim.jpg)	41
Şekil 3-10 Chateau de Versailles Sarayı'nın havadan görünüşü. (http://cache.eb.com/eb/image?id=5806&rendTypeId=4)	42
Şekil 3-11 Crystal Palas, Londra, 1851. (	

http://soa.syr.edu/faculty/bcoleman/ARC523/images/crystalpalace/crystal.palace.sydenham.jpg	43
Şekil 4-1 1520-1540 Anadolu’da kent dağılımı.	44
Şekil 4-2 Ankara Dikmen Gecekondü Mahallesi (http://www.haberx.com/newspictures/10/1040643SmallPicture.jpg)	52
Şekil 4-3 Kent Dışı Konut Siteleri, İstanbul. (http://www.turksportal.net/tsi/v2/image/kose/toki.jpg)	53
Şekil 4-4 Harbiye İstanbul (http://img227.imageshack.us/img227/4130/yasinaydogansisliharbiye3st.jpg)	55
Şekil 4-5 Harbiye İstanbul (http://img19.imageshack.us/img19/1113/harbiye5tm.png)	55
Şekil 4-6 Alışveriş Merkezi. (http://osman.midilli.com/uploaded_images/interioreast1-709790.jpg)	59
Şekil 4-7 Tarihi Yarımada İstanbul. (http://www.neredennereye.com/galeri/albums/uploads/turkiye/istanbul/normal_istanbul-tarihi-yarimada.jpg)	60
Şekil 4-8 İstanbul 16.yüzyıl. (http://www.barbaros.biz/index_dosyalar/istanbul.jpg)	62
Şekil 5-1 Bölgenin genel bir görünüşü (Nejat Işcan, (2006) Eskişehir Tarihini Şehri, Işcan Yayınları)	63
Şekil 5-2 Eskişehir kenti merkez yerleşim haritası ve kentte irdelenen bölge.	64
Şekil 5-3 Eskişehir haritası. (http://www.map-of-turkey.co.uk/maps/eskisehir.gif)	65
Şekil 5-4 Eskişehir’in Türkiye haritasındaki yeri. (http://www.turkiye-resimleri.com/data/media/31/eskiehir_haritas.jpg)	66
Şekil 5-5 Türkiye topografya haritasında Eskişehir’in yeri	67
Şekil 5-6 Eskişehir’in ilk mahallelerini gösteren mahalle şeması.	70
Şekil 5-7 Eski Erkanı Umumiye Dairesi 5. Şubesine Bağlı Olarak Teşkil Edilmiş Olan Taksim Arazi Komisyonu Marifetiyle 1312-1896 Senesi 1:10000 Mikyasında Olarak Alınan Eskişehir ve Civarı Haritasıdır.	72
Şekil 5-8 Eskişehir Gar binası(Perihan Sarıöz, (1997)Bir Zamanlar Eskişehir, Esbank)	73
Şekil 5-9 İstasyon caddesi (Ahmet Atuk, (2002), 101 Eskişehir, Eskişehir Odunpazarı Belediyesi yayınları)	74
Şekil 5-10 TCDD Demiryolu Şebekesi. (http://www.tcdd.gov.tr/genel/harita.jpg)	75
Tablo 5-1 Eskişehir’de Şehir ve Köy Nüfusunun Gelişimi (1927–2000) Kaynak: D.İ.E. 2000 Genel Nüfus Sayımı	76
Şekil 5-11 Eskişehir Tramvay Sistemi Güzergâhı. (diatürkiye)	82
Şekil 5-12 Kurşunlu Külliyesi. (Ahmet Atuk, (2002), 101 Eskişehir, Eskişehir Odunpazarı Belediyesi yayınları)	83
Şekil 5-13 Odun pazarı bölgesindeki yerleşim(1312).	84
Şekil 5-14 Yüzyılın başında “Hatap” pazarı yani Odunpazarı. (Perihan Sarıöz, (1997)Bir Zamanlar Eskişehir, Esbank)	85
Şekil 5-15 Cumhuriyet’in ilanı sonrasında Odunpazarı. (Perihan Sarıöz, (1997)Bir Zamanlar Eskişehir, Esbank)	85
Şekil 5-16 Yüzyılın ortalarında Odunpazarı meydanı	86
Şekil 5-17 (2007) Odunpazarı Meydanı	86
Şekil 5-18 Hükümet Konağı. (Ahmet Atuk, (2002), 101 Eskişehir, Eskişehir Odunpazarı Belediyesi yayınları)	87
Şekil 5-19 Hükümet Konağı.	87
Şekil 5-20 Reşadiye Meydanı	88
Şekil 5-21 Reşadiye Meydanı (2007)	88
Şekil 5-22 Köprübaşı (Perihan Sarıöz, (1997)Bir Zamanlar Eskişehir, Esbank)	89
Şekil 5-23 (Köprübaşı) Göksu Meydanı(Eskişehir Tarihini Şehri, Nejat Işcan, Işcan Yayınları,2006)	89

Şekil 5-24 Köprübaşı 2007	90
Şekil 5-25 Köprübaşı 2007	90
Şekil 5-26 İsmet İnönü Caddesi.....	91
Şekil 5-27 Hamamyolu Caddesi.(Perihan Sarıöz, (1997)Bir Zamanlar Eskişehir, Esbank)	92
Şekil 5-28 Hamamyolu Caddesi(Perihan Sarıöz, (1997)Bir Zamanlar Eskişehir, Esbank)	92
Şekil 5-29 İsmet İnönü Caddesi.....	93
Şekil 5-30 İsmet İnönü Caddesi.....	93
Şekil 5-31 İki Eylül Cadde'si	94
Şekil 5-32 İki Eylül Cadde'si 2007	94
Şekil 5-33 Yediler.....	95
Şekil 5-34 Yediler Parkı	96
Şekil 5-35 Alaaddin Parkı	96
Şekil 5-36 Porsuk (Ahmet Atuk, (2002), 101 Eskişehir, Eskişehir Odunpazarı Belediyesi yayınları)	98
Şekil 5-37 Köprübaşı(Ahmet Atuk, (2002), 101 Eskişehir, Eskişehir Odunpazarı Belediyesi yayınları)	98
Şekil 5-38 Porsuk	99
Şekil 5-39 Porsuk (Suboyu , Köprübaşı ve Yalaman Adası)	99
Şekil 5-40 Porsuk (Suboyu , Köprübaşı ve Yalaman Adası)	100
Şekil 5-41 Porsuk (Suboyu).....	100

ÇİZELGE LİSTESİ

Tablo 4-1 Türkiye’de yıllara göre gecekondü sayısı ve gecekondulu nüfus.(Keleş, 2006)	51
Tablo 5-1 Eskişehir’de Şehir ve Köy Nüfusunun Gelişimi (1927–2000) Kaynak: D.İ.E. 2000 Genel Nüfus Sayımı	76

ÖNSÖZ

Yüksek lisans öğrenimim sırasında ve tez çalışmalarım boyunca gösterdiği her türlü destek ve yardımdan dolayı çok değerli hocam Sayın Yrd. Doç. Dr. Feride Önal'a, tez çalışmamın gerçekleştirilmesinde bana yardımcı olan Sayın Doç. Dr. Seda Tönük, Sayın Yrd. Doç. Dr. Ali Kılıç'a teşekkürlerimi sunarım.

Her zaman olduğu gibi bu çalışma sırasında da yanımda olan anne ve babam Kamuran ve Mustafa Örs'e ve kardeşim Buket Örs'e. Ayrıca çalışmalarım süresince verdiği moral ile yanımda olan sevgili eşim Barış Demir'e teşekkür ederim.

KENTSEL DİŐ MEKÂN KULLANIMLARININ DEĞİŞİM VE DÖNÜŞÜM BAĞLAMINDA İNCELENMESİ: ESKİŞEHİR KENT MERKEZİ

ÖZET

İnsan; Var oluşundan itibaren doğaya karşı bir hayat mücadelesi vermiş, gereksinimlerini karşılamak için doğadan yararlanırken doğadan gelebilecek tehlikelere karşı da hep bir korunma yöntemi aramıştır. İnsanın doğayı tanıyarak, kendi yapabildiklerini faydalı hale getirmesi ile teknolojinin ilk temelleri atılmıştır. Kentlerin ortaya çıkışı; insanın dış etmenlere karşı birlikte mücadele etme olgusuna dayanmaktadır.

Sanayileşme ile birlikte bir çekim merkezi olan kentlerde; kentleşme ve kırdan kente yoğun göç ile artan nüfus; kentlerde yaşayan nüfusun oranının da hızla artmasına neden olmuştur. Nüfus artışı, sanayileşme ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak sürekli değişime uğrayan kentlerde, insanların sosyal, fiziksel ve ruhsal yaşantılarını sağlıklı bir biçimde sürdürebilmeleri için gerekli en önemli kentsel öğelerden birisi olan dış mekânlar da değişime uğramışlardır.

Bu çalışma kapsamında; Eskişehir kentinin tarihsel süreçteki kentsel gelişimi, kentsel dış mekân kullanımları ve değişimi irdelenmektedir. Kentin zaman içerisinde yaşadığı fiziksel, sosyal, mekânsal değişimler ile bu değişimlerin olumlu ve olumsuz etkileşimleri görsel verilerle birlikte incelenmiştir.

Anahtar kelimeler: Kentsel Dış Mekân, Kent, Kentleşme, Eskişehir

ANALYSING THE USE OF EXTERNAL SPACES IN CITIES, FROM A CHANGE AND TRANSFORMATION PERSPECTIVE: ESKİŞEHİR KENT MERKEZİ

ABSTRACT

Since the existence of the human kind, the human challenged the nature. He made use of the nature in order to satisfy his requirements, but always seeking methods to be protected from threats within the nature. Emergence of cities is based on the fact that the human kind aim to challenge the external factors together, while first foundations of technology were laid as the human kind knew nature and what he could do. The cities appearing by the time and improving technology has transformed the world into an irreversible process.

Along with industrialization, urban areas have become centers of attraction. Due to urbanization and harder living conditions in rural areas, the population in the cities increased by the time. Based on population increase, industrialization and technological improvements, the cities have undergone a constant change, and the urban life and outdoor spaces are influenced by such changes. The outdoor spaces are the most important components required for sustaining of people their physical and moral lives.

In this study, the urban development of Eskisehir city in the historical process, employment of outdoor spaces in cities and their changes are searched. In the end, the physical, social and spatial changes undergone by cities in the time, and the positive and negative interactions of such changes are examined along with visual data.

Keywords: Open spaces , city, urbanization, Eskişehir

1. GİRİŞ

1.1 Çalışmanın Amacı ve Yöntemi

Bu çalışmanın amacı; günümüzde dünya nüfusunun büyük bir bölümünü barındıran kentlerin, sosyal yaşam alanları olan kentsel dış mekânlar ve kullanımlarını tarihsel süreçte Eskişehir kent merkezi üzerinden incelemektir.

Kent, sözcük anlamı ile çeşitli yaş, ırk, menşei, kültüre sahip insanların bir arada yaşadıkları bir yerleşme mekânı olarak tanımlanmaktadır.(Yörük, 1959) Kent yerleşimi çevre yerleşimleri ile kıyasla avantajları yüksek, ekonomik ve kültürel refahı sağlayabilecek bir bölge olarak da tanımlanabilir.

Kent yaşantısı içerisinde tüm bireylerin sosyal, fiziksel, ruhsal ve ekonomik ihtiyaçlarını karşılayabildikleri en önemli alanlar ise kentsel dış mekânlardır. Kentsel dış mekânlar; kendi içinde mekânın aidiyet durumuna göre değişmekle birlikte, kamusal kentsel dış mekânlar meydanlar, sokaklar, göl, nehir kıyıları, park ve bahçeler gibi alanlardır. Bunun dışında tamamen özel kentsel dış mekânlar ve şahsa ait kamuya açık kentsel dış mekânlar bulunmaktadır.

Günümüzde kentsel mekânlarda gerçekleşen işlevlerin büyük bir bölümü, özel mekânlara taşınmaktadır. Kentlerimizdeki "kamusal" mekânlar, böyle bir çağda, sosyal temasın devam edebilmesi için büyük önem taşımaktadır. kentsel mekanlarında sembolik değerler ile, toplanma, dinlenme-rekreasyon işlevleri öne çıkarken, Tarihsel gelişiminde olduğu gibi, sokaklar, meydanlar ve açık alanlar-parklar günümüzün önemli kamusal açık mekânlarını oluşturmaktadır. Bununla birlikte, günümüzde, kamusal mekânların oluşturulmasında özel sektörün payı giderek artmakta, bazı durumlarda yeni inşa edilmekte olan yapıların kentlinin kullanımına sunduğu plazalar, alışveriş merkezleri vs yapılar kamusal mekanların yerini almaktadır.. (Marcus, 1990) Tüm bu gelişmeler kentlerde ki sosyal yaşamı da doğrudan etkilemekte ve değişimine neden olmaktadır.

Kentin yaşayan yüzü olarak görünen ve tüm kentlilerin bir arada koşulsuz bir şekilde bulunabildiği alanlar olan kentsel dış mekânlar; kullanım şekli ve yoğunluğu açısından farklılıklar göstermektedir. Kentsel dış mekân kullanımları; kentin toplumsal ve kültürel yapısı, kentin kurulduğu bölgenin coğrafi özellikleri ve kentin tarihsel gelişim süreci ile etkileşim içindedir.

Bu çalışma bağlamında, bir Anadolu kenti olan Eskişehir kent merkezinin; kentsel dış mekânlarının zamana bağlı olarak fiziksel ve sosyal değişim süreçleri incelenmiştir. Eskişehir'in gerek kentsel gelişimi, gerekse kent merkezinin ve yaşantısının zamana bağlı değişimi pek çok fiziksel ve toplumsal kriterlerin etkileşimi ile oluşmuştur.

Çalışmada, öncelikle kavramsal literatür taraması yolu ile dünyadaki açık mekan kullanımları ve gelişimi incelenmiştir. Buna bağlı olarak, Türkiye'de ki kentleşme süreci ve kentleşmeye etki eden faktörler araştırılmış ve kentsel dış mekân kullanımları incelenmiştir. Alan çalışması olarak seçilen Eskişehir kentinin tarihsel süreç içindeki mekânsal gelişimi; farklı dönemlerde hazırlanmış kent haritaları ve fotoğraflardan faydalanılarak irdelenmiştir. Sonuç olarak kentleşmeye bağlı olarak, Eskişehir kent merkezinin geçirdiği mekânsal ve sosyal dönüşüm süreci, sürece etki eden faktörler ve nedenleri, harita ve fotoğraflarla desteklenerek araştırılmıştır.

2. KAVRAM VE TANIMLAR

2.1 Çevre Tanımı

New Webster sözlüğü'nün tanımıyla çevre; organizmalar topluluğunun veya bir organizmanın varlığını ve gelişimini etkileyen fiziksel, sosyal ve kültürel faktörlerin tümüdür.

Norberg-Schulz; çevreyi, hareketlerin ve oluşumların meydana geldiği “yer” olarak tanımlamaktadır. Çevre, toplumun ekonomik ve politik yaşantısının yapısını, teknolojik olanaklarını ve kültürel ve sosyal eğilimlerini de yansıtmakta, insan yaşantısını sınırlayıp, yönlendirmektedir.(Önal, 1997)

Yürekli, en genel anlamıyla çevreyi , “incelenmekte olan organizma, grup veya sistemin dışındaki herhangi bir koşul veya etki olarak açıklamaktadır... Çevre, tüm biyolojik, sosyolojik, psikolojik özellik ve eylemleriyle insanı ve tüm fiziksel, simgesel, kozmik özellikleriyle ortamı içermelidir. Çevre bireyi çevreleyen bir sistemler bütünüdür. Çevreyi tanımlayan durum ise, bireyin buna dâhil olmasından çok, içinde yaşadığı bir ortam olması durumudur. (Yürekli, 1980)

Çevre başka bir şekilde insanlar ve elemanlar arasında düzenli ilişkiler sürekliliği sonucu doğmuş bir örüntüler bütünüdür. Fiziksel çevredeki bu ilişkiler ise öncelikle mekânsaldır. Nesneler ve insanlar bu mekân içinde sürekli etkileşim içindedir ve bu mekân doğal ve insan yapısı olarak ayrılabilir. Doğal olan iklimlerle birlikte ortaya çıkan biyolojik bir dönüşümken insan yapısı olan ise insanın doğayı kullanım faaliyetlerinin doğa üzerindeki ortaya çıkan etkileridir. Bu etkiler ise çevre biçimini sürekli değiştirmektedir. (Yürekli,1977)

Çevre-insan etkileşimini, çevrenin insan davranışı ve ilişkileri üzerindeki etkilerini irdelemek, fiziksel çevrenin biçimlenişi, insanın çevreden beklentileri ve gereksinimlerinin kavranmasında önemlidir. İnsan-çevre ilişkisinde çevre; doğal çevre, yapma çevre ve sosyal çevre alt başlıklarına ayrılır.. (Önal,1997)

Çevre kavramı bir odak gerektirir ve o odağa bağlı olarak, ona yönelik onun dışında onunla ilişkili olarak oluşan, gelişen odak tarafından etkilenen, odağı etkileyen karşılıklı etkileşim ilkelerine dayanan değişken, ivmeli, karmaşık, çok yönlü bir kurgudur. Çevre, doğal ve yapay fiziksel yapının, iklimsel ve coğrafi değerlerin, biyolojik etmenlerin, kültürel, bilimsel, sanatsal, ekonomik, toplumsal oluşumların her biri, bir kısmını veya tümünü bir arada kapsamına alır.(İzgi, 1999)

“Fiziksel çevre, cansız varlıklar sistemi ve onların etkilerinden(örneğin güneş ve onun dünyaya sağladığı enerji), canlı varlıklar sistemi ve onların etkilerinden(örneğin bir orman ve onun mikro ölçekte sağladığı iklimsel koşullar) oluşturur.” (Yürekli, 1980)

Sonuçta çevre, çeşitli bileşenlerin oluşturduğu bir bütündür. Her bileşenin çevre bütününe az veya çok bir katkısı vardır. Her çevrede mekânsal düzeni veren bileşenler arası ilişkiler yalnız o yere hasır. Bu nedenle çevre bulunduğu ortamın verileri ile değerlendirilmelidir. (Yürekli, 1977)

2.1.1 Doğal Çevre

İçinde yaşanan fiziksel çevreler fiziki ve beşeri faktörlerden oluşan kompleks yapılardır. Bu faktörler bir yandan konum, topografya, iklim, toprak gibi fiziksel özellikler iken diğer yandan yerleşmelerin sosyal karakteri, nüfusu, tarihi gelişim süreci gibi beşeri özelliklerle tanımlanmaktadır.(Pilgir, 1992)



Şekil 2-1 Toledo, Spain. (http://www.wayfaring.info/wp-content/uploads/2007/03/ngm1982_06p726-7.jpg)

Doğal çevre, insan varlığının temelidir. İnsanlar, maddi ve manevi yaşayışlarında gereksinim duydukları her şeyi doğada bulurlar, bu nedenle yaşamları boyunca doğayla sürekli ilişki içindedirler. Ancak, dünya nüfusunun hızla artması, bilim ve teknolojinin ilerlemesi, insanın yaşam şartlarının değişmesi ile insanın doğal çevresiyle olan ilişkilerinde doğal varlıklar ve

kaynakların daha fazla kullanılıp ve tüketildiği gözlemlenmektedir.

Doğal çevre ve içerdiği ekolojik sistemlerin ve bunlara bağlı dengelerin bozulmasının, yapay çevre oluşumları ile doğrudan ilişkilidir. Öncelikle yeni gelişmekte olan ülkelerde kırsal alanlardan kente göçler, çarpık yapılaşmayı körükleyerek doğal alanların yapı alanlarına dönüşmesine yol açmaktadır. (Çamdal, 1998)

Bir bölgenin doğal çevre özellikleri yapma çevre özelliklerinin oluşumunu yönlendiren verileri içermektedir. (Şekil 2.1)

2.1.2 Yapma Çevre

Yapma çevre, fiziksel bir oluşum olmakla birlikte insanlar için hem sosyal, hem de fiziksel anlamlara sahiptir. Kişisel sosyal kimlik bu çevrede oluşturulur. Sosyal yaşam, düzenli bir fiziksel kurulumla ortaya çıkar.(Canter ve Krampen, 1988)

Yapay çevrenin oluşumunda etkili olan doğal verilerin başında topografya gelir. Topografyanın yapısı doğrultusunda sokaklar ve kent silueti biçimlenir. (Yürekli, 1980)

Yapma çevre olarak tanımlanan insanın fiziksel çevresi, onun hareket, iş, iskân, üretim gibi faaliyetlerinin, çeşitli kültürel ve sosyal ilişkilerini çevreleyen bir mekân olarak tariflenebilir.



Şekil 2-2 (http://www.queenslandholidays.com.au/fms/swf/gallery/images_large/004904.jpg)

Çevre ile insan sürekli bir etkileşim halindedir. Toplumlari oluşturan bireylerin yaşamlarını sürdürmeleri için gereksinimlerini karşılayacak fiziksel çevre, o toplumun yapısına uygun olarak ortaya çıkmış ve yine o toplumun sosyal, kültürel ve ekonomik durumuna uygun olarak gelişme göstermiştir. Fiziksel çevre, fiziksel, davranışsal ve kültürel faktörlerle birlikte şekillenmektedir. Ayrıca o bölgenin doğal yapısı ve orada yaşayan insanların toplumsal yapısı da fiziksel çevrenin belirleyicilerindendir. (Yürekli, 1980)

Çevre ve insan etkileşimi, toplum, mekân ve davranış ilişkileri bireylerin ve toplumun kendi yaşam koşullarını belirlemesine imkân verir. Bir kentte ya da bir yerleşim bölgesinde diğer insanları duyma ya da görme fırsatı, aynı zamanda genel olarak çevredeki sosyal ortam ve özel olarak orada yaşayan ve çalışan insanlarla ilgili önemli bilgiler edinme imkânı yaratmaktadır. Bu durum kentlinin kent kültürü ile gelişimi açısından çok önemlidir.(Erdönmez, 2006) (Şekil 2.2)

2.1.3 Sosyal Çevre

İnsanlar gereksinimleri ve beklentileri doğrultusunda çevrelerine uyum sağlamaktadırlar. İnsan-çevre ilişkisi kültürel, fiziksel ve algısal değişkenlerin karşılıklı etkileşimlerinin bir sonucudur. İnsan'ın dünya yüzünde varlığını sürdürebilmesi çevre ile uygun bir etkileşim içinde olmasına bağlıdır. (Önal,1997) (Şekil 2.3)



Şekil 2-3 Trafalgar Meydanı (<http://www.bigfoto.com/europe/london/trafalgar-square-u5.jpg>)

Çevre, sadece mevcut fiziksel bileşenleri değil, oluşan sosyal ve kişisel davranışları da içermektedir. Çevre, toplumun ekonomik ve politik yaşantısının yapısını, teknolojik olanaklarını ve kültürel ve sosyal eğilimlerini de yansıtmakta, insan yaşantısını sınırlayıp, yönlendirmektedir.

Biyopsikososyal bir varlık olan İnsan, kendisini çevreleyen aile, toplum, doğa ve biyosferin oluşturduğu makrokosmosla bütünleşmek ve toplumsallaşmak gereksinimi duymaktadır. Kentsel fiziksel çevre ve buna bağlı olarak da dış mekânlar, İnsanın toplumsallaşmasının gereği olan sosyal yaşantısının büyük bölümünü geçirdikleri çevreler olup içinde farklı aktiviteler barındırırlar. (Önal,1997)

2.2 Kent-Kentleşme ve Kentsel Mekân Kavramları

Sözcük anlamı olarak bakıldığında kent: “Nüfusu belli bir büyüklüğü ve yoğunluğu aşan, ekonomisi tarım dışı etkinliklerde yoğunlaşan ve kendi nüfusundan başka, etki alanı içinde yaşayanlara da hizmet sağlayan yerleşmelere verilen ad” olarak tanımlanmıştır. (Ana Britannica Ansiklopedisi, 1986)

Kentler; ilk ortaya çıkışı ve oluşma sebepleri hala tartışılan, karmaşık birçok olguyu bünyesinde barındıran bir bütündür. Kevin Lynch, kenti “Her an gözün görebileceğinden, kulağın duyabileceğinden fazlası vardır kentte, keşfedilmeyi bekleyen bir dekor, bir manzara vardır. Hiçbir şey kendi başına algılanmaz, çevresiyle, kendisini doğuran olaylar zinciriyle, geçmiş yaşantıların anısıyla ilintili olarak algılanır.” diye anlatmaktadır.(Lynch, 1975)

Kentler insanların yaşamlarını sürdürebilmek için inşa ettikleri karmaşık yerleşimlerdir. Kentler kuruldukları bölgenin topografik özelliklerine, yeraltı ve yerüstü zenginliklerine, coğrafi yapı ve konumuna, insanların kültürel ve sosyal yapısına bağlı olarak farklılaşırlar. Rapoport; “kentlerin fiziki elemanları aynı, anlamsal yapıları, organizasyon prensipleri ve bunların ilişkilienmeleri farklılık gösterir” demektedir. (Rapoport, 1977)

Kentler içlerinde barındırdıkları yaşantının sosyal, kültürel ve fiziksel birikimlerini sonraki yıllara da aktararak, geçmişin izlerini sürdürürler. Başka bir deyişle kentleri anlamlı ve özel kılan yaşanmışlıklardır. “Kısaca kent, biyolojik yakınlığın toplumsal bir yakınlığa dönüşmesiyle ortaya çıkmış tarihi bir sahnedir.” (Bookchin, 1999)

“Kent, muhtemelen yabancıların bir araya geldikleri, insani bir yerleşim yeridir. Bu tanımın doğru sayılabilmesi için yerleşimin geniş, heterojen bir nüfusu olmalı, nüfus yoğun olarak bir araya toplanmış olmalı, insanlar arası piyasa mübadelesi bu yoğun, heterojen yığının

birbiriyle etkileşimini sağlamalıdır. (Sennett, 1992)

Begel, “Kentlerin Doğuşu” adlı yazısında; kentlerin oluşma öykülerini şu biçimde anlatmaktadır. “Yaklaşık 500 bin belki 1 milyon yıl boyunca insanlar sadece yiyecek toplamak için belirli bir alanda hareket etmişlerdir. Bu durum ne bir göçebelik nede bir yerleşmedir. İnsanların avlanmayı keşfetmesine kadar insan yaşamı bu şekilde sürmüştü ve avlanmayı keşfettikleri zaman durum değişmiştir. Ancak gerçekten yerleşik düzene insan “Gordon Childe” nin da dediği gibi “neolitik devrim” yani bitkileri ıslah etmeyi öğrendiği an başlamıştır. İnsanlar tarımı benimseyince tarlalarından uzaklaşamayacaklarını anlamışlar ve yerleşik düzene tam olarak geçmişlerdir. (Begel, 1996)

İnsan, tarih boyunca doğayla karşı karşıya gelmiş ve onunla mücadele etmenin yollarını aramıştır. “İnsan, doğayla arasındaki gerilimin en önemli aşamasına kenti yaratmakla ulaştı. Bu onun hem bireysel hem de toplumsal savaşıydı. Kişi olarak kendini var etmenin, yaratmanın, sağlıklı güvenceli ortamını oluşturma ilk aşamasıydı bu.”(Bektaş, 1996)

Toplumların gelişmesi ve değişmesinin yansıtıcıları olan kentler; içinde barındırdıkları farklı oluşumlarla bir karşılaşma ortamı oluştururlar. “Tarihten de anlaşılabilceği gibi, kentler, bir toplumun güç ve kültür olarak azami yoğunlaşma noktasıdır. Hayatın, ayrı ve dağınık pek çok ışınının, sosyal anlam ve itibar kazancı ile bir odakta buluştuğu yerdir.” (Mumford, 1938) Kısaca kent içinde yaşayan insanların fiziksel, kültürel ve sosyal özellikleriyle; bulunduğu bölgenin doğal koşulları doğrultusunda zaman içinde etkileşime uğrayan yaşarlıklar bütünüdür.

Kentler; farklı yönler ve bakış açıları ile çok farklı biçimlerde tanımlanabilirler. Shulz kenti, “Yaşam ve yer birbirine aittir ve kent, buluşmaların gerçekleştiği yerdir. Kentte her şey birbirini yansıtır, bu yansımalar, çevresinde var oluşu oluşturduğumuz imajları yaratırlar” diye tanımlamaktadır. (Schulz, 1971) Kentler bünyelerinde yaşama olanaklılığının farklı biçimlerini barındırırlar ki bir kenti diğerinden daha güzel yapan ve tercih edilmesini sağlayanda budur.

Kentler insanların yaşamlarını sürdürebilmek için inşa ettikleri karmaşık yerleşimlerdir. Kentler kuruldukları bölgenin topografik özelliklerine, yeraltı ve yerüstü zenginliklerine, coğrafi yapı ve konumuna, insanların kültürel ve sosyal yapısına bağlı olarak farklılaşırlar. Rapoport; “kentlerin fiziki elemanları aynı, anlamsal yapıları, organizasyon prensipleri ve bunların ilişkilennmeleri farklılık gösterir” demektedir. (Rapoport, 1977)

“Kent, insanın, hayatını düzenlemek üzere meydana getirdiği en önemli ve en büyük fiziki

ürünü ve insan hayatını yöneltten, çerçeveleyen yapıdır. Kent; toplumsal hayata, insanlar arasındaki ilişkilere biçim veren, sosyal mesafelerin en aza indiği, bu ilişkilerin en büyük yoğunluk kazandığı yerdir. İnsanın hayatını idame ettirmek için ihtiyacı olan maddeler, nesneleri bunların farklı çeşitlerini üretmek ve bu ürettiklerini başkalarının ürettikleri ile değiştirmek, satmak, satın almak ile oluşan iktisadi hayat da şehirlerin bir asli fonksiyonu olmuştur.” (Cansever, 1996)

Kentler yıllar boyunca insanların ürettikleri ürünü değerli kılan pazarların oluştuğu ve alıcıların satıcılarla bir araya geldiği merkezler olmuştur. “Kent en gelişmiş durumuyla etik bir insan birliği, ahlaki ve aynı zamanda sosyo-ekonomik bir topluluk haline gelmiştir. Yoksa yalnızca isimsiz sakinlerine mal ve hizmet sağlamak için tasarlanmış yoğun bir yapılar bütünü değildir.” (Bookchin, 1999) Ancak sanayi kentlerinin oluşmasıyla birlikte, bu durum değişmiştir. “Modern kent, Pazaryerlerine benzeyen hareketli bir merkezdir; isimsiz alıcı ve satıcılar arasındaki etkileşim, toplumsal ve etik yönden anlamlı bir insan birlikteliği kurmaya değil, mal değiş tokuşuna yöneliktir. Günümüzde kentler, sahip oldukları kültürel merkezlerinden çok ticari girişimlerinin başarısına göre değerlendirilmektedir.” (Bookchin, 1999)

İnsanlar Bir arada yaşamanın avantajları ve kolaylıkları yanında toplum olmanın zorunlu kurallarını da oluşturmuşlardır. Kendileri için inşa ettikleri çevreyi, yine kendileri için tanıdıkları özgürlükler çerçevesinde kullanabilmişlerdir. “Kent sınırları son derece net çizilen özgürlükler sistemi demektir. Özgürlük ise farklı olabilme iznidir. Birbirinden farklı koşullar içinde, farklı değerler sisteminde, farklı amaca yönelik faaliyetlerin sürebilmesi için kaçınılmaz olan özerkleşme, tarihte ilk defa kentlerle ortaya çıkmıştır.” (Demirkan, 1996)

2.2.1 Kent ve Kentleşme Tanımları

Kentleşme, “toplumsal değişimin insanların davranışlarında ve ilişkilerinde, değer yargılarında, tinsel ve özdeksel yaşam biçimlerinde değişiklik yaratma süreci olarak” tanımlanabilir. (Keleş, 1980)

“Çağımızda evrensel bir olgu niteliği taşıyan kentleşme, değişik boyutları ve görünümüleri olan bir süreçtir. Genel görünümüyle nüfusun kırdan kente göçmesi veya yer değiştirmesi biçiminde beliren ve toplumun nüfus yapısını değiştiren bir süreç, demografik bir olgudur. Ancak kentleşme; sadece bir nüfus hareketi olayı değil, ülkenin teknolojik düzeyinde, ekonomik, sosyal ve kültürel yapısında da gerçekleşen değişimlere koşut olarak ve onların bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır.” (Turgut, 2003)

Kartal; kentleşmenin iki özellikli bir olgu olarak, bir takım ekonomik, sosyal, siyasal ve teknolojik değişmelerin sonucunda ortaya çıktığını ve toplumun ekonomik, sosyal, siyasal yapısında insan tavrı ve davranışlarında değişmelere yol açabilme gücüne sahip bir olgu olarak işlev gördüğünü belirtmektedir. (Kartal 1982)

Kentleşmeyi tetikleyen en önemli etken; çok çekici hale gelen kentin, kırsal kesimden göç almasıdır. Böylece nüfusun artması ve artan nüfusun sanayi üretimine katılarak daha fazla ürün üretmesi ve bunun sonucu olarak da ekonomik olarak da refah içinde bir yaşam sürülmesi demektir. Gelişen ekonomiyle birlikte bu üretime katılan kentlinin göç ettiği zamanki kültür ve geleneklerinin değişime uğraması, kentte farklılaşan sosyal yaşama ayak uydurması anlamına gelmektedir. Keleş kentleşmeyi, “toplumsal değişimin insanların davranışlarında ve ilişkilerinde, değer yargılarında, tinsel ve özdeksel yaşam biçimlerinde değişiklik yaratma süreci olarak” tanımlanmaktadır.” (Keleş, 1980)

“Kentleşme hareketleri ekonomik, teknolojik, siyasal ve psikososyolojik etmenlerin etkisi altında oluşur. Gerçekte bu dört kümede toplanan kentleşme etmenlerini birbirinden kesinlikle ayırma olanağı yoktur. Ekonomik nedenlerden bir kısmı, köylü nüfusu köyünden iten, tarım kesiminin içinde bulunduğu koşullardan kaynak alan nedenlerdir. Tarımda çağdaş üretim araçlarının kullanılması, makinenin tarıma girmesi, tarımsal üretim sürecinin her aşamasında ilkel yöntemlerin terk edilmesi; buna karşılık, üretimi etkileyen yeni girdilerin artan oranda kullanılması, tarımda çalışmasına gereksinim duyulan insan gücü miktarının azaltılmaktadır. Öte yandan az gelişmiş ülkelerde, tarımın verimliliği ve kişi başına düşen tarımsal gelir köylüyü köyünde tutmaya yetmeyecek kadar düşüktür. Ekonomik nedenlerin bir diğer kısmı ise köyünde beslenemeyen, gelecek için güvence bulamayan nüfusun kent öteklerine çeken nedenlerdir. Gerek sanayi devriminin getirdiği değişiklikler, gerekse tarıma egemen olan koşullar, kentleşmenin hızlanmasını teknolojik gelişmelerle birlikte sağlamıştır. Artan üretimin kentleşmede rol oynaması, ürünün kolay ve ucuz taşınmasını sağlayacak teknolojik araçların gelişmesine bağlıdır. Sosyopsikolojik etmenler ise, köy ve kent yaşam biçimleri, ölçünleri arasındaki ayrımlardan kaynaklanır. Bunlara genellikle kentlerin çekici özellikleri gözüyle bakılır. Gerçekten kentlerin sahip bulunduğu birçok toplumsal ve kültürel olanaklar ve hizmetler çok çekicidir. Kentlerin özgür havası, daha geniş bir kümenin üyesi olma duygusu, kentli olmanın gururunu paylaşma, bu etmenlerin başlıcalarıdır.”(Keleş, 2006)

Kentlerin kurulmasında ki temel neden olan bir arada bulunmak ve güç birlikteliği yapmak; zamanla gelişme ve büyüme ile kentlerin de her yönden değişime uğramasına neden olurken, kent ile birlikte kentte yaşayan insanlar ve yaşantıda değişime uğramıştır. Bu değişim

“kentlileşme” olarak tanımlanabilir. (üstten geldi...)

