

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

SÖYLEM VE DENEYİMDE KAMUSAL
MEKANIN DÖNÜŞÜMÜ:
BURSA KENT MEYDANI ÖRNEĞİ

PINAR YURDADÖN ASLAN

2501090716

İ.Ü. Kütüphane ve Dok. D. Bşk.	
Baz. No.	49828
Sıra No :	

TEZ DANIŞMANI:

DOÇ. DR. PELİN PINAR ÖZDEN

İSTANBUL, 2012



Y Ü K S E K L İ S A N S
T E Z O N A Y I

Ö Ğ R E N C İ N İ N

Adı ve Soyadı : Pınar YURDADÖN
Anabilim/Bilim Dalı : Kamu Yönetimi
Danışman : Doç. Dr. Pelin Pınar ÖZDEN

Numarası : 2501090716
Tez Savunma Tarihi: 23.07.2012
Tez Savunma Saati : 10:00

Tez Başlığı : Söylem ve Deneyimde Kamusal Mekanın Dönüşümü: Bursa Kent Meydanı
Örneği

TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin 15. Maddesi uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin KABULÜ'NE OYBİRLİĞİ / ~~OYÇOKLUĞUYLA~~ karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
PROF. DR. ADALET ALADA		KABUL
DOÇ. DR. HATİCE KURTULUŞ		KABUL
DOÇ. DR. SEVİM BUDAK		KABUL
DOÇ. DR. PELİN PINAR ÖZDEN		KABUL
YRD. DOÇ. DR. HÜLYA YAKAR		KABUL

SÖYLEM VE DENEYİMDE KAMUSAL MEKANIN DÖNÜŞÜMÜ: BURSA KENT MEYDANI ÖRNEĞİ

Pınar Yurdadön Aslan

ÖZ

Günümüz sermaye birikim süreci kentsel yapıyı çevrenin üretiminde birincil kaynak olarak gördüğü kamusal mekanları ya doğrudan özelleştirerek ya da dolaylı ve daha çok görülen biçimiyle içeriğini boşaltarak, yeni kamusal mekan olma iddiasıyla kendi yeniden üretimine konu etmekte, bu durumu da ortaya çıkan kullanım türlerinin kamusal olduğu yönündeki manipülasyonla desteklemektedir. Alışveriş merkezleri, temalı parklar gibi giriş çıkışı kontrollü, kentsel mekanın simüle edildiği ve rasyonel işleme öngörülen bu tüketim mekanları nasıl oluyor da eş dost sohbetlerin yapıldığı, gazete dergilerin çıkarıldığı, toplumsal muhalefetin ve dayanışmanın yeri olan kahvehane, hamam, mesire yeri, mahalle veya kent meydanlarının özetle kamusal mekanların yerini alıyor?

Bu bağlamda kamusal mekanın değişimini koşullayan dinamikler, kamusal mekanı tüketim süreçlerine konu eden mekan üretim pratiklerinde aranmıştır. Her toplumun kendi mekanını ürettiği savı kapitalist kentleşme örüntüleri içerisinde tasarlanarak soyutlaşan mekanı görmeyi mümkün kılmıştır. Dolayısıyla çalışmanın yaslandığı temel bağlam, mekan üretimi ve belirleyenlerini sermayenin yapıyı çevre üretimiyle birlikte okuyan Marksist çerçevedir. Söz konusu çerçeve esas olacak biçimde tüketim ideolojisi yaklaşımı üzerinde durularak mekanın kapitalist sistemin ihtiyaçlarına göre araçsallaşmasının nasıl gerçekleştiği irdelenmiştir. Bursa kenti için önemli bir bellek, odak ve düğüm noktası olan eski Santral Garaj, yeni Kent Meydanı Alışveriş Merkezi alanı tanımlayıcı, betimsel bir yöntemle kurgulanan çalışmanın deneyimsel bağlamını oluşturmaktadır.

Çalışmada, kamusal mekanın değişen anlamı üst siyasal belirleme bağlamı gözetilerek sorgulanmış, değinilen alışveriş merkezi ve avlusunun, normatif olarak kabul edilen kamusal mekân kavramını karşılamadığı sonucuna varılmıştır.

THE DISCORSIVE AND EXPERIENTIAL TRANSFORMATION OF PUBLIC SPACE: THE CASE OF BURSA CITY SQUARE

Pınar Yurdadön Aslan

ABSTRACT

Today's capital accumulation process views public spaces as the primary source of the production of urban built environment and, with the claim of being the new public space, makes use of them for its own reproduction either via direct privatization or, more often than not, via indirect distortion of the meaning attached to them, and supports this case with the manipulation that the newly occurred sorts of the spatial usages are publicly oriented. How, then, do these consumption spaces with controlled entry and exit like shopping centers and theme parks which are supposed to run on rationally and through which the urban space is simulated take the place of public spaces like coffee houses, baths, recreation spots and district or city squares where kith and kin conversations take place, where papers and magazines are published and which are the centers for social solidarity and public opposition?

Within this context, the dynamics conditioning the transformation of the public space have been sought through the public space production practices which subject the public space to the processes of consumption. The pretention that every society produces its own space has made it possible to apprehend the space which, being designed within the capitalist urbanization patterns, has become abstract. Accordingly, the base context that the study depends on is composed of the Marxist theory which makes it possible to understand the production of space and its determinants together within the build environment production of capital. Taking the Marxist view as the base and laying emphasis on consumerism, how the instrumentalization of space is realized in line with the needs of capitalist system has been scrutinized. A prominent point of past memories, a node and a landmark for the city of Bursa, the old Central Garage and new City Square Shopping Centre sphere

constitutes the experimental context of the study which has been shaped with a definitive and descriptive method.

Throughout the study, taking into consideration the context of upper political determination, the changing meaning of the public sphere has been examined and it has been concluded that the above mentioned shopping centre with its court-yard does not fit to the normatively accepted public space concept.

ÖNSÖZ

Çalışmanın başlıca amacı; kamusal mekânın “kamu” aleyhine dönüşümünü, tartışmanın ana eksenini olan sermaye birikim süreçleri etkisindeki tüketim odaklı yaklaşımların irdelenmesiyle, günümüz kamusal mekânlarının kamusalının niteliğini, kamusal’ın toplumsal da olduğu anlayışından yola çıkarak kavramsal ve deneysel olarak, seçilen örneklem alanı yardımıyla ortaya koymaktır.

Çalışma esas olarak kapitalist mekân üretiminin nasıl gerçekleştiğini ve tali olarak da tüketim odaklı yaklaşımların mekân üzerindeki etkisini görünür kılma çabası içinde olmuş, bununla birlikte hem mekânı hem de üzerinde gerçekleşen sosyal alanı tüketime konu eden sermaye birikim süreçlerini belirleyici olarak kabul ederek, kamusal alan yaklaşımlarıyla olan bağlantısını da görünür kılmıştır.

Kamusal mekânın kavramsal dönüşümünü irdelemek üzere mekân ve zaman kavramlarının tarihsel süreçteki epistemolojik kavrayışları ve tüketim anlayışının değişim süreçleri içerisindeki üstlendikleri rolleriyle ele alınmış; mekânı meta derekesine düşüren ve yok-yer’leştiren kapitalist birikimin mekân üzerindeki etkisi irdelenmiş ve bu irdeme mekânın nicelleşmeye konu olmasıyla başlatılmış, mekânın tüketim nesnesi olması durumu ve toplumsal yaşamla bu bağlamda kurduğu ilişki tüketim ideolojisi perspektifi ile ele alınmış; söz konusu kavramsal arka plan Bursa kentinde eski Santral Garaj alanında inşa edilen Kent Meydanı Alışveriş Merkezi ve avlusu deneyimi ile açıklanmaya çalışılmıştır. Bu noktada Bursa kentinin Osmanlı Başkenti olduğu 14. Yüzyıl başlarından günümüze kadarki süreçte sosyal, ekonomik, fiziksel değişimi ve değişime yön veren nirengi noktaları örneklem alanı incelemesinin oturduğu önemli bir bağlam olarak çalışmada ayrı bir bölümde ele alınmıştır.

Çalışma süresince emeğini ve değerli vaktini paylaşarak, her ihtiyaç duyduğumda yanımda olan danışmanın sayın Doç. Dr. Pelin Pınar ÖZDEN’e sonsuz teşekkürlerimi sunmayı bir borç bilirim. Değerli görüşlerinden faydalandığım ve kritik noktalarda kendisine danışma şansı bulabildiğim sayın Prof. Dr. Adalet B. ALADA ve konuyla ilgili teşvik edici görüşleri için sayın Doç.Dr. Ayten ALKAN’a teşekkür ederim. Desteğini hep hissettiğim arkadaşım Araş.Gör.Dilek DEDE’ye,

ÖNSÖZ

Çalışmanın başlıca amacı; kamusal mekânın “kamu” aleyhine dönüşümünü, tartışmanın ana eksenini olan sermaye birikim süreçleri etkisindeki tüketim odaklı yaklaşımların irdelenmesiyle, günümüz kamusal mekânlarının kamusallığının niteliğini, kamusal’ın toplumsal da olduğu anlayışından yola çıkarak kavramsal ve deneyimsel olarak, seçilen örneklem alan yardımıyla ortaya koymaktır.

Çalışma esas olarak kapitalist mekân üretiminin nasıl gerçekleştiğini ve tali olarak da tüketim odaklı yaklaşımların mekân üzerindeki etkisini görünür kılma çabası içinde olmuş, bununla birlikte hem mekânı hem de üzerinde gerçekleşen sosyal alanı tüketime konu eden sermaye birikim süreçlerini belirleyici olarak kabul ederek, kamusal alan yaklaşımlarıyla olan bağlantısını da görünür kılmıştır.

Kamusal mekânın kavramsal dönüşümünü irdelemek üzere mekân ve zaman kavramlarının tarihsel süreçteki epistemolojik kavrayışları ve tüketim anlayışının değişim süreçleri içerisindeki üstlendikleri rolleriyle ele alınmış; mekânı meta derekesine düşüren ve yok-yer’leştiren kapitalist birikimin mekân üzerindeki etkisi irdelenmiş ve bu irdeleme mekânın nicelleşmeye konu olmasıyla başlatılmış, mekânın tüketim nesnesi olması durumu ve toplumsal yaşamla bu bağlamda kurduğu ilişki tüketim ideolojisi perspektifi ile ele alınmış; söz konusu kavramsal arka plan Bursa kentinde eski Santral Garaj alanında inşa edilen Kent Meydanı Alışveriş Merkezi ve avlusu deneyimi ile açıklanmaya çalışılmıştır. Bu noktada Bursa kentinin Osmanlı Başkenti olduğu 14. Yüzyıl başlarından günümüze kadarki süreçte sosyal, ekonomik, fiziksel değişimi ve değişime yön veren nirengi noktaları örneklem alan incelemesinin oturduğu önemli bir bağlam olarak çalışmada ayrı bir bölümde ele alınmıştır.

Çalışma süresince emeğini ve değerli vaktini paylaşarak, her ihtiyaç duyduğumda yanımda olan danışmanın sayın Doç. Dr. Pelin Pınar ÖZDEN’e sonsuz teşekkürlerimi sunmayı bir borç bilirim. Değerli görüşlerinden faydalandığım ve kritik noktalarda kendisine danışma şansı bulabildiğim sayın Prof. Dr. Adalet B. ALADA ve konuyla ilgili teşvik edici görüşleri için sayın Doç.Dr. Ayten ALKAN’a teşekkür ederim. Desteğini hep hissettiğim arkadaşım Araş.Gör.Dilek DEDE’ye,

Bursa'da yrttgm çalışmalar esnasında bana yardımcı olan Bursa Büyükşehir Belediyesi, şehir Plancıları Odası Bursa şubesi, Mimarlar Odası Bursa şubesi, Bursa Setbaşı şehir Kütüphanesi çalışanlarına, sayın Araş. Gör. Dr. Sibel POLAT ve şehir Plancıları Odası Bursa şube Başkanı Füsun UYANIK'a gösterdikleri ilgi nedeniyle teşekkürlerimi sunarım. Son olarak, tezin yazım süresince sabırlı oluşları ve sevgilerini esirgemeyişleri sebebiyle arkadaşlarıma, dostlarıma, aileme ve eşime sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

ÖZ	iii
ABSTRACT.....	iv
ÖNSÖZ	vi
İÇİNDEKİLER	viii
TABLolar VE ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xi
KISALTMALAR	xiv
GİRİŞ	1

1. BÖLÜM: KAMUSAL MEKÂNIN KAVRAMSAL DÖNÜŞÜMÜ VE TÜKETİM İDEOLOJİSİ PERSPEKTİFİ	11
1.1. Mekânın Dönüşümü Bağlamında Kavramsal Çerçevenin Belirlenmesi	13
1.1.1. “Mekân” Kavramı ve Farklı Yaklaşımlar	13
1.1.2. “Yer” Kavramı ile “Yersizleşme” ve “Yok-yer” / ”Yok-mekân” Kavramı	18
1.1.3. “Zaman” Kavramı ve “Boş Zaman”ın Ortaya Çıkışı	20
1.1.4. Mekân ve Zaman İlişkisinin Değişimi	22
1.2. Tüketim İdeolojisi ve Kamusal Mekâna Etkisi	25
1.2.1. Tüketim Kavramının Tanımı ve Tarihsel Süreçte Tüketim Anlayışının Değişimi.....	26
1.2.1.1. Modern Öncesi Dönemde Tüketim Anlayışı	28
1.2.1.2. Modern Dönemde Tüketim Anlayışı	29
1.2.1.3. Postmodern Dönemde Tüketim Anlayışı.....	33
1.2.2. Tüketim Mekânları ve Kamusal Mekânla İlişkisi	40
1.2.2.1. Kamusal Mekânların Tüketim Mekânlarına Çözülüşü	40
1.2.2.2. Günümüzün Tüketim Odaklı “Kamusal” Mekânları	44

1.2.2.3.	Tüketim Odaklı “Kamusal Mekânlarda” Sosyallığın Yeniden Üretimi	54
1.2.2.4.	Tüketim Anlayışına Rağmen Kamusal Mekânların Olabilirliği ...	56
1.3.	Bölüm Sonucu	62
2.	BÖLÜM: KAMUSAL MEKÂNIN BURSA KENTİ BAĞLAMINDA DÖNÜŞÜMÜ.....	66
2.1	Bursa'nın Başkent Oluşundan Modernleşme Hareketlerine Kadar Olan Dönem	67
2.1.1.	Kentin Mekânsal Gelişimi	68
2.1.2.	Kentin Kamusal Mekânları	73
2.2.	1826 – 1923 Arası Modernleşme Dönemi	76
2.2.1.	Kentin Mekânsal Gelişimi	77
2.2.2.	Kentin Kamusal Mekânları	86
2.3.	Bursa'da Erken Cumhuriyet Yılları ve Günümüze Kadar Olan Dönem	90
2.3.1.	Kentin Mekânsal Gelişimi	91
2.3.2.	Kentin Kamusal Mekânları	106
2.4.	Bölüm Sonucu	113
3.	BÖLÜM: KAMUSAL MEKÂNIN DENEYİMSEL DÖNÜŞÜMÜ: KENT MEYDANINDAN AVM AVLUSUNA, SANTRAL GARAJ'IN DÖNÜŞÜMÜ ..	116
3.1.	Santral Garaj Bölgesinin Gelişimi ve Kent Planlarının Etkisi	120
3.1.1.	Santral Garaj İnşası Öncesi Dönem	120
3.1.2.	1961-1978 Yılları Arası Dönem.....	122
3.1.3.	1978-1997 Yılları Arası Dönem.....	124
3.1.4.	1997-2005 Yılları Arası Dönem.....	129
3.2.	Santral Garaj Yarışma Projesi ve Uygulama Sonrası Durum	137
3.2.1.	Yarışmanın Amacı	138

3.2.2.	Yarışmanın Konusu, Yeri ve Yakın Çevresi	140
3.2.3.	Yarışma Alanı ve Çevresinin İmar Planlarındaki Durumu	143
3.2.4.	Yarışmanın Programı	145
3.2.5.	Yarışma Sonucu Seçilen Proje	147
3.2.6.	Kazanan Projenin Uygulanması Sonrası Durum	149
3.3.	Santral Garaj Bölgesi ve Çevresinde Yer alan Dönüşüm Projeleri	162
3.3.1.	Santral Garaj ve Çevresi Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	164
3.3.2.	Yalova Yolu Kentsel Dönüşüm Projesi	165
3.3.3.	Doğanbey Kentsel Dönüşüm Projesi	166
3.4.	Bölüm Sonucu	168
SONUÇ		170
KAYNAKÇA		175
EKLER		198

TABLULAR LİSTESİ

Tablo 2.1. Kent Meydanı Alışveriş Merkezi'nde Gerçekleşen Etkinlerin Sınıflandırılması.....	156
---	-----

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1. HighlandPark Alışveriş Merkezi-ABD (1931-2000'ler)	47
Şekil 1.2. Southdale Alışveriş Merkezi -ABD (1956)	48
Şekil 1.3. İstinye Park AVM'de Toplanma Alanı Olarak Sanal Bir Meydan (İstanbul)	50
Şekil 1.4. İstinye Park AVM'de Gezinti Alanı Olarak Sanal Sokaklar (İstanbul)	50
Şekil 1.5. İstinye Park AVM'de Mahalle Kahvehanesi Olarak Sanal Kahve (İstanbul)	50
Şekil 1.6. Acity AVM'de Osmanlı Çarşısı Olarak Sanal Çarşı (Ankara)	50
Şekil 1.7. Torium AVM'de "Snowpark" (İstanbul)	52
Şekil 1.8. İstanbul Akvaryum (İstanbul Boğazı Temalı Bölüm)	53
Şekil 1.9. İstanbul Akvaryum (Yağmur Ormanı Temalı Bölüm)	53
Şekil 1.10. "Disneyland" Temalı Parkı ("Adventureland" Bölümü)- ABD	53
Şekil 1.11. "Everland" Temalı Parkı - Güney Kore	54
Şekil 1.12. "Legoland" Temalı Parkı - Malezya	54
Şekil 1.13. "Jardí del Museu Can Framis" Projesi, İspanya - Berselona (2009)	58
Şekil 1.14. "Cour et jardin public de la Cour des Images" Projesi, Fransa - Borg-lès-Valence (2009)	59
Şekil 1.15. "Aménagement des Berges du Rhône" Projesi, Fransa-Lyon (2008)	60
Şekil 1.16. "Pieter Vreedeplein" Projesi, Hollanda - Tilburg (2009)	61
Şekil 1.17. "Vabaduse Väljak" Projesi, Estonya - Tallinn (2009)	62
Şekil 2.1. Tarihi Çarşı ve Hanlar Bölgesinin Görünümü	69
Şekil 2.2. Günümüz Kent Dokusunda Osmanlı Dönemi Kentsel Sıçramaları ile Yaya Aksı	69

Şekil 2.3. Bursa Konut Dokusu ve Ulucami ile Kent Silüeti	71
Şekil 2.4. Ulucami Avlusu	74
Şekil 2.5. Orhan Camisi Civarında Çarşı	74
Şekil 2.6. Kayabaşı Bölgesinde Fabrikaların Görünümü.....	81
Şekil 2.7. Mecidiye (Fevzi Çakmak) Caddesi.....	84
Şekil 2.8. Hamidiye (Cumhuriyet) Caddesi	84
Şekil 2.9. Kahvehanede Bursalı Tüccarlar	87
Şekil 2.10. Pınarbaşı'nda Kahvehane.....	87
Şekil 2.11. Pınarbaşı Mesire Yeri	88
Şekil 2.12. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Altıparmak Caddesi.....	95
Şekil 2.13. Altıparmak Caddesi'nde 1960'lı Yıllarda Çok Katlı Apartmanlar	97
Şekil 2.14. 1970'li Yıllarda Kentin Önemli Noktaları (“İşaret Öğeleri”)	99
Şekil 2.15. Tarihsel Süreçte Kentsel Dokunun Fiziksel Gelişimi (MÖ.II. yy-1995)	103
Şekil 2.16. Bursa Halkevi	108
Şekil 2.17. Heykel Meydanı.....	108
Şekil 2.18. Heykel Meydanı ve Çevresindeki Resmi Yapılar.....	109
Şekil 2.19. Havuzlu Park.....	110
Şekil 2.20. Orhangazi Meydanı'nın Kent İçi Konumu	112
Şekil 2.21. Orhangazi Meydanı.....	112
Şekil 3.1. 1924Yılı Lörcher Planı	121
Şekil 3.2. Yapıldığı Yıllarda Santral Garaj Kompleksi.....	122
Şekil 3.3. Yapıldığı Yıllarda Santral Garaj Kompleksi İçinde Garaj Binası	123
Şekil 3.4. 1960 Yılı 1/4 000 Ölçekli Piccinato Planı	123
Şekil 3.5. 1976 Yılı 1/25 000 Ölçekli Bursa Kent Bütünü ve Çevresi Planı	124
Şekil 3.6. 1978 yılı Santral Garaj Yangını	124
Şekil 3.7. Eski Santral Garaj Alanı ve Çevresi (1987)	127
Şekil 3.8. 1995 Yılı 1/5000 Ölçekli Planında Santral Garaj Alanının ve Yeni..... Terminal Alanının Konumu	129
Şekil 3.9. 1998 Yılı 1/1000 Ölçekli Santral Garaj ve Çevresi İmar Planı.....	130
Şekil 3.10. İptal Edilen 2000 Yılı 1/1000 ölçekli Santral Garaj ve Yakın Çevresi Uygulama İmar Planı Revizyonu	132
Şekil 3.11. 2005 Yılında Onaylanan 1/1000 Ölçekli İmar Planı Değişikliği	132

Şekil 3.12. 17.04.2008 Yılı1/5000 ölçekli Osmangazi Belediyesi Nazım İmar Planı	134
Şekil 3.13. 12.06.2008 Yılı 1/25 000 Ölçekli Merkez Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı	135
Şekil 3.14. Santral Garaj Çevresinde Yer Alan Kullanımların 1987 ve 2005 Yıllarına Göre Karşılaştırılması	137
Şekil 3.15. Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması Alanı.....	141
Şekil 3.16. Santral Garaj Alanı ve Çevresi (2005)	143
Şekil 3.17. Santral Garaj Çevresinde Bulunan Kentsel Dönüşüm ve Yenileme Projeleri.....	144
Şekil 3.18. Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Yarışma Projesi 1. lik Ödülü.....	148
Şekil 3.19. Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Yarışma Projesi 2. lik Ödülü	150
Şekil 3.20. Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Yarışma Projesi 3. lük Ödülü.....	151
Şekil 3.21. Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Yarışma Projesi Mansiyon Ödüllerinde Dikkat Çekici Noktaları	152
Şekil 3.22. Kent Meydanı AVM İnşaatı (2007)	152
Şekil 3.23. Kent Meydanı AVM'nin Görünümü (2008)	153
Şekil 3.24. Kent Meydanı AVM'nin Görünümü - I (2012)	157
Şekil 3.25. Kent Meydanı AVM'nin Kent İçinde Görünümü (2008)	158
Şekil 3.26. Kent Meydanı AVM'nin Kent İçinde Görünümü (2012)	159
Şekil 3.27. Kent Meydanı AVM'de Yapılan Etkinlikler	159
Şekil 3.28. Kent Meydanı AVM'nin Gece Görünümü (2012)	164
Şekil 3.29. Kent Meydanı AVM Detay Görünümü (2012)	166
Şekil 3.30. Kent Meydanı AVM'nin Görünümü – II (2012)	167

KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AVM	Alışveriş Merkezi
BOY-KOOP	Bursa Otobüsçüleri ve Yazıhanecileri Kooperatifi
BUTTİM	Bursa Uluslararası Tekstil ve Ticaret Merkezi
ÇDP	Çevre Düzeni Planı
MİA	Merkezi İş Alanı
TDK	Türk Dil Kurumu
TMMOB	Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
TOKİ	T.C. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı

GİRİŞ

Çalışmanın Sorunsalı:

Kamusal alan ve kamusal mekân kavramları sıklıkla birbirine karıştırılmaktadır. “Kamusal alan” kavramı, “kamusal mekân” kavramından farklı olarak toplumsal bir kesimi siyasal, kültürel, sosyal ve iktisadi açılardan tanımlarken; kamusal mekân kavramı, bu kesimin – ki söz konusu kesim devlet ya da birey anlamında değildir- çok boyutlu kamusal yaşamın geçtiği mekân/yer anlamında olup, fiziksel bir niteliğe gönderme yapar. Bu bakımdan kamusal alana yüklenen tüm normatif değerler ve çıkarsamalar ilişkisel olarak mekânı da bağlamaktadır. Devamla, kamusal ve özel arasında çok net bir ayrım olduğunu söylemek de mümkün değildir. Bu iki kavram arasında “dinamik bir denge” vardır ve bu denge kültürel farklılıklara göre değişebilmektedir. Kamusal-özel dengesi kültüre özgü olsa da buna rağmen, kültürel-teknolojik-ekonomik-politik yapıdan yani genel anlamda “zamanın ruhundan” etkilenir (Carr vd., 1992:3).

Kamusal mekânın genel bir tanımı yapılacak olursa, “her kentlinin tartışmasız girebildiği; serbestçe hareket ettiği; yaş, cinsiyet, etnik yapı, fiziksel özur veya diğer özelliklere bağlı kalmadan girilebilecek, kullanılabilir; sokak, cadde, oyun alanı, park, meydan gibi mekânlardır” denilebilir. Uzun’a göre kamusal mekânları iç ve dış kamusal mekânlar olarak ayırmak mümkündür. Kamusal dış mekânlar (sokaklar, meydanlar, parklar, gezi alanları, pazar yerleri ve plazalar) tarihsel süreçte kendiliğinden ya da kamusal otorite tarafından oluşturulmuş iken, kamusal iç mekânlar ise sanayi devrimi ile gelişerek yaygınlaşmıştır (Uzun, 2006:15). Kamusal dış mekânlar arasında meydanlar taşıdıkları işlevsel ve simgesel değer ile ayrı bir yerde durmaktadır. Bu anlamda meydanlar, bir amaca, bir kullanıma açık gerekli bağlantılara sahip alanlardır. Bu mekânlarda cadde üzerinde olamayacak, yüzeye yayılan aktif ve pasif faaliyetler gerçekleşir. Kamusal mekânların “dolaşım alanı” olan meydanın işlevsel öneminin yanında aynı zamanda estetik de önemi vardır (Gökgür, 2008: 88).

Meydanlara tarihsel süreç içerisinde bakıldığında **agoraların** önemli kamusal mekânlar olarak ortaya çıktığı görülmektedir. Başlangıçta kutsal tapınağın yer aldığı

ve çevresinde asil ailelerin oturduğu yukarı kent Akropol kentin merkezini oluştururken (Mutlu,2001:51) zamanla salt dini merkez olma özelliği taşıyan bu merkez yerini agora'ya bırakmıştır. Kamu yapıları (kent meclisi buloteryon gibi), açık hava tiyatrosu, stadyum (gymnasium) ve en yüksek noktada bulunan akropol, agorayı çevrelemektedir. Bugüne dek ulaşan ideal formuyla ele alınırsa agora; yurttaşların buluştuğu, politik konuların tartışıldığı, birlikte karar alma ve eylemde bulunma alanıdır; fakat aynı zamanda bir pazar alanıdır da. Örneğin Sennett, Atina Agorası olarak bilinen Atina'nın merkez agorasında Atinalılar'ın "agoranın açık mekânında takas ve bankacılık işlemleri yaptığını, siyaset yaptığını ve tanrılara biat ettiğini" ve bununla birlikte agoranın, "Atina demokrasisinin evrimiyle birlikte yüzey ve hacminde de katılımcı demokrasiye hizmet edecek değişimlerin olduğunu, açık mekânın kişileri hukuki davalara rastlantısal olarak katılmaya teşvik ettiğini" söylemektedir (Sennett,2011:30, 46). Helenistik dönemde ise, Helenik dönemden farklı olarak agoraların dışa kapandığı ve daha çok çevrelendiği görülmektedir. Bu bağlamda demokratik tartışma ve polemiklerin yapıldığı alandan günlük işlerin mekânı haline gelmiştir; ancak yine de agora hala şehrin ve sosyal yaşamın merkezi olma özelliğini korumaktadır (İnceoğlu, 1996: 152-153).

Yunan agoraları bu yapısıyla sonradan Roma **forum**'una örnek olmuşlardır. Roma'da da ticaret ve toplum hayatının merkezi forumdur. Bu alana bir belediye binasının yapılması da Roma döneminde olmuştur (Mutlu, 2001:82). Romalı mimar Vitruvius'a göre meydanların çevresinde olması gereken yapılar ise şunlardır: mahkeme, borsa, pazar, hazine binası, hapisane, belediye, kent tanrısının tapınağı ve önemli hemşehrilerin heykelleri (Akt. Vardar, 1990: 31). Diğer yandan, Roma'da forumlar toplanma yeri olmanın yanı sıra Roma'nın güç gösterisinin de olduğu mekânlardır ve agoradan farklı olarak, müzakere alanı olmaktan çıkarak, kentliler için bir eğlence alanına dönüşmüş; tapınaklarla çevrili sirk, anfityatro ve odeonlara bağlanan gösterişli mekânlar haline gelmişlerdir (İnceoğlu, 1996: 154-155).

Ortaçağ'da manastır etrafında kümelenen köylerden ve dağınık yerleşmelerden kentlere geçilmesi Kilise'nin birleştirici etkisi ile olmuş, böylece korunaklı kale-kentler çevresinde kurulan pazar alanlarını da içine alarak genişlemiştir. Belirli bir plan anlayışından bağımsız gelişen kentlerde, kent merkezini belirleyen öğeler lonca, belediye ve kilise yapılarıdır. Bu yapıları bağlayan temel fonksiyon ise kentin

kamusal mekânı olan meydan'dır ve kilise meydanı ve pazar meydanı birbiriyle bağlantısı olan iki güçlü kentsel öğedir (Enlil, 2011). Bu dönemde meydanlar kentin organik gelişen fiziksel dokusu içerisinde, etrafındaki yapılarla tanımlanan bir özellik taşımakta olup, insan ölçeği esastır.

Rönesans'ta ise simetri ve aksiyel yapı ön plana çıkmış, dini ve sivil yapıların önünde, yol kesişmelerinde meydanlar oluşmuştur (Gökgür, 2008: 92). "Rönesans'ın büyük meydanları ortaçağın doğal olarak oluşmuş, organik meydanlarına göre düzenli bir şekilde tasarlanarak oluşturulmuşlar; geç 16. yüzyılda tamamen simetrik bir düzende inşa edilmeye başlanmışlardır" (Uzun, 2006:16). Dolayısıyla bu dönemde değişen dünya görüşünün de etkisiyle meydanlar, Antik dönemdeki gibi ele alınmıştır.

Rönesans sonrası Barok dönemde ise merkezileşen iktidar yapısı kentlerde merkezde saray ve bağlayıcı aksiyel yollar şeklinde etkisini göstermiştir. Bu bakımdan merkezileşmiş güç ve merkezileşmiş plana göre kent şekillenmiş dolayısıyla mekanik bir işlev yüklenerek, fikirlerin ve insanların kendiliğinden görüşme yeri olma özelliğini göstermemiştir. "Kent- saray -bahçe" yapısına göre şekillenen bir dizi ile dönemin önemli yapıları ile ele alınan bir meydan yapısını ortaya koymuştur; fakat bu yerler halkın değil yalnız aristokratların kullanımına açıktır (Enlil, 2011; Whitfield,2005:20).

Bu süreçten sonraki temel kopuş 19. Yüzyıla denk düşmektedir. Batılı ülkelerdeki hızlı sanayileşme ile birlikte toplum yapısında önemli değişimler olmuş, kır-kente ilişkin eski sosyal yapı hızlı kentleşme ile dağılmıştır. Bu dönemde ortaya çıkan yeni kentsel merkezler ile kent meydanlarının eski dönemin tek ve toplayıcı kent merkezleri olmadığını söylemek mümkündür.

Ülkemizde ise meydanların gelişimine bakıldığında tam bir görüş birliğinden bahsedilememektedir. Agora, forum vb. meydan şekillenişlerine bağlı olarak gelişen meydan anlayışı, Batı'daki kentlerin meydanlarını tanımlama, işlevlendirme, sınıflandırma açısından yararlı ve yol göstericiyken; bu tarz bir okuma Doğu'daki kentlerin meydanlarını ya da meydan işlevi gören kamusal mekânlarını ifade etme konusunda bazı sorunlar taşımaktadır. Örneğin Vardar, kentsel meydan olabilmenin her şeyden önce iki şarta bağlı olduğunu belirtmektedir. Bunlardan birincisi;

meydanın tanımlı olmasıdır. Tanımlı bir mekân olarak meydana oluşan hacim birliği, alanı çevreleyen yapıların ve öğelerin olması anlamındadır. Tanımlılık, öğelerin ve yapıların bütünlüğü ile ilişkilidir. İkincisi ise; meydanın hemşehrilerce topluca amaçlar için kullanımınıdır. Böylece meydanlar sadece üzerinden geçilip gidilen yerler değil, kentlilerin özel günlerde, kültürel, politik, ticari faaliyetler için birlikte olabilecekleri bir kentsel odak olmalıdır (Vardar,1990:30). Türk şehrinin bir özelliğinin düzenli meydan fikrine sahip olmadığı, büyük toplulukların toplandığı alanlar olarak camilerin, cami avlularının ortaya çıkışının büyük kentsel mekânları teşvik edici olmadığı ayrıca daha önceden kentte bulunan büyük açık alanların da (forum vb.) Osmanlı döneminde gitgide dolmuş olduğu ifade edilmektedir (Vardar,1990:34). Osmanlı'da kamusal dış mekân anlamında Batı'dakine benzer bir yapı aramak çok da doğru olmayacaktır; çünkü böyle bir okuma yapıldığında kent meydanı olgusunun olmadığı sonucuna çıkılır. Ancak Osmanlı kentinde çevresi binalarla çevrili, kapalı/kuşatılmış bir meydan yerine kendiliğinden oluşan, planlanmamış semt ve mahalle ölçeğinde küçük meydanlar mevcuttur. Cami ve külliyelerin iç ve dış avluları; mescit, pazar, çeşme ve kahvehane çevresinde, sokakların genişlemesi ile oluşan küçük meydanlardır bunlar. Okmeydanı, Atmeydanı gibi işlevleri ile anılan meydanlar da istisnai örnekleri oluşturmaktadırlar (Gökgür,1998:92).

Kentsel kamusal mekânların tanımlanması ile ilgili olarak yaşanan karmaşa meydanların park olarak algılanması ile daha da karmaşık bir hale gelmiştir. Kentsel açık alanların tanımlanmasında, 19. yy kayıtlarına bakılarak, park ve meydan ikilemi yaşanmaktadır. Bu ikilem modernleşme sürecinde de devam etmiştir. Örneğin İstanbul Beyazıt Meydanı'nın gelişim sürecinde de aynı durum yaşanmıştır. Bir görüş meydanın, şehrin insanların toplanması açısından havuz, ağaç vb. ile bölünmeden ele alınmasını; diğer görüş ise meydanın tarihi kimliğinin zedelenmeden büyük ağaçlar altında, su şırıltıları dinleyerek oturulmasını, ağaçlı bir kahvenin gerçekleştirilmesini savunmaktadır. Birinci görüş meydan, ikinci görüş park odaklıdır (Gurallar, 2010).

Erken Cumhuriyet döneminde meydan işlevi özellikle resmi yapılarla birlikte ele alınmış, daha çok tören amaçlı olarak kullanılmıştır. Bu dönemde kamusal park,

bahçe gibi farklı kamusal mekânlara kaydığını söylemek mümkündür. 1950’li yıllarla birlikte ise kentsel alanda gerçekleşen nüfus ve yapı yığılması kentlerin başlıca kamusal mekânlar olarak meydanları da etkilemiş, taşıt-yaya dengesinin taşıt lehine bozulmasıyla meydanlar ile yaya-kentli ilişkiseliliği koparılmaya başlanmıştır. 1980’li yıllardan sonra ise meydanlar “nostaljik kamusal mekanlar” olarak değerlendirilerek, yeni kamusalılığın ifade yerleri olarak tercih edilmemektedir. Bu anlamda tüketim süreçlerine yedekli “tüketim mekânları” kamusal mekanlar olmamakla birlikte kamusal alan işlevini görece gerçekleştirmektedir. Bunu kısmen *kent merkezlerini itici, alışveriş merkezleri vb. yerleri çekici* kılan kapitalist üretim ilişkilerinde aramak gerekmektedir.

Çerçevesi çizilen tarihsel süreçte, çalışma alanı olan Bursa kenti de benzer şekilde gelişmiştir. Kentin, Osmanlı Başkenti oluşundan Modernleşme hareketlerine kadar olan dönemi içinde kamusal mekânları kahvehane, cami avluları, hamam ve mesire yerleriydi. Bu dönemde kentsel yapıda büyük bir kent meydanına rastlanmaz; ancak çarşı bölgesinde yer alan “gruplandırılmış meydanlar¹” söz konusudur. Modernleşme dönemi ise kente yeni resmi ve kamusal yapılar kazandırmış, bunların önlerinde bulunan, bina odaklı “yönlendirilmiş meydanlar”, kahvehaneler, mesire yerleri kentin kamusal mekânları olmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında ise “bulvar-meydan-devlet yapıları” dizgesine uygun olarak gelişen ve ortasına sonradan Atatürk heykeli de eklenen Heykel Meydanı dönemin meydan anlayışının Bursa’daki yansımaya örnektir. 1980 sonrasında ise örneğin Orhangazi Camii önünde yer alan tarihi yapılar ile çevrelenmiş alan bir yarışma ile revize edilmiş; toplanma, dağılma, buluşma yeri olarak düzenlenmiştir; ancak bu gibi olumlu uygulamalar az olup esasta kamusal mekân işlevi kentin gelişme aksları (hem kent içi hem kent dışı) üzerinde konumlandırılan alışveriş merkezlerine havale edilmiştir.

¹ Gökğür, Zucker’dan aktararak meydanların form bakımından beş ana model altında sınıflandırılabileceğini söylemektedir. Buna göre; boş alanın sınırlarının belirli olduğu *kapalı meydan*, boş alanın ana binaya yönlendirildiği *yönlendirilmiş meydan*, boş alanın bir merkez etrafında tutulduğu *çekirdek meydan*, ayrı ayrı alanların daha büyük bir kompozisyonu tamamladığı *gruplandırılmış meydan* ve boş alanın sınırsız kılındığı *serbest meydanlardır* (Gökğür, 2008: 90).

Son döneme ilişkin bahsedilen değişim ve algı, kendileri de birer büyük ölçekli proje olarak kabul edilebilecek olan alışveriş merkezleri gibi yeni kentsel politikaların belirleyiciliğinde olmaktadır. Penpecioğlu, bu süreçte söz konusu projelerin rolüne değinerek, Neil Smith'den alıntılıyarak kullandığı, mevcutta bir kentsel arsanın sahip olduğu rant değeri ile çeşitli yatırımlar sonrası edineceği olası rant değeri arasındaki farkı ifade eden “rant-farkı” kavramı ile durumu açıklamaktadır (Penpecioğlu,2011:67): “ Kentsel dönüşüm, mutenalaştırma (gentrification) süreçleri, alışveriş merkezlerinin artışı ve kent çeperlerinde korunaklı rezidansların yayılışı gibi gelişmeler hepsi rant-farkını düşürmek için yaşama geçen kapitalist kentleşme örüntüleridir”.

Söz konusu kapitalist kentleşme örüntüleri bir bakıma klasik bir belirlemeyi yeniden uyarlayarak söylenirse “*kentleri itici, yeni büyük ölçekli kentsel proje alanlarını çekici*”; “*kent merkezlerini itici, avm'leri çekici*” kılmanın yollarını aramaktadır. Bu kentleşme dinamikleri ise sanıldığıının ve postmodern kent anlayışının savladığının aksine tam da kent parçalarının bütünlüğüne yönelmekte ve oldukça rasyonel bir güdü ile hareket etmektedir. Harvey de bu durumu “kapitalist yeniden üretimin gerçekleşmesi için bölünmüş parçalı kent yapısı içerisinde koordinasyonun hızlı ve akıllıca sağlanması” olarak belirtmektedir (Harvey, 1989:22).

Yeni kentsel politikalar Lefebvre'in ortaya koymuş olduğu kapitalist mekânın üretilmesi etkinliği olarak görülmelidir. Bu bakımdan mekân kendi kendine bir fiziksel/maddi düzlem değildir, tasarlanma ve planlanma süreçlerinin bir parçasıdır ve en nihayetinde toplumsal olarak üretilir.

Dolayısıyla mekânın üretimi ve sermayenin kendini yeniden üretimi tüketim odaklı yaklaşımlarla buluşarak kamusal mekânın varlığını sarsmaktadır. Tüketim ideoloji sürecin temel belirleyenlerinden olmamakla birlikte önemli bir parçasıdır. Kamusal mekânın kapitalist tüketim anlayışı odaklı söz konusu dönüşümü, “yer” kavramının ilişkili olduğu “zaman” kavramından kopartılarak bağlamın ortadan kaldırılması (başka bir bağlamın geçerli kılınması olarak da alınabilir), soyutlaşması, içeriğini kaybetmeye başlaması ile mümkün olmuştur. Herhangi bir şeye dönüşen “yer” böylece ilişkili olduğu eylemleri de yitirmeye başlamış, tüketim eylemine göre

şekillenen ve kamunun tüketebilir olan kısmına seslenen bir niteliğe bürünmüştür Zamanın dilimlen(diril)mesi ve “boş zaman”la birlikte kentsel “aktivitelerde” ve yaşam alanında tekdüze bir anlayışın hakim olması da bu durumu destekler niteliktedir. Kentsel mekânların kamusalılığının çözülüşü -kentten çözülüşünden bağımsız olmayıp- tüketim (ya da sermayenin yeniden üretimi olarak da okunabilir) işlevli “yeni kamusal mekânlar” da somutlanmaktadır.

Özetle, çalışma alanı olan Bursa kentinde 1960’lı yıllarda yapılmış eski Santral Garaj’ın 2000’li yıllarda kentsel büyük ölçekli bir proje olarak ele alınışı, Anadolu’nun bu kesiminde sermayenin kendini yeniden üretimi, sürdürülebilirliğini sağlaması yani kentsel yapıyı çevrenin üretilmesi etkinliği olarak okunmalıdır.

Çalışmanın Konusu:

Kamusal mekânın dönüşümünün, sermayenin yapıyı çevre üretimi ve mekân üretimi yaklaşımlarından ayrı ele alınamayacağı düşüncesiyle kentsel yapıyı çevrede yer alan kamusal mekânların kamusalılığının ontolojik ve deneyimsel olarak ele alınmasıdır.

Çalışmanın Amacı:

Kamusal mekânın toplumsal mekân olduğu anlayışıyla, günümüz kamusal mekânlarının kamusalılığının, sermaye birikim süreci ekseninde sorgulanarak, kavramsal ve deneyimsel olarak seçilen bir örneklem üzerinden somutlanmasıdır.

Çalışmanın Kapsamı:

Çalışmada kamusal mekânın dönüşümü hem teorik/kavramsal/kuramsal bakımdan hem de doğrudan kentsel mekânda dolayısıyla deneyimsel olarak ortaya çıkararak bu durumu seçilen bir örneklem üzerinden somutlamaktadır. Buna göre çalışmanın “Kamusal Mekânın Kavramsal Dönüşümü ve Tüketim İdeolojisi Perspektifi” başlıklı birinci bölümünde mekân’ın (ve tabii zamanın) hangi koşullar ekseninde dönüşüme konu olduğu, mekânın tüketimi, yok-yer’leşmesi üzerinde durularak bu sürecin tüketim toplumunu ortaya koyan süreçle kesişimi; tüketim

anlayışının tarihsel gelişimi ile birlikte ve kamusal mekanların tüketim olgusuyla nasıl buluştu(ruldu)ğu irdelenmektedir.

Çalışmanın “Kamusal Mekânın Bursa Kenti Bağlamında Dönüşümü” başlıklı ikinci bölümünde kentte kamusal alanın gelişiminin kentsel kamusal mekânların; mekânların kamusalılığının ise kentin mekânsal gelişimi üzerinden okunması ihtiyacıyla Bursa kentinin Osmanlı başkenti olduğu dönemden bu güne kadar olan gelişimi ele alınmaktadır.

Çalışmanın “Kamusal Mekânın Deneysel Dönüşümü: Kent Meydanından Avm Bahçesine Santral Garaj’ın Dönüşümü” başlıklı son bölümünde ise ilk bölümünde sunulan ve ikinci bölümde tarihsellik bağlamıyla desteklenen çerçeve Bursa Kent Meydanı Alışveriş Merkezi örneğinde somutlanarak gerçekleştirilmiştir. Bu bölümde Bursa kent merkezinde, kent meydanı iddiası ile kentin yerel yönetimi tarafından projelendirilen eski bir garaj olan Santral Garaj bölgesinin süreç sonunda bir alışveriş merkezi ve avlusuna dönüşümü ele alınmaktadır.

Çalışmanın Sınırları:

Mekânsal sınırlar: Çalışmanın mekânsal sınırı, Bursa Kent Meydanı Alışveriş Merkezi ve kapladığı alan olmakla birlikte, kamusal mekânın incelenmesinin bir gereği olarak tarihsel süreçte ve günümüzde yer alan çeşitli kamusal mekânlar da inceleme kapsamındadır. Kamusal mekânların görünür olduğu yerler olarak kentler dikkate alınmış, kırsal alan ya da il düzeyi çalışma kapsamı dışında bırakılmıştır.

Konuya ilişkin sınırlar: Çalışma seçilen örneklemin kamusal bakımından taşıdığı sorgulama üzerine gelişmiştir. Bu nedenle örneklem alanının bir kentsel dönüşüm projesi ile gerçekleşmesi, (teorik ve pratik bakımdan gerekli açılım sağlanarak ve konunun bütünselliğini yitirmeden) veri olarak değerlendirilmekle birlikte dönüşüm projeleri ve kentsel dönüşüm kavramı çalışma dışında bırakılmıştır.