Kentlileşme kavramı; bir yönüyle insanların kendilerinin farkına varmaları ve toplum içersinde özgürleşen bireyselleşen bir yaşam sürmeyi ifade etmektedir. Kırsal kesimde yoğun bir geçerliliği olan gelenek ve göreneklerle yaşama olgusunun yerini modern kentin oluşturduğu düzenin almasıdır. “Modern yaşamın en erin sorunları, bireyin, etkin sosyal kuvvetler; tarihsel miras, dışsal kültür ve yaşam tekniği karşısında var oluş özerkliğini ve bireyselliğini muhafaza etme amacından kaynaklanır. İlker insanın bedensel var oluşu için doğayla yaptığı mücadele, en son dönüşümüyle bu modern biçime ulaşmıştır.” (Simmel, 1996)

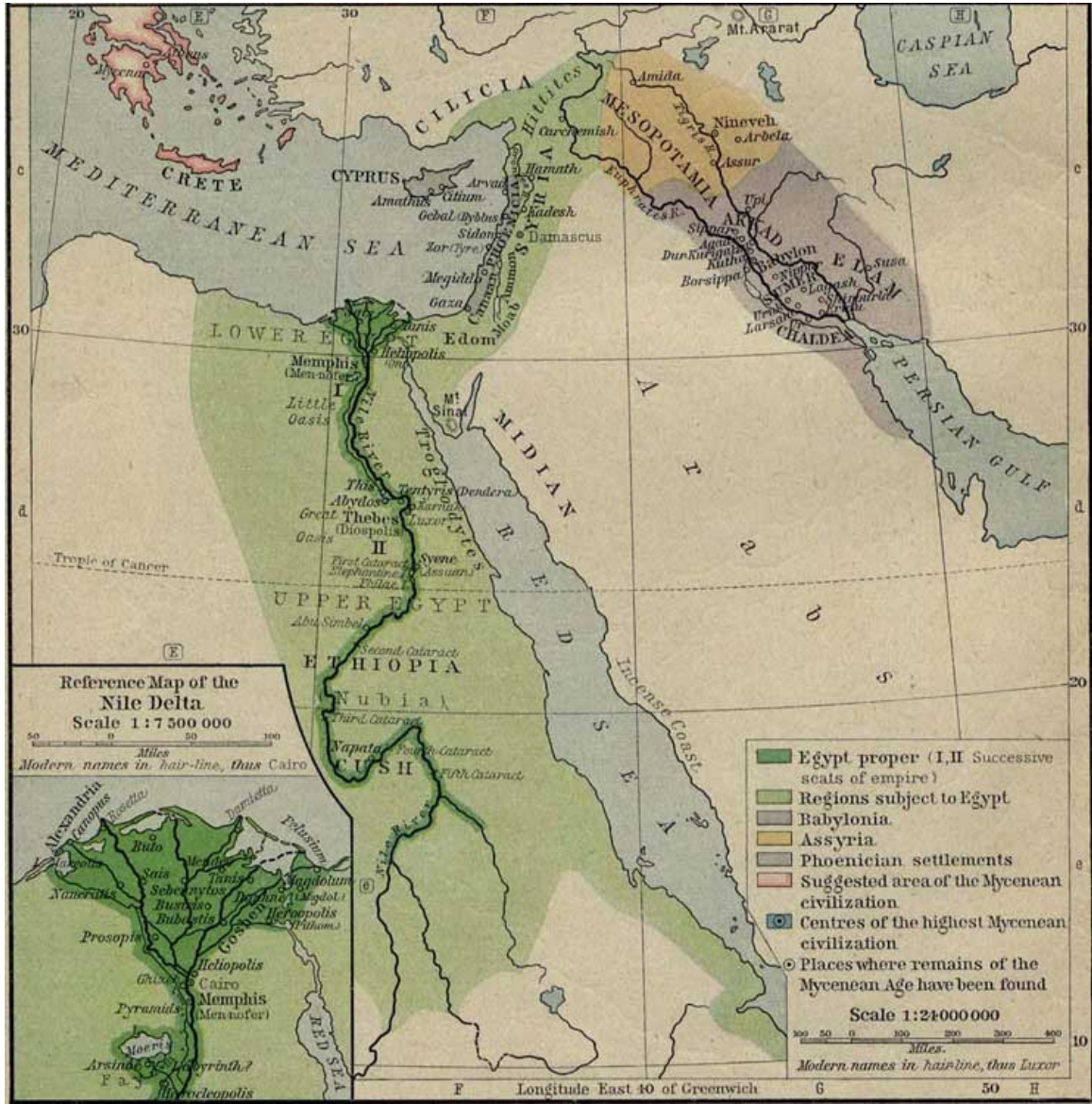
“Kentlileşme, bir toplumsal değişme, uyum ve bütünleşme süreci, kente göç eden nüfusun yeni koşullara uygun ilişkiler biçimi geliştirerek kentin bir ögesi olma sürecidir. Bu süreç kentin bürokratik yapısı, yerleşik kentli nüfus ve kentsel örgütler ile ilişki arttıkça hızlanmaktadır. Kentlileşme, temelde bireylerin kentsel yaşam içindeki etkileşimleriyle ortaya çıkan bir kültür değişmesidir.” [1]

Sanayileşme kentlerin gelişimine en çok etki eden faktör olmuş ve kentleşme; sanayileşme öncesi ve sonrası olarak ayrılmıştır. “Sanayileşme öncesi dönem kavramıyla anlatılmak istenen tarım devriminden sanayi devrimine kadar geçen uzun süreçtir. Sanayileşme öncesi dönem kendi içerisinde de çeşitli farklılıklar gösterdiği için bu dönem genellikle antik dönem ve ortaçağ diye sınıflandırılmaktadır.”[1] Bu dönemler kendi içlerinde belirgin özellikleri olan ve yaşantı ve yönetimi ile birlikte farklı şekilde kentleri biçimlendiren dönemlerdir.

Kentlerin ortaya çıkması ve insanların yerleşik hayata geçmeleri, “buzulların geri çekilişini takiben iklim koşullarının bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. İnsanoğlu, sürekli yerleşim birimleri kurarak, yerleşik bir yaşamı seçmiştir. Bunu olanaklı kılan yalnızca insan türünün kendisinin evcilleşmesi değil, aynı zamanda hayvanların ve özellikle de bitkilerin evcilleştirilmesiydi.”(Roth, 1993) “Kentlerin ortaya çıkışındaki belirsizliğe rağmen bütün kaynaklar ilk kentlerin, Neolitik Devrimin sonucunda kişi ve toplum başına üretimin büyük ölçüde artması sonucunda ortaya çıktığını göstermektedir. Küçük köy yerleşmeleri tükettiklerinden çoğunu üretmeye başlayınca yaşamak için besin üretmek zorunda olmayan, sayıca az fakat nüfusça kalabalık kasaba ve kentler ortaya çıkmış, bu kentlerin nüfusu artı ürüne bağlı olarak büyümüştür.” [1]

Dünyada tahıl yetiştirilmesiyle birlikte kentlerin oluşumunun ilk görüldüğü yerler (Şekil 2.4) “Mısır’da İÖ 1500 ile 1000 yılları gibi çok erken bir tarihte başlamıştır. İÖ. 8000 yılından

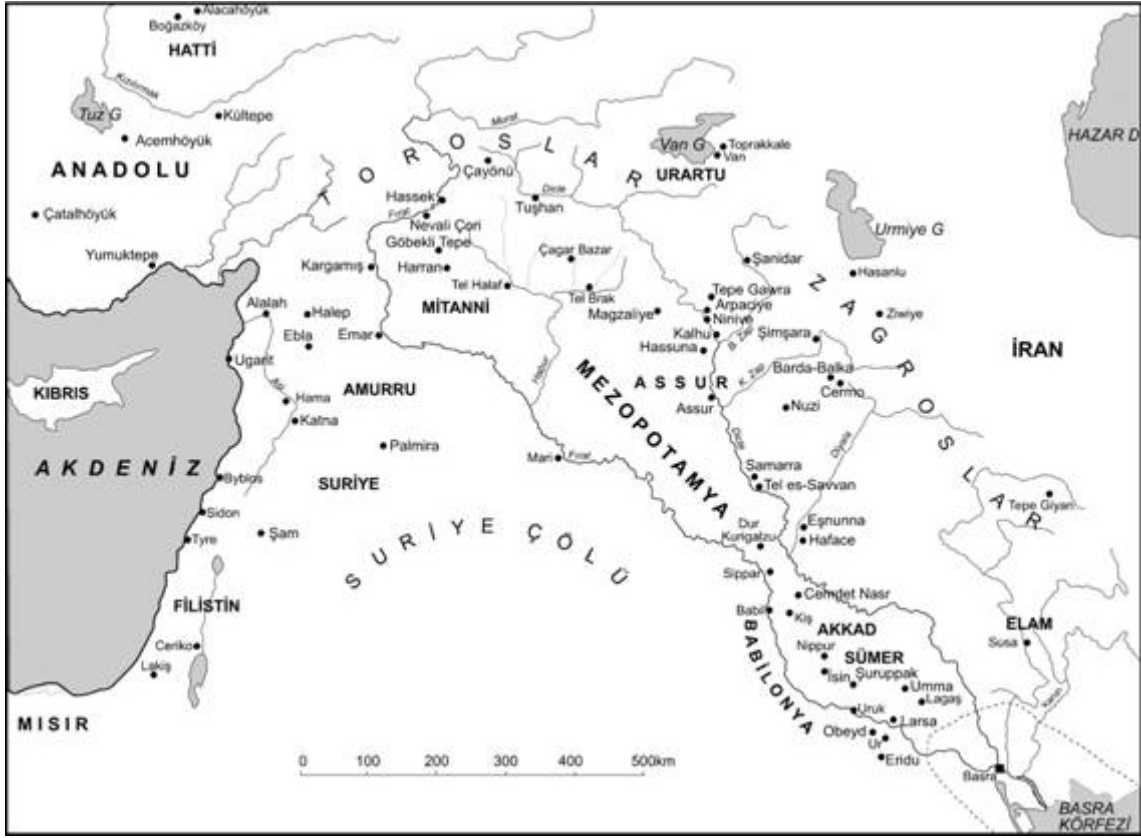
itibaren tarım Nil vadisi boyunca, doğu Akdeniz kıyısından yukarıya doğru ve bugünkü Türkiye'nin güneyini de içine alacak şekilde Dicle ile Fırat nehirlerinin vadilerinde, bereketli hilal denen bölgede iyice yerleşmiştir.” (Roth, 1993) (Şekil 2.5)



Şekil 2-4 Mısır ve Mezopotamya bölgeleri ve Dicle, Fırat ve Nil nehirleri yerleşim haritası.
(<http://www.ancient-egypt-online.com/images/ancient-egypt-map.jpg>)

Mısır mimarisinin amacı süreklilik ve düzendi. Zamana, ölüme ve bozulmaya karşı sürdürülen bu sürekli çaba, mimarlığı da geleneğin hizmetine adanmış bir faaliyete dönüştürmüştü. Bu kısmen, sürekli toplumsal işbirliği ve katı disiplin gerektiren Nil'in uygun şekilde yönetilmesine duyulan gereksinim yüzündendi. İnsan ve doğanın, sabit bir örüntü içinde birbirine bağlı olduğu eski Mısır toplumunda Firavun, mutlak ve kalıcı insan-doğa ilişkisinin tanrısal simgesiydi. Buna uygun olarak Mısır mimarlığı da kütleli geometrik formların,

keskin ve kristal yapıların mimarlığıydı. Mısırlılar kalıcılığın, sınırsız bir güvenliğin ve yok edilmezliğin bir garantisi olarak katılığa, küteselliğe ve büyüklüğe değer verdiler. (Dellah, 2005)



Şekil2-5 MezopotamyaHarita.

(http://fef.marmara.edu.tr/tarih/koroglu/eskimesopotam_dosyalar/image006.jpg)

Kentlerin kurulmasıyla birlikte kent içi sosyal hiyerarşi ve güç kavramları da ortaya çıkmıştır.“Esas olarak ilk kentler, beylerin boyun eğdirdikleri denetim altına tuttuğu birer müstahkem yer niteliğinde idi. Antik kentler, çoğu beyin kendinden daha güçlü bir efendiye bağlılık gösterdiği hükümler, birer siyasi varlık durumundaydı. Başlangıçta ‘kent’ ile ‘kent devleti’ terimleri hemen hemen birbirine özleşti. Kentlerinde kırsal hinterlandı vardı ama orada yaşayanlar sadece tebaaydı. Sonuç olarak kentte yaşayanların ayrıcalıklı bir hukuki konumu vardır.” [1]

Kentlerin ortaya çıkışıyla birlikte oluşan kent içi antik sistemin çözülmesiyle oluşan feodal toplumla birlikte ortaçağ kentleri ortaya çıkmıştır.

“Ortaçağ kentlerinin fiziki yapıları, antik sistemlerin yapılarına benzemektedir. Ortaçağ kentleri de savunma gereksinimlerini karşılamak ve güzel görünmek kaygısıyla surlarla

çevrili kentlerdir.” [1] (Şekil 2.6)

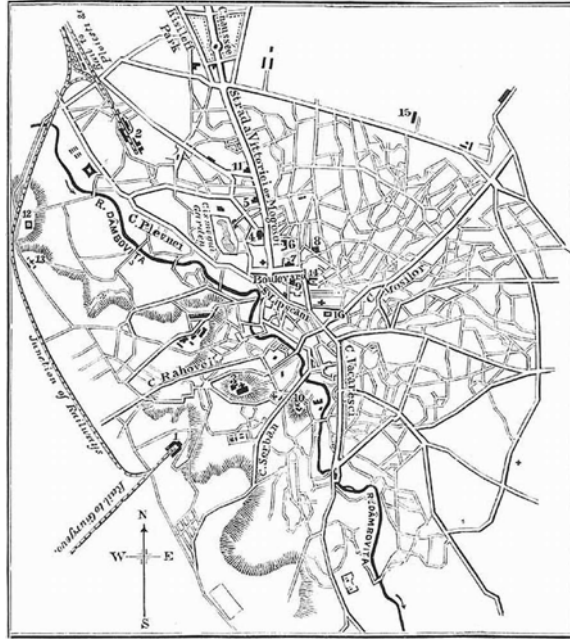


Şekil 2-6 Palmanova, İtalya (1593) Kuş bakışı şehir planı
(<http://www.clubitalianoautogiro.it/fotovarie/palmanova.jpg>)

Ortaçağ kentlerinin, yüzyıllar boyu süren bir sürecin sonunda, kentte yaşayan insanlar tarafından şekillendirildiği söylenebilir. Bu süreç içerisinde, fiziksel çevrenin kentin fonksiyonlarına adaptasyonu söz konusudur. Birincil amaç bir kent yaratmak değil, kent içindeki farklı kullanımları sağlamaktır. Bu kentler bu gün bile incelendiğinde, iyi planlanmış binalar arası açık alanlara sahip oldukları görülmektedir.(Gehl, 1987)

“Sanayi öncesi kentin sosyal ve mekânsal yapısını tanımlarken; sanayi kenti ile ayrılan yönlerini belirlemek gerekecektir. Bunlardan ilki sanayi öncesi kent ve sanayi kenti arasındaki temel farklılaşmayı sağlayan teknolojidir. Teknolojik farklılaşma kullanılan enerji türleri ile belirlenmektedir. Sanayi öncesi kentte üretim organik enerji ile yapılmaktadır. Kent içinde ise ulaşım insan ve hayvan gücüne dayanmaktadır (Sjoberg, 1965).” [4] 18.y.y. la kadar “kentlerin geliştiği dönemlerde yaşanan ve çalışılan yer aynı alandır. Kentte ortalama yürüme süresi 20–25 dakikadır.” (Cools, 1997) (Şekil 2.7) Bu durum da kentlerin sadece iş zamanlarında değil diğer saatlerde de yaşarlılığını sürdürmesini sağlıyordu. Böylece insanlar verimli bir şekilde kent mekânlarını kullanıyor, işlerinden arta kalan zamanı da ikamet

ettikleri yerlerin çevresinde bulunan açık alanlarda geçirebiliyorlardı.



Şekil 2-7 Roma planı, İtalya (<http://www.gutenberg.org/files/18240/18240-h/images/10large.jpg>)

“Orta çağda şehir, merkezleri yaya trafiğinin yoğun olduğu mahallerde ortaya çıkmaktadır. Sokaklar; yaya trafiğine adapte olmuştur ve meydanlar, marketler, şehir buluşmaları, askeri gösteriler, dini geçit törenleri ve bunun gibi birçok aktiviteye gerekli alan kullanımı için uygun hale getirilmiştir. Bugün bile, özellikle Avrupa’da, strüktürü o dönem süresince düzenlenmiş birçok şehir bulunmaktadır ve Avrupa şehirlerinin birçoğunun ve hatta köyler ve küçük kasabaların merkezleri orta çağ karakteri taşımaktadır.” (Jan Gehl, (1987)

“Feodal toplumun çöküşü ortaçağ kentlerinin de sonu olmuş, topraktan kopan ve özgürleşen işgücü kentlere yönelerek yeni bir üretim biçimlenişinin oluşumunu hızlandırmıştır. Bilimin teknolojiye uygulanmasıyla üretim güçleri ve dağıtım teknikleri alanında da büyük ilerlemeler sağlanmıştır. Bu ilerlemenin yarattığı aşama Sanayi Devrimidir.” [1]

“Lerner, modernleşmenin temelinde kentleşmenin yattığı fikrinden hareket eder. Lerner’e göre bir toplumdaki gönüllü kentleşme oranı yüzde yirmi beşi geçtiği zaman artık modern üretim gerekliliği ortaya çıkar. Böylece modernleşme başlamış olur.” (Kongar, 2007)

“İnsanlık tarihinde en önemli aşama kuşkusuz “Sanayi Devrimi”dir. 16. yüzyılın ikinci yarısının sonlarına doğru İngiltere ve Batı Avrupa ülkelerine yayılan Sanayi Devrimi, küçük zanaat, tezgâh ve atölye üretimlerinin yerine teknik buluş ve makinelerde yeni enerji kaynağı

buhar gücünün harekete geçirdiği, buharlı gemilerin ve makinenin insan, rüzgâr, su, hayvan enerjisinin yerini almasıdır. Kentlerde nüfusun artması ve yığinsal üretimin yapılması işçilerin yaptığı işleri farklılaştırır, işlerin farklılaşması ise uzmanlaşmaya yol açarak üretimin artışı sağlamıştır.” [1]



Şekil 2-8 Otoyollarla parçalanmış kent.
(http://www.cografyaogretmeni.org/galeri/data/media/10/city_scape1.jpg)

Bu durum kent mekânına da yansımış ve kentteki üretim yerleri olan fabrikalar ve oralarda çalışan işçilerin barınmaları için inşa edilen konutlar kentlerin baskın görüntüsü haline gelmiştir. Sanayileşme sonrasında gözlenen “ en önemli olay kentleşmenin kökeni ve karakteristik özelliklerinin kaybedilmiş olmasıdır. Bu belirsiz kent parçaları kente ait çok az özelliğe sahiptirler. Ve giderek artan kentleşme ise bilindik anlamdaki kenti etkisiz hale getirmiştir. Bu durumun doğal sonucu ise tipik bir insan davranışına dönüşmektedir. Toplumun kentle kurduğu ilişki; yolcu, tv izleyicisi veya bilgisayar kullanıcısı olmaktan ileriye gitmemektedir. Toplum uyuşmuş bir dünyayla kurduğu ilişkiden edindiği deneyimlerle birlikte pasif bir bedene dönüşmüştür. Bu durumun tekrar kente yansması ise devamsız kent coğrafyası veya parçalanmış yerleşim alanları olarak ortaya çıkmaktadır.”(Cools, 1997) (Şekil 2.8)

2.2.2 Kentsel ve Kamusal Mekân Kavramları

Kentli olmak, kent ve insanlarla ilişki kurmak, toplumda bir sosyal çevreye sahip olmak için gerekli en önemli kent mekânları ise kentsel dış mekânlardır. Kentin gündelik yaşamının sürdüğü ve kentlilerin sosyal, ruhsal ve psikolojik açıdan sağlıklı bir yaşam sürmelerinde ki en temel etmen olan kentsel açık alanlar; barındırdıkları fiziksel ve sosyal özellikler ile birbirlerinden farklılıklar göstermektedirler.

Lynch; açık alanların birçok farklı yönden irdelemiştir. “Spor ya da oyun alanı ya da halk için toplanma alanı olarak kullanılmalıdır, ayrıca giriş ve kullanımı sınırsız olmalı, engelsiz ulaşılabilir, korunmasız, samimi, serbest olmalıdır ve açık alanların tüm bu tanımlarla birlikte o bölgedeki insanlar arasında kendiliğinden gelişen hareketleri barındırmalıdır. Bu alanlar; halka açık yeşil alanlar, parklar, meydanlar, plazalar vs olabilir.”(Lynch, 1990)Açık alanlar Lynch’in tarifinde ki gibi ayrıştırılabilir fakat kentte görünen farklı şekillerde ve belli kategorilere alamayacağımız açık alanlar vardır. Morgan (1991)’de açık alanlara kullanımı ve ulaşımı kolay küçük alanlarında katılmasının gerekliliğine dikkat çekmiştir.(Morgan, 1991) Bu alanlar evimizin hemen yakınındaki küçük oyun alanları veya bir adadaki apartmanların arka bahçeleri arasında kalan ve genelde kullanılmayan bahçeciklerdir.

Açık alanlar kent yaşantısının gerçekleştiği, insan ilişkilerinin en yoğun görüldüğü yerlerdir. Gehl; 1987’de açık alanların farklı türden aktivitelere izin verebilen ve insanların sosyal açıdan destekleyen alanlar olduğunu söylemiştir.”(Gehl, 1987) Cranz ise; 1982’de ise Açık alanın sadece büyük bir alan değil aynı zamanda kentin yaşarlılığını da kuvvetlendiren bir yer olduğunu söylemiştir.” (Cranz, 1982) Kentsel dış mekânı Ashihara; doğal olanla eşdeğer olmadığını, insan eliyle çevrelenmiş, sınırlandırılmış olduğunu söylemektedir, kentlerde yerleşim birimleri arasında kalan tüm alanlar diye tanımlamaktadır ve bu alanları “çatısız mimari” olarak adlandırmaktadır. (Ashihara, 1970) Rob Krier ise; estetik kriterinin konu dışı bırakılması halinde, kentteki binalar arasında ki bütün boşlukların kentsel mekân olduğunu belirtmektedir. Bu mekânın başarılı bir kentsel mekân olup olmamasını da estetik kalitesine ve geometrik formlarının okunabilirliğine bağlamaktadır. (Krier, 1984)

Modern kent ile birlikte gelen özgür insan profili; beraberinde insanlar arasındaki sosyal ilişkinin de tarifini yenilemiştir. Geleneksel kentte tanışıklık üzerine kurulu olan ilişkiler; modern kentte nereden geleceği bilinmeyen tedirginlik ve tedbirler üzerine kurulmaya başlamıştır. Geleneksel kentte, açık alanlar insanların bir araya gelerek birlikte vakit geçirebileceği, sosyalleşeceği alanlarken bu alanlar bugün değişime uğramışlardır.

Bu yüzden tasarlanan açık alanların yegâne koşulu kullanım yoğunluğudur.” (Woolley, 2003)

Çünkü bu alanları değerli kılan oradaki yaşarlılıktır. Kentsel dış mekânlar farklı özellikler ve nedenlerden dolayı insanlar tarafından tercih edilirler. Bu zellikler ulaşım kolaylığı, bulunduğu çevrenin özellikleri veya tasarımına kadar pek çok kriterle alakalıdır. Herhangi bir sebepten dolayı kullanılmayan “yaşamayan” kamusal alanlar ise kent içinde güvenlik problemi yaşanan mekânlara dönüşmektedir.

Trancik; kentsel yaşantı ve kullanımla ilişkilendirilmemiş, yaşamayan alanları artık alan olarak nitelendirirken, bu alanları güncel kent ve yaşantı sorunu olarak gündeme getirmiştir. Trancik’e göre; geleneksel şehir dokusundan farklılaşan yeni yerleşimler artık mekânsal olarak kapalılık ve yoğunluk içermemekte, genellikle tek başlarına konumlanmış yüksek binaları içeren birer park görünümündedir. Geleneksel anlamda sokaklar ve meydanlar yok olmakta ve bunun sonucunda dağılmış birimler bütünsellik gözetilmeden anlamsızca bir araya gelmektedir.” (Trancik, 1986)

Geleneksel şehir dokusunda yapılaşma ve açık alanlar birbiriyle bütünleşmiş durumdadır. Binalar arasında farklı büyüklüklerdeki meydanlar ve bunları birbirine bağlayan sokaklar orada yaşayan insanlar için sosyal hayatı organize etmekte, sahip oldukları özellikleri ile insanlar için tercih sebebi olmaktadır. Oysa modern kent olgusuyla birlikte yapılar yükselmiş ve bu yapıların gölgesinde kalan geniş açık alanlar o binalara ulaşmak için zorunlu olan otomobillere depo görevi yapmaya başlamıştır. Sonuçta, bir bütünlüğü olmayan parçacıl yapılaşmalarla insanlar birbirlerinden uzaklaştırılmıştır.

Kentsel dış mekânın fiziksel ve sosyal yaşarlılık açısından farklılaşması kentleşme olgusuyla beraber gerçekleşmiştir. Sanayi devrimiyle birlikte hızlanan ve boyut değiştiren kentleşme beraberinde geleneksel kentte kentin doğal büyümesi sonucu oluşan açık alanları yok etmiş veya dönüşüme uğratmıştır. Açık alanların insanlar tarafından kullanım koşulları ve şekilleri de değişirken tüm bu değişimler birbirini etkileyen zincirleme bir süreç izlemiştir.

2.2.2.1 Kamusal Mekân Türleri

Birey ve topluluk arasındaki ilişkileri irdeleyebileceğimiz en göz önündeki mekânlar kamusal alanlardır. Kamusal alan, kişinin diğerleri ile karşılaştığı, toplumsallaştığı, varlığını zenginleştirdiği alanlardır. İnsan çevresine yabancılaştığı değil, çevresine aınımlanarak onunla btnleşebildiği düzeyde varlığını pekiştirir. Kamusal alanın kimliği, kendini ortaya koyuş tarzı ve bireysel özgürlüklerle toplumsal birlikteliğin ilişkilerini tarif eden temel gösterge olacaktır. Fakat kamusal alandaki dönüşümün geldiği bir diğer nokta da kişiyi katılımcı değil seyirci kılan, onun varlık alanını zenginleştirmeyen, dolayısıyla onu mutlu ve

neşeli kılmayan, samimi olmayan bir gösteri alanı olarak tarif edilebilecek bir kamusal alan tarifiedir.(Uluoğlu, 2007)

Kentsel açık alanlar kullanım özellikleri açısından toplumun hiçbir kesimine kısıtlama getirmeksizin ulaşılabilir yerler olmalarından dolayı kamusal alan olarak da değerlendirilebilirler. “Kamusal mekânların ortak özellikleri, kullanım şekli ve ifade etmesi amaçlanan değerler bakımından bazı farklı nitelikler veya farklı dereceler gösterebilmektedir. Bazı mekânlarda insan ihtiyaçlarının karşılanması ön plana çıkarken, diğerlerinde sembolik ifade önem kazanabilir. Mekân ile ilgili tanımlardaki sınırlılık, farklılaşma ve anlamlılık kavramlarına ek olarak, kentsel mekânların-gerektirdiği işlevsellik, ulaşılabilirlik, eşitlik, estetik ve güvenlik kavramları da kamusal mekân niteliklerine dâhil olmaktadır. Ekonomi ve politik sistem de kamusal yaşamın şekillenmesinde önemli birer etkidirler. Tüm bu sosyal kavramların yanı sıra iklim ve topografya da kamusal yaşamın doğasında önemli birer etken olmakla beraber, tümüyle tanımlayıcı değildir.” (Uzun, 2006)

Sennett’e göre kamusal alan maddi bir alandır ve bu alan; kenti fiziki, sosyal ve sembolik olara dönüştürmek için kullanılan araçtır. “Son yıllarda kamusal alanda büyük değişimler görülmektedir. Bunun en büyük nedeni küreselleşmeyle değişen üretim biçimi ve buna paralel olarak gelişen fiziki çevre ve kentlerdeki yüzeysel ve mesafeli toplumsal ilişkilerdir.”(Gökgür, 2006)

Günümüzde kamusal alanların yaşadığı önemli sorunlardan birisi “ölü kamusal yaşam”dır. Bunu Richard Sennett kamusal alanların yaşamaması hiç olmamasından daha kötü olduğuna değinmektedir ve “canlı kamusal alanların yok edilmesi mekânı hareketliliğe bağımlı kılma gibi çok daha sapkın bir fikri içermektedir” diye tanımlamaktadır. (Sennett, 1992)

Özellikle gelişen ülkelerde, 20. yüzyılın ikinci yarısında kamusal alanlarda genel olarak bir gerileme yaşanmış ve 1980’lerin sonlarından itibaren şehirlerin büyümesi ve gelişmesiyle bu gerileme hız kazanmıştır. Bu hızlı gelişimin bir sonucu olarak, kentlerde kamusal alanlar terk edilen mekânlara dönüşmüştür. Bununla beraber ortak kullanım alanlarının organize edilmemesi sonucunda, farklı sosyal grupların ikamet ettiği konut alanları ve kent mekânları arasındaki sınırlar da gittikçe belirginleşmiş ve birbirinden ayrılmıştır.(Erdönmez, 2006)

Son dönemlerde kamusal mekânlar işlevlerini kaybetmiş yerlerine farklı türden yeni fonksiyonlar geçmiştir. Büyük alışveriş merkezleri, tematik parklar ve ya stadyumlar örnek olarak gösterilse de bu tür mekânlar açık kamusal kent mekânlarından içerik bakımından farklılıklar göstermektedir. Açık kamusal kent mekânların da konuşma, ifade etme özgürlüğü

bulunurken kontrol altında olan alışveriş merkezleri ve diğer mekânlar (koruma görevlileri, monitörler vs. tarafından) bir “arındırılmış özel mekân” unsurunu barındıran mekânlardır ve sadece kontrollü aktivitelere izin verilmektedir.

Bu süreç içerisinde kamusal alanların, özel, kontrollü alanlara dönüşmesi (alışveriş merkezleri vs.) toplumun açıkça fikrini ifade edebileceği ortak forum alanlarının ortadan kalkmasına yol açmaktadır. Kamusal alan kullanımının izole edilmesi, daha az fikir, düşünce paylaşımı, toplumun daha kolay kontrol ve manipüle edilmesi sonucunu yaratmaktadır. (Erdönmez, 2006)

Jürgen Habermas’ın “Kamusallığın Yapısal Dönüşümü” kitabı kamusallığın ortaya çıkışı ile birlikte yapısal dönüşümünü de içermektedir. Habermas kapanma tehdidinden bahseder. Daha doğrusu, kamusal ve özel olarak ayrıştırılan mekânlar gerçekte çok daha karmaşık pratiklerle örülü, birbirlerinden o ya da bu şekilde farklılaşan açıklık ve kapalılık derecelerine sahip mekânlardır.(Tanju, 2007)

Pelin Göktürk, Kentsel Mekân’da Kamusal Alanın Yeri adlı kitabında Kamusal alanın mülkiyet, kullanım ve denetim konusunda farklılıklar gösterdiğini ve bu bağlamda kamusal alanın farklı sınıflarda incelene bileceğini belirtmektedir.

Kullanım açısından kamusal alan durumları;

- “Kamusal alanlar” kamusal olarak kullanılan parklar, caddeler, sokaklar, meydanlar, plajlar vb. alanlardır.
- Özelleştirilmiş “kamusal alanlar” yani “kamusal” olarak biline özelleştirilmiş ve ortak kullanıma açık kafe, restoran, mağaza, sinema, spor, ticaret, eğlence merkezi vb. alanlar.
- Kamusal olarak tanımlanmamış fakat ortak kullanıma açık kamusal kullanımı olan otoyol, demiryolu, geniş park yapma alanları vb. şeklinde sınıflandırılabilir.

Mülkiyet açısından kamusal alan durumları;

- Özele ait olup, kamu tarafından kullanılan alanlar: Mülkiyetin, bakımın ve denetimin özele, kullanımın ise kontrollü olarak kamuya ait olduğu alanlar söz konusudur. Örnek olarak son dönemlerde giderek artış gösteren alışveriş merkezleri be eğlence merkezleri vb. alanlardır.
- Mülkiyeti kamuya, kullanımı da normalde kamuya ait olan fakat işletme, kullanım ve bakımı özele ait, kamuya belirli koşullarda açık alanlardır: Örneğin deniz kıyısı, cadde ve sokaklar üzerine kurulan kafe, restoranlar vb. alanlardır.

Bu örnekler geleneksel kamusal alanın en önemli özellikleri olan “denetimsiz, koşulsuz, serbest erişim” özellikleriyle çelişmektedir. (Göktürk, 2008)

Kentsel dış mekân kullanımları çerçevesinde kamusal alan sınıflandırması yaptığımız zaman mülkiyet, kullanım ve denetim şekilleri ile ayrılan farklı durumlar görüyoruz. Fakat benim esas odaklanma noktam olan tüm bu özellikler açısından kamuya ait olan ve kamu tarafından sınırsız ve koşulsuz kullanılan, bununla birlikte denetiminin yine insanlar arasında yazılı olmayan kanunlarla yapıldığı kamusal alanlardır. Bunların en belirgin olanları ise sokaklar, meydanlar, parklar ve yeşil alanlardır.

Rob Krier, kentsel mekânların iki ana elemandan oluştuğunu vurgulamaktadır. Meydanlar ve cadde/sokaklar. Bu ayrımı ise işlevsel olarak bir ev içindeki koridor ve oda ilişkisine benzetmektedir. Leor Krier ise bu tanımlamayı bir derece ileri götürerek cadde/sokak ve meydan ayrımını düğüm noktaları ve dağıtım alanları şeklinde vermektedir.(Krier,1979)

2.2.2.2 Meydanlar

“Kentsel dış mekânların tarihi Yunan kentinde Agora diye adlandırılan; kent merkezinde bir buluşma ve toplanma yeri olarak tariflenen yapıya aittir. Sonraları bu yapı Avrupa kentlerinde; kentlinin fiziksel ve sosyal ihtiyaçlarını karşılamak üzere ortaya çıkmış ufak açık alanlara dönüşmüştür.” (Rubenstein, 1992) (Şekil 2.9)



Şekil 2-9 Trafalgar Meydanı, Londra.

(http://www.windoweb.it/desktop_foto/foto_inghilterra/foto_londra/foto_londra_605_Trafalgar_square.jpg)

Geleneksel kentlerde meydanlar sadece fiziksel bir açıklık değil, sanata, ticarete, sosyal ve fiziksel ihtiyaçlara hizmet eden total platformlardı. “Toplumu geliştiren ve toplumsal faaliyetleri yeşerten karma kullanımlı bir meydanın yaratılma sanatı ortaçağdan beri kaybolmuştur: Bu sanat sadece alanın tasarımını içermez, bunun dışında inşa edilmiş dokunun tasarımını, bina kullanımlarının organizasyonunu, çevredeki faaliyetlerin oluşumunu ve meydandaki kutlamaları da içerir.” (Cools, 1997)

Sanayileşme devrimiyle birlikte değişen kentsel yapılanma açık alan kullanımlarını ve kent meydanlarını da etkilemiştir. 18. yüzyıl öncesinde kentin tüm ticari, sosyal ve kültürel ilişkilerini barındırarak, bir toplanma ve karşılaşma yeri olma görevini üstlenen meydanlar, üretim sistemindeki değişikliklerle birlikte değişime uğramışlardır. . Kentin herhangi bir yerinde bırakılan büyük yâda küçük, kullanımsız ve tanımsız açık alanlar; modern kentlerde meydan olarak nitelendirilmiştir. (Şekil 2.10)



Şekil 2-10 Time Square, New York. (http://www.ucl.ac.uk/alumni/get-involved/world-map/north-america/times_square_new_york)

Oysaki meydanlar kentlerin kimliklerini yansıtan ve gelişen nesillerin bu kimliği edinmelerini sağlayan en önemli kentsel açık alanlardır. “Meydanların sosyal bir zenginliği olduğu gibi demokratik bir özgürlüğü de olmalı, orada bulunan insanların yabancılaşıma hissini yok etmelidir. Meydan insanları içine çeken kamusal bir alandır - kimse dışarıda tutulamaz- nitekim alışveriş merkezlerinin aksine kent meydanı, temelinde demokratik bir alandır. Yurttaşlık angajmanının tabii bir çevresi olarak; kent merkezinin bu meydanda yer alması önemlidir. Onun görünürlülüğü kentte yaşayanlara yurttaşlık angajmanının değerini hatırlatır

ve kent temsilcilerinin, o toplumu meydana getiren bireyler ile yakın temasta olmasını sağlar.” (Cools, 1997)

Meydanlar çok çeşitli fonksiyonları barındırabilecek tasarımsal güce sahip olmalıdır. “Sabah pazaryeri, öğleden sonra ve akşamları sokak kahveleri ve restoranlara yer sağlayan, bazı günler sessiz ve huzurlu, diğer günlerde festivallere, sokak müzisyenlerine ve sokak gösterilerine, törensel sahneler, çocukların oyun sahalarına imkân sağlayan meydandır. (Bob Cools, 1997)

Paul Zucker Meydanı tanımlarken; şu özelliklere sahip olmasını vurgulamaktadır;

- Mimari elemanlarla sınırları belirlenmiş,
- Belli toplumsal işlevi olan,
- Belli şehir dokusuna entegre olmuş kent parçası.

Zucker’ın meydan tanımından yola çıkarak meydanları işlevlerine göre 3 ana bölümde toplamak mümkündür. Böylece meydanların analizinde işlevsel karışıklık önlenmiş olacaktır.

- Trafik Meydanları:

Günümüz yaşam koşullarında işlevsel olarak önemli bir rol üstlenen; araçların kent içinde toplanıp belli yönlere dağılmasını sağlayan meydanlardır. Genellikle odaksal ve yuvarlak bir şekle sahiptir.

- Konutsal(residential) Meydanlar:

Kent dokusu içinde binaların yoğunlaştığı yerlerde, tasarlanmış tanımlı mekânlardır. Esas amacı sıkışık binalar arasında insanlara dinlenme ve rahatlama alanları oluşturmaktır.

- Yaya Meydanları:

Daha büyük çapta tasarlanan ve amacı insanları toparlayıp çekmek ve orada tutmak olan mekânlardır. Bunun sağlanması için meydanın çeperlerine yerleşmiş lokanta, cafe gibi fonksiyonlar bulunmaktadır. (Zucker, 1956)

2.2.2.3 Sokaklar ve Caddeler

Sokaklar; kentsel dış mekân kullanımları içinde en kontrolsüz olanıdır. Sokakta her türlü insan koşulsuz bir arada bulunur ve bu bulunma bir sebebi olması zorunluluğu yoktur. Sokak pek çok yaşarlılığa içerir ve sokakları bir diğerinden ayırt eden özelliklerde o sokağın yaşarlılığı ile ilintilidir. Sokakların yaşarlılığı ise yaya kullanımı ile mümkündür. Oysa bu gün, sokaklar yine sanayi devrimiyle birlikte hızla çoğalan otomobilin hâkimiyeti altındadır. Geleneksel kentlerde sokakta başlayan insan ilişkilerinin tüm kentte bir canlılık oluşturduğu

sokak kültürü tamamen yok olmuş, sadece ulaşım yapısı olarak kullanılmaya başlanmıştır. (Şekil 2.11)



Şekil 2-11 Hongkong kent merkezinden bir cadde.
(http://www.davidmetraux.com/images/adventure/hongkong/large/hongkong_central_street_traffic.jpg)

Kevin Lynch, “sokaklar; şehre canlılık, hayat veren hareket özgürlüğünü sağlar. Ancak bu günümüz koşuşturmasında, sokağın diğer fonksiyonlarını hatırlamak için onu tekrar mı icat etmek gerek?” diyerek sokağın işlevinin sadece ulaşım hizmet eden bir geçiş mekânı değil toplumun bir arada bulunabildiği sosyal bir mekân olduğunu da hatırlatmaktadır.

Kentsel çevre ile ilgili kolektif algımızı ve bireysel etkinlikleri güçlendirmedeki potansiyelleri açısından, cadde/sokakları, tıpkı meydanlar gibi incelemek ve sınıflandırmak mümkündür. Yaya ve taşıt trafiğinin birlikte görüldüğü sokak ve caddelerin yanında sadece araç trafiğine açık olan caddeler (otobanlar) ve sadece yayalara ayrılan sokaklar da mevcuttur.

- Yayalaştırılmış Sokaklar:

Sadece yayaların geçişine izin verilen ve insanların burada toplanması için tasarlanmış sokaklardır. Günümüzde, Sokakların yaşarlılığını tekrar kazanma çalışmaları bölgesel yaptırımlarla gerçekleştirilmeye çalışılmaktadır. Araç trafiğine kapatılan bölgeler, sokak kahveleri ve restoranlar gibi kullanımların yer aldığı sokaklar örnek olarak gösterilebilir. “Sokak kahveleri ve restoranlar insanların kamusal alanlarda daha çok vakit geçirmelerini, toplantılar düzenlemelerini ve geceye bile sarkabilen sohbetlerde bulunmalarını teşvik eder. Ebeveynler kahvede otururken çocukların rahatlıkla oynayabileceği, masadaki konuşmaların trafik gürültüsünden boğulmadığı, trafikten uzak kamusal alanlar büyük bir gereksinimdir.” (Cools, 1997) (Şekil 2.12)



Şekil 2-12 Prag’da trafiğe kapatılmış bir yol. (<http://www.twip.org/photo/europe/czech-republic/photo-2745-23-11-06-08-40-50.jpg>)

- Cadde ve Otobanlar:

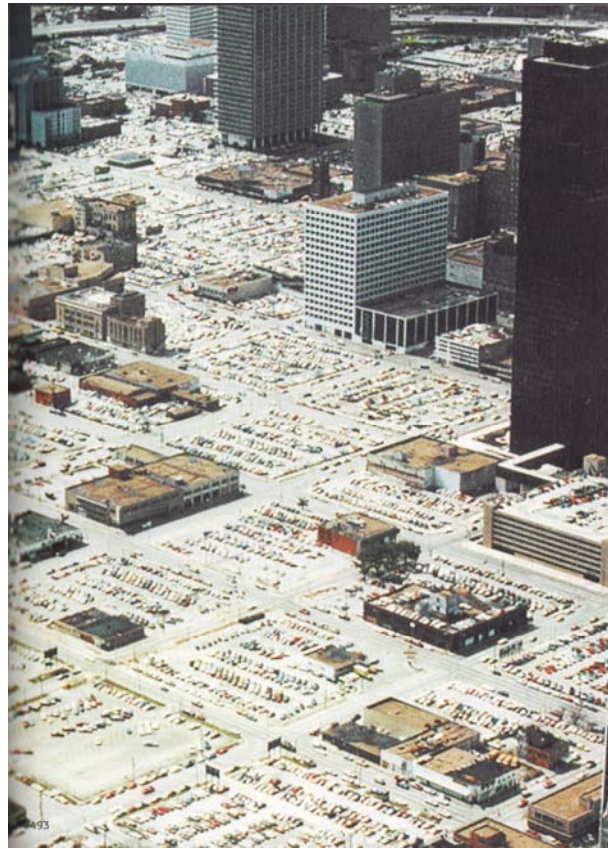
“Günümüzde, şu ana dek hiçbir kent uygarlığının yaşamamış olduğu bir hareket kolaylığı içinde olmamıza karşın hareket, günlük faaliyetlerimiz içinde en çok kaygı yaratan unsur haline gelmiştir. Bu kaygı, bireyin sınırsız hareketini mutlak bir hak saymamızdan doğar. Özel otomobil bu hakkın kullanımı için uygun bir araçtır. Bunun kamusal alanlar özellikle kent sokakları üzerindeki etkisi şudur: Bu alanlar özgür hareketin hizmetine sokulmadıkça anlamsız hatta çıldırtıcı bir hale gelirler. Modern ulaşım teknolojisi sokakta var olmanın yerine coğrafi sınırlamaları yok etme arzusunu koyar.” (Sennett, 1992) Sennett’inde bahsettiği gibi sokaklar sınırsız hareket özgürlüğüne yenilmiş kentsel mekânlara dönüşmüştür. (Şekil 2.13)



Şekil 2-13 Bir kavşak örneği.
(http://blogs.warwick.ac.uk/images/richardwinski/2005/08/12/spaghetti_junction.jpg)

Sanayileşme ile birlikte artan otomobil kullanımı ile birlikte kentte görülen en hızlı değişim sokak ve yollarda olmuştur. “Kentlerde otoyollar bulvarların ve caddelerin yerini aldıktan sonra; caddelerin sahip olduğu sosyal ortam da yok olmuştur.” (Trancik 1986) Arabaların hızına uygun hale getirilen sokaklar, caddelere, anayollar ise otobanlara dönüşmüştür. Bu dönüşüm de ise yayalar hep zorlama çözümlerle bu alanda yer edinmişlerdir.

“Kaldırımlar, taşıt trafiğinin kısıtlandığı, tümüyle yayalaştırılan caddeler, yayaların ancak transit geçişine izin verilen alt üst geçitler ve cadde üstü yaya geçitleri, cadde boyunca giden geniş yaya alanları. Sıkı koruma altında kent sakinlerinin yakından geçmesine izin verilebilen ve yoğun trafik akışına sahne olan çevre yolları.” (Şatır, 2005) Tüm bu değişimlerle birlikte kentsel yaşantının ana meydanlara aktığı sokak ve caddelerin sahip olduğu sosyal yaşamda yok olmuştur. Sanayi devrimi öncesi çocuklar için oyun alanları olarak kullanılan kaldırımlar, asla yetmeyen otopark alanlarına yardımcı olarak depolama işlevinde kullanılmaya başlanmıştır. Kent de yaşanan değişim insanların hızın getirdiği şiddetten korkmalarını ve sokak yaşamından evlerine çekilmelerine neden olmuştur ve bu durum toplumda ayrılmaya ve kamusal alan ile özel alan arasındaki dengenin bozulmasına kadar gitmektedir. (Şekil 2.14)



Şekil 2-14 Amerika'dan bir örnek, kent otoparkları.(Mutations, Actar: 493)

2.2.2.4 Parklar ve Yeşil Alanlar

İnsanlar fiziksel ihtiyaçlarının yanında ruhsal ve sosyal ihtiyaçları da olan varlıklardır. Ve kent yaşamının sosyal ve ruhsal açıdan sağlıklı bir seviyede olmasının en önemli gerekçesi ise kent içinde bulunan parklar ve yeşil alanlardır. Bu bölgeler hem insanların güzel vakit geçirebilecekleri yerler hem de kentte kirlenen havayı temizleyen oksijen depolarıdır ve kentlerde belli kriterleri de sağlayan yeşil alanlar bulunmalıdır. Anne R. Beer Yeşil alan tanımını şu şekilde yapmaktadır;

- “Hayvanlarla ilişki kurulabilecek alanlar olmalıdır.
- Manzara çeşitliliği bulunmalıdır.
- Bitkilerle dolu olmalıdır.
- Çocukların doğayla ve hayvanlarla ilişki kurarak doğayı öğrenmelerine imkân sağlamalıdır.
- Sosyal etkileşime, yeni insanlar tanımaya imkân vermelidir.
- Ailece gezilebilecek alanlar olmalıdır.
- Ziyaretçiler kadar kent sakinlerinin de rekreasyon ve sağlık ihtiyaçlarını karşılamalıdır.
- Şehrin ekonomik çekiciliğini artırmalıdır.”[3]

“Kentsel yeşil alanların gelişmesi, kent çevresinin kalitesinin artmasına yardımcı olacaktır. Bu yapılanma birçok mekanik kompleksin bir parçası gibidir ve hiçbir parça tek başına bir işe yaramaz, aynı bir vücudun parçaları gibi. Eğer kentsel yeşil alanlar çoğalırsa kesinlikle kendisinden beklenmeyen bazı ilave fonksiyonlara da sebep olacaktır. Yeşil alanlar geçmişteki planlama deneyimlerinden de bilindiği üzere, kent yaşamındaki sosyal ve ekolojik kaliteyi artırmaktadır. Bunun yanında tüm kent ölçeğinde psikolojik ve fizyolojik açıdan insan yaşamına katkısının olduğu da kabul edilmelidir.” [2]

Yeşil alan tanımı aslında insanların doğa ile iç içe stresten, trafikten, gürültüden uzaklaştıkları ve koşulsuz her türlü kullanıma olanak sağlayan, insanların günlük yaşamlarıyla kesişen yeşil alanlar olmalıdır. (Şekil 2.15) (Şekil 2.16) Bunlar; “Büyük ölçekli kent parkları, semt ve mahalle parkları, küçük ölçekli ya da mini parklar, kent halkına ait açık yeşil alanlar, doğayı ve öteki canlıları tanıma bilgilenme parkları olabilir.” (Şatır, 2005)



Şekil 2-15 Central Park, New York.

(http://www.bbc.co.uk/northernireland/getaways/destinations/newyork/images/central_park.jpg)



Şekil 2-16 Central Park, New York. (<http://www.arpa.org/photos/satellite/central-park.jpg>)

2.3 Değişim ve Dönüşüm Kavramları

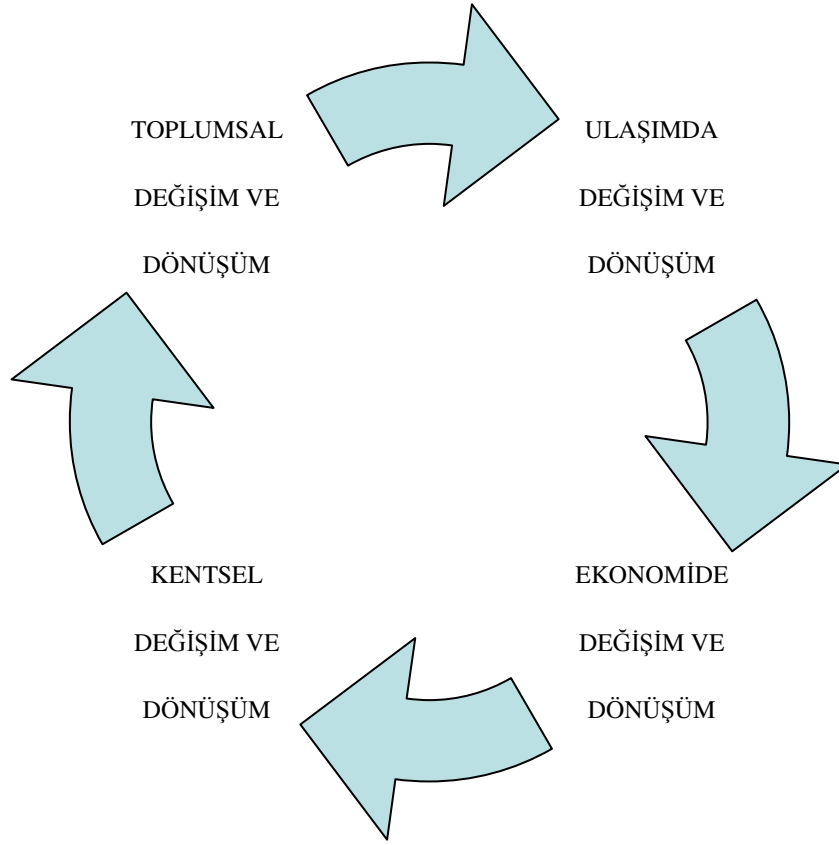
Değişim ve dönüşüm olgusu tüm dünyada farklı biçimlerde karşımıza çıkmaktadır. “İnsanlar, düşünceler, ekonomik koşullar ve siyasi rejimler gibi birçok konuda hızlı bir değişim yaşanmaktadır. Değişim, yeni bir durum ile karşılaşılması ve buna uyum sağlanması sürecidir.”[6] Günümüzde gelişen teknoloji ile birlikte bölgeler arası fiziksel uzaklıklar yok olmuştur. Bu durum ise, “Dünyanın herhangi bir bölgesinde yaşanan önemli bir değişimin, kendini hemen diğer bölgelerde de göstermesine sebep olmaktadır.” [6]

Değişimi sanayileşme öncesi dönemlerde kendi seyrine sahip doğal bir döngü gibi görebiliriz. Doğal yaşam, günlük yaşantı içinde ister istemez tanık olunan, kendiliğinden bir değişim içindedir. Tüm organizmalar da bu değişim içinde farklılaşır. Bu yasa, tüm doğa için geçerlidir. Hiçbir zaman hiçbir şey aynı kalmamaktadır.(Dener, 1994)

Günümüzde ise, hızla ivmelenen ve kentleşmenin en önemli sonuçlarından birisi toplumsal değişimdir. “Toplumsal gelecek değişime bağlıdır. Her şeyin eskiyerek yok olması, eskinin yeniye dönüşümü ile önlenebilmektedir. Toplumsal ve mekânsal süreklilikte eskinin yerini yeninin alması gerekmektedir. Kısaca değişim, kaçınılmazdır.” (Dener, 1994) Fakat önlenemeyen bu değişimin yönü ve tarzı çok önemlidir.

Emre Kongar, bu değişimi makineleşme ile değişen üretim gücüne bağlar ve “Marxizmde değişim üretim biçimine ve toplumdaki sınıflar arasındaki dinamiğe bağlıdır.” der. Ayrıca bu süreç toplumların şekillenmesinde öncelikli rol oynamaktadır ve her toplumda belli üretici güçler ve bir üretim biçimi vardır. Makine, alet, iş konuları, insanlar üretim güçlerini belirler. Bu üretim güçleri üretim ilişkilerini düzenler. Hepsi birden de ilkel, köleci, feodal, kapitalist, sosyalist aşamalar şeklinde üretim biçimlerini meydana getirirler. Toplumun, toplumsal, siyasal ve manevi süreçleri de üretim biçimleri tarafından şekillenir.”(Kongar, 2007)

Tüm değişim sürecini hızlandıran ise teknolojik gelişmelerdir. “Teknolojinin toplumdaki belirtisi endüstrileşme düzeyidir. Günümüzde en ileri düzeyde endüstrileşmiş toplumlar modern toplumlardır. Modernleşme, geçmişteki endüstrileşmemiş toplum tipinden, günümüzde ileri düzeyde endüstrileşmiş toplum tipine doğru bir değişimdir.” (Kongar, 2007) Tüm bu değişim ve dönüşüm süreci birbirine bağlı bir etkileşim içindedir. Toplumların değişmesi ile birlikte kentler değişir, kentlerin ve toplumların değişmesini sağlayan ise gelişen teknoloji ile birlikte değişen ulaşım şeklidir. Tüm bunların sonucu ise, ekonomik değişimi doğurur ve bu döngü bu şekilde devam eder.



2.3.1 Kentsel Değişim ve Dönüşüm Kavramı

17.yüzyılda sanayileşme ile birlikte kentler ve kentsel yaşantıda da değişimler başlamıştır. Bu değişimlerden en çok etkilenen alanların başında ise kentsel mekânlar gelmektedir. Trancik’e göre kentler;“sosyal hayatın sürdüğü açık alanları kullanarak; kişisel egoların tatmin edildiği mekâna dönüşmüştür.”(Trancik, 1986)

Ortaçağ kentini yapılanmasına mimar plancı dâhil değildir. Kent adeta bir labirent niteliğindedir. Buna karşın, 19. yüzyıl kenti bir planlama ürünü olarak, grid düzenlemeler şeklinde ortaya çıkmıştır. Merkezi şehir, ulaşım sistemleri ile parçalanmış, mekânsal sosyal zonlama ilkeleri sonucu kullanılmayan tanımsız alanlara, gettoya dönüşmüştür.(Wigley, 2002)

Hızlı nüfus artışı ve göç, kent mekânlarının değişim ve dönüşümün en önemli nedenlerinden birisidir.“kentleşmenin gereği olan nüfus artışını sağlayan göçmen akışının kentte nasıl barınacağı, nerede çalışacağı sorunudur. 20. yy la kadar çevre kentlerden gelen göçmenler kente kendiliğinden uyum sağlıyor ve kentleşme doğal dönüşümü içinde devam ediyordu. Oysa bu durum sanayileşme ve üretimdeki farklılaşmayla değişime uğramıştır. Çalışma olanaklarının artmasından dolayı kente gelen göçmenler, önce kentte hastalıklı bir durum yaratmışlardır. Fakat doğal olarak zaman içinde göçmenler kent ortamına uyum sağlamışlardır.”(Cools, 1997)

20. yüzyılda ise kentlerdeki dönüşüm farklı bir boyuta sıçramıştır. Fuksas, kentsel mutasyonların analizlerinin incelendiği yedinci Venedik Mimarlık Biyanel’inde, kenti, sürekli olarak dönüşen, mutasyona uğrayan magma hali ile tanımlar ve geleceğin kentinin tanımı için daha az estetik, daha çok etik üretme gerekliliğini ortaya koyar.(Fuksas. 2000)

Mulder ise yeni oluşan kenti,“Ortaya çıkan yeni “postmetropol” kent tüm bu dönüşümlere karşı süreklilik içerir. Eski şekli tamamıyla ortadan kalkmaz ancak, kararlı durumu bozularak bambaşka bir hale dönüşür.” demektedir.(Mulder, 2002)

Günümüzde görülen tüm kentsel dönüşümler aslında bir kültürel dönüşümün yansımasıdır. Koolhaas 20. yüzyılın kültürünü yığılma kültürü olarak tanımlamıştır. Koolhaas’a göre yığılma kültürü, her bloğun tek bir strüktüre dönüşmesinin bu strüktür içindeki her evin ise farklı bir hayat tarzı ve ideolojiye sahip olmasının sonucudur. Böylelikle, her bir kat yeni ve alışılmamış aktivitelerin farklı kombinasyonlarını içeren birimlere dönüşür, herhangi bir yer veya herhangi bir zamanda, doğal veya yapay tüm durumların keşfine olanak tanır.(Koolhaas, 1994)

2.3.2 Ulaşımda Değişim ve Dönüşüm Kavramı

Teknolojiyle birlikte ulaşım araçlarının gelişmesi ve artması da şehir içi ulaşımın yoğunlaşmasına neden olmuştur. Geleneksel kentlerde tariflenen uzaklık kavramı yakın olan yerlerin daha yoğun bir sosyal birlikteliğe sahip olmalarını sağlıyordu. Oysaki “1800’lerden sonra evrimleşen kentler ve artan kentleşmenin en temel sebeplerinden bir tanesi değişen ulaşım şekliydi” (Vance, 1991)

Colomina ise, kentsel mekânın parçalanmasını, ulaşım sistemlerinin gelişmesi ile değişen kentsel algıya bağlar ve bu dönüşümün başlangıcını da demiryolunun kullanıma geçmesi olarak belirler. (Colomina, 1994) Demiryolu süreksizliği ve parçalanmışlığı doğurur. Demiryolunun kullanılması ile başlayan bu süreç otomobilin yaygınlaşması ile hız kazanmıştır. Yer kavramı önemini yitirirken, kent süreksiz mekânların birlikteliğinden oluşan parçalara bölünmüştür.

Modern araçlarla birlikte hız kavramı kent mekânının en temel özelliğini; yaya ulaşımı temelinde oluşan fiziksel şekillenmeyi dönüşüme uğratmıştır. Uzak kavramını yakınlaşması ile kentte başlayan çözülme hızlanmış ve kent parçaları birbirinden bağımsız yerleştirilen bir yapıya dönüşmüştür. Kentteki parçalanma konut alanlarıyla çalışma alanlarını birbirinden uzaklaştırmış, Bu uzaklık evlerdeki otomobil sayısının artmasına ve gün içinde kentte yaşayan insanların belli bir mesafe yol kat etmelerine neden olmuştur.

Araç trafiğinin kontrolü ele geçirmekte ileri gittiği durumlarda; eski şehirler bölgeleri ve kentsel alanlarda bulunan, kamusal alanların değişimi dramatik bir şekilde kaçınılmaz olmuştur.. Araç trafiği ve park yapma; sokakları ve meydanlardaki alanları yavaş yavaş ele geçirmiştir. Çok fazla fiziksel alan kalmamıştır ve diğer sınırlamalar (genel kirlilik, gürültü kirliliği ve görsel kirlilik gibi tahrip edici nedenler) da eklenince şehir hayatının tükenmesi çok zaman almamıştır.. Yaya olarak dolaşmak hoş gitmeyen ve zor bir şeye dönüşmüştür. Kamusal alanlarda vakit geçirmek, yer eksikliği ve çevresel problemlerle imkânsız hale gelmiştir. Şehir içindeki sonuç şudur ki; yaya trafiği yolunu hareket halindeki ya da park edilmiş araçlar arasında savaşıarak, bir şekilde bulmaktadır.(Gehl, 1987)

2.3.3 Ekonomide Değişim Kavramı

Sanayi Devrimi ile birlikte ortaya çıkan kapitalist sistem ve paraya dayalı güç dağılımı; kentlerdeki sosyal yaşamı etkilemiş ve dönüşüme uğratmıştır. Öncelikle “insanlar arasındaki sosyal ilişki belirli imgelerle görünür hale getirilmiş” Sonrasında ise modern kapitalizm koşulları içerisinde kendiliğinden “aynılaştırma araçları ortaya çıkmıştır” bunun sonucu olarak da “geniş kitleler bilinçsiz olarak bu apaçık görünen aldatmacaya dâhil olmuşlardır.” Böylece kapitalizmin gölgesindeki sosyal hayat içinde gerçek tüketiciler oluşmuştur. Bu durum günümüzde tamamen bir tüketim yanılsamasına dönüşmüştür. (Harvey, 1991)

“Kapitalist toplumun en temel sorunu parayı elde etme problemidir. Para sosyal gücün formudur çünkü tüm dünyadaki sosyal emeğin sonucunda bireysel ayrışmaya izin verir. Bu da toplumun sınıflara bölünmesinin başlangıcı olmuştur. Para ayrıca; toplumdaki kişisel güvenin parçalanmasına, toplumun geleneksel duygularının erimesine ve bununla beraber yeni bir toplumsal kimlik tariflenmesine sebep olmuştur.” (Harvey, 1991)

Değişen sosyal sistem ve kapitalizmin getirdiği alışkanlıkların da doğrultusunda insanlar sosyal statü aracı olarak tüketimi seçmişlerdir. Alışveriş kentteki en belirgin sosyal davranış haline gelmiş ve “süpermarket ve hipermarketlerin hızla gelişmesiyle değişime uğramıştır. Bazen merkezden uzakta olan bu büyük hacimli alışveriş merkezleri; ailelerin ikinci bir arabaya daha ihtiyaç duymalarını sağlamıştır. Bu durum kentin dışına yerleşmiş olan banliyö gelişimini desteklerken kent merkezindeki problemleri de artırmaktadır. Kent merkezleri tarihi birikimiyle hipermarketlerle ekonomik bir platformda çarpışırca insanlara yeni bir teklif sunabilir. Mesela tüm çevresel kalitenin dâhil olduğu bir bölgede kültürel bir memnuniyet sunma imkânı vardır. Örneğin yürüyüş caddeleri hem gelenekselliğini korurken hem de insanları rahatlatmaya yardımcı olmaktadır.”(Cresswell, 1977)

2.3.4 Toplumsal Değişim ve Dönüşüm Kavramı

Toplumsal değişim insan davranış ve ilişkilerindeki kalıcı değişimler anlamına gelmektedir. Toplumsal değişim için Berelson ve Steiner şöyle bir tanımlar; “Her ne kadar hayatta her şey değişmekte ise de, bu terim yalnızca toplumun yapısındaki temel ve geniş değişimleri belirtir: Bunlar; ailenin örgütlenişindeki, hayat kazanma yollarındaki, dinsel davranışlardaki, insanlar tarafından benimsenen değerlerdeki ve kullanılan teknolojiadaki değişimlerdir.” Te Moore ise; Berelson ve Steiner’in son cümlesine çok yakın bir şekilde toplumsal değişmeyi “toplumsal eylem ve etkileşim kalıpları olan, toplumsal yapının değişmesi” olarak tanımlamaktadır.(Kongar, 2007)

“Toplumsal değişmeyi, insan-doğa çelişkisinin belirlediği teknoloji ile insan-insan çelişkisinin belirlediği ideoloji arasındaki etkileşim biçimlendirir... İnsanlar arası ilişkilerin değişmesi demek olan toplumsal değişme, hem üretim ve mülkiyet ilişkisinin değişmesine, hem de anlamların, değerlerin, kuralların değişmesine bağlıdır. Bir başka deyişle toplumsal değişimin temelinde, belli bir anda, belli bir toplumda ya teknoloji ya da ideoloji yatar. Değişme bir defa başladıktan sonra ise, teknoloji ve ideoloji birbirlerini etkilemeye başlarlar.” (Kongar, 2007)

“Toplumlar, insan ilişkilerinin farklılaşması ile kaçınılmaz olarak değişir. Yeni ilişkiler yeni gereksinimleri doğurur. Toplumsal sistemin bu gereksinimleri karşılaması, diğer bir deyişle değişmesi zorunludur. Toplum gelecek için kendini hazırlamalıdır. Aynı anda hem bugünkü işlevini yerine getirmeli hem de gelecek toplumun özelliklerini kazanmalıdır.” (Dener, 1994)

Toplumsal değişim öncelikle kent yaşamının getirdiği çeşitlilikle birlikte gelişmiştir. Kırsal yaşam genelde doğal olarak nitelendirilirken kentsel yaşam yapay olarak nitelendirilir. Kır hayatında sosyal yaşam sabit ve komşuluk ilişkilerine dayalı iken, kent yaşamında değişken, toplumun ve geleneksel olanın oluşturduğu kurallar içinde bireysel, yenilikçi ve çeşitli olarak tanımlanabilir. Kent yaşamı ile birlikte beliren sosyal yaşam; sanat, edebiyat, toplum görüşü ve sosyal teoriler, kriterleri ile belirlenmektedir. Mekânlar doğal olmayan bir ekonomik konfora sahiptir ve tüm bunlar bireysel ve sosyal stresi doğurmaktadır. (Knox,1994)

Toplumsal değişimin irdelenmesi esnasında kültürel değişiminde göz önünde bulundurulması gerekir. “Kültür, Bu süreç içinde, insanoğlunun doğayı denetimine almak için yarattığı her şey ve bütün bu çaba sonunda beliren anlamlar, değerler, kurallardır. Toplumsal değişme ise, temelinde teknolojik değişimin yattığı, insanlar arası ilişkilerin değişmesidir.” (Kongar, 2007) “Kültürün temeli organik gereksinimlerdir. Toplumun gereksinimlerinin değişmesi, din, ahlak, siyaset gibi üretim ve mülkiyet ilişkileri dışında kalan ve toplumsal

bilincin varlığını gösteren öteki toplumsal ilişkileri devingen hale getirmektedir. Gerek toplumsal, gerekse kültürel değişme, kurumlar aracılığıyla gerçekleşmektedir. Aile, eğitim, din, hukuk, ekonomik düzen ve yönetim gibi.” (Dener, 1994)

Tüm bu teknolojik ve toplumsal değişmelerin eş güdümlü olarak ilerlemediği durumlarda ise farklı görüntüler ortaya çıkmaktadır. “Bir toplum kendi içinde teknolojik gelişmeler yolu ile değiştiği zaman, ideolojisi de bu teknolojik gelişmelere paralel olarak oluşur. Bu durumda ideoloji toplumsal değişmenin bir sonucu olarak ele alınabilir.” Oysaki toplumda teknolojik gelişmeler dışardan ithal ediyorsa, genellikle bu teknolojiye uygun ideolojiyi de ithal edilir. (Kongar, 2007)

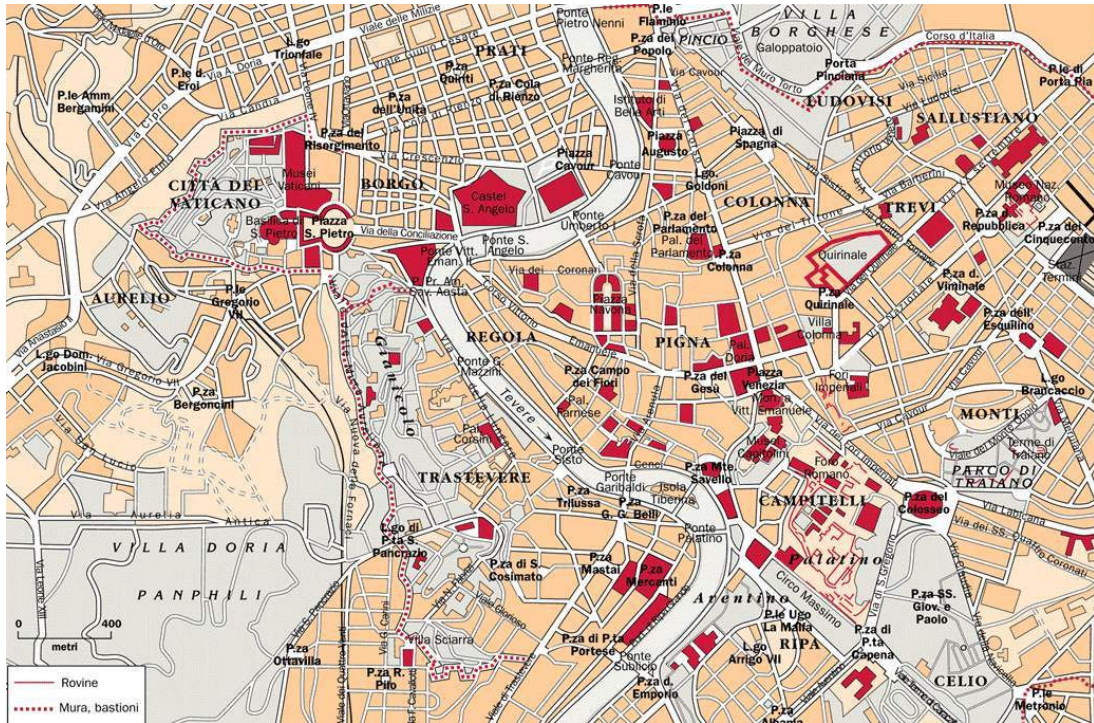
Gelişme sürecini tamamlamamış olan toplum ile ithal edilen teknolojinin getirileri arasında çelişkiler oluşur ve bu durum toplumların geri kalmışlığına sebep olmaktadır. Bu esnada geri kalmış toplumların modernleşmesi olarak tariflenen durum aslında değişmenin özel bir halidir. (Kongar, 2007)

Sonuç olarak değişim olgusu önlenemez ve durdurulamaz bir durumdur. Fakat kentsel, toplumsal, ekonomik ve ulaşım alanlarında olan değişimlerin tümü kendi içlerinde bir etkileşim halindedir. Toplumların gelişmişlik düzeyleri bir bakıma tüm bu değişim ve dönüşüm sürecine ne şekilde dâhil oldukları ile ilgilidir. Tüm bu döngü içinde bu değişimin en belirgin şekilde görüldüğü mekânlar ise kamusal mekânlardır. Toplumun aynası görevini gören bu mekânların niteliği, içeriği ve kullanım özellikleri özellikle tüm değişimlerin hızlandığı 20.yüzyıl ve sonrasında belirginleşmiştir. Yapısal bir farklılaşmaya uğrayan kamusal mekân tarifi koşulsuz, serbest ve özgür erişim ve kullanım durumundan güvenli, sınırlayıcı fakat işlevsel bir duruma yönelmiştir. Kamusal alanda görülen bu değişim tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de görülmektedir.