Konuya ilişkin bir diğer sınır ise mekânın irdelenirken tüm kentsel mekândan değil kamusal (kentsel) mekândan yola çıkılmasıdır. Çalışmada yer yer kentsel mekâna değinilmekle birlikte, bu çalışmanın esasına yönelik olmayıp parça-bütün bağının yitirilmemesi amacıyla.

Yönteme ilişkin sınırlar: Araştırma literatür ve kaynak taraması, basında çıkan haberler ve gözlem verileri ile gerçekleştirilmiştir (yapılan görüşmeler tez çalışmasının yönteminde bir değişiklik unsuru değildir).

Zaman sınırı: Teorik incelemenin yapıldığı kısımlarda inceleme Antikçağ'a kadar götürülmekle beraber, kentsel yapı çevrenin 2000 sonrası dönemde (1980'lerde de olduğu gibi) "sermayenin yığıldığı" alanlar olarak geliştiği görüldüğünden örneklem alanda süreç 1960'lı yıllardan itibaren ele alınmakla birlikte ağırlık 2000 yılı sonrasına verilmiştir.

Çalışmanın Temel Kabulleri:

Çalışmanın en temel kabulü; toplumsal alanın dönüşümünün beraberinde kamusal mekânın dönüşümünü de getirdiğini ve mekân üzerindeki dönüşüm bir kez olduktan sonra artık kamusal alanı da geri beslediğini/etkilediğini kabul etmektedir. Kamusal mekânın niteliğinin, burjuva kamusallığına referans veren tanımlardan farklı olarak, toplumsal alan ve mekân demek olduğu ise bu kabulü destekler niteliktedir. Bu kabul çerçevesinde çalışmanın diğer kabulleri ise şöyledir:

- a. Kamusal mekânın, tüketim mekânı olması süreci kapitalist üretim ilişkilerinden bağımsız anlaşılamaz.
- b. Bursa kentinde bir alışveriş merkezi ve avlusu olarak gelişen alan, "yeni kamusal mekân" olduğu iddia edilen tüketim mekânlarının bir örneği olarak gelişmiştir.

Çalışmanın Yöntemi:

Çalışmada meta analizi yoluyla betimleyici/tanımlayıcı yöntem belirlenmiştir. Bu kapsamda araştırma yerli ve yabancı süreli yayınlar, kitapların, yüksek lisans ve doktora tezlerinin incelenmesi ile gerçekleştirilmiş olup, örnekleme ilişkin çalışmada ise varsa gazete haberleri, video kayıtları ve kurumsal yetkililerin (belediye başkanı, alışveriş merkezi müdürü vd.) yazılı ifadelerinin incelenmesi ayrıca ve esasta yerel resmi ya da konuya ilişkin veri sağlayan (meslek odaları gibi) kurumlardan konuya ilişkin sayısal ya da kağıt ortamında alınan veriler yoluyla gerçekleştirilmiştir olup,

yapılan görüşmeler çalışmanın yönteminde farklı bir lme aracı olmak üzere ele alınmamıştır. Bu bakımdan çalışmada nitel ve nicel araştırma yöntemleri birlikte kullanıldığı söylenebilir.

1. BÖLÜM: KAMUSAL MEKÂNIN KAVRAMSAL DÖNÜŞÜMÜ VE TÜKETİM İDEOLOJİSİ PERSPEKTİFİ

Kamusal mekâna ilişkin bir fikir oluşturabilmek için öncelikle “mekân”, “yer” ve “zaman” kavramlarından anlaşılanın sorgulanması ve toplumsal yaşayışın içerdikleri belirlenecektir. Böylece kamusal mekânın dönüşümünü incelemek; mekân-zamana ilişkin epistemolojinin, toplumsal ilişkilerin, mekânın -özellikle kamusal mekânın - değişiminden söz etmek demektir. Bu ise özne yerine sermaye birikim süreçlerini koymayı gerektirir. Söz konusu gerekliliğin teorik arka planını Lefebvre’de bulmak mümkündür. Kapitalist toplumda mekânın da bir meta olduğu düşüncesiyle Lefebvre bir anlamda “mekânın ekonomi politigini” ele almıştır. Mekânı irdelerken kullandığı üçlü diyalektiğiyle, bir bakıma soyut-somut mekân dikotomisinin yetersiz kalan çerçevesini aşmıştır. Aynı zamanda da felsefe, doğa ve toplumbilimlerinde birbirinden ayrılmış mekânı bütünlüklü bir mekân teorisi altında birleştirmektedir. Lefebvre, böylece somut ve soyut mekân anlayışına toplumsal boyutu dahil etmekte ve toplumsal pratiklerin olmadığı mekân kavrayışında hapsedilen mekânı kurtarmaktadır (Arslan Avar, 2009: 7-10). Bu diyalektiğin beslediği temel tez, mekânın toplumsal olarak üretildiği düşüncesidir. Buna göre, her toplum kendi mekânını üretir (kapitalist toplumun da soyut mekânı üretmesi gibi) ve mekânın bu şekilde ele alınışı üzerindeki ideolojik örtünün kaldırılmasında başlıca araçtır.

Bu tartışma sermayenin mekânı keşfetmesinin yolunu açan başlıca nedenleri ve etkenleri de sorgulatırken, yol gösterici de olmaktadır. Sermayenin mekânı (“yeniden”) keşfetmesi, tıkanan sistemin çareyi bilhassa kentsel mekân üzerinde gerçekleştirilecek etkinliklerde bulması ve böylece kendini yeniden üretmesi, sürdürülebilirliğini sağlaması demek olup, Harvey’in “sermayenin ikinci çevrimi” (**secondary circuit of capital**) olarak ifade ettiği aşamaya denk düşer.

David Harvey’in sermaye-kentsel mekân ilişkisini irdelemek üzere ortaya koyduğu sermayenin çevrimleri (**circuit of capital**) belirlemesine göre birinci çevrimde endüstri üretiminde karşılaşılan ve krize doğru yönelen aşırı birikim (**over**

accumulation), ikinci çevrimde aşırı birikimin tekrar realize edilmesi ve sermayenin kanalize edileceği alanların yaratılması gerekir. Bu ise sermayenin kendisine aradığı dolaşım alanı olarak “yapılı çevre” yi (**build environment**) bulması sonucunu doğurur ve kriz böylece ertelenir, bulunan “yapılı çevre” hem tüketime hem de üretime dönüktür. Üçüncü çevrimde ise bilim ve teknoloji yatırımları ve sosyal alandaki yatırımlarla (üretici güçlerin verimliliğinin artırılması, emeğin ve sermayenin yeniden üretimini amaçlayan) dolaşım tamamlanır (Harvey, 1989: 61-66). Yapılı çevresinin elde edilmesi, esasta büyük ölçekli kentsel projeler (**large-scale urban projects**) ile gerçekleşmektedir. Bu projeler tek tek yapılardan değil yapı bütünlerinden oluşan kompleksler şeklinde ortaya çıkmakta olup, söz konusu komplekslerde alışveriş merkezleri, iş merkezleri, konut alanları, lüks oteller, kamu binaları vb. bulunmaktadır. Büyük ölçekli kentsel projelerin mantığı, orta ve üst sınıfın çıkarları üzerine kuruludur ve neo-liberal yeni kentsel politikalarla beslenmektedir ve tahmin edilebileceği gibi demokratik süreçler sonucunda da oluşmamaktadır (Swyngedouw vd, 2002 :548).

Çalışmada mekâna ve mekânın üzerinde gerçekleşen kamusalılığa ilişkin tartışma, Lefebvre ve Harvey’in sunmuş olduğu mekânı toplumsal süreçlerle ilişkilendiren mekân teorisi eksenli ele alınmış, mekânın üretimin hangi koşullarda ve hangi ideolojik kaygılarla gerçekleştiği söz konusu çerçeveye göre anlamlandırılmaya çalışılmıştır.

Bu bölümünün ilk kısmında, mekânın dönüşümünü anlaşılır kılmak üzere “mekân”, “zaman”, “yer” kavramları ile günümüzde bunların yitirildiği ya da iç içe geçerek sınırlarının belirsizleştiğini öne süren anlayışlarca ortaya konulan “yok-yer”, “yok-mekân” kavramları ele alınmıştır. Tüketim toplumunun dayanaklarından olan “boş zaman”ın ortaya çıkışı ve belirtilen kavramların tarihsel ilişkiselliğinin ters yüz edilmesi – bağlamıdan koparılması, araçsallaşması- süreci irdelenmiştir.

İkinci kısmın, ilk bölümünde kamusal mekânların tüketime konu olmasının koşulları sorgulanmıştır. Bu ise tüketim anlayışının tarihsellik içinde geçirdiği dönüşümün modern öncesi, modern ve postmodern dönemlere göre ele alınması yoluyla gerçekleşmiştir. Söz konusu bağlamda postmodern dönem, dinamiklerini modern

döneme borçlu olmakla birlikte temel bir değişime işaret etmektedir. İkinci bölümde; kamusal mekânların tüketim mekânlarına çözülüşü ve günümüzün tüketim odaklı kamusal mekânları (alışveriş merkezleri, temalı parklar vb.) üzerinden tüketim mekânları ve kamusal mekânla ilişkisi ortaya konulmuştur. Bu noktada tüketim mekânlarının, kamusal mekân olarak sosyalliğin bir parçası olup olmadığı sorusunun cevabı aranmış, tartışma tüketim anlayışına rağmen kamusal mekânların varlığının mümkünlüğü ile sonlandırılmıştır.

1.1. Mekânın Dönüşümü Bağlamında Kavramsal Çerçevenin Belirlenmesi

Mekânın dönüşümünü zaman'la ilişkisi kurulmadan ele almak yanıltıcı olacaktır; çünkü söz konusu iki kavram arasındaki ilişkinin kurgulanış biçimi – ki buna ilişkinin yitirilişi de dahildir- toplumsal yaşamın basitçe, farklı bir minvalde gerçekleşmesinden öte çok daha derin anlamlar taşımaktadır. Zaman-mekân ilişkisinin birbirleri üzerinden kurulması, bu kavramların araçsallaşmaması dolayısıyla tüketim konu olmaması anlamına gelmektedir. Bu durumda mekân ve yer ayırmamış, zaman ise boş zamanı doğurmamıştır.

Bu bölümde kavramların, paradigmatik kavrayışla tarihsel süreçte nasıl ve hangi belirleyenler üzerinden evrildikleri açıklanmaya, değişen anlamlarıyla tüketim toplumuna götüren gizil yanları açığa çıkarılmaya çalışılmıştır.

1.1.1. “Mekân” Kavramı ve Farklı Yaklaşımlar

“Mekân” Kavramı

Mekân kavramı, zaman zaman uzayda bir boşluğu ifade etmek için, zaman zaman da insan etkinliğiyle örtüşük bir kurgu çerçevesinde tanımlanmıştır. Felsefi anlamı mimarı anlamına göre daha geniş bir çerçeve içinde kavramı ele alırken, bu

ele alış çeşitli düşünsel zeminlere göre değişmiş tarihsel süreç içinde kavram da buna bağlı olarak farklı anlamlar edinmiştir.

Mekân'ın sözlük anlamına bakacak olursak:

Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlüğü'nde "yer", "bulunulan yer", "ev, yurt", "uzay" olarak (TDK,1988),

Orhan Hançerlioğlu'nun "*Felsefe Ansiklopedisi: Kavramlar ve Akımlar*" isimli kitabında ise "mekân" kavramı: "Evren...Arapça mekan sözcüğü *varolma* anlamındaki *kevn* sözcüğünden türemiştir, *içinde bulunulan yer* demektir...Felsefe terimi olarak *mekan* fiziksel bir anlam taşır ve *uzay* deyiimiyle dilegetirilir" şeklinde (Hançerlioğlu,2005: 117) tanımlanmaktadır.

Mekân'ın kavramsal içeriğindeki değişim, kavrama yüklenen anlamın değişimine, kavramdan anlaşılmanın değişmesi ise paradigmatik bir değişime işaret etmektedir.

Kavrama yaklaşımların tarihsel arka plan bağlamında üç türde geliştiği söylenebilir. Buna göre; mekân'ı irdeleyen yaklaşımları Öklidyen/Pozitivist/Mutlak, Postmodern/Fenomenolojik/Görece ve Marksist/Yapısalcı/İlişkisel mekân anlayışı olarak ele almak mümkündür (Kaygalak, 2011; Şengül, 2001; Arslan Avar, 2009).

Evreni ayırık, gözlemlenebilen, atomik olaylardan oluşan bir mekânîk düzen olarak algılayan **Mantıkçı pozitivist yaklaşım**, mekânı da benzer bir ontolojik temelde ele almıştır. "Kartezyen koordinat sistemine sahip, salt bir uzay parçası" olan mekân, bu ele alışa göre Öklid teorisine uygun olarak, belirlenen, pasif, edilgen bir niteliktedir. Bu durumda mekânın "zaman" la olduğu gibi, sosyal gerçeklikle olan bağı da kopartılmış, bu gerçekliği kavrama işi de ampirik ve akılcı bilgi teorisinin üzerine düşmüş olmaktadır. İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde hız kazanan mekân'ı normatif-nomotetik anlama arayışı 1970'lere gelindiğinde eleştirilerle karşılaşacaktır (Kaygalak, 2011: 2-4).

Mantıkçı pozitivist mekân anlayışına yönelik esaslı eleştiriler iki koldan ilerlemiştir: Postmodern paradigma ile Marksist-Yapısalcı paradigma.

Gerçekliğe şüpheyle bakan **Postmodern paradigmanın** mekân'a ilişkin yaklaşımı da tekçi görüşleri reddetmek üzerine kuruludur. **Fenomenoloji**'den beslenen bu görüşe göre nesne, özne olduğu için var olmaktadır. Yöntemsel olarak ise mekân idiografik/betimleyici bir tarzda genel geçer kabulleri dışlayarak tanımlanmaktadır. Dolayısıyla mekânın ele alınışı insan ögesine bağlı olmakta, biçim ve işlev temelli kavrayış yerini özne odaklı/subjektif bir kavrayışa bırakmaktadır. Bolak-Hisarlıgil (2008), insan-mekân ayrışması bakımından Descartes'a dayandırılan Karteyzen mekân anlayışını mekânı "boş bir kap" olarak ele aldığı gerekçesiyle eleştirmektedir. Heidegger'e dayandırdığı hermeneutik-fenomenolojik yaklaşımla "deneyimleme" yoluyla, mekânın "bir etkileşim ve deneyim yeri" olduğu düşüncesinden kalkınarak varlık-mekân ilişkisini açıklamaktadır.

Heidegger'in kendi sözleriyle (Heidegger, 1971:106):

"...insan ve mekândan söz ettiğimizde, insan bir yanda mekân diğer yanda duruyormuş gibi duyulur. Ancak mekân insan için karşıda duran bir şey değildir. Mekân ne dışsal bir nesne ne de içsel bir tecrübedir. İnsanlar ve onların üstünde [haricinde] bir mekân yoktur..."

Bu yaklaşımın izlerini Bachelard'ın "*Mekânın Poetikası*" isimli ünlü eserinde görmek mümkündür. Yazar bu eserde fenomenolojik yaklaşımla mekânı ele almakta, mekâna insanal değerler yüklemekte ve insan-mekân bağına vurgulamaktadır (Bachelard, 1996:34,35):

"...Ev, düşü barındırır, düş kuranı korur; ev, dinginlik içinde düş kurmamızı sağlar...Geçmişte oturduğumuz evler içimizde ölümsüzleşmiş olduğundan, eski evlerin anılarını içimizde düş gibi yeniden yaşarız...Evin, insanın düşünceleri, anıları ve düşleri için en büyük birleştirici güçlerden biri olduğunu kanıtlamak...Ev, insan yaşamında, kazanılmış şeylerin korunmasını sağlar, bunları sürekli kılar. Ev olmasaydı, insan dağılıp giderdi...Aynı zamanda hem beden hem ruhtur. İnsan varlığının ilk evrenidir."

Buna göre Postmodern görüş, Öklidyen/Pozitivist görüşe soyut ve tekdüze bir mekân anlayışı ortaya koyduğu gerekçesiyle karşı çıkmaktadır. Aynı görüş Marksist

yaklaşımı ise mekânı sosyal süreçlere yedeklediği ve dolayısıyla maddeleştirdiği gerekçesiyle eleştirmektedir (Bolak-Hisarlıgil, 2008: 25).

Marksist/yapısalcı yaklaşım ise mekânı, toplumsal süreçlerle ele alır bu anlamda Pozitivist yaklaşımın karşısında yer alır ve Postmodern yaklaşımla birlikte “non-Öklidyen”dir denilebilir; fakat yine aynı sebeple mekânının belirleme ve belirleyen oluşu ilişkiselliğinden dolayı salt belirlenimcilikten ayrılır ve fenomenolojik yaklaşımdan uzaklaşır. “Mekân” kavramı Marx ve Engels’in çalışmalarında ontolojik olarak ele alınmamakla birlikte çağdaş Marksist kuramcılar mekâna Marksist yaklaşımın çerçevesini çizmiştir.

Lefebvre, salt fiziksel ve salt zihinsel olarak mekânı ele alan anlayışların, toplumsal ilişkilerle kuramadığı bağı kurmuş, bu anlamda ünlü “(*toplumsal mekân, (toplumsal) bir üründür*)” belirlemesiyle (Lefebvre, 1991:26), mekânın kapitalist üretim süreçlerindeki üstlendiği gizil rolü ortaya çıkarmıştır. Bu anlamda O’na göre, her toplum, kendi mekânını üretir. Böylece toplumsal ilişkiler mekânda yeniden üretilir (Lefebvre, 1991:31-32).

Buna göre; mekânsal oluşumlar, toplumsal biçimlere göre gerçekleşir; ancak toplumun üretim süreci sonucu ortaya çıkan mekân, toplumu da üretir. Bu anlamda mekân teorisi ve toplum teorisi iç içedir. Arslan Avar’a göre; Lefebvre’in mekân teorisi, mekânı ele aldığı üç kavramsal boyutun diyalektiği ile anlaşılabilir. Bu üçlü yapı mekânın kapitalist sistemde nasıl üretildiğini kavramak açısından hem kavramsal hem de gerçeklik anlamında temel sunar, dolayısıyla meselenin toplumsal ayağını ortaya çıkarır. Bu üçlü diyalektiğe göre mekân üç boyuta sahiptir. Bunlar; algılanan mekân (**perceived space**), tasarlanan mekân (**conceived space**) ve yaşanan mekân (**lived space**)’dir. Bu kavramlar aynı zamanda mekân üretiminin üç boyutuyla da ilişkilidir. “Mekânsal pratik” (**Spatial practice**), algılanan-fiziksel mekân ile ilgilidir ve maddi üretime, somut mekâna ve günlük yaşam pratiklerine gönderme yapar. “Mekân(ın) temsilleri” (**Representations of space**) soyut, planlanan mekân anlamındadır ve tasarlanan-zihinsel mekân ile ilişkilidir. Bu noktada teknokratlar, bilim insanları, plancılar, şehircilerin, toplum mühendisleri vd.nin nötr bir alan sandığı teknik işleri olan mekânın sayısallaştırılması ve dolayısıyla kapitalizm

koşullarında soyut hale gelerek kodlanması, temsillerle yüklenmesi söz konusu olur. “Temsil(in) mekânları” (**Representational spaces**) ise yaşanan-toplumsal mekân ile ilişkilidir, insan eylemleri, çelişkileri ve duygularının gerçekleşme mekânıdır. Ancak asıl önemi sisteme direnç dinamiklerini taşımasındandır. Sistemin dışında, hakim üretim ilişkilerinin ve yerleşik mekân temsillerinin dışında gündelik yaşam içinde yer sağlayabilen bir alandır (Lefebvre, 1991: 38-40,50; Arslan Avar, 2009).

Görüldüğü gibi Lefebvre, mekânı ne salt kaba materyalist bir çizgideki gibi maddi/somut/doğal ne de idealist bir yaklaşımdaki gibi soyut/özne odaklı ele almıştır. Kavramsallaştırmaya dahil ettiği üçüncü boyut olan “toplumsallık” Lefebvre’in mekân kuramının en özgün yanı olup, başta da ifade edildiği gibi mekân konusundaki ideolojik arka planı gözler önüne serer.

Şengül ise, mekânın ontolojisi ve sosyal süreçler ve mekânın etkileşimine ilişkin üç yaklaşım tanımlamaktadır: İlki mekânla sosyal nesnel arasındaki etkileşimi dışsal bir ilişki, mekânı sosyal olguların gerçekleştiği bir sahne olarak gören, mekân fetişizminin arkasında yatan mutlak mekân anlayışı; ikincisi mekânın sosyal olandan bağımsız olamayacağını, tersine sosyal birimlerin belirleyici olduğunu savunan, mutlak mekân anlayışına göre daha gerçekçi olan; ama mekânı da sosyal birimler içinde eriten görece mekân anlayışı; sonuncusu ise diğer iki tür anlayışı aşma çabası sonucunda ortaya çıkan ilişkisel yaklaşımdır. Bu yaklaşıma göre, sosyal olgular mekânda etkileyicidir; ancak mekân da bir kez ortaya çıktıktan sonra kendisini oluşturan nesnelere üzerinde etki yapabilme yeteneğini taşır (Şengül, 2001: 145).

“Mekân” kavramının tanımlanması, kavramların taşıdığı paradigma eksenli içerikle ilişkili olarak ele alınmış, mekânı idealleştiren ya da mekânı belirsizleştiren bir kavrama yerine diyalektik tarzda toplumsal süreçlerin yaratıcı pratiğinin de içerildiği bir kurgunun, kavramsal açılımın sağlanması bakımından doyurucu olacağı düşünülmüştür. Buna göre mekâna yönelik yapısalcı yaklaşım, çalışmanın yaslandığı mekân teorisini oluşturmaktadır.

1.1.2. “Yer” Kavramı ile “Yersizleşme” ve “Yok-yer” / “Yok-mekân” Kavramı

“Yer” kavramı, “mekân” kavramından farklı olarak *insanal olanla* bütünleşmeyi ifade etmektedir. Kavramın sözlük anlamına bakacak olursak:

Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlüğü’nde “bir şeyin, bir kimsenin kapladığı veya kaplayabileceği boşluk, mahal, mekân”, “gezinilen, ayakla basılan taban”, “bulunulan, yaşanılan, oturlan bölge”, “durum, konum, vaziyet” vb. olarak (TDK,1988),

Orhan Hançerlioğlu’nun “*Felsefe Ansiklopedisi: Kavramlar ve Akımlar*” isimli kitabında ise “yer” kavramı şöyle tanımlanmaktadır (Hançerlioğlu,2005: 303-304):

“...Uzayın bir bölümü...Felsefesal anlamda bir *cismin kapladığı uzay parçası*’nı dilegetirir...Düşünürler arasında *yer* deyimine özel anlamlar veren Fransız düşünürü Descartes’dır...Şöyle der: ‘Yer, nicelik ve biçimden çok, konumu (vaz’ı) gösterir. Harhangi bir şeyin bir *yer*’de olduğunu söylemekle onun öteki şeylere göre durumunu anlatmış oluruz. Ama onun *yer* kapladığını söylersek, kendisinin bir biçimi ve bir niceliği olduğunu da anlatmış oluruz’ (Descartes, *Principes de la philisophie*, II, 14)...Fizikçi Albert Einstein, *yer*’in *zaman*’la olan ayrılmaz ilişkisini göstermiş bulunmaktadır. Yer, ancak dördüncü boyut olan zamanla birlikte saptanabilir...”.

“Yer” kavramı, mekâna biçilen özgül anlamı ve bu anlamla bütünleşen fiziksel çevreyi ifade etmektedir. Bu bakımdan “yer”, soyut hale gelmiş mekânın aranan/özlenen niteliğidir.

Giddens “yer”i, “coğrafi olarak konumlandırılmış toplumsal eylemin fiziksel ortamına işaret eden mekân fikri” olarak ele alır ve ona göre “yer” ile “mekân”ın aynı anlama gelmesi modern öncesi toplumda mümkündür (Giddens, 2010: 24).

“Yer” bu bağlamda fiziksel mekânın, coğrafi ve kültürel karakteristiklerinden ayrılmamış halidir. Böylece “yer” hem fiziksel çevreyi hem de bulunduğu coğrafyanın sosyo-kültürel yapısını taşır. Bu noktada yer’in sahip olduğu bir bağlam

söz konusu olmaktadır. Bağlam mekânın soyut olması önünde engeldir. Bağlam aynı zamanda mekânın nitelikselliğinin de garantisidir bir bakıma (Yırtıcı, 2009).

Fenomenolojik yaklaşım ise “yer” kavramını, somut olmayan, insanlarca atfedilen değerlere bağlı olarak ele almıştır, algılanan nesne ile algılayan özne birbirinden bağımsız değildir.

Örneğin Heidegger, “yer” ile mekânın özüne vurgu yapmakta ve biçimdense özü öne çıkarmaktadır (Heidegger, 1971:106). Aydınli’ya göre de “yaşantı” mekân ve zaman’ı “yer”e dönüştüren kilit kavramdır. Bunu ise içerdiği sosyal, kültürel, psikolojik ve tarihsel boyutları ile gerçekleştirir (Aydınli,2004: 46):

“Heidegger’e göre mekânsal ve zamansal varolma insanın bütün benliği ile orada bulunma durumuna bağlıdır. ‘Yaşantı’ kavramı¹ çerçevesinde mekân, ‘yer’e dönüşür; zaman ise tarihsel bir serüven olarak ‘yer’ kavramına anlam kazandırır”

“Yer duygusu” ise “aidiyet” ile birlikte yer’e içerik kazandırmaktadır. Mazumdar (2007), işlevsel ihtiyaçlar kadar, derin duygusal, sembolik ve bağlanma ihtiyaçlarının da mekânın bir parçası olduğunu, yerel halkın kültürünün, topluluk duygusunun, mekânın kendine özgülüğünün ve insan-mekân birlikteliğinin bu duyguyu ortaya çıkardığını belirtmektedir.

“Yersizleşme” ve “Yok-yer” / “Yok-mekân” Kavramı

“Yersizleşme” pozitivist mekân anlayışına yönelik bir eleştiri olarak 1960’lardan sonra ortaya çıkmıştır. Temel eleştirisi modernitenin mekânı soyut ve anonim bir hale getirmesi üzerine kuruludur.

Yersizleşme’nin tanımı, Fenomenolojik yaklaşım’a göre, insanın bulunduğu mekâna ait özgünlüğü, tarihsel, kültürel yapıyı algılayamadığı ve dolayısıyla aidiyet, kimlik eksikliği yaşadığı süreç; Yapısalcı yaklaşım’a göre, belli bir bağlam’ın içinde

¹ Aydınli, İngilizceden dilimize “deneyim” olarak aktarılan “**experience**” kavramını “yaşantı” olarak çevirmenin daha uygun olacağını belirtmekte, böylece hem deneyimsel boyutun hem de yaşanan gerçekliğin derinliğinin içerilebildiğini belirtmektedir.

bulunma koşulunun ortadan kalkması, yapı dışına itilmesi, bağlamın-ilişkiseliliğin yitirilmesi ve bunun hem düşünsel hem de fiziksel/mimari boyutta gerçekleşmesi; Post-yapısalcı yaklaşım'a göre ise toplumsal grupların dağıtılıp sonra yeniden kurulmasında geçici bir evre olarak yapılabilir (Koçyiğit, 2007). Her üç yaklaşımda da fail kapitalizmdir. Birinci yaklaşım deneyim'e, ikinci yaklaşım ise bağlam'a ve ilişkiseliliğin kurulmasına ağırlık verirken son yaklaşım ise içerilen eyleme yönelmişliğin modernitenin kodlarını kırarak özgürleşmeye yol açılabileceği iddiası ile yersizleşme negatif olduğu kadar pozitif bir anlam da içerir.

“Yok-yer” / “Yok-mekân” kavramı ise araçsallaşmış mekânları ifade ediyor denilebilir. Kavramı Augé “*Yok-Yerler: Süpermodernitenin Anropolojisine Giriş*” (*Non-places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*) İsimli kitabında açıklamaktadır. Buna göre **non-places**, “yok-yer”, “yok-mekân” ya da “yer-olmayan” olarak çevrilebilecek tanımlama ile Auge, süpermodernite döneminin mekân'ı olarak yok-yer kavramını yer kavramı üzerinden tanımlamaktadır. “Yer” (**place**) ilişkisel, tarihsel olarak tanımlanır ve kimlikle ilgiliyse; “yok-yer” ilişkisel, tarihsel olmayan ve kimlikle ilgisi olmayan olmaktadır. Bu anlamda da hafızasız, belleği olmayan bir özelliktedirler Süpermodernite dönemi antropolojik yerlerden farklı olan “yok-yer”leri üretmekte ve yok-yer’ler - hastaneler, klinikler, oteller, tatil kulüpleri, süpermarketler, alışveriş alanları vb.- yer’leri ikame etmektedir (Augé, 1995: 77,78). O’na göre, (antropolojik) yer’ler sosyalliği, yok-yer’ler ise yalnızlığı yaratmaktadır (Augé, 1995: 94).

1.1.3. “Zaman” Kavramı ve “Boş Zaman”ın Ortaya Çıkışı

“Zaman” kavramı modern öncesi toplumlarda mekânla beraber ele alınmış ve zaman hesabı mekânla olan ilişkisine göre yapılmıştır. Zaman’ın kendi içinde bölünmesi ve dilimlere ayrılması modern döneme denk düşmektedir. Modern dönemle birlikte zaman, iş zamanı ve boş zaman olarak –ve onlar da kendi içlerinde olmak üzere- bölünmüştür. Modern öncesinde boş zaman ve iş zamanı, iç içe geçmiş, bütünleşik, sınırları olmayan ve dolayısıyla gün içinde de bölünmeyen bir yapıdadır.

Modernite öncesi dönemde boş zaman özerk bir alan değildir; ancak tarihi eskiye dayanmaktadır. Antik Yunan'da boş zaman bir şey yapılmayan zaman olarak değil, seçkinlik, estetik, düşünme ve beğeni oluşturma zamanıdır. Dolayısıyla sınıfsal yapıya göre farklılaşmaktadır. Roma Döneminde ise boş zaman sınıfsal ayrışmadan bağımsız iş dışı eğlence zamanını (gladyatör dövüşleri, spor, oyunlar vb.) tanımlamaktadır, modern döneme referans olacak bir anlayışa rastlanmaktadır. Orta çağda ise üst sosyal tabakalar için temsil alanı olan boş zaman, giderek lüks, haz ve israfın alanı olmuştur (Aytaç, 2002: 234-236).

Boş zaman'ın belli saatlerde, günün belli bir bölümünde tanımlı, belirgin bir alan olarak ortaya çıkması Modern dönemde olmuştur. Endüstri devrimi ve piyasa ekonomisinin ortaya çıkışı ile "zaman" da kapitalizmin gelişimine uygun olarak yeniden tanımlanmıştır. Giddens'a göre; mekânîk saatin icadı ve nüfusun neredeyse tamamına yayılması, günün boş zamana-çalışma zamanına uygun olarak dilimlendirilmesi, zamanı nicelleştirip toplumsal yaşama tek biçimli bir ölçüt getiriyordu (Giddens, 2010: 23).

"Özerk" boş zaman algısı modern dönemde, endüstriyalizmin iş dışı yaşamı da disipline etme, kendi üretim mantığına göre zamanı rasyonelleştirmesinin ürünüdür. Çalışanlar iş dışı zamanda kendi kendilerine vakit geçirmeyecekler bu süre de kapitalist mantığa uygun olarak belirlenecektir. Bu yöndeki yaklaşım da zorunluluk/iş saati dışında kalan vakit üzerine geliştirilecek kurguların çeşitlenmesiyle sonuçlanmıştır (Aytaç, 2002: 232).

Böyle bir algıyla yaklaşıldığında iş dışı zamanın özgürce kullanılabilir, kişinin tasarrufunda olan, kişinin kendine ayırdığı bir süreye denk düşmediği ortaya çıkmaktadır; çünkü görüldüğü üzere boş zaman'ın "boş zaman" olarak tanımlanıp, belli bir zaman dilime yerleştirilmesi kapitalizmin ürünüdür. Boş zaman eğer bir kurgunun ürünüyse altında yatan rasyonel olarak belirlenmiş güdü nedir? Bunu boş zaman'ın değişen anlamında aramak gerekmektedir.

Boş vaktin ticari organizasyonu; medya, eğlence sektörü, alışveriş, müzik, moda, sinema vb. gibi etkili iktidar aygıtları tarafından manipüle edilmesi, denetim altına alınması ile sağlanmakta, böylece bağımlı/örgütlü/yapay/kurmaca bir içerikle

donatmaktadır. Başka bir açıdan düşünüldüğünde boş zaman hem çalışanların üretim gücünü yeniden tesis etmesi için hem de boş zaman aktivitelerinin yarattığı pazar alanının canlanması için kapitalizmin gelişimini desteklediği bir alandır da (Aytaç, 2004: 116,117).

Lefebvre, boş zamanın ortaya çıkışının zaman kullanımının yeni görüngülerinde saklı olduğunu söylemektedir. Buna göre zorunlu zaman, mesleki işe ayrılan zamanı; serbest zaman eğlenceye ayrılan zamanı; zoraki zaman ise ulaşım, formaliteler vb. gibi iş dışı etkinliklere ayrılan zamanı ifade etmektedir. Modernlik zoraki zamanı yaşamakta; ancak serbest zaman yeni doğmaktadır. Boş zaman ise giderek daha büyük bir önem kazanmakta, gereksinmeler arasına girmekte ve varolan gereksinimleri değişime uğratmaktadır. Örneğin boş zaman artık bir şenlik değildir ya da emeğin ödülü de değildir. Boş zaman özgür bir faaliyetten çok genelleştirilmiş gösteri, sinema, turizm ve televizyondur (Lefebvre, 2007: 65-66).

Boş zaman, modernitenin başlangıcında hoş görülmemiş, uzun çalışma saatleri boş vakte yer bırakmamıştır; ancak üretim kadar tüketimin de örgütlenmesi gerektiğini fark eden kapitalist mantık tüketim sürecine yedeklenen boş zamanı hem emekçilerin üretim gücünün yeniden üretilmesinde hem iş dışı saatlerin de endüstriye kazandırılmasında kullanma gereğini duymuştur. Bu çerçeveden bakıldığında tarihsel süreçte boş zamanın artması çelişkili bir durum yaratmamaktadır.

1.1.4. Mekân ve Zaman İlişkisinin Değişimi

Zaman ve mekân kavramının doğal anlamları yoktur, yüklendikleri anlamlar içinde yer aldıkları toplumsal örgütlenmeden beslenmektedir. Bu anlamda yeni baştan kurulabilen, düzenlenebilen özelliktedirler. Bu kavramları birbiri üzerinden düşünüp kavramak veya kavramamak konumlandıkları bağlamın da değiştirmesi demektir (Yırtıcı, 2009: 67).

Modern öncesi dönemde zaman kavramı, mekân kavramına göre anlam ifade etmekte ve standart, mekân'a özgü olmayan bir anlam taşımamaktadır. Zaman'ın standartlaşması mekân'dan bağımsız ele alınmasıyla mümkün olmaktadır. Mekân ve

zaman ilişkisinin koparılması modern dönemde olmuştur. Bu sayede mekânla tanımlanan zaman'ın da soyut olarak bölümlenmesi, çözülmesi mümkün olmuş ve dolayısıyla hem zaman hem de mekân araçsallaşmasının yolu açılmıştır.

Giddens, modern öncesi toplumlarda zaman ve mekânın birbirilerine bağlı olduğunu, zaman hesabının mekândan bağımsız olamayacağını söylemektedir. O'na göre "kimse o günün tarihini diğer toplumsal ve bölgesel işaretlere bakmadan söyleyemezdi: 'Ne zaman', hemen hemen hemen evrensel olarak, ya 'Nerede' ile ilişkilendirilirdi ya da düzenli doğal olaylarla tanımlanırdı". Bu durum mekânın saatin icadı ve yaygınlaşmasıyla son bulacak nicelleşen saat ölçütü zamanın standartlaşmasına yol açacaktı (Giddens, 2010: 23).

Urry'ye göre 16. yüzyıla kadar günlük yaşam panayırlar, mevsimler, pazarlar ve kilise takvimine göre belirlenmekteydi ve hafta önemli zaman birimi değildi. Urry bu tarz yaşama görev -yönelimli demektir. 16. yüzyıl ile 18. yüzyıl arasında ise bu yaşam değişmeye başlamıştır. Bu değişimin göstergeleri: "Evinde saat olanların sayısındaki artış; kamusal alanlarda saat ve çanların kullanımında artış; üst ve orta sınıfların, etkinliklerin zamana göre planlandığı okullara katılmalarındaki artış; püritenlerin çalışmayı haftalık temelde örgütleme çabaları; işgünlerini ve ücret oranlarını hesaplama ihtiyacı gösteren bir para ekonomisinin artan gelişimi; ve halkın sözcük dağarcığına 'dakiklik' teriminin girişi". 18. yüzyıla gelindiğinde ise zaman ve toplumsal etkinlikler arasındaki mesafe iyice açılmıştı. Bunun en belirgin görüngüleri matematiksel bir kurgu olan Greenwich zamanının ve rasyonel boş zaman'ın gelişimiydi (Urry, 1999:35,36).

Zamanın nicelleşmesinde perspektifin keşfi de önemli bir rol oynamaktadır. Perspektif ile özne bakış noktasına yerleşmekte, özne ile bakış noktası arasında bir mesafe bulunmakta ve özne ile nesnenin bu konumlanışı geometrik olarak modellenen uzaya yerleştirilmektedir. Dolayısıyla, mekân Descartes'in analitik geometrisiyle birlikte geometrize olmakta böylece -17. yy öncesi Aristocu mekân anlayışı bırakılarak- nicel değerlerle ifade edilebilir hale gelmektedir (Oğuz, 2004: 75).

Giddens'a göre zaman ve mekân kavramlarının arasındaki bağı kopartılması ile söz konusu kavramların içinin boşaltılması sağlanacak böylece zaman üzerindeki eşgüdüm ile mekâna *hakim* olmak mümkün olacaktır. Modernlik koşullarında yer, düşselleşecektir. O'na göre bu bağı koparılması modernizmin aşırı dinamizmi için önemlidir; çünkü bu sayede yerel alışkanlık ve deneyimlerin getirdiği kısıtlamalardan kurtulmak mümkün olacak, modern rasyonel örgütlerin (modern devlet de dahil olmak üzere) kurumsallaşması sağlanabilecek ve geleceği belirleyecek olan geçmişin tekbiçimli bir tarihe dönüştürülmesini olanaklı kılacaktır (Giddens, 2010: 25,26).

Zaman ve mekân'ın içinin boşaltılması süreci zaman ve mekânın iç içe geçmesi sürecine yol açmıştır. Kavramların bağlamının yitirilmesi ve ilişkiselliğinin ortadan kalkması yeni bir bağlamı ve ilişki biçimini ortaya çıkarmıştır.

Harvey, “**zaman-mekân sıkışması**” terimiyle mekân ve zamanın nesnel niteliklerinde gerçekleşen devrimci değişimlere vurgu yapmaktadır. “Sıkışma” terimi ile kapitalist süreçte hayat hızının artışı ve mekânsal engellerin ortadan kalkışını ifade etmektedir. O'na göre bu terim, mekân telekomünikasyonun yarattığı bir “küresel köy” e dönüşmekte ve zamanın da içinde bulunduğumuz an'ın dışına çıkamayarak kısalmakta olduğunu ifade etmektedir (Harvey,2010:270). Harvey, modernite döneminde demiryolları, buhar gemiciliği, balon yolculuğu ve bunların fotoğraflanması ile birlikte telsiz, telgraf, radyo, X-ışınları, sinema, bisiklet, otomobilin zaman-mekân deneyimlemesini değiştirdiğini, iç içe geçirdiğini ve kamusal zamanın mekânda her geçen gün daha türdeş ve daha evrensel hale geldiğini belirlemekte (Harvey,2010:297-300), bununla birlikte zaman-mekân sıkışmasının fordist üretimden esnek üretime geçişle birlikte, postmodern dönemde hızını arttırdığını söylemektedir. Yeni organizasyon biçimleri ve yeni teknolojiler ile bu mümkün olmaktadır (Harvey, 2010: 317). Bu sistemde emek hareketlidir, modalar ve kısa süreli meraklar vardır (ki bu zamanın ufkunu yok eder) , her şey para ekonomisinin konusu olabilmektedir ve üretim devri olduğu kadar tüketimin de devri hızlıdır, kitle turizmi yaygındır, kara-deniz ve demiryolu taşımacılığı hızlıdır. Bu durum mekânsal engellerin aşılması, mekânın zaman aracılığıyla yok edilmesi demektir (Harvey, 2010).

Bu durum her şeyin her yerde, her yerin her yerde ve(ya) her zaman olabileceği anlamına gelmekte olup;

“Geçmiş, gelecek ve şimdi arasındaki sınırların erimesi, bekleyiş kültürünün yok olması ve uzun vadeli değerlendirmelerin ve planlamaların geçerliliğini yitirmesi anlamına gelmektedir...Aydınlanma döneminin çok güvenilir, nesnel zaman ve mekân kategorilerinin, toplumsal eylemlerde iş göremez hale gelişi, ‘zaman ve mekânın çöküşü’ olarak ifade edilebilir (Koçyiğit, 2007:193).

Urry’ye göre, Harvey’in “zaman-mekân sıkışması” kavramı ile ortaya koyduğu tarihsel –coğrafi yaklaşım, bu kavramlara ilişkin yapılan çözümler bakımından en sistematik olanıdır; çünkü Harvey bu kavram ile her kapitalist dönemin kendi mekânsal sabitlerini ortaya koyduğunu ifade etmektedir. Bu ise; her kapitalist dönemde mekânın, kapitalist işleyişi kolaylaştıracak şekilde örgütlenmesi anlamına gelmektedir. Zaman ve mekânın yeniden örgütlenmesi postfordizm döneminde zaman ve mekân sıkışması olarak belirmektedir (Urry, 1999: 39).

Zamandan bağımsızlaşan mekân, tekrar edilebilir, aynılaştırılabilir olmaktadır. Bu ise kolektif hafızanın olmadığı anakronik mekân algısına yol açmaktadır. Mekân ve zamanın ortak bağlamını yitirmesi o bağlamdan beslenen gerçekliği de sorgulatır hale getirmektedir. Bu zaman’dan boş zaman’ı; mekân’dan ise “boş mekân”² çıkaran süreçlerin beslendiği yeni bir bağlamdır. Bu yeni bağlamın mekân ve zaman’ı insanal özünü yitirerek manipüle edici, düzenleyici, kontrol edici bir özellik taşımaktadır.

1.2. Tüketim İdeolojisi ve Kamusal Mekâna Etkisi

İhtiyaçlardan (deformasyona uğramamış olan) bağımsızlaşan tüketim etkinliği, bu alanı sermaye birikim süreçlerine yedekli bir pazar alanı haline getirmektedir. Amaç olarak tüketim, bu anlamda toplumsal bir gösterge, bir sembol olarak belirmekte ve manipüle edilen ihtiyaç kavrayışıyla aslında pazarın ihtiyaçları toplumsal yaşayışı düzenlemektedir. Bu süreç “tüketim toplumu”nu ortaya çıkaran

² “Yok-yer” kavramıyla aynı anlamda okunabilir.

tarihsel döneme denk düşmektedir. Tüketim kavramının ve tüketim anlayışının değişimi ise tüketim mekânlarının yapısını değiştirdiği gibi kamusal mekânların, tüketim mekânları tarafından baskılanması sürecini başlatmıştır. Dolayısıyla kamusal mekâna ilişkin genel fikir, “tüketim mekânlarının kamusal mekân olması” yönünde ortaya çıkmakta ve bu sanı kendini yeniden üreten bir süreci beslemiş olmaktadır.

Bu bölümde, tüketim anlayışının değişimi, tüketim toplumunu ortaya çıkararak koşullar ve bu toplumsal yapının içeriği, günümüz tüketim anlayışının mekânsal ifadesi ve kamusal mekânlara biçtiği rol, yüklediği anlam üzerinde durulmaktadır.

1.2.1. Tüketim Kavramının Tanımı ve Tarihsel Süreçte Tüketim Anlayışının Değişimi

“**Tüketim**” kavramı sosyolojik, iktisadi bakımlardan farklı anlamlar içermekte olup, çalışmada daha çok sosyolojik anlamı üzerinde durulacaktır.

“Tüketim” kavramı, TDK sözlüğünde en genel anlamıyla “üretilen veya yapılan şeylerin kullanılıp harcanması, yoğaltım, istihlak, üretim karşıtı” olarak tanımlanmaktadır. İktisadi tanımı: “gereksinimlerin dolaysız bir biçimde karşılanması amacıyla mal ve hizmetlerin kullanılması”; sosyolojik tanımı ise: “mal ve hizmetlerin insan isteklerini gidermek üzere son kullanılışı” olarak belirtilmektedir (TDK, 1988).

Yukarıdaki tanımlamalardan anlaşılacağı gibi “tüketim” kavramını “ihtiyaç” kavramından bağımsız anlamlandırmak mümkün olmamaktadır. Her iki kavramın ele alınışında modern öncesi ve sonrası dönemlere göre belirlenen çerçeve ve toplumsal yapı esas teşkil etmektedir. Bu durum tüketimin salt bir alışveriş etkinliği olmamasından ve kapitalizmin gelişim sürecinde üstlendiği yeni anlamlardan kaynaklanmaktadır. Bugün artık tüketimin, sadece geleneksel olarak adlandırılan ihtiyaçlara cevap vermek adına yapılmadığı, pazarlama stratejilerine bağlı suni ihtiyaçların karşılanması amacını güttüğü ve diğer yandan toplumsal statü, prestij kaygısını tatmine yönelik olduğu çokça kabul edilen bir görüştür.

Mintz, 16. Yüzyıldan itibaren, Batı'da moderniteye giden yolda şekerin tarihini inceleyerek sosyo-kültürel dönüşümleri açıklamaya çalıştığı “*Şeker ve İktidar*” (*Sweetness and Power-1985*) isimli kitabında İngiltere’de emekçi sınıfların şeker yemeğe nasıl başladıkları sorusundan yola çıkmaktadır. Vardığı sonuçlardan en önemlilerinden biri, nadir bulunurken lüks olan ve daha sonra ihtiyaca dönüşen şeker maddesinin tüketiminde emekçi sınıfların varsıl sınıflara öykündüğüdür. Bu durum varsıl sınıfların şeker tüketim biçimleri olan düğün töreni pastaları, yeni yıl kekleri, şekerlemeleri gibi yiyeceklerin yoksullarca taklit edilmesiyle tüketime dönüşmektedir (akt. Yenal, 1996:202).

Baudrillard, tüketimi; haber, iletişim, kültür, bollukla birlikte sistemin yeni üretici güçleri olarak kabul etmektedir. Bolluk gibi tüketim de sistemin sömürü ve savaş aracına dönüşmüştür (Baudrillard,2010: 62). O’na göre tüketim, “toplumun kendisiyle konuşma tarzıdır” ve tüketim fikri, bu toplumun “tek gerçekliği” dir. Tüketimin bir erek olarak ortaya çıkması, ütopya olması onun “istifçilik, oburluk ve sindirmek” dışına çıkarak bir söylene, imgeye, toplumun kendini ifade şekline dönüşmesiyle mümkün olmuştur. Dolayısıyla bu tarz bir tüketim, maddi malların, hizmetlerin ve ürünlerin tüketimine dayalı olmanın çok ötesindedir ve içinde bulunduğumuz çağ tüketimi, günlük beslenme harcamalarına prestij harcamalarını da ekleyerek genişleten ilk çağdır (Baudrillard,2010: 254,255).

Tüketim kavramıyla paralel olarak tüketim ideolojisi bağlamında alışveriş kavramı da yeniden tanımlanabilmektedir. Alışveriş bu anlamda, insanların savurganlık ve lükse yönelmeleri için hazırlanan egzotik veya uzak yerleri çağrıştıran ortamlarda gerçekleşen ve bu ortamlarda sürüklenmeyi sağlayacak hazırlanmış hayalin içinde ve geçmişe yönelik nostalji duygusundan da beslenen izleyici haline gelen insanın etkinliğidir (Featherstone, 2005: 170,171).

Modern dönem ve sonrası ile modern öncesi dönemde üretimin örgütlenmesi bilindiği gibi kapitalizmin belirleyiciliğinde farklılaşmaktadır. Bu anlamda tüketim de aynı sebepten farklı tarzda örgütlenmektedir. Postmodern dönemde boyutlanan tüketim etkinliği, tüketim toplumuna götüren nedenleri de hazırlamış olmaktadır.

1.2.1.1. Modern Öncesi Dönemde Tüketim Anlayışı

Modern öncesi dönem tarım toplumlarında ekonomi toprak mülkiyeti ve bunu elinde bulunduran sınıflara göre şekillenmekteydi. Feodal çağda servetin ölçüsü topraktı ve gerekli bütün malları üretmekteydi. Bu dönem kilise ve soyluların egemen sınıflar olduğu bir dönemdi. Feodal toplumun erken dönemlerinde ekonomik yaşamda para kullanımından çok da söz edilemezdi. Bu dönemde kendi kendine yeterli olan, ihtiyaç duyulan ürünleri malikâne içinde üreten ve tüketen malikâne köyü, tüketim işlevini kendi içinde döndürmekteydi. Bu dönemde mal değiş tokuşu ile de ihtiyaçlar giderilmekteydi (Huberman, 2002: 20-27). Para hareketliliğine dayanmayan bu tarz ticaret, kırsal alanda malikânenin sınırları içerisinde çözülmüyordu.

On ikinci ve on üçüncü yüzyıllarda ise para kullanımında dayalı daha gelişkin bir ticareten söz edilebilmekteydi. Haftalık pazarlar, yerini mevsimlik panayırlara bıraksa da yine de tam anlamıyla oturmuş düzenli bir ticaret yoktu. Ulaşım araçlarının elverişsizliğinin de etkisiyle her yerde her gün satış yapan, bütün yıl açık kalan dükkânlar bulunmamaktaydı. Mahalli pazarlardan panayırlara geçiş yine de önemli bir aşamaya işaret etmekteydi; çünkü pazarlar küçüktü ve tarımsal küçük mallar satılırdı, panayırlar ise büyük tüccarların geldiği ve pek çok yerden mal getirilen dağıtım merkezleriydi (Huberman, 2002: 32-33).

Weber ise; bu dönemde şehirdeki ekonomik aktivitenin prensin hanehalkına şehir sakinlerince yapılan mal satışından ve bununla birlikte periyodik panayırların ve gezgin tüccarların belli zamanlarda birbirlerine ve müşterilere perakende ve toptan satış yaptıkları yıllık dış ticaret pazarlarından oluştuğunu belirtmektedir. Bu ilişkiler ise yerel nüfusa ve yerel hinderlanda uygun olarak gerçekleşmekte, yerel pazar ticaret hayatının kalbi olmaktadır (Weber, 2002: 86-87).

Kilisenin ekonomik hayattaki etkinliği ise ticari ilişkilerinde çerçevesini belirliyordu. Kilise faiz alımını yasaklamıştı ve insanın kendi geçimine yetenden fazlasını biriktirmesi de ahlaka uygun sayılmazdı. Kilise sonradan “tefecilik öğretisini” yumuşatan kararlar alsa da (Huberman, 2002: 50-52), Luther’in öncülüğünde gelişecek olan kilisenin karşısında orta sınıfları ve merkezi ulusal

otoriteyi destekleyen Protestan Reformunun da etkisiyle feodal ilişkilerin çözülmesine engel olamayacaktı.

Paranın kullanımı ve mal değiş tokuşunun buna göre yapılması, erken feodal dönemin kapalı-takas ekonomisinin sonunu getirmişti. Artık lonca sistemi ve bu sistemin tekelinde olan ticari yapı çözülmeye başlamıştı. Toprağın da alınıp satılabilir bir meta olması, orta sınıfların yükselmesi ve merkezi otoritenin gelişmesiyle ticaret önündeki engeller kalkmış, böylece durgun ve hareketsiz hayat yerini daha akışkan ve canlı bir hayata bırakmıştı.

1.2.1.2. Modern Dönemde Tüketim Anlayışı

Modern dönem kökleri 16. yüzyıla kadar gitmekle birlikte 18. yüzyıl Aydınlanma Çağıyla beraber keskinleşen toplumsal ve ekonomik hayatta akılcılığın başat hale geldiği bir dönemdir. Modernlik geleneksel toplumun yapısından köklü bir kopuşu ifade etmektedir. Bu tarihsel kopuş ise Endüstri Devrimi ile gerçekleşmiştir.

Kapitalizm öncesi üretim ilişkilerinde üretim tüm ailece ve yine aile mekânında/evde gerçekleştirilen, serbest zamanın çalışma/iş zamanı içinde soğurulduğu, patron ve işçinin sınıfsal olarak ayrışmadığı bir ekonomik ve toplumsal yapı sergilemekteydi. Buhar makinesinin icadı, yeni buluşlar ve ticaret sermayesinin sanayi sermayesine dönüşmesi bu yapıyı tersine çevirecekti.

Engels kapitalizmin yerleşmesi sürecini “İngiltere’de Emekçi Sınıfın Durumu” isimli kitabında şöyle anlatmaktadır (Engels, 1997: 46):

“Makineler gelmeden önce hammadde işçinin evinde eğiriliyor, işçinin evinde dokunuyordu. Kadın ve kız çocuk, babanın dokumada kullanacağı ipliği eğiriyor ya da baba ipliği bizzat kullanmıyorsa satıyorlardı. Bu dokumacı aileler, kentlere komşu olan kırsal alanda yaşarlar, ve ücretleriyle oldukça iyi geçinirlerdi; çünkü iç pazar hemen tek pazardı, ve dış pazarların fethi ve ticaretin genişlemesiyle sonradan gelen rekabetin ezici gücü, henüz ücretler üzerinde baskı yapmıyordu...İşte bu çerçevede dokumacı, bir kenara üç-beş kuruş ayırabileceği, boş zamanlarında ekip-biçeceği küçük bir toprak kiralayabileceği, canı istedikçe ve dilediği zaman dokumacılık yapabileceği için, istediği kadar toprak kiralayabilecek bir konumda bulunuyordu...çalışanlar, oldukça rahattılar, dindar, dürüst, namuslu ve barışçıl bir yaşam

içindeydiler...Aşırı çalışmaları gerekmiyordu; çalışmak istedikleri kadar çalışıyorlar ve gereksindikleri parayı kazanıyorlardı”.

Engels'in yukarıdaki alıntıda değindiği dokumacı sınıfı bir sonraki evrede mülksüz kalacak ve sanayi proletaryasına dönüşecek, 12-16 saatlik çalışma süresi içinde emek gücünü dahi yeniden üretecek zamanı bulamayacaktı.

Huberman ise, feodalizmden kapitalizme geçiş ve üretim ile mübadele tarzlarındaki devrimle bilim, hukuk, eğitim vb. birçok kurumun da değişime uğradığını belirtmektedir. Çalışmanın hedefinin doymak olduğu bir dünyadan, kar etmek olduğu bir dünyaya geçiliyordu. Bu da kilisenin ve din anlayışının değişmesi demektir. Sırf geçinmek için çalışılan el zanaatları ekonomisine göre ayarlanmış Katolik Kilisesinin yapamadığını kapitalistin kar etmek için çalıştığı Protestan Kilisesi yapacaktı. Püritenler, Methodistler ve Kalvenistler çalışmayı kutsamakta, çalışkanlığa ve tutumluluğa engel olunmaması gerektiğini bununla birlikte servet edinme fırsatlarının geri tepilmemesi, tasarruf edilmesi ve zenginliğin amaç edinilmesi gerektiğini söylemekteydi. Yükselen burjuvazinin dini inanç tercihi Kalvenizmden yana olacaktı (Huberman, 2002: 190-191).

Modernleşme süreci, geleneksel toplumlardan ulus-devletlere uzanan süreçte pek çok değişikliğe neden olmuştur. Ekonomi alanında, ürünlerin metalaştığı, emeğin ücretli hale geldiği, liberalist mülkiyet anlayışının ve teknolojik ilerlemenin de paralel olarak geliştiği; bilgi, ahlak ve hukuk alanlarında evrensellik iddiası taşıyan toplumbilimlerin kurulabileceği kanaatinin oluştuğu ve geleneksel toplum bağlarından kurtulmuş birey'in ortaya çıktığı bir dönemdir (Tekeli,2009:174).

Modern dünya her anlamda aklın işlersel kılındığı bir dünyaydı. Endüstri devrimiyle birlikte üretimde yaşanan rasyonelleşme 20. yüzyıla gelindiğinde kapitalist üretiminin yeni bir biçimini ortaya çıkaracaktı. Bu yeni biçim üretim sürecinin hızlandırılması, tektipleştirilmesi ve iş gücünün de buna uygun (makinenin bir parçası/uzantısı gibi davranan, yoğun iş bölümüne bağlı olarak iş üzerindeki denetimini yitiren ve dolayısıyla yabancılaşan) hale getirilmesi demektir. Seri/kitlesele/Fordist üretim adı verilen bu üretim biçimi, yeni dönemin kapitalist

birikim rejiminin yeni bir biçimiydi. Henry Ford'un 20. yüzyılın başında otomobil üretiminde ortaya koyduğu, yerleşmesi yüzyılın ortalarını bulacak olan bu sistem kısa zamanda yığın üretime olanak veren yapısıyla devrimci bir dönüşüme işaret etmekteydi; çünkü yığın üretim yığın tüketim sorununu ortaya çıkaracaktı. Bu yüksek hacimli ve düzenli/sabit bir talep gerektirmekteydi. Bununla birlikte – sorunun aşılması için gerekli yöntemler de eklenerek- toplumsal yapıda niteliksel bir dönüşüme de sebep olacaktı. Tüketimin başlı başına, kendisi için bir olgu olarak ortaya çıkışı bu dönemde denk gelmektedir. Yığın/kitlesele üretim büyük hacimlerde depolanmış stoklarla beslenecek, stokları ise oluş(turul)acak yığın tüketici eritecekti. Böylece tüketimin pompalandığı, buna uygun araç ve gereçlerin geliştirildiği anlayışın da temeli atılmış oluyordu.

18. yüzyılın sonu ve 19. yüzyılın başından başlayarak ve 20. yüzyılın ikinci yarısına kadar etkinlik gösteren modern dönemde başlangıçta tüketimi aşağılayan, tasarrufa özendirilen bir eğilim varken sanayileşmenin hız kazanması ve değişen toplumsal yapı ile birlikte tüketimin araç olmaktan çıkarak amaçlaştığı görülmektedir. Bu durumu ortaya çıkaran ekonomik yapı, toplumsal yaşayış ve tüketim anlayışını da etkilemiştir.

Harvey'e göre "sekiz saatlik beş dolarlık sistem"den beklenen, işçilerin sadece montaj hattı disiplinine uyması değildi: "işçilerin, büyük şirketlerin gittikçe daha büyük miktarlarda piyasaya sürmeye hazırlandıkları kitle üretimi ürünlerini tüketmek için yeterli bir gelire ve boş zamanı sağlanması"ydı (Harvey, 2010: 148). Yeni burjuva sınıfın başını çektiği yeni toplum olarak tüketim toplumu, esas karşılığını postmodern dönemde bulacak olmakla birlikte, bu dönem ortaya çıkmıştır. Tüketim toplumunun temel gelişimini ise tüketim güdüsü³ belirlemiştir.

Sennett, kamusal yaşamda alışverişin, perakende ticaretin nasıl dönüşüme uğradığını 19. Yüzyıl Avrupa başkentleri üzerinden ele alır. Bu irdelemede gereksinim dışı tüketimin günlük yaşayışta oynadığı rol görünür olmaktadır. Sennett'e göre mağazaların doğuşu sıradan bir olay gibi görünmekle birlikte insan

³ Tüketim güdüsü ile yapay, organize edilmiş, alışkanlık haline ge(tiri)lmiş tüketim eylemi kastedilmektedir. Bu kavrama bir sonraki "Postmodern Dönemde Tüketim Anlayışı" başlıklı bölümde daha detaylı değinilecektir.

yaşamında daha yoğun fakat daha az sosyal bir deneyimin ortaya çıkışını ifade etmektedir. 1852’de Paris’te açılan Bon Marché isimli mağaza üç yeni görüşe göre kurulmuştu: parça başına kar oranı düşük olacak, satış hacmi geniş tutulacaktı; malların fiyatları sabit olacak ve açıkça belirtilecekti; isteyen herkes bir şey alma zorunluluğu olmadan mağazaya girebilecekti (Sennett, 2010:191). Bu durum açıkça görülebildiği gibi önceki dönemlerin alışveriş anlayışından farklıydı. Bu yeni durum bir şey almaktan çok bir şey almaya gitmek ya da bakmak anlamına gelmekte, dolayısıyla “alışveriş amaçlı” olmaktan çok “gezinti amaçlı” bir eylem ortaya konmaktaydı. Buna daha sonra satıcılarının “benzetimleri” eklenecekti. Sennett bu durumu şöyle ifade etmektedir (Sennett, 2010: 193):

“Satıcının kullandığı ilk yöntem alıcının *aklından geçmeyecek şekilde*⁴ ürünleri yan yana dizmekti. New York’taki Bloomingdale mobilya salonuna uğrayan bir ziyaretçi 19. yüzyıl mağazalarının neyi hedeflediğini apaçık görebilir. Döşemenin üzerinde, yüz tane aynı büyüklükte tencere yerine o türün yalnızca bir örneği, başka bir model örnekle yan yana konmuştu...Bunun nedeni neydi? Ürünün kullanım niteliği geçici olarak ikinci planda kalıyordu.”

Satıcılar alakalı alakasız ürünleri yan yana dizerken belli ki yalancı bir uyarım yoluyla gereksinim-dışı olanı bir çeşit kurmaca ile pazarlamaktaydı. Ürünlerin bu şekilde yerleştirilmesi 19. yüzyıl mağaza sahiplerinin “gösteri karakteri üzerinde sistemli bir şekilde” çalıştığını göstermekteydi. Zemin katlara vitrinler yerleştirilmekte ve bu vitrinler ilgi çekecek şekilde dekore edilmekteydi (Sennett,2010: 194). Böylece alıcı mağazaya giderken ne alacağını unutup ya da bir kenara bırakıp vitrinde gördüğüne yönelebilmekteydi.

Lefebvre’e göre tüketim ideolojisi, modern toplumun başat özelliklerindedir. “Değişen kapitalizm çerçevesinde kıtlıktan bolluğa, yetersiz üretimden dev boyutlu tüketime ve bazen aşırı boyutlu tüketime (israf, şatafat ve prestij için tüketim, vs.) geçiş” söz konusudur. Bu zorlamaların etkisi altında, sıkıntılı bir geçiştir. Tasarruf ve kıtlık temeline dayalı eski kültürden ayrılma, bol üretim ve bol tüketime yönelen yeni bir kültüre geçmek demektir. Sonuçta “ben” ya da “özne” tüketici imgesi ile

⁴ İtalikler bana ait.

bütünleşmektedir. Bu sürece yön veren ise burjuvazidir ve ideoloji burjuvazinin ideolojisi olmaktadır, süreç “işçi sınıfını fikirlerinden ve değerlerinden yoksun bırakmakta”dır (Lefebvre, 2007:68-69).

Benjamin de “*Pasajlar*” isimli ünlü kitabında, pasajların 19. yüzyıl Paris’inde mimari form özelliklerinin yanı sıra içerdiği yeni yaşam tarzıyla da dikkat çekici olduğunu söylemektedir. Pek çok aktivitenin yer aldığı pasajlar aynı zamanda lüks eşya ticaretinin de yapıldığı, büyük mağazaların öncüsü olan, üstleri cam kaplı, gazla aydınlatmanın kullanıldığı ilk yerlerdir (Benjamin, 2012: 87-89).

Modern dönemin tüketim anlayışı başlangıçta dini öğelerin de etkisiyle tasarruf ve bu yolla zenginlik üzerine kuruluyken, zamanla kapitalizmin aşamalı gelişimi ve kapitalist üretimin evrilerek sürekliliğinin sağlanması amacıyla kitlesel üretime koşut kitlesel tüketimin ortaya çıkması süreciyle tüketim anlayışında yeni bir evreye girilmiştir. Bu evrede tüketime odaklanılmış, tüketimin garantilenmesi yoluyla üretim (kapitalistlerce) garantilenmiş ve dolayısıyla toplumsal yapı da kökten bir değişimin konusu olmuştur.

1.2.1.3. Postmodern Dönemde Tüketim Anlayışı

“Postmodern” diye adlandırılan 1970 sonrası dönem ekonomik, kültürel ve toplumsal özellikleriyle modern dönemden ayrılmaktadır; ancak tam anlamıyla yeni bir aşama olup olmadığı ya da önceki dönemin farklı araçlarla devamı olduğu konusunda bir görüş birliğinden söz edilememektedir.

Postmodernizm, modernitenin kendi içindeki eleştirilere cevap, modernitenin farklı araçlarla sürdürülmesi olarak ele alındığı gibi (Giddens, Habermas vd.); kesin bir kopuş, modern dönem paradigmasının sona erışı, tümünden bir yapıbozumu olarak da ele alınabilmektedir (Lyotard, Feyerabend vd.). Frederic Jameson postmodernizmi, geç tüketici toplumu (sanayi sonrası toplum, ulus üstü kapitalizm, tüketim toplumu, medya toplumu vb. olarak farklı biçimlerde betimlenen toplumu kastederek) ve ulus üstü kapitalizmin ortaya çıkmasıyla ilişkilendirmekte; ancak biçimsel ayırıcı özellikleriyle, söz konusu özel toplumsal sistemin özelliklerini

dışavurduğunu da belirtmektedir (Jameson, 2005: 30). David Harvey de- Jameson gibi- modernlik ve postmodernliği kapitalizmin iki ayrı görünümü olarak ele almaktadırlar. Burada söz konusu olan birinden diğerine geçiş değil, kapitalist üretim tarzının temel mantığının devam ettirilmesidir. Ancak bu kapitalizmin doğasında bir yeniden yapılanmanın olmadığı anlamına gelmemektedir (Anderson ve Wood, t.y.: 35).

Anderson ve Wood modernizm ve postmodernizm ilişkisini tartıştıkları “*Modernizm, Postmodernizm ya da Kapitalizm*” isimli kitaplarında modernizmin, feodalizm engelinden kurtularak, gerçekten yeni bir aşamaya tekabül ettiğini; ancak postmodernizmin kapitalizm içinde yer alan farklı, ama tümünden devrimci bir dönem olmadığını belirtmektedirler. Onlara göre; fordizmden postfordizme götüren süreçler mülkiyet ilişkilerinde, teknolojik yapıda, üretim ekonomisinde değişikliklere yol açmıştır; ama bunlar “kapitalizmin hareket kanunlarında çağsal bir değişim” oluşturmaz. Yeni olan şey ise kapitalizmin etkinlik alanını genişletmesidir, bu sıçrama yaratma demek değil aksine yerini sağlamlaştırma, olgunlaşmasıdır (Anderson ve Wood, t.y.: 49-50). “20. yüzyılda meydana gelen tüm kopmalar, basit bir tarihsel ünite, bin kere ölmüş bir sistem olan kapitalizmin mantığında –ve içsel çelişkilerinde- birleşmekte” dir (Anderson ve Wood, t.y.: 56).

Postmodernizmi ortaya çıkaran süreç modern dönemin ekonomik düzeninin işlevsizleşmesi ve toplumsal yapıda beliren çatlaklara paralel olarak esnek/postfordist üretim biçiminin yaygınlaşmasıdır.

Postfordist/esnek üretim, talep odaklı bir sistem olarak yeni-değişken nitelikli talebe göre gerçekleştirilen üretim olup, “esneklik” kavramı hem üretim tekniği hem de işgücünün kullanımına ilişkindir. Bu, üretim sürecinin montaj bandından ayrılarak parçalanması, iş yapma biçiminin değişmesi demektir. Tam zamanında üretim, stoksuz dağıtım ve uzmanlaşan, beceri sahibi işçi temel özellikleri olarak gösterilmektedir. Toplumsal düzlemde ise modern dönemin homojen talepli ve “aile” ölçekli tüketicisinin yerini değişken talepli “birey” ölçekli tüketici almıştır. Birey’in öne çıkışı önceki dönemin meta anlatılarının çözüldüğü vargısına yol açmaktadır.

Harvey'e göre esnek üretimde esneklik; emek süreçleri, işgücü piyasaları, ürünler ve tüketim kalıpları için geçerlidir. Yeni üretim sistemlerinin, yeni finans hizmetlerinin ortaya çıkmasına ek olarak ticari, teknolojik ve örgütsel yeniliklerin de temposu hızlıdır artık. Zaman-mekân sıkışmasının bu dönemde ortaya çıkması rastlantı değildir (Harvey, 2010:170).

Esnek üretim, kitlesel üretimin ortadan kalkması demek değildir. Kitlesel tüketimin tıkanıdığı noktada yeni talep biçimlerinin geliştirilmesi hedeflenmektedir. “Böylece kitlesel tüketim içinde kendi özgünlüğünü ve kimliğini yitiren kesimlere, ki burada temel hedef orta sınıflardır, kendilerini diğer kesimlerden ayırabilecek, diğer bir anlatımla, sadece bu kesimler için üretilen ürünleri edinme ve kullanma şansı verilmektedir” (Şengül, 2001: 40).

Postmodern dönemde tüketim alanının hızlı bir şekilde genişlediğini söylemek mümkündür. Elektronik bankacılık, kredi kartı türü ödeme araçları, internette yapılan alışveriş vb. buna örnek olarak verilebilir. Bu dönemdeki esaslı değişikliklerden biri kitlelerin hayat tarzı ve dinlenme faaliyetlerinin (boş zaman faaliyetleri sayılabilir) de moda ve hızlandırılabilir bir tüketime konu olması iken; diğeri “mal tüketiminden hizmet tüketimine doğru kayış” tır. Bu eğitim, sağlık, eğlence sektörlerini de içermektedir (Harvey, 2010: 318).

Harvey, burada toplumun, tüketim toplumuna doğru ilerleyen doğasını ortaya koymaktadır. Postmodern dönemin toplumu bu anlamda geçicilik, belirsizlik, tatminsizlik özelliklerini taşıyan bir toplum modelidir.

“Tüketim toplumu aynı zamanda tüketimin öğrenilmesi toplumu, tüketime toplumsal bir biçimde alıştırılma toplumdur; yani yeni üretim güçlerinin ortaya çıkmasıyla ve yüksek verimlilik taşıyan ekonomik sistemin tekeli yeniden yapılanmasıyla orantılı yeni ve özgül bir *toplumsallaşma* tarzı....XIX. yüzyılda *üretim* sektöründe gerçekleşen üretici güçlerin rasyonelleşmesi süreci XX. Yüzyılda *tüketim* sektöründe son bulur” (Baudrillard, 2010: 95,96).

Jameson postmodernizmi, “işlevi, kültürdeki yeni biçimsel özelliklerin doğuşunu –çoğu zaman örtmeceli biçimde modernleşme, sanayi sonrası ya da

tüketim toplumu, medya ya da gösteri toplumu veya çokuluslu kapitalizm denilen yeni bir toplumsal yaşama ve yeni bir ekonomik düzenle ilişkilendirmek olan dönemleştirici bir kavram” olarak ele almaktadır (Jameson, 2005: 15).

Bauman ise “günümüz toplumu bir tüketim toplumudur” derken, önceki dönemlerde sistemin zorunlu askerlik ve endüstriyel işgücünün varlığına bağlıyken, günümüzde bunun tüketiciye bağlılık olarak değiştiğini vurgulamaktadır. Bauman’a göre günümüzün bireyleri, tüketici rolünün oynamakla yükümlüdür. Günümüzün tüketicisi önceki dönemlerin tüketicilerinden rolü oynamadaki istekliliği ve kabiliyetiyle ayrılacaktır. Burada önemli olan ikilem ise “yaşamak için mi tüketildiği” yoksa “tüketmek için mi yaşandığı”dır (Bauman, 2006: 92-93). Bauman burada yaşam ve tüketimin birliğine ya da ayrımına ilişkin kavrayışı sorgulamaktadır.

O’na göre günümüz endüstrisi ise cezbetme ve ayartma üzerine kuruludur. Tüketim toplumunun kültürü ise öğrenmeyle değil, unutmaya ilgilidir (Bauman, 2006: 91,97). Dolayısıyla günümüz tüketicisi sürekli tüketim peşinde, tatminsizdir. Aradığını bulması tatmin olacağı anlamına gelmez aksine yeni bir “arama” serüvenine başlayacağına işaretler.

Ritzer’e göre, yaşamın tüm alanlarına sızan tüketim ortamında, kendimizi sürekli tüketime adanmış ortamlarda bulurken tüketme baskısından kurtulmak oldukça zor görünmektedir. Yeni tüketim araçları eski tüketim araçlarının sönük kalmasına neden olmakta ve böylece stadyumlar, oteller ya da yüzme havuzları da tüketim katedrallerini taklit etmeye başlamakta, sonrasında ise bu durum da tüketici açısından bir doyuma ulaşmakta ve insanlar bu tarz mekânlardan ve alışverişten de sıkılmaktadır. Böylece “yorgun tüketici”lerin yeniden büyülenmesi tüketim zincirinin devamlılığı için şart olmaktadır (Ritzer, 2011: 15,16).

Toplum çapında ortaya çıkan etkilerden biri “modanın, ürünlerin, üretim tekniklerinin, emek süreçlerinin, fikirlerin ve ideolojilerin, değerlerin ve yerleşik uygulamaların uçarılığında ve gelip geçiciliğinde bir artış olduğu; diğeri ise toplumun tam bir “kullan at” toplumuna dönüşmesiydi ki bu sadece üretilmiş malların atılması değil “aynı zamanda değerlerin, hayat tarzlarının, istikrarlı

ilişkilerin, şeylere, binalara, yerlere, insanlara ve eyleme ve olma konusunda öğrenilmiş tarzlara bağlılığın da atılabilmesi anlamını taşıyordu” (Harvey, 2010: 319).

Bu çerçevede tüketime konu olan metaların “fantazmagorik” bir içerikle donatıldığını söylemek mümkün. Tüketime yüklenen yeni anlam ve yeni işlev “yeni toplum” ve “yeni insan” tipini doğurma etkinliğinden bağımsız değildir. Kapitalizmin temel mantığı yine işlemekte; tüketimin insan ihtiyacına göre olması değil kapitalistlerin ihtiyacına göre olması hedeflenmekteydi. Böylesi bir durum elbette ki “hedonist tüketim anlayışını” ve bir türlü tatmin olmayan tüketiciyi yaratacaktı. Zaten tersi durum, tüketicinin tatmin olması, rasyonel bir alışveriş etkinliği olurdu ve bu da pazarın tıkanması anlamına gelirdi.

Diğer yandan bedensel sunum ve hayat tarzları hala toplumsal statü göstergesi olarak kabul ediliyorsa eğer, postmodern kültürde bu durumun sınıfsal kimlikleri belirlemek açısından zor olduğu söylenebilir; çünkü bedensel sunum ve hayat tarzı gibi, modanın ve boş zaman uğraşlarının da aşırı enformasyon ve gösterge yüklenimiyle yorumlanması zorlaşmaktadır. “Küresel vitrin” den alınan simgesel mallar ve üsluplar bu durumu desteklemektedir (Featherstone, 2005: 181).

Featherstone, Adorno ve Baudrillard’dan yola çıkarak malların, ikincil ya da yapay bir şekilde kullanım değeri elde ettiğini, bunun orijinal kullanım değeri sonrası, “kültürel çağrışımlar” ve “yanılsamalar silsilesi” üstlenerek edindiğini belirtmektedir. O’na göre, “özellikle reklamlar bu durumu sömürmeye muktedir olup sabun, bulaşık makinesi, otomobil ve alkollü içecekler gibi sıradan tüketim mallarına romantik sevdâ, egzotizm, arzu, güzellik, doyum, paylaşım, bilimsel ilerleme ve iyi hayat imgeleri iliştirirler” (Featherstone, 2005: 39).

Tüketim toplumu bir bakıma “büyülenmiş” gibidir. Alışveriş mekânları ve caddeler, “tıka basa dolu, şıkır şıkır” vitrinlerinde fazla fazla, bol bol yerleştirilen ürünler ile bir çeşit büyü sunarlar. Bu büyü sunumu esnasında ürünler rastgele değil belli bir düzene göre, takım veya koleksiyonun parçası olacak şekilde, bağlama göre

dizilir. Tüketici ise nesneye ilişkisini yönlendiremez; çünkü artık doğrudan nesneye değil bağlama/kümeye yönelmektedir. Buradaki amaç; satın alma itkisi yaratmak, nesnelere ağına yönlendirmek ve baştan çıkarmaktır. Bir nesneden diğerine giden tüketici böylece hedefini yitirir ve alışveriş zincirinde kaybolur (Baudrillard, 2010: 17-18).

Tüketim toplumundaki bireyin yaşam biçimi de sürekli bir “uyarılma” sürecine denk düşmektedir. Kentsel mekânda, tv ekranında sürekli karşılaşılan reklamlar, ürünleri kullanım değerinin dışında (özgürlük, aşk vb. gibi çeşitli insani durumlar/duygular veya doğanın ya da kırsal yaşamın bir parçası vb. gibi) yaratılan sanal bir bağlam içinde sunmakta, bireyin zihinsel dünyasını dumura uğratmaktadır. Bireye her yerde, her zamanda ya da her hangi birinin yerinde ya da olmak istediği koşullarda hissettirebilmektedir.

Çağdaş kapitalizm üretim aşamasından önce piyasa araştırması, piyasa yoklaması ya da reklam, pazarlama ve koşullandırma yaparak talebin kontrolünü sağlamaya çalışır. Reklam, “toplumsal amaçları kendi yararına çeviren ve kendi amaçlarını toplumsal amaçlarmış gibi dayatan sistem”in önemli bir aracıdır. Tüketici ise kendine seçme özgürlüğü sağlandığı yanılsaması içindedir. Bu ortam “kirlilik, soysuzluk ve kültürsüzleşme” den azade değildir ve Baudrillard söz konusu ortamı “balta girmemiş iğrençlik ormanı” olarak nitelemektedir (Baudrillard, 2010: 83).

Lefebvre için, tüketim toplumunun bürokratik yönlendirilmesi, gündelik hayatın örgütlenmesi meselesidir de. O’na göre, gündelik hayat “terk edilmiş bir uzay-zaman” olmadığı gibi, “bireysel özgürlüğe ve akla bırakılmış” bir alan da değildir. Bununla birlikte toplumsal yaşamın akılcı olarak işletilen, sömürgeleştirilen bir “sektör”ü de değildir; çünkü gündelik hayat artık bu rasyonel işleyişin kendisidir. Gündeliklik üretim-tüketim-üretim esasına dayalı “kapalı bir devre” haline gelmektedir. Böylece gündeliklik “örgütlenmiş ya da tüketimi yönlendirilmiş diye tanımlanan toplumun ve onun dekorunun, yani Modernliğin temel ürünü olacaktır” (Lefebvre, 2007: 86).

İdealist bir uygulama olarak tüketim, tüketime ayrılan zamanın ve yerin sıkıştırılmasını gerektirmektedir. Buna uygun olarak örneğin metaların fiziksel

ölçülerinin küçülmesi yeni metalara yer açarken, aynı ürün üzerinde iki ya da daha fazla ihtiyacın sıkıştırılması tüketimin akışkanlığına ve yeni ihtiyaçların yaratılmasına yarayacaktır. Maddi ve estetik eskileştirme de bir başka yöntemdir. Yeni ürünler ortaya çıkınca, eski ürünler “miadını doldurmuş, bayağı, hantal, işe yaramaz, modası geçmiş, pespaye” gibi görünmeye başlamaktadır (Yanıklar, 2010: 29).

Kapitalist toplumda boş zaman, tüketimin ortaya çıktığı zamandır. Tabii bu kapitalizm için üretim zamanı olarak okunmalıdır. Boş zaman “ayırt edici değer, statü değeri ve prestij değeri” üretim ve bu anlamıyla toplumsal statü üretimi zamanıdır (Baudrillard, 2010:202). Baudrillard’a göre yalnız metalar değil metaların göstergeleri de manipüle edilmektedir. Buna göre, metaların tüketimi sonunda öyle bir hal alır ki, bu artık tüketime ilişkin göstergelerin de manipüle edilmesiyle sonuçlanır. Bu durum örneğin medya ve reklamlarda boyutlanır ve gösterge, nesnesinden uzaklaşarak yüzer gezer hale gelir. Tüketim-televizyon kültürü tarafından yapılan yüzer gezer imaj ve gösterge bombardımanı ile somut gerçeklik duygusunun yitirilmesi süreç içinde yaşanan nitel değişime işaretler. Değişen dünyayı tanımlayıcı kavram ise Baudrillard’a göre, “hipergerçeklik” tir (Featherstone, 2005: 39, 164).

Postmodern toplumda birey, manipüle edilen ihtiyaç sistemi içinde reklamlar ve çeşitli görsel pazarlama stratejileri ile tüketime güdülenmekte ve tüketim sürecini, boş zaman aktivitesi olarak görerek “tadı çıkarılması gereken” bir eğlenme, rahatlama zamanı olarak ve ritüelleştirerek yaşamaktadır. Böylece rasyonel tüketme yerini, belirlenmiş konseptler içinde oradan oraya savrulan ve bu “özgürce” yapıldığı sanılan tüketmeye bırakmıştır. Örneğin bir müze gezisinin, müzenin hediyelik eşya mağazasında veya akvaryum gezisi de akvaryum temalı hatıra fotoğrafçısında ya da akvaryumun sinemasında sonlanabilmektedir. Tüketim bireysel ihtiyaçlardan bağımsızlaştıkça gösteri malzemesine dönüşmektedir. Baudrillard’a göre; “belirleyici olan, nesnelere toplamı üzerinden bireysel çıkar işlevi değil, bir göstergeler toplamı üzerinden değerlerin doğrudan doğruya toplumsal değiş tokuşu, iletişimi ve dağıtımı işlevidir” ve bu nedenle de “tüketim hem bir ahlak (bir ideolojik değerler sistemi)

hem de bir iletişim sistemi, bir değiş tokuş yapısıdır” (Baudrillard, 2010: 91). Bu bakımdan tüketimin kendisinden çok görünürlüğü önemlidir.

Glennie de bu durumu destekleyerek; tüketim ideolojisinin tüketimin arkasındaki itici güç olduğunu; çünkü tüketimin sadece somut ihtiyaçları değil, soyut ihtiyaçları da içerdiğini, arkasındaki itici güçtür; çünkü tüketim sadece somut ihtiyaçları değil, soyut ihtiyaçları da içerdiğini, bu bakımdan kimlik oluşturmak amacıyla da insanların tüketim eyleminde bulunabildiğini söylemektedir (Glennie, 1998: 928).

1.2.2. Tüketim Mekânları ve Kamusal Mekânla İlişkisi

Tüketim toplumunun tatminsiz, süreksiz, sıkılğan yapısı buna uygun mekân anlayışını yaratmış ve mekân anlayışı da tüketim ideolojisini geri besleyen rolünü üstlenmiştir. Bu rol, kamusal mekânın sembolik ve kullanımsal değerlerinin yerine tüketim mekânının soyut değerlerini koyabilme yeteneğine bağlıdır.

1.2.2.1. Kamusal Mekânların Tüketim Mekânlarına Çözülüşü

Kamusal mekân, kapitalist üretim süreçleriyle 19. yüzyıldan itibaren (kökleri 18. yüzyılda olmakla beraber) değişen “kamu” ve “kamusallık” anlayışına bağlı olarak değişip dönüşmektedir. Toplumun tüketici olarak algılanması, kentsel hizmetlerin niteliğini etkilediği gibi bu hizmetleri ve hizmetlerin mekânlarını da araştırmaktadır. Söz konusu süreç kentsel mekânın görünür olmayan bir rasyonalite çerçevesinde kurgulandığı ve kamusal mekânların da bu kurgudan yitirilerek, bölünerek, parçalanarak “nasibini aldığı” bir süreç olmaktadır. “Çözülüş” ile belirtilmek istenen “evrilme,” *eri(til)me* ya da tümünden *yok edilmedir*. Söz konusu eylem kentsel kamusal mekânların ve dolayısıyla kent halkının aleyhine gelişen bir durumu ifade ederken; alışveriş mekânları başta olmak üzere tüm tüketim mekânlarının ve sermaye sahiplerinin lehine gelişen bir durumu betimlemektedir.

Kamusal mekânın tüketim tarafından baskılanarak birer tüketim mekânına dönüşmesi süreci toplumsal tahayyülün “mekân”a ilişkin değişen epistemolojisinde

aranmalıdır. Önceki bölümde mekân ve zaman ilişkisinin ayrılmasının modernizmin belirleyici yönlerinden biri olduğu açıklanmış, bu bakımdan mekânın kendi ontolojisine hapsedilmesinin salt fiziksel bir sorun olarak algılanamayacağı vurgulanmıştı. Aynı noktadan devamla, mekânın evrimini açıklamak kamusal mekânın değişim süreçlerini de açıklamak olacaktır. Bu süreç kamusal mekânın tüketime konu olması sürecidir aynı zamanda.

Yırtıcı, “*Çağdaş Kapitalizmin Mekânsal Örgütlenmesi*” isimli kitabında yukarıda değinilen durumu “mekânın altyapısal dönüşümü” olarak adlandırmaktadır⁵. Bu terimle kastettiği ise mekânın kapitalizmle birlikte, “nesnelerin yan yana dizildiği bir altyapıdan ibaret pasif bir alana” dönüştüğü, mekân ilişkin kavrayışın ise “yerel farklılıklardan kurtulmuş, soyut bir mekân”a yönelik olarak

⁵ Yırtıcı, günümüzde tüketim mekânlarının (alışveriş merkezleri, hipermarketler vb.) karmaşık yapısını, işlev”, “biçim”, “bağlam”, “ölçek” gibi terimlerle anlamının zorlaştığından yola çıkarak yeni modern mekânları açıklamak üzere yeni çeşitli kavram çiftleri geliştirmiştir (Yırtıcı, 2009: 95,111-149):

- Bağlam-alan: Sermaye mekânın “yer” oluşunu reddederek soyutlanan, coğrafya farkı olmaksızın tekrarlanan “alan” kavramını kabul eder.
- Ölçek-büyüklik: Sermayenin sürekli büyüme yönündeki eğilimi belli bir niceliğin aşılarak nitelik farkına neden olmakta ve sonuçta da iri kütleli, uyumsuz, içe dönük yapılar olan tüketim mekânları ortaya çıkmaktadır.
- Biçim-kabuk: Mekânın içinde bulunduğu bağlam ile ilişkisi ortadan kalkıp, ölçeği “büyüklik” olarak tarif edildiğinde, mekânı oluşturan, çevreleyen biçim de basit bir kabuğa indirgenir.
- Mekân-altyapı: Soyut hale gelen mekân, sermaye tarafından altyapısal ilişkilerin kurulduğu bir alan olarak değerlendirilir.
- İşlev/fayda-servis: Altyapı kavramına indirgenen mekânda, mekân işlevinden gelen fayda yerini kârlılıkla ölçülen “servis” anlayışına bırakır.
- Kullanıcı-tüketici: Müze alanları, havaalanları artık satış mağazalarıyla bir bütündür. Artık her mekân kapitalist ekonominin zorlaması altında kendisini bir alışveriş merkezi mantığında yeniden örgütlemekte ve doğal olarak buraları kullananlar da “tüketici” konumuna gelmektedir.
- Deneyim/hafıza-metin (text): Modern kapitalist toplumlarda, mekânın kullanımına yönelik toplumsal bir uzlaşma ve hafıza yoktur. Sürekli değişen ve dönüşen mekânda deneyim, hafıza yerini mekâna nerden girileceğini, nerelerde dolaşılacağını, nasıl kullanılacağını gösteren metine bırakır
- Kullanım-montaj hattı/dolaşım: Mekânın metinleşmesi ve mekânın bir kullanım kılavuzunun olması mekândaki montaj hattı, tüketime dönük “ayarlanmış” süreklilik ile paralel bir durum ortaya koyar.
- Aktivite/gösteri-olay: Olay kavramı tesadüfi, önceden kurulmamış olanı tanımlar; ancak aktivite/gösteri bir kurgu içinde gelişen, tesadüfün zenginliğine yer bırakmayan, belli bir mekân-zaman düzenlemesi anlamındadır.
- Nitelik-nicelik: Tüketim mekânlarında vurgu hep nicelik üzerinedir. Hep “en çok”, “en bol” olan onlardadır.
- Gerçek-hipergerçek (simülasyon): Tüketim mekânları bir ihtiyaç ve edinme yanılması yaratır. Mekânların sürekli yeni ve temiz görülmesi gerekmektedir.

geliştiğidir (Yırtıcı,2009: 60). Bu anlamda mekân da zaman gibi kapitalizmin nicelleştirdiği (metalaştırdığı) değerlerdendir. Yerel ve kültürel izlerden soyutlanır ve servis halini alır. Mekânın tekrar edilebilir olması, takılıp çıkarılabilir bir nesneye dönüşmesi, mekânın gelenekselliğini ve yerelliğini ortadan kaldırır (Yırtıcı, 2009: 75).

Giddens ise zaman ve mekânın nicelleşmesi meselesini ele alırken “yerinden çıkarma” kavramından yararlanır. “Yerinden çıkarma” ile kastettiği, “toplumsal ilişkilerin yerel etkileşim bağlamlarından ‘kaldırılması’ ve sonsuz uzunluktaki zaman-uzam boyunca yeniden yapılandırılması” dır; O’na göre toplumsal değişim ve modernliğin doğası için değişik uzam-zaman ayarlamalarının yapılabilmesi temel önemdedir (Giddens, 2010: 26-27).

Kamusal mekânın kapitalist tüketim anlayışı eksenli söz konusu dönüşümü, “yer” kavramının ilişkili olduğu “zaman” kavramından kopartılarak bağlamın ortadan kaldırılması, soyutlaşması, içeriğini kaybetmeye başlaması ile mümkün olmuştur. Mekânın nicelleşmesi ya da yerinden çıkarılması veya Sennett’in sözleriyle ifade edilirse “mekânın nötralize edilmesi” (Sennett, 1999) ile herhangi bir şeye dönüşen “yer” ilişkili olduğu eylemleri de yitirmeye başlamış, tüketim eylemine göre şekillenen -ve kamunun tüketebilir olan kısmına seslenen- bir niteliğe bürünmüştür. Sonuçta araçsallaşan tüketim araçları gibi genelde mekân özelde de kamusal mekân, tüketim mekânı olarak tüketime konu olmuştur.

19. yy sonlarında başlayan vitrin bakma ve pasajlarda gezme, tüketim ideolojisi anlayışının öncülleri olarak kabul edilebilir. Bu tarz (manipüle edilmiş ihtiyaca dönük olmayan) alışveriş, tüketimin, kamusal yaşama ve kamusal mekâna yedirilmesi sürecinin başlangıcıdır. Böylece kamusal mekânın, tüm kesimlerin tarih boyunca bir araya geldiği, kimlik mekânı olma özellikleri yitirmeye başlanmıştır. Kentli yaşamın kamusal mekânları olan sokaklar, caddeler, sinemalar, tiyatrolar, konser salonları, meydanlar vb.nin, tüketim alışkanlıklarındaki değişim (meta fetişizmi) ve her ortamın tüketim esaslı ele alınması ile kamusal niteliklerini kaybeder hale gelmiştir.