3. KENTLERİN GELİŞİM SÜRECİ BAĞLAMINDA KENTSEL DIŞ MEKÂNLAR

3.1 Sanayileşme Öncesi Kentsel Dış Mekân Kullanımları

Sanayileşme öncesi “kentsel dış mekânlar hem ticaretin yürütüldüğü hem de insanların farklı aktiviteler için bir araya gelebileceği bir merkez konumunda idi. “Kentlerin geliştiği dönemlerde ise yaşanılan ve çalışılan yer aynı alanda idi. Kentte ortalama yürüme süresi 20–25 dk. İdi.” (Cools, 1997) Bu durum da kentlerin sadece iş zamanlarında değil diğer saatlerde de yaşarlılığını sürdürmesini sağlıyordu. Böylece insanlar verimli bir şekilde kent mekânlarını kullanıyor, işlerinden arta kalan zamanı da ikamet ettikleri yerlerin çevresinde bulunan açık alanlarda geçirebiliyorlardı. (Şekil 3.1)



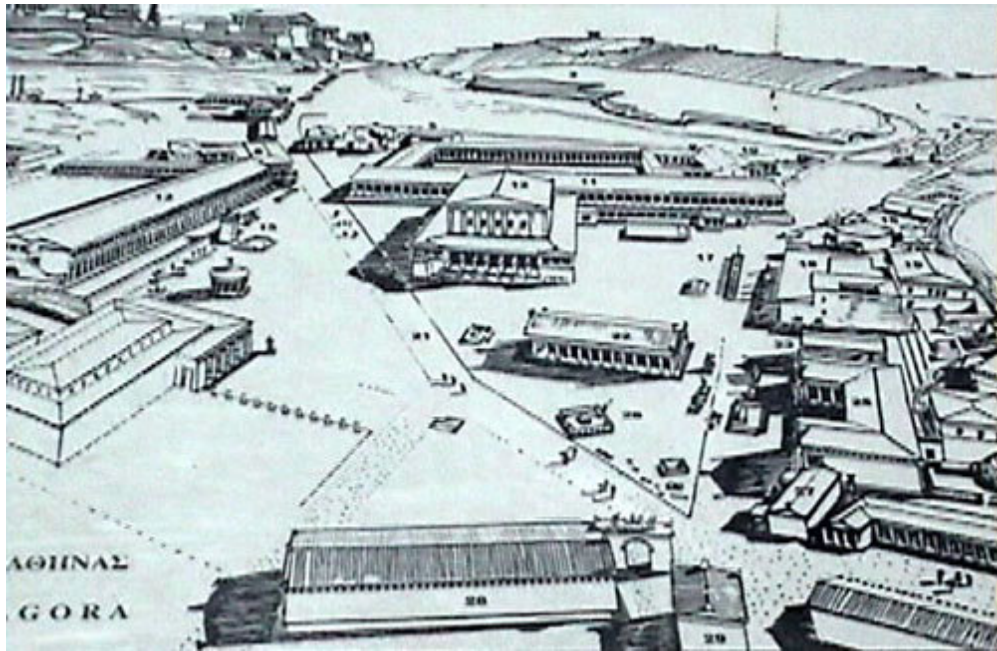
Şekil 3-1 Roma (İtalya), şehir merkezi.
(<http://www.italyaonline.net/Italya/haritalar/mappaRoma3.JPG>)

3.1.1 Eski Yunan Kentinde Kentsel Dış Mekân Kullanımı

Tarihi M.Ö. 1200'lere dayanan Yunan mimarlığında; tapınaklar, sunaklar, mezarlar gibi dini yapılarla birlikte; tiyatro, stadyum, gimnazyum, agora gibi sivil yapılarda bulunmaktadır. “İklim gereği yunanlının hayatı açık havada geçtiğinden kentin alanları çok önemlidir. Yunan kentinin genellikle tek anıtsal yapısı, siyasi toplantıların yapıldığı, pazarın kurulduğu, bir gezinti, toplantı ve alışveriş alanı olan agoradır.” (Mutlu, 1996) (Şekil 3.2)

Yunan kentlerinin ve mekânının gelişimi yunanlıların sahip oldukları kültür ve inançla şekillenmiştir. “Yunanlılar tinsel düzlemde ölümsüzlüğe pek fazla önem vermemişler bunun yerine ölümsüzlüğe daha çok anıksal ve sanatsal düzeyde ulaştıkları yetkinlik aracılığıyla insan belleğinde bırakacakları izlerle ulaşmaya çalışmışlardır.” Böylece kent mekânlarını toplumsal bir kullanıma sunmuşlardır. (Roth, 1993)

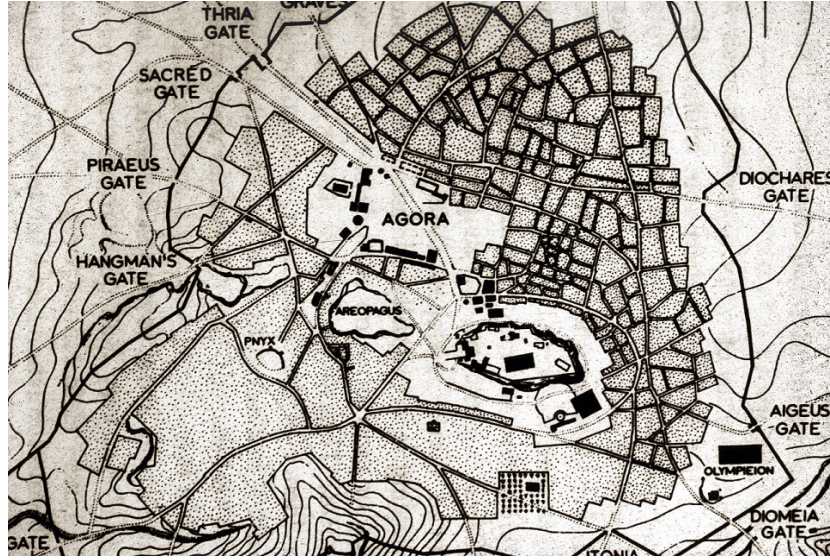
Yunan medeniyetinde; gelenek, kültür ve ticaretteki gelişmeleri ile kentsel dış mekân kullanımları belirgin bir şekilde görülmekteydi. “Kentsel dış mekânın kamusal anlamda ki kullanımı, Yunan uygarlığı döneminde pazar alanı olarak anılan agora ile başlar. Antik kentler de kent mekânlarının ticari, yönetsel ve toplanma alanı olma gibi özellikleri de vardır. Her yönden ilgi odağı olan bu mekânlar, kentin ileri gelenlerinin de yakın çevrede yaşadığı yerlerdir.” (Rubenstein, 1992)



Şekil 3-2 Agora (Yunan)

(http://www.greeklandscapes.com/images/destinations/agora/agora_plan.jpg)

Atina’da uygun arazinin kentin alt tarafındaki merkezde bulunması sebebiyle agorada oraya kurulmuştur.(Şekil 3.3) “Dikdörtgen veya trapez biçimindeki alan anıtsal binalarla çevrilidir. Bunlar arasında mutlaka bir stoa, yani yağmur veya güneşten koruyan bir veya birkaç revak vardır.” Bir tarafı açık ve sütunlu olan bu uzun galeriler gezinti ve alışveriş yeri olarak kullanılır. (Mutlu, 1996)



Şekil 3-3 Agora ve Akropolis, Atina. (<http://courses.cit.cornell.edu/lanar524/AgoraAcrop.jpg>)

3.1.2 Roma Döneminde Kentsel Dış Mekân Kullanımı

Roma mimarlığının bir sentez ürünü olduğu görülmektedir. Roma bilhassa Helenistik mimarlığın mirasına sahip çıkmıştır. Yunan teknik ve estetik gelenekleriyle yetişen sanatçılar, Roma'nın teşkilatlandığı yeni toplumun sorunlarını çözmek için eskiyle olan bağlarını tamamen koparmadan yeni biçimler denemişlerdir. (Mutlu, 1996)

Roma mimarisini Yunan mimarisinden ayıran en önemli nokta, “Roma uygarlığının başlangıcından beri temel oluşturucu öge olarak kent üstünde odaklanmış olmalarıdır.”Kentsel yaşam üzerine odaklanılması ise Roma mimarisinde yeni yapı tiplerinin, kamusal kullanım için kapalı mekân yapılarının geliştirilmesini gerektirmiştir.

“Yunan kentlerinde planlamanın esas elamanı konut iken, Roma kentlerinde sokaktır. Roma kenti ve forumu incelendiğinde, merkezi meydanın hem kamusal hem de ticari amaçlı kullanıldığı görülür. Roma döneminde meydan, “forum”, sadece bu amaçlarının dışında kendisini çevreleyen binaların izlenmesi ve algılanmasına olanak sağlayacak bir ön alan niteliği ve işlevi de vardır. (Şekil 3.4)Forum tüm kent için, bir konut yerleşmesinde avlunun gördüğü işlevi karşılamaktadır, tam odaklanmış ve donatılarla zenginleştirilmiş bir ana holdür. Forumun genişlemesiyle, kare, dikdörtgen ya da yarım daire plazalar açık mekâna eklenmiştir. Roma döneminde insan, meydan mekânında anlam ve önem olarak arka planda yer almıştır. Önemli olan meydan mekânı ve onu çevreleyen öğelerin mimari ve otoriter değerlerinin vurgulanması olmuştur.”(Giritlioğlu, 1991)

Antik Roma başka hiçbir dönemde ve yerde rastlanmadık ölçüde kamusal toplantılara önem vermektedir.(Kılıçbay, 1993) Bu durum kente yansımış ve kentin oluşumunda forum, oyun sahası gibi alanlar hep toplanma tutkusunun eseri olarak ortaya çıkmıştır.[12]



Şekil 3-4 Forum Roma. (<http://static.panoramio.com/photos/original/59763.jpg>)

3.1.3 Ortaçağ'da Kentsel Dış Mekân Kullanımı

Bu dönem, “Rönesans düşünürlerinin aydınlık ilk çağ uygarlığıyla kendi dönemleri arasında kalan ara döneme verdikleri isimle Ortaçağ” olarak adlandırılır. Roma imparatorluğunun çöküşü ile başlar ve Rönesans’a kadar sürer. (Roth, 1993)

15. yüzyılda Batı Avrupa’da Roma uygarlığı yok olmuştu ve yeni bir başlangıç yapmak gerekiyordu. Bu durum, iktidar için yapılan çatışmalara olduğu kadar kuzeyden ve doğudan gelen saldırılara da direnebilecek bir mimarlığın ortaya çıkmasına neden olmuştur. Aşamalı olarak Romanesk mimarlığa dönüşen Erken Ortaçağ’ın yuvarlak kemerli mimarisi, savunma anlayışının beslediği kütesellikten asla kendini kurtaramadı. Ortaçağ mimarlığının girdiği sonraki aşamada, Tanrı’nın kutsal inayetinin simgesi olan ışığın varlığı seçkin simge oldu. Kiliselerin saydam olması yeni dönemin Romanesk değil Gotik özelliğindendi (Roth 1993).

Ortaçağ kentleri için, yüzyıllar boyu süren bir sürecin sonunda, kentte yaşayan insanlar tarafından kentin şekillendirildiği söylenebilir. Bu süreç içerisinde, fiziksel çevrenin kentin fonksiyonlarına adaptasyonu söz konusudur. Birincil amaç bir kent yaratmak değil, kent içindeki farklı kullanımları sağlamaktır. Bu kentler bugün bile incelendiğinde, iyi planlanmış

binalar arasında açık alanlara sahip oldukları görülür. (Gehl, 1987) (Şekil 3.5) (Şekil 3.6)

Ortaçağ Pazaryeri çoğu Avrupa kent ve kasabalarının kalbi durumundadır, ekonomik, sosyal, kültürel yurttaşlık hayatının merkezidir, insanlara birbirleriyle konuşmak, birlikte çalışmak, faaliyetleri koordine etmek, toplumsal festivaller düzenlemek ve birlikte kutlamak için çok değişik nedenleri sağlar. (Cools, 1997)



Şekil 3-5 Piazza del Campo, Siena, İtalya. (<http://nettekeyif.net/gir/r2018.search.htm#>)



Şekil 3-6 Siena, İtalya şehir planı.

3.1.4 Rönesans'da Kentsel Dış Mekan Kullanımı

Rönesans döneminin yeni hedefi, “Antik çağın entelektüel ve sanatsal başarılarını kavramak ve bunları aşmaktır” Bu dönemde insanlık tarihi, tanrısal olarak takdir edilmiş bir süreklilik yerine büyük insan başarılarıyla belirlenen ardışık dönemler olarak algılamaya başlanmıştır. (Roth 1993) Bununla birlikte insan potansiyelini öncelikli kılan bir mimari olarak ortaya çıkmıştır. Bu durum ise kent planlarından kent yapılarına kadar tüm kenti etkilemiştir.

“Ortaçağ’dan sonraki kent planlamasının radikal bir şekilde değiştiği görülmektedir. Birinci radikal değişiklik, serbest bir şekilde gelişen kentten planlı kente geçiş söz konusu olmuştur. Diğer ise kentsel kurguda etkin bir öge olarak ortaya çıkan Rönesans meydanıdır. Meydanların tasarımında plandaki boyutları ve sınırlayıcı cephe yükseklikleri mekân hissi verecek şekilde düşünülmüştür.” (Spreiregen, 1965)

Rönesans mimarisinde denge, ahenk ve Roma sanatının ciddiyeti birleşmişti. Tüm yapılarda kullanılan birimler bir diğerine orantılanır ve yapılarda birbirlerine orantılanmaktadır.(Mutlu, 1996)

“Rönesans dönemi şehir meydanlarında simetri ve düzen en önemli özellikler olarak ortaya çıkmaktadır. Dönemin meydanları genelde dini ve sivil meydan niteliği taşır. Dini meydanlar Ortaçağ’daki sakin ve mütevazî karakterini kaybetmiş ve görkemli bir ilgi ve değerlendirmeye ulaşmıştır. En önemli örnek, (Şekil 3.7 ve 3.8) Roma St. Pierre meydanıdır.” (Suher, 1996)



Şekil 3-7 St. Pierre Meydanı, Roma. (http://membres.lycos.fr/bleu/st_pierre_de_rome.JPG)



Şekil 3-8 St. Pierre Plan, Roma.

3.1.5 Barok Dönemde Kentsel Dış Mekân Kullanımı

Bu dönem sanayi devrimi öncesinde ihtişamı yüksek ve güç gösterilerinin yapıldığı bir dönemdir. “Barok devri yapıları prenslerin sahip oldukları kudreti gösterirler. Prenslerin bu yüzden malikânelerine verdikleri önem ve onlara harcadıkları para muazzamdır. Aynı zamanda bu dönemin binaları yaratıcının sanatsal gücünün ve mimari anlayışının da bir göstergesidir.”[5] Fakat Barok döneminde insanlar arasındaki sosyal ilişkilerde bir gerileme görülmektedir. Sınıflaşmanın arttığı bu dönemde kamusal alan ve işlevi parklara, saray salonlarına kadar gerilemiştir. (Şekil 3.9)



Şekil 3-9 Blenheim Sarayı.

(<http://www.bestvaluetours.co.uk/images/mikes%20images/blenheim.jpg>)

Rönesans mimarisi görsel açıdan yalın olduğu izlenimi uyandırırken Barok mimarisi ise kasıtlı olarak karmaşıktır. Açıklığın yerini muğlâklık, bütünsel etkinin ve tekbiçimliliğin yerini çalışılmış bir çeşitlilik, düzenliliğin yerini ise karşıtlık almıştır. (Roth 1993) (Şekil 3.10)



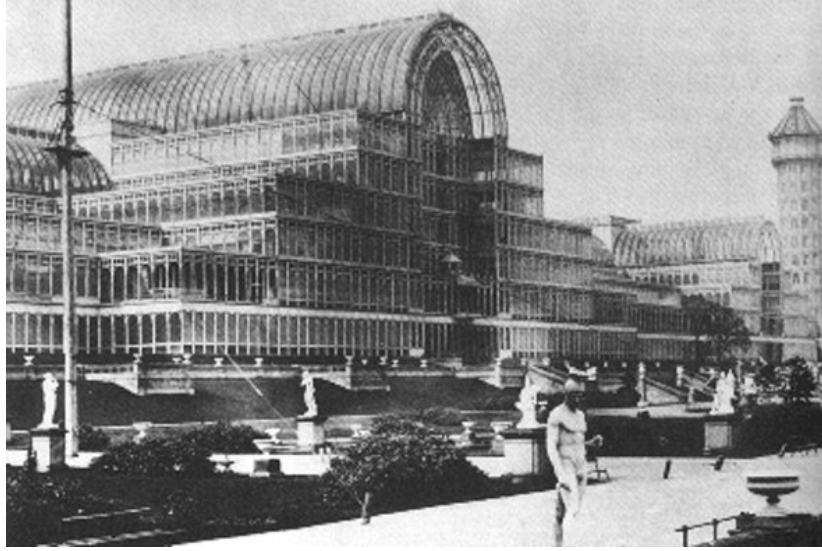
Şekil 3-10 Chateau de Versailles Sarayı'nın havadan görünüşü.
(<http://cache.eb.com/eb/image?id=5806&rendTypeId=4>)

Barok yapısı ancak etkilerinin çeşitliliğinin deneyimine sahip olanlarca kavranılabilir bir dönemdir. Barok bütünlük bireysel öğelerin bütünü güçlendirmek için açıkça tanımlanmış öğelerin yitirilmesi pahasına ikincil konuma düşürülmesi aracılığıyla sağlanır. Barok mekân bağımsız ve canlıdır; akar akar ve sonunda etkileyici doruklara ulaşır. (Milton 1961).

3.2 Sanayileşme Sonrası Kentsel Dış Mekân Kullanımları

Sanayileşme öncesinde dini ve yerel düşüncelere göre, bir mimari üslup içinde oluşturulan; kentsel mekânların sanayi devrimi ve teknolojinin de gelişmesiyle birlikte fiziksel özellikleri de değişime uğramıştır. “Kent yaşamının bütün etkinliklerinin gerçekleştirildiği, tarihi geçmişi içinde ve çağdaş yaşamın bütün sosyal ve kültürel yapısının fiziksel boyuta dönüşerek yansıdığı kamusal mekânlar kentlerin kimliklerinin birer aynası gibidir. (Şekil 3.11) Fakat değişen üretim şekliyle birlikte insanların sosyal statü ve düşünce tarzları da değişmiştir ve bu durum kent mekânların da bir kitle görüntüsünden birey görüntüsüne geçilmesine sebep olmuştur. “Endüstri devrimi ve sanayileşmeyle birlikte gözlenen yoğun ve artan kentleşme ile göç hareketleri sonucunda kent merkezlerinde kamusal açık mekânların

bütünlüğü kaybolmuştur. 20. yüzyılın başından itibaren kentsel strüktürde yaşanan değişimlere paralel olarak büyük meydanlar, parklar çeşitli işlevli açık alanlar oluşturulmuştur.” (Şatır, 2005)



Şekil 3-11 Crystal Palas, Londra, 1851. (
[http://soa.syr.edu/faculty/bcoleman/ARC523/images/crystalpalace/crystal.palace.sydenham.jp](http://soa.syr.edu/faculty/bcoleman/ARC523/images/crystalpalace/crystal.palace.sydenham.jpg)
 g)

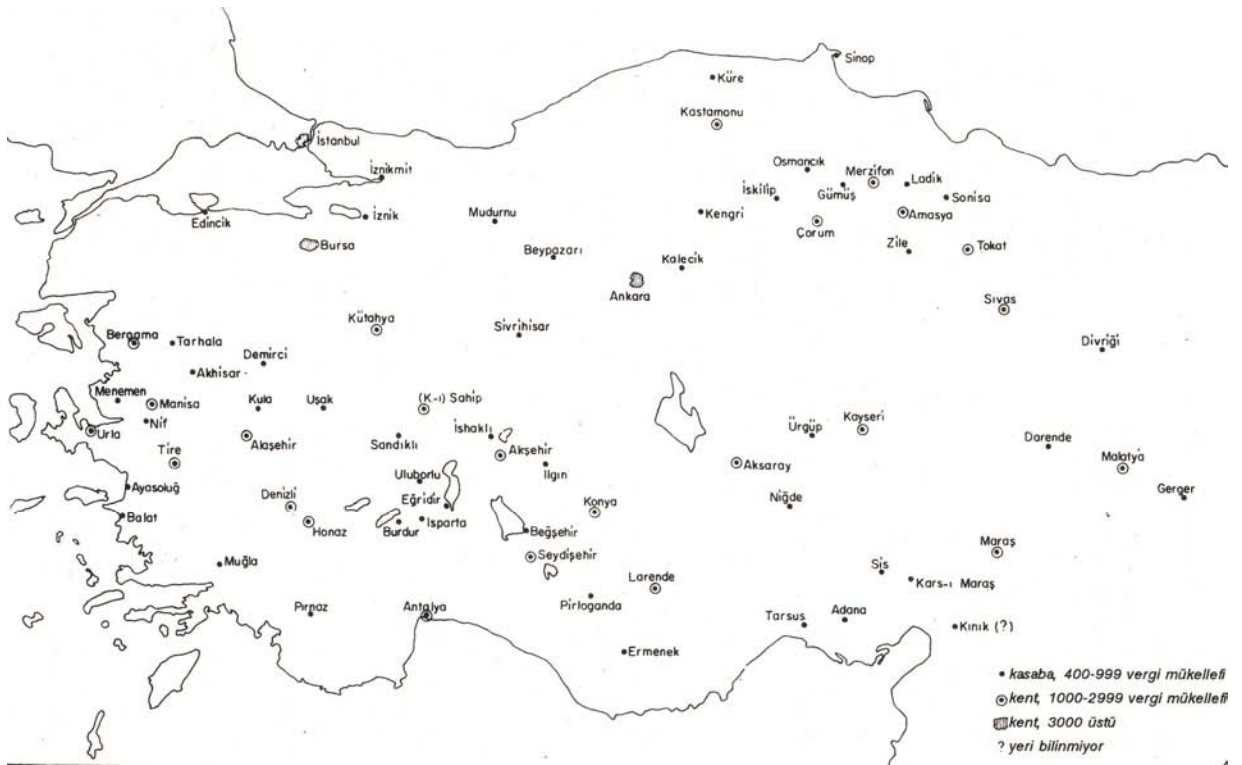
“Kamusal alan başlangıçta fiziksel bir mekândır: yani caddeyi, sokağı, meydanı, ticareti ve alışverişi barındıran alandır. Fakat 16. ve 17.yüzyıllarda bu fiziki alan sembolik bir alana dönüşmüştür. Bu dönüşüm monarşi ve rahipler sınıfına karşı birey ve kişilik statüsündeki gelişmeyle ve aynı zamanda kutsal ve maddi olanın ayrışmasıyla ortaya çıkmıştır.” (Gökgür, 2006)

Tüm bu etkenlerin sonucu olarak kent mekânları günümüzde farklı bir rol ve statüye bürünmüş, kentsel kullanımlar bireylerin tercihleriyle şekillenmiş ve çeşitlenmiştir. Kent içinde otomobil kullanımının sağladığı zamansal kazançta kentin çok merkezli ve çok parçalı bir yapılaşmaya yönelmesine sebep olmuştur.

”Günümüzde kentsel mekânlardaki pek çok gündelik işlev, özel mekânlara taşınmakta, iletişim araçlarının gelişimi ile pek çok sosyal aktivite, gerçek mekândan elektronik mekânlara kayabilmektedir. Kentlerimizdeki "kamusal" mekânlar, böyle bir çağda, sosyal temasın devam edebilmesi için büyük önem taşımaktadırlar. Günümüz kentsel mekanlarında sembolik değerler ile, toplanma, dinlenme-rekreasyon işlevleri öne çıkmaktadır. Tarihsel süreç içinde olduğu gibi, sokaklar, meydanlar ve parklar günümüzün önemli kamusal açık mekânlarını oluşturmaktadırlar.” (Marcus, 1990)

4. TÜRKİYE’DE KENTLEŞME VE KENTSEL DIŞ MEKÂN KULLANIMLARININ DEĞİŞİM VE DÖNÜŞÜMÜ

Tarihinde birçok medeniyete ev sahipliği yapmış ve birçok kültürü barındırmış “Anadolu’ya ilişkin kent araştırmaları tek tek yerleşimler üzerinde yoğunlaşmıştır. Birçok araştırmacı da kentler arasındaki ya da kentlerle çevrelerinde ki kırsal bölge arasındaki ilişkileri dikkate almama eğilimindedir. Ancak, Anadolu kentleri harita üzerine yerleştirildiğinde, dağılımlarının ilgi çekici bazı özellikler yansıttığı ve hiçbir kentin kırsal çevre ile bölgedeki kentlerden kopuk olmadığı görülür. Anadolu kentleri’nin 1580 dolaylarındaki konumunu gösteren bir haritada yüksek bir kentleşme düzeyine ulaşmış 3 bölge saptanabilir. (Şekil 4.1) Bu bölgeler; Ege kıyısında Gediz ve Büyük Menderes arasındaki bölge, Kızılırmak ve Yeşil ırmağın aşağı kısımları ve Dicle ve Fırat vadileridir. “(Faroqhi, 2004) Anadolu akarsularıyla zengin bir bölge olması sebebiyle birçok kent kurulmuş ve bunların bazı kalıntıları günümüze kadar ulaşmıştır. Türkiye kentleşmesinde de Anadolu’da kurulan önceki kentlerin izlerine rastlamak mümkündür.



Şekil 4-1 1520–1540 Anadolu’da kent dağılımı.

Anadolu’da kentlerin kurulmaya başladığı dönemlerden bugüne kadar birçok farklı kültür kendi izlerini bırakmışlardır.“Anadolu insanı toprağa yerleşik düzene girdikten sonra kır yerleşmeleri ile beraber, Eski Tunç Çağında kentleri de kurmaya başlamışlardır. Böylece Türkiye’de kentlerin doğuşu ve gelişmesi daha İlkçağın başlarında gerçekleşmiş, dolayısıyla oldukça erken bir tarihte yani İ.Ö. 3000–2000 yılları arasında kentlerin evrimi başlamıştır.”(Tunçdilek, 1986)

Osmanlı Döneminde gelindiğinde ise kentler, doğrudan doğruya, ne üretim araçlarına ne de iş gücüne sahip olmaksızın üretimden doğan artık değeri eline geçiren merkezi bürokrasinin yerleşme merkezi ve üretilen zenginliklerin tüketilme alanıydı. Devlet kentleşmeyi desteklerdi. Kentler, yönetim merkezleri ve devlet ile kırsal bölgeler arası alışverişin olduğu yerlerdi. Bunun yanı sıra devlet için, özellikle de ordu için aynı zamanda üretim merkezleri idi ve imparatorluğun “Osmanlılaştırılması” açısından vazgeçilmez unsurlardı. [1]

İmparatorluğun kuruluş ve ilk yayılma döneminde, kentleşme yeni mahallelerin oluşumu süreci ile eş anlama gelmekte idi. “Köylülerden, göçebelerden ve başka merkezlerden gelen göçmenlerden oluşan homojen gruplar, etnik kökenlerine veya aynı toplumsal mesleki veya dini gruplara ait olmalarına göre az aileli topluluklar halinde yerleşerek yeni mahalleler kuruyorlardı. Osmanlı imparatorluğunun batılılaşma sürecine girmesiyle birlikte ekonomik, toplumsal ve siyasal yapılardaki değişikliklerle birlikte kentlerin yapıları da değişmiştir.”[1]

Kentleşme, tariflerinde de belirtildiği gibi gerekli olan yegâne unsur kentin çekiciliğinin artması ve kırsal kesimde yaşayan insanların kente göçüdür. Fakat bu göçün sebebi kırsal kesimde kötüleşen hayat koşulları değil kentte iyileşen hayat koşulları olmalıdır.“Kentlerin günümüzde içinde bulunduğu bunalımın, kentin ortaya çıkışından değil, kenti ve kırsal kesimi ölümcül bir tehditle karşı karşıya bırakan görece yeni, kanser gibi bir fenomenden kaynaklanmaktadır. Bu fenomen, kentleşmedir. Yalnızca coğrafi bir genişleme olmayıp, aynı zamanda kent yaşamının yıkıcı bir şekilde insani niteliğini yitirmesi ve tarımsal yaşamın doğal halinden uzaklaştırılması anlamına da gelmektedir.” (Bookchin, 1999)

“Az gelişmiş ülkelerin kentleşmesi söz konusu olduğunda “hızlı”, “çarpık”, “aşırı”, “sahte”, “dengesiz” ve tek yönlü kentleşme gibi terimlerin kentleşme yazınınla sık sık kullanıldığı görülmektedir. Bununla birlikte aşırı, sahte yada hızlı kentleşmenin özellikleri şu şekilde sıralanabilir.

- Kentleşmenin, demografik bir süreç olarak sanayileşmiş ülkelere oranla hızla artan bir yol izlemesi.

- Büyük ve çok büyük kentlerin, orta büyüklükteki ve küçük kentlere oranla daha hızlı büyümesi.
- Kentleşen nüfusun kent ve kamu hizmetleri gereksinimlerinin karşılanmasında yetersizlikler baş göstermesi.
- Kentleşen nüfusun çalıştırılmasına olanak verecek temel sanayi yatırımlarının yapılamaması yüzünden, işgücünün marjinal mesleklerde ve türlü hizmet dallarında yığılması.” (Keleş, 2006)

“Türkiye’de kentleşme 1950’lere gelinceye değin yavaş bir tempoda devam etmiştir. Savaş yılları içinde ise özellikle büyük kentlerin savunma zorlukları altında boşaltılmaları kentsel nüfusta önemli bir artışın olmadığı gözlenir. Cumhuriyetin kurulduğu yıllar ile 2.Dünya Savaşı’nın bulunduğu yıllar arasında kentleşmede görülen hafif canlılık ise devlet eliyle kurulan temel sanayi kuruluşlarına bağlanabilir.”[1]

“Türkiye’de yapılan kentsel yapı ile ilgili araştırmalardan çıkan önemli sonuçlar şunlardır.

- Türkiye’de ki kentleşme olgusu ile gecekondulaşma olgusu özdeş niteliktedir.
- Türkiye’de kentleşme, batıda olduğu gibi endüstrileşmenin bir sonucu değildir.” (Kongar, 2007)

Sanayi devriminden beri tüm gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde kentlerin sahipliği yitirilmiş, kentler niteliksiz tasarımlara, ekonomik dağılmalara, toplumsal kutuplaşmalara ve motorlu trafiğin hâkimiyetine terkedilmiştir. Yirmi birinci yüzyılın başı, teknolojiye ve sanayideki gelişmelerin doruğa ulaştığı bir dönüm noktası olurken, ekolojik dengenin bozulması ve doğal kaynakların yok olması bu gelişmelerin bedeli olmuştur. “Ülkemizde de aşırı nüfus artışı ve kırdan kente göçler paralelinde, plansızlık ve denetimsizlik sonucunda ortaya çıkan çarpık kentleşme olgusu; çevrede insanca yaşamaya olanak sağlamayan ilkel yerleşimlerin kenti kuşatmasına, merkezde ise var olan dokunun zedelenmesine, tarihsel, kültürel ve doğal değerlerin yok olmasına ve bunların sonucu olarak yaşam kalitesinin gittikçe azalmasına neden olmaktadır. Çarpık kentleşmenin yarattığı bu sorunlar adeta bir bunalıma dönüşmüş olup, tüm ülke ekonomisini ve toplumsal gönenci olumsuz yönde etkilemektedir.” (Oktay, 2001)

4.1 Türkiye’de Kentleşme ve Kentleşmeye Etki Eden Faktörler

“Türkiye bugün, görkemli tarihine karşın, teknolojik bakımdan geri kalmış bir ülkedir. Bu nedenle, sürekli olarak dışardan teknoloji ve ideoloji bombardımanına uğramaktadır.” (Kongar, 2007) Üretim sürecini teknolojik ve ideolojik olarak yaşamadığı ürünlerin kullanıma geçmesi toplumda yapısal bir dönüşüme sebep olmaktadır.