Mekânlarda kamusalılığın yitirilişi ya da belirsizleşmesi doğrudan cadde, sokak, meydan gibi kamusal mekânların tüketime dönük olarak (cafe, restoran, çeşitli satış birimleri, banka atm'leri vb. ile) istila edilmesi ile olabileceği gibi, alışveriş işlevli tüketim mekânlarına yedeklenmesi, bunların içinde eritilmesi veya bunlarla baskılanması ile de olabilmektedir. Söz konusu durum daha çok günümüzün yeni kamusal mekânları olarak sunulan alışveriş merkezlerinde örneklenmektedir. Bu boyutlar iç içe olmakla birlikte ikinci boyut olmazsa olmazdır. Tüketim odaklı değişen kamusal mekân, tüketim nesnelерinin pazarlanma mantığında olduğu gibi alakalı alakasız dizilen satış birimleri, satış aktiviteleri ve bunu destekleyecek öğelerin (reklam panoları, kendisi reklama dönüşen kent mobilyaları, ayak üstü tadılacak gıda ürünleri ve her türlü simülasyon elemanı) esiri olmaktadır.

Ritzer, “*Büyüsü Bozulmuş Dünyayı Büyülemek: Tüketim Araçlarının Devrimcileştirilmesi*” isimli kitabında tüketim toplumuna giden süreçte, tüketim baskısının oluşumu ve bunun görünmeyen bir kurguda gerçekleşmesi üzerinde durmakta ve konuyu tüketici birey odaklı ele almaktan çok Marx’tan alarak günümüze uyarladığı – ancak tüketilen şeyleri de tüketim araçlarına dahil etmediği için farklılaşarak da- tüketim araçları kavramı ile yeni tüketim tarzını somutlandığı mekânlarla ve bu mekânların gelişimi ve evrimi çerçevesinde irdelemektedir. “Tüketim araçları” kavramı mal ve hizmet tüketimine olanak sağlayan, özendiren, zorlayan yapıları ifade eder. Yeni tüketim araçları ise, eskilerine göre önemli ve görünür farklılıklar taşıdığı için yeni, süreklilik ve devamlılığın bir parçası olduğundan ise tüketim aracıdır. Ritzer; alışveriş merkezleri, siber alışveriş merkezleri, fast food restoranlar, konulu parklar ve yolcu gemilerini yeni tüketim araçları olarak tanımlamaktadır. Yeni tüketim araçları aynı zamanda, “tüketim katedralleri” dirler. Bu anlamda yeni tüketim araçları büyüdü, dinsel, kutsal bir havaya sahiptirler. Bu hava tüketicinin kendinden geçtiği bir alışveriş ortamı sağlar⁶. Ritzer, kitabında “yeni tüketim araçları” ve “tüketim katedralleri” kavramlarını

⁶ Fast food restoranları ve isim hakkı kullanan dükkanlar, zincir mağazalar, kataloglar (evlere dağıtılan ürün siparişine yönelik tanıtım katalogları), alışveriş merkezleri, siber/elektronik alışveriş merkezleri (amazon.com gibi), indirimli mağazalar, süper mağazalar (tek sektörde çok sayı ve çeşitlilikte ürün sunan Toys’R Us gibi mağazalar), yolcu gemileri, kumarhaneler, yetişkinlere yönelik eğlence, yemeğence (Hard Rock Cafe, Planet Hollywood gibi konulu/temalı) mekânları tüketim araçları iken; spor merkezleri, lüks girişli siteler, eğitim ortamları, tıp ve hastaneler, müzeler ve hayır kurumları ve mega kiliseler ise öteki tüketim araçlarıdır (Ritzer, 2011: 14-48).

birbirinin yerine kullanmıştır (Ritzer, 2011: 14-48). Bu bağlamda yeni tüketim araçları/tüketim katedralleri, sömürü, denetleme, düzenleme araçları olarak tüketime dayalı sistemin devamlılığını sağlarlar. Çok da görünür olmayan bu sömürü, tüketenin bilincini sürekli tüketme ya da tüketmeyi düşünme haline zorlar. Sonuçta sistem tükettirmese de –ki böyle bir ihtimal yoktur ama- tüketim süreci kesintisizliğe, sürekliliğe ulaşır.

Bu açılardan sürekli bir yanılsama alanı olan tüketim mekânlarında günün her saati birbirine karışır. Dışarıda hangi mevsimin olduğu anlaşılabilir. Zaman algısı yitirilir.

“Kimi zaman geçmişe öykünen ‘kitsch’, kimi zaman ise bir uzay istasyonunu andıran ‘hightech’ iç mekân anlayışlarıyla çağımızın yeni kamusal mekânları ve iktidarın mekândaki simülasyonu olarak alışveriş merkezleri birbirleriyle anlamsal ve mekânsal olarak hiçbir ilişkisi bulunmayan atlıkarınca, buz pateni pisti gibi eğlence öğeleri; panoramik asansörler, yürüyen merdivenler gibi teknolojik öğeler; kemerler, kubbeler, köprüler gibi mimari öğelerin bir araya geldiği gerçek üstü mekânlar haline dönüşmüştür” (Özar, 2010).

1.2.2.2. Günümüzün Tüketim Odaklı “Kamusal” Mekânları

Tüketim toplumunda “tüketim” de bir tüketim nesnesidir. Özgürlük yanılsaması içindeki tüketici için tüketim etkinliği bir şenlik havasında geçer. Tüketicinin tükettiği ise “zenginlik, teknik, aşk, mutluluk” tur. Bu anlamda tüketici duyumsanabilir olan bir gerçekliği değil göstergeleri tüketmekte, göstergelerle tüketimi ikame etmektedir. Yapıtların ve üslupların doymak bilmez bir şekilde tüketildiği bu ortamda kent de “özel bir keyifle yenilip yutulur” (Lefebvre, 2007: 122). Kentler tüketimin en yoğun gerçekleştiği yerlerdir. Bu durumun nedenleri arasında nüfus fazlalığına bağlı olarak potansiyel tüketicinin çokluğu; kentliler için tüketime dönük boş zamanın varlığı; Durkheim’cı organik-mekanik toplum dikotomisinden beslenerek kentteki ilişkilerin mekanik oluşu ve tüketimin derinleşmesine yönelik sosyal kontrol zayıflığı ve kentlinin kırsaldaki insana göre daha tüketim konusunda daha özgür davranabilmesi ile reklam gibi öğelerin tüketim

sürecinde yarattığı baskı; tüketim yapılabilecek mekânların sayıca ve çeşitlilik olarak artmış olması sayılabilir (Karakurt-Tosun, 2007: 68-69).

Ritzer'e göre, tüketim toplumunun oluşumunda tüketim araçlarının başat rolü üstlenmekte ve bu durum alışveriş merkezi, yolcu gemileri, temalı/konulu parklar vb. tüketim araçları/tüketim katedrallerinin üstlendikleri işlevlerle gerçekleşmektedir. Tüketim mekânları kent içindeki yer seçimleri, içerdiği tüketime dönük bölümler-alt bölümler, reklam ve çeşitli uyaranlar yoluyla tüketim baskısı yaratmakta, tüketime yönelik olarak toplumun bilincini deforme etmekte ve sonuçta ortaya çıkan tüketici-birey eski kentsel mekânları (tüketime dönük ya da değil) yavan bulmaktadır, dolayısıyla toplum da tüketim kalıplarını ve mevcut yaşayışı içselleştirmektedir (Ritzer,2011).

Bu süreci Ritzer üç kuramsal perspektiften yola çıkarak açıklamaktadır (Ritzer, 2011: 81- 147): Marksist kurama göre, tüketim, sömürüye ve kontrole dönük olarak gerçekleşmekte, amaç dışı tüketimi ve tüketim baskısını tüketim araçları ile mümkün olmaktadır. Üretim araçları proletaryanın meta üretim sürecinde sömürülmesine olanak sağlarken, tüketim araçları da insanların modern tüketiciler olarak denetlenip sömürülmesini sağlamaktadır. Weber'yen bakış açısıyla ise modern kapitalizmde geleneksel toplumdaki büyü, gizemli dünyaya yer yoktur. Tüketimin akılcılaştırıldığı modern kapitalizm, verimliliğe dayalıdır, rüyalara ve fantezilere yer yoktur. Bu anlamda büyü bu dönemde bozulmaktadır. Ancak tüketimin devamlılığı için yeni bir büyü yaratılmalıdır. Bu büyüü ise postmodern kuram yeniden büyüleme yollarını ortaya koymaktadır. Yeniden büyüleme yaratılan gösteriler ya da büyük gösteriler (ekstravaganzalar) yoluyla – ki burada kastedilen mağazaların veya bu tür mekânların kendilerini ışık, ses ve daha birçok araç ile seyirlik hale getirmesi durumudur- veya simülasyonlar aracılığıyla, hakiki ve hayal arasındaki sınır bulanıklaştırılarak olmaktadır.

Gösterge ve imajlarla dolup taşan postmodern kentler; tüketim, oyun ve eğlence merkezi olarak konulu parkların, alışveriş merkezlerinin, büyük mağaza, galeri ve müzelerin benzer kullanım esaslarına göre konumlandıkları yerlerdir. Kullanım esasları sahici olmayan özelliklerle yüklü, formatların iç içe

geçirildiği/kaynaştırıldığı dolayısıyla benzetim esasına dayalı olmayı kapsar. Çağdaş turizmin doğası artık bu mantığa göre işler ve “postturistler” bir çeşit farkındalıkla bu “cümbüşü” yaşarlar. Örneğin müzeler artık sıkıcı, kaba eğitim yerleri olamamalıdır ve bu sebeple hayal ve simülasyon içermeleri - (ki bu sayede postturistin ilgi alanına girebilir - gerekmektedir (Featherstone, 2005: 168,169).

Postmodern dönemin kamusal mekânları bir şekilde tüketime odaklanmış, değişim değerine göre “üretilen” mekânlardır. Bunlara ise kentsel mekânda fiziksel olarak da en çok öne çıkan yapılar veya yapı kümeleri/kampusler olan alışveriş merkezleri ile temalı mekânlar verilebilir.

- Alışveriş merkezleri

Alışveriş merkezlerinin ilk örneklerini 1800’lerin ikinci yarısına (Paris-Bon Marché) kadar götürmek mümkünse de birkaç dükkânın bir araya gelerek, mahalle ölçeğinde, kontrollü ve denetimli olarak ortaya çıkardıkları yapılanmalardansa burada söz konusu edilecek olanlar bugünkü alışveriş merkezlerinin öncüsü olarak kabul edilebilecek olan alışveriş merkezleridir. İlk alışveriş merkezi konusunda kesin bir yargının olmayışı (kimileri 2. Dünya Savaşı öncesinden başlatırken kimileri sonrasında referans almaktadır) yukarıda değinilen tanımlama farklılığından olacaktır⁷.

Bugünkü alışveriş merkezlerinin öncülerinden sayılan 1931 yılında ABD’de Dallas’ta açılan “Highland Park Shopping Village”in en önemli özellikleri tek mülkiyet altında olması, tek imaja sahip olarak faaliyet gösterip, merkezi olarak yönetiliyor olmasıydı (Şekil 1.1.). Kendine ait bir otoparkı bulunan merkezde dükkanlar ortak bir alan oluşturacak şekilde, caddeye bakmadan sıralanmaktaydı (Alkibay v.d., 2007:27).

⁷ ABD’de ortaya çıkan alışveriş merkezlerinin bir sıralaması için şu adrese bakılabilir: www.easternct.edu/~pocock/MallsHistory.htm

Şekil 1.1. HighlandPark Alışveriş Merkezi-ABD (1931-2000'ler)



Kaynak: www.hpvillage.com

İkinci Dünya Savaşından sonra alışveriş merkezleri sayısında hızlı bir artış olmuştur. 1950'de ABD'de Seattle'da "Northgate" ismiyle J.B. Douglas tarafından büyük bölgesel bir alışveriş merkezi açılmıştır. Bu merkezin en önemli özelliği banliyödeki ilk alışveriş merkezi olması, kiracı karışımında büyük bir departmanlı mağazayı bulundurmasıdır. Bir diğer özelliği ise ilk kapalı alan biçimindeki merkez, yaya trafiğine açık, ağaçlıklı yollardan ve bahçelerden oluşan bir mimariye sahip olmasıdır (Alkibay v.d., 2007: 28).

Savaş sonrası dönemde yıkılan kent merkezlerinin yapılandırılması ve konut ihtiyacının karşılanması için çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. Endüstrinin gelişimi ile kentler tek bir merkez etrafında yığılma gereğinden kurtularak farklı alt merkezlere olanak vermiştir. İşte bu yeni alt merkezler ve yeni konut alanları ticari, kültürel ve sosyal aktivitelere ulaşım bakımından sorunlar taşımaktadır. Alışveriş Victor Gruen kentteki kargaşa ortamının yerine ve soyutlanan konut alanlarına çare olarak yeni sosyal mekânlar oluşturma düşüncesiyle önce Northland alışveriş merkezini sonrasında ise Southdale alışveriş merkezini tasarlamıştır. Bu proje, kışın dondurucu soğukların, yazları ise kavurucu sıcakların olduğu Minnesota'da yer almaktadır. Gruen'e göre; tamamen kapalı bir alışveriş merkezi hem satıcılar, hem de

tüketici için ekonomik açıdan karlı olacak ve birçok mağazanın bir arada olduğu bir ortam, toplumsal paylaşım hissini de geliştirecektir. Bu düşüncelerle Gruen ilk kez tümüyle kapalı bir alışveriş merkezi olan Southdale'i, apartmanlar, evler, okullar, hastane ve bir parktan oluşan bir yaşam kompleksinin içinde tasarlamıştır (Akt. Yücel ve Vural, 2006:102). Ancak Gruen'in bu yaşam alanında uygulanan kısım sadece alışveriş merkezi ve otoparkı olmuş, ilk alışveriş merkezi daha başından bir düş kırıklığı ile sonuçlanmıştı (Şekil 1.2.).

Şekil 1.2. Southdale Alışveriş Merkezi -ABD (1956)



Kaynak: www.mimdap.org, www.gizmodo.com

1950'lerde ABD'de banliyölerde ortaya çıkan alışveriş merkezleri, sonraları çevresinde bir yaşam alanının gelişmesine neden olmuştur.

Şahin ise alışveriş merkezlerinin değişim sürecini şu şekilde ifade etmektedir (Şahin, 2010):

“Başlangıçta bir dükkân topluluğu, “banliyö dükkânları” olarak ortaya çıkan alışveriş merkezleri 1950'lere gelindiğinde alışveriş merkezleri bir dükkân topluluğunu çoktan aşmıştı. Artık alışveriş merkezleri otomobille ulaşılan ve tasarımı otomobile göre yapılan özel ticaret mekânlarıydı. Alışveriş merkezlerinin evrimindeki bu yeni aşama “otomobil alışveriş merkezi” olarak adlandırılmaktadır. 1960'lara gelindiğinde artık alışveriş merkezleri kent merkezine geri dönmeye başladılar. Banliyölerdeki pazar paylarının daralması kadar kent merkezlerindeki kentsel dönüşüm faaliyetleri de bunda etkili olmuştur. Kent merkezlerindeki binalar dönüştürülerek yeni tür alışveriş merkezleri oluşturulmaya başlandı. 1970'lere gelindiğinde yaklaşan petrol krizlerinin de etkisiyle alışveriş merkezleri arasındaki rekabet kızışmaya başladı. Bu rekabette avantaj kazanmak isteyen alışveriş merkezleri ilgi çekici şovlar ve faaliyetlerle müşteri çekmeye çalıştılar. Bu faaliyetler alışveriş merkezlerinin tasarımını da etkiledi. Bu yeni tip alışveriş merkezleri “festival alışveriş merkezi” olarak adlandırılmaktadır. Alışveriş merkezlerinin alışverişin yanında kentte boş zamanın geçirildiği birer mekâna dönüşmesi ve teknolojinin de katkısıyla birer

eğlence merkezine dönüşmesi ile alışveriş merkezlerinin yeni bir türü olan “Eğlence alışveriş merkezleri” ortaya çıktı. Sonrasında ise kent merkezine dönüş ve “sürdürülebilir alışveriş merkezleri” olarak kent merkezlerinde yer seçen alışveriş merkezleri ortaya çıkmıştır.”

Yukarıdaki alıntıdan da anlaşılacağı gibi alışveriş merkezleri giderek çok parçalı bir bütünü ifade eder hale gelerek, alışverişin alanını genişletmiştir. Bu bağlamda, “yer’in kendi özelliklerinin, coğrafi toplumsal özelliklerinin değil, moda ve saygınlık ögesi olan yatırım tipolojilerinin öne çıktığı, tüketilebilir olanın inşasının geçerlilik kazandığı günümüzde bir kentsel proje türü olarak alışveriş merkezleri ihtiyaç alanlarıyla birlikte kültür ve sanatın da tüketim mekânları haline gelmiştir (Fridin Özgür ve Özaydın, 2008).

Diğer yandan günümüz alışveriş merkezlerinin tek mülkiyet altında, tek imaja sahip, merkezi bir yönetimin idaresinde, imaja yönelik ticari kuruluşların seçimiyle geleneksel alışveriş merkezlerinden farklılaştığı ayrıca bir kerede alışveriş yapabileceği olanağı ile zamandan sağlanan tasarrufla da boş zaman yaratılabildiği, alışveriş merkezlerinin hem sosyal hem de kültürel gelişmeleri karşılayabildiği ve mimarisi gereği günümüzün sanatsal yapıları olarak da değerlendirilebileceği ifade edilmektedir (Alkibay ve v.d., 2007).

Alışveriş merkezinde rastlanan sanal meydanlar, sokaklar ve mahalle kahveleri ve çarşılar kent merkezi öğeleri ikame edilmesi örneğidir (Şekil 2.3. ve Şekil 2.4.)

Şekil 1.3. İstinye Park AVM’de Toplanma Alanı Olarak Sanal Bir Meydan (İstanbul)

Şekil 1.4. İstinye Park AVM’de Gezinti Alanı Olarak Sanal Sokaklar (İstanbul)



Kaynak: www.istinyepark.com

Bu pompalanan tüketim anlayışının nedeni olduğu simülasyonlara ünlü yiyecek-içecek markalarının, çoğunlukla uluslar arası kahve firmalarının ortama yaydıkları kahve kokusunu ve kimi alışveriş merkezlerinde görülen Osmanlı çarşı havası ile alışveriş merkezi içinde bir tür geçmişe öykünen dükkân-esnaf simülasyonunu da eklemek gerekir (Şekil 1.5. ve Şekil 1.6.).

Şekil 1.5. İstinye Park AVM’de Mahalle Kahvehanesi Olarak Sanal Kahve (İstanbul)

Şekil 1.6. Acity AVM’de Osmanlı Çarşısı Olarak Sanal Çarşı (Ankara)



Kaynak: www.istinyepark.com, www.perakende.org

Her şeyin tüketim için olduğu bu mekânlarda yürüme fonksiyonu bile başlı başına bir tüketim zorunluluğu ile baskılanabilmektedir. Örneğin; yürüyen merdivenlerin çapraz biçimde yer alması sonucu inilen yerden çıkılamayacağından bir kattan diğerine ulaşırken alışveriş merkezini boydan boya yürümek gerekebilmektedir. Bu anlamıyla herkesin cebine hitap eden, tüketim çarkının dışında kimseyi bırakmayan alışveriş merkezlerinin açılması, çok işlevlilik iddiasıyla “yaşam merkezi” olarak reklamının yapılması, satın alınan ürünlerin üçte ikisinin oraya gidildiğinde karar

verilerek alınıyor olması pompalanan tüketim anlayışı ile alışveriş merkezleri günümüzün “modern zaman mabedleri”dir (Cengiz, 2006). Hatta Tunç’a göre, bu mabedlerde zaman geçirenler, zamanla “avm tipi insan”a dönüşerek, cinsiyetçi, tükettirici ve sığlaştırıcı yapısını pek çok şatafatlı, yenilikçi süsle örten bir yapı, bir eğilim, bir yaşam biçimini içselleştirmekte, “koş, yetiş, geride kalma!” formülasyonu başlıca hareket tarzı olmakta ve tüketim alışkanlığından yaşam biçimine dönüşen bir süreç yaşanmaktadır (Tunç, 2010). Yaşam biçiminin dönüşümü bir bakıma bir seçkinlik kültürü anlamına da gelmekteydi:

“Yaşam, iş ve yemek mekânlarının değişime uğramasının doğal sonucu yaşam tarzının da değişmesiydi. ‘Yaşam tarzı’, sadece lüks konutların satışa sunulmaları esnasında kullanılan bir slogan değil. ‘Yaşam tarzı’ seksenli yılların ortasından itibaren seçkinler ile bu sınıfa terfi etmek isteyenlerin büyük bir hevesle benimsedikleri bir yaşam şekli. Kısaca ‘Life style’ olarak tarif edilen bir yaşam biçimi. Genel hatları itibariyle kaliteli lokantalarda yemek yeme, giyim kuşama özen gösterme, en iyi puroları içme, şaraptan anlama, boş zamanlarını tablo, nadir kitap, antika eser, dolmakalem, klasik araba koleksiyonu yaparak geçirme gibi süzölmüş zevklerden oluşan bir bütün” (Bali, 2009: 146).

Bu bakımdan Zukin’e göre; insanların tüketim eğilimi, mevcut yaşam tarzının üstlendiği ekonomik işlevlerden de beslenmektedir. Farklı kimliklerin olması farklı tüketim mekânlarını ortaya çıkarmış, pek çok yeni kentsel tüketim mekânı günlük ihtiyaçlardan ziyade kültür, seyahat ve boş zamanın yeni biçimlerine yöneliktir, bu durum kentlerin rekabet edebilirliğinin de önemli bir unsuru haline gelmiştir (Zukin, 1998: 825).

- Temalı/Konulu mekânlar

Temalı/konulu mekânlar, kentsel kullanımlardan herhangi birisinin biricikleştirilerek tek başına, hem mekânda hem de kullanım alışkanlığında bir farklılık (yeni bir tüketim alanı açmak) yaratmak üzerine kuruludur. Bu postmodern dönemin mimari mekânı ve kenti düzenleme mantığı olan “karma kullanım” yaklaşımı ile çelişmemekte aksine ondan beslenmektedir. Söz konusu dönemin

mekânı “kolaj” üzerine olduğu kadar “tekil/parçacıl” ele alışa da dayanan bir kurguya yaslanmaktadır.

Bu anlayış, aktiviteleri daha önce hiç olmadığı kadar iç içe geçirmekte adeta üst üste yığılmaktadır. Örneğin bir alışveriş merkezinin içinde “Uludağ havasını getiren” kayak pisti ve kar parkına rastlanırsa çok şaşmamak gerekir (Şekil 1.7.). Esra Keskin, “*Burası Uludağ Değil, İstanbul*” başlıklı haberinde bu mekânla ilgili şöyle bir tespit yapmaktadır (www.zaman.com.tr):

“Snowpark'a girdiğinizde yüzünüze vuran soğukla başka bir alemde buluyorsunuz kendinizi. Asma köprüler, taş duvarlar ve mağaralar fantastik bir dünyadaymışsınız gibi hissettiriyor. Yapay karın, doğal kar gibi olup olmadığını merak edenlere de hemen söyleyelim. Snowpark'taki karın yumuşaklığı ve yoğunluğu doğal karla neredeyse bire bir aynı. Üstelik mekân kapalı olduğundan 'fırtına mı çıkar', 'güneş mi açar' derdi de yok. Her zaman aynı stabilitede kar ile eğlenmenin keyfi çıkarılabiliyor. Mekânın güzel yönlerinden biri de etrafının cam ile çevrili olması. AVM içinde 22-25 derecede alışveriş yapanlar, -5 derecede kar topu oynayanları, kayak yapanları seyredebilecek”.

Şekil 1.7. Torium AVM’de “Snowpark” (İstanbul)



Kaynak: www.torium.com.tr

Örneğin teması akvaryum olan bir yapı içinde dünyanın çeşitli denizlerine ait bilgiler simgeler, panolar ve heykellerle canlandırmalı olarak bulunabilmekte ve hatta yağmur ormanına bile rastlanabilmektedir (Şekil 1.8. ve Şekil 1.9.).

Şekil 1.8. İstanbul Akvaryum (İstanbul Boğazı Temalı Bölüm)

Şekil 1.9. İstanbul Akvaryum (Yağmur Ormanı Temalı Bölüm)



Kaynak: P.Y. Aslan Arşivi (2011)

Örneğin ilk konulu park olan Disneyland (Şekil 1.10.) içinde Perili Ev, Özgürlük Alanı, Sınır Ülkesi vb. gibi Disney dünyasına ait bazıları sponsor destekli temalı bölümler (ülkeler), restoranlar zinciri içinde yer alan kimi dükkanların şubeleri, su parkları, eğlence bölgesi, alışveriş alanı, oteller vb. bulunmaktadır. Disneyland, sürekli temizlenmekte ve boyanmakta olup dağınık, pejmürde bir görüntüye asla yer yoktur. Disney, denetimli ve son derece düzenli bununla birlikte eğlencenin ticarileştirildiği bir alandır (Ritzer, 2011: 19-23).

Şekil 1.10. “Disneyland” Temalı Parkı (“Adventureland” Bölümü)– ABD



Kaynak: www.disneyland.disney.go.com

Temalı mekânlar düzen ve sınırlamanın katı olduğu yerlerdir. Buralarda adet bir çeşit montaj hattı bulunmaktadır (Ritzer, 2011:121). Tüketicinin nereden nereye gideceği,

orada ne bulacağı önceden belirlenmiştir, rastlantıya ya da bir sürprize yer yoktur. Örneğin temalı parklarda hakim temaya ayrılan alanların dışında, hatıra amaçlı alışverişe yönelik hediye mağazası, yeme-içme alanları, eğlence alanı vb. kullanımlar bulunabilir. Temalı restoranlar da belirlenen temanın etkisi altında yeme-içme faaliyeti gerçekleştirilir ve hatta söz konusu tema yeme-içmenin önüne geçebilmektedir (Ritzer, 2011: 142). Bu yerlerde tüketilen yemekler ve içecekler değil müzik, tematik ortam ve dolayısıyla restoranın imajıdır. Mekânlar temalı hale getirilerek, aslında simüle edilmekte fantezi ve seyir öğeleriyle yüklenmektedir (Ritzer, 2011: 158). Böylece bu mekânlar yeniden büyülemeye uygun olarak cazibesini devam ettirebilmektedir (Şekil 1.11. ve Şekil 1.12.).

Şekil 1.11. “Everland” Temalı Parkı – Güney Kore

Şekil 1.12. “Legoland” Temalı Parkı -- Malezya



Kaynak: www.taisha.org, www.malaysiaiskandar.wordpress.com

1.2.2.3. Tüketim Odaklı “Kamusal Mekânlarda” Sosyalliğin

Yeniden Üretimi

Tüketim mekânları olan alışveriş merkezlerinin ve temalı parkların bu şekilde ele alınması bu mekânların hiçbir şekilde kamusallık içermediği anlamına mı gelmektedir? Aslında bu mekânlarda tam olarak ve sadece tüketimin yapılmadığını söylemek önceki başlıklarda üzerinde durulan tüketim odaklı yaklaşımlarla rasyonelleştirilen kamusal mekânların, tüketim mekânına evrilmesi gerçeğiyle çelişmez. Örneğin alışveriş merkezlerinde yer alan fast-food restoranlar sadece orta ve üst gelir grubuna hizmet vermemektedir ya da çeşitli telefon operatörlerinin dönemlik kampanyaları bu mekânlardaki sinema faaliyetini zaman zaman teşvik

edici olabilmektedir. Bu mekanların “yavaş yavaş kentlinin buluşma noktası olmaya başlayan ve meydanların yüklendiği bir çok fonksiyonu içlerinde barındıran...bir anlamda özelleştirilmiş kamusal mekanlar” olduğu yönünde görüşler de mevcuttur (Zengel, 2001-2002:13).

Bu tarzda bir ele alış aslında daha önce de değinilen aslında bir sosyalist olan Victor Gruen’in neden bir alışveriş merkezi tasarladığı düşüncesine kadar götürülebilir. Hatırlanacak olursa Gruen’in bir yerleşim kampusu içerisinde tasarladığı alışveriş merkezi iklim koşullarından, kentin olası istenmeyen sürprizlerinden korunmak amacıyla ortaya çıkmıştı. Benzer bir izlek Gottdiener’da da mevcuttur (Gottdiener, 2005:124):

“Düzensiz gelişmenin ürünü olarak ortaya çıkan suç ve hastalıklar, günlük yaşamda parklar, plazalar ve kamu alanlarının kullanımından zevk alınmasını engellemektedir. Böyle bir ortamda gün içinde zaman geçirmekten uzaklaşan bölge sakinleri, bir zamanlar eski kasaba meydanı ya da merkezinde bulabildikleri *toplumsallaşma olanağını*⁸ sağlayacak bir kamu alanının eksikliğini hissederler. Gitgide, kamu alanları rahatsızlık ya da korku veren yerler haline gelmektedir. Bunun yerine, toplumsal yaşam yerleri şimdi ‘alışveriş merkezi’ olarak bilinen tümüyle kapalı, klimalı alışveriş alanları içinde bulunmaktadır.”

Bu noktada yine Gottdiener’in alışveriş merkezlerine ilişkin çözümlemesi ön açıcı olacaktır. Gottdiener’a göre, alışveriş merkezleri tüketim işlevinin gerçekleştiği, perakendecinin malını satma koşullarını aradığı ve bu satışın artırılması için “araçsal olarak dizayn edilmiş” tasarım biçimlerini içerir. Diğer yandan ise insanların özlem duydukları kent mekânını aradıkları yerlerdir. “Satıcıların yararına müşteriler olarak gezinirlerken insanlar aynı zamanda bu yarı-kamu mekânının müşterisidirler” (Gottdiener, 2005:127).

Kent içindeki kamusal mekân arayışında bu mekânların giderek daha çok tercih edilmesinde mekânın tasarımındaki kimi fiziksel özellikler de destekleyici olabilmektedir (Önbilgin ve Uzun, 2001-2002: 26):

⁸ İtalikler yazılanlar bana ait.

“Alışveriş merkezlerinde, atriumların⁹ oluşturulmasındaki en belirgin nedenlerden birisi de, kentin karmaşık ve sıkıcı ortamından uzaklaşarak psikolojik rahatlama ve dinlenmeyi sağlayıcı nitelikte ortamlar sağlamaktır. Atrium mekânının estetiksel nitelikleri, mekân kullanıcılarının memnuniyetini arttırmakta, potansiyel kullanıcıların mekâna çekilmesi sağlamakta ve insanları kent baskısından uzaklaştırarak kullanıcılarına moral kazandırmaktadır.”

Bu yaklaşımlar modern toplumda yalnızlaşan bireyin alışveriş merkezlerinde sosyalleştiği anlayışlarıyla da paraleldir. Bu merkezlerde hem sosyal hem de kültürel ihtiyaçların karşılandığı düşünülmekte, dahası bu ihtiyaçları gidermek üzere özellikle alışveriş merkezlerinin tercih edildiği varsayılmaktadır; çünkü organize edilmiş/toplu gerçekleştirilen alışveriş imkânının sağlanması ile normalden daha fazla boş zaman kazanılmış olmakta ve böylece alışveriş merkezleri yeni bir yaşam biçiminin odağında yer almaktadır (Akt. Alkibay vd, 2007:2-3; Dökmeci, 1995).

Toparlanacak olursa özelde alışveriş merkezlerini genelde ise tüketim mekânlarını tüketim rasyonel işleyişinde bir araç olarak ele almak gerekliliğiyle birlikte tam anlamıyla bu sistemin devamlılığının kurucu ögesi olarak da görmek çok doğru olmayacaktır. Her ne kadar tüketim mekânları giriş çıkışları kontrollü, güvenlik kameralı yapılarıyla kamusal mekân olma iddiasından yoksun olsa da ve normatif anlamda olmasa da görece bir kamusalılık içerdiği de bir gerçekliktir. Bu noktada ortaya çıkan durum çelişkili değil aksine tutarlı bir çerçeveye denk düşmektedir; çünkü kapitalist ideolojinin alt gelir gruplarını da sisteme yedekleme çabası bunun en belirgin teminatıdır.

1.2.2.4. Tüketim Anlayışına Rağmen Kamusal Mekânların

Olabilirliği

Bu kısımda; günümüzde kamusal mekânların yurt dışında nasıl algılandığını anlayabilmek, kentsel alanların kamusal amaçlı ele alınışında ne gibi kriterlerin dikkate alındığını belirleyebilmek amacıyla özellikle olumlu nitelikleri olan, başarılı

⁹ Orta avlu anlamında.

(“Kentsel Kamusal Mekân Avrupa Ödülü¹⁰” yarışmasında ödül kazanan projeler arasından seçilen konuya ilişkin bulunan) projeler incelenmiştir.

İncelenen projelerin bazıları (Lyon ya da Barselona kentlerindeki gibi) kent içinde kalan “kahverengi alanlar”ın (**brownfield sites**) kentsel dönüşüm projeleriyle yenilendiği uygulamalardan oluşmaktadır. “Kahverengi alanlar” ya da “kara alanlar” olarak adlandırılan alanlar önceden ticari, endüstriyel vb. işlevlere sahiptirler. Diğer yandan artık kent içinde önemli noktalarda bulduklarından, günümüzde önem kazanmış olup, yeniden geliştirilme potansiyelleri öne çıkmıştır¹¹ (www.sustainablebuild.co.uk). “Kahverengi alanlar”ın önemi kentlerin merkezi noktalarında konumlanmış olmaları ve mevcutta alt yapı şebekelerine sahip olmalarından dolayıdır. Bu alanlar; endüstriyel mirası koruyup geliştirme, rekreasyon ve turizm faaliyetleriyle ya da donatı alanlarıyla destekleme veya yeniden işlevlendirme, alanın canlılığını sağlamak için konut alanlarının da eklenmesi, kentsel tasarım ilkelerinin sağlanması ve ulaşımın geliştirilmesi vb. pek çok uygulama ile yeniden canlandırma veya yeniden oluşturulma yollarıyla kente kazandırılmaktadır (Özden, 2008:252-253).

- “**Jardí del Museu Can Framis**” Projesi, İspanya - Berselona (2009)¹²

Önceki Durum: 19. yüzyılda endüstri devrimi sırasında Katalonya bölgesinin kuzey kısmındaki yoğun sanayileşme faaliyetleri kapsamında kurulan fabrikalardan biri de burada kurulmuştur. Söz konusu tekstil fabrikası tek bir yapı olmayıp pek çok binadan oluşmaktadır.

¹⁰ Kentsel Kamusal Mekân Avrupa Ödülü (El Premi Europeu de l’Espai Públic Urbà) yarışması, 2000 yılından bu yana yılda iki kere ve sonuncusu 2012’de olmak üzere, yedi Avrupalı kurum tarafından “kentlerimizdeki kamusal mekânların korunmasını ve kurtarma projelerini cesaretlendirme ve tanıtmaya amacıyla düzenlenen” bir yarışmadır www.publicspace.org/.

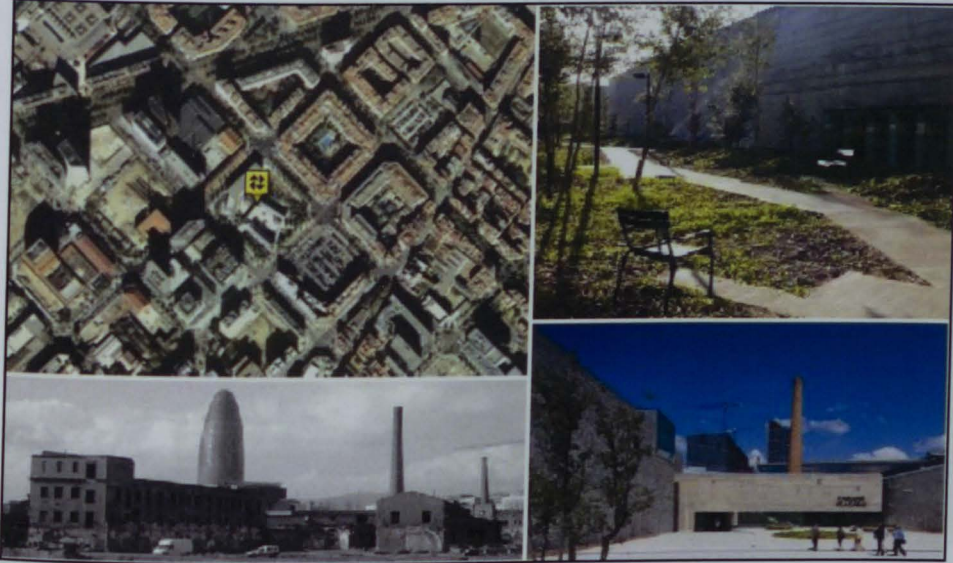
¹¹ Özellikle İngiltere’de, çoğunlukla endüstriyel veya ticari amaçlarla kullanılmış ve şimdi ise terk edilmiş, kirlenmiş alanları kapsamaktadır. İngiltere’de “kahverengi alanlar”ın yeniden geliştirilmesi yalnız çevresel değil, toplumsal boyutuyla da ele alınmaktadır. Bu alanlara kentin dışı yayılmasını, tarım alanlarının baskılanmasını önleyecek şekilde konut alanları inşa edilmektedir. Yine bu alanlarda yeşil alan kullanımları da önerilmiştir. ABD’de ise bu kavram her zaman terk edilmiş, tehlikeli atıklar vb. ile kirlenmiş alanları kapsamakta olup, kullanımı ise İngiltere’deki benzer şekilde olmaktadır www.sustainablebuild.co.uk.

¹² Belirtilen tarihler projelerin uygulandığı yılı göstermektedir.

Dönüşüm Nedeni: Son yıllarda bu bölgeyi kapsayan yeni kent planlarına göre, yeni bir mimari formda ancak eski yapıların da korunduğu bir anlayışla alanın yenilenmesi öngörülmüştür; ancak bu esnada söz konusu yapıların bir kısmı da yıkılmak zorunda kalmıştır.

Dönüşüm Sonrası Durum/Değerlendirme: Alanda bulunan tekstil fabrikasına ait yapı kompleksinde yer alan iki bina ve baca korunarak çağdaş bir sanat müzesi, çevresi de bahçe olarak işlevlendirilmiştir (Şekil 1.13.) (www.publicspace.org).

Şekil 1.13. “Jardí del Museu Can Framis” Projesi, İspanya - Barselona (2009)



Kaynak: www.publicspace.org

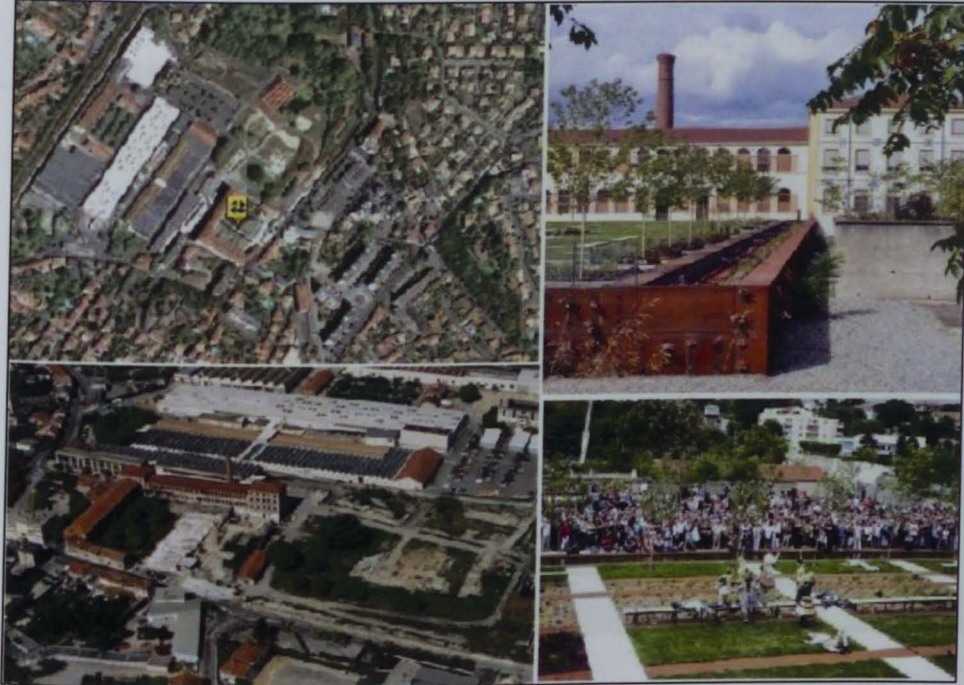
- **“Cour et jardin public de la Cour des Images” Projesi, Fransa - Borg-lès-Valence (2009)**

Önceki Durum: Borg-lès-Valence bölgesinin dışında demiryoluna yakın bir konumda devlete ait olan 1900’lerin ortasında kurulmuş olan (Fourier’in kurmuş olduğu meyve bahçesi üzerinde yapılmıştır) cephane fabrikası, 1990’larda terk edilmiştir. Fabrika kompleksi üç yapıdan ve bir avludan oluşmaktadır.

Dönüşüm Nedeni: 2001 yılında yerel meclis temsilcilerinin oluşturduğu komite, tarihi yapıyı canlandırmayı amaçlamıştır.

Dönüşüm Sonrası Durum/Değerlendirme: Açılan yarışma ile eski fabrika binası, grafik tasarım merkezi olarak işlev kazanmıştır. Bu yapılırken yapıya ait olan bahçe ise “Hayal Bahçesi” olarak adlandırılmış, etkinlikler düzenlenmiş ve herkese açık olması hedeflenmiştir (Şekil 1.14.) (www.publicspace.org).

Şekil 1.14. “Cour et jardin public de la Cour des Images” Projesi, Fransa - Borg-lès-Valence (2009)



Kaynak: www.publicspace.org

- **“Aménagement des Berges du Rhône” Projesi, Fransa-Lyon (2008)**

Önceki Durum: Lyon kenti içinde bulunan Rhône Nehri kıyısında 1800’lerde fabrikalar bulunmaktayken, sonrasında bu alanlar otopark alanları ve otoyol olarak kullanılmıştır. Dönüşüm öncesi kullanımı da yine buna uygun olarak otopark ve yol şeklindedir.

Dönüşüm Nedeni: Sanayi devrimiyle beraber bir çok Avrupa kentinde olduğu gibi nehir kıyısında gelişen yapılaşma ile Lyon kenti içinde bulunan Rhône Nehri ile kent bağlantısı kopmuştur. 2003 yılında yerel örgütlülükler bir yarışma açarak ve anketler ve atölye çalışmaları yaparak, nehrin sol kıyısının; buluşma yeri, eğlence mekânı, halkın doğayla buluştuğu alan olarak kent ile bağının kurulması amaçlanmıştır.

Dönüşüm Sonrası Durum/Değerlendirme: 10 hektarlık alanda ve kıyı boyu 5 km lik hatta gerçekleşen proje sonucu, alanda sosyal, kültürel mekânlar ve faaliyetler, açık ve yeşil alan kullanımları (bisiklet, kayak kullanımları ve kiralama birimi, bilgi merkezleri, kreş yapısı, sağlık tesisi, oturma-dinlenme alanları, restoranlar, konser alanı, canlı performans alanı, hava fişek gösteri alanı, Fransa bisiklet turu parkurunun bir kısmı vb. bulunmaktadır) gerçekleşmiştir (Şekil 1.15.) (www.publicspace.org).

Şekil 1.15. “Aménagement des Berges du Rhône” Projesi, Fransa-Lyon (2008)



Kaynak: www.publicspace.org

- **“Pieter Vreedeplein” Projesi, Hollanda – Tilburg (2009)**

Önceki Durum: Pieter Vreedeplein bölgesinde bulunan çevresinde kilise, ticari aks, yerleşim yeri bulunan otopark alanı olarak kullanılan meydan, kentin önemli bir kesişim noktası durumundadır. Meydanın bir tarafında yüksek katlı modern binalar bulunurken, diğer tarafında geleneksel bir doku yer almaktadır, heterojen bir çevreye sahiptir.

Dönüşüm Nedeni: 1998’de kent meclisi, bu alanı kent dokusuyla bütünleştirmeyi, yeniden bir meydan olarak işlevlendirmeyi, farklı kentsel gerçeklikleri buluşturmaya amaçlamıştır.

Dönüşüm Sonrası Durum/Değerlendirme: Dönüşüm sonrası eski otopark alanı olarak kullanılan söz konusu alan çevresinde ticaret amaçlı küçük iş yerleri, konut alanları,

sinema binası, zemin altı otopark alanı yapılmış olup, farklı kullanıcılara açık, içinde çiçekçi vb. bulunan bir meydan olarak tasarlanmıştır (Şekil 1.16.) (www.publicspace.org).

Şekil 1.16. “Pieter Vreedeplein” Projesi, Hollanda – Tilburg (2009)



Kaynak: www.publicspace.org

- **“Vabaduse Väljak” Projesi, Estonya – Tallinn (2009)**

Önceki Durum: Eski bir ortaçağ şehri olan Tallinn’de bulunan ve yine ortaçağ meydanı özellikleri taşıyan bir meydan olan alanı kilise, belediye binası, bahçe ve bulvarla çevrelenmiştir. Dönüşüm projesi öncesinde otopark alanı olarak kullanılmaktaydı.

Dönüşüm Nedeni: 1998 yılında yapılan yarışma ile bu alanı stratejik bir alan, yıllık festival alanı olarak düzenlenerek, yaya bölgesi olarak meydan işlevini kazanması ve araçların alandan çıkarılması amaçlanmıştır.

Dönüşüm Sonrası Durum/Değerlendirme: Meydan olarak kullanıma açılan alanın çevresinde yer alan 19. Yüzyıla ait binalar restore edilmiş, yeşil bantlar düzenlenmiş, bilim müzesi yapılmıştır. Alandaki etkinlikler ise; kamusal yarışmalar, açık hava etkinlikleridir (Şekil 1.17.) (www.publicspace.org).

Şekil 1.17. “Vabaduse väljak” Projesi, Estonya – Tallinn (2009)



Kaynak: www.publicspace.org

Projelerde kamusal mekânların, “herkese açıklık” hedefiyle tasarlandığı ve buna uygun işlevlerin, fabrika yerine sanat müzesi, taşıt yolu ve otopark alanları yerine açık ve yeşil alanlar, otopark alanı yerine meydan kullanımı vb. gibi, getirildiği ve alanda mevcutta bulunan modern döneme ait fabrika binaları ve bacaları gibi unsurların çoğunlukla korunduğu görülmektedir. Yapılan dönüşüm projelerinin, hem fiziksel yapıyı (işlevsel ve estetik bakımdan) hem de sosyal yapıyı ele aldığını söylemek mümkündür.

1.3. Bölüm Sonucu

Kamusal mekânın dönüşümünden kastedilen, normatif olarak ve toplumsal kamusal alan kabulünden yola çıkarak ve en azından “**toplumun tüm kesimlerinin özgür ve eşit katılımına olanak veren**” kentsel açık veya kapalı mekânların, toplumun bazı kesimlerinin -gelir grubu bakımından ayrılmış ya da cinsiyet temelli ayrılmış- kullanabildiği ve bu durumun hakim üretim biçiminin (dolayısıyla tüketim biçiminin de) ihtiyaçlarına göre şekillenen bir kurguda kamusal mekânların tüketim mekânlarına dönüşmesidir. Bu bağlamda mekânların tüketim nesnesi olarak ortaya

çıkması ve bunu doğuran süreç konuyu ele alırken üzerinde durulan temel inceleme konusu olmuştur.

Mekânın ve kamusal mekânın dönüşümü üst bağlamda tekelci kapitalizmin gelişimi ve geç kapitalizme (emperyalizme) evrilme sürecinden bağımsız ve üstyapısal dönüşümleri dışlayarak anlamlandırılmaz. Genel anlamda mekânın, tüketime konu olması süreci kamusal mekânların da deformasyon sürecidir. Endüstri öncesi toplumlarda “görev yönelimli” işleyen, zaman ve mekânın birbiri üzerinden anlaşıldığı toplumsal yaşam, sermaye birikim süreçlerinde “zaman yönelimli” bir hale gelerek **mekân-zaman ilişkisi** üzerine gelişen seyrini giderek yitirmiştir.

Modern toplumda toplumsal etkinlikler zamanı yapılandıran öge değildir. Modern toplum saat-zamanına göre yaşamını belirler. Saat-zamanı, zamanın soyut, bölünebilir, evrensel olarak ölçülebilir olmasıdır. Urry bu durumun önemini şöyle ifade etmektedir: “ Modern makine uygarlığının ilk ayırt edici özelliğinin, buharlı makineden pek çok bakımdan daha önemli bir buluş olan saat aracılığıyla örgütlenmiş etkinlik olduğu açıktır” (Urry, 1999:15). “Ölçülebilir zaman ve mekân, Batı kültüründe zaman-mekân ilişkilerine empoze edilmiştir” (Urry, 1999:17). Zaman boyutunu yitiren mekânın, böylece rahatlıkla anonimleşebilir, yeniden kurulabilir, değiş-tokuşa konu olabilir özellikleriyle tüketim nesnesi olma süreçlerine giden yolda önu açılmıştır. Metalaşan, araçsallaşan mekân kavrayışı, değişen tüketim anlayışının etkisiyle tüketim toplumunda, daha önce mekândan anlaşılan her ne varsa içeri boşaltarak, hem kendi üretiminde hem de ekonomik ilişkiler bağlamında araçsallaşarak toplumsal ve ekonomik ilişkileri üretme bakımından, yeniden üretilmiştir (bu basit, kaba, mekanik bir ilişkileneş değildir. Marksist/yapısalcı mekân anlayışı ile belirlenimci olmayan mekân-ekonomik yapı ilişkisi ortaya konulmuştu). Süreç aslında mekânın tüketilmesinden çok kapitalizm yararına yeniden üretilmesidir.

Horkheimer ve Adorno'ya göre, üretim alanındaki meta mantığı ve araçsal rasyonellik aynı zamanda tüketim alanında da bulunmaktadır (Marcuse, Lukács ve Lefebvre'in de daha önce değindiği gibi). Boş zaman uğraşları, kültür ve sanat kültür endüstrisi konusu oldukça ve piyasa tarafından şekillendikçe, değişim değeri

üzerinden varolurlar. Bu durum aile ve özel hayattaki geleneksel biçimlerin dışında yapay, atomlaşmış, manipüle edilen bir kitle de doğurmaktadır (Featherstone, 2005: 38). Bu kitle, tüketim toplumuna gönderme yapmaktadır. **Tüketim toplumu** anlaşılacağı gibi, Lefebvre'in de belirttiği üzere, piyasa süreçlerine eklemli bir bütünü işaret etmektedir.

Tüketim ideolojisinin gerçekleştiği bir alan olarak ise kent ve kentsel kullanımlar öne çıkmaktadır. Harvey'e göre, mekânın silikleşiyor gibi görünmesi mekânın daha az önemli hale gelmesi demek değildir. Sermaye mekânı daha da çok parçalayarak ve bir "yer duygusu" yükleyerek piyasa içinde işler hale getirme ve sürece katma çabasıdadır (Harvey, 2010). Böylece kentlerde hipergerçek, montaj-kolaj mekânlar ortaya çıkmaktadır. Tatil siteleri, temalı/konulu parklar, alışveriş merkezleri, eğlence alanları, müzeler, galeriler iç içe geçirilen formatlarıyla büyüleyici ve sürükleyici bir ortam sunarlar kentli/tüketicie. Eğlence, dinlence ve alışveriş kaynaşmış olur ve tüketim toplumunun bireyi (kullanıcı değil tüketici anlamında) birini yaparken kendisini diğesinde bulur kendisini. Rastgelelikler, işin şansa bırakılması söz konusu değildir. "Olay" yerini "aktivite/gösteri"ye bırakmıştır. Kamusal mekânlar ise pek çok nedenden ötürü tüketim mekânı olma potansiyeli taşırlar. **Kamusal mekânların tüketim ideolojisi bakımından başat uygulama alanı** olarak ortaya çıkması, odak noktası olması ise hem bu yerlerin toplumsal hareketlilik bakımından taşıdığı nüfus yığılması ile hem de simgesel değeri ile ilgilidir. Nüfus yığılması ve hareketliliğinden basit anlamda niceliğe gönderme yapan bir boyuttan çok tüketim toplumunun kendisine dolayısıyla niteliğe yapılan, kültürel değişim üzerinde gelişen anlayışa vurgu yapılmakta; simgesel değer ile ise kentsel yaşayışta ve kentsel mekânda sahip olduğu fiziksel –ve dolayısıyla toplumsal- görünürlük kastedilmektedir. Söz konusu kültürel değişim değinildiği gibi kendinden menkul bir tarzda değil altyapı-üstyapı diyalektiği çerçevesinde kurumsallaşmaktadır. Dolayısıyla kamusal mekânların barındırdığı nüfus hareketliliği ve simgesel anlam, yeniden üretim süreçlerinde bu mekânları potansiyel tüketim mekânları yaparken, toplumsal algıda "tüketim mekânlarının kamusal mekân sanılması" sonucunu doğurmakta ve bu algı tüketim toplumunun bilincinde bir sanrı olmaktan öteye giderek gerçekleşmektedir de. Ancak bir önceki bölümde yer alan örneklerde

görüldüğü gibi farklı işlevlerin dengeli bir biçimde yer aldığı, toplumsal ortak karar süreçleri ile gelişen kamusal mekânların elde edilmesinin imkânı da hala söz konusudur.

Son olarak, Harvey'in kamusal mekân ve politik alanla kurduğu ilişki ön açıcı görünmektedir. Harvey, internet ve sanal iletişimin olduğu bir çağda fiziksel olanın, mekânsal örgütlenme açısından önemi "hoş bir metaforun önüne geçemez" gibi düşünceler bulunduğunu; ayrılmış banliyölerin, kapalı sitelerin, özelleşmiş alanların, yoğun bir şekilde yayılmış alışveriş merkezlerinin olduğu ve her köşesi kameralarla gözetlenen merkez caddelerden oluşan kentsel yapı içerisinde politik katılımın nasıl sağlanacağı sorusunun anlamlı bir soru olduğunu belirtmektedir. Dolayısıyla O'na göre **kamusal mekân kavramı doğrudan politik olanla** ilişkilidir (Harvey, 2005) ve hatta toplumsal mücadeleler dinamiğini kentsel mekânda bulacaktır (Garb, 2012).

“...Etrafı çeviren dağlar sanki bir saygı hissi ile ovaya eğilmiş gibi görünüyor, yollar gümüş bir hat gibi vadiyi birçok yerden ayırıyordu. Düzgün sıralı kavak ağaçlarının yavaş yavaş esen rüzgarın etkisiyle dalgalanması, yoncalarla birleşerek bu mevsimde bahar günlerine nazire teşkil ediyordu. Güneyde bütün haşmetiyle yükselen Keşiş Dağı'nın zirvesindeki beyaz örtü güneş ışığının altında pırl pırl parlıyor ve yer yer gökyüzünden düşmüş bulutlar, dağı küçük gölcükler ve birer gümüş gibi parlayan akarsular ile süslüyordu...”

(İbnülcemal Ahmet Tevfik, 1890'lar)

2. BÖLÜM: KAMUSAL MEKÂNIN BURSA KENTİ BAĞLAMINDA DÖNÜŞÜMÜ

Bu bölümde (önceki bölümlerde irdelenen) paradigmatik eksenin, (bir sonraki bölümde incelenecek olan örneklem alanın dönüşümüne yön veren rolüne referansla) sunduğu bağlamın anlaşılıp, anlamlandırılabilmesi için Bursa kentinin tarihsel süreçte değişen fiziksel/çevresel ve sosyal yapısı ele alınacaktır. Kentin kamusal mekânlarının gelişimi söz konusu bağlam çerçevesinde incelenerek; kamusal gelişimin değişen çehresi, sosyal boyutlarıyla ifade edildiği kadar fiziksel/çevresel değişimin rolüne yapılan vurguyla irdelenecektir.

Bursa'nın tarihsel süreçte kentsel yapıyı çevresinin gelişimini Aslanoğlu üç döneme ayırmaktadır: Birinci dönem kentin Osmanlı başkenti oluşundan ipek üretiminin makinalaşmasına kadar geçen dönem, ikinci dönem kentte ipek üretiminin makinalaşması ile beraber sanayileşmenin görüldüğü dönem, üçüncü dönem ise otomotiv üretiminin dış pazarla bütünleşmeye başladığı dönemdir (Aslanoğlu, 1995: 105-106).

Çalışma kapsamında ise kentsel mekân ve kamusal mekân gelişimi dört dönemde incelenecektir. Birinci dönem Bursa'nın başkent oluşundan başlayarak kapitalist üretim ilişkilerinin geliştiği ve bunun devlette idari reformlar ve

değişikliklerle görünür olduğu 19. Yüzyıl başlarına kadar olan süreci; ikinci dönem 19. Yüzyıl başlarından itibaren modernleşme hareketlerinin gerçekleştiği ve Cumhuriyet'in kuruluşuna kadar olan süreci; üçüncü dönem Cumhuriyet'in ilk yılları ve modernite projesinin ekseninde şekillenen süreci ve 1980 sonrası küresel ekonomiye göbekten bağlanılan modern sonrası/postmodern¹ süreci kapsamaktadır. Buna göre:

- I. Bursa'nın başkent oluşundan Modernleşme hareketlerine kadar olan dönem
- II. Bursa'nın 1826 – 1923 arası Modernleşme dönemi
- III. Bursa'da Erken Cumhuriyet yılları ve günümüze kadar olan dönem

2.1 Bursa'nın Başkent Oluşundan Modernleşme Hareketlerine Kadar Olan Dönem

Bursa'nın başkent olduğu 1300'lü yıllardan Tanzimat reformlarına kadar olan yaklaşık beş yüz yıllık bir dönemi kapsamaktadır. Bursa, 1326 'da başkent oluşundan itibaren imar ve bayındırlık işleri bakımından olsun ekonomik yapıya katkısı, ticari hareketliliğiyle olsun Osmanlı kentleri arasında her zaman önde gelen kentlerden olmuştur.

Bursa erken Osmanlı tarihinin simge kentlerindedir. Bu durum imparatorluğun kuruluş dönemi kenti olarak, devlet yapısının oturması, sağlamlaşması, kent vizyonunun belirlenmesi gibi nedenlerden dolayıdır (Kuban, 2007: 68). Kuruluş döneminin canlılığını ziyadesiyle yaşamış ve daha sonra başkent olan Edirne veya İstanbul ya da sonradan öne çıkan İzmir gibi liman kentleri karşısında özgün değerini yitirmemiştir.

¹ Postmodern/Modern kavramın teorik temellerinin çalışma kapsamında nasıl ele alındığı bir önceki bölümde açıklandığından, bu bölümde söz konusu kavrama yönelik teorik bir açılıma yer verilmeyecektir.

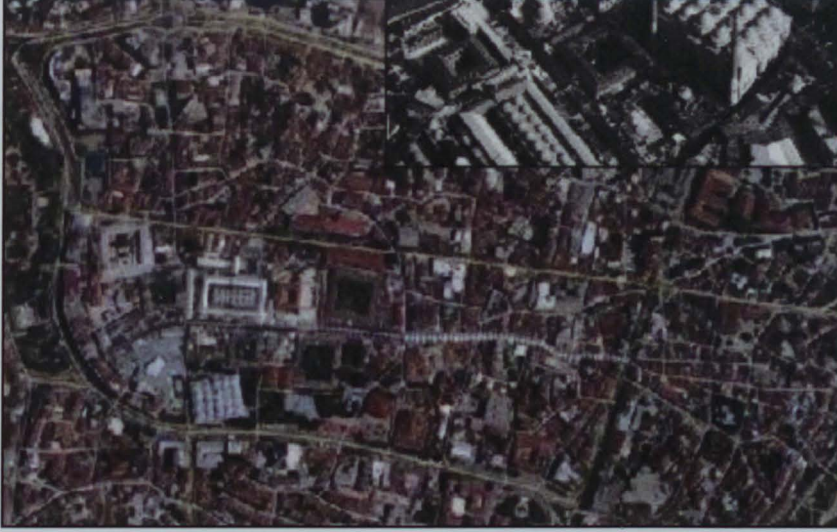
2.1.1. Kentin Mekânsal Gelişimi

Bursa Osmanlılar tarafından fethedilmeden önce tamamen Hisar bölgesinden oluşmaktaydı. **Hisar bölgesinde** Osmanlılar fethetmeden önce Tekfurluk merkezi ondan da önce ise Helenistik çağın Bithinya Krallığı bulunmaktaydı. (Kuban, 2007:69).

Fetihle beraber Hisar Bölgesindeki gayrimüslim nüfusun yerini Müslüman nüfus almıştır². Bu bölgeye yerleşen Osmanlılar daha sonra Orhan Gazi'nin inşa ettireceği Orhan Külliyesi ile yeni şehre adım atacaktır, bu külliye “Osmanlı Bursa'sı”nın en canlı yeri, hareketli bir ticaret bölgesi olarak merkezi rol üstlenecek, sonraki dönemlerde yapılan Kapan Han, Ulu Cami, Bursa Bedesteni, Uzunçarşı, İpek Han, Geyve Han, Koza Han, Pirinç Han, Fidan Han vb. yapılar bu çekirdeği destekleyen yapılar olacaktır (Şekil 2.1.). I. Murat döneminde de aşağı şehir olarak adlandırılabilir olan Hisar'ın güneyindeki düzlükte yer alan bölge gelişmeye devam etmiş, Muradiye-Çekirge tarafına doğru yeni mahalleler ortaya çıkmaya başlamıştır. Yıldırım Bayezid döneminde şehir batıya doğru (Yıldırım semti ile) gelişmiş, Hisar bölgesi doygunluğa ulaşmış ve imar hareketleri devam etmiştir. I. Mehmet (Çelebi) döneminde de şehir Sedbaşı ve Emir Sultan'a doğru gelişmiş ve Yıldırım'a kadar olan alanlardaki boşluklar kapanmıştır. II. Murat döneminde ise şehrin gelişme yönleri artık tam anlamıyla oturmuş, batı ucu Muradiye ile yerleşmiştir (Şekil 2.2.). Bundan sonraki dönemlerde başkent İstanbul'a taşınmıştır; ama Bursa da artık yerleşik bir şehir haline gelmiş, yeni gelen padişahlar Bursa'nın, şehir dokusunu geliştirici yönde imarına katkıda bulunmuştur (Ergenç, 2006: 17-21). Bursa'nın tam anlamıyla bir **Başkente dönüşmesi** Yıldırım döneminde olmuştur. İslam kentlerinde ekonomik yaşantının geliştiğinin ve kentin olgunlaştığının belirtisi, ortaya çıkan ticaret yapıları ve cuma camisidir. Dolayısıyla Bursa'da da Yıldırım döneminde yapılan Ulucami ve Bedesten gelişimin göstergeleridir (Kuban,2007: 70).

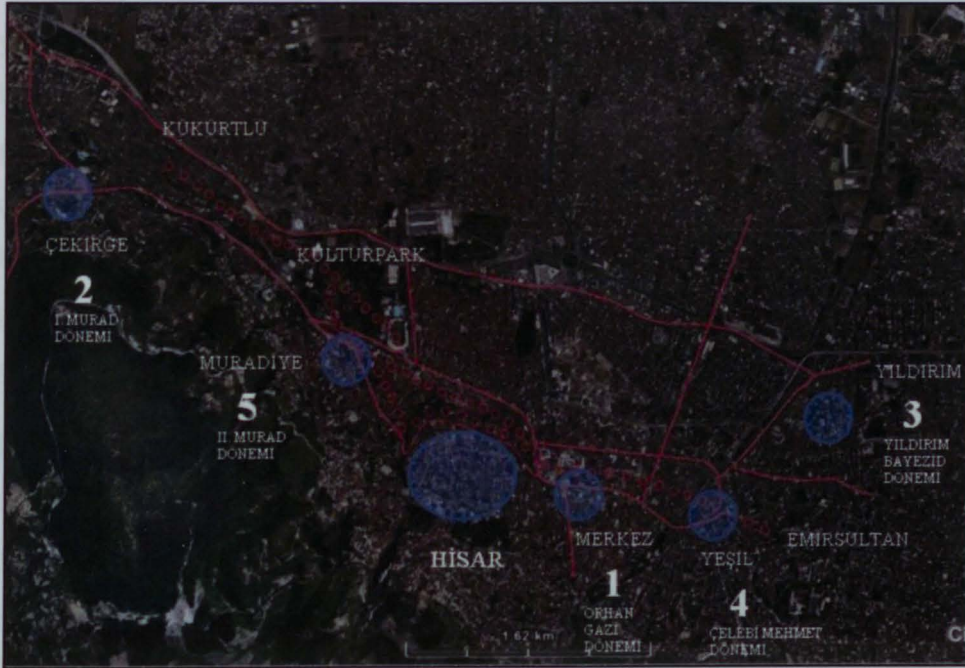
² Fetihden önce ise tahmin edilebileceği gibi tersi durum geçerliydi. Hisar dışındaki yerlerde Yahudi ve Müslüman Mahalleleri bulunmaktaydı (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2000: 8).

Şekil 2.1. Tarihi Çarşı ve Hanlar Bölgesinin Görünümü



Kaynak: Citysurf Uydu Görüntüleme Sistemi, www.btch.org

Şekil 2.2. Günümüz Kent Dokusunda Osmanlı Dönemi Kentsel Sıçramaları ile Yaya Aksı



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi Koruma Çalışmaları, Plan Program ve Projeler, Tarihi Çevre Koruma ve Yenileme Şube Müdürlüğü Yayını, 2000, s.6; Citysurf Uydu Görüntüleme Programı.

Orhan Bey, Bursa çarşısında bir ulucami yerine imaret-zaviye yaptırmıştı. Camiler ve imaretler de çevrelerinde yerleşim alanı gelişen diğer önemli yapılarıydı. Dini

yönden camiler, aşevi olan imaretler de dinsel ve özellikle sosyal yönleriyle bu gelişimi sağlamaktaydı (Ergenç, 2006: 72,73).

Orhan Bey döneminde Hisar ve çevresi ilk yerleşilen alan olmakla birlikte yine daha Orhan Bey döneminde şehir “aşağıya inerek” asıl yerleşilecek olan bölgeye sıçramıştır. Bursa, doğası gereği güney ve doğuya değil, **kuzeye doğru genişleyecek** bir şehirdi (ancak güneyde Bergama gibi Bursa’ya bağlı olan kazalara da ulaşamıyor değildi. Bu yerlere İnegöl ve Yenişehir ovaları üzerinden ulaşılıyordu) (Ergenç, 2006: 14). Bu hareket gelişim yönünü ortaya koyduğu gibi, her gelen yeni sultanın da yapacağı temel kentsel müdahaleyi de bir anlamda işaret etmekteydi. Sonradan gelen her Osmanlı sultanı kendi adına kentte bir iz bırakacaktı ve bunu da vakıflar aracılığıyla yapacaktı.

“Bir kentin ele geçirilmesinden sonra, surların dışına imaret kurarak yeni yerleşme merkezi yaratmak Osmanlı döneminin karakteristik ve uzun ömürlü bir iskân yöntemi”ydi. Orhan Bey’den sonra I. Murad ve Yıldırım Bayezid de imaretlerini kent merkezi dışında kurmuşlardı. Bu durum bir çeşit **iskân politikası**³ anlamına gelmektedir (Kuban, 2007: 70). Genel olarak büyük bir cami (Şekil 2.3.) ve çevresindeki çarşı etrafında gelişen küçük mahallelerden oluşan Anadolu kentlerinden farklı ve Osmanlı şehrinin gelişkin örnekleri olarak İstanbul ve Edirne gibi, Bursa da değinilen iskân politikasının sonucunda çok merkezli bir gelişim göstermiştir (Alada, 2008: 65).

Bu iskân politikası, dönemi inceleyen pek çok yazar tarafından kabul gören bir anlayıştır. Kentin doğusunda, batısında, farklı bölgelerinde sultanların külliye yaptırması bir semt çekirdeği oluşturma ve zamanla aradaki boşlukların dolmasıyla da kentin yerleşik alanını belirleme çabası olarak görülmelidir. Bu anlamda her sultan aslında kentin makroformunu geliştirmiş ya da mevcut olana katkıda bulunmuştur denilebilir. Diğer yandan Ergenç’e göre sultan türbelerinin uçlarda ve belirgin noktalarda yer alması şehrin fiziksel sınırlarını dolayısıyla planlı gelişimini ortaya koymak için olabileceği gibi şehrin silüetindeki görürlüğünü arttırmak için de olabilir (Ergenç,2006: 22).

³ Değinilen iskân politikasına dair “Şekil 2.2.” ye bakılabilir.

Şekil 2.3. Bursa Konut Dokusu ve Ulucami* ile Kent Silüeti⁴



Kaynak: Engin Özendes, Osmanlı'nın İlk Başkenti Bursa: Geçmişten Fotoğraflar, İstanbul, YEM Yayıncılık, 1999, s.166.
(* Fotoğraf: A. De Moustier, 1862).

Şemayı yönlendiren etkenlerin başında bu anlamda vakıf kurumları ve esnaf örgütleri gelmekteydi. Esnaf dükkân açarken, yerleşirken kurallara uymak zorundaydı bu nedenle de esnafın yerleştiği alanlarda da belirli bir yerleşme düzeni gelişmekteydi. (Ergenç, 2006: 96-99).

Bursa'da kentsel doku değinildiği gibi ticari işlevin baskın olduğu bir kent merkezi, yönetim işlevini gerçekleştirdiği Hisar bölgesinde bulunan bir çeşit saray⁵ ve halkın ikamet ettiği mahallelerden oluşmaktaydı. Mahalle, Osmanlı'da hem idari hem de sosyal birim işlevini üstlenmekteydi.

Bireysel ve kamusal ilişkilerin gerçekleştiği toplumsal yaşam alanı olan **mahalle**, aynı zamanda devlet açısından da yönetilenlerle ilişki kurabildiği bir ara birimdir⁶. Osmanlı üretim ilişkilerinin küçük ölçekli, değişken olmayan yapısı buna uygun

⁴ Bu bölümde 1800'lerin ikinci yarısına ait esasa ilişkin olduğu düşünülen Bursa fotoğraflarına yer verilmiştir. Konuya ilişkin görselliği sağlarken içeriğe yönelik anlamsal aykırılıkları olmayan fotoğraflar tercih edilmiştir.

⁵ Ergenç'e göre Devletle ilişkisi olanlar ya da hanedanla ilişkisi olanlar da Hisar'da yaşamaktaydılar. Bugünkü devlet hastanesinin bulunduğu yerde 16. Yüzyılın sonuna kadar etkinliğini kaybetmeyen bir saray olması muhtemeldir.

⁶ Diğer taraftan, Faroqi, mahallenin tam anlamıyla sınıf farkı gözetmeksizin aynı din ve etnik yapıdan oluşan bir bütün olduğu savının kayıtsız şartsız geçerli olmadığını da belirtmektedir (Faroqi, 2004: 701, 704).

topluluk modelini, şehir düzleminde mahalle yapısı ile ortaya koymuştur. Ayrıca iş ahlakı, dayanışma duygusu ve bireysel hareket alanının sınırlılığı da sosyal ilişkiler arası mesafeyi azaltmıştır. Nüfusun belli bir yoğunluğa ulaşması, yakın komşuluk ilişkilerinin bulunması İslami ahlak anlayışına göre ortak bir mekânda ibadeti şart koştuğundan mahalleler bu anlamda da sosyal yapı içinde kurumsallaşabilmişlerdir. Mahalle, gündelik ihtiyaçların karşılanması, yerel hizmetlerin görülmesi anlamında da bir çeşit sivil toplum birimidir de. Fiziksel ve demografik açıdan ise esnek ve işlevsel bir nitelik göstermekte olup, bir savunma birimi özelliği göstermez (Alada, 2008:123-140).

Osmanlı mahalleleri aynı dinden, aynı etnik kökenden ya da aynı mezhepten olan, otuz-kırk ailenin yaşadığı, mahalle halkının birbirini tanıdığı, sosyal dayanışma içinde olduğu, bireysel ve kamusal ilişkilerin gündelik yaşamda örgütlenebildiği yerlerdi. Müslüman olanlar ve olmayanlar, aynı meslek grubunda olanlar ve olmayanlar mahallelere göre farklılaşmaktaydı. Mahalle sakinlerinin gözetimi altında olan mahallede yabancılar kontrol edilirdi. Çıkmaz sokaklar da mahallelinin gözetim isteği ve konut çevresini kontrol etme güdüsü ile alakalıydı. (Faroqhi, 2002: 166, 178; Ergenç,2006: 40,41). Bu gözetim isteği ve çevreyi kontrol etme güdüsü ise; “kefalet, ortak sorumluluk, komşuluk hukuku” ile ortak yaşamın güvenliğinin sağlanması, sınırlarının çizilmesine dayanır (Alada, 2008:151).⁷

Cansever de mahallelinin mahallenin yönetimi, emniyeti vb. gibi sosyal gözetiminden olduğu kadar sokak bakımı, çevre temizliği vb. gibi fiziksel gözetiminden de sorumlu olduğunu belirtmektedir (Cansever, 2010:121). Mahallenin yönetimi konusunda Kaplanoğlu, Bursa’dan yola çıkarak mescid ve tekkelerin sadece namaz kılınıp ibadet edilen yerle değil aynı zamanda bir meclis de olduğunu, özellikle akşamları yatsı namazından sonra mahallenin imamı ya da papazı öncülüğünde cemaatin bir araya geldiğini söylemektedir (Kaplanoğlu, 2006: 19). Bu ifade de yine mahallenin bir çeşit sivil toplum birimi oluşunu destekleyici niteliktedir.

⁷ Daha çok örfi emirlere uygun olarak mahallelinin can ve mal güvenliğinin sağlanması, ahlaki değerlerin ve devamlılığının tesis edilmesi amacıyla mahallelinin kendi içinde ve hatta mahalleler arası birbirine kefil olması durumu “zincirleme kefillik” uygulamasında olduğu gibi (Alada, 2008: 151-152).

Modernleşme dönemi sayılmazsa genel anlamda Osmanlı kent dokusu, kompakt modelde büyüyen ve radyal bir sisteme bağlı olmayarak gelişen bir yapı göstermekteydi. Bu durum topoğrafya, doğal bitki örtüsü vb. gibi girdilere bağlı bir gelişim sunmaktaydı. Mahallelerin yer seçimi, çıkmaz ve dolambaçlı sokaklar bu durumu açıklamaktadır. Osmanlı kentinde mescidler ve tek kubbeli camiler mahalle ve semt merkezlerini oluşturmaktaydı ve buradan açılan ana yaya aksları konut alanlarıyla çalışma alanlarını birbirine bağlamaktaydı. 19. yüzyıl öncesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun da Avrupa'da olduğu gibi en önemli yapıları ibadethanelerdi (Faroqhi, 2002: 141). Dolayısıyla ibadethaneler semt ve mahalle merkezleri ile kent merkezlerini bir anlamda belirlemekte ve kentsel anlamda bir çeşit odak noktası yaratmaktaydı. Cansever'e göre, konut dokusunun odak noktasını üç yol ağzında kesişen cami, mescit ve büyük ağaçlar oluştururken, ulu çınarların birlikte yer aldığı abideler (ulu camiler ve çevresindeki külliyeler kastediliyor) şehrin odak noktası ilgi alanını oluşturmaktaydı (Cansever, 2010:117,123).

16. yüzyıl Bursa'sında mahalleler Osmanlı kenti mahalle yapısına uygun olarak etnik ve dinsel yapıya göre farklılaşmakta; ancak bu çok kesin çizgilerle olmamaktaydı⁸.

2.1.2. Kentin Kamusal Mekânları

Osmanlı Devleti'nin modernleşme öncesi söz konusu döneminde kamusal mekânlar, mahalle ölçeğinde **mescid, kahvehane**⁹, kent ölçeğinde ise **cuma camileri avlusu ve çarşı** bölgesinden oluşmaktaydı (Şekil 2.4., Şekil 2.5.). Bu mekânlar daha çok erkeklere yönelik bir kamusal alan sunmaktaydı. Bursa çarşısı ve kent merkezindeki kamusal alan için Kuban: “kervancısı, hamalı, devecisi, devesi ve diğer hayvanları, satılan eşyaların niteliği, kadınsız bir erkek toplumunun

⁸ 16. yüzyıl sonlarında **gayrimüslimler** Bursa'da altı mahallede yaşamaktaydılar. Bu mahalleler; Hisar bölgesinin batısında Muradiye bölgesinde yer alan Demirkapı ve Kayabaşı, Hisar'dan yeni şehre doğru inerken Balık Pazarı, Hisar'ın alt kısmında kuzeyin bulunan Altıparmak bölgesinde kalan Kuruçeşme, yeni şehrin doğusunda bulunan Sedbaşı ve Karaağaç Mahalleleri'ydi. Ermeniler Sedbaşı ve çevresinde; Rumlar Balıkpazarı, Kayabaşı, Demirkapı çevresinde ve Yahudiler de Kuruçeşme bölgesinde yaşamaktaydılar (Ergenç, 2006: 45,46,116; Kaplanoğlu, 2006: 47-48).

⁹ Burada değinilen kahvehaneler, Tanzimat sonrası dönemin kahvehanelerinden farklılaşmaktadır, konu bir sonraki bölümde detaylandırılacaktır.

oluşturduğu çarşı halkı, muhtesipler, çavuşlar, yeniçeriler yüzyıllarca yaşamıştır” demektedir (Kuban, 2007: 156).

Şekil 2.4. Ulucami Avlusu*



Kaynak: Engin Özendes, Osmanlı'nın İlk Başkenti Bursa: Geçmişten Fotoğraflar, İstanbul, YEM Yayıncılık, 1999, s.164.

(* Fotoğraf: Pascal Sébah, & Policarpe Joailler, yaklaşık 1890).

Şekil 2.5. Orhan Camisi Civarında Çarşı*



Kaynak: www.bursayitanitiyrouz.com

(* Fotoğraf: Anonim, yaklaşık 1890).

Kadınların yaşamı ise daha çok ev ve ev çevresinde geçtiğinden oldukça sınırlı olmakla birlikte kamusal yaşama katılabildikleri tek yer **hamam** olmaktaydı. Kadınların sosyal sınırlarının çok kalın olduğu, kadınları kısıtlayan bir toplumsal düzenin olduğu (evlilik anlaşmalarında kadınlar için sokağa çıkamama veya hamama gitmeme hükümlerinin bulunması gibi) Osmanlı toplumunda, hamamlar kadınlar için büyük bir özgürlük ortamı sunmaktaydı. Kadın ve erkek bölümlerinin olduğu çifte hamamlarda kadın bölümü hamamın yarısı olabiliyordu. “Oysa kadınların bu oranda katıldığı hiçbir sosyal etkinlik yoktu” (Kuban, 2007: 160). Kadınlar için, nakış dükkânlarına ya da yiyecek içecek satan bazı dükkânlara (örneğin kaymakçı dükkânı) gidebilme, çarşı pazar ziyaretleri kadınların kent yaşamına katılma aracıydı. Kadınlar hamam, kahveler ve ev ziyaretleriyle de sosyalleşmekteydiler (Faroqhi, 2002: 166, 178). 18. yüzyılda ise bu mekânlara mesire yerleri de eklenmişti. Mesireye gitmek ya da piknik yapmak kentlerin çevresindeki kırlık alanlara gidip sonrasında da yatır ziyareti yapmak şeklindeydi. (Faroqhi, 2002: 122).

Mesire yerleri, türbe ve mezarlıkların ise aileler açısından kamusal bir ortam sağladığı söylenebilir. Uzun’a göre; Osmanlı kentinin büyük açık mekânları olan mezarlıklar ve toplu türbeler, çayır ve bostanlar da kamu yaşamı için büyük önem taşımaktadır. “Mesire” denen bu yerler, insanların bir araya geldiği oldukça canlı alanlardır. Ticaret bölgesi olan çarşı da yine canlı bir kamusal yaşamı ihtiva etmektedir (Uzun, 2006: 17).

Osmanlı’da **kahvehaneler** 16. yüzyılın ikinci yarısından sonra görülmeye başlanmıştır. Üstelik bu zamanlarda Avrupa’da bilinmezken Anadolu’nun en ücra köşelerinde bile kahve içiliyordu. Kahvehanelerde sınıf farkı görece kaybolmakta eğitilmiş ve zengin erkekler de kahvehaneye gelmekteydi. 17. yüzyıldan itibaren padişah emriyle kahve tüketimi sık sık yasaklanmaya başlanmıştır. Bu durum kahvehanelerin bir sohbet alanı haline gelmesi ve Osmanlı yönetiminin bu durumu engelleyememesi ile ilgiliydi. Ayrıca –Tanzimat’tan sonra- kahvehanelerde gazete, dergi vb. bulunduğundan bunların basım sayısının az olduğu yönünde görüşler de mevcuttur (Faroqhi, 2002: 236-240, 283; Zürcher, 2010: 125).

18. yüzyıl ortalarına kadar yapılan sünnet düğünü, hanım sultan düğünü gibi şenliklerin de kamusal bir alan yarattığı söylenebilir (ancak Faroqhi'nin kitabından yola çıkılarak şenliklerin kamusallaşması ya da hakkınca kutlanmasının sanıldığı kadar kolay olmadığını, Müslümanlar için kısıtlayıcı, gayrimüslimler için neredeyse engelleyici koşullarda gerçekleştiğini söylemek mümkün). Osmanlı yönetimi şenliklerde resmi makamlara yönelecek tepkisel bir durumdan çekinmekte idi. Diğer yandan şenliklerde normal koşullarda yasaklanmış olan şeyler şenlik nedeniyle hoş görülebilmekteydi de. Bu şenlikler sokak ve meydanlarda ya da sarayın ikinci avlusunda gerçekleşmekte ve herkesin katılımına açık olmaktaydı. (Faroqhi, 2002: 184, 197).

2.2. 1826 – 1923 Arası Modernleşme Dönemi

17. yüzyılın sonlarından itibaren Osmanlı Devleti'nin kaybettiği savaşlarla başlayan ekonomik ve siyasal bunalım sonraki yüzyılda da sürmüştü ve 19. Yüzyıla gelindiğinde artık yönetimde reform gereği duyulmuştu. Modernleşmeye götüren nedenler başlangıçta kaybedilen savaşlarla ordunun bozulması fikri üzerinde yoğunlaşsa da sonradan coğrafi keşiflerle ticaret yollarının değişmesi, Avrupa'da bilim ve tekniğin ilerleyişi, tımar sisteminin bozulması ve yerelerde otorite kaybı gibi nedenler sistemik bir bozulmaya işaret etmiş ve Osmanlı idarecilerini sistemli bir değişim fikrine götürmüştü, böylece reformlar askeri alandan farklı alanlara da sıçramıştır. İşte başlangıcı III. Selim'e kadar götürülen modernleşme dönemini ifade etmekte olan, reform ya da yenileşme hareketlerinin tam anlamını II. Mahmut döneminden itibaren bulduğu varsayılmakta, 1800'lerde başlayıp Tanzimat dönemi ve Meşrutiyet'lerin ilanı kapsayarak Cumhuriyet döneminde de devam ettiği kabul edilmektedir (Zürcher, 2010; Lewis, 2008). Bu bağlamda Osmanlı modernleşmesi; idari, mali ve sosyal bakımdan dağılmış, kargaşa içindeki Osmanlı İmparatorluğu'nu toprak sisteminde, devletin bürokratik yapısında, devlet yatırımları ve mali yapıda, askeri alanda, eğitim alanında vb. yapılacak kimi yüzeysel kimi kökten düzenlemeler –ki bu düzenlemeler Osmanlı'nın kapitalistleşme sürecini

başlatmaktadır- ile diriltme, refah günlerine geri götürme çabasını içerir. Bu durum anlaşılacağı gibi esaslı bir zihniyet değişimini ifade eder.

2.2.1. Kentin Mekânsal Gelişimi

Tanzimat dönemi kentleri de önceki dönemlerden belirgin şekilde ayrılmaktadır. Kapitalist üretim ilişkilerinin gelişimi, yapılan idari reformlar kentsel alanda da yansımaları bulmaktaydı. İlerleyen süreçte daha tali olmakla birlikte toplumsal değişim sonucu oluşan yeni kamusal arz ile de kentsel mekân kullanımları çeşitlenecekti.

Tanzimat'la birlikte devlet kent alanında daha çok işlerlik ve estetik kaygısı duymaya başlamış, bunun araçlarını ise en çok batı tarzı şehircilik uygulamalarında, "Hausmannvari" planlama anlayışı ile bulmuştur. Kente düzen vermek isteyen iktidara doğal afetler de bir anlamda yardımcı olmuş, modern bir kent yaratma koşulları kendiliğinden ortaya çıkmıştır. Yangın ve depremlerle dümdüz olan kentlerde yeni imar çalışmaları daha kolay gerçekleşmiştir. Bu yeni imar çalışmaları ile kent Batı Avrupa kentlerine benzer bir görünüm kazanmakta, modern binalar, yeni semtler ve gelişen ulaşım sistemi ile kent dokusu daha düzenli hale gelmektedir (Dumont ve Georgeon, 1999: viii-xii).

Yerasimos'a göre Batılı anlamda bir kent yaratmak, Batı'nın tekniğinden ve kültüründen faydalanarak Batı'ya karşı mücadele etmenin bir parçasıydı; ancak kentte yapılan reformlar sağlıklı bir işleyişe yönelik olsa da daha çok estetik içerikliydi. Bir çeşit Batılılarca "ne diyecekler" kaygısı mevcuttu (Yerasimos, 1999: 2).

Devletin temel teşkilatlanmasına esas pek çok kanun ve nizamnamenin çıktığı bu dönemde şehir hayatına yönelik, mekânsal düzenlemeleri içeren pek çok yasal düzenleme ile karşılaşmaktayız.

Bu dönemde imar uygulamalarına çeki düzen vermek, yapılaşmayı düzenlemek üzere de çeşitli uygulamalar olmuştur. Örneğin 1831 yılında II. Mahmut tarafından

hassa başmimarlığı ve şehreminliğin birleştirilmesi ile kurulan Ebniye-yi Hassa Müdüriyeti ülkenin bayındırlık ve imar denetimine ilişkin işlerin tek çatı altında toplanması isteğinin ürünüdür. 1863 tarihli Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'ne göre sokaklar sınıflandırılarak ve yol genişlikleri ile bina yüksekliklerine ilişkin ölçütler belirlenmiştir. (Ortaylı, 2000:145-149). Özcan'a göre bu nizamname ile "nirengi haritaları ya da kadastral haritaların hazırlanması üzerine odaklanan çalışmaların yoğunluk kazandığı söylenebilir", bu durumun sonucu olarak İstanbul'da ve Anadolu'da asker kökenli subay-mühendisler halihazır haritalar hazırlamışlardır. Gazi Osman Paşa, Mehmet Ali Paşa ve Tevfik Paşa gibi Türk subaylardan oluşan bir heyet denetiminde Defter-i Hakanî Nazırı Suphi Bey tarafından hazırlanan 1/20.000 ölçekli Bursa haritası da bu dönemin ürünüdür (Özcan, 2006: 164). İmar Meclisleri uygulaması da yine bu dönemde gerçekleşmiştir. Vilayetlerin denetimini yapmak ve vilayet ahalisinin huzur ve refahını sağlamak için yararlı işlerde bulunmak amacıyla başkan ve iki üyeden oluşacak imar meclisleri (Meclis-i İmâriye) tespitlerini çözümlenmek üzere Meclis-i Vala'ya bildirecekti. Bunun için oluşturulan Geçici imar meclisleri yol, köprü, su yolu yapımı/tamiri gibi konularla ilgilenmişlerdi. Örneğin Bursa-Gemlik karayolu da bu dönemde yapılmaya başlanan projelerdendi (Çadırcı, 2007: 202-207). 1882 yılında çıkarılan Ebniye Kanunu ise; yapı düzeni, yol, su, altyapı tesisleri vb. ile ilgili hükümleri içermiş ve Cumhuriyet Dönemi'ne kadar olan dönemin imar kanunu olarak yapılaşmaya ilişkin kurallarını belirlemiştir (Eke, 2003: 35). Ayrıca 1880 yılında bir Fransız sigorta şirketinin de o günlerde sıkça yaşanan yangınlardan dolayı ev ve iş yerlerinin sigortalanması ile ilgili olduğu düşünülen bir harita yaptırdığı düşünülmektedir (Kaplanoğlu, 2006: 104).

Modernleşme ideolojisi şehir planlamasında da etkisini göstermeliydi. Sultan Abdülmecid, Abdülaziz ve II. Abdülhamid ile bazı üst tabaka üyelerince binalar, caddeler ve meydanlardan bu yeni ideoloji okunabilmeliydi. Buradaki esas vurgu Osmanlı'nın çökmekte olan değil değişmekte, modernleşmekte olan bir devlet olduğu üzerineydi. Örnek alınan proje ise dönemin Paris'i ve Haussman planlamasıydı. Araba geçişine uygun sokaklar şehirlerin şekillenişinde başlıca unsurdu. Mahalle yangınlarının önüne geçmek için ahşap evlere ve dar sokaklar ile çıkmaz sokaklara yönelik değişiklik öngören tedbirler alındı. Bu tedbirler kâgir

evlerin yapımı, dar sokakların genişletilmesi, yangın duvarlarının yapımı vb. gibiydi. Bu değişiklikleri yapmak ve kentin yeni anlayışa uygun imarını gerçekleştirmek yeni bir kent yönetim yapısını gerektirdiğinden daha önce kadıların üstlendiği yönetim işini yapmak üzere belediye teşkilatı oluşturuldu (Faroqhi, 2002: 273-275).

Pazar ekonomisinin gereklerine göre şekillenmeye başlayan Tanzimat dönemi kentsel dokusu en çok liman kentleri ve başkentte görünür olmakla beraber anlamda kentlerdeki değişimler benzeşmektedir. Bu noktada Bursa da uluslararası ticaret ve sanayi ilişkileri bakımından farklılıkların net olarak ortaya çıktığı kentlerdendir. Kentlerde görülen değişimler; yolların araç trafiğine uygun hale getirilmesi, kentte sanayi yapılarının ortaya çıkması, banka¹⁰, sigorta şirketi gibi finansal, uluslararası bağlantılı birimlerin ve yeni kentlilere hitap edecek otel, pastane gibi hizmet birimlerinin gelişmesi ve kent içi –kent dışı ulaşım bağlantılarının geliştirilmesi ile konut alanlarındaki etnik-dinsel ayrışmanın yerini sınıfsal ayrışmaya bırakmaya başlaması vb. olarak sıralanabilir. Ayrıca önceki dönemin mekânsal yerleşim “planı” olan organik yerleşim dokusu da bu dönemde terk edilmeye başlanmış, mekânı rasyonelleştiren radyal/ızgara şema tipi yerleşim anlayışı uygulanmaya başlanmıştır. Başkentte veya Bursa’da böyle planlanmış pek çok örnek görülecektir. Çıkarılan kanun ve nizamnameler de bu türlü bir yerleşmeye elverişli olup, bunu örgütleyecek olan yerel yönetimi de kurumsallaştırma çabasıdır.

Tekeli, kentlerdeki söz konusu değişimi şöyle ifade etmektedir (Tekeli, 2009: 108):

“Klasik Osmanlı kentinde bedesten etrafındaki çarşılardan, liman çevresindeki kapanlardan ve pazarlardan oluşan eski merkezlerin yanı sıra, modern bir ‘merkezi iş alanı’ oluşmaya başladı. Osmanlı ekonomisinin kapitalist ilişkiler içinde dünya ekonomisine eklemlenmeye başlamasıyla merkezde, bankalar, sigorta şirketleri, iş hanları, oteller kuruldu. Bu yeni ilişkiler, yeni altyapıları gerektirdi. Merkezde ya da yakınında demiryolu istasyonları, limanlar ve rıhtımlar, antrepolar, posta binaları yapıldı. Modernite projesinin etkisi altında devletin kurumsallaşması ve yeni bürokrasinin oluşumuna paralel olarak merkezde devlet daireleri kuruldu. Böylece kent merkezi büyüdü, işlevleri çeşitlendi, modern ve geleneksel kesimler farklılaştı...Yaya olarak kurulan kent içi ulaşımın yerini araba ya da tramway, vapur, banliyö treni gibi toplu taşıma araçlarıyla yapılan ulaşımın alması...toplumsal

¹⁰ Kaplanoğlu, Bursa’daki ticari hareketliliğe rağmen 1875 yılında kurulan Osmanlı Bankası’ndan önce bir bankanın kurulmamış olmasını iki nedene bağlamaktadır: Birincisi yabancı tüccar ve fabrikatörlerin ucuz mal alımı amacıyla peşin ödeme yapmaları, ikincisi ise Abdülhamit’in istibdat dönemindeki örgütlenme sorunları (Kaplanoğlu,2006:104).

tabakalaşmanın değişmesi ve yeni toplumsal sınıfların oluşmasının, konut alanlarındaki millet esaslı bir farklılaşma başlatması...bir yandan kent içi ulaşımındaki değişmeler, öte yandan kent nüfusunun artışı ve yeni toplumsal tabakalaşma biçiminin oluşması sonucu, kentlerin çevreye yayılması ve 'banliyöleşme' yaratması... modernleşmenin getirdiği yeni yaşam kalıpları ve kamu alanının oluşmasının yarattığı yeni arazi kullanım türlerinin gelişmesi sayılabilir”.