Türkiye’de Cumhuriyet’le birlikte toplumsal yapı da çözülmeye başlamıştır. Önceleri cemaat kültüründe hareket eden toplum; gelişen teknoloji ve kentleşmenin de getirileri ile birey olma çabasıdadır. Bu değişim sürecinde kentsel dış mekânlar büyük önem taşımaktadır. “Kamusal mekânlar kentte yaşayanların bir araya gelmelerini, iletişim ve etkileşim de bulunmalarına olanak sağlar. Ortak değerlerin bütünleştiği, toplumsal bilinç ve eylemlerin ortaya konduğu alanlardır. Bireyin kentli olma bilincini ve aidiyetini geliştirdiği, kent kültürünü oluşturduğu mekânlardır. Aynı zamanda bireyin ekolojik, tarihi kültürel anlamda öğrenme, sosyal iletişim ve ruhsal gelişimine de katkıda bulunur.” (Şatır, 2005)

“Nüfuz az ve işbölümü yokken toplum da mekanik davranış egemendir. Böyle toplumlarda bireyler homojendir. Kamuoyunun sağlam birörnekliği toplum üyelerini birbirine bağlar. Topluma gelenekler egemendir ve bireycilik görülmez. Nüfusun artmaya başlaması ile işbölümü ortaya çıkar. İşbölümünün ortaya çıkması işe toplumları mekanik dayanışmadan organik dayanışmaya götürür. Organik dayanışmanın egemen olduğu toplumlarda bireycilik gelişmiştir. İhtisaslaşma artar, din evrenselleşir, yerel bağlar zayıflar ve evrensel değerler gelişir.” (Kongar, 2007)

İçinde bulunduğumuz çağın en önde gelen özelliklerinden bir tanesi sürekli artan bir kentleşme ve aynı oranda çoğalan nüfustur. Her iki artışında büyük ölçüde sebebi köylerden kentlere olan aşırı göç olmasıdır. Köylerde yaşam kalitesinin düşmesi ve elverişsiz koşullarına karşın kentin parlak yüzü durmaktadır. Kentlerde bulunan iş imkânı ve daha iyi koşullarda yaşama arzusu insanlara kenti tercih ettirmektedir. Kente yerleşen eski köylü yeni kentli grup bulundukları yerde barınma, sağlık, eğitim gibi zorunlu ihtiyaçlardan doğan problemleri ile de birlik de gelmektedir.(Yörükan, 1959)

Türkiye’de kentlerde nüfus artışının en önemli sebeplerinden bir tanesi, “tarıma yeni teknolojinin girmesi, bu teknolojilerden önce tarımda çalışan bir kısım nüfusun atıl kalması ile açığa çıkması sonucunu doğurmaktadır. Açığa çıkan bu nüfus tarım kesiminde geçim olanağı bulamayınca kente göç etmektedir.” [7]

Türkiye ve geçmişte Osmanlı Devleti yoğun nüfus hareketlerine maruz kaldıkları için bir göç

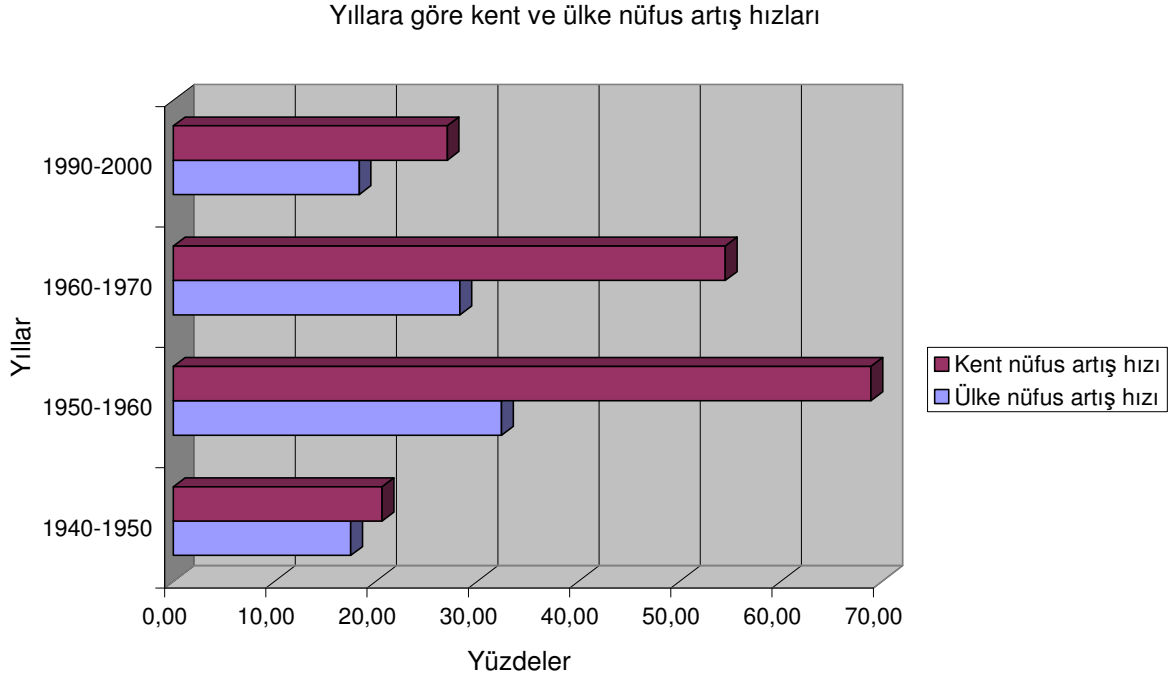
tarihine sahiplerdir. Bu tarih kısaca şöyle özetlenebilir. Onbeşinci yüzyıldan onyedinci yüzyıla kadar Osmanlı Devleti belli amaçlar doğrultusunda Anadolu ve Balkanlara aşiret aileler yerleştirmiştir. Osmanlı Devleti onsekizinci yüzyılda Balkan devletlerine toprak kaybetmeye başlayınca çok sayıda Müslüman ve Türk aileler Anadolu'ya göçmüşlerdir. 1783 ve 1913 tarihleri arasında tam altı milyon insan Osmanlı Devleti toprakları içinde göç etmiştir. Daha sonrasında ise 1923'te Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra bir buçuk milyon insan nüfus mübadelesi ve anlaşmalarla birlikte Anadolu'ya göçmüştür. Osmanlı döneminde yaşanan tüm bu göçlerin temelinde yatan ve Osmanlının çöküşünün de sebepleri arasında olan tarımsal üretim sisteminin çökmesidir. Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra II. Dünya savaşına kadar olan göçler siyasal ve kültürel etkenler tarafından güdülenmiş dış göçlerdir. 1950'lerden sonra ise büyük oranda iç göçler görülmektedir. İç göçü başlatan ve hızlandıran temel nedenler; kırsal kesimde yoksulluk, düşük gelir, öğrenim ve sağlık hizmetlerinin olmayışı ve bunların meydana getirdiği her şeydir. Bunun yanında kentlerdeki “çekici” etken ise istihdam ve yüksek gelir fırsatı ve öğrenim, sağlık ve diğer hizmetlerin mevcut olması iç göçleri hızlandırmıştır. (Karpas, 2003)

Özer, Türkiye’de göç olgusunun beş temel nedene bağlamıştır:

- Kırsal alanlarda yeterli iş imkânının olmayışı ve arazi bölünmüşlüğü getirdiği tedirginlik ve fakirlik.
- Son yıllarda tarımda makineleşmeye geçilmesiyle birlikte çok sayıda çiftçi ailenin boş işgücü olarak ortaya çıkması.
- Bölgede yoğun bir sıcak çatışma ortamının olmasından dolayı kırsal alandaki insanın kent merkezlerini bu anlamda daha güvenli sayması.
- GAP Projesi uygulamasından dolayı çok sayıda köyün baraj göl aynalarının altında kalması.
- Kırsal alanlardaki itici nedenlere karşın kentlerin sahip oldukları olanaklarla bir cazibe yaratması da göçün diğer bir nedenidir.”(Özer, 1994)

Yörükân, “şehirsel alanlara hücum arttıkça en yakın köylerden başlamak üzere, şehirlerin hudutlarının da genişlemek zorunda kaldığına işaret etmektedir. Ne var ki, bu olay, tabii artışların yanında, yoğun bir şekilde iç göç alan şehirlerimizin yapısını, ekolojik dengesini bozmakta, hizmet götürme ve sosyo-kültürel bütünleşmeyi sağlama zorluklarının yanında, yeterince şehirleşmemiş halk arasında çeşitli sosyal problemlerin yaşanmasına da vesile olmaktadır.” (Yörükân, 2006)

“Kırsal göçün etkisiyle, Türkiye, yüzyılımızın ortalarından itibaren çok geniş boyutlara ulaşan nüfus hareketlerine sahne olmaktadır. Bir çeyrek asır öncesine kadar şehirler, genelde kırsal bir toplum özelliği taşıyan ülkemizde nüfusun sadece dörtte birini barındırmaktaydı. Günümüzde ise Türkiye nüfusunun yarısı artık kentlerde yaşamaktadır. Bu kırsal göç tabî ki, muazzam bir nüfus patlamasının eşliğinde ve nüfus artışının dürtüsüyle meydana gelmiştir.” (Vergin, 2000)



Türkiye’de büyük kentlerde görülen kırdan göçen ve kenti kuşatan gecekondu sakinleri ile eski kentli arasındaki ayrım sosyal ve fiziksel olarak giderek büyümektedir. Bu ayrım kentlere parçalanmış kent parçaları ve uzaklaşmış mesafeler olarak yansımaktadır. “Metropolitan alanın merkezkaç kuvvetler altında çeperlerine doğru saçılarak yayılması ile güçlenen toplumsal ayrışma karşısında mevcut kent merkezlerinin barındırdıkları aktivite yoğunluğu ve çeşitliliği ile sahip oldukları çekim gücü farklı toplum gruplarını bir araya getirmekte tarih boyunca olduğu gibi bugün de önemli bir potansiyel oluşturmaktadır. Kentlerin kamusal yaşamında kent merkezlerinin içerdiği kamusal mekânların-sokaklar, meydanlar, bulvarlar, parklar, tiyatrolar konser salonları, kafeler- kahvehaneler, sinemalar vb.- yaşamsal önemi vardır. Bu alanlar herkes tarafından erişilebilir olma nitelikleriyle bireylerin toplandığı, bir araya geldiği, gündelik yaşamda kamusal alanda var olmalarını olanaklı kılan fiziksel mekânlardır.” (Bilsel, 2006) Oysa ki toplumsal bir ayrışma yaşanan kentlerde bu mekânlar gerektiği gibi kullanılamamakta hatta zamanla kent sakini için bir tehdit haline gelmektedir.

4.1.1 Kentsel Yapılaşma

Kentleşmeyle birlikte artan nüfusun beraberinde getirdiği en büyük sorun barınmadır. Keleş'e göre konut sorunu toplumsal bir sorundan öte ekonomik bir sorundur. Kentte geniş kitlelerin yetersiz koşullarda barınması ise toplumsal barış ve huzuru bozan bir etmendir. Ve buna benzer yetersiz barınma koşulları kentte farklı sorunlar doğurmaktadır. (Keleş, 2006)

Kentlerde barınmada görülen bir diğer durum ise; kimi ailelerin yaşadıkları bölgeden belli sebeplerle ayrılıp kentin dışında yeni bir bölgeye taşınmalarıdır. Boşalan bölgeye ise bir alt gelir grubundan yeni ailelerin taşınmasıdır. Bu durumu Keleş "Süzülme" olarak tanımlamaktadır. Ülkemizde de yaygın şekilde görülen bu durum, kentin saçaklanarak yayılmasına ve kent dışı toplu konutların oluşmasına sebep olurken. Kent merkezinde boşalan konutlarında işgaliyle merkezin, sosyal ve kültürel değişimine sebep olmaktadır. (Keleş, 2006)

Ülkemizde yaşanan aşırı kentleşme ile birlikte konut sorunu yasal ve yasadışı birçok yolla çözüme ulaşmaktadır. Yasal olarak yaygın şekilde kooperatif ve toplu konut siteleri ile konut edinen kent sakinleri kentte coğrafi yayılmaya ve genişlemeye sebep olmaktadır. Yasadışı konut edinme yollarının başında ise gecekondulaşma gelmektedir.

4.1.1.1 Gecekondulaşma Olgusu

Gecekondulaşma yerleşimleri az gelişmiş ülkeler için kırsal göç ve kentleşmenin bir parçasıdır. "Nüfus artışı, iktisadi kalkınma, sanayileşme, tarımın makineleşmesi, toprağı tasarruf biçimlerindeki değişimler, artan iletişim, ulaşım kırsal göçle birlikte kentleşmenin benzeri görülmemiş bir yoğunluk ve genişliğe ulaşmasına katkıda bulunmuştur." Ayrıca kırdan doğrudan kente göçen köylünün kentte karşılaştığı kentlileşme sorunları gecekondulaşma bölgelerinde ortaya çıkmaktadır. (Karpat, 2003)

"Toprağın ele geçirilmesi ve ilk konutların kurulması toprak işgali ve istilasıyla gerçekleşmekte ve bu eylem göçmenler arasında sürüp giden dayanışmanın ilk basamağını yaratmaktadır." Bu sürecin başlaması sonrasında oluşacak problemleri de beraberinde getirmektedir. "Göçmenlerin köyden ayrılış ve kente varış arasındaki zaman aralığı kentteki çekim etkenlerinin gücüne bağlı olarak değişmektedir." Türkiye'de 1960 ve 1970 arasında doğrudan tek adımlı bir göç yaşanmıştır. (Karpat, 2003) Yani köyde yaşayanlar kasaba ve daha büyük yakın bir kenti değil o bölgede bulunan en büyük kente direk göçmeyi tercih etmişlerdir.

Tablo 4-1 Türkiye’de yıllara göre gecekondu sayısı ve gecekondulu nüfus.(Keleş, 2006)

Yıllar	Gecekondu	Gecekondulu Nüfus	Kentsel Nüfustaki Payı (%)
1955	50.000	250.000	4,70
1960	240.000	1.200.000	16,40
1965	430.000	2.150.000	22,90
1970	600.000	3.000.000	23,60
1980	1.150.000	5.750.000	26,10
1990	1.750.000	8.750.000	33,90
1995	2.000.000	10.000.000	35,00

İlk gecekondu bölgesinin oluşumunu takip eden süreçte, göçler planlı olarak gerçekleşmekte ve İlk yerleşen grup köydeki tanıdıklarına kent hakkında bilgi vermekte ve yeni gelecek akrabaları için yer hazırlamaktadır. Gecekondulaşma sürecinin ikinci aşaması olan büyüme aşaması bu yardımlaşma sistemiyle gerçekleşmektedir. “Yeni gelenler köy kültürünü en azından geçici olarak sürdüren yeni bir cemaat oluştururlar ve böylece göçmenin geçmişle bağını birdenbire kesmeksizin kentle tedrici olarak bütünleşmesine yardımcı olurlar.” (Karpat, 2003)

“ Kıray,1970’de gecekondu olgusunu şu şekilde yorumlamıştır.

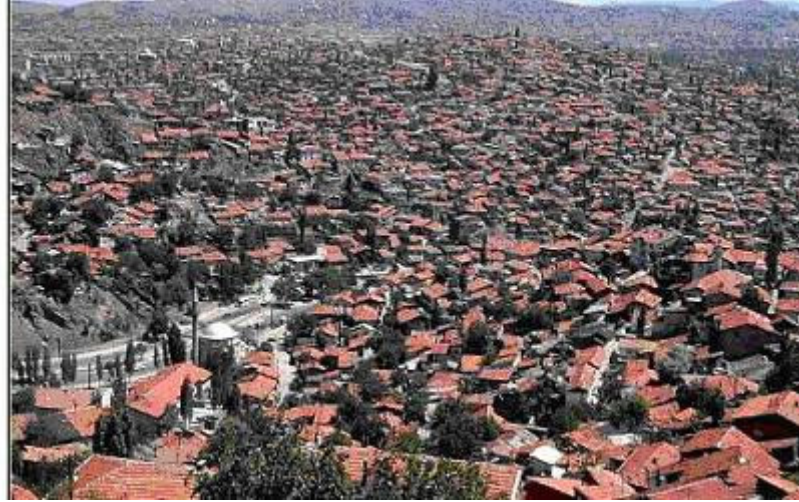
- Gecekondu, kırsaldan kentsel yaşayışa bir geçiş,”dönüşümsel” yaşayış şekli ve bu özelliklerin mekâna yansımalarıdır.
- Gecekondu, toplumun kırsal bölgelerinden kopmuş; şehirlerde sanayi ve onunla beraber gelişen örgütlenmede olmadığı için, emilememiş nüfusun mekâna yansımalarıdır.
- Gecekondu sorunu bir barınma sorunundan çok, bir gelir dağılımı, sınıfsal yapı ve sosyal güvenlik sorunudur.
- Gecekondular, kendisine ait olmayan arazi ve arsalar üzerinde, sahibinin rızası alınmadan yapılan izinsiz yapılarıdır.

Bu tanımlarda göstermektedir ki, gecekondu olgusu çok yönlü toplumsal-ekonomik ve fiziksel mekân faktörlerinin oluşturduğu karmaşık bir sorundur.”(Turgut, 2003)

Gecekondu yerleşimlerinin oluşması döngüsel bir sürecin ürünüdür. Köy sakini olarak başlanan döngü, kentte kırsal göçmen, düşük ücretli işçi ve gece kondu sakini olana kadar devam eder. Eğer doğru bir kentleşme olursa bir kent sakini olarak süreç tamamlanır. (Karpat, 2003)

“Kentleşme ile gelişen kentlerin en önemli sonuçlarından birisi de orada yaşayan insanların sosyal-kültürel-ekonomik olarak gelişmesidir. Kentlileşme, her şeyden önce toplumsal değişme süreci, bir uyum ilişkisi olmakla birlikte aynı zamanda bir fiziksel yerleşme sürecidir.” (Turgut, 2003)

Kentlileşme her ne kadar bir ölçüde köylünün kendi cemaatini terk etmesiyle başlasa bile, göçmenin gecekonduya yerleşmesiyle süreç gerçek dönüştürücü aşamasına girer. Türkiye’de göçmen gecekondularının kentlileşmesi dört aşamada gerçekleşmektedir. İlk aşama, kent görüş ve tutumlarına bir hazırlık adımı olarak kent kıyafetini ve bazı kent alışkanlıklarını benimsemedir. İkinci aşaması göçmenin su, elektrik ve ulaşım gibi kent hizmet ve olanaklarını benimsemesi ve mevcut iseler bunları paylaşması, yiyecek ve giyecekleri dükkânlardan satın almasından oluşur. Üçüncü aşama, göçmenin kentin diğer insanlarıyla ilişki kurmaya istekli olmasıdır. Böyle bir gelişme göçmenin yaşı, köye bağlılık düzeyi ve kentsel iktisadi, toplumsal ve siyasal faaliyetlere katılma düzeyince belirlenir. Kentlileşmenin dördüncü ve son aşaması, göçmenin kentle bütünüyle özdeşleşmesinden, yani kendisinin köye değil, kente ait olduğuna dair kişisel inanç ve kanısından oluşur. (Karpat, 2003) (Şekil 4.2)



Şekil 4-2 Ankara Dikmen Gecekondu Mahallesi
(<http://www.haberx.com/newspictures/10/1040643SmallPicture.jpg>)

4.1.1.2 Kent Dışı Konut Sistemlerinin Oluşması

“Gelişmekte olan ülkelerde hızlanarak süre giden kıran kente göç olgusu yanı sıra, ulaşım ve iletişim teknolojilerinin hızlı gelişimi ile birlikte, son dönemde tüm dünyada kentsel yerleşmelerin olası her yönde saçaklanarak yayılmalarına tanık olmaktadır. Kır-kent ayrımını ortadan kaldıran, doğal çevreyi ve tarım alanlarını kaplayarak yok eden küresel ölçekteki bu

kentsel yayılma ekolojik sonuçları açısından endişeyle izlenmekte. Ekolojik açıdan neden olduğu zararlar tartışılmaz olan kentsel alanların coğrafi mekânda ki bu önlenemez büyümesi aynı zamanda kentlerin mevcut yapılarının da hızla çözülmesine neden olmaktadır. Merkezkaç süreçlerle kentsel alanların çeperlere doğru yayılması toplum gruplarının mekân da kesin sınırlarla birbirinden ayrışması yönündeki eğilimleri güçlendirmektedir. Bu süreçler sonucunda kentler, bir araya gelemeyen toplumsal gruplar/kültür grupları tarafından bölüşülmüş yerleşim alanları kümelenmelerine dönüşmektedir.”(Birsal, 2006) (Şekil 4.3)

“Milos’a göre dünyada kent dışı yerleşimler, çağdaş kent yapısında görünen ve geleneksel kentin yetersizliklerine tepki olarak ortaya çıkmıştır. İnsanların kenti bir gereklilik banliyöyü ise bir kaçış yeri olarak gördüğünü söyleyen Milos; kentlerde bulunan aşırı nüfus, yüksek suç oranı, trafik, sosyal düzensizlik ve rekreasyonel faaliyet alanlarının yetersizliği gibi kent problemlerinin çözülmede geç kalınmış olması banliyö yaşamını doğurmuştur.” [11]



Şekil 4-3 Kent Dışı Konut Siteleri, İstanbul.
(<http://www.turksportal.net/tsi/v2/image/kose/toki.jpg>)

Kent dışı yerleşimlerin artması, kentin eski sakinlerinin kent merkezini boşaltmaları anlamına gelmektedir. Bu durum kentte fiziki bir parçalanmaya yol açtığı gibi sosyal bir bölünmeye de sebep olmaktadır. Daha çok kent merkezinde bulunan açık alanlar ve kamusal alanlarda daha

az vakit geçirmeye başlayan eski kentli kendisini yalıtılmış bir ortama almaktadır. Böylece kentteki sosyal ne toplumsal ayırım büyümekte ve iki grup birbirinden uzaklaşmaktadır.

Yörükân'a göre, bugün, hemen hemen bütün dünyada uluslar arası bir boyut kazanmış olan kapitalizmin, yeni endüstri, ticaret ve hizmet sektörü alanlarının ve konut alanlarının yeniden belirlenmesine sebep olmaktadır. Bu durum ise, çok merkezli bölgesel yerleşimlerin gelişmesini desteklemektedir. (Yörükân, 2006) Benzer gelişmeleri büyük şehirlerimizin hemen hepsinde görmek mümkündür.

4.1.2 Ulaşım ve Araç Kullanımındaki Artış

Kentleşmenin insan yaşamına getirdiği en görünür özellik otomobil bağımlısı bir hayat sürme eğilimidir. Buda tabîî ki kentlerde mekânsal örgütlenmeyi birebir etkileyen bir durumdur. Araçların artması aynı zamanda otoyolların ve otoparkların artması demektir. Otomobil içerisinde yaşam; yaşam kalitesinin artması ve zenginleşme gibi görünse de yansımaları farklıdır. Gelişmekte olan ülke kentlerinin büyümesi ve yapılaşması çok hızlı olmaktadır. Gerek yetersiz yol yapımını gerekse toplu taşımanın yeteri kadar gelişmemiş olması nedeniyle ulaşımda güçlük çekilmektedir. Bu durum ise özel araçlardaki artışı doğurmaktadır. (Newman, 1996) Pek çok ülkede araç sayısının artmasıyla doğan trafik sorununa çözüm olarak yolların sayısı artırılmıştır. (Renda, 1996) Fakat bu yapılaşma araç sayısının artışı tetiklemiş ve trafiği daha da kötüleştirmiştir.

1950'den beri ulaşımda karayolu politikasının sürdürüldüğü ülkemizde denizyolu ve demiryolu ulaşımına hiç önem verilmemiştir. Gittikçe artan motorlu araç trafiğini rahatlatmak için kentin içinde ve çevresinde yapılabilecek her yere otoyollar, çok şeritli yollar, köprüler, köprülülük kavşaklar alt geçitler, otoparklar yapılmış ve yapılmaya da devam etmektedir. Ancak bu yaklaşımın çözümden çok çözümsüzlüğe ulaştığı da anlaşılmıştır. (Uysal, 2006)

Gerçek ise, kent ulaşımı için; "Kentler insanlar içindir. Kentsel yaşamda ana hedef insanların hareket özgürlüğünü sağlamak ve kentsel etkinliklere erişmelerini kolaylaştırmaktır. Kentlerde ulaştırma çözümleri taşıtların değil insanların hareketliliğini esas almalıdır. Günümüze kadar izlenen yanlış ve toplumsal maliyeti çok yüksek olan kentsel ulaştırma politikaları sonucunda şu konu artık açıkça anlaşılmalıdır. Otomobil ve kent birbirine uymayan mekân profillerine sahiptir. Kent-otomobil sarmalını çözmenin yolu, artan otomobil karşısında daha fazla yol, daha fazla otopark, daha çok katlı kavşak ve daha hızlı kent geçişleri yaparak 'kentleri otomobillere uydurmaya çalışmak değil', yaşanabilir bir kent için otomobili kente uydurmaktır. Bunun için çok önemli bir koşul başta raylı sistem ve deniz

ulaşımı olmak üzere toplu taşıma kullanımı arttırılırken, otomobile ayrılmış kent mekânlarının da planlı bir şekilde azaltılmasıdır” yorumunu yapmaktadır.(Gerçek, 2003)



şekil 4-4 Harbiye İstanbul

(<http://img227.imageshack.us/img227/4130/yasinaydogansisliharbiye3st.jpg>)



şekil 4-5 Harbiye İstanbul (<http://img19.imageshack.us/img19/1113/harbiye5tm.png>)

Karayolu ulaşım politikalarının tek dezavantajı kenti çözümsüz bir trafik bunalımına sürüklemesi değildir. Diğer bir sorun kentin mekânsal şekillenmesinde ki esas belirleyici rol oynamasıdır. Ulaşım projeleri hizmet ettiği bölgede arazi kullanımının değişmesine yol açmaktadır.(Uysal, 2006) (Şekil 4.4) (Şekil 4.5)

4.1.3 Ekonomideki Değişimler

Türkiye'nin ekonomisi ve sanayi alanındaki gelişimler kentleşmeyi etkileyen en önemli faktörlerdendir. Sanayinin gelişimine bağlı olarak kentlerdeki nüfus sayısında artış olmuş ve kentleşme hızlanmıştır.

İkinci dünya savaşı sonrasında ve 1960'a kadar olan süreçte savaş sırasında iç pazara hapsolmuş Türkiye ekonomisi tarımda makineleşme ile dışa açılma süreci başlatılmıştır. Bunun yanında demir yolu ağırlıklı yürütülen ulaşım stratejisinden karayolu ağırlıklı bir planlamaya geçilmiştir.(Arslan, 1997)

1960'larda gelişmeye başlayan sanayileşmenin belirleyicisi devlettir. Bu dönemde devlet destekli sanayileşme politikası özellikle imalat sanayinin gelişmesine katkıda bulunarak, kente göç eden kitlelerin imalat sanayine olan talepleri bu sektörün gelişmesine kaynak olmuştur. (Tosun, 1995)

Türkiye'de "sanayileşme, 1963'ten sonra yapısal değişimler yaratan ve kırsal göçü daha da kamçılıyıp ona yeni bir yön veren temel etken olarak ortaya çıkmıştır." (Karpat, 2003)

1965–1970 dönemi, Türkiye'nin en yüksek kalkınma hızına ulaştığı, sanayi başta olmak üzere, tarım dışı kesimlerin en yüksek büyümeyi yarattığı yıllardır. Bu dönemde tarım kesimi de belirgin bir gelişme göstermiş olmakla birlikte, tarım dışı kesimlerdeki gelişme çok daha önemli boyutlara ulaşmış; dolayısıyla bu kesimlerin artan iş gücü talebi, kırdaki baskı oluşturmuştur.(Özoğlu, 1986)

1970 sonrasında, kalkınma hızının eski düzeyini giderek yitirmesine bağlı olarak, tarım dışı kesimlerin iş gücü talebi azaldı. 1970'lerin sonunda ve 1980'lerin başında yatırımların hemen durmasıyla sonuçlanan ekonomik bunalıma, yüksek enflasyon ile konut, altyapı ve kamu hizmetlerinin, artan nüfus karşısında yetersiz kalması ile de birlikte kentleşme süresinde bir durgunluk dönemi olmuştur. (Özoğlu, 1986)

Türkiye ekonomisi 1980 sonrasında dışa dönük sanayileşme politikalarıyla yönlendirilmeye başlanmıştır. Bu politikalarındaki ana amaç ülkenin ihracat gelirlerini artırmak ve gelişmiş ülkeler seviyesine ulaşmaktır. 1980'lerde başlayan tüm bu politikalar günümüze kadar devam

etmiştir. Ekonomide yaşanan değişim, bir ekonomik çöküş ve ya büyük bir atılım gibi farklı görüşlerle yorumlanmaktadır. [14] Sanayinin gelişimi ve iyi bir ekonomik düzeye ulaşmak sağlıklı bir kentleşmeyi de beraberinde getirecektir. Kentlerde yaşanan konut sıkıntısı, işsizlik ve kötü hayat koşulları kent hayatının toplumsal huzurunu da etkilemektedir. Kentlerdeki aşırı kentleşmeyle oluşan koşullar ise toplumsal bir dönüşüme sebep olmaktadır.

4.1.4 Sosyal Yapıdaki Değişim

Sosyal yapıdaki değişim kentleşme sürecindeki kentlileşme olgusunun oluşması için gerekli en önemli değişimdir. Türkiye’de kentlileşme, daha önce gelişmiş ülkelerin standartlarına ulaşma çabasıdır. “Toplumların modernleşmesi olarak tariflenen durum aslında değişimin özel bir halidir.” (Kongar, 2007)

Modernleşme ile birlikte toplumda çözümler başlamıştır ve bu durum bazı değişikliklere sebep olmuştur. Bu durumu Kongar, şu şekilde tariflemektedir;

- “Görel olarak modernleşmiş toplumlarla temas edilince, o yönde bir değişme başlar. Bu değişme kaçınılmazdır.
- Gelişen haberleşme araçlarının da yardımıyla kitleler rahatça etkilenebilir.” Bu durum toplumun geçirmesi gereken zorunlu modernleşme sürecinin hızlanmasına sebep olur.
- “Aile, daima toplumda bireye baskı yapan ve belli gerilimler yaratan bir kurumdur.
- Aile gibi bazı toplumsal denetim merkezlerinin etkileri ortadan kalkarken, toplumsal denetim sorunları da toplumda en yüksek düzeye ulaşır.
- Modernleşmekte olan ülkelerde, ideal ve istikrarlı bir bireycilik yerine, aile gibi daha önce kararlarını içinde verdiği ortamlar yok olduğu için, kişi, toplumsal denetimin çözülmesinden doğan bir bireyciliğe sahip olur.” Bu durum kendi öz güvenini karar verme mekanizmasını tamamlamamış olan insanlara bu hakkın tanınması ile bağlantılıdır. Öncesinde aile bağlantılı kurulan toplumsal ilişkiler, bireyin özgürleşmesiyle şekillenemez ve kontrol edilemez bir hale gelebilir.
- Modernleşen ülkelerde aşırı uçlar ortaya çıkabilir. Bunlar geriye dönmek isteyenler ve daha hızlı modernleşmek isteyenler diye tariflenir. (Kongar, 2007)

4.1.4.1 Gelenek ve Göreneklerdeki Değişim

Kongara göre Türkiye’de bugünkü toplumsal-ekonomik ve siyasal yapımızın altında üç temel belirleyici öge yatmaktadır. Birincisi Osmanlı’nın mirası olan toplumsal ve ekonomik yapıdır. İkincisi Osmanlı siyasal yapısına karşı bir tepki olarak gelişmiş bulunan ve kökleri yine Osmanlı dönemine dayanan bir batılılaşma ideolojisidir. Üçüncüsü ise dış dünya ve Türkiye’nin

siyasal ve ekonomik etkileşimidir. (Kongar, 2007)

Türkiye’de kentleşme ve beraberinde oluşan değişimlerle birlikte, toplumun ana karakterini belirleyen gelenek ve göreneklerde de değişimler olmuştur. “Dünya, özellikle haberleşme tekniklerinin ve ulaşım olanaklarının son derece gelişmesi sonucunda artık küçülmüştür. Ayrı gelişme aşamalarında ve farklı nitelikte bulunan toplumlar, birbirleriyle son derece yoğun bir ilişki içindedir.” Bu durum az gelişmiş ülkelerle, teknolojik açıdan ileri düzeydeki ülkelerin insanların birbirlerini tanımaları ve etkilenmelerine sebep olmaktadır. “Farklı ekonomik ve siyasal rejimler, zorunlu olarak birbirlerine yaklaşmakta ve ister istemez ekonomik, siyasal ve kültürel bir etkileşim içine girmektedirler.” Bu durum az gelişmiş ülkelerin üretimini gerçekleştirmedikleri teknolojiyi ithal etmelerine sebep olmaktadır. İthal edilen teknoloji ise Türkiye’de olduğu gibi ideolojisine sahip olunmadığı için kültürel yozlaşmayı da beraberinde getirmektedir. (Kongar, 2007)

4.1.4.2 Aile Yapısındaki Değişim

Modern toplumlarda, “geleneksel toplumdaki egemen olan geniş aileden hareketle, ekonomik alandaki faaliyetlerini zamanla kaybetmiş olan ve sadece bireysel ihtiyaçların tatmini için “tecrit” edilmiş olarak ifadelendirilen aile tipine doğru bir evrim gerçekleşmektedir.”(Vergin, 2000) Aile Yapısında gerçekleşen bu değişim gelişmiş toplumlarla az gelişmiş ülkelerde yaşayan toplumların arasındaki en büyük farkları oluşturur. “Modernleşmiş toplumlarda aile ilişkileri, aile dışındaki örgütlerde anlamsızdır. Modernleşmemiş toplumlarda ise aile, bireyin aile dışı davranışlarını da saptar.” (Kongar, 2007)

Türkiye’de ise aile yapısı modern toplumların aksine zamanla kuvvetlenmektedir. Vergin Türk aile yapısının, Türkiyede yaşanan tüm sosyo-ekonomik değişime rağmen çözülmesi bir yana, varlığını tüm gücüyle idame ettirdiğini belirtmektedir. “Gerçekten de, çeşitli incelemelerin sonuçları Anadolu’da Tanzimat’tan bu yana geniş aile oranında büyük bir düşüş kaydedilmediğini ve toplumda meydana gelen değişimin kırsal ailenin yapısını etkilemediğini göstermektedir. Diğer yandan, kentleşme de aile bağlarının kopmasına yol açmamıştır. Zira modernlik karşısında akrabalık ilişkileri çok önemli ve yeni bir toplumsal anlam kazanmıştır.” (Vergin, 2000)

Türkiye’de Vergin’inde belirttiği gibi kentleşme, göç, gecekondulaşma gibi değişimlerle birlikte toplumda yaşanan değişim ailede belirlemiştir. Kentsel yaşantı ve toplumsal iletişimin azalmasıyla aile bireyin kendini tanımlayacağı bir ortam olmuş ve önemini artırmıştır.