Bursa'da ise genel anlamda kent mekânı, “yolların genişletilmesi, düzleştirilmesi, yenilerinin açılması ve çıkmaz sokakların kaldırılması, demiryolu yapılması, dik açılı (ızgara) planlarla mahalleler kurulması, hükümet konağı, postane, hastane, tiyatro, modern anlayıştaki yeni okullar, müze, otel vb. bir dizi binanın ortaya çıkması gibi gelişmelere sahne oldu” (Kaygalak, 2008: 170, 178).

19. yüzyılda Fransa'da kullanılmaya başlanan kozadan ipliği çeken buharlı makine sayesinde Bursa'da da artık iplik çekim işlemi mancınıklardan iplik çekim makinelerinin bulunduğu filatür fabrikalarına taşınmış, ilk filatür fabrikası 1838'de ikincisi 1845'te kurulmuş ve 1845'te kurulacak olan Hereke dokuma fabrikasına ipek sağlamak için 1852'de Abdülmecid döneminde Hümayun İpek Fabrikası (Harir Fabrika-ı Hümayûn) kurulmuştu. Tarımsal üretimin yedeği olarak evlerde yapılan ipekçilik faaliyeti böylece fabrikaya taşınmış, üretimin ölçek ve organizasyonundaki bu değişim, geleneksel kentsel dokuda “fabrika” yı ortaya çıkarmıştı (Aktar, 1996: 121; Kaygalak, 2008: 170). Görülüyor ki, modern sanayinin gelişimi konut mekânından üretim işlevini ayırarak kendine özgü mekânsal formunu klasik dönemde ayırılmış olan çarşı/zanaat alanı-konut/barınma alanı ayırımından çok daha net ve görünür biçimde ortaya koymaktadır (Şekil 2.6.).

Şekil 2.6. Kayabaşı Bölgesinde Fabrikaların Görünümü*



Kaynak: Engin Özendes, Osmanlı'nın İlk Başkenti Bursa: Geçmişten Fotoğraflar, İstanbul, YEM Yayıncılık, 1999, s.181.
(* Fotoğraf : Guillaume Berggren, 1880).

Fabrikaların yer seçiminde işgücüne yakınlık ve nehir, dere vb. su kaynağına yakınlık etkili olmuştur. Bu nedenle kentte belirgin olarak görülen iki fabrika bölgesi de Cilimboz ve Gökdere bölgesinde kurulmuştur; ancak sonraları kent merkezi civarında da birkaç fabrika kurulacak olsa da bunlar bir bölge dokusu yaratmayacaktır. Kaygalak, sanayi olgusunun kentte bölgeler olarak ortaya çıkmasının “bütünlüklü endüstri bölgeleri” anlamında değil zorunlu bir yığılma olarak okunması gerektiği düşüncesindedir; çünkü modern toplanma ekonomisi 20. Yüzyıla özgü bir durumdur (Kaygalak, 2008: 172, 175). Bu bölgeler, Rum ve Ermeni işçilerin fabrikaya yürüyerek gidip gelebileceği yerlerdi. Bir süre sonra işçi açığını karşılamak üzere kırsal bölgelerden mevsimlik gelen çoğu genç kadın olan işçiler için bazı fabrika sahipleri fabrikanın yanında işçilerin kalacağı derme çatma yapılar yaptırmışlardı (Quataert, 1999: 229).

Haberleşme ve iletişim olanakları da dönemin yeni ekonomik anlayışı gereğince gelişmekteydi. Bu durum sonucu kentte postaneler açılmış, kurulan telgraf bağlantısıyla iletişim kanalları arttırılmıştır. Uluslararası ilişkiler sadece iletişim

yoluyla değil ulaşım bağlantılarıyla da sağlanmış olup, ipek ticareti nedeniyle Mudanya ve Gemlik limanlarıyla kurulan karayolu ulaşımı kritik bir önemde olmuştur (Tekeli, 2008: 77). Bu dönemde demiryolları ve ona bağlı kurgulanan karayollarının temel mantığı ipek sanayinin gereklerine göre ele alınmasıydı. Gökdere ve Cilimboz bölgelerindeki fabrikaların en yakın demiryolu istasyonuna bağlanması amacıyla kentte kuzey-güney yönünde aşan ve Bursa-Mudanya karayolu ve demiryolu bağlantılarına ulaştıran yollar açılacaktı (Durak, 2008: 200).

Kentin en eski planı 1776 yılını gösteren 1837 tarihli Niebuhr tarafından çizilmiş basit bir plandır (Baykal, 1976: 48). Bursa'da planlı yaklaşımın ilk uygulamaları ise 1854'teki büyük deprem ve sonrasında çıkan yangından sonra olmuştur. Bu tarih Osmanlı İmparatorluğu'nda imar mevzuatının oluşmaya başladığı yıllardır. Sonraki dönemlerin planlama çalışmalarına altlık oluşturması amacıyla Erkan-ı Harb subaylarından Suphi Bey ve ekibince hazırlanan detaylı kent haritası bu açıdan büyük önem taşımaktadır (Tekeli, 2008: 79). 1861 tarihli Suphi Bey Haritası çeşitli kaynaklarda çoğunlukla ve hatalı olarak "plan" olarak adlandırılmaktaysa da, aslında bir çeşit halihazır harita niteliğindedir (EK-1). Kentin gelişimine yön verecek mekânsal kararları değil, mevcut durumu içermektedir. Bu haritanın Ahmet Vefik Paşa tarafından "plan altlığı" olarak kullanılması, aynı dönemde İstanbul'da kadastral ve arazi tespitine yönelik haritalar olmadan plan yapıldığı hatırlanırsa Bursa'da işleyen sürecin ayırt ediciliğini ve rasyonelliğini ortaya çıkaracaktır.

Suphi Bey haritası incelendiğinde kentteki yeni oluşumlar hemen fark edilmektedir. Bu farklar sanayi bölgelerine ilişkindir (Batkan, 1996: 247):

"Gökdere ve Cilimboz dereleri civarında oluşmuş iki sanayi bölgesi mevcuttur. Bunlar ipek çekme ve ipek işleme fabrikalarıdır. Gökdere güneyinde değirmenler kümelenmiş, kuzeyde ovaya doğru bazı şarap ve sabun üreten fabrikalar vardır."

Afetler sonrası dönem aynı zamanda Bursa'ya önce Anadolu Sağ Kol Ciheti müfettişi sonra da vali olarak atanan Ahmet Vefik Paşa'nın Paris valisi Hausmann'ın imar operasyonlarını örnek aldığı uygulamalarının olduğu ve sonradan gelen valilerin

de benzer uygulamalar gerçekleştirdiği bir dönemdir (Tekeli, 2008: 79). Bursa'nın Tanzimat dönemi kent yapılanması -klasik dönemde, dönemin özellikleri net bir şekilde ortaya konduğu gibi- modernleşme döneminin de özelliklerini belirgin olarak taşımaktadır. Bu anlamda söz konusu dönem **Ahmet Vefik Paşa** ile simgeleşmiştir. Saint- Laurent, Bursa'nın yeni şehircilik ve mimari anlayışa, Tanzimat'ın modern ve Osmanlı idealine uygun inşası için Ahmet Vefik Paşa'nın seçilmesinin bir rastlantı olmadığı görüşündedir; çünkü O'na göre modernliğin ve geleneğin sentezini Ahmet Vefik Paşa'dan daha iyi yapabilecek bir reformcu yoktur (Saint- Laurent, 1999:86).

Modernleşme anlayışına uygun imar değişikliğinin taşra vilayetleri içinde en çok Bursa'da gerçekleştiğini söylemek mümkündür. Ahmet Vefik Paşa, Bursa'da tarihi merkezde yer alan çarşıların bulunduğu yolları, Ulucami odaklı olarak ve birbirleri arasında bağlantı sağlayacak, geniş meydanlar oluşturacak biçimde yapılandırmış ve yangınlar sonrası yıkılan bölgeler ile sonradan kente eklenen göçmen mahallelerini ızgara plan ve dik açılı yol şemasına göre oluşturmuş, ayrıca bir tiyatro yaptırmış, bu tiyatrodaki sergilenmesi için bazı eserleri çevirmiş ve bir de Osmanlıca sözlük hazırlamıştır (Faroqi, 2002: 276; Özcan, 2006:169).

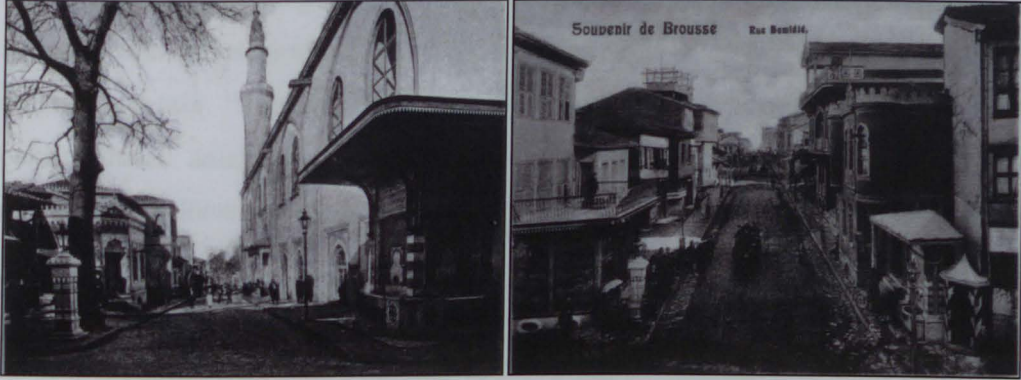
Ahmet Vefik Paşa, öncelikle çevre ulaşım bağlantılarını güçlendirmiş, kent içinde tarihi çekirdeği saran dik açılı yollar inşa ettirmiştir. Bursa'nın, Kütahya, Eskişehir gibi taşradaki büyük kentlerle ulaşımı için yeni yollar açmış, 1861 yılında Abdülaziz'in ziyareti için kaplıca yolu olan Çekirge yolunu genişletip düzenlemiş, başlıca liman olan Mudanya'ya bağlanan yolu genişletmiştir (Saint- Laurent, 1999:86). Kent içinde ise Çekirge yolunu merkeze bağlayarak burayı kentsel alanın bir parçası haline getirmiş; Ulucami'den kuzeye yönelen Mudanya yoluna bağlanan Mecidiye (Fevzi Çakmak) Caddesini (Şekil 2.7.) ve Gemlik yolunu Hükümet Meydanına bağlayan yolu (Osman Gazi Caddesi) yaptırmış, çarşı bölgesiyle bu yeni yolu bağlayan Saray (Atatürk) Caddesini de genişletmiştir (Tekeli, 2008: 80).

Sonraki valilerden olan Nazif Paşa (1883-1885) zamanında Uludağ ve Mudanya yolları genişletilerek Geçit Köprüsü yapılmış; Celaleddin Paşa (1889-1891) zamanında Acemler'den Karacabey'e giden yol açılmış; Ahmet Münir Paşa (1891-1897) zamanında Mecidiye caddesi Maksem'e uzatılmış; Reşit Mümtaz Paşa (1903-

1906) zamanında ise Mecidiye Caddesi Santral Garaj'a kadar uzatılmış, çarşı bölgesindeki Hamidiye (Cumhuriyet) Caddesi (Şekil 2.8.) açılmıştır (Batkan, 1996: 249; Tekeli, 2008: 80).

Şekil 2.7. Mecidiye (Fevzi Çakmak) Caddesi*

Şekil 2.8. Hamidiye (Cumhuriyet) Caddesi*



Kaynak: Engin Özendes, Osmanlı'nın İlk Başkenti Bursa: Geçmişten Fotoğraflar, İstanbul, YEM Yayıncılık, 1999, s.74, 76. (* Fotoğraf: Anonim).

Ahmet Vefik Paşa, kentin yeni yönetim merkezi olan Hükümet Konağı, Hisar bölgesinde manzaraya hakim bir noktada hastane, Hükümet Konağının karşı tarafında kahvesi olan bir meydana sahip tiyatro, posta-telgraf idaresi ve Orhan Cami'sinin hemen yanında belediye binası inşa ettirmişti (EK- 2). Hastane, hükümet konağı ve tiyatro Avrupalı tarzda inşa edilmişken, belediye geleneksel bir tarzdaydı. "İşlev olarak yeni; ama bütünüyle (plan, yöntem ve işlevi bakımından) Osmanlı özellikleri taşıyan" ilk binalardan olan belediye binası ile aynı üsluptaki bir başka bina ise yine (bugün olmayan) postane binasıdır (Saint- Laurent, 1999: 91, 96).

Dönemin bir diğer önemli özelliği ise yangın veya depremlerle tahrip olan kentte yeni kurulan yerleşim yerleriyle savaşlar sonrası Bursa'ya gelen göçmenler için oluşturulan mahallelerdir. Bu mahallelerin önceki dönemlerden farklı olmasının sebebi ise mahallelerin ızgara plan şemasına¹¹ göre oluşturulmasıdır. Bursa'da bu şekilde yangın nedeniyle kurulan mahalleler sonradan Tatar göçmenlerin

¹¹ Iızgara şema tipi pek çok özelliğinin yanında kentsel alanı denetim altına almayı kolaylaştıran ve parselasyon sistemine, kadastral bölümlenmeye uygun bir yapıda olduğundan, mekânın değişim değerine dönük uygulamaları kolaylaştırmaktadır denilebilir. Ahmet Vefik Paşa döneminde de yine tüm imparatorlukta olduğu gibi ahşap yapılar ve çıkmaz sokaklar yasaklanmıştır.

yerleştirileceği Cami-i Molla Arab, Umur Bey bölgeleri ile Sedbaşı; göçmen nüfusa yönelik kurulan mahalleler ise Hocahasan, İntizam, Rusçuk ve Çırpan Mahalleleridir (Tekeli, 2008: 81).

Ahmet Vefik Paşa ve yön verdiği çizgide uygulamalarda bulunan diğer valilerin kentte meydana getirdiği ulaşım bağlantıları başta tarihi merkezi çevreleyen ve sıçradığı alanlarla erişimi sağlayan ulaşım akslarıdır. Hanlar bölgesinin bu şekilde ele alınması kentin “merkezi iş alanı” kimliğinin reddedilmemesi aksine olarak pekiştirilmesi anlamına gelmekteydi. Bu durumun diğer bir yönü ise kentte modernleşme döneminde eski merkezin terk edilmemesi, gözden düşürülmemesidir.

Modernleşme döneminin diğer önemli kentsel kullanım türleri bankalar, oteller ve modernleşmenin olmazsa olmaz, zamanın modern ele alınışına uygun seküler simgesi saat kuleleridir (EK- 2). Bursa'nın Tophane semtindeki ünlü saat kulesi de aynı amaçla, 1905 yılında (II. Abdülhamid'in tahta çıkışının 29. Yıldönümünde) açılmıştır. Kare planlı olan yapı Bursa'nın her yerinden görülebilecek yükseklikte yer almaktadır. Bursa'da yer alan bir diğer saat kulesi olan Yenişehir saat kulesi ise 1936 yılında, Cumhuriyet Alanı'nda açılmıştır (Akkılıç, 1983: 459). Bu dönem, kentin çarşı bölgesine devlete ait resmi yapıların eklenmesi, bir sanayi bölgesinin ve prestij bölgelerinin eklenmesi ile sonuçlanmıştır. Bu anlamda Sedbaşı, üst gelir grubunun yer seçtiği, Batılı tarzda bir eğlence ve konut yapılanması içeren bir prestij bölgesidir. Setbaşı, İbnülcemal Ahmed Tevfik'in anlatımına göre, Bursa'nın en hareketli yerlerinden biridir ve burada oteller, gazinolar ve manifatura mağazaları bulunmaktadır (İbnülcemal 2007: 72). Kaplanoğlu ise, Setbaşı'nı dönemin Beyoğlu'suna benzetmektedir; çünkü Setbaşı Avrupalı misyoner ve tüccarların yaşadığı bir semt olarak “Bursa'nın ayrıcalıklı bir köşesi” gibidir. Burada Ermeni cemaatine ait kiliseler ve bir de Fransız konsoloslugu yer almaktaydı. Kültür ve sanatın merkezi olan Sedbaşı'nda en iyi oteller, ilk batı tipi gazinolar, ilk sinema (yirminci yüzyıldan itibaren) ve tiyatrolar bulunmaktadır. Çok sayıda meyhaneye ek olarak yine bir eğlence mekânı olan birçok bozahane de burada bulunmaktaydı.

Ayrıca batı tarzı giyim kuşam ilk yine burada görülmüş, bu tarzdaki dükkân, terzi ve berberler de yine Setbaşı'nda yer seçmişti (Kaplanoğlu, 2004). Diğer yandan gitgide

bir prestij alanı haline gelen Setbaşı çevresi, özellikle İpekçilik Caddesi zengin gayrimüslim ipek tüccarları ve üreticilerinin sıralanmış evlerinin olduğu ve daha sonra bunlara zengin Müslümanların da katılacağı bir alan olarak sınıfsal ayrışmanın baş gösterdiği bir bölgedir (Kaygalak, 2008, 189). Aslanoğlu, yaşanan mekânsal ayrışmanın İstanbul ya da İzmir'deki kadar belirgin olmadığını belirtmektedir. Yerli tüccarlar İpekçilik Mahallesi'nde gruplaşsa da, aynı dönemde İstanbul'da Pera'da, İzmir'de ise Bornova'da yabancı tüccarlara ait mahalleler bulunurken Bursa'da böyle yerlerin olmadığını, ayrıca Batılı sanayileşmiş ülkelerde görülen işçi konutları oluşumunun da yine Bursa'da olmadığını ifade etmektedir (Aslanoğlu, 2000:182).

Bu dönemde kent dokusuna eklenen yeni öğelerden olan oteller (EK- 2), kaplıca ve hamamlara sonbahar ve bahar aylarında gelen yabancılara yönelik olarak Sedbaşı'na ile birlikte Çekirge tarafında açılmıştı. Bursa'da kurulan Batılı yaşam tarzını yansıtan yeni modern otellerde (Setbaşı'ndaki Nazlıyan Oteli, Galiçya Oteli gibi) “zenginler ve seçkinler buluşup yemek yer, sohbet ederlerdi” (Kaplanoğlu, 2006: 111). Kentte gelişen finansal işlemlerin bir göstergesi olarak açılan Osmanlı Bankasının bir şubesi de merkezde İpek Han'daydı. Ayrıca yine bu dönemde eğitim reformuna bağlı olarak askerlik, ziraat, sanayi ve ipekçilik üzerine modern okullar açılmıştır (Tekeli, 2008: 82-83; Dörtok-Abacı, 2008: 178).

Bu dönem Bursa'nın “tüketim kenti” haline gelmeye başladığı dönemdir de. Küçük atölyelerden fabrika üretimine geçiş, ulaşım ve haberleşme olanaklarının yayılması vb. nedenlerden dolayı batı tarzı tüketim anlayışı yavaş yavaş gelişmiş ve örneğin geleneksel çarşı kullanımlarının yanında lüks ithal mallar satan dükkân ve mağazalar da kentte ortaya çıkmıştır (Dörtok-Abacı, 2008: 181-182).

2.2.2. Kentin Kamusal Mekânları

Tanzimat'tan sonra ve I. Meşrutiyet'le birlikte Bursa'da sosyal yaşam canlanmış, bu durum özellikle kentlerde etkilerini göstermiştir. Tanzimat dönemi ortaya çıkan kamusal mekânların çoğunun salon, kulüp gibi kamusal iç mekân

niteliği taşıdığı söylenebilir. Örneğin Ünüvar, **kahvehanelerle** ilgili olarak şunları söylemektedir (Ünüvar, 1998: 209-213):

“Osmanlı kent hayatını belirleyen cami, çarşı, mahalle, konut dörtlüsü içinde kahvehanelerin sayılan dört mekândan farklı olarak bu mekânlar arası kurduğu ilişki, kahvehanelerin toplumsalın oluşumunda ayrı bir yeri olduğunun göstergesi olarak kabul edilir... gerçek amacı oturup tartışmak olan, kamuya dair tartışmaları daha özerk ve daha özgür bir mekânda gerçekleştiriyor olmak ve bunun yanı sıra farklılığa ve özerkliğe yaşama şansı tanıyan ve kendi varlığını da buna borçlu olan kahvehanelerin, meyhane, kulüp gibi daha ayrıksı mekânlarda farklı bir kamusalılığı ortaya çıkarması nedeniyle önemlidir; çünkü kahvehaneler, konuşmanın tam anlamıyla mümkün olduğu mekânlar olarak birbirinden ayrılır.”

Kaplanoğlu'na göre de kahvehaneler erkekler için sosyal yaşamın vazgeçilmez unsurlarıdır ve I. Meşrutiyet döneminden sonra kahvehanelerin önemi artmıştır (Şekil 2.9., Şekil 2.10.). Günlük gazete, şiir, kitap okunan bu yerler, artık kıraathane demek daha doğru olacaktır, fiskiyeli havuzların ortasında kitap ve şiir okumanın yanında tavlâ-satranç oynanan, şiir ve edebiyat sohbetleri yapılan yerlerdi. Sokağa taşan fiziksel yapısıyla da “Piyade Kaldırımları” olarak adlandırılmaktaydı. Bursa'daki kahvehanelerde dönemin ünlü gazete ve dergilerinin (Yoldaş, Kevkep gazeteleri gibi) temellerinin atıldığı bilinmektedir (Kaplanoğlu, 2006:191).

Şekil 2.9. Kahvehanede Bursalı Tüccarlar*

Şekil 2.10. Pınarbaşı'nda Kahvehane**



Kaynak: Engin Özendes, Osmanlı'nın İlk Başkenti Bursa: Geçmişten Fotoğraflar, İstanbul, YEM Yayıncılık, 1999, s.58; www.bursayitanitiyoruz.com

(* Fotoğraf, ** Fotoğraf: Pascal Sébah, & Policarpe Joailler, yaklaşık 1890;1894).

18. yüzyılın sonlarına doğru ve 19. yüzyılda **pastaneler**, kentlerde erkeklerin gidebildiği kamusal mekânlar olan kahvehanelere alternatif kadınlara yönelik kamusal mekânlar olarak belirmiş, Cumhuriyet döneminde ise bu durum yaygınlaşmıştır (Faroqhi, 2002: 22).

Bu dönemde de yine **mesire yerleri** önemli kamusal mekânlar olmaya devam etmiştir (Şekil 2.11.) . Faroqhi, 18. yüzyıldan sonra örneğin İstanbul’da kadınların ve erkeklerin birlikte Boğaz ya da Haliç kıyılarında piknik yaptığının bilindiğini söylemektedir (Faroqhi, 2002: 197). Doğan’ın, Ahmet Cevat’tan aktardığı bilgilere göre ise İstanbul Kuşdili ve Yoğurtçu Çayırılarında kadın ve erkeklerin piknik yerleri ayrıdır ve birlikte gezmeleri de yasaktır (Doğan, 2004: 78) Bursa’da ise bu ihtiyacı karşılayan yerler daha çok Rum ve Ermeni ailelerin gittiği Setbaşı Bahçesi ve Acemler Bahçesi ile Müslüman ailelerin gittiği Hisar içinde bulunan Pınarbaşı gezgâhı gibi açık alanlardır. Ayrıca Bursa Belediyesinin bahçesindeki bazı günler müzikli olan kahvehane de yine kent merkezinde halka hizmet veren açık alanlardandır (Dörtok-Abacı, 2005:168-171.) “Bursa mesirelerinde ‘çubuk ve nargile içilir’, ‘yumuşak şilteler ile al örtüler döşenerek uzanıp yatılır’, ‘tek nağmeli müzik’ dinlenip hoşça vakit geçirilirdi” (Doğan, 2004: 77-78)

Şekil 2.11. Pınarbaşı Mesire Yeri*



Kaynak: www.bursayitanitiyoruz.com

(* Fotoğraf: Soldaki Pascal Sébah, & Policarpe Joailler, 1894; sağdaki Abdullah Frères, 1890).

Kamusal mekânların “kamusallığı” üzerine günümüz tartışmaları Tanzimat dönemi kentleri için de geçerlidir. Örneğin Çakır’a göre, Tanzimatla başlayan

Osmanlı modernleşmesi kadına ve erkeğe farklı roller biçmiş ve kadını erkek üzerinden tanımlamıştır. Kandiyoti gibi Çakır da “klasik ataerkillik” anlayışının Tanzimat’tan sonra değişmediğini biçim değiştirerek yeniden üretildiğini düşünmektedir ve kadının kamusal mekândaki hareket alanını şöyle tariflemektedir (Çakır, 2009: 77-78):

“Hane dışındaki mekânlara girmenin ve bu mekânları kullanmanın koşullarıysa asıl olarak kadınlarca değil, erkekler ve onların oluşturdukları bir kurum olan devlet tarafından belirlendi. Kadınların dış mekânlara girişine, genellikle, denetimin çeşitli biçimleri aracılık etti. Dış mekâna nereden, ne zaman ve hangi şekilde-giysiyle- girileceği kurala tabî kılındı.”

Ev alanına hapsolmuş kadın yaşamı için devlet belli yerler öngörmüştü. Bunlar 1888 yılında yazılan Mecelle’de “mutfak, kuyu başı, avlu” olarak belirlenmiştir. Ayrıca kadınların millet farkı olmaksızın geceleri sokakta dolaşmaları, dükkânlara girip çıkmaları da yasaktı. Örneğin İstanbul’da kadınların gidebileceği camiler de belirlenmişti (Şehzadebaşı ve Sultanahmet Camileri). Diğer yandan mesire yerlerindeki gezi tozu da erkeklerle beraber gerçekleştirilen bir aktivite değildi ve bu yerler haftanın bazı günleri erkeklere bazı günleri de kadınlara açıktır (Çakır, 2009: 77-85).

Genel anlamda Tanzimat sonrası dönemin kamusal mekânları arasında önceki dönemlerdeki gibi mesire alanları, kahvehaneler ve hamamlar yer alırken örneğin mesire alanlarındaki kadın kullanımını kısıtlayan kuralların bu dönemde delinmeye başladığını da görmekteyiz. Dönem için yeni olan kamusal mekânlar ise Belediye binasının önündeki belediye çay bahçesi gibi, resmi devlet binalarının önlerinde “meydanlaşmış” alanlarda yer alan kentsel mekânlar, pastane ve tiyatro gibi döneme özgü iç mekânlardır. Kaygalak, bu alanlara kentsel altyapının götürüldüğü, hükümet konağının yakınındaki bahçe ya da tiyatronun bulunduğu alan gibi yeni kamusal mekânların gaz ışığı ile aydınlatıldığını aktarmaktadır (akt. Kaygalak, 2008:186).

2.3. Bursa’da Erken Cumhuriyet Yılları ve Günümüze Kadar Olan Dönem

1923 yılı Osmanlı İmparatorluğu’nun yıkılışını resmileştiren bir yıl olarak kesin anlamda bir kopmayı işaret etmekteyse de yeni dönemin ekonomi politikalarının 1908-1922 yılları arası dönemle benzerlikler gösterdiği, süreklilik içinde olduğu belirtilebilir (Boratav; 2012: 39).

Tekeli, Cumhuriyet’in gelişme dönemi için şöyle bir dönemlendirme yapmaktadır: Cumhuriyet’in kuruluşu ile İkinci Dünya Savaşına kadar uzanan “köktenci modernite” döneminde tek parti iktidarı vardır, kentleşme hızı düşüktür; İkinci Dünya Savaşı ile 1960’lara kadar giden, gecekondulaşmanın olduğu, köylülüğün çözülmeye başladığı “popülist modernite” dönemidir; 1960’lardan 1980’lere kadar olan dönemin özellikleri planlı ekonomi arayışı ve yüksek kentleşme hızıdır; 1980 sonrası dönem ise modernitenin aşınmaya başladığı, küreselleşme olgusunun hissedildiği, kentleşme hızının düştüğü dönemdir (Tekeli, 2009: 107).

Bu bağlamda Bursa, önceki dönemden getirmiş olduğu ipekçilik sektöründeki etkinliğini “köktenci modernite” döneminde de çeşitli aksamalar ve kesintilerle de olsa devam ettirmiş, dönemin modernist planlama anlayışına uygun olarak ve yabancı bilim insanlarınca kentsel mekân şekillenmiştir. 1930’lardaki milli sanayileşme hamlesinden payını almış ve Bursa sanayiciliğinde önemli yeri olan iki önemli fabrika, Merinos ve İpekiş fabrikaları Bursa’da kurulmuştur. 1950’li yıllara gelindiğinde tarımsal alandaki iktisadi değişim sonucu yaşanan iç göçlere bir de dış göçler eklenmiş, Bursa kent merkezi yoğunlaşmış, dolayısıyla kent batıya yönelerek tek parselde yoğunlaşma imkânı veren apartman tipi konut kentsel dokuda görülmeye başlanmıştır. 1970’li yıllara gelindiğinde kentsel sanayi üretimi otomotiv ve yan sanayilerinin tekeline geçmiş bu anlamda tekstil ikinci planda kalmıştır. Sanayileşme hamlesi ikinci bir göç dalgası yaratmış ve yeni gelenler zaten Cumhuriyet’in ilk yıllarından beri çok da kesin anlamda korunamamış olan Bursa Ova’sına doğru açılım göstermiştir. Ayrıca 1960’lı ve 1970’li yıllarda faaliyete geçen organize sanayi bölgesi ve merkezi bir garaj, kentin ekonomik ve fiziksel yapısını yönlendiren yapılardır. 1980’li yıllar ve sonrası ise ekonomik ve idari liberalleşmenin

hakim olduğu, yabancı sermaye yatırımlarının arttığı, planlama disiplininin ve kentsel mekânın çeşitli yasalarla sermaye odaklı dönüştürülmeye çalışıldığı dönemdir. Bursa bu dönemde alışveriş merkezleri, ofis yapıları, kentsel dönüşümle değişen mahallelerin yer aldığı bir kent olarak tarihi dokusu, doğal değerleri ile ekonomik anlamda taşıdığı ulaşım, işgücü, yasal mevzuat vb. gibi kolaylıklarla da sermayenin çekim noktalarından biri olmaya devam edecek gibi görünmektedir.

2.3.1. Kentin Mekânsal Gelişimi

Bu dönemde Osmanlı İmparatorluk esasına dayalı toprak düzeni yerini Ulus-devlet'e göre biçimlenen bir düzene bırakacaktır. Yeni mekânsal düzen her ne kadar bir kopuş anlamına gelmekteyse de belli bir sürekliliğin olduğu kesindir. Şengül, Cumhuriyet sonrası kentleşme hareketlerini üç döneme ayırarak incelemektedir (Şengül, 2001: 64-65):

- I. Dönem: (Ulus) Devletin Kentleşmesi 1923-50
- II. Dönem: Emek Gücünün Kentleşmesi 1950-80
- III. Dönem: Sermayenin Kentleşmesi 1980 Sonrası

I. Dönem: (Ulus) Devletin Kentleşmesi 1923-50

1923-1950 arası dönem ulus-devlet odaklı kentleşmenin yaşandığı, devletin merkezileşme uygulamalarının, kentsel ölçekte görünür olduğu dönemdir. Bu dönemin kentsel yapısı, ulus-devlete yön veren modernite projesinin mekânsal yansıması olarak modern ve batılı kentler yaratma isteğinin bir sonucu olarak gelişmiştir. “Kentlerin gelişimine planlama çerçevesinde yön verirken, sadece modern bir kent değil, aynı zamanda siyasal otoritenin üzerinde belli bir kontrol kurduğu kent yaratma kaygısı da oldukça baskındır” (Şengül, 2001: 65,73).

Modernite projesinin siyasal başarısının kent idaresi ve şehirciliğinin başarısıyla bir kabul edildiği Erken Cumhuriyet döneminde, bu mantıktan yola çıkılarak önceki dönemin mevzi/parçalı imar planı anlayışının yerine kent planlaması bütüncül bir şekilde ele alınmıştır. Söz konusu ele alış ile, yeni Cumhuriyetin “gösterge kenti” olarak başta Ankara'ya odaklanılmış olsa da İstanbul ile birlikte savaş yıllarında

tahrip edilmiş ve Osmanlı döneminde ülkenin sosyo-ekonomik bakımından öne çıkmış olan Anadolu kentlerinde de kapsamlı uygulamalarda bulunulmuştur.

1930'lardaki şehircilik uygulamalarının dayandığı temel ilke ve esasları ise Keskinok şöyle sırlamaktadır (Keskinok, 2006:25-26): Milli iktisadın oluşturulması, kır-kent bütünleşmesi ve kırsal emeğin özgürleştirilmesi, bölgelerarası bütünleşme, sanayileşme ve sanayi-kent bütünleşmesi, merkezi planlama ile tutarlı yerel yönetim örgütlenmesi, kamulaştırılan topraklar üzerinde kentsel gelişme, Cumhuriyet yurttaşının kamusal mekanlarının yaratılması (kamu binaları, Cumhuriyet parkları, fabrikalar, Halkevleri, kültür, sanat ve spor kulüpleri).

Bu dönemde kent bütünü ele alan bir yaklaşımla yabancı uzmanlarca imar planlarının yapıldığı görülmektedir. Yabancı uzmanların gelişi, endüstrileşmeyi özendirmek için 1927'de çıkarılan Teşvik-i Sanayi Yasası ile mümkün olmuştur. Söz konusu dönemde İstanbul, İzmir, Ankara, Mersin, Adana, Ceyhan, Gaziantep, İzmit, Erzurum, Trabzon vb. gibi kentlerde bu uzmanlar imar çalışmalarında bulunmuşlardır. Özellikle 1930'lardan sonra gelen uzmanlar arasında Bursa'nın planlama ve imar çalışmalarında da görev alacak olan **Henri Prost** 1936-1950 yılları arasında, **Luigi Piccinato** ise 1955,1958 yıllarında Bursa ve İstanbul'un imar planlarını yapmışlardır (Sözen,1984:168-169). Öncesinde ise 1924 yılında Alman **Karl Lörcher**'in yapmış olduğu Bursa kent bütünü ele alan ilk plan bulunmaktadır (EK-3). Lörcher'in "Bahçe-kent" akımından beslenerek 1912 tarihli halihazır harita üzerine yapmış olduğu plan, mevcut dokuyu dikkate almadığından uygulama şansı bulamamış yalnızca Atatürk Caddesi ve Hisar girişi bu plana göre açılmıştı (Batkan,1996:249). Lörcher, aynı dönemlerde Ankara'nın imar çalışmalarını da yürütmekteydi. 1924-1925 Ankara Planı ise Bursa'dakinin aksine büyük ölçüde uygulanmıştır. Ankara için yapmış olduğu planda modernist planlamaya uygun olarak, kent bölgelere ayrılmış ve yeni kentsel gelişim alanı tespit edilmiştir. Ayrıca sağlık temasından yola çıkılarak kente sokulan açık ve yeşil alanlar belirlenmiştir (Cengizkan, 2002: 220-227). Ankara planı uygulanırken Bursa planının uygulanamayışın nedenleri öncelikle Lörcher'in kentin esas kurgusunu (Kızılay, Sıhhiye gibi) gelişim alanları üzerinden gerçekleştirmiş olması ve başkent Ankara'nın imarındaki yönetici idarenin iddiası nedeniyle olması muhtemeldir.

1924-Lörcher planının başarısızlığından sonra 1938-1939 yıllarında Henri Prost Bursa'nın imar çalışmalarına başlamıştır. Büyük ölçüde uygulama imkânı bulan 1940 - Prost Planı ile Bursa Ovası'nın verimsiz bölümleri imara açılması, eski konut alanlarının sağlıklı hale getirilmesi öngörülmüştür. Prost'un, aksiyel/doğrusal planlama anlayışına göre Darmstad Caddesi, Gazcılar Caddesi, Fomara Caddesi açılmış, Atatürk Caddesi, Yeşil'e doğru uzatılmıştır (EK-4) (Batkan,1996: 249). Ayrıca Bursa'nın doğal ve tarihi güzelliklerinin korunması, Altıparmak Caddesi'nin genişletilmesi ile yaya ve araç trafiğinin gelişmesi ve perakende ticaretin yoğunlaşması, Çekirge ve civarının termal kaynaklardan dolayı turistik bir rol üstlenmesi Prost'un Bursa kenti için öngörülerini olup, kentin bu öngörülerle lineer bir gelişim çizgisi izlediği, anıtsal yapıların kentteki röperler olarak belirlendiği söylenebilir (Karakurt-Tosun, 2007: 119). 1937 yılında İstanbul'un imar planını da yapan Prost, bu planda işlevsel bölgeleri birbirine bağlayan, Haussmanvari bulvarların olduğu güçlü bir yol ağı önermiş, anıtların korunmasını, hijyensiz ve sağlıklı mahallelerin sağlıklılaştırılmasını, parkların geliştirilmesini öngörmüştü. İstanbul'daki Greko-romen mirası ele almış, bunların Osmanlı öncesi tarihi yapılar olarak korunmasını ve kentte öne çıkmasını amaçlamış, yeni ulaşım sistemi ile içe dönük mahalle dokusunu parçalamayı hedeflemiştir. Bu durumu İpekyün, bir çeşit sekülerleşme olarak okumakta ve Prost Planı'nın "hijyen", "güzelleştirme" işlevlerinden çok daha önemli olarak; "ulus-devletin hukuki, idari, kültürel reformlarını kentsel mekana taşıma" yoluyla "kentsel mekanın seküler dönüşümü için politik bir araç olma" işlevini üstlendiğinin belirtmektedir (Akpınar,2010:107-119). Aydemir'e göre de Prost'un İstanbul planındaki temel düşüncesi "İstanbul'un doğal ve tarihi bütünlüğüne zarar vermeden modernleştirmek, ulaşımı sağlamak, mimari ve arkeolojik değerlerini ortaya çıkarmak"tır (Aydemir,2008:106). Bu anlamda Prost'un Bursa pratiğine bakıldığında da Emirsultan, Yeşil, Ulucami gibi tarihsel odakların ele alındığı ve bu odaklara bağlı olarak merkezden çevreye uzanan aksların açıldığı ve Çekirge-turizm bölgesi ya da Gemlik yolu üzeri-sanayi bölgesi önerisiyle de modern kentsel "bölgeleme" eksenli planlama anlayışının devam ettirildiği söylenebilir.

Bursa'da Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki kentsel yapıyı etkileyen iki önemli gelişme olarak, mübadele ve azınlıklara yönelik hukuki düzenlemeler ile yaşanan nüfus değişimi ve yeni devletin sanayileşme programının kent için öngördükleri sayılabilir. Mübadele ile Bursa'daki Rum ve Ermeni nüfusun kentten göçü, 1940 sonrasında hukuki sebepler dolayısıyla yine Bursa'daki Yahudilerin göçü ile kentte boşalan yerlere Balkanlardan gelen Müslüman nüfus yerleştirilmişti; ancak bu yeni nüfus yönelik toplu konut uygulamalarının olduğu da bilinmektedir.

Bu dönemde kentte yeni bir yapı tipi olarak "apartman" ortaya çıkmıştır. Bu durum Kaprol'a göre; 1930-1950 arası dönemde kentsel topraklarda arsa rantının artması ve kent içi alanın nüfus yoğunluğu ile sıkışıklaşması sonucudur (Kaprol, 2010: 196).

Yine bu yıllarda devlet eliyle Bursa'da; 3 Haziran 1933 tarih ve 2262 sayılı "Sümerbank Kanunu" ile kurulan amaçları yerli üretimi geliştirmeye yönelik sanayilerin kurulması, işletilmesi ve bankacılık faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi olan Sümerbank kapsamında kurulan Merinos ya da Gemlik'teki Suni İplik Fabrikaları kurulmuştu (EK-5) Merinos Fabrikasının kurulmasındaki başlıca amaç yerli merinos koyunlarının yetiştirilerek bunlardan elde edilecek iplikle, yabancı iplik ithalinin önüne geçmek, yurt içinde buna bağlı sanayilerin gelişmesini sağlamak vb. idi (Altun vd., 2001: 72, 90). Söz konusu fabrikalar kentin kuzeyinde yer seçmişlerdi.

Son olarak kentte 1938'de işletmeye açılan Çelik Palas ve Park Otel (EK-5) kent yaşamı açısından önemli olmuş, Uludağ Büyük Oteli ile Uludağ'ın turizm aktivitesi belirginleşmiş, Çekirge oteller bölgesi ile Altıparmak (Şekil 2.12.) civarının gelişimi sonucu bu yerler üst gelir grubunun yerleştiği alanlar olmuştur denilebilir (Tekeli, 2008: 88).

Şekil 2.12. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Altıparmak Caddesi



Kaynak: www.bursa.bel.tr



II. Dönem: Emek Gücünün Kentleşmesi 1950-80

1950-1980 arası dönemde o zamana kadar planlı-programlı işleyen ve tesadüflere yer bırakmayan kentsel planlama sürecinin delindiği bir dönem olmuştur. Kırsal göçün kentsel alanda yığıldığı, hızlı kentleşme sürecinde artık “devlet ve orta sınıf merkezli bir kentleşme döneminden (yerel) topluluk merkezli bir kentleşme dönemine geçilmiştir” (Şengül, 2001: 77). Dönemin temel niteliği olan planlı ekonominin kentsel alandaki yansımalarının da bütüncül planlama anlayışını ve bölgelerarası eşitsizliklerin giderilmesini öngören “bölge planlama” yaklaşımı olması tesadüf değildir.

Bu dönemde Bursa’da da sanayileşmeye bağlı nüfus artışı ve 1958 yangını nedeniyle plan ihtiyacı doğmuş, bunun üzerine İller Bankası ve Emlak Kredi Bankası’nın desteğiyle kurulan danışmanlığını İtalyan **Luigi Piccinato**’nun yaptığı büro, 1960 yılında 1/4000 ölçekli Bursa planını yapmıştır (EK-6). Piccinato Planına göre kentin gelişimi doğu-batı yönünde lineer bir hatta olacak; bunu desteklemek için kentin bölgeleri tanımlanarak bunlar arası ulaşım bağlantıları güçlendirilecek; kentin tarihi doku, anıtlar, kırsal ve kentsel peyzaj korunup geliştirilecek; çalışma bölgeleri ve kentsel servisleri iyi tanımlanacak; bu sistemi işletecek akılcı bir karayolu ağı

geliştirilecektir. Planda kent merkezi korunurken, yeni merkez önerisi Fomara Caddesi civarında, idari merkez ise Haşim İşcan Caddesi civarında düşünülmüştür. Doğu, kuzey ve güneyde gelişme alanları önerilmiş, kentin kuzey sınırını oluşturmak üzere karayolu geçirilmiştir. Planın önemli kararlarından biri tarım alanların korunması iken diğeri bir sanayi bölgesinin önerilmiş olmasıdır (Batkan, 1996:249, 251). Canpolat, Ova'yı korumak amacıyla yapılaşmayı yönlendirici pek çok önlemin yanı sıra hazırlanan imar yönetmeliği ve tek katlı, üç katı geçmeyen, cumbaları ve renkleri belirlenen gelişme konut alanı öngörüsü üzerinde de durmaktadır (Canpolat, 1999:23).

Piccinato planı ile kentin gelişim eksenini ovayı korumaya yönelik olarak kuzey-güney eksenli olarak değil, doğu-batı eksenli olarak belirlenmiştir. Planda görülen ticaret, eğitim, sağlık, sanayi, yeşil alan gibi işlevsel alanlar önceki plan mantığını devam ettiriyor gibi görünse de aslında planlamada estetik amaçlı planlardan fonksiyonel amaçlı planlara geçildiğinin bir göstergesidir. Yine dönemin genel anlayışına uygun olarak kentin bölgesel bazlı ele alındığı da görülmektedir. Piccinato'nun yangında hasar gören tarihi merkez için de bir koruma planı yaptığı bilinmektedir. Bu dönem yaşanan sanayileşmeye koşut kentleşme hareketi Bursa'yı da Ankara, İstanbul vd. gibi çaresiz bırakmış ve organize sanayi bölgesi göçü ve yığılmayı teşvik etmiştir. Bu bakımdan Piccinato planının nüfus projeksiyonları yetersiz kalmış, kent planı yine "delinmiştir".

Piccinato'nun sanayi bölgesi öngörüsü, **İstanbul'un sanayi desantralizasyonu** kararı ile birlikte uygulama şansı bulmuş ve böylece 1966 yılında Türkiye'nin ilk organize sanayi bölgesi Bursa'da Mudanya yolu üzerinde kurulmuştur (Tekeli, 2008: 90).

1960 ve 1970'li yıllarda Bursa'da daha önceden gelişmeye başlayan otomotiv sanayi ve yan sanayi ile yine bu dönemde gelişim gösteren iplik ve entegre dokuma sanayi ile ölçek ve nitelik değiştiren gıda sanayi iki noktada kentte iki noktada öbekleşmişti. Bunlardan birincisi Mudanya Yolu üzerindeki organize sanayi bölgesi iken diğeri Yalova Yolu ve Santral garaj çevresiydi. Küçük ve orta ölçekli sanayi ise İstanbul, Ankara, Mudanya, İzmir yolları boyunca gelişmişti (Tekeli, 2008: 91-92).