4.1.4.3 Tüketim Odaklı Sosyal Yaşam

“Küçülen dünyamızda teknolojik olarak geri ülkelerin en büyük dramı hatta trajedisi, bu toplumlarda yaşayanların, ileri teknolojiye sahip ülkelerin ürettiği mal ve hizmetlerin tümüne sahip olmayı istemeleridir. Bu durum yalnızca günümüz dünyasında artan etkileşim sonucu değil, tüketim ekonomisinin insanların beynini yıkadığı için de gittikçe hızlanan bir süreçtir.” (Kongar, 2007) Bu durum hem toplumları sonu olmayan bir ekonomik rant yarışına sürüklemekte hem de kent planlamalarında önemli bir değişime sebep olmaktadır. Yerleşimler alışveriş odaklarına yakınlığına göre değerlendirilmekte ve kentsel dış mekân yaşantısı, kapalı mekânların içine çekilmektedir. (Şekil 4.6)



Şekil 4-6 Alışveriş Merkezi. (http://osman.midilli.com/uploaded_images/interioreast1-709790.jpg)

Eskiden zorunlu aktiviteler içinde olan alışveriş; usta ellerce zorunlu aktiviteler arasından alınarak “zaman” ve “mekân” olgusu çok güzel ört pas edilerek topluma sosyal ve isteğe bağlı bir aktivite olarak sunulmuştur. “Günümüzde toplumsal yaşamın odakları olarak kent merkezlerinin yerini, sayıları her gün artan “çok amaçlı alışveriş merkezleri” almaktadır. Ulaşım düğümleri üzerinde ticaretin karlılık mantığına göre tasarlanan bu merkezler tümüyle içe kapalı, kent yaşamını dışlayan, geniş otopark alanlarıyla çevrili olduklarından kentsel

mekân oluşturmaları olanaklı olmayan devasal tek yapılardır.(Birsell, 2006)

4.2 Türkiye’de Kentsel Dış Mekân Kullanımları

Türkiye’de Cumhuriyet öncesi kent mekânlarından bahsetmek; günümüz Türkiye’sinde de etkileri süren Osmanlı kenti ve kentsel dış mekân kullanımlarından bahsetmek demektir. Osmanlı kentleri İslamiyet’in etkisi altında olmasından dolayı kentsel dış mekân kullanımları Avrupa kentlerinden farklıdır. D’Ohsson, 1787’de, “Osmanlı kentinde, modern milletleri belirleyen o halk meydanlarından, o döşenmiş sokaklardan, o tasarlanmış yollardan, o harika konutlardan hiç biri görülmez...” diye yazmaktadır.. Boue’ye (1840) göre Avrupalı ziyaretçi, halk meydanlarının seyrekliğinden, sokak adlarının ve ev numaralarının olmayışından, kaldırımların kötü yapılmışlığından etkilenmiştir.”(Cerası, 2001)



Şekil 4-7 Tarihi Yarımada İstanbul.

(http://www.neredennereye.com/galeri/albums/uploads/turkiye/istanbul/normal_istanbul-tarihi-yarimada.jpg)

Osmanlı kentinde Avrupa kentinde tariflenen kentsel dış mekânlar “aşağı yukarı her zaman rastlantısaldır ve özel işlevlerden yoksundur.” (Cerası, 2001) İbadet yeri olan cami avluları aynı zamanda toplumun buluşma ve görüşme alanıdır. Kentsel farklılıklar toplumların sahip olduğu değer farklılıklarından da kaynaklanmaktadır. “Osmanlı kentinin, kamu mekânı ile mülkiyet arasındaki sınırın sürekli değişmesine neden olan ve sonuç olarak da sokaklar ile kamu mekânlarının uygun bir tanımını ve bakımını engelleyen ayrıca kamu mekânına dair

ortak algılama yetisini silikleştiren, strüktüre dayalı aşılamaz güçlükler ile karşı karşıya olduğu doğrudur. Ancak o devirde Avrupa kent sahnesine hâkim anlayıştan çok farklı olan mekân anlayışının doğmasında, kültürel ve ideolojik olaylarda etkili olmuştur.” (Cerası, 2001) Avrupa kentinde toplum bireylerden oluşurken Osmanlı’da cemaat kültürü içinde hareket etmektedir. Toplumsal davranışlar da kentsel dış mekânlarda kendini göstermektedir. (Şekil 4.7)

Rapaport, İslam kentinin diğer kentlerden farkını şöyle anlatmaktadır, “bütün yerleşimlerde zaman, mekân, anlam ve iletişim organizasyonu görmemize karşı bu organizasyonların kuralları farklılık göstermektedir; Amerikan kentleri hareketi azamiye çıkartırlarken geleneksel İslam kentleri hareketi sınırlandırıp bununla çevre üzerinde kontrol sağlarlar.”(Rapoport. 1977) İslamiyet Omsalı toplumu için sadece bir din değil, bir kültür ve yaşam tarzı idi. İslamiyet’te ilahi birlik, yeryüzünün geçiciliği ve maddenin önemsizliği o kadar baskındır ki bu durum günümüz kentlerine bile yansımıştır.

Anadolu Türk kenti içine dönük bir yapıya sahiptir. Geniş düz sokaklar ve İnsanların toplanması için büyük meydanlar yoktur. Kent genelde evlerin arasından kıvrılan sokaklar ve bir çeşme ile birleşen meydancıklardan oluşur. Evler, cami, külliye hep duvarlarla çevrili ve dışa kapalıdır. “ Türk kenti mahremiyet, yardımlaşma ve din gibi gerçeklerin bir ürünüdür.”(Tanyeli, 1987)

Türk kentlerinde planlanmış bir meydandan ziyade mescit, çeşme veya Pazaryerlerinde kendiliğinden oluşmaktadır. Yeşil alan sokaklarda değil cami ve evlerin avlularında bulunmaktadır. Türk kentlerinde büyük külliyeler dışında yapılar çevreleriyle değil tekil olarak ve fonksiyonel olarak oluşmaktadır. Cami toplumsal eylemlerin merkezidir fakat en az bir duvarla kentten ayrılmıştır. (Kuban, 1982)

Türkiye’de kentleşmenin en yoğun biçimde görüldüğü kent İstanbul’dur.“Dilich’in Konstantinopolis çizimlerinde (16.yüzyıl) sadece iki büyük serbest mekân görülmektedir. Bunlardan biri antik hipodrom, diğeri ise Sipahi Meydanıdır. Tournefort (1717), İstanbul tasvirinde Batı Avrupa pizza’yı ile meydan arasındaki farkı iyi yakalar ve yüklendiği “biçimsel temsilcilik” rolü ile pizza’yı, büyük camilerin dış avlusuna karşılık olarak gösterir; Avrupa’da kilise cephesi önündeki kutsanmış alanla değeri lenirken, camiler özel yapılaşmanın olmadığı kendine özerk bir mekâna sahiptir.”(Cerası, 2001) (Şekil 4.8)



Şekil 4-8 İstanbul 16.yüzyıl. (http://www.barbaros.biz/index_dosyalar/istanbul.jpg)

“Sanayileşme, bir yandan sanayi devriminden sonra, kentlerin hızla gelişimlerini hazırlarken, öte yandan da kentlere aşırı göç sonucu ortaya çıkan kent nüfusunun olumsuz artışı, sosyal ve ekonomik sorunların meydana gelmesine ve giderek bazı büyük kentlerin tarihi merkezlerindeki kamusal açık alanların azalmasına, dolayısıyla toplumsal yaşamın zarar görmesine neden olmuştur.” (Şatır, 2005)

Sonuç olarak Türkiye’de “kültürel ve sosyal yapısı gereği”, kentsel dış mekânlar ve kullanımları batı kentlerinden farklılıklar göstermektedir. “Türkiye’de kamusal mekân hala tanımsız, tanımsız olduğu için tekinsiz, tekinsiz olduğu için korkutucu, o nedenle onun içinde ancak grup güvenliğine sığınarak yer bulmak mümkündür. Dolayısıyla, Türkiye’de kamusal mekânı disipline etmek, onu deneyimlemekten daha yaşamsal bir taleptir. Onun içindir ki, metropol insanı bile parkları bahçe, caddeleri koridor gibi tahayyül etmek ister. Bunun anlamı ise, burada en azından kamusal-özel yarılmalarını Batı ve Orta Avrupa’daki gibi yaşamaktan uzak bir kentli toplumdan söz edilebileceğidir. (Tanyeli, 2007)

5. KENTSEL DIŞ MEKÂN KULLANIMLARININ DEĞİŞİM ve DÖNÜŞÜMÜ BAĞLAMINDA ESKİŞEHİR KENT MERKEZİ ÖRNEĞİNİN İNCELENMESİ



Şekil 5-1 Bölgenin genel bir görünüşü (Nejat İşcan, (2006) Eskişehir Tarihini Şehri, İşcan Yayınları)

Aristo kenti, “inşaat politikaları olarak tanımlayıp, kentin parlak ve güvenli olması”, *Vitruvius* “sağlam, güzel ve kullanışlı olması” gerektiğini belirtirken, *Atali* kentin “kendini yenileme yeteneğine sahip yegâne canlı organizma olduğunu” savunmaktadır. Her kent özgün, farklı kültürler barındıran, geleceği insanlar tarafından alınan sayısız karar ve yatırımlardan etkilenerek oluşmuş yapılardır. 21.yüzyıl da da gelişmeler, kentler ve kent merkezlerinin ekonomik aktivitelerin, yenilik ve kültürün ana merkezi olma durumunu sürdüreceğini göstermektedir.

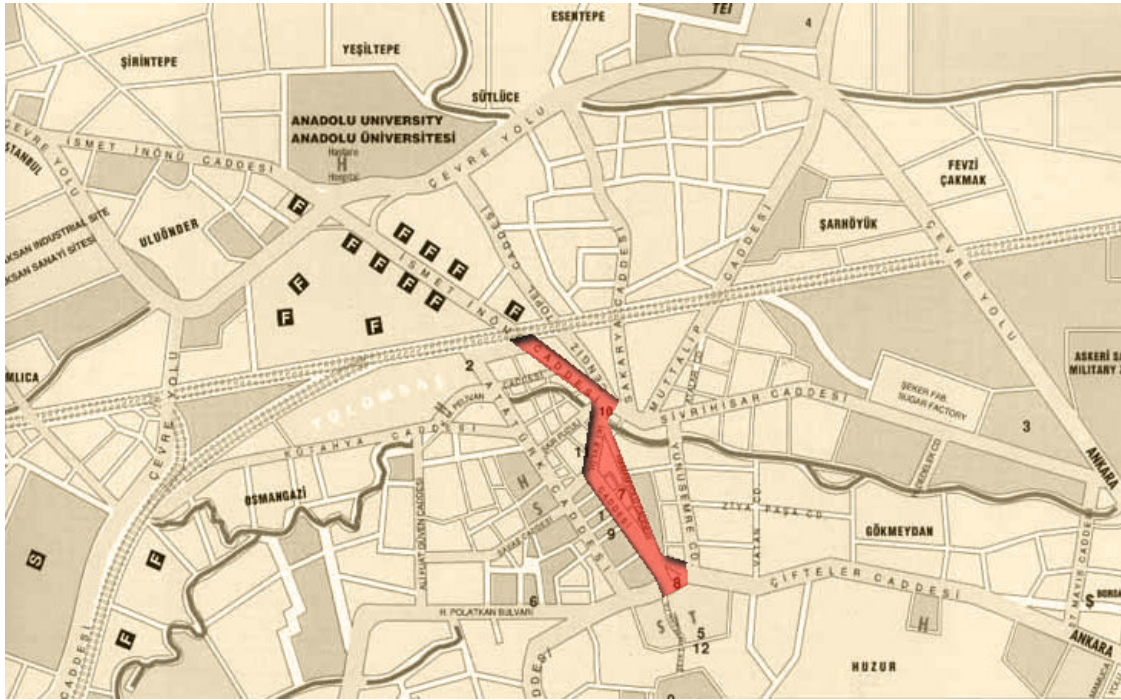
Türkiye’de de kent merkezleri kentsel değişim ve dönüşümün en yoğun ve en çarpıcı biçimde görüldüğü bölgeler olup barındırdıkları nüfus yoğunluğu ile kentsel dış mekân yaşantısına en çok ihtiyaç duyulan alanlardır. Eskişehir kenti ve kent merkezi de benzer bir değişim ve dönüşüm süreci geçirmektedir. Cumhuriyet öncesi dönemde küçük bir kasaba niteliğinde iken Cumhuriyet sonrası il merkezi olan kent, demir yolu hattının sağladığı faydalar ve sanayinin canlanmasıyla birlikte hızlı bir gelişim göstermiştir.

Küçük bir kasabadan büyük bir kentte geçiş sürecinde kent merkezi, merkez konumundaki Odunpazarı bölgesinden kuzeye, Porsuk ve demiryolu hattı çevresine doğru genişlemiştir. Pek çok Anadolu kentinde olduğu gibi kentsel açıklıkların değil tekil olarak binaların tasarlandığı

Eskişehir, 1990'lara gelindiğinde çok sıkışık, kirli ve yoğun trafiği olan bir kente dönüşmüştür. Kentin merkezinden geçen ve kente hayat veren Porsuk çayının da nüfusun artmasıyla birlikte kirlenmesi, kent merkezini daha kötü bir duruma getirmiştir.

Fakat sonrasında 2000'li yıllarda alınan pek çok doğru kararlar birlikte Eskişehir kent merkezinde bir kentsel dönüşüm projesi başlatılmış, Porsuk çayı temizlenerek kullanıma açılmış ve kentin çok sıkışmış yapısı tramvay hattı ve bu hatta yapılan yayalaştırma çalışmaları ile rahatlatılmıştır. Tüm bu çalışmalar sonucunda bölge daha yaşanır ve sosyal bir yapıya bürünmüştür.

Eskişehir konum olarak “Orta-Anadolu’nun batı-kuzey bölgesini kaplayan, kuzey-güney ve doğu-batı demir ve kara yollarının kesiştiği, etrafı ormanlık bir bölge ile çevrili, Sakarya nehri ile Porsuk ve Seydi suyunun suladıkları düzlükleri içine alan bir bölgedir.” (İşcan, 2003) Eskişehir’de hem ulaşım ve sanayileşmeye bağlı fiziksel bir değişim, hem de yabancı ülke göçleri ile harmanlanan sosyal bir değişim görülmektedir.



Şekil 5-2 Eskişehir kenti merkez yerleşim haritası ve kentte irdelenen bölge.

Anadolu’nun ortasında konumlanmış bir kent olmasına karşın Eskişehir, diğer birçok Anadolu kentinde görülen Türk-İslam kenti sentezine ait bir kentsel gelişimden farklı bir kentleşme görülmüştür. Genellikle cami ve külliye etrafında biçimlenen Anadolu kentleri

oluşumundan farklı olarak Eskişehir kenti gelişimi, merkezinden geçen porsuk çayı ve demir yolu hattı etrafında şekillenmiştir. Sanayinin gelişmesiyle Eskişehir ovasına doğru genişlemeye başlayan kentte, üniversitelerin kurulmasıyla sosyal anlamda da bir değişim yaşanmaya başlanmıştır.

Kent Merkezi son yıllarda ulaşım kaynaklı bir değişim de yaşamış ve tramvay hattının yapımıyla kent merkezi yayalaştırılmıştır. Tek merkezli bir kent olan Eskişehir'in geçirdiği bu değişim ve dönüşüm süreci araştırılmaya ve incelenmeye değer bulunmuş ve çalışma alanı olarak, ticaretin ilk geliştiği bölge olan Odunpazarı Meydanı'ndan İki Eylül Caddesi ve İsmet İnönü Cadde'si; Porsuk kıyısı (Suboyu) ve aynı bölgede yer alan Haman Yolu Caddeleri seçilmiştir.(Şekil 5.2)

5.1 Kentin Fiziki Özellikleri

Bölgenin fiziksel özellikleri; bölgenin coğrafi konumu, topografik özellikleri, iklimi, bitki örtüsü, akarsu ve yeraltı suları ile kentin oluşum tarihçesinin irdelenmesi ile görülebilir. Eskişehir'i kısaca tarif edecek olursak;“Eskişehir; Orta-Anadolu'nun batı-kuzey bölgesini kaplayan, kuzey-güney ve doğu-batı demir ve kara yollarının kesiştiği, etrafı ormanlık bir bölge ile çevrili, Sakarya nehri ile Porsuk ve Seydi suyunun suladıkları düzlükleri içine alan bir bölgedir.” (İşcan, 2003) (Şekil 5.3)



Şekil 5-3 Eskişehir haritası. (<http://www.map-of-turkey.co.uk/maps/eskisehir.gif>)

- Coğrafi Konumu

“Eskişehir, İç Anadolu’nun yukarı Sakarya bölümünün kuzey batısında bulunur. (Albek, 1991) (Şekil 5.4) Eskişehir’in coğrafi konumu kentin gelişiminin ve kentleşme özelliklerinin oluşmasında etkili olmuştur. “Coğrafi konumu kente, bütün İç Anadolu yollarının Marmara Bölgesi’ne ve İstanbul’a ulaştığı bir merkez olma özelliği kazandırmıştır.” (Tunçdilek, 1986) Bu durum kenti bir geçiş bölgesi olmasını, sanayinin gelişmesini ve Eskişehir’in modern bir kent haline dönüşmesi sağlamıştır.



Şekil 5-4 Eskişehir’in Türkiye haritasındaki yeri. (http://www.turkiye-resimleri.com/data/media/31/eskiehir_haritas.jpg)

- Topografik Özellikleri

“Eskişehir’in Topografik yapısını Sakarya nehri ve Porsuk çayı havzaları ve bunları çevreleyen dağ sıraları oluşturur.” (Uz, 2005) “Eskişehir’in en önemli dağları Kütahya Eskişehir hudut bölgesinde bulunan Türkmen dağları ile Sakarya nehrine paralel gidip, kuzey eteklerinden Ankara hududunu teşkil eden Bozdağ ve Sündiken dağları, Seyitgazi ve ilçeleri arasında bulunan Kırız ve Çal dağlarından ibarettir. Bütün bu dağlar vilayet iklimine çeşitli yönlerden tesir etmektedir.” (Çelikkanat, 1990) (Şekil 5.5)

“Eskişehir yöresinin özelliği, doğu-batı doğrultusunda uzanan bir çöküntü oluşurmasıdır. Bu çöküntü toplam 170 kilometrekarelik bir alanı kapsayan dört büyük oviden oluşur.” (Albek, 1991)



Şekil 5-5 Türkiye topografya haritasında Eskişehir'in yeri

- İklim

“Eskişehir Anadolu’nun üç ayrı bölümünün, İç Anadolu, Batı Karadeniz ve Akdeniz iklimlerinin etki alanı içindedir. Dolayısıyla bu etkinin birleşiminden ortaya çıkan, kendine özgü bir iklime sahiptir. (Albek, 1991)

“Eskişehir’de yıllık sıcaklık $10,9^{\circ}$ dir. Gece ile gündüz arasındaki sıcaklık farkları genel anlamda yüksektir ve karasal iklime sahiptir.” (Albek, 1991)

“Yağış grafiğinde ise Eskişehir, zaman zaman yağışsız geçen yıllar olmakla birlikte Kuraklık tehlikesiyle karşı karşıya kalmamaktadır. Fakat hiçbir zaman bol yağış alan bir bölgede olmamıştır. Rüzgârlar ise yaz aylarında dâhil olmak üzere farklı yönlerden sürekli rüzgâr almaktadır.” (Albek, 1991)

- Bitki Örtüsü

“Eskişehir yöresi genel olarak İç Anadolu stepleriyle kuzey Anadolu ve bir ölçüde batı Anadolu ormanlarının birbirine değdiği yerdir. Burada orman alanı, biri kuzeyde Sündiken dağları üzerinde, diğeri güneyde yüksek yerlerde, adacıklar halindedir.” (Albek, 1991)

- Akarsular ve Yeraltı Suları

“Eskişehir il sınırlarının büyük bir kısmını Sakarya nehri çizer. Bu tarihi nehir Afyon ili dolaylarından Eskişehir’in güneyinden çıkan suları alarak güneydoğu ve doğudan büyük bir yay çizerek devam eder.” (Çelikkanat, 1990) “

“Porsuk çayı Eskişehir il merkezine güney batıdan girer, daha sonra batıda Ertuğrulgazi mahallesinin yakınında Dodurga yönünden gelen sarısu buna katılır. Şehrin batı-doğu yönüne

ortasından geçtikten sonra, Eskişehir ovası içinde doğu yönünde akışını sürdürür.” (Albek, 1991)

“Eskişehir yöresi yeraltı suları bakımından çok zengindir. Eskişehir ovasında yüzeyin hemen altında bol su bulunduğu anlaşılmaktadır.” (Albek, 1991)

Eskişehir yöresinin en önemli sıcak suları il merkezinde bulunur. Suyun merkezdeki sıcaklığı 47° dir. Hamamlar Osmanlı döneminde Eskişehir'e gelmiş olan batılı gezgin ve araştırmacıların da dikkatini çekmiştir. (Albek, 1991)

5.2 Kentin Tarihsel ve Mekânsal Gelişim Süreci

Arkeolojik çalışmalar ve yapılan incelemeler Eskişehir ve çevresinin daha paleolitik dönemde iskân edildiğini göstermektedir. İlk yerleşim merkezinin bu günkü kent merkezine 3 km uzaklıkta, Porsuk vadisinin kuzeyinde yer alan ve halk arasında Sarhöyük adıyla anılan mevkide olduğu sanılmaktadır. Burası antik çağda “Dorylaion” kenti olarak bilinmektedir.(Doğru, 2004)

Eskişehir, tarih boyunca Doğu ile Batı'yı birleştiren önemli bir kavşak noktasında yer almış ve birçok önemli uygarlıklara merkez olmuştur. Özellikle M.Ö. 1200'de Güney Avrupa'dan ve Balkanlar'dan Avrupa'ya gelen Frigler, Eskişehir ve çevresinde güçlü bir egemenlik kurarak, sosyo-ekonomik sosyo-kültürel yapıda önemli değişikliklere yol açmışlardır.(Güneş, 2007) Trakya'dan M.Ö. 1200 yılında Çanakkale boğazını geçerek Anadolu'ya giren Firiğ'lerle, Hititlerin savaşlarına sahne olan Eskişehir'in, esas önemi Firiğler devrinde görülür. Çünkü tarihi geçiş yolları üzerinde bulunan, şehrin bir Firiğ'ya şehri olarak, daha evvelde ifade edildiği gibi (Dorylaion) adı ile Firiğ krallığından (Eretriyalı Doryleos) tarafından kurulduğu ileri sürülmektedir. (Eskişehir İl Yıllığı, 1967)

Lidya'lılar devrinde, Eskişehir'in çevresi ile siyasi ve iktisadi bağıntısının kurulması sonucunda daha da önem kazanmıştır. Firiğ'lerin zayıflamaya başlaması üzerine Menderes ve Gediz nehirleri arasında yaşayan Lidya'lılar Giges adlı bir kiral sayesinde bağımsız bir devlet kurmaya başlamışlardır. Giges Şahin kralar diye adlandırılan bir sülalenin kurucusudur. Bu sülalenin prensibi ticaret ve tarıma önem vermenin yanında, komşuları ile barış içinde yaşamaktı. Doğuda Asur'lularla batıda'da İonya'lılarla iyi geçinmişler ve bu ülkeler arasında bir transit merkezi meydana getirmişlerdir. Ege denizi kıyılarındaki Efes'ten başlayan ve baş şehirleri Sard'dan geçerek doğuya doğru Ninova'ya kadar uzanan meşhur kiral yolunu açmışlar ve bu yol üzerinde konak yerleri kurarak güvenliği sağlamışlardır. Kral yolunun

mühim bir kısmı Eskişehir içindeki Yazılıkaya ve Ballıhisar'dan geçmektedir. Bu yol sonraları bütün istila orduları tarafından da kullanılmıştır. Bu bakımdan Eskişehir ili doğudan ve batıdan gelen her istila ordusunu görmüş bir şehirdir. Eskişehir, M.Ö. 546 dan, Perslerle Büyük İskender'in M.Ö. 334 yılında yapılan Gronikos savaşına kadar Pers hakimiyetinde kalmıştır. M.Ö. 334 de İskender'in Perslere karşı kazandığı bu zafer kendisine tüm Fırıgra ve Lidya ülkelerini kazandırmıştır. Bu durum M.Ö. 323 yılında İskenderin ölümüne kadar sürmüştür. İskender'in ölümüyle birlikte imparatorluk İskender'in kumandanları arasında parçalanmıştır ve bu sırada Anadolu'ya ve Eskişehir'e de kitleler halinde Grekler gelip yerleşmişlerdir.(Eskişehir İl Yıllığı, 1967)

“Yüzyıllar içerisinde çeşitli kavimlerin iktidar mücadelesine sahne olan bu coğrafya, Roma ve Bizans dönemlerinde birçok yerleşim alanının kurulmasıyla daha dikkat çekici bir bölgeye dönüşmüştür.” (Güneş, 2007) M.Ö. 190 da kırıallıklara bölünen Anadolu Romalıların hâkimiyetine geçmiştir. Ta ki M.S. 395'e Roma İmparatorluğunun ikiye bölünmesine kadar Romalılar Eskişehir'den; sıcak sularından ve doğal güzelliklerinden de eğlence ve şifa merkezi olarak faydalanmaya devam etmişlerdir. Roma imparatorluğunun bölünmesiyle batı Roma imparatorluğu olan Bizans yükselişe geçmiştir. (M.S. 527-565) Eskişehir'in en parlak devirlerinden birini de Bizanslılar devrinde yaşadığı anlaşılmaktadır. Charles Texiere göre Bizans İmparatorlarının dinlenme ve eğlence yeri olmuş; hanlar ve saraylar inşa edilmiştir.” (Eskişehir İl Yıllığı, 1967)

1040 da Gazne Hükümdarı Mesut'un Ceyhun ve Seyhan nehirleri arasında yaşayan Müslüman Selçukluların Sultanı Ertuğrul Bey'e yenilmesiyle Selçuklu devleti kurulmuştur. Kurulan Selçuklu devleti Doğu Anadolu'ya kadar İran'ı kısa zamanda işgal ederek gelmişlerdir. Bizansla komşu olan Selçuklular 1071 yılında Selçuklu Hükümdarı Alpaslanın Malazgirt zaferiyle Anadolu'yu ele geçirmesiyle birlikte tüm Anadoluya yerleşmişlerdir. Eskişehir Anadolu Selçuklular zamanında Selçuklular ve Halçlılar arasında yapılan kanlı savaşlara da sahne olmuştur. Anadolu Selçukluların 1243 de Köseadağ savaşında Moğollara yenilmesiyle Anadolu'nun hâkimiyeti, Cengiz İmparatorluğuna geçmiştir. Zamanla Moğolların Anadolu'daki nüfusları azaldıkça, üç yeni hudut şehirlerine yerleştirilmiş oğuz kitleleri beylikler kurmuşlardır. Osmanlı beyliği de bunlardan bir tanesidir. (Eskişehir İl Yıllığı, 1967)

5.2.1 Cumhuriyet Öncesi Dönem

Türklerin Anadolu'ya egemen olması sürecinde Bizans'la girişilen mücadelede, Eskişehir kilit rol oynayan kentlerin başında gelmiştir. Türkmenlerin sürekli yerleştikleri bir alan olması

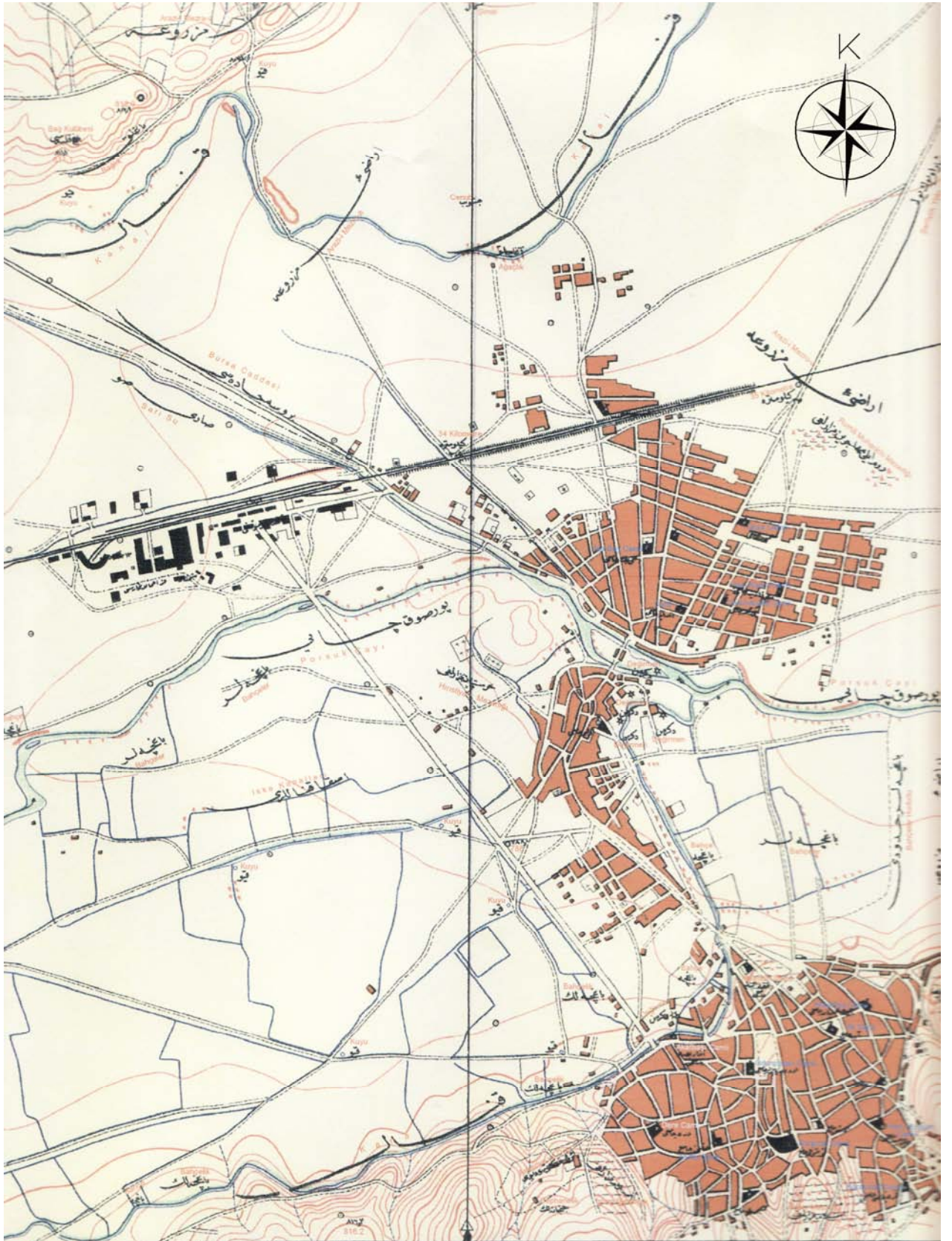
beraber kalabalıklaşmaya başlamış ve aynı zamanda da gelişmiştir. Nitekim 1892’de Huart ile Vonder Galds şehrin canlanmaya ve evlerin porsuk kenarına doğru yayılmaya başladığını yazmıştır. Bu tarihlerde bilinen nüfus 17.000 müslüman, 1147 si rum ve 700 ü ermenidir. Toplam 19.000 nüfus bulunmaktadır.” (Eskişehir İl Yıllığı, 1967)

Osmanlı topraklarına katılan Eskişehir 14. yüzyıldan itibaren Sültan Önü olarak anılmaya başlamıştır. Bu yeni yerleşim “Eskişehir dağının önünde, Karlık ve Çatak bayırlarının kuzey-batı yönünde kurulmuş olan yukarı mahalledir. En eski mahallelerin Cunudiye ve Şarkıye olduğu söylenmektedir. Daha sonra Karapınar ve Dede mahalleleri kurulmuş, bunların arasında kalan bölüm Orta Mahalle adını almıştır. Daha sonra kurulan Akcami, Paşa, Akçağlan, Alanönü ve daha geç kurulan Akarbaşı mahalleleri Odunpazarı semtiyle birlikte, şehrin çekirdeği niteliğindeki Yukarı mahalleyi oluşturmaktadır. Eski adı Hatap pazarı olan Odunpazarı, Yukarı Mahalle’nin pazaryeridir.” (Albek, 1991)(Şekil 5.6)

Elimizde bulunan en eski yerleşim haritası 1312 yılına aittir. Haritada güney doğu yönünde bulunan yerleşim bölgesi Albek’in bahsettiği yukarı mahalledir. Tepenin bitiminde kalan bölge ise Hatap pazarı olarak bilinen Odunpazarı bölgesidir. Bu bölgede yerleşimin dokusu Osmanlı kentlerinde görülen organik dokudadır. Kent 19. yüzyıla kadar bir kasaba görüntüsünde kalmış yerleşim yayılmamıştır. Haritada kuzey yönünde görülen ve İlk yerleşimden ayrı merkezde oluşan bölge ise 1854–1856 Kırım savaşı’nın sonrasında Anadolu’ya gelen göçmen yerleşmeleridir. Bu yerleşme haritada da görüldüğü gibi Porsuk çayını merkez almış ve ıınsal kollarla Eskişehir ovasına doğru yayılmıştır. (Şekil 5.7)

“Porsuğun sağ sahilinde yeni gelişmiş olan kısım muhacirlerin yerleşmesi ile meydana gelmiştir. Ve şehrin on dakika uzağında ufak bir şehir tehessüs etmiştir.”(Tunçdilek, 1953) Körte ise “ Şehrin yeni büyüyen muhacir mahalleleri kerpiç duvar ve toprak damları ile ayrı bir alemdir ve bu mahalleler süratle Porsuğun sağ sahili üzerinde gelişmektedir.” demektedir.(Körte, 1984)

1925 yılında Eskişehir’in kurtuluşundan sonra kentin büyük bölümü yanmıştır. “Eskişehir’in kurtuluşundan sonra, düşman ordusunun, şehri terk ederken yaktığı Aşağı Mahalle ve çarşı temizlenmiş ve yeni yerleşme yerleri kurulmuştur. İstiklal, Hoşnudiye, Arifiye mahalleleri bu döneme aittir.” (Albek, 1991)



Şekil 5-7 Eski Erkanı Umumiye Dairesi 5. Şubesine Bağlı Olarak Teşkil Edilmiş Olan Taksim Arazi Komisyonu Marifetiyle 1312-1896 Senesi 1:10000 Mikyasında Olarak Alınan Eskişehir ve Civarı Haritasıdır.