Bu dönemde yaşanan 1958 yangını ile tarihi kent merkezi zarar görmüş ve restorasyon sürecinde kent bir anlamda merkezsiz kalmıştı. Restorasyon sonrasında canlanmakla birlikte kentte artık yeni alternatif merkezler ortaya çıkmıştı. Atatürk Caddesi boyunca gelişen iş merkezi kuzeye açılarak Ankara-Mudanya Yolu'na erişmiş; Ahmet Vefik Paşa döneminden kalan resmi yapılar bölgesi önemini korurken işlevsel bütünlüğü olan avukatlık bürosu vb. kullanımlar gelmiş; tarihi hanların alt katları ticaret işlevine devam ederken üst katları yazıhane, muhasebeci gibi hizmetlere ayrılmış; hanlar bölgesinin dışındaki kesimler alt gelir grubu ile kırsal nüfusa hizmet verir hale gelmiş; Altıparmak Caddesi ve civarı üst gelir grubunun tüketimine dönük ticaret ve hizmetleri üstlenmiş (Şekil 2.13.); Setbaşı tarafı ise orta gelir grubunun günlük alışveriş ihtiyacını karşılamak üzere özelleşmiştir (Tekeli, 2008:92).

Şekil 2.13. Altıparmak Caddesi'nde Çok Katlı Apartmanlar (1960'lı yıllar)



Kaynak: Bursa Turizm ve Tanıtma Derneği, Bursa-Turkey, Turkei, Ankara, AjansTürk Matbaacılık Sanayii, 1966.

1970'li yıllar İstanbul, Ankara gibi kentlerde planlama çalışmalarının yürütülmesi amacıyla metropoliten nazım plan bürolarının kurulduğu yıllardır. Bu büroların temel amacı, kentlerin gelişim akslarının belirlenmesi, kentin belirgin ve işleyen bir makroforma ulaştırılması yaşanan yoğun göç sonucu kentin çevresiyle birlikte ele alınarak “disipline edilmesi” dir denilebilir.

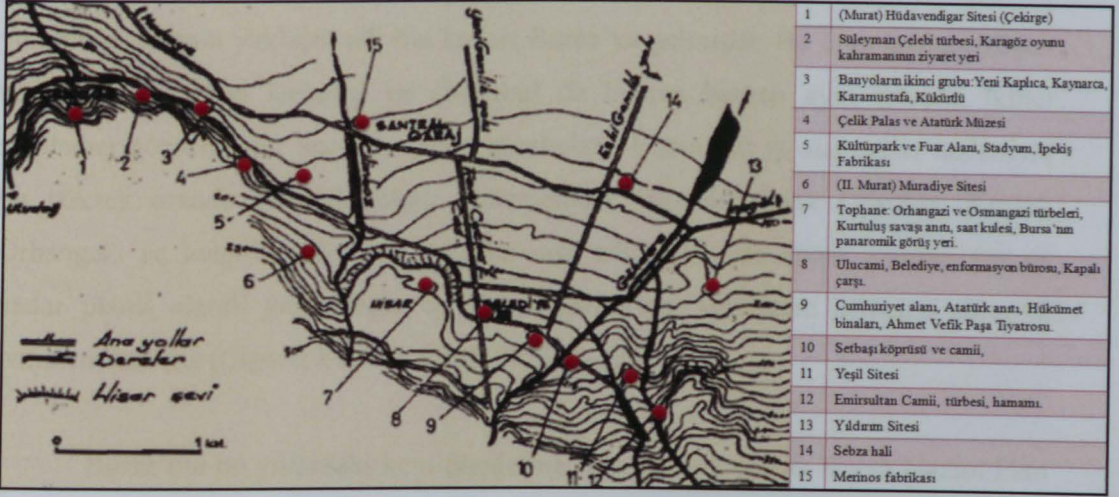
Batkan'ın verdiği bilgilere göre İstanbul planına veri derlemek ve Bursa planını yapmak üzere oluşturulan Bursa Nazım Plan Bürosu da plan çalışmalarında kullanılmak üzere arazi kullanım haritaları, sanayi-işyeri-resmî kurum anketleri vb. gibi birçok altlık üretmiş, sonradan eleman yetersizliği nedeniyle işlevsizleşmiştir; ancak bu büronun verileriyle, Bursa Ovası'nda ortaya çıkan kaçak yapılaşmayı ve tarihi merkezdeki bozulmayı önlemek, kentin gelişme yönlerini belirlemek üzere **1976 yılında 1/25 000 ölçekli** yeni bir plan yapılmıştır (EK-7). Bu planda Ankara-İzmir karayolu kuzeye alınmış, yeni sanayi alanları önerilmiş ve kentin gelişimi doğu-batı hattında öngörülmüştür. Bu esnada 1977 yılında "Ova Koruma Protokolü" hazırlanmış; ancak yapılaşmayı önleyememiştir. 1978 yılında Bursa Belediyesi, İller Bankası, İmar ve İskân Bakanlığı, Yerel Yönetim Bakanlığı, Orta Doğu Teknik Üniversitesi ortaklığında oluşturulan komisyonun tarafından Bursa'daki tarihi, doğal ve arkeolojik sit alanları belirlenmiş, Gayrimenkul Eski Eserler-Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından söz konusu sit alanlarını koruma ve geliştirme odaklı 1/5000 ölçekli bir plan hazırlanmıştır (Batkan, 1996:251,253; Karakurt-Tosun, 2007: 122-124).

Bu dönem Bursa'da özellikle otomotiv sektörüne bağlı sanayileşmenin geliştiği, sanayinin kent dışına yönelerek saçaklandığı, gecekondulaşmanın ortaya çıktığı, kentin sürekli çizilen lineer gelişiminin kontrol edilemeyerek kompakt/yağ lekeli olarak gerçekleştiği, kentsel alanda apartmanlaşarak yığılan konut ve ticaret alanlarının belirlediği bir dönem olmuştur. Tekeli, bu dönem için sürekli bölge planlamadan söz edildiğini ancak böyle bir uygulamanın gerçekleşmediğini, bölge planlamadan anlaşılmanın net olarak ortaya konulamamasından dolayı çeşitli kaygılar nedeniyle III. Beş Yıllık Kalkınma Planı'ndan "bölge" sözcüğünün bile çıkarıldığını söylemektedir (Tekeli, 2009:125).

Diğer yandan dönemin planlama anlayışı, modernist dönemin planlama anlayışı olarak kabul edilebilecek olan "kapsamlı planlama" (**comprehensive planning**) dır. Pozitivist bilgi teorisine yaslanan bu anlayışın en önemli özellikleri; uzun vadeli ve geniş kapsamlı oluşu, kamu yararı öncelikli ve plancı esaslı, teknik süreç içinde sorunları çözmeye odaklı oluşu ve siyaset dışı olma iddiası taşımasıdır (Şengül, 2002:10-11).

1980 öncesi bu dönemin en belirgin özelliklerinden biri de kentin “röper” noktalarının (**landmark** – işaret ögesi de denilebilir) hala sultan külliyesi ağırlıkta olmak üzere Erken Cumhuriyet dönemi yapıları ve sanayi yapıları ile kentin terminali olduğu görülmektedir (Şekil 2.14.). Oysaki bir sonraki dönemde bu yapılara hizmet, ticaret, konut işlevli anıtsal yapılar eklenecektir.

Şekil 2.14. 1970’li Yıllarda Kentin Önemli Noktaları (“İşaret Ögeleri”)



Kaynak: Kazım Baykal, 2000 Yıllık Bursa'nın Belediyesi, Özkardeşler Matbaası, 1976, s.15-16.

III. Dönem: Sermayenin Kentleşmesi 1980 Sonrası

1980'li yıllarla birlikte kentleşmenin niteliği emek gücünün etkinliği değil sermayenin kurduğu hegemonya belirlemiştir. Sermayenin talepleri ve mantığı kentleri kent girişimcileri eliyle şekillendirmeye başlamıştır. Özel sermaye bu dönemde sadece ihaleler yoluyla değil doğrudan da yatırımlara girişmiş, bu durum 1990'lardan sonra büyük kentlerin çevresi ve merkezinde alışveriş merkezleri, beş yıldızlı oteller ve iş merkezlerinin kenti istila etmesi sonucunu doğurmuş, özellikle kent merkezleri bu yapılar ile tanımlanır olmuştur (Şengül, 2001: 87-89).

Bursa'da da bu yıllar küreselleşen ekonomi ile kentsel servislerin çeşitlendiği, Bursa Uluslararası Tekstil ve Ticaret Merkezi (BUTTİM) ya da alışveriş merkezleri gibi hizmet odaklarının geliştiği ve bunların geleneksel merkezden çıkarak kent dışına

doğru akslar boyunca sıçrayarak konumlandığı görülmüştür. Bu durum geleneksel merkezden ayrılma anlamına gelmektedir ve küreselleşmenin etkisiyle olmuştur denilebilir (Tekeli, 2008: 93-94). Kent içinde gelişen hızlı apartmanlaşma eğilimi ise bu dönemde yavaşlamış kent çevreye doğru yayılmaya başlamıştır (Aslanoğlu, 1999: 22).

Bu dönemde Bursa'ya Mübadele ve 1950-1951 göçü sonrası üçüncü büyük göç dalgası gerçekleşmiştir. Bulgaristan'dan 1989 yılında ülkemize gelen göçmenlerin en yoğun olarak yerleştikleri yerlerden biri de Bursa'dır. Bu dönemde gelen yaklaşık iki yüz bin göçmenin yaklaşık elli bin kadarı Bursa'ya gelmiştir. Bu oran toplam göçen nüfusun dörtte biri kadardır ve (İstanbul da hemen hemen aynı oranda, ikinci sıradadır) göçmenlerin önceden gelen akrabaları, Bursa'nın iş olanakları nedeniyle bu yüksek oranda gerçekleşmiştir. Göçmenlere yönelik olarak Görükle, Kestel, Orhangazi ve İnegöl ilçelerinde konutlar inşa edilmiştir. Bu konut alanları her ne kadar planlı olarak gerçekleşse de Bursa Ovası'nın yerleşime açılması sürecini ivmelendirmiştir (Ciğerci Ulukan, 2008:76, 124-125)

Bursa'nın bu yıllardaki kent planlarına bakılırsa ilk olarak Bursa Nazım Plan Bürosunun yapmış olduğu **1984 yılı 1/5000 ölçekli Bursa Nazım Planı** görülecektir. Bu plan hem 1/25 000 ölçekli plan kararlarının uygulanabilmesi için alt ölçek plan zorunluluğundan, hem Gayrimenkul Eski Eserler-Anıtlar Kurulu kararlarının uygulanması sonucu ortaya çıkan sorunların giderilebilmesi, hem de mevcut planların yetersiz kalması gibi nedenlerden dolayı yapılmış olup; İnegöl, Gemlik, Karacabey, Mustafakemalpaşa, Mudanya, Yenişehir ilçelerini kapsayan "Bursa Metropolitan Bölgesi" ile Merkez ile bütünleşme eğilimi gösteren Kayapa, Hasanağa, Çalı, Akçalar, Kestel, Görükle, Gürsu, Demirtaş Belediyeleri'ni içeren "Bursa Kent Bütünü" tanımlarını koymuştur (Batkan, 2008:253).

Bursa Büyükşehir Belediyesi'nce yapılan **1990 yılı 1/5000 ölçekli Nazım Plan Revizyonu**'nda ek konut alanları önerilmiş, **1995 yılında yapılan ikinci plan revizyonunda** da yine yoğun yerleşime hedefli konut alanları önerilmiştir. Bu planın özellikleri ise o yıllarda başlanan 1/ 100 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planına ana ilkelerine uyumlu olmak, Nilüfer ve Osmangazi ilçelerinde yeni yerleşim alanları ile

Yıldırım ilçesinde ovaya doğru yeni yerleşim alanları açması olarak sıralanabilir (TMMOB-Şehir Plancıları Odası, 2009:15).

1998 yılında da Bayındırlık İskân İl Müdürlüğü ve Büyükşehir Belediyesi tarafından **1/ 100 000 ölçekli Bursa 2020 yılı Çevre Düzeni Planı** yapılmıştır (EK-8). Plana, hızlı nüfus artışı ve sanayileşme sonucunda oluşan plansız kent gelişime engel olmak, sürdürülebilir, yaşanabilir bir çevre yaratmayı; tarımsal, turistik ve tarihsel kimliğin korunmasını ve Türkiye'nin kalkınma politikası kapsamında sektörel gelişme hedeflerine uygun olarak belirlenen planlama ilkeleri doğrultusunda yaşanabilir mekânlar sağlamak amacıyla Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Bursa Büyükşehir Belediyesi ve Bursa Valiliği arasında imzalanan protokolle 1994 yılında il bütününde İl Strateji Planı oluşturmak üzere başlanmış olup, 19 Ocak 1998 tarihinde 3194 sayılı İmar Kanununda Strateji Planı tanımı olmadığı için, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından 1/100.000 ölçekli Bursa 2020 Yılı Çevre Düzeni Planı¹² olarak onaylanmıştır (TMMOB-Şehir Plancıları Odası, 2009:16,21).

1/100 000 ölçekli planın kararlarına uygun olarak daha sonra bu bölgelerin 1/25 000 ölçekli plan çalışmaları Büyükşehir Belediyesince yapılmıştır. Raci Bademli'ye göre (kendisinin yürütücüsü olduğu) bu çalışma¹³ “il örneğinde strateji planlarının nasıl hazırlanabileceği ve bunun içeriğinin ne olabileceği; yönteminin katılımcı, sektör temelli katılımcı bir çerçeve içerisinde olup olamayacağı ve nazım planlara gelindiği zaman; bunların da yine belediye sınırları içerisinde nasıl sektör temelli ve katılımcı olarak hazırlanabilecekleri esaslarını” getirmekteydi (Bademli, 2001: 16-17).

Şu anda ise Bursa Büyükşehir Belediyesi ve İl Özel İdaresi tarafından 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu'nun 6. maddesine göre ortaklaşa hazırlanan “1/100000 ölçekli

¹² Plan metropoliten alan, planlama bölgesi gibi bir tanımlama yaparak Bursa metropoliten alanını 7 planlama bölgesine ayırmıştır. Bunlar: Merkez (Gürsu, Kestel, Demirtaş, Osmangazi, Yıldırım, Nilüfer Belediye sınırları), Batı (Akçalar, Hasanağa, Kayapa, Çalı, Görükle, Gölyazı Belediye sınırları), Alaçam (Uludağ), Doğu (Gürsu – Kestel'in doğusundan Turanköy yerleşim sınırına), Gemlik (Kurşunlu, Gemlik, Umurbey, Küçükkuşla Belediye sınırları), Mudanya (Mudanya, Güzelyalı, Zeytinbağı Belediye Sınırları), Kuzey (Ovaakça Belediye sınırı ve civar köyler)'dir. Plan aynı zamanda kentin ağırlıklı gelişme yönü ve bölgeleri olarak Merkez ve Batı Planlama Bölgelerini göstermiştir (TMMOB-Şehir Plancıları Odası, 2009: 21).

¹³ Raci Bademli'nin çevre düzeni planının planlama hiyerarşisi içindeki yeri, Bursa'daki çalışmanın anlayış ve yöntemi konusundaki görüşleri “**Raci Bademli ile Söyleşi-Bursa İl Planlama Deneyimi**” başlıklı yazıda detaylıca yer almaktadır.

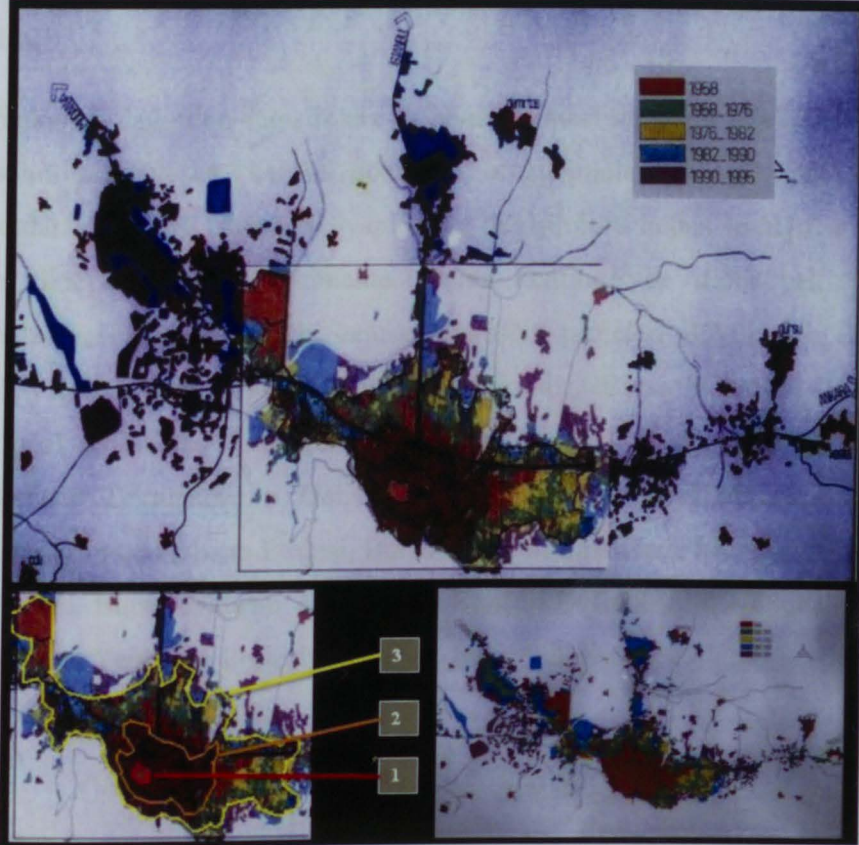
Bursa İl Çevre Düzeni Planı” çalışmaları yürütülmektedir. Plan çalışmaları; Doğal Çevre ve Tarihi Mirasın Korunması, Kentsel Riskler, Yerel Yönetişim, Ulaşım-Lojistik-Altyapı, Sanayi ve Tarım, Konut ve Yaşam/Mekân Kalitesi ile Ticaret-Hizmetler ve Turizm başlığındaki çalışma grup toplantıları bünyesinde hedef, strateji ve proje paketlerinin görüşülmesi süreciyle devam etmektedir (BURSA ÇDP, 2012).

1990’lı yıllarda artık çok geniş bir mekâna yayılan kentin sınırları 2004 yılında mevzuata bağlı olarak tekrar büyüyecekti. 1987 yılında büyükşehir statüsüne giren Bursa’da böylece, Ova’da yer alan birçok köyün belediye sınırları içerisine alınmış, kent merkezi Yıldırım, Osmangazi ve Nilüfer olarak üç merkez ilçeye ayrılmıştı. 2004 yılında çıkan “5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu” ile 30 km’lik çap dahilinde belediye sınırlarını genişletmiş; Gemlik, Mudanya, Kestel ve Gürsu ilçeleri de merkez ilçe olmuş, 18 ilk kademe Belediyesi de Bursa Büyükşehir Belediyesine bağlanmıştır (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2012). 2008 yılında çıkarılan “5747 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun” ile birlikte ise Zeytinbağı, Göynükbelen ve Karıncalı Belediyeleri büyükşehir belediyesi sınırları dışına çıkarılmıştır (Mevzuat Bilgi Sistemi, 2012).

Bursa’nın tüm planı geçmişine ve ısrarla yapılan yeni planlarına rağmen kentin kuzeye yani ova yönüne büyümesinin önüne geçilememiştir. Örneğin Merinos ve İpekiş Fabrikaları kurulduğu alanlarda daha sonradan sanayileşmeyi teşvik etmesi, 1950’lerde Bulgaristan’dan gelen göçmenler Mudanya Yolu üzerinde kurulan Hürriyet Mahallesi’ne yerleştirilmesi vb. nedenler de kentin kuzeye kayışını desteklemiştir (Batkan,1996: 255,259). Ziraat Fidanlık Bahçesine kurulan Hürriyet Mahallesi, çevresinde sonradan benzer amaçlı yeni yerleşimleri de çağırmıştır. Bu duruma İstiklal ve Adalet Mahalleleri örnek verilebilir (Baykal,1976: 40). Bunlara Hanlar Bölgesi’nde bulunan ana ulaşımın sağlandığı garajın, 1961 yılında Santral Garaj’ın açılarak o bölgedeki Altıparmak Caddesi ve çevresi gibi alanların öne çıkmasıyla kuzeye yönelim baskısının yaratılması (Karakurt-Tosun, 2007: 145), 1990’lardan sonra Yalova Yolu üzerinde alışveriş merkezlerinin (As Merkez, Real Hipermarketi, Özdilek vb.) konumlanması gibi etkenler de ilave edilebilir.

Şekil 2.15.'e bakıldığında üstte yer alan resimde kentin M.Ö. II. Yüzyıldan başlayarak 1995 yılına kadar olan gelişimi gösterilmektedir. Buna göre 1960'lı yıllara kadar olan kent merkezi ve çevresi odaklı gelişim, ufak bazlı kentsel sıçramalar yapmış, 1970'li yıllarda kentin doğu ekseninde gelişme gösterdiği her iki dönemdeki bu seyrin sanayi gelişimine paralel olduğu söylenebilir. Bununla birlikte 1980 yılında kentin kuzey ve batı bölgelerinde yeni alanlar açılmış ve bundan sonraki dönemlerde 1980 sonrası gelişen kentsel lekelerin aralarının dolduğu görülmüştür. Bugün, kent dokusunda söz konusu sıçrama noktalarını artık -yayılarak birleştiği için- tespit etmek güçtür.

Şekil 2.15. Tarihsel Süreçte Kentsel Dokunun Fiziksel Gelişimi (MÖ.II. yy-1995)



Kaynak: Yılmaz Akkılıç, Bursa Ansiklopedisi Cilt II, Bursa Hakimiyet Gazetesi Yayını, 1983; Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar Planları Arşivi).

(Sol alt köşedeki resim: 1 numara Bursa'nın M.Ö. II. yüzyıldaki ilk yerleşmesini, 2 numara 1950 yılına kadar olan kentsel gelişmeyi, 3 numara ise 1976 yılına kadar olan kentsel gelişmeyi; sağ alt köşedeki resim 1958 yılından 1995 yılına kadar olan kentsel gelişmeyi göstermektedir)

Bu yıllarda kent gelişiminin kompakt merkezden açılan ışınsal yollar üzerinde olduğu görülmektedir.

1990'lardan sonra küresel ekonomiye eklemlenen kentlerde olduğu gibi Bursa'da da üst ve orta gelir gruplarının yaşamayı tercih ettiği yeni yerleşim bölgeleri ve tüketim mekânları ortaya çıkmıştır. Söz konusu yerleşim yerleri, korunaklı bölgeler (**fortified territories**) niteliği göstermekte olup, daha çok Nilüfer İlçesi'nde yer seçmişlerdir. Bu yerlerde sadece konutlar değil; alışveriş mekânları, parklar, kafeler, restoranlar vb. de bulunmaktadır. Yine söz konusu dönemde geleneksel (çarşı, Hanlar Bölgesi) ve cadde boyu gelişen (Altıparmak Caddesi, Fomara Caddesi vb. gibi) alışveriş mekânlarına plazalar ve alışveriş merkezleri eklenmiştir (Karakurt-Tosun, 2007:135-142).

Yukarıda değinilen değışimlere ek olarak kentsel mekânda özellikle 2000'li yıllardan sonra gerçekleşen "kentsel dönüşüm" uygulamalarının da kentsel çevrede olduğu kadar sosyal ve ekonomik yapıda da değışimlere neden olduğu artık sonuçlanmış pratikler sayesinde bilinmekte. Bursa kentinde de diğer pek çok büyükşehir belediyesinde olduğu gibi kentsel dönüşüm projeleri Büyükşehir Belediyesi ya da ilçe belediyeler eliyle gerçekleştirilmektedir. Bursa Kükürtlü Dericiler Bölgesi (Sıcaksu) Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi, Bursa Santral Garaj ve Çevresi Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi, Emirsultan Camii ve Çevresi Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi, Bursa Yıldırım Sinandede Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi, Bursa Yıldırım Akçağlayan Bahçeli Evleri Toplu Konut Projesi, Doğanbey Kentsel Yenileme Projesi vb.(EK-9) bu projelere örnek olarak verilebilir (TMMOB-Mimarlar Odası, 2012).

Üst ölçekli sosyo-ekonomik kestirimlerdeki ve yönetsel yaklaşımdaki, imar planları yönünden mesele ele alınır; her ne kadar planlarda lineer gelişimi destekleyici kararlar alınsa ve yeni konut alanları hızla açılrsa da yalnızca planların uygulanma sıkıntısından değil aynı zamanda planların kendi içlerinde gelişme yönünü kuzeye doğru tayin edici kararların bulunması veya plan dışı gelişmelerle cazibe noktaları yaratılarak kuzey yönünün kentin çekim yönü haline getirilmesinin önünü açıcı kararların ve uygulamaların varlığı söz konusudur.

Bununla birlikte kentin bugün geldiği noktayı anlamak için değişen planlama mantığını irdelemek de yerinde olacaktır. Bilindiği gibi modern dönemin şehircilik anlayışı “kapsamlı planlama” yaklaşımından yol almakta ve uzun erimli plan süreçleri öngörülmekteydi. Kent konut, sanayi, ticaret vb. gibi işlevsel bölgeler ve işleyen ulaşım ağlarına göre gelişmekteydi. Bir anlamda kapitalizmin ihtiyaçlarından doğan modern planlama disiplini kentsel mekânı işlevsel kılmanın aracı olarak söz konusu rasyonalitenin yaslandığı zemin olmaktadır. Bu dönemin kent kurgusu ise; “kentin bir bütün olduğu ve bu bütünlüğün her parçayı sıkı olarak belirlediği kabulü”ne dayalı “ekonomik büyümeyi, toplumsal refahı ve eşitliği arttıracak biçimde mekansal dokunun ve ulaşımın rasyonalizasyonu”nu sağlamaya yöneliktir (Tekeli, 2009:30). 1980 sonrası dönemden başlayarak etkilerini hissettiren postmodern planlama anlayışı ve kente yaklaşım biçimi ise kenti bütünden çok parça esaslı görmekte ve işlevsel bölgeleri değil tam tersine her ölçekte (yapı veya kent ölçeği fark etmeden) olabildiğince bütünleşik, iç içe geçmiş bir doku tahayyül etmektedir. “Kolaj”, “esneklik”, “estetik” bu anlayışın mekâna yaklaşım biçimini düzenleyen kavramlardır. “...Kent; parçalı, geçmişin değişik formlarının üst üste geldiği, değişik kullanımların bir kolajından oluşan, bir çok ögesinin de geçici olduğu bir oluşum olarak algılanmaktadır” (Tekeli, 2009: 31). Işık ise “modernizmin kenti uçaktan gördüğünü, postmodernizmin ise sokakta yürüyen insanın gözüyle gördüğünü” söylemektedir (Işık, 1993: 32). Postmodern planlama anlayışı da dolayısıyla küçük ölçeğe, kısa vadeliliğe uygun olarak kentsel dönüşüm projeleri vb. ile kent planlamada “projeciliği” öne çıkarmaktadır. Bu bir anlamda “rasyonel mekân” a dayalı plan anlayışın yerini “esnek mekân” a dayalı bir anlayışın alması, “kapsamlı planlama”nın yerini de “stratejik plan”ların ve projelerin alması anlamına gelmektedir. Birinci tip planların halk katılımını geri plana ittiği eleştirisi bu yaklaşıma yöneltilen en belirgin eleştirilerdendir¹⁴.

Ne modern planlama anlayışının ne de postmodern anlayışın kentleri sermayenin ihtiyaçlarından bağımsız ele aldığı söylenebilir. Bu anlamda her iki anlayış da kentsel mekânı birer meta olarak görmekte ve bir bakıma her ikisi de “işlevsel”

¹⁴ Halk katılımının geri plana itildiği eleştirisinin “yönetişim” yaklaşımlarından bağımsız olmadığı vargısıyla, bu eleştiriye karşı fikir olarak katılımcılar arası asimetrik güç ilişkilerinin varlığında zaten katılımın kendisinin sorgulanan bir kavram olacağı eleştirisi yöneltilebilir.

olmaktadır. Diğer yandan kentlerin postmodern tahayyülde belirgin bir yapı-bozumuna uğradığı da gerçektir. Bu anlamda Bursa’da 1990’lı yıllardan itibaren kentleri düzenleme aracı olarak nazım plan bürolarının işlevsizleşmesi, planların sürekli revize edilmesi, günümüzde de kentsel dönüşüm projeleri ile kentsel yapının delikler açılarak parçalanması kent planlamanın ele alınış farklılığındaki yaklaşımın sonucudur. Bu süreç doğal olarak kentte sosyal, kültürel, sportif vb. her eylemliliği barındırma iddiasında olan “karma-kullanım” nitelikli tüketim mekânları olarak alışveriş merkezlerinin, mahremiyetin yeniden üretildiği alanlar olan kapalı sitelerin (**gated-communities**), rantın bir bölgede yığıldığı ve o yöredeki nüfusun transferiyle (yerinden edilmesi demek daha uygun olacaktır) sonuçlanan kentsel dönüşüm alanlarının ortaya çıktığı ve özellikle kentin tarihsel süreçte süzülüp gelen kamusal mekânlarının veya bu potansiyeli taşıyan mekânların tahrip edildiği bir süreçtir.

2.3.2. Kentin Kamusal Mekânları

Erken Cumhuriyet döneminde çağdaş başkent, çağdaş yurttaş anlayışı kentsel mekâna da yön veren anlayıştı. Buna göre yeni rejimin, yeni yaşam biçiminin, dolayısıyla yeni idarenin kentte okunabilir olması öncelikliydi. Yeni Cumhuriyetin yeni binaları hem işlev hem de mimari olarak düşünsel arka planla uyumluluk içinde olmalıydı. Bununla birlikte anlayış değişiminin kentte en rahat gözlemlenebileceği yerler resmi binalar ile kamusal mekânlardı (Keskinok, 2006:42-43). Bina ölçeğinde yeni kamusal anlayışı opera, tiyatro, Halkevi vb. kültürel işlevlerle birlikte, kentsel mekânda ise daha çok park olarak gerçekleştirilmişti. Örneğin Gençlik Parkları, Kültür Parkları, Halk Bahçeleri, Millet Bahçeleri ve Halkevi Bahçeleri isimlerini alan parklar oluşturulmuştu. Keskinok’a göre; Cumhuriyet Parkları eski cins ve toplumun ayrıştığı kentsel alanların aksine hem dinlenmenin hem de toplumsallaşmanın gerçekleştiği alanlardı ve kent parkları ile diğer kamusal mekanlar yoluyla da günlük yaşam yeniden üretilmekteydi (Keskinok, 2006:44).

Bu dönemin başat kamusal mekânları arasında seküler, rasyonel, kolektif ve devlet merkezli bir tarzda ortaya çıkmış olan halkevleri, merkezi yerlerde bulunan istasyon caddeleri ve yapıları (kolektif kullanım sağlarken diğer yandan da gündelik

pratiklerin paylaşımı olanağını sağlar), kent parkları sayılabilir. “Bulvar-meydan-devlet yapıları” dizgesi dönemin kentleri için model oluşturmaktadır (Arıtan, 2008).

1930’lu yıllarda Bursa’da mesire yerleri başlıca kamusal mekânlardı. Haftasonları ve tatil olan Cuma günleri Temenyeri, Teferrüç, Atıcılar, İstasyon, Altıparmak’ın bağlık, bahçelik olan ve Uludağ’dan gelen kaynak sularının çıktığı alt kısımları, Çekirge-Yağcılar gidilen mesire yerleriydi. Buralarda salıncaklar kurulum, semaverler konular, macuncular, keten helvacılar, satıcılar gelir ve gezinti-piknik yapılırdı. Bunun dışında fayton ve tirişka arabaları denilen dört yolcu alan, kutu şeklinde olan ve atla çekilen arabalarla gezintiler yapılır ve Çekirge’deki hamamlara gidilirdi, hamamlarda şarkılar, türküler söyleyerek eğlenilirdi. Karapınar ve Kemalpaşa-Uçan su ise zenginlerin gittiği mesire yerlerindendi. Ayrıca Mudanya da deniz havası almak isteyenler için elverişliydi. Mesire yerleri dışında Tayyare, Milli veya Şark Sinemalarına da gidilebilir, konserler Halkevi’nde ücretsiz izlenilebilirdi. Erkekler için bir çeşit eğlence ve sohbet ortamı ise her akşam bir evde toplanılarak yapılan fasıllardı (Yüceer, 2005: 104-144).

Bursa’da 1923-1950 arası dönemin en önemli kamusal mekânlarından birisi Bursa Halkevi’dir. Çoğunlukla ana akslar üzerinde, merkezi yerlerde konumlandırılan halkevleri modern yaşamın örülmeye çalışıldığı bu dönemin önemli simgelerinden biriydi. Durukan ve Ulusu-Uraz halkevlerinin, Cumhuriyet dönemi modernleşmesine göre şekillenen kentsel mekândaki yerini hem kent hem de yapı ölçeğinde kamusal odaklı olarak şöyle ifade etmektedirler (Durukan ve Ulusu-Uraz, 2008: 41,48):

“30’lu yıllarda hâkim olan yapı politikalarının en önemlilerinden biri her kenttin modern anlayışa uygun olarak planlanması ve bu doğrultuda mutlaka yeni bir ‘Gazi Bulvarı’ veya ‘Atatürk Caddesi’ açılmasıdır. Bu aks, kenttin anayolu olarak, mutlaka ‘Cumhuriyet Meydanı’ ile ilişkilendirilir. Ayrıca döneme ait imar hareketi kapsamında yer alan Gazi İlkokulu, Belediye Binası, Hükümet Konağı ve Halkevi Binaları da, bu ana cadde üzerinde veya meydana yer alır (Zonguldak ve Bursa Halkevleri)...Halkevi Binalarının yerleştirilmesinde özellikle giriş kısmının önünde “meydan” bırakılmasına özen gösterilir... ‘Atatürk Heykeli’ Cumhuriyet dönemine ait diğer bir elemandır. Cumhuriyet meydanlarında bulunan heykel, Halkevinin önünde yer alır. Bursa ve Zonguldak Halkevlerinde de heykel yer almaktadır... Halkevi Binalarında kamusal alanla ilişki kuran, ‘girişler’, ‘bahçe ve avlular’ ve ‘iç mekân uzantıları’ bu binaların halkın kamusal hayatla olan sıkı birliğini

göstermesi bakımından önemlidir. Ayrıca binalara birçok birimden verilen farklı girişler bu binaların herkese açık ve kolay ulaşılabilir, demokratik bir mekânsal düzene sahip olduğunu gösterir”

Bursa Halkevi de yukarıda değinildiği gibi şu anki Ahmet Vefik Paşa Bursa Devlet Tiyatrosunun bulunduğu yerde olan Bursa Halkevi (Şekil 2.16.), kentin en işlek caddesi olan Atatürk Caddesi üzerinde Heykel Meydanı (Şekil 2.17.) ile bütünlük arz edecek biçimde konumlanmıştı.

Şekil 2.16.Bursa Halkevi



Kaynak: www.bursa.bel.tr

Şekil 2.17.Heykel Meydanı



Kaynak: www.bursa.bel.tr

Bugün Bursa’da eski Hükümet Konağı, Maliye ve Adliye binalarının bulunduğu alan üzerinde 1931 yılında açılan yarışma sonucu yerleştirilen Atatürk heykeli ile bu bölgenin Tanzimat dönemiyle birlikte başlayan Bursa’ya özgü merkezden

uzaklaşmayan ancak kendi seküler ve rasyonel anlayışını ortaya koyan bir yapıda resmi binaların konumlandırıldığını görmekteyiz. Bu durum “bulvar-meydan-devlet yapıları” şeklinde gelişen kent kurgusu, kamusal mekânların yer seçimindeki fiziksel ve ideolojik altyapıyı anlamlandırmak açısından önemli olup, dönemin kamusal ve resmi yapılarının konumlandırılmasındaki mantığın Bursa’da da somutlandığını göstermektedir (Şekil 2.18.).

Şekil 2.18.Heykel Meydanı ve Çevresindeki Resmi Yapılar



Kaynak: Citysurf Uydu Görüntüleme Programı

Çekirge Semtinde bulunan **Havuzlu Park** da kentte bu dönemde gelişen kamusal mekânlardandır (Şekil 2.19.)1935 yılında Bursa Milletvekili Muhittin Baha Pars tarafından açılan havuzlu park, açıldığı dönemde sıcak su imkânı da olan (kaplıcalar bölgesinde olmasından dolayı) yüzme havuzu ve çevresinde çay bahçesi olarak hizmet vermektedir. Bugün de spor okullarının özel etkinliklerini gerçekleştirdiği, halka açık havuz işlevinin sağlandığı (olimpik havuz, atlama havuzu ve çocuk havuzu) ve çevresinde çay bahçesi, koşu ve yürüyüş alanları vb.nin bulunduğu (1999 yılından bu yana Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilen) bir alandır (<http://bgc.org.tr/>).

Şekil 2.19. Havuzlu Park



Kaynak: www.bursa.bel.tr

Ayrıca bu noktada Merinos Yün Fabrikasından da bahsetmekte yarar bulunmaktadır; çünkü fabrika sadece bir üretim mekânı değil sosyo-kültürel işlevleri olan da bir mekândır aynı zamanda. Fabrikanın sineması, şehrin en büyük ve en güzel sineması iken, balolara ve toplantılara da ev sahipliği yapmakta, fabrika çalışanlarının nişan, düğün gibi özel günlerinde kullanılmakta, film gösterimlerine ek olarak müzik etkinlikleri, gösteriler gerçekleştirilmektedir (Altun vd., 2001: 94).

1950'lilerden sonraki yıllar ise kentsel göç ve piyasalaşma süreci ile kentsel açık alanların ve kamusal mekânların azalmasıyla ya da yapılabilmek potansiyelinin de yitirilmesiyle sonuçlanmıştır. Örneğin bu dönemde İstanbul'da "Menderes Operasyonları" kentin dokusuna uygun olmayan yol, yapılaşma uygulamalarıyla ve Tarihi Yarımada'nın tahribiyle kentsel mekânın piyasaya göre şekillenmesinin en somut örneklerini sunmuştur. Böylesi bir anlayışın kamu yararı amacı taşımadığı ve dolayısıyla buna uygun bir mekân oluşumunu öngörmediği ortadadır. Kentin kamusal mekânlarının ve özellikle meydanların kavşak haline gelmeye başlaması da yine bu dönemde olmuştur.

1980 sonrası dönem ise özellikle 1993 tarihli Turizm Teşvik Yasası, 1994 tarihli Özelleştirme Kanunu gibi piyasalaştırmaya yönelik mevzuatın gelişimiyle de planlama araçlarının, dolayısıyla "kentsel yoğunluk artışıyla da beraber kamusal ortak ve açık alanların yapıli çevreye dönüştürüldüğü" bir dönem olmuştur (Keskinok, 2006: 100-101). 1950'lerden sonra kapitalizmle bütünleşmeye başlayan kent mekânının gelişim seyri, esas ivmesini 1980 sonrası dönemde almış olup, bu durum değişen klasik kamusal mekân anlayışının da sorgulanması sürecini

getirmiştir. Bu anlamda artık günümüz kamusal mekânları olarak, doğrudan tüketime odaklanmış ve mülkiyeti özel sektöre ait mekânlar anlaşılmaktadır. Çok işlevli kullanımın postmodern çerçevesi tüketme işlevine odaklı bir karma kullanım öngördüğünden, “yeni kamusal mekânlar” olarak ifade edilen mekânlar aslında tüketim mekânları olmaktadır. Bursa’da ise yeni kamusal mekânlar anlamında Yalova Yolu üzerindeki alışveriş merkezleri, hipermarketler ve eski Santral Garaj bölgesindeki alışveriş merkezi örnek verilebilir. Buradaki “yeni” vurgusunu kamusallığın normatif anlamlarından ziyade tüketim toplumu vurgusu ile okumak ve “yeni”yi buna yormak, daha yerinde olacaktır. Bu anlamda Şubat 2012’de sonuçlanan Bursa Büyükşehir Belediyesi’nin Orhangazi Meydanı’nı yeniden düzenlemek üzere açtığı “Orhangazi Meydanı ve Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması” ile eğer projenin tümünün uygulanması söz konusu olursa Tarihi Çarşılar ve Hanlar Bölgesi’nde yer alan Orhangazi Meydanı’nın ana akstan (Atatürk Caddesi) beslenen ve görsel iletişim sağlayan, toplayıcı-dağıtıcı işlev gören en belirgin bölümünün (Kent Takısı ile) yapılaşacağı görülecektir (EK-10). Ayrıca en az bu nokta kadar önemli olan bir diğer nokta da proje ile gelen işlev çeşitlenmesi. Kitap satış birimleri, çiçek satış birimleri, belirlenmeyen satış birimleri, mağaza ve kafe “meydan”da zaman geçirenlerin ya da geçirmeyi düşünenlerin “aklını çelip” tüketim eylemine yönlendirerek yine bir tüketim mekânı etkisi yaratmakta (Arkitera, 2012). Oysaki başlangıçta açık alan olan, 19. yy’ın ortalarından 1980’lere kadar olan süreçte benzin istasyonu, karakol binası vb. gibi yapılarla bu özelliğini kaybeden ve 1985 yılında açılan bir yarışma sonucu yeniden meydan işlevini kazanan bu alan (Şekil 2.20., Şekil 2.21.) “günde yaklaşık iki bin kişinin ziyaret ettiği, Bursa’nın nefes aldığı, sosyal buluşma, eğlenme, dinlenme, toplanma işlevini gören bir meydan haline gelmiştir” (Dostoğlu, 2000: 93).

Şekil 2.20. Orhangazi Meydanı'nın Kent İçi Konumu



Kaynak: Citysurf Uydu Görüntüleme Programı

Şekil 2.21. Orhangazi Meydanı



Kaynak: P.Y. Aslan Arşivi, 2012.

Kentin kamusal bir odağı olarak günümüz şehirciliğine kazandırılabilir bir meydan ihtimali Santral Garaj Bölgesine yapılan Kent Meydanı Alışveriş Merkezi ile yitirilmişken, Orhangazi Meydanı da yine benzer bir sürecin tecrübe edileceği bir kamusal mekân olacak gibi görünmektedir.

Toparlanacak olursa; bugün Bursa'nın kamusal mekânları ise Kültürpark, Heykel Meydanı (daha çok tören işlevli bir alan olsa da) ve tarihi çarşı bölgesi, camiler çevresinde yer alan oturma, gezinti alanları ve yayalaştırılmış sokaklarla birlikte, Orhangazi Meydanı bugünkü Bursa'nın kamusal mekânları arasında sayılabilir.

2.4. Bölüm Sonucu

Özellikle 16. yüzyılda önemli ticaret aksları üzerinde bulunan Bursa'nın bu dönemlerde Osmanlı Devleti'nin en büyük kentlerinden bir olduğu görülmektedir, bilhassa ipek üretimi ve ticareti kente kimlik kazandıran iktisadi faaliyet olmuştur (ipekçiliğin Bizans döneminden beri yapıldığı bilinmektedir). Başkent'in Edirne'ye taşınması da bu durumda önemli bir değişiklik yaratmamıştır.

Kentin kuruluş yıllarından itibaren devlet adamları ve ileri gelenlerce vakıflar yoluyla yaptırılan sosyal amaçlı yapılar, belirli bir iskân politikası güdülerek mekânsal ve sosyal gelişiminin sağlanması anlamına gelmektedir. Bu bakımdan kentin uç noktalarında konumlandırılan “kamu kurumları”nın yerleşimi teşvik edici olması, bu şekilde yerleşimin sınırlarının belirlenmesi ve kent merkezi çevresinde kompakt büyüyen yapısı ile Bursa, Osmanlı mekânsal gelişim politikasını somutlayan en belirgin örneklerdendir. Müslüman ve gayrimüslim nüfusun sınırları katı olarak belirlenmemiş farklı mahallelerde yaşadığı bu dönemde mahalle önemli bir yerel toplumsal ve idari birim olarak öne çıkmaktadır. Bu bakımdan mahallenin bir kimlik ögesi olduğunu söylemek abartılı olmaz. Fiziksel anlamda ise mahalle, yan yana gelerek, ilişkisiz birimlerin bir toplamı gibi değil, organik ilişkiler bütünü olarak kenti var etmektedir. Dönemin Bursa'sında da diğer Osmanlı kentlerinde olduğu gibi, camiler, hamamlar, imaretler, hanlar kentin merkezini ve silüetini oluşturmaktadır. Bu dönemin kamusal mekânları ise mesire yerleri, cami avluları ve hamamlardır. Bunlara mahalle arasında mescitlerin önünde ya da ara ara sokakların genişlemesiyle oluşan küçük meydanları ve kaldırımlarda ya da mesire yerlerinde kurulan kahvehaneleri de eklemek mümkündür.

Modernleşme döneminde, bu dönemin devlet adamlarına - hem yerel özgün değerlere sahip çıkan hem de Avrupalı tarzdaki kişiliği bakımından - uygun bir sima olan Ahmet Vefik Paşa'nın Bursa'nın sosyo-kültürel hayatına etkileri görülmektedir. Osmanlı İmparatorluğunun değişen ekonomik, siyasi, toplumsal ve mekânsal yapısı aynı bakımlardan Bursa kentinde de etkisini göstermiş, bunları en belirgin çizgileriyle Ahmet Vefik Paşanın uygulamaları (tiyatro, ızgara şemalı yerleşim yerleri, yeni belediye ve hastane binaları ve daha pek çok konuda) sayesinde görmek

mümkün olmuştur. 1900'lerin başında artık kent mekânına resmi binalar, bankalar, mağazalar, lüks oteller, müze, tiyatro, saat kulesi gibi birçok anıt ve yapı eklenmiştir. Bu yalnızca kentin değişimini değil, kentsel-sosyal yaşamın da değişimini göstermekte, yeni tüketim anlayışının da habercisi olmaktadır. Saat kuleleri, tiyatro, müze gibi anıt ve yapılar aynı zamanda kentsel dokunun seküler tarzda yeniden biçimlenmesi anlamına gelmektedir (Kaygalak, 2008: 190-191).

Fabrikaların da kent dokusunda belirginleşmeye başladığı bu dönemde oluşan “sanayi bölgeleri” kentsel mekânda farklılaşmaya sebep olurken, mekânsal ayrışmanın dinamiklerini de yaratmıştır. Önceki dönemden farklı olarak artık Müslüman-zımnî ayrımı olmaksızın fabrika sahipleri ve yabancı sermaye ile ilişkili olan gruplar, aynı mahallede yer seçmeye başlamışlardır; ancak bu hem sosyal hem de fiziksel anlamda çok kesin çizgilerle belirlenmiş bir kentsel dokuya da denk düşmemektedir.

Kentin bu dönemde değişen kamusal anlayışına bağlı olarak, kamusal mekânları da değişime uğramıştır. Örneğin mesire yerleri yine önemli kamusal mekânlardandır. Dönemin kahvehaneleri ise artık gazete, dergi vb. nin yoğun olarak bulunduğu, siyasi hareketlerin dergiler veya gazeteler çevresinde örgütlendiği, siyasi konulara ilişkin tartışmaların yapıldığı yerlerdi. Pastaneler de bir önceki dönemin hamamları gibi “kadın kamusalının” mekânları olan yerler olarak, görünür olmaya başlamıştır.

Cumhuriyet döneminde ise “devletçilik” politikaları hakim anlayışken sanayileşme hareketine bağlı olarak Bursa’da devlet eliyle ipekçilik sektöründe iş gören yeni fabrikaların kurulduğu, yeni burjuva sınıfına yönelik olarak kentsel konut sunumunun gerçekleştiği (Örneğin, Bursa Altıparmak Caddesinde bulunan müstakil, 2-3 katlı ayırık nizam ve cadde örüntülü gelişen konut alanlarının çok benzerine aynı dönemde Ankara Yenışehir’de de rastlanılabilmektedir) , modern anlamda otellerin, kamu hizmet yapılarının mekanda yer bulduğu görülmüştür. Bursa’da ilk kent planlarının yabancı uzmanlar eliyle ve estetik kaygılarla bu dönemde yapılmaya başlanmıştır. Bu dönemde kamusal mekânları halkevleri, resmi kimlikli parklar, tiyatro salonları ve yine mesire yerleri oluşturmaktadır.

1950'lerden itibaren başlayan yoğun göç, 1970'lerde ivmesini arttırmış ve kırsal alanların tahribatı, sanayi alanlarının kontrolsüz gelişimi görülmüş, bununla birlikte ovaya, özel mahsul alanlarına yayılan konut alanları ortaya çıkmıştır. Bu dönem kentsel mekânda, yapılaşma hem dikeyde hem yatayda gelişmiştir. Dönemin konut biçimi apartman ve gecekondudur. Özellikle 1990'lı yıllardan sonra küresel ekonomik ilişkilerin kazandığı boyutla birlikte kentte görünürlüğü artan ofis blokları, karma kullanımlı yapılar (**mixed use buildings**), “rezidanslar” ile kentin çehresi değişmeye başlamıştır. Buna bir de üst gelir grubunun kullanımına yönelik olan, kentin belli bir bölgesinde dışarıdan yalıtılmış, “küçük bir dünya” havasındaki Heybeli Konakları, Ottomonars Evleri (yeni adı Bursa Modern Evleri olan) vb. gibi kapalı siteler (**gated-communities**) eklenmelidir. Kentin kamusal mekânları ya da kamusal mekân olma potansiyeli taşıyan (hazine mülkiyetinde olan, eski sanayi, ticaret vb. alanları gibi) yerleri ise bu süreçte tüketim odaklı olarak ele alınmakta, kamusallık ihtiyacı alışveriş merkezlerinde çözülmeye (?) çalışılmaktadır. Bursa kentinin tarihsel süreçte yarattığı kamusal mekânları bu anlamda anonimleşip tek tipleşerek yitirilme, özgün kimliğinden olma tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştır.

3. BÖLÜM: KAMUSAL MEKÂNIN DENEYİMSEL DÖNÜŞÜMÜ: KENT MEYDANINDAN AVM AVLUSUNA, SANTRAL GARAJ'IN DÖNÜŞÜMÜ

Çalışmanın bu bölümünde günümüzde tüketim (kastedilen yalnızca ekonomik boyut değil sosyal boyuttur da) lehine değişen kamusal anlayışının fizik mekândaki görüngülerinden yola çıkılarak söz konusu anlayış değişiminin özellikleri ortaya koyulacaktır. Bu durumu irdelemek üzere ihtiyaç duyulan “kamusallığı şüpheli mekân” ise, 2000’li yılların başında yerine yapılacak kamusal kullanım, büyük umutlarla beklenen, eski Santral Garaj¹ alanıdır.

Santral Garaj olarak bilinen bugünkü Kent Meydanı Alışveriş Merkezinin yerinde bulunan 1960’lı yıllarda yapılmış olan şehirlerarası otobüs terminali; mimari biçimi, kullanım özellikleri ve kent içi ulaşımdaki etkinliği ve arazi kullanım biçimlerine etkisiyle yapıldığı dönemde önemli bir prestij alanıdır. Sonradan bulunduğu mahalleye de ismini verecek olan Santral Garaj, yaşadığı yangın sonrası bir türlü “belini doğrultamamış” ve giderek atıl bir alana dönüşmüştür. 2000’li yıllara gelindiğinde ise garaj alanı ve çevresi artık ciddi anlamda sosyal ve fiziksel köhneme belirtileri göstermekteydi (Polat, 2005: 223). Bu döneme kadar geçirdiği çeşitli planlama deneyimleri ve uygulamalar ise etkili bir sonuç vermediğinden 2005 yılında Bursa Büyükşehir Belediyesi bu alanı kentsel dokuya kazandırmak, üstelik bunu da kentsel açık alan olarak meydan işleviyle gerçekleştirmek üzere ulusal ölçekli bir yarışma açmış; ancak yarışma sonucunda ortaya çıkan durum (yapı kütleleri, işlevi ve çevreyle kurduğu ilişki bakımından) projeden beklentilerin sorgulanmasına neden olmuştur.

1862 yılı Suphi Bey Haritası’ndan başlayarak 2008 yılına kadar olan dönemi kapsayan sürece ait Santral Garaj bölgesine yönelik farklı ölçeklerdeki kent planları ve 2008 sonrası dönemdeki uygulamaların ele alındığı bu bölümün ilk kısmında eski Santral Garaj’ın olduğu bölgenin tarihsel süreçte gelişimi ele alınmıştır. Söz konusu bölgenin gelişiminde belirleyici olan noktalar üzerinde yapılan dönemlendirme bu

¹ Santral Garaj’ın isminin İngilizce’de “merkezi” anlamına gelen “**central**” kelimesinden evrildiği düşünülmektedir.

kısının izleğini oluşturmaktadır. Ayrıca kentin planlaması açısından önemli bir arazi kullanım kararı olan garaj yapısı ve çevresinin, kent planlarında nasıl ele alındığı üzerinde durulmaktadır. Kent planları, bu noktada kente dair sosyal, kültürel, ekonomik ve elbette ki fiziksel öngörülerin ifade bulduğu belgeler olması sebebiyle alana ilişkin “niyet okuması” yapılabilecek araçlardır.

İkinci kısımda, alanın tez çalışmasına konu olmasında belirleyici olan, eski Santral Garaj alanının alışveriş merkezi olarak ortaya çıkaran süreç ele alınacaktır. Sürecin yarışma projesi eksenli gelişimi ve uygulama sonrası durum, bu kısımda üzerinde durulacak başlıca tartışma noktalarıdır.

Üçüncü kısımda, eski Santral Garaj alanının çevresinde yer alan, Kent Meydanı Alışveriş Merkezini yaratan dönüşüm mantığından beslendiği ve bu dönüşüm anlayışını besleyeceği düşünölen kentsel dönüşüm ve yenileme projeleri incelenmiştir.

Çalışma alanı olan eski Santral Garaj bölgesini incelemeye başlamadan önce ölkemizde kent içinde kalan eski otogar alanlarının günümüz şartlarında nasıl işlevlendirildiği, alışveriş merkezi ya da buna benzer kullanımların bir “trend” mi olduğu yoksa Bursa kenti özgülünde mi geliştiği sorusu üzerinde durmayı hak eden bir konudur. Bu sorunun cevabını ise Bursa kenti ölçeğindeki kent örneklerinde aramak yol gösterici olabilir. Ülkemiz kentlerinde artık kent merkezlerinde kalan ve 1960’lı 1970’li yıllarda inşa edilmiş bulunan otogar alanlarının yarattığı trafik yoğunluğu ve mevcut hizmet kapasitesinin yetersiz kalması gibi nedenlerden dolayı 1990’lı ya da 2000’li yıllarda kent dışına, kentin gelişme yönlerine taşınmış olduğu görölmektedir. Eski otogar alanları bu durumda mevki rantı yüksek yerler olurken diğer yandan kent merkezinde kalmaları ve erişilebilir olmaları sebebiyle büyük alan gerektiren kamusal kullanımlar için oldukça elverişli bir durum da ortaya koymaktadır. Örneklere bakıldığında bu alanları açık ve yeşil alan, konut alanı, ticaret alanı ya da devlet kurumlarına ait yapılara ayrılan bir alan olarak kullanıldığı göröülecektir.

Örneğin Afyonkarahisar Belediyesi'ne ait olan, Güvenevler Mahallesi'nde yer alan eski otogar alanı (EK- 11.), Belediyesi tarafından “Kentsel Dönüşüm ve Gelişme Alanı” olarak belirlenmiş olup, 12 Şubat 2008 tarihinde Belediye ve inşaat firması arasında imzalanan sözleşme ile bu alanda Konut ve Alışveriş Merkezi yapılmasına karar verilmiştir. Temmuz 2011'de bitmesi hedeflenmiş olan proje kapsamında yapılacaklar: 15 adet apartman bloğunda 615 adet daire, Sosyal Tesis, Alışveriş Merkezi, Aktivite Alanları, Otoparklar ve Spor Merkezleri (açık kapalı Yüzme Havuzları, Spor Merkezleri, Sauna, Fitness Center, Masaj Salonları ve Türk Hamamları)'dir. Ancak firma işi zamanında bitirmemiş bu arada Belediye yönetimi değişmiştir. Sonrasında da eski otogar ihalesi sözleşmesi fesh edilmiştir. Yeni belediye başkanı ise eski projeyi eleştirerek buranın rant odaklı değil insan odaklı değişmesi için yeni bir proje yapılacağını belirtmiştir. Afyonkarahisar Belediye Başkanı, Eski Proje alanının büyüldüğünü (yeni eklenen yerler: eski Halil Ağa Semt Pazarı, 1. Küçük Sanayi Sitesi, Kömürcüler Sitesi, Devlet Malzeme Ofisi, Mareşal Fevzi Çakmak Yetiştirme Yurdu, Devlet Malzeme Ofisi ile Çimento Fabrikası arasındaki küçük sanayi alanı ve Karayolları arazisinin bulunduğu alanı kapsayan bölge), 615 dairenin 250'ye düşürüldüğünü, kat yüksekliğinin 14'ten 7'ye düşürüldüğünü, eski otogar kapalı pazaryeri olacak çevresindeki alanlar ise park, rekreasyon alanı ağırlıklı olmak üzere okul alanı, sosyal tesis, konut alanı olacağını, bu dönüşüm için (alışveriş merkezi ve yoğun konut alanı yerine) park ve yeşil alan tercihindendir dolayısıyle ciddi oranda bir gelirden vazgeçildiğini de belirtmektedir (www.kao.com.tr, www.afyon-bld.gov.tr).

Antalya Büyükşehir Belediyesi'nin “Kentsel Dönüşüm Alanı” olarak belirlediği, eski otogar alanında ise Büyükşehir Belediyesi İş ve Alışveriş Merkezi yapılması öngörülmekteydi. 100. Yıl Bulvarı, Kazım Özalp Caddesi ve Fahrettin Altay Caddesi gibi ticari hareketliliği yoğun olan caddelerin kesiştiği noktada, kentin tarihi ve turistik bölgeleri olan Kaleiçi ve Kalekapısı'na da yakın bir konumda yer almaktadır (EK-12). Buna göre alanda zemin altında 7, zemin üstünde ise 12 kat olacaktır, bunun ilk 3 katı alışveriş merkezi geri kalan 9 kat ise iş merkezi olacak olup, yapının önünde 3500 m² büyüklüğünde de bir “meydan” oluşacaktır (www.kao.com.tr).

2009 yılı yerel seçimleri sonrası ise yeni belediye yönetimi, büyük oranda gerçekleşmiş olan alışveriş merkezi ve iş merkezi inşaatını belediyenin ekonomik anlamda yaşadığı sıkıntıyı gidermek amacıyla durdurarak satışa çıkarmıştır. Alanın akibeti hala belirsiz durumdadır.

Çanakkale’de ihtiyaca cevap vermeyen ve kent merkezinde yer alan eski otogar alanına ise Çanakkale Belediyesi tarafından “modern bir belediye binası ve çok amaçlı bir kültür merkezi” yapılacağı belirtilmiştir (EK-13.). Yeni açılan Çanakkale Şehirlerarası Otobüs Terminali ise 15 Haziran 2011 tarihinden itibaren hizmet vermeye başlamıştır (www.canakkale.bel.tr).

Bir diğer örnek olarak Samsun’a bakılırsa; Samsun’da Eski otogar alanı ve sebze-meyve hali olarak kullanılan alan, kent merkezine 2.5 kilometre uzaklıkta, İstanbul’u Trabzon’a bağlayan Karadeniz Sahil Yolu üzerindedir ve alanın ön cephesi sahile 300 metre uzaklıktadır, ayrıca özel ve toplu taşıma araçlarıyla oldukça erişilebilir bir yerdedir (EK-14). Eski otogar alanına yönelik olarak 2007 yılında yapılan ihaleyi kazanan firmanın alışveriş merkezi olarak projelendirilen inşaata başlayamaması üzerine 2011 yılında yeniden bir ihale yapılarak yeni bir sözleşme imzalanmıştır. Buna göre alanda; alışveriş merkezi, 5 yıldızlı bir otel, restoran ve kafeler bulunacaktır. Söz konusu alışveriş merkezinin Karadeniz bölgesindeki en büyük alışveriş merkezi olması beklenmekte olup, inşaatı 2012 yılı sonlarına doğru tamamlanacaktır (www.samsun.bel.tr, www.acteeum.com).

Son olarak ise Konya örneğinde, 1970’lerden bu yana hizmet veren eski otogar alanının, kentin gelişme yönü olarak kuzey gelişme koridoruna yayılması süreciyle işlevsiz kaldığı böylece 2000 yılına kadar sürdürdüğü işlevini tamamladığı görülmektedir (Meşhur, 2008). 2004 yılında tamamlanan proje (EK-15), alışveriş merkezi (Kulesite AVM), iş merkezi (Kule Plaza) ve konut bloklarını (Kule Konaklar) kapsamaktadır (www.sehayapi.com).

Eski otogar alanlarının günümüz kentlerinde kamusal kullanımlar için ciddi bir potansiyel (kent içi ve kent çevresi erişilebilirliğinin olması, kamu mülkiyetinde olması vb.) taşıdığı görülmektedir, bu tarz bir kullanımın gerçekleşmesi ise yerel

yöneticilerin tercihine kalmıştır; ancak kente dair anı mekânları olan ve kentin kimlik öğelerinden sayılabilecek bu yerlerin çoğu tescilli yapı olmamakla birlikte yapıldığı dönemin üslûbunu yansıtmaması bakımından korunması önem taşıyan yapılar olduğu düşünülmektedir.

3.1. Santral Garaj Bölgesinin Gelişimi ve Kent Planlarının Etkisi

Polat'a göre, Santral Garaj bölgesinin gelişimini dört bölümde ele almak mümkündür: yapıldığı 1961 yılından 1978 yangınına kadar olan dönem birinci, 1978 yılından yeni terminalin Yalova Yolu'nda açıldığı yıl olan 1997 yılına kadar olan dönem ikinci, 1997 yılından dönüşüm projesinin yarışma ile belirlendiği 2005 yılına kadar olan dönem üçüncü, 2005 yılından bu yana geçen süreci kapsayan dönem de dördüncü dönem (Polat, 2012). Çalışmanın bu kısmında yukarıdaki dönemlendirmeden yola çıkılmış olup, Santral Garaj alanının gelişim sürecini belirleyen yangın, yeni terminalin açılması ve proje ile dönüşüme tabi tutulması gibi kritik noktalar üzerinden süreç irdelenmiştir. Buna göre alanın tarihsel gelişim süreci şu şekilde ele alınmıştır²:

1. Dönem: Santral Garaj İnşası Öncesi Süreç
2. Dönem: 1961-1978 Yılları Arası Süreç
3. Dönem: 1978-1997 Yılları Arası Süreç
4. Dönem: 1997-2005 Yılları Arası Süreç

3.1.1. Santral Garaj İnşası Öncesi Dönem

Kentin ilk kapsamlı halihazır haritası olan 1862 tarihli Suphi Bey haritasının yapıldığı dönemde, Santral Garaj bölgesi kentin dışında, zeytinlik ve sebze-meyve bahçelerinin olduğu bir alandır ve 1920'li yıllarda da aynı kullanımın devam ettiği anlaşılmaktadır (Polat, 2005: 97, 99). 1924 tarihli Lörcher Planı'nda (Şekil 3.1.) da

² 2005 yılı sonrası süreç ise yarışmanın detaylı olarak ele alındığı bir sonraki bölüm olan "Santral Garaj Yarışma Projesi ve Uygulama Sonrası Durum" başlığı altında incelenmiştir.

Santral Garaj alanının kentsel alanla ilişkilendiği bağ-bahçe alanı olarak planda yer aldığı görülmektedir (TMMOB, Şehir Plancıları Odası, 2009: 13; Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2009).

Şekil 3.1. 1924Yılı Lörcher Planı



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bursa İmar Planları Arşivi.

1940'lı yıllarda ise bu bölge hala kentin dışında kalmakta ve çöplük olarak kullanılmaktadır (akt. Polat, 2005: 101). Karaali, Bursa'da 1940'lara gelindiğinde pek çok garaj bulunduğunu söylemektedir. Bunlar; Ulucami'nin önündeki Çınaraltı Garajı, Kozahan'ın önünden bazı otobüs firmaları, Anadolu Garajı, İstanbul Garajı, Akın Garajı olarak sayılabilir. Buralardan İzmir, Ankara, Yalova, Konya, Eskişehir ve Balıkesir ile Bursa'nın ilçelerine ulaşmak mümkündür. Bu otobüs garajlarında otel, lokanta ve kahvehane gibi hizmetler de verilmektedir. Örneğin Ulucami çevresindeki Merkez Oteli'nin ya da Altan Oteli'nin hem garajı hem de kıraathanesi bulunmaktadır (Karaali, 2009). Buna göre, Bursa'da bu dönemde farklı kent ve ilçelere ulaşım bugünkü Atatürk Caddesi (Çınaraltı Garajı, Kozahan önü), İnönü Caddesi (Anadolu Garajı, İstanbul Garajı, Akın Garajı) üzerinde ve çevresinde yer almakta ve tam da kentin merkezinde konumlandığı anlaşılmaktadır. Başlangıçta bu durum kent içi ulaşım açısından sorun yaratmazken sonrasında kentin göç alması ve merkezin yoğunlaşmasıyla parçalı bulunan garajların toplanması fikri ortaya çıkmış, "Sektörün gelişmesi ve yolcu beklentileriyle birlikte idari kontrolün de sağlıklı yapılabilmesi için tek garaj uygulaması şart olmuştur" (www.bursaterminal.com.tr).

3.1.2. 1961-1978 Yılları Arası Dönem

1950'li yıllarda yaşanan değişimlerle, merkezi bir garaj yapılması amacıyla 5 Mayıs 1954 tarihinde T.C. Emekli Sandığı Umum Müdürlüğü ve Bursa Belediyesi anlaşma imzalamıştır. Garaj ve müştemilatından ibaret olacak bu yeni garaj yeri için Fomara Bölgesi seçilmiştir. Bu bölgenin seçiminde Fevzi Çakmak Caddesi ve Merinos ile İpekiş Fabrikalarının etkisiyle kentin kuzeye yönelmesi, terminal fonksiyonunun kent içi ulaşımı aksatmaması ve büyük alan kullanımı gerektirmesi gibi nedenler etkili olmuştur (Polat, 2005: 101). 1957 yılında temeli atılan Santral Garaj, 1961 yılında açılmış, şehir içi ulaşımındaki küçük garajlar kapatılarak, tüm garajlar yeni garaj çatısı altında toplanmıştır (www.bursaterminal.com.tr). Santral Garaj'da otobüs yazıhaneleri dışında, dükkânlar, lokantalar, otel, gazete-tekeli bayileri, PTT, polis ve zabıta büroları (Şekil 3.2., Şekil 3.3.) bulunmaktadır (Karaali, 2009).

Baykal ise bu dönemde Santral Garaj alanı ile ilgili olarak şunları söylemektedir (Baykal, 1976: 42): "Belediyenin çöplüğü ve yanında terk edilmiş olan mer'a mezarlığı belediyenin atılımı ile temizlendi, yerine Santral Garaj yapıldı; Yeni Gemlik yolu başı olduğundan otomotiv sanayinin birçok firmaları küçük işlikler halinde bu semtte toplandı".

Şekil 3.2. Yapıldığı Yıllarda Santral Garaj Kompleksi



Kaynak: www.arkiv.com.tr

Şekil 3.3. Yapıldığı Yıllarda Santral Garaj Kompleksi İçinde Garaj Binası



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması Genel Bilgi ve Alan Tanımı Kitabı, 2005a.

1966 yılına ait 1/4 000 ölçekli Piccinato Planı'nda ise alan "Terminal" olarak görülmektedir (Şekil 3.4.). Terminal alanı bu planın kent makroformunu lineer olarak belirleyen yapısıyla uyum göstermekte olup Fomara Caddesi'nde önerilen yeni merkezi de destekleyicidir.

Şekil 3.4. 1960 Yılı 1/4 000 Ölçekli Piccinato Planı



Kaynak : Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bursa İmar Planları Arşivi.

1976 Yılı 1/25 000 Ölçekli Bursa Kent Bütünü ve Çevresi Planı'nda (Şekil 3.5.) da Santral Garaj bölgesinin işlevinde (Planın, doğu-batıya yerleşim önerisi ve kentin lineer gelişiminin devamı öngörüsü ile birlikte düşünüldüğünde) bir değişiklik olmadığı görülmektedir.

Şekil 3.5. 1976 Yılı 1/25 000 Ölçekli Bursa Kent Bütünü ve Çevresi Planı



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bursa İmar Planları Arşivi.

3.1.3. 1978-1997 Yılları Arası Dönem

1978 yılı Santral Garaj için oldukça kritik bir önemdedir; çünkü 19 Ağustos 1978'de garajın tütün deposu olarak kullanılan bir bölümünde nedeni belirlenemeyen bir yangın (Şekil 3.6.) çıkmıştır (Akkılıç, 1983: 359). Garaj'ın terminal binası dışındaki tüm bölümlerinin yandığı; alanda bulunan benzin istasyonuna alevlerin sıçramaması için özel bir çaba harcandığı; Merinos, Gemlik, Mudanya ve İnegöl İtfaiyelerinden de gelen ekiplerin olduğu ve 25 civarında yaralının bulunduğu belirtilmektedir (Milliyet Gazetesi 20 Ağustos 1978).

Şekil 3.6. 1978 yılı Santral Garaj Yangını



Kaynak: Milliyet Gazetesi 21 Ağustos 1978

Yeri gelmişken Santral Garaj'ın ana bina kullanımına değinmekte yarar bulunmaktadır. Yeni Ant Gazetesi'nin 10 Şubat 1961 tarihli haberine göre Garaj'ın birinci katında şoför, şoför muavini, tamircilerin yıkanması için duşlar; ikinci katında tamirciler; üçüncü katında kamyonlar; dördüncü katında taksi ve özel arabalar; beşinci katında ise otobüsler bulunmakta (akt. Polat, 2005: 104); Milliyet Gazetesi'nin 20 Ağustos 1978 tarihli haberinde ise birinci katta emanet ambarları ve oto onarım atölyeleri, ikinci katta tütün deposu, üçüncü katta kapalı otopark ve yine tütün deposu, dördüncü katta ise Garaj'ın yönetim birimlerinin bulunduğu belirtilmekte (Milliyet Gazetesi 20 Ağustos 1978); Karaali'nin verdiği bilgilere göre ise binanın dört katlı olduğu ve kullanımların birinci katın tamirhane, ikinci katın kamyon parkı ve tütün deposu, üçüncü katın kapalı otobüs garajı, dördüncü katın ise taksi ve özel araçların kullanımında olduğu görülmektedir (Karaali, 2009).

Bursa'da bu dönemde Santral Garaj'ın neden tütün deposu olarak kullanıldığını anlamak için gelen mübadil nüfusun niteliğine bakmak gerekecektir³. Mübadele ile birlikte kentten ayrılan Rum ve Ermeni nüfus bir önceki bölümde değinildiği gibi yoğun olarak ipek böcekçiliği ile uğraşmaktaydı, yerine gelen Türk göçmenler ise başlangıçta ipek böcekçiliğinin eski seyirde ilerlemesini sağlayamamış; ancak geldikleri yerlerdeki tütüncülük faaliyetlerini Bursa'da da gerçekleştirmişti. Garaj'ın tütün deposu olarak kullanımı, yapının kullanım kolaylığı vb.nden olabileceği gibi tütünlerin pazarlanması sürecinde ulaşım kolaylığı sağlamak amacıyla da olabileceği sanılabilir.

Yangın ise tütün deposu olarak kullanılan kısımda çıkarak tüm binaya yayılmış, otel, kahvehane, lokanta ve dükkânların olduğu diğer binaya sıçraması önlenmişse de dört katlı ana binanın çökmesi engellenememiştir. Santral Garaj yangını 1958 Kapalıçarşı yangınından sonra Bursa'nın yaşadığı en büyük yangın olarak değerlendirilmektedir. Gümrük ve Tekel Bakanı ile İçişleri Bakanı bölgeye gelmiş, dönemin Belediye Başkanı Mustafa Eroğlu'nun görüşü ise "yangının kesinlikle bir sabotaj olduğu" yönündedir. Santral Garaj'ın yolcu ve otobüs terminali yangından dört gün sonra

³Saime Yüceer'in "**Tanıkların Anlatılarıyla Bursa Tarihi (Sözlü Tarih Arşivi 1919-1938)**" isimli kitabında bu sürece ve gelen nüfusun ekonomik etkinliğine ilişkin bilgilere ulaşmak mümkündür.

kullanıma açılırken, yangının hala tam olarak söndürülemediği, enkazın ise 10 günden önce kaldırılamayacağı belirtilmiştir (Milliyet Gazetesi 20 Ağustos 1978, 23 Ağustos 1978).

1978 yılında yanan Santral Garaj'ın yenilenmesi için Bursa Belediyesi ve T.C. Emekli Sandığı 5 Eylül 1986 tarihinde bir sözleşme imzalamıştır (Polat, 2005: 111-112). Bu gelişme üzerine 1987 yılında "**Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali Mimari Proje Yarışması**" adıyla ulusal ölçekli bir yarışma açılmıştır. Yarışma kitapçığında kentin üstlendiği role ve Santral Garaj'ın konumuna değinilmiştir. Bursa'nın ülke ve bölge içindeki rolü üzerinde durularak, İstanbul ve ülkenin kuzeydoğu kesimi ile batı ve güney bölgelerinin ilişkisi bakımından bir kavşak özelliği gösterdiği, transit merkezi olduğu; kentin Uludağ yamaçları ve Ova Koruma Protokolü nedeniyle ve tarihi kentsel yapının da etkisiyle doğrusal/lineer hatta gelişmek zorunda olduğu belirtilmiş; kentin Üniversiteye yaslanan doğu ucu ve Kestel-Gürsu'da sonlanan batı ucu arasının 40 km olduğu ve bu gelişimin tam orta noktasında Santral Garaj'ın bulunduğu vurgulanmıştır. "Bursa'da başlayıp Bursa'da biten karayollarının düğüm noktası" olarak belirtilen Santral Garaj, kent içi ve ilçelere ulaşımın otobüs, minibüs, taksi ve benzeri araçlarla sağlandığı yer olarak zaten oldukça önemli bir konumda bulunurken, hafif raylı sistemin geçirileceği hat üzerinde kalmasıyla da bu önemin giderek artacağı belirtilmektedir. Bununla birlikte Garaj alanının yaşadığı yangın sonrası üç bölümünden birinin kullanılamaz hale geldiği, kalan kısımlarınsa otobüs otoparkı olarak kullanıldığı belirtilmiştir. Metropoliten özellik kazanan Bursa kenti için T.C. Emekli Sandığı ve Bursa Belediyesinin ortaklaşa harekete ederek, "daha rasyonel ve yeni bir program" dahilinde otobüs terminalini yaptırmayı öngördüğü, merkez terminali olacak olan Santral Garaj'a ilaveten kentin doğu ve batı uçlarına da birer terminal yapılmasının gerektiği ifade edilmiştir (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 1987a: 7,20).

Santral Garaj bölgesinin bu dönemdeki konumu ve çevresine bakıldığında ise (Şekil 3.7.); kentin doğu ve batı istikametleri boyunca ilerleyen Ankara-İzmir Devlet Karayolunun İstanbul bağlantısı ile kesiştiği noktada, Devlet karayolunun güneyinde bulunduğu, şehirlerarası otobüs terminali olarak kullanıldığı ve yaklaşık 20.000 m²'lik bir alanı kapladığı, doğusunun ana karayollarından kente giriş noktasına

yaslandığı görülmektedir. Çevresindeki kullanımlar ise şunlardır: doğusunda marangoz makineleri, oto yedek parçaları satış birimleri ile benzeri ticari birimleri; güneyinde Fomara (Fevzi Çakmak) Caddesi'ni ana akslara bağlayan Fomara Kavşağı, bu alanın doğusunda yeni onaylanmış “yerel imar planı”nda⁴ ticaret bölgesi olarak belirtilen alan; batısında oto tamircileri ve yedek parçacıları; kuzeyinde ise Ankara-İzmir Devlet karayolu (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 1987a: 19).

Şekil 3.7. Eski Santral Garaj Alanı ve Çevresi (1987)



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali Mimari Proje Yarışması Şartnamesi, 1987b.

Yarışma alanı olan Santral Garaj'ın çevresinin mevcut arazi kullanımı ve imar planlarındaki durumunu şöyle ifade etmek mümkündür (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 1987a: 20) :

“...Bu alan merkez olmak üzere 1000 m yarı çaplı bir daire çizildiğinde yeni yapılacak vilayet, Belediye, Adliye binaları ile bugün mevcut olan Emniyet Müdürlüğü, Maliye, İller Bankası Binaları ve benzeri gibi resmi kuruluşlara ait yapılar, bu alan içinde kalmaktadır.

⁴1984 yılında onaylanan 1/5000 ölçekli Bursa Nazım Planı'nda Gazcılar Caddesi ve civarı “Ticaret Alanı” olarak belirlenmiştir.

Fevzi Çakmak (Fomara) Caddesi, Haşim İşcan Caddesi, İnönü Caddesi, Bayar (Gazcılar) Caddesinin çevrelediği yüksek yapılaşmanın öngörüldüğü yeni yönetim merkezi ile büro binaları, şehrin sebze meyve hali, stadyum, ve konut alanları bu çevrede yer almaktadır. Kuzey kısmında ise Ankara-İzmir devlet karayolunun ayırdığı imar ıslah planları ile yasalaştırılmaya çalışılan çok miktarda kaçak yapılaşmanın bulunduğu bir alan mevcuttur.

Bayar Caddesi ile Kıbrıs Şehitleri (Mahmudiye) Caddesi arasında kalan ve içinde yeni yapılacak adliye binasının da bulunduğu alan ise henüz planlanmamış olup, yapılaşmaya eski imar planına göre müsaade edilmektedir. Bu alan içinde yapılacak olan vilayet binasının yanında kalan ve korunacak tarihi sit bölgesi bulunmaktadır.”

Yarışma şartnamesinde belirtilen ihtiyaç programına göre gerçekleşmesi beklenen kullanımlar (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 1987a: 41-44) :Genel Tesisler (danışma ve turizm bürosu, alışveriş üniteleri, gazete vb. satış yerleri, büfe, ayakkabı boyacıları, mescit, bagaj-emanet-kayıp eşya bürosu, restoran-mutfak, bekleme ve dinlenme salonu, kargo, merkezi bir buluşma yeri vb.); Terminaller (giden yolcu salonu kalkış peronları, transit yolcu peronları, indirme peronları, yakın yerleşmeler otobüs peronu vb.); Kent İçi Ulaşım Üniteleri (taksi durakları, otobüs durakları, raylı toplu taşıma vb.); Terminal İletmeleri İle İlgili Bölümler (yönetim bürosu, teknik servisler, otopark, otobüs park yeri, otel, gündüz oteli vb.); Rant Tesisleri (büroların olacağı kompleks yapı).

1987 yılında açılan yarışma sonucu kazanan proje, uygulama için gerekli olan geçici taşınma bedeli T.C. Emekli Sandığı Genel Müdürlüğü tarafından yüksek olduğundan, 1994 yılında hazırlanan proje de gerektirdiği büyük inşaat alanı ve uygulama zorluğu gibi nedenlerden dolayı uygulanamamıştır. 1994 yılında bugün kullanılan terminal alanı için yeni bir yarışma yapılmış, bu yarışma sonucu kazanan projenin uygulaması 1997 yılında tamamlanmış (Polat, 2005: 117-123); böylece, 13 Aralık 1995 tarihinde Boy-Koop⁵ tarafından yap-işlet-devret modeliyle yapılacak olan Bursa Şehirlerarası ve Uluslararası Otobüs Terminali'nin temelleri atılmış, 15 Haziran 1997 tarihinde ise kullanıma açılmıştır (www.bursaterminal.com.tr).

⁵ Boy-Koop: Bursa Otobüsçüleri ve Yazıhanecileri Kooperatifi

1997 yılında taşınan terminal alanına ilişkin plan kararları “1995 Planı” nda görülmekte olup, bu tarih öncesinde geçerli olan 1984 ve 1990 yılı plan kararlarında (EK- 16) eski Santral Garaj alanına dair bir değişiklik bulunmamaktadır (Şekil 3.8.)

Şekil 3.8. 1995 Yılı 1/5000 Ölçekli Planında Santral Garaj Alanının ve Yeni Terminal Alanının Konumu*



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bursa İmar Planları Arşivi.

(*1 no'lu bölge Santral Garaj'ı, 2 no'lu bölge yeni terminal alanını göstermektedir).

3.1.4. 1997-2005 Yılları Arası Dönem

Bu gelişmelere ek olarak 1998 yılında hazırlanan 1/100 000 Ölçekli Bursa 2020 Yılı Çevre Düzeni Planı'na bakıldığında da terminal alanının taşınmasını destekleyici ifadelerin yer aldığı görülecektir. Plan kapsamında metropoliten bölge içinde yer alan Kestel - Görükle, Ovaakça-Santral Garaj ve Mudanya yollarının Ankara-Bursa ve İstanbul-İzmir Devlet Karayolları üzerinde kaldığı ve kent içinde trafik yükü yarattığı belirtilmektedir. Bu bağlamda şehirlerarası trafiğin metropoliten bölge dışına çıkarılması gerektiği vurgulanmaktadır (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 1998: 55).

Terminal alanının Yalova Yoluna taşınması ile eski Santral Garaj çevresinde yapılacak yeni 1/1000 ölçekli uygulama imar planına eski garaj alanı da dahil edilerek, plan çalışmalarına 1996 yılında başlanmıştır. Büyükşehir Belediyesi ve

Emekli Sandığı mülkiyetinde olan 42 ha'lık alan "özel proje alanı" olarak belirlenmiş ve imar planı yapım işi ihale edilmiştir (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005b). Açılan ihaleyi kazanan firma tarafından hazırlanan "1/1000 Ölçekli Santral Garaj ve Çevresi İmar Planı" 04.11.1998 tarihinde (Şekil 3.9.) onaylanmıştır. Planlama alanının sınırlarını Yalova Yolu ve PTT binası, Fevzi Çakmak Caddesi ve Ahmet Paşa Mezarlığı oluşturmaktadır ve İzmir- Ankara yolunun planlama alanını ikiye bölmektedir. Söz konusu alanın yaklaşık %7'lik kısmını sanayi, %93'lük kısmını ise hizmetler sektörü oluşturmaktadır. Bu nedenle bu alan için "Merkezi İş Alanı" (MİA) kullanımı öngörülmüştür. Oluşturulan özel tasarımlı ticaret alanlarında bürolar, işhanları, eğlence, yeme içme, çarşı, çok katlı mağazalar, gece konaklama, sinema, tiyatro gibi kültürel, sosyal tesisler, eğitim, sağlık ve yönetim ile ilgili tesisler ve benzeri yapılar öngörülmüştür⁶ (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005a:52).

Şekil 3.9. 1998 Yılı 1/1000 Ölçekli Santral Garaj ve Çevresi İmar Planı



Kaynak: Akt. Sibel Polat, Mimarlık ve Kentsel Yaşam Kalitesinin Sağlanmasında Dönüşüm Projelerinin Rolü: Bursa-Santral Garaj Bölgesi Örneği", Yüksek lisans tezi, Uludağ Üniversitesi Mimarlık Anabilim dalı, 2005, s.154.

İhaleyi kazanan planlama bürosunun yaptığı çeşitli çalışmalar sonucunda alana yüklenecek işlevler konusunda şöyle denilmektedir (akt. Polat, 2005:130):

⁶ Yarışma kitabında yer alan bilgilere göre, söz konusu planda imar uygulaması ve yapılanma koşullarında emsal değeri 3.0 olarak belirlenmiş, alçak yapı bölgelerinde yükseklik 11.50 m, yüksek yapı bölgelerinde ise yükseklik serbest bırakılmıştır. Özel tasarımlı ticaret alanlarında ise farklı emsal değerleri kabul edilmiştir.

“Yaya-araç dolaşım sistemini yönlendirici olması, bu sistemin gereği olan yoğun kullanıma yanıt verebilmesi, gününbirlik gereksinimleri karşılayacak hizmet birimlerini içermesi, özgün niteliklere sahip olması, simgesel öğeler içermesi, işlevsel ve fiziksel dönüşüme olanak verecek kararların üretilmesine olanak sağlaması, gece ve gündüz kullanım yoğunluklarını dengelemesi, sosyal nitelikli alanlar oluşturması, mümkünse toplumun farklı katmanlarını buluşturacak bir kent meydanı yaratması tercih edilecektir”.

İhaleyi kazanan planlama bürosunun önerilerinden oluşan çalışmada Santral Garaj için şu seçenekler ortaya atılmıştır: Birinci seçenek “İş ve yönetsel merkez geliştirme”, ikinci seçenek “Açık ve rekreatif alan olarak geliştirme”, üçüncü seçenek “Sosyo-kültürel merkez olarak geliştirme”, dördüncü seçenek ise “farklı kullanımların karışımı” (yeşil alan, ticari alan, sosyo-kültürel alan gibi). Yapılan değerlendirme sonucu hem gereksinimlerin karşılanması hem de ekonomik olarak gerçekleştirilebilirliği bakımından son seçenek uygun görülmüştür (akt. Polat, 2005:136).

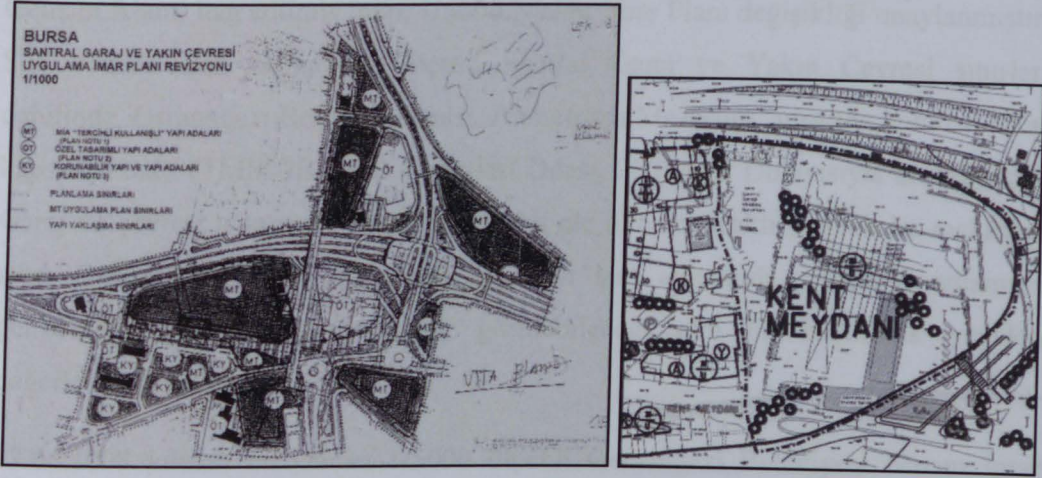
Söz konusu planlama bürosunun seçenekleri belirleme üzerine yaptığı çalışma, bu alandaki eğilimlerin belirlenmesi ve kentsel potansiyellerin ortaya çıkarılması bakımından sonraki uygulamalara ya da proje önerilerine yol gösterici olabilecek bir çalışmadır da.

İhaleyi kazanan planlama bürosunun hazırlamış olduğu söz konusu uygulama imar planı çeşitli konularda eksiklikler barındırdığı, Bursa Belediyesi uzmanlarınca, bu eksikliklerin yeni bir revizyon planla giderilmesi (değişen Bursaray güzergâhının ve istasyon giriş-çıkışlarının dikkate alınması, yaya trafiğine ağırlık verilmesi, öneri kentsel açık alanların kent kimliğini gözetmesi, yapı dönüşümüne uygun parsel büyüklüklerinin önerilmesi ve planda kitle değil yönlendirici bilgiler/notlar üzerinde durulması gibi düzenlemeler) gerektiği üzerinde durulmuştur. Bunun üzerine 2000 yılında revizyon plan (Şekil 3.10.) hazırlanmış; fakat Bursa Belediyesi yapılacak değişiklikler için yeni bir plan yerine plan değişikliğinin yapılmasına karar verdiğinden 2005 yılında eski Santral Garaj alanında plan değişikliği gerçekleştirilerek bu alanın bir tasarım projesi yoluyla dönüşümünün önü açılmıştır (Polat, 2005: 154,167). Böylece, 1998 yılında onaylanan 1/1000 ölçekli plandaki yapılaşma şartları olan 3.0 emsal değeri, yüksek ve alçak yapı blokları, yapısız ve kamuya açık alan kullanımı getiren plan kararları uygulanamamış, 2000 yılında

önerilen revizyon plan da geçersiz kılınmıştır. Sonuçta, Bursa Büyükşehir Belediyesince 10.01.2005 tarihinde onaylanan 1/1000 ölçekli imar planı değişikliği (Şekil 3.11.) ile eski Santral Garaj alanına “**Kent Meydanı**” kullanımı getirilmiştir (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005a :53).

Şekil 3.10. İptal Edilen 2000 Yılı 1/1000 ölçekli Santral Garaj ve Yakın Çevresi Uygulama İmar Planı Revizyonu

Şekil 3.11. 2005 Yılında Onaylanan 1/1000 Ölçekli İmar Planı Değişikliği



Kaynak: Akt. Sibel Polat, Mimarlık ve Kentsel Yaşam Kalitesinin Sağlanmasında Dönüşüm Projelerinin Rolü: Bursa-santral Garaj Bölgesi Örneği”, Yüksek lisans tezi, Uludağ Üniversitesi Mimarlık Anabilim dalı, 2005, s.164-165.

Diğer yandan tasarım projesine yönelik olarak **16.02.2006 tarihinde** 1/1000 Ölçekli Santral Garaj ve Yakın Çevresi Uygulama İmar Planı notlarında da değişiklik yapılarak “bürolar, işhanları, eğlence, yeme-içme, çarşı, bankalar, sinema, tiyatro gibi kültürel- sosyal tesisler ve yönetim-idare ile ilgili tesisler” getirilmesine olanak sağlayan bir plan notu⁷ eklenmiştir (Osmangazi Belediyesi, 2006).

⁷ Söz konusu plan notunda şu ifadeler yer almaktadır:

“3563 ADA 1 PARSEL VE 3560 ADA 1 PARSEL İÇİN:

1. XII nolu imar uygulama bölgesi içinde net parsel üzerinden E=3 uygulanarak toplam yapı hakkı bulunacaktır
2. XII nolu imar uygulama bölgesi içinde bürolar, işhanları, eğlence, yeme-içme, çarşı, bankalar, sinema, tiyatro gibi kültürel- sosyal tesisler ve yönetim-idare ile ilgili tesisler vb. yapılar yapılabilir. Projesine göre uygulama yapılacaktır.
3. Belirtilmeyen hususlarda Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliği Hükümleri Geçerlidir ”

Söz konusu tasarım projesini elde etmeye yönelik açılan “**Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Planlama Proje Yarışması**” 2006 yılında sonuçlanmış ve 2008 yılında yarışmanın sonucunda seçilen proje bazı değişikliklerle birlikte uygulanmıştır.

Bu esnada eski Santral Garaj alanının güney ve güney doğusunda kalan bölge de Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından **14.06.2007** tarihinde Kentsel Dönüşüm Ve Gelişim Alanı⁸ ilan edilmiş olup, 1/5000 Nazım İmar Planı değişikliği onaylanmıştır. Söz konusu alan Osmangazi İlçesi, Santral Garaj ve Yakın Çevresi sınırları dahilinde, Osmangazi Belediye Binası, Ahmetpaşa Mezarlığı, arasında bulunan alanı kapsamaktadır (TMMOB-Şehir Plancıları Odası, 2009:64). Dolayısıyla artık Santral Garaj ve çevresi alan artık bir bütün olarak ele alınmayacaktır; ancak bu mekânlar arası fiziksel, sosyal ve ekonomik ilişkinin tam anlamıyla yitirildiği anlamına gelmemekte, hatta daha sonradan görülebileceği gibi bu birliktelik yeniden değerlendirilecektir.