Eskişehir'in asıl canlanması 1894 yılında demir yolunun kente gelişiyle gerçekleşmiştir.”Rober Heimmer demir yolu inşa edileli çok olmamıştır, son üç sene içinde şehir kalabalık bir hale gelmiş ve oldukça değişmiştir der. Eskişehir 1878–1920 tarihleri arasında hemen her sahada gelişim göstermiş, bunun neticesi olarak da yeni mahalleler meydana gelmiştir. Nüfus ise bu süre içersinde 25 bine çıkmıştır.” (Eskişehir İl Yıllığı, 1967)

Osmanlı devletinin zayıflamasıyla birlikte başlayan işgaller ve saldırılara birçok Anadolu kenti gibi maruz kalan Eskişehir'in kurtuluşu 2 Eylül 1922 dir. 1925'e kadar Bursa'ya bağlı olan Eskişehir 1925 yılında il merkezi olarak kabul edilmiştir.

Eskişehir'de nüfus artışının başlıca sebebi olan göçmen yerleşmeleri yeni mahallelerin kurulmasına da sebep olmuştur. “Eskişehir şehir merkezine ilk göçmen yerleşmeleri XIX. Yüzyılın ikinci yarısında, 1860 yılında başlamıştır. Sözlü kaynaklara göre, ilk göçmenler Yukarı Mahalle Karapınarın doğusunda Çelikçeşme tarafına yerleşmişlerdir.” (Albek, 1991) Bu mahallelere yerleşen göçmenler sahip oldukları kültürel birikimlerini de kente yansıtmışlardır. “Eskişehir sınırları içinde çok değişik kökenli ve değişik tarihlerde yerleşmiş olan topluluklara rastlanmaktadır. Prof. Dr. Necdet Tunçdilek'in verdiği bilgiye göre, bunlar şu gruplarda toplanır. Eski yerliler(Manav), Yörükler, Türkmenler, Tatarlar, Çerkezler, Abazalar, Romanya ve Bulgaristan göçmenleri.” (Albek, 1991) Tüm bu farklı menşeli grupların bir arada yaşamaları kentin sosyal yaşamını zenginleştirmiştir.



Şekil 5-8 Eskişehir Gar binası(Perihan Sarıöz, (1997)Bir Zamanlar Eskişehir, Esbank)

Eskişehir'in ekonomik ve sosyal yönden gelişmesinde, asıl etken demiryolu ulaşımıdır. Berlin-Bağdat demir yolunun 1894'te Eskişehir'e ulaşması hem Eskişehir'in başka yerlere bağlantısını sağlamış hem de kurulan demiryolu bakım atölyesi, ilde sanayinin temelini oluşturmuştur. Eskişehir Garı, Türkiye'nin önde gelen garlarından biridir. Gar 1954 yılında yapılmış ve hizmetlerine 1892 yılında başlamıştır. (Gürcüoğlu, 1996) (Şekil 5.8)

“Demiryolunun Eskişehir'den geçmesi idari, sosyal, ekonomik ve kültürel açıdan büyük değişiklikler yaratmıştır. İdari açıdan getirdiği en büyük değişiklik, kaza yönetiminde görev alan memurların sayısında bir artışa yol açmasıdır. İstasyon polis memurluğu adıyla yeni bir memurluğun istihdam edilmesi, telgraf ve posta örgütünde çalışan memurların sayısının artırılması, kereste memuru ve orman kolcu kadrolarının konulması gibi bürokratik büyüme sağlamıştır.” (Güneş, 2007) Demiryolu işletmesi ve kurulmasıyla ilgili Kafkasya ve balkanlardan çok sayıda işçi ve teknik eleman Eskişehir'e gelmiş ve devlet bu göçmenleri demir yolu hattı boyunca yerleştirmiştir. Bu durum hem hat etrafında bir canlılığa sebep olurken hem de azımsanmayacak şekilde nüfusun artmasına sebep olmuştur. (Şekil 5.9)



Şekil 5-9 İstasyon caddesi (Ahmet Atuk, (2002), 101 Eskişehir, Eskişehir Odunpazarı Belediyesi yayınları)

Sosyal yaşam ise, İstanbul'dan hareket eden trenin Eskişehir'de yolcularıyla birlikte bir gece zorunlu olarak bekletilmesi ile hareketlenmiştir. İstasyonun çevresinde lokanta ve otellerin açılması eğlence kültürünü de beraberinde getirmiştir. Demiryolunun Eskişehir'e getirdiği diğer bir en önemli katkı, kuşkusuz ekonomiktir. Bu bağlamda Almanların lokomotiflerinin bakım ve onarımlarının yapılması için 1894 yılında Cer Atölyesi'nin açılması özel bir öneme sahiptir. Bu atölyede çalışan yabancılar olduğu gibi Türklerde çoktur ve bu çalışan alt grup

olan işçi grubunu ortaya çıkarmıştır.” (Güneş, 2007)

Demiryolunun Eskişehir’den geçmesi bu bölgenin liman kentlerine bağlanmasına yol açtığı gibi Pazar için üretim yapılmasına da olanak sağlamıştır. (Şekil 5.10) Zira üretilen ürünlerin ucuz ve kolay bir şekilde taşınması söz konusu olmuştur. Eskişehir’in pazarla bütünleşmesi tarımsal üretimi doğrudan etkilemiştir. Yeni alanların tarıma açılmasıyla başta buğday olmak üzere, nohut, arpa, mercimek ve fasulye üretimi düzenli bir şekilde artış göstermiştir. Bu durumda kentte “Avrupa kapitalizmi ile bütünleşme süreci de yaşanmaya başlamıştır. Bu kaçınılmaz süreç, geleneksel yapının çözülmesini hızlandırmıştır.” (Güneş, 2007)



Şekil 5-10 TCDD Demiryolu Şebekesi. (<http://www.tcdd.gov.tr/genel/harita.jpg>)

“Orta Anadolu’nun batıya açılan kapısı olarak tanımlanan Eskişehir, ulaşım kolaylığı, enerji olanakları, uygun tarımsal yapısı ve zengin maden kaynaklarının yanı sıra, sanayisiyle de oldukça gelişmiş illerden biridir.” (Gürcüoğlu, 1996) Demiryolunun kentten geçmesi 1893 yılına kadar Karamürsel’den deniz yoluyla yapılan ticaretin Eskişehir’e kaymasına tarım ürünleri ticaretinin artmasına sebep olmuştur ve bu artışın sonucu olarak da işlerin düzeninin sağlanması için Ziraat ve Ticaret Odası ayrıca Ziraat Bankası şubesi kurulmuştur. (Doğru, 2004)

Kente ulaşan demir yolunun eski karayolu güzergâhını izlememesi sebebiyle kent yakınındaki

çoğu kasabalar demir yoluna sapa kaldıklarından buralardaki tüccar ve esnaflarında Eskişehir'e yerleşmesiyle ticaretin hacmi genişlemeye başlamıştır. Kentte pek çok dükkân, mağaza, otel, lokanta açılmıştır.(Tunçdilek, 1954) Artan ticaret geniş araziye sahip olan kentte daha önce başlamış olan iskân faaliyetlerini fazlaca hızlandırmıştır. Bu nedenle Rumeli, Bulgaristan, Romanya ve Kazan göçmenleri Eskişehir çevresinde yoğunluk kazanmıştır. (Şükrü, 1930) XIX. yüzyılın sonunda Eskişehir, demiryolunun getirdiği olanakların gayri Müslim ve göçmenlerin ticari alandaki potansiyelini harekete geçirmesi sonucunda bir ihracat ve ithalat merkezi olmaya başlamıştır.

5.2.2 1923–1950 Dönemi

Eskişehir, 19. yüzyılın ortalarına kadar, Hüdavendigâr Vilayeti'nin, Kütahya Sancağı'na bağlı bir ilçe merkeziydi. Ekonomik gelişme düzeyi yavaş, çevre kent ve kasabalarla bağlantısını kurabilecek ulaşım ağı yetersizdi. 1890'larda demir yolunun yapımı ve Osmanlı-Rus savaşı sonrası göç eden Tatarların bu bölgeye yerleşmeleri sonucu, ekonomide hareketlenmeler başladı. Göçmenlerin getirdikleri yarı gelişkin tarım araçları, verimliliği artırıcı etkiler yaratırken, başta Almanya olmak üzere, batının tahıl talebi, Pazar payı için üretimi hızlandıracak sonuçlar yaratmıştır. (Gürcüoğlu, 1996)

Tablo 5-1 Eskişehir'de Şehir ve Köy Nüfusunun Gelişimi (1927–2000) Kaynak: D.İ.E. 2000 Genel Nüfus Sayımı

Sayım Yılı	Toplam	Şehir Nüfusu	Köy Nüfusu
1927	154.195	41.327	112.868
1935	183.205	56.730	126.475
1940	206.794	70.894	135.900
1945	244.251	90.593	153.658
1950	276.164	100.724	175.440
1955	323.511	138.314	185.197
1960	368.827	176.360	192.467
1965	415.101	200.332	214.769
1970	459.367	245.905	213.462
1975	495.097	292.110	202.987
1980	543.802	343.923	199.879
1985	597.397	404.236	193.161
1990	641.057	477.436	163.621
2000	706.009	557.028	148.981

Cumhuriyet dönemi sonrasında bölge sanayileşmenin artması ile kentler arasındaki ulaşımında kolaylaşmasıyla birlikte hızlı bir gelişmeye girmiştir. Kent küçük ve köhne bir kasaba görüntüsünden modern şehir görüntüsüne doğru hızla gelişmiştir. Gelişmenin beraberinde nüfus artışı hızlanmıştır ve yeni gelen insanlarla birlikte kentte yeni mahalleler kurulmuş ve kentin görüntüsü hızla değişmiştir. “Eskişehir’de 1933’e kadar daha çok tarıma dayalı bir ekonomi görülmektedir. 1933 yılına gelindiğinde ise bu dönemde sözü edilebilecek bir sanayi gelişimi görülmüştür. Devlet eliyle kurulmuş olan bu sanayi Eskişehir Şeker Fabrikası ve Makine Fabrikasıdır. Ayrıca 1940 yılında Uçak Tamir Fabrikası kurulmuştur.” (İnankul, 1985)

İlk nüfus sayımı olan 1927’den günümüze kadar toplam nüfusta sürekli bir artış vardır. Bununla doğru orantılı olarak şehir nüfusu da artış göstermiştir. Fakat köy nüfusu 1927’den 1975’e kadar artmış sonrasında ise azalan bir seyirle devam etmiştir. Cumhuriyetten önce bir kasaba görüntüsünde olan Eskişehir’in Cumhuriyetin ilanından sonra bu derece değişen nüfus hareketliliğine sahip olmasının sebepleri vardır. (Tablo 5-1)

“Şehir nüfusunun kırsal nüfusa göre hızla büyümesi, yetiştirilmiş bir işgücü potansiyelinin varlığı, ilin coğrafi bakımdan dâhili pazarlara yakınlığı, enerji ve hammadde kaynaklarının uygunluğu, sanayi için gerekli altyapı yatırımlarının yeterli olması ve ulaşım kolaylıkları, bölge sanayinin giderek gelişmesini sağlamıştır.” (Gürcüoğlu, 1996) Bu durum “Eskişehir’i çevresine karşı daha cazip bir hale sokmuş ve civar köy, bucak, kaza ve kentlerden bir göç başlamıştır. Bu kısa zamanda gelişen şehirleşme hareketi karşısında şehir günden güne büyümüş ve bugünkü durumuna gelmiştir.” (Eskişehir İl Yıllığı, 1967)

“Sanayinin gelişmesinde XX. Yüzyılın başından itibaren, devlet işletmeleri önemli rol oynamıştır. Özellikle devlet işletmelerinin yetiştirdiği nitelikli emek gücü, ilin sanayisinin gelişmesindeki önemli faktörlerden biri olmuştur. Özel kesimin, un ve tuğla-kremit sanayinde başlattığı faaliyetler, daha sonra gıda, makine, imalat ve taş toprağa dayalı sanayi dallarında yoğunlaşmıştır. Daha sonra sırayı, metal-eşya ve makine sanayi ham maddesi olmaktadır.” (Gürcüoğlu, 1996)

EK 1’de görüldüğü gibi Eskişehir kentinin yerleşim haritası cumhuriyet öncesi döneme ait durumuna göre fazlaca değişmiştir. Önceleri ilk yerleşim yeri olan ve organik bir plana sahip olan Odunpazarı bölgesi ile göçmen yerleşimleri olan ve Porsuk çayının kuzeyine doğru gelişen yerleşim bölgesini görmekteydik. Bu yerleşimler birbirlerinden oldukça ayrı konumda ve tek bağları şimdiki İki Eylül Cadde’sine denk gelen ticaret alanları idi.

1923-1950 arasında şekillenen yapı ise kentte her yönden gelişme göstermektedir. İlk yerleşim yeri olan Odunpazarı bölgesinde fazlaca bir değişiklik olmamakla birlikte kent Eskişehir ovasına doğru yani kuzey yönünde yayılmıştır. Bu dönemde kentin gelişiminde büyük önemi olan Porsuk çayının doğu-batı yönünde ilerlerken bir kolunun da aşağıya güney yönüne uzandığını ve bu kolun yine batı yönünde ilerlediğini görüyoruz.

Kentte görülen en büyük değişiklik tren yolunun kentten geçmesidir. Bununla birlikte haritada kırmızıyla gördüğümüz sanayi alanlarının kurulması ve ticaret alanlarının mekânının oldukça gelişmesi görülmektedir.

Kentte yeşil alan ve açık alan gelişimine dair bir yapılanma olmamıştır. Haritada gördüğümüz yeşil alanlar ise genelde Porsuk çayının doğasından kaynaklanmaktadır. Yeşil ve açık alanlar ise şimdiki stadyum, Alaaddin parkı, Yediler parkı ve Porsuk kıyısı olarak tariflebilir.

5.2.3 1950–1960 Dönemi

Eskişehir, coğrafi konumu ve Batı Anadolu'nun eşiğinde olması, kara ve demir yollarının kavşak noktalarının burada bulunması nedeniyle yakın çevre ve bütün Türkiye ile olan ulaşım kolaylığı, gelişen sanayi, çeşitli tarımsal ürünleri ile bölgenin önemli ticaret merkezlerinden biridir. (Gürcüoğlu, 1996)

Bu dönemde özellikle küçük sanayi kollarının arttığı ve özel kesim tarafından pek çok kuruluşun oluşturulmaya başlandığı görülmektedir. (İnankul, 1985)

Eskişehir'de küçük işletmeler grubuna giren imalat sanayi 1950–1960 yılları arasında kurulmuştur. 1950'yi izleyen yıllarda karayolu ağının genişlemesi, motorlu taşıt araçları sayısının hızla artması, 1953'den sonraki yıllarda dışalım güçleri ve küçük sanayinin gelir vergisi kapsamı dışında bırakılması özel küçük imalat sanayinin gelişmesine yardımcı olan etmenlerdir. Yukarıda sözü edilen küçük özel imalat sanayi büro eşyası, mobilya imalathaneleri ve döküm imalathaneleri gibi kuruluşlardır. (Eskişehir İl Yıllığı, 1973) Ayrıca bu dönemde devlet kesimi olarak 1956 yılında Sümerbank Eskişehir Fabrikası, 1954 yılında da Çimento Fabrikası kurulmuştur. (Eskişehir Ticaret Odası, 1973)

Coğrafi konumu, ekonomik hareketliliği, kamu sektörünün dinamizmi başta olmak üzere, çeşitli etkenler Eskişehir'in yoğun nüfuslu bir bölge durumuna gelmesini sağlamıştır. 1950'lerde başta Bulgaristan ve Romanya göçmenleri olmak üzere, Türkiye'ye göç eden nüfusun yerleştiği başlıca alanlardan birisi Eskişehir idi. Yabancı ülkelerden göç edenlerin büyük bir bölümü bu ili kendi istekleriyle seçmişlerdi. Bunda, göçmenlerin Eskişehir'de

kendi mesleklerine uygun bir iş çevresi bulabilmeleri, en önemli etkenlerden biridir. Öte yandan, ekonomik koşullar bakımından olduğu gibi, toplumsal yapı bakımından da Eskişehir, yabancı ülkelerden gelen göçmenlere, daha kolay uyum sağlayabilecekleri bir ortam olarak görülmüştür. Dışarıdan gelenlerin, gerek iş disiplini, gerek iş bilgisi ve deneyimi bakımından Eskişehir’ kazandırdıkları, ilin toplumsal ve ekonomik gelişimine faydası olmuştur. (Gürcüoğlu, 1996)

Ekonomik ve Sosyal yaşamın getirdiği ihtiyaçlar, hava taşımacılığını zorunlu kılmıştır. Bunun sonucunda Anadolu Üniversitesi bünyesinde hem “Sivil Havacılık Yüksek Okulu kurulmuş hem de sivil uçakların inip kalkabileceği Anadolu Havaalanı yapılmıştır. 1950–1953 yılları arasında hava taşımacılığı uygulanmış; fakat karlı olmadığı gerekçesiyle bu girişimden vazgeçilmiştir.” (Gürcüoğlu, 1996)

Tüm bu gelişmeler kentin yerleşim alanının genişlemesine ve yayılmasına sebep olmuştur. EK2’de gördüğümüz gibi 1950 ve 1960 tarihleri arasına ait olan harita da Eskişehir toplu bir gelişmeden parçacıl bir yapıya doğru dönüşmüştür. Bunun sebeplerinden bir tanesi artan motorlu taşıt ve ulaşımın kent içinde kolaylaşmasıdır. Bir diğeri ise kentte farklı fonksiyonel yapıların ortaya çıkmasıdır. 1958 yılında ilk üniversitenin Yüksek İktisat Ticaret Okulu adıyla kurulması ve peşi sıra ihtiyaç doğrultusunda küçük çapta bir hava alanı yapılmıştır. Bu dönemde sanayi ve ticaret alanları yine genişlemiş ve imalat sanayi artmıştır.

Diğer bir artış ise nüfuzda görülmektedir. Bu dönemde kent nüfusu nerede ise iki katına çıkmış köy nüfusu ise %20 oranında bir artış göstermiştir. Bunun sebebi ise bu dönemde ülkeler arasında olan birtakım anlaşmalar doğrultusunda Bulgaristan ve Romanya’dan yabancı göçmenlerin Türkiye’ye gelmesi ve yerleşme yeri olarak Eskişehir ve civarını tercih etmesidir. Bu yeni gelen göçmenler çoğunlukla ilk yerleşim yeri olan ve eski kentli tarafından boşaltılmaya başlayan Odunpazarı bölgesine yerleşmişlerdir.

Bu dönemde Porsuk yatağında herhangi bir değişiklik görülmemektedir. Fakat kentin merkezinde şuanda Hamam Yolu olarak ta bilinen kentin ticaret alanlarının doğu yönüne doğru geliştiğini görmekteyiz.

Açık alanlarda ve yeşil alanlarda bir değişiklik olmamakla birlikte kentte Odunpazarı bölgesi hariç Anadolu-Türk kent dokusuna birebir uymasa bile yinede organik bir gelişme hâkimdir.

5.2.4 1960–1980 Dönemi

“Eskişehir sanayi, 1950–1960 döneminde yoğunlaşma alanları bakımından önemli bir

değişikliğe uğramamakla birlikte, küçük sanayi kesiminde önemli bir gelişme olmuştur. 1970'lerin ilk yıllarından başlayarak, Eskişehir imalat sanayi, hızlı bir gelişme süreci yaşamıştır. Daha çok özel sektörde görülen bu gelişmenin koşulları 1970'lerin başlarında olgunlaşmış, ürünlerini 1970'lerin sonlarında vermiştir. 24 Ocak 1980 tarihinde uygulamaya konulan “Ekonomik İstikrar Tedbirleri”, ülke genelinde olduğu gibi Eskişehir sanayinde de çeşitli sorunlar yaratmıştır. Daha çok küçük ve orta ölçekli kuruluşları etkileyen bu politikalar, firmaları daralma ve küçülme evresine sokmuştur. 1984'ten itibaren Eskişehir sanayisinde yine bir canlanma görülmüştür.” (Gürcüoğlu, 1996)

1950–1960 döneminde olduğu gibi 1960–1980 döneminde de Eskişehir sanayi gelirlerinin arttığı, tarım gelirlerinin azaldığı görülmektedir. Bu dönemdeki en önemli girişim 1969'da Organize Sanayi Bölgesi'nin kurulma çalışmalarının başlamasıdır. 1973–1974 yıllarında inşaat yatırımlarına başlanmıştır. (Eskişehir Ticaret Odası, 1973) Organize sanayi bölgesinin kurulmasıyla birlikte “geçmiş yıllarda şehir içine dağılmış bulunan sanayi kuruluşları artık Organize Sanayi Bölgesi ve küçük sanayi sitelerinde işlevlerini sürdürmektedir.” (Gürcüoğlu, 1996)

Eskişehir günümüzde yaklaşık 40.000 öğrencinin bulunması nedeniyle öğrenci kenti veya kampus kent olarak ta adlandırılır. Eskişehir'in ilk üniversitesi olan “1958 yılında öğretime başlayan Yüksek İktisat ve Ticaret Okulu, Anadolu Üniversitesi'nin çekirdeğini oluşturur. O günden bu yana kurulmuş olan akademi, yüksek okul ve fakülteleri bir araya getirerek ve bunlara yenilerini katarak gelişmesini sürdüren bu akademik yüksek öğretim kurumu, 1982 yılında Anadolu Üniversitesi adını almıştır.” (Albek, 1991) Sonrasında ikinci üniversite ise; “18 Ağustos 1993'te çıkan 496 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Osmangazi Üniversitesi adıyla yeniden yapılanmıştır.” [8]

EK 3'te 1960–1980 tarihleri arasındaki kentin gelişimini gösteren haritadan da izlenebileceği gibi Eskişehir artık hem nüfusu hem de alanı ile büyük bir kente dönüşmüştür. Bu dönemde yaşanan en önemli gelişme organize sanayi bölgesinin kurularak inşaatının başlanmasıdır. Haritada doğu yönünde ve Eskişehir Ankara otoyolu üzerinde kurulan organize sanayi bölgesi düz ve gelişmeye uygun bir alana kurulmuştur.

5.2.5 1980–2007 Dönemi

Türkiye ekonomisi 1980 sonrasında dışa dönük sanayileşme politikalarıyla yönlendirilmeye başlanmıştır. Böyle bir sanayileşme politikasındaki amaç ülkenin ihracat gelirlerini artırmak ve gelişmiş ülkeler seviyesine ulaştırmaktır. Tüm bu politikalar günümüze kadar devam

etmiştir.(Arslan, 1997)

EK4 te göreceğimiz gibi bu döneme ait haritada Anadolu Üniversitesi yeri haritada belirmiş ve Organize sanayi bölgesi çalışan bir bölge haline dönüşmüştür. Bu dönemde kent nüfusu artmaya devam etmiş fakat buna karşı köy nüfusunda ciddi bir azalma olmuştur.

1990 sonrası dönemde Eskişehir sanayisinin önemi oldukça artmıştır. Bu durum şu anda ülkenin en büyük organize sanayi bölgesi olan 32 milyon metrekarelik alana kurulu Eskişehir sanayi bölgesinin doğalgaz ve enerji kullanımlarındaki rahatlamayla hızlanmıştır. Bununla birlikte beyaz eşya ve hazır giyim sektörü ile taş ve toprağa dayalı imalat sanayinin artması ve bu dönemin ortalarında bölgenin sanayi kuşağı kapsamına alınmasıyla Eskişehir'in yatırım yeri olarak önemi artmıştır.[15]

Eskişehir'in önemli karayolu ve demiryolu güzergâhlarının kesişme noktasında olması, aynı zamanda Gemlik ve İstanbul Limanlarına yakınlığı Eskişehir organize sanayi bölgesine de yeni yatırımlar anlamında avantaj sağlamaktadır. Organize Sanayi Bölgesinde altyapı yönünden bir sorun bulunmamakta, tüm yatırımcılara eşit şartlarda eksiksiz hizmet sağlanmaktadır. Bölgenin düz bir arazi üzerinde kurulması, bölge içinde her parsel sınırında su, elektrik, doğalgaz, buhar, pis su hattı ve telefon ile her türlü destek hizmetlerinin bulunması bölgeyi yeni yatırımlar açısından tercih edilir kılmaktadır.[15]

Bu süreçte Eskişehir'deki sosyal yapıda da aynı ülkemizde olduğu gibi değişimler olmuştur. Ülkemizde yakın zamanda yapılan çevre analizi çalışmalarında ortaya çıkan sonuçlardan birisi, önümüzdeki kısa ve orta dönemde aile yapısında bozulma beklentisidir. Bir diğer bulgu ise dinin (ve dolayısıyla inançların) toplum üzerinde etkisinin artacağı yönündedir. Geçmişte sosyal ve bireysel kimliğin ve kişiliğin oluşmasında geleneksel aile yapımızın önemli bir katkısı vardır. Muhtemelen bozulan aile yapısı nedeniyle inançlar, bireyler için bir “örtün kimlik” ihtiyacını karşılayacaktır. Yani bireyin daha önce aile çeperinde tarifi edildiği dış dünya ilişkisi, şimdide inançlar ve din çeperinde tarifilenecektir. Eskişehir'in sosyal yapılaşmasını yakından incelediğimizde bu kentin Dünya'nın ve ülkenin değişik yörelerinden aldığı göçler nedeniyle bir “genetik ve kültürel havuz” oluşturmaktadır.[16] Ülkemizde özellikle büyük kentlerde gördüğümüz sosyal çözülme Eskişehir'de de görülse de yoğunluğu farklıdır.

Ülkemizdeki tüm büyük kentlerde olduğu gibi, Eskişehir, üniversite eğitimi nedeniyle kente gelip burada kalanlar dışında başka il ve yörelerden göç almaktadır. Kent merkezine olan göçün ana kaynağı, “Eskişehir'in kendi kırsalıdır. Genelde gözlenen olgu, önce köyden ilçe merkezlerine, ardından ilçe merkezlerinden kente yapılan sosyal göçlerdir.” Bu da çok adımlı

bir göç dalgasıdır. Bu birçok açıdan kent merkezi ve kentteki sosyal yaşam standartları için iyi bir süreçtir. “Eskişehir kırsalı, göç olgusunun doğru kavranıp önlem alınmaması nedeniyle ekonomik ve sosyal olarak yok olmak noktasına gelmiştir.” [16]

Tüm değişimler EK 5’te ki 1990–2007 dönemine ait Eskişehir kent planında ve EK 6’da 1994 de ait Eskişehir uygun görüntüsünden görülebilir.

Eskişehir’de son dönemde yaşanan en büyük gelişme ise kent merkezinde ulaşım, yenileme ve dönüştürme projeleri ile birlikte kentin yüzünün değişmesidir. Merkezde görülen değişimin en büyük sebebi şehir içi ulaşım yapıları dönüşümdür. “Eskişehir’e ulaşım rahatlık getiren Raylı Sistem ETRAM 24 Aralık 2004 tarihinden itibaren işleme açılmıştır. İki yılda bitirilen sistem Otogar-SSK hattı Osmangazi-Opera olmak üzere iki hatta beşer araçlı 18 dizi ile çalışmakta olup hat uzunluğu 16 km’dir. ETRAM kentin kuzeybatı-güneydoğu ve güneybatı-kuzeydoğu bölgelerini çapraz olarak birleştirmektedir.”[17] (Şekil 5.11)



Şekil 5-11 Eskişehir Tramvay Sistemi Güzergâhı. (diatürkiye)

5.3 Eskişehir Kent Merkezi'nin Tarihsel ve Mekânsal Değişim Süreci

Eskişehir ve çevresi tarihi paleolitik dönemlere kadar uzanmaktadır. İlk kez M.Ö. 1200’lerde Friğ’ler tarafından kurulmuş ve “Dorylaion” olarak adlandırılmış olan bölge günümüze kadar pek çok uygarlığa ev sahipliği yapmıştır. Friğ’ler sonrasında Lidya’lılar, Perslar, Grekler, Romalılar ve Bizanslılar bölgeyi ele geçirmişlerdir. Roma ve Bizans zamanında bölge, sıcak

su ve kaplıcaların bulunması sebebiyle büyük önem kazanmış ve eğlence yeri olarak kullanılmıştır. 13.yüzyılda Osmanlı'nın eline geçen bölge, bir süre Osmanlı'nın önemli bir sancağı olmuş fakat 16. yüzyıl itibariyle önemini yitirmiştir. Sonrasında İstanbul Ankara demir yolunun Eskişehir'den geçmesi, Cumhuriyetin kurulması ve yurt dışından gelen göçmenlerin Eskişehir'e yerleşmesiyle birlikte kentin nüfusu artmaya başlamış ve ekonomisi canlanmıştır. İlk yıllarda devlet eliyle yapılan sanayi yatırımlarına sonrasında özel yatırımlar da eklenmiş ve Eskişehir oldukça yüksek kapasiteli bir organize sanayi bölgesi, iki üniversitesi ve 700.000 civarındaki nüfusuyla birlikte büyük bir kente dönüşmüştür.

Tüm bu süreçler içersinde kent yerleşiminin büyümesinin yanında kent merkezinde de bazı değişimler gözlenmiştir. Bu değişimler 2000 yılına kadar artan bir trafik ve kalabalıklaşan kent merkezinde sıkışmış bir kentsel açık alan kullanımı olarak ortaya çıkarken. 2007 itibariyle Porsuk çevresi, kentsel ulaşım ve kent merkezinde oluşturulan yeni bir yapılanma ile daha sağlıklı bir kentsel dış mekân yaşantısına dönüşmüştür.

5.3.1 Meydanlar

Bölgenin Osmanlı'nın eline geçmesiyle ilk yerleşim yeri değişmiş ve şimdiki Odunpazarı bölgesi yerleşim yeri olarak seçilmiştir. 16. yüzyıldan sonra değerini kaybeden bölge gezginlerin yazılarından anlaşıldığı gibi eski ve köhne bir kasaba olarak tariflenmiştir.



Şekil 5-12 Kurşunlu Külliyesi. (Ahmet Atuk, (2002), 101 Eskişehir, Eskişehir Odunpazarı Belediyesi yayınları)

Diğer Anadolu-Türk kentlerinde olduğu gibi Odunpazarı’nda da yeşil alan konutların bahçe ve avlularında yer almaktadır. Ayrıca 1525 tarihli ve Odunpazarı yerleşmesinin merkezinde yer alan Kurşunlu Külliyesi bölgedeki kentsel dış mekân anlamındaki tek açıklıktır. Çoban Mustafa Paşa’nın yaptırdığı külliye cami, metrese, kervansaray ve aşhaneden oluşmaktadır. (Nalçankan, 1993) (Şekil 5-12) Bu bölgede bilindik anlamda bir meydan bulunmamakla birlikte külliyenin bahçesi halkın buluşma ve görüşme yeri olarak meydan özelliklerini taşımaktadır.

Odunpazarı bölgesinde cumhuriyet öncesi dönemlerde (Şekil 5.13) yerleşmenin kuzeye doğru büyüdüğü yerde pazaryeri kurulmaktadır. “Hatap” Pazarı olarak bilinen, şimdiki adı ile “Odunpazarı” kentte ticaretin görüldüğü ve alışverişin yapıldığı çarşı görüntüsündedir.

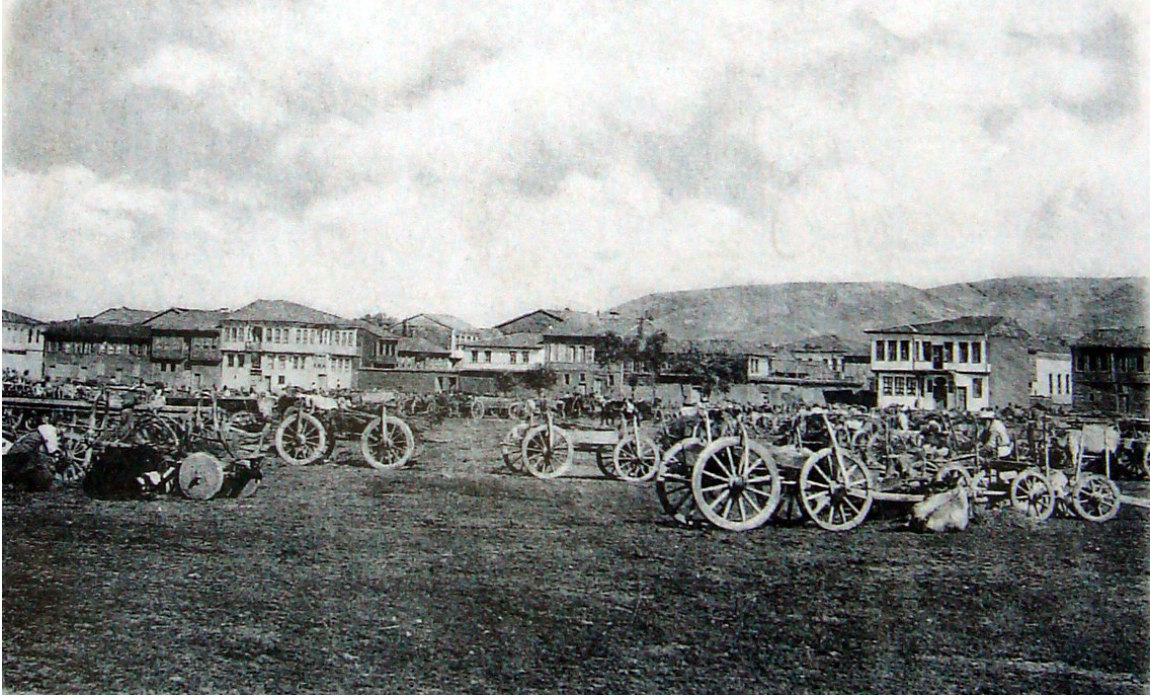


Şekil 5-13 Odun pazarı bölgesindeki yerleşim(1312).

Cumhuriyet sonrasında ise kentin büyümesi ve yeni mahallelerin kurulmasıyla birlikte bu mahalleleri birbirine bağlayan merkezler meydanlaşmıştır. Ulaşım akslarının düğüm noktalarında beliren meydanlar, kendiliğinden ve süreç içinde oluşmuştur. Eskişehir meydanları Avrupa ve Dünyada gördüğümüz meydanlardan çok farklıdır. Farklılıklar hem büyüklük hem de kullanım biçimleri ile ortaya çıkmaktadır. 1900’lü yıllarda meydan (Şekil 5.14)’de görüldüğü gibi köylülerin odun satmak için geldikleri bir alandır. (Şekil 5.15) Sonraları kentin kuzeye doğru büyümesiyle ve motorlu taşıtların artmasıyla günümüzdeki görüntüsüne kavuşmuştur. En son 2007 de yapılan çalışmalar sonrasında görüntüsünde biraz değişiklik yaşansa da fonksiyonun da hiçbir değişme olmamıştır. (Şekil 5.16) (Şekil 5.17)

Ek 7’de gördüğümüz gibi 1923 tarihinde kent yeni oluşmaya başlarken Odun pazarı meydanı şekillenmiştir fakat Reşadiye Meydanı görülmemektedir. Hat üzerindeki İki Eylül caddesinin

oluşmasıyla 1960 ve sonrasında bu meydan bir kavşak olarak ortaya çıkmış vilayetle birlikte meydanlaşmıştır. Bir diğer kavşak noktası ise şimdiki adıyla Köprübaşı'dır.



Şekil 5-14 Yüzyılın başında “Hatap” pazarı yani Odunpazarı. (Perihan Sarıöz, (1997) Bir Zamanlar Eskişehir, Esbank)



Şekil 5-15 Cumhuriyet'in ilanı sonrasında Odunpazarı. (Perihan Sarıöz, (1997) Bir Zamanlar Eskişehir, Esbank)



Şekil 5-16 Yüzyılın ortalarında Odunpazarı meydanı



Şekil 5-17 (2007) Odunpazarı Meydanı

Kentte bir diğ er d  ğ um noktası ise kentin gelişimiyle birlikte doğ al olarak ortaya çıkmıştır. Şimdiki İki Eylül caddesinin tam ortasında Reşadiye cami ve Vilayet'in ön n   de kapsayan Reşadiye Meydanıdır.(Şekil 5.18.19.20.21)



Şekil 5-18 H  k  met Konağı. (Ahmet Atuk, (2002), 101 Eskişehir, Eskişehir Odunpazarı Belediyesi yayınları)



Şekil 5-19 H  k  met Konağı.



Şekil 5-20 Reşadiye Meydanı.



Şekil 5-21 Reşadiye Meydanı (2007)



Şekil 5-22 Köprübaşı (Perihan Sarıöz, (1997) Bir Zamanlar Eskişehir, Esbank)



Şekil 5-23 (Köprübaşı) Göksu Meydanı (Eskişehir Tarihin Şehri, Nejat İşcan, İşcan Yayınları, 2006)



Şekil 5-24 Köprübaşı 2007



Şekil 5-25 Köprübaşı 2007

5.3.2 Yayalaştırılmış Caddeler

Cumhuriyetin ilanı ve Eskişehir'in il olmasıyla birlikte gelişen ticaretin en yoğun şekilde görüldüğü caddeler şimdiki adıyla İsmet İnönü Caddesi ve İki Eylül caddeleridir. (Şekil 5.26)'de caddenin ilk halleri görülmektedir. Bir diğer yayalaştırılmış cadde ise şimdiki adıyla Hamanyolu Caddesidir. Bu cadde önceleri Pazaryeri olarak kullanılmıştır fakat günümüzde çarşının bulunduğu bir alışveriş aksıdır.



Şekil 5-26 İsmet İnönü Caddesi

Ek 7'de görüldüğü gibi İki Eylül ve Hamanyolu caddeleri arasında kalan üçgen bölge ilk ticaretin başladığı çarşıdır. 1990'lara kadar Porsuk Çayı bir kolu Hamanyolu'ndan geçerek güneye yönelmektedir.(Şekil 5.27/28)'de de gördüğümüz dibi burası küçük köprülerin bulunduğu bir pazaryeri niteliğindedir. Hamanyolu Cadde'si hiçbir zaman trafiğe açılmamıştır fakat Porsuk Çayı'nın yatağı değiştirilmiş ve aynı etkiyi yaratmak için bu bölgeye yapay süs havuzları yapılmıştır.

Bu caddeler zaman içerisinde artan motorlu taşıtlarla yoğun trafiği olan sıkışık caddelere dönüşmüşlerdir. Yaya için kullanımları zorlaşmıştır. Kentte 2000'li yıllar itibariyle ulaşım ve çevre dönüşümleri kapsamında bu caddeler de bulunmaktadır. Önceleri (Şekil 5.29)'teki gibi araç sirkülasyonunun yoğun bir şekilde görüldüğü caddeler 2007 itibariyle yayalaştırılmıştır. Yayalaştırmanın yanında kent içi ulaşımında da bir yenilik getirilmiş ve kette merkezi kent dışındaki dört ana noktaya bağlayan bir hafif raylı sistem kurulmuştur. Böylece

kent içindeki trafik çeperlere yayılmış ve daha önceleri sıkışmış bir yapıda olan kent merkezi rahatlamıştır. (Şekil 5.30)



Şekil 5-27 Hamamyolu Caddesi.(Perihan Sarıöz, (1997)Bir Zamanlar Eskişehir, Esbank)



Şekil 5-28 Hamamyolu Caddesi(Perihan Sarıöz, (1997)Bir Zamanlar Eskişehir, Esbank)



Şekil 5-29 İsmet İnönü Caddesi



Şekil 5-30 İsmet İnönü Caddesi



Şekil 5-31 İki Eylül Cadde'si



Şekil 5-32 İki Eylül Cadde'si 2007

5.3.3 Parklar ve Yeşil Alanlar

Kentsel dış mekân kullanımlarını etkileyen en önemli faktörlerden bir tanesi o kentte bulunan toplumun karakteristik özellikleridir. Eskişehir'in kentsel gelişimine etkisi olan bir diğer faktör ise 1950 yılında Bulgar ve Romen göçmenlerin yerleşmek için bu bölgeyi tercih etmeleridir. Bu durum kentte bir canlanmaya sebep olmuş. Gelen insanların yerli halkla kaynaşmaları beraberinde sosyo-kültürel dengelerin değişmesine sebep olmuştur. Bu durum kentte gelişmemiş olan dış mekân yaşantısını olumlu yönde etkilemiş ve park niteliğinde olmasa bile yeşil alanlar kullanılmaya başlanmıştır.

Ek 7'de görüldüğü gibi tarihler değişse bile kentte yapılaşmaya oranla yeşil alan çok azdır. Kentin ilk yeşil alanlarından biri olan Alaaddin Parkı ve Yediler Parkı günümüzde de mevcudiyetini sürdürmektedir. Bunun dışında kenti merkezinde herhangi bir yeşil alan düzenlemesi ve çalışması haritalardan gözlenememiştir.



Şekil 5-33 Yediler



Şekil 5-34 Yediler Parkı



Şekil 5-35 Alaaddin Parkı

5.3.4 Kıyı Kullanımları

Eskişehir’de 1850’ye kadar kıyı kullanımı ile ilgili bir etkinlik gözlemlenmezken 1877’de Kırım savaşıdan sonra Eskişehir’e gelen göçmenler Porsuk’un karşı sahiline yerleşmesiyle durum değişmiştir.. Bu durum kentte hem nüfus artışına hem de yabancılarla birlikte bölgede bir kültür farklılaşmasına sebep olmuş, Porsuk ve kıyısı böylece kullanılmaya başlanmıştır. (Şekil 5.36)

Kentte sanayinin gelişmesi ve nüfusun artmasıyla birlikte yeni mahalleler kurulmuş ve eskiden merkez olan Odunpazarı’nın etkinliği kaybolmuştur. Kentin kuzeye doğru büyümesi Köprübaşı Caddesi’ni merkezi bir konuma getirmiştir. Bu dönemde kentin eğlence ve gezinti yerleri ise Yalaman Adası ve Suboyudur.

Cumhuriyet döneminde Porsuk kıyısına bahçeleri çaya kadar uzanan villa görünümlü evler yapılmıştır. “Yakın bir tarihte evlerin arka bahçeleri kamulaştırılmış, kamulaştırma sonucu elde edilen alanlar her iki yakada da kıyı bandına çevrilmiş fakat kıyı bandında yaya kullanımına ve sosyal ortama katkısı bulunacak bir fonksiyon oluşturmak yerine alan dar bir yeşil şerit ve otoyol olarak planlanmıştır.” (An, 1994) Sonrasında ise tek katlı evler yüksek apartmanlara dönüşmüş ve artan nüfusla birlikte kentte daha çok kentsel açık alan kullanımı gereksinimi ortaya çıkmıştır.

Kirlenen Porsuk Çayı iyileştirme projeleri ile büyük ölçüde temizlenmiş ve yeniden kente kazandırılarak kıyısındaki alanlar yaya kullanımına açılmıştır. Porsuk Çayı kıyısında yapılan kentsel düzenlemelerle, yürüyüş kotundan bir alt kota geniş bir çim set tasarlanarak merdivenlerle ulaşım sağlanmış ve gezi amaçlı tekneler çalışmaya başlamıştır.



Şekil 5-36 Porsuk (Ahmet Atuk, (2002), 101 Eskişehir, Eskişehir Odunpazarı Belediyesi yayınları)



Şekil 5-37 Köprübaşı(Ahmet Atuk, (2002), 101 Eskişehir, Eskişehir Odunpazarı Belediyesi yayınları)



Şekil 5-38 Porsuk



Şekil 5-39 Porsuk (Suboyu , Köprübaşı ve Yalaman Adası)



Şekil 5-40 Porsuk (Suboyu , Köprübaşı ve Yalaman Adası)



Şekil 5-41 Porsuk (Suboyu)

6. SONUÇ

Kentleşme; toplumsal, mekansal, sosyal ve ekonomik süreçlerin bir arada bulunduğu bir olgudur. Sanayi devrimi sonrası, kentleşmeye bağlı olarak artan nüfus, kent merkezlerinin yoğunlaşmasına, kent çeperlerinin geniş alanlara yayılarak, ulaşımın en önemli kentsel sorunlardan biri haline gelmesine neden olmuştur. Öncelikle Avrupa kentlerinde yaşanmaya başlanan bu değişim, az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde daha farklı boyut ve biçimde ortaya çıkmıştır.

Günümüzde, toplumsal, ekonomik ve kültürel değişimlerin mekân organizasyonuna etkisi açık ve tartışılmasız bir konu olarak kabul edilmektedir. Bu bağlamda, kentlerde ve kentsel yaşantıda meydana gelen değişimler ve buna neden olan etmenler dünyada ve ülkemizde farklılıklar göstermektedir. Politik-ekonomik karar süreçleri, mülkiyet sistemindeki farklılıklar, kanun ve yönetmeliklerdeki denetimsizlik, fiziksel çevreye ve oluşumlara katılım ve duyarlılığın oluşmaması gibi nedenlerle Türkiye’de kentlerin ve kentsel mekanların değişimini, giderekte yok olması sonucunu getirmiştir.

Çalışma alanı olarak Türkiye’nin birincil metropolü konumundaki İstanbul ile başkent Ankara arasında konumlanmış ve hızlı bir sosyal ve mekansal değişim süreci geçirmekte olan, Eskişehir kent merkezi seçilmiştir. Öncelikle, kentin coğrafi konumu, tarihsel, kültürel ve ekonomik yapısı ile kentleşme olgusunu belirleyen etmenlerin ortaya çıkış nedenleri ve kent merkezi üzerindeki sonuçları araştırılmıştır. Eskişehir’in içinde bulunduğu fiziki, sosyal ve mekânsal özellikler incelenerek, kentin tarihsel gelişim süreciyle birlikte büyümeye etki eden etmenler saptanmıştır. Kentteki mekansal değişimler, kentin coğrafi yayılımı, sebepleri ve sonuçları 1312 ve 2007 tarihleri arasında belirli aralıklarla elde edilen haritalar yardımıyla incelenmeye çalışılmıştır.

Eskişehir kent merkezinde ki kentsel dış mekân kullanımları ve değişimleri, haritalar, araştırma çalışmaları, gözlemlerin yanında farklı tarihlerde çekilmiş kent fotoğraflarından da faydalanılarak araştırılmıştır. Kent merkezindeki kentsel dış mekânların, değişim ve dönüşümleri dört farklı kategoride ele alınarak incelenmiştir. Bunlar; **meydanlar –caddeler – parklar-akarsu ve kıyı kullanımları** başlıklarında analiz edilmiştir.

Eskişehir kenti, kentin henüz gelişmediği cumhuriyet ve öncesi dönemlerde fiziksel çevre, sosyal yaşam ve insanlar arasında ki ilişkiler geleneksel bir anlayışla şekillenmiştir. Kentte demiryolu hattının inşa edilmesi kentteki en önemli kırılma noktalarından birisi olmuş ve

ekonomik alandaki hızlı gelişme ile sosyal ve fiziksel yapıda canlanmanın başladığı görülmektedir.

Kentteki kentsel dış mekân kullanımlarının da, ilk kez 1894 yılında tren yolunun kentten geçmesi ve İstanbul Ankara arası çalışan trenlerin 1 gece Eskişehir’de konaklama zorunluluğu ile başladığı görülmektedir. Trenle yolculuk yapan insanlar, bekleme süresinde garın etrafında vakit geçirmeleri, bölgede kamusal mekânların oluşmasına neden olmuştur. Bunun yanı sıra, tren yolunun kent merkezinden geçmesi Eskişehir’in sahip olduğu yeraltı ve yerüstü zenginliklerinin başka bölgelere ihracını da sağlamış, bu ulaşım kolaylığı ileriki zamanlarda gelişmiş bir sanayileşmeyi de hızlandırmıştır.

Cumhuriyet sonrasında, kent gelişmenin etkisiyle Eskişehir ovasına doğru yayılmış ve eski yerleşim bölgesi ile Porsuk çevresindeki yerleşim bölgeleri kent merkezine dönüşmüştür.

Kentteki bir diğer kırılma noktası ise; 1958’de ilk üniversitenin açılmasıyla gerçekleşmiştir. Kentin dış mekân kullanımlarındaki ve sosyal yapıdaki değişiminde büyük ölçüde üniversitenin açılmasıyla birlikte kente gelen genç nüfus etkili olmuştur. Kentte sosyal mekan ihtiyacının artması ve öğrenci sayısının yükselmesiyle kent merkezi bir rekreasyon alanına dönüşmüştür.

Eskişehir kent merkezinin nüfusu bugün, 557.028 kişi iken, örgün öğrenci sayısı yaklaşık 40.000 kişidir. Kentin ekonomisine katkıda bulunmanın yanı sıra, bu genç nüfus kentin sosyal yaşantısını da etkilemekte, öğrencilerin ihtiyaçlarına yönelik yeni fonksiyonlar oluşmakta ve sosyal mekânların sayısı artmaktadır. Bu durum en çok kentsel dış mekân kullanımlarını etkilemekte ve bugün 24 saat yaşayan bir kente dönüşen Eskişehir bu yaşantısını bu genç nüfusa ve hareketine borçludur.

Kentin sahip olduğu doğal çevre verileri de kentsel dış mekân kullanımlarını biçimlendiren etmenler arasındadır. Bunlardan en önemlisi ise kentin merkezinden geçen Porsuk çayı ve kıyısıdır. Porsuk çayı, kentin sıkışık yapısında nefes alacak bir yarık oluşturmakta, geçmiş yıllarda araç kullanımına açık olan caddelerin yayalaştırılması ve parklar da kentsel dış mekân olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kentte, son yıllarda gerçekleşen fiziksel ve mekansal değişimler kimilerince fazla taklitçi olması ile eleştirilirken kimileri tarafından ise çok övgüyle bahsedilmektedir. Eskişehir kent merkezinin son dönemde geçirdiği değişim ve dönüşümler, çalışmanın ana konusu olan

kentsel dış mekân kullanımları açısından irdelendiğinde; kamusal ve sosyal mekân, yaya sirkülasyonunu destekleyen değişimler, kent içindeki hareket ve kentsel yaşantısı açısından oldukça yeterli bulunmuştur.

Practice'nin dediği gibi, kentte ve kentsel mekânlarda kaliteyi sağlayabilmek o mekânların sahip olduğu duygu ile ilintili olup, bölgede yaşayan insanları fiziksel, sosyal ve kültürel olarak etkilemektedir. Sonuç olarak, tablo ya da ek.. (haritalardaki değişimin olduğu ek)... da görüldüğü gibi ,kuruluşundan bu güne kadar farklı dönemlerde çok farklı değişim ve dönüşümler geçiren Eskişehir kenti ve kent merkezi, bugün raylı sistemin katkısı ve kamusal kullanımlı alanların arttırılması ile çağdaş ve yaşanılabilir bir görünüm kazanmıştır.

Var olan kamusal mekânların kullanımları ve kalitesi iyileştirilmiş, yayalaştırılan caddelerle kent merkezi ve yaya rahatlatılmıştır. Kent merkezi kamusal açık alan ve yaya kullanımı ile yeniden kentlinin karşılaşma ve buluşma noktasına dönüşmüş, kentin ve kentlinin yaşam kalitesini iyi yönde değiştirmiştir.

KAYNAKLAR

- Albek, Suzan; (1991).”Dorylaion’dan Eskişehir’e”Anadolu Üniversitesi Basım Evi, Eskişehir
- An, Selma, (1994),” Eskişehir Porsuk çayı çevre düzenlemesi üzerine bir araştırma.” A.Ü.,Ankara
- Ana Britannica Ansiklopedisi, (1986), Cilt 18, Hürriyet Ofset Matbaacılık ve Gazetecilik A.Ş. İstanbul
- Arslan, Erhan; (1997),”Türkiye’de Yerel Basının Kentleşme Süreci İçindeki Yeri ve Önemi,”Anadolu Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir
- Ashihara ,Yoshinobu, (1970), “Exterior Design In Architecture Revised Edition,” New York , Van Nostrand Reinhold
- Begel, Egon Ernest; (1996), Cogito, Yaz,1996, Kent ve Kültür, Kentlerin Doğuşu, Çeviren: Özden Arıkan
- Bektaş, Cengiz; (1996), “Kent,” Tasarım Ofset Matbaası
- Benevolo, Leonardo; (2006), “Avrupa Tarihinde Kentler,” çev: Nur Nirven, Literatür Yayınları
- Bilsel, Cana; (2006), “Dosya, Kentsel Dönüşüm, Çözülen Kentler ve Parçalanmış Kamusal Alan, Ocak-Şubat 2006, Yıl:42 Sayı:327”, ODTÜ Mimarlık Bölümü Yayınları, 21/24, Ankara.
- Bilsel, Cana; (2006), “Dosya, Kentsel Dönüşüm, Kamusal Yaşamın Odağı Kent Merkezleri ve Kamusal Mekân, Mimarlık Dergisi, Ocak-Şubat 2006, Yıl:42 Sayı:327,” ODTÜ Mimarlık Bölümü Yayınları, 23/24, Ankara
- Bookchin, Murray; (1999), “Kentsiz Kentleşme”, Yurttaşlığın Yükselişi ve Çöküşü, Çeviren: Burak Özyalçın, Ayrıntı Yayınları, İnceleme Dizisi
- Cansever, Turgut; (1996), Cogito, Yaz,1996, Şehir,YKY,İstanbul
- Canter D. ve Krampen M.:(1988),”Environmental Perspectives, Aldershot, Hants,England.
- Cerasi, Maurice M.:(2001),”Osmanlı Kenti,”Osmanlı İmparatorluğunda 18. ve 19. Yüzyıllarda Kent Uygarlığı ve Mimarisi, Çev: Aslı Ataöv, YKY yayınları, İstanbul
- Chawla, Louise; (2002), Growing Up in a Urbanising World, Unesco Publishing
- Colomina, Beatriz; (1994), “Privacy and the Publicity: modern architecture as mass media. MIT Pres, Cambridge Ma.
- Cools, Bob; (1997), “The Future of the City,” Making Cities Livable, edit by Suzanne H. Crowhurst Lennard, Henry L. Lennard, Sven von Ungern-Sternberg, A Gondolier Pres Book, U.S.A.
- Cranz, Galen.(1982) The Politics of Park Design:A history of urban parks in America, London:Mit Pres
- Cresswell, Roy; (1977), “Quality in Urban Planning and Design,” Newnes-Butterworths, London
- Crosby, Theo; (1965), “Architecture: City Sense,” Studio Vista, London

- Çamdal, Neslihan;(1998), "Mimari Çevrenin Oluşmasındaki Etkenler",Yüksek Lisans Tezi, YTÜ, İstanbul.
- Çelikkanat, Fikret, (1990),"Eskişehir,"Anadolu Üniversitesi Kütüphanesi
- Dellah, Serheng; (2005),"İnsan Mekan İlişkileri Kapsamında 20. Yüzyıl Başı Modern Mekan Oluşumu," Yüksek Lisans Tezi, Konya
- Demirkan, Tarık; (1996) "Cogito, Yaz,1996,Tarih Boyunca Kuşatılan Özgürlük Adaları; Kentler
- Dener, Aytanga; (1994), "Sosyal ve Mekansal Değişim Etkileşimi Cumhuriyet Sonrası İstanbul Konutları", Doktora Tezi, İ.T.Ü.
- Doğru, Halime; (2004), "XVI. Yüzyılda Eskişehir ve Sultanönü Sancağı,"AFA, Ankara
- Driskell, David; (2002), "Creating Better Cities with Children and Youth", Unesco Publishing, United Kingdom
- Erdönmez, M. Ebru; (2006), "Açık Kamusal Mekânlar," mimar. ist 2006/4
- Eskişehir İl Yıllığı, (1967), Türk Matbaacılık Sanayi, Ankara
- Eskişehir İl Yıllığı, (1973), Uğur Matbaası, Eskişehir
- Eskişehir Ticaret Odası, (1973),"Sosyal ve Ekonomik Yönüyle Eskişehir," Ülkü Matbaası, Eskişehir
- Faroghi, Suraiya; (2004),"Osmanlı'da Kentler ve Kentliler," Tarih Vakfı Yayınları
- Fuksas, Massimiliano; (2000), "Less Aesthetics, More Ethics" La Biennale di Venezia, Marsilio
- Gegl,Jan; (1987),"Life Between Buildings: Using public spaces," Van Nostrand Reinhold, New York.
- Gerçek, Haluk;(2003),"İMO İstanbul Şube Bülteni,"Sayı:65,İstanbul
- Gillian Morgan; (1991), "A Strategic Approach to the Planning and Management of Parks and Open Spaces," Reading: Institute of Leisure and Amenities Management.
- Giritlioğlu Cengiz; (1991),"Şehirselsel Mekân Öğeleri Tasarımı," İTÜ. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul
- Göktürk Pelin;(2008),"Kentsel Mekanda Kamusal Alanın Yeri",Bağlam, Ankara.
- Gökgür, Pelin; (2006),"Kamusal Alanın Temel Nitelikleri," mimar. İst, İstanbul
- Güneş İhsan, Yakut Kemal; (2007),"Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Eskişehir (1840–1923)."Anadolu Üniversitesi Yayınları
- Gürcüoğlu, M. Fuat; (1996),"Eskişehir,"Etam Matbaa Tesisleri, Eskişehir
- Hahlwey, Dietmar; (1997), "The City as a Family," Making Cities Livable, edit by Suzanne H. Crowhurst Lennard, Henry L. Lennard, Sven von Ungern-Sternberg, A Gondolier Press Book, U.S.A.
- Harvey, David; (1991), "The Urban Face of Capitalism,Our Changing Cities," Edit By John Fraser Hart, The Johns Hopkins University Press

- İnankul, Şule; (1985), "Türkiye’de Kentleşme-Sanayileşme Sürecinde Kent Merkezinin Gelişme Süreci Örnekleme Eskişehir Kent Merkezi." (Doktora Tezi) İ.T.Ü. İstanbul
- İşcan, Nejat; (2003), "Fotoğraflarla Eskişehir Tarihi," İşcan Yayınları, Eskişehir
- İzgi, Utarit; (1999), "Mimarlıkta Süreç: Kavramlar-İlişkiler", YEM, İstanbul.
- Kağıtçıbaşı, Çiğdem; (1977), "İnsan ve İnsanlar," Sosyal Psikolojiye Giriş
- Karpat, H. Kemal; (2003), "Türkiye’de Toplumsal Dönüşüm," Çev. Abdulkerim Sönmez, İmge Yayınevi, Ankara
- Kartal, Kemal. (1982), "Kentleşme sürecinde toplumsal değişme odağı olarak Ankara", der. T. Erder, Kentsel Bütünleşme, Türkiye Geliştirme Araştırma Vakfı, Ankara.
- Keleş, Ruşen; (1980), "Kent Bilim Terimleri Sözlüğü," Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara.
- Keleş, Ruşen; (2006), "Kentleşme Politikası," İmge yayınevi, İstanbul
- Kılıçbay, Mehmet Ali; (1993) "Şehirler ve Kentler," Gece Yayınları, Ankara
- Knox, Paul L.; (1994), "Urbanization," Prentice Hall, New Jersey
- Koolhaas, Rem; (1994), "Delirious New York-A Retroactive Manifesto For Manhattan. 010 Publishers, Rotterdam.
- Kostoff, S. 1991 The City Shaped - urban patterns and meanings through history: Thames and Hudson, London
- Körte, A; (1896) "Anortolische Skizzen," Berlin, Sönmez, N. Eskişehir’de Odunpazarı Tarihi Yerleşiminin Fiziksel Gelişimi ve Geleneksel Konut Dokusunda Dizgisel Çözümlerler. (Doktora Tezi) İ.T.Ü.
- Krier, Rob; (1984), "Urban Space", Rizzoli International Publications Inc., New York
- Kuban, Doğan; (1985), "Türk İslam Sanatı Üzerine Denemeler," Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul
- Lennard, Suzanne, H., Crowhurst; -Henry L. Lenard; (2006), "The Wisdom of Cities," International Making Cities Livable Publications
- Lynch, Kevin; (1975), "Kentin İmgesi," MIT, Cogito, Yaz, 1996, Çevrenin İmgesi, Çeviren: İlknur Özdemir
- Lynch, Kevin, (1981), "A Theory of Good City Form," Cambridge, MA: MIT Press
- Lynch, Kevin, (1990), "City Sense and City Design," The Openness of Open Space, MIT Press, Cambridge
- Marcus, C C. & Francis, C, (1990), "People places: design guidelines for urban open space," New York: van Nostrand Reinhold
- Milton H.A; (1961), "Baroque and Roccoco Architecture"
- Mulder, Arjen; (2002), "Transurbanism", TransUrbanism V2 Publishing/ NAI Publishing, Rotterdam
- Mumford, Lewis; (1938), The Culture of The Cities, A Harvest Book

- Mutlu, Belkıs; (1996), “Mimarlık Tarihi Ders Notları 1,” Mimarlık Vakfı Yayınları
- Nalçankan, Meral, (1993), “Tarihi ve Kültürel Sürekliliğin Fiziksel Çevrede Değişime Yansımaları ve Eskişehir Örneği,”(Doktora Tezi) İ.T.Ü. İstanbul
- Newman Peter; (1996), “Reducing Automobile Dependence”, Environment and Urbanization
- Oktay, Derya; (2001), “Kentsel Tasarımın Kuramsal Çerçevesine Güncel Bir Bakış: Kentlerimiz, Yaşam Kalitesi ve Sürdürülebilirlik, Mimarlık Dergisi Aralık” Yıl:38 Sayı:302
- Özer, Ahmet;(1994), “Kent Yazıları,” Karşı Yayınlar, Ankara
- Özoğlu, Kayıhan; (1986),”Türkiye’de Kent Nüfusunun Sayısal Gelişimi”Siyasi ve Sosyal Araştırmalar Vakfı Yayınları, No:1 İstanbul
- Pilgir, Şebnem;(1992),”Boğaziçi Yalılarının Dünyası ve Bugünü, YLisans Tezi, İTÜ. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul
- Practice, Policy Versus, (2003), “Quality Of Urban Life,” İTÜ Urban and Environmental Planning Research Center
- Rapoport, Amos, (1977), “Human Aspects of Urban Form,” Pergamon Pres, New York
- Renda Y;(1996),”Şehir ve Ulaşım” Bilim ve Teknik, Tubitak, 349.
- Roth, M. Leland; (1993), “Mimarlığın Öyküsü,” Çev.Ergün Akça. Kabalcı Yayınevi
- Rubenstein, Harvet M.; (1992), “Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces,” John Wiley & Sons, Inc. New York
- Sennett, Richard; (1992), “Kamusal İnsanın Çöküşü,” Ayrıntı Yayınları, Çeviren: Serpil Durak-Abdullah Yılmaz, İstanbul
- Schulz, Christian Norberg; (1971), “Existence, Space and Architecture,” Studia Vista, London
- Simmel, Georg; (1996), Cogito,Yaz, “Metropol ve Zihinsel Yaşam” ,Çeviren:Bahar Öcal Düzgören
- Sjoberg, G;(1965), “The Pre-industrial City”, Past and Present, The Free Press, New York,
- Sjoberg, G; (1967), "Cities in Developing and Industrial Societies" Hauser, D., Schnore, L., The Study of Urbanisation, John, Wileyand Sons, New York
- Spreiregen, P.D. (1965), Urban Design: The Architecture of Towns and Cities,: McGraw-Hill, New York
- Suher Hande; (1996), “Şehircilik Ders Notları,” İTÜ.,İstanbul
- Şatır, Seçil; Elif Korkmaz; (2005), “Kamusal Mekânlarda Kimlik Olgusu”, Yapı 281 Nisan
- Şükrü, Faruk;(1930), “Eskişehir,”Eskişehir.
- Tanju, Bülent;(2007), “Arredamento Mimarlık Tasarım Kültürü Dergisi 2007/02”, İstanbul
- Tanyeli, Uğur; (2007) “Arredamento Mimarlık Tasarım Kültürü Dergisi 2007/02”, İstanbul
- Tanyeli Uğur;”(1987), “Anadolu Türk Kentinde Fiziksel Yapının Evrim Süreci,” İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul

- Timuçin, Afşar; (2006), “Kent Düzeni,” mimar. ist 2006/4
- Tosun, Gülgün; (1995),”Türkiye’de kentleşme ve siyasal yapılanma ilişkisi,”Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları, Cilt:28 Sayı:4, Ankara
- Trancik, Roger; (1986) “Finding Lost Space:Theories of urban design”,Van Nostrand Reinhold, New York
- Tunçdilek, Necdet; (1954), “ Eskişehir Bölgesinde Yerleşme Tarihine Toplu Bir Bakış,” İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası, c XV/4 , İstanbul, 302
- Tunçdilek, Necdet; (1986),”Türkiye’de Yerleşmenin Evrimi,”İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul
- Turgut, Hülya; (2003), “Kentlileşme süreci içinde sosyo-kültürel ve mekânsal değişimler: Gecekondu-Konut Örüntüsü, Mimarist,” Dosya, 2003/1
- Uluoğlu, Belkıs; (2007), “Arredamento Mimarlık Tasarım Kültürü Dergisi 2007/02”, İstanbul
- Uysal, Yıldız; (2006),”İstanbul ve Ulaşım,”mimar.ist,6/20,İstanbul
- Uz, Özlem; (2005).”Eskişehir Kent Merkezi Yeşil Alanlarının Uzaktan Algılama ve Coğrafi Bilgi Sistemleri Yardımı İle Değerlendirilmesi,” Anadolu Üniversitesi Kütüphanesi
- Uzun, İnci; (2006), “DEÜ Mim. Fak., Kamusal Açık Mekan: Kavram ve Tarihine Genel Bir Bakış,” Ege Mimarlık Dergisi 2006/4-59
- Vance, James E; (1991), “Human Mobility and Shaping of Cities ,Our Changing Cities,” Edit By John Fraser Hart, The Johns Hopkins University Pres
- Vergin, Nur; (2000), “Din, Toplum ve Siyasal Sistem), Bağlam yayınları, İstanbul
- Yörükân, Aydan; (1959) “Şehir Sosyolojisinin Teorik Temelleri”
- Yörükân, Turhan; (2006), “Şehir Sosyolojisinin ve İnsan Ekolojisinin Teorik Temelleri,” Nobel Yayın
- Yürekli, Ferhan;(1977),”Çevre Görsel Değerlendirmesine İlişkin Bir Yöntem Araştırması”, Doktora Tezi, İTÜ. Mimarlık Fakültesi, İstanbul
- Yürekli, Hülya; (1980), “İnsan Davranışları ve Çevre İlişkilerine Bağlı OlarakÇevrenin Korunması ve Geliştirilmesi için Bir Metod Önerisi”,Doktora Tezi, İTÜ. Mimarlık Fakültesi, İstanbul
- Zucker, Paul;(1956),”Town and Square”, Columbia Univ. Pres, New York.
- Wigley, Mark; (2002), “Resisting the City”, TransUrbanism V2 Publishing/ NAI Publishing, Rotterdam
- Woolley, Helen; (2003), “Urban Open Space,” Spon Pres, London and New York

INTERNET KAYNAKLARI

- [1] www.felsefeekibi.com/
- [2] [www. map21ltd. com/ COSTC11/psychol.htm](http://www.map21ltd.com/COSTC11/psychol.htm), K. Zaleckis.
- [3] [www. thesteelvalleyproject. info/green/Places/green-space/index.htm](http://www.thesteelvalleyproject.info/green/Places/green-space/index.htm), Anne Beer.
- [4] [http://idari.cu.edu. tr/ igunes/makale/sanayikenti.doc](http://idari.cu.edu.tr/igunes/makale/sanayikenti.doc)
- [5] http://tr.wikipedia.org/wiki/Barok#Barok_Felsefesi
- [6] [www.donusumkonagi.net/makale.asp?id=1705&baslik=degisim ve liderlik&i=liderlik](http://www.donusumkonagi.net/makale.asp?id=1705&baslik=degisim_ve_liderlik&i=liderlik)
- [7] www.bisohbet.com/form/ocak-konu-19749.0-goc-sosyolojisi.html
- [8] www.ogu.edu.tr/birimdetay.aspx?ID=37
- [9] www.ozelsiteler.com/iller/ic_anadolu/eskisehir.php
- [10] www.boyutpedia.com
- [11] www.xs4all.nl/~milanov/urbanity_impossible.html
- [12] [www.eskisehir.gov.tr/bitki_h .asp](http://www.eskisehir.gov.tr/bitki_h.asp)
- [13] <http://sayistay.gov.tr/yayin/dergi/icerik/der60m7.pdf>
- [14] <http://iibf.erciyes.edu.tr/akademik/kum/turkeko.htm>
- [15] www.eskisehirliyiz.biz/eskisehir/sanayi.asp
- [16] www.gurcanbanger.com/yaz/esk0416.htm
- [17] <http://diaturkiye.com/forum/viewtopic.php?t=887>

EKLER

- Ek 1 1923–1930 yıllarında Eskişehir’in gelişimi ve yerleşim haritası.(Ömer Yıldız arşivi)
- Ek 2 1950–1960 yıllarında Eskişehir il merkezinin gelişimi ve yerleşim haritası.(Ömer Yıldız arşivi)
- Ek 3 1960–1980 yıllarında Eskişehir il merkezinin gelişimi ve yerleşim haritası.(Ömer Yıldız arşivi)
- Ek 4 1980–1990 yıllarında Eskişehir il merkezinin gelişimi ve yerleşim haritası.(Ömer Yıldız arşivi)
- Ek 5 1990–2007 yıllarında Eskişehir il merkezinin gelişimi ve yerleşim haritası.(Ömer Yıldız arşivi)
- Ek 6 1994 yıllarında Eskişehir il merkezinin gelişimi ve yerleşim uydu görüntüsü.(Ömer Yıldız arşivi)
- Ek 7 1923’ten 2007’ye Eskişehir Kent Merkezinin Mekânsal Değişimi.

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi 22.05.1980

Doğum yeri Eskişehir

Lise 1997–1994 Aksaray Fen Lisesi

Lisans 2003–1997 Osmangazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fak.
Mimarlık Bölümü

Yüksek Lisans 2008–2005 Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım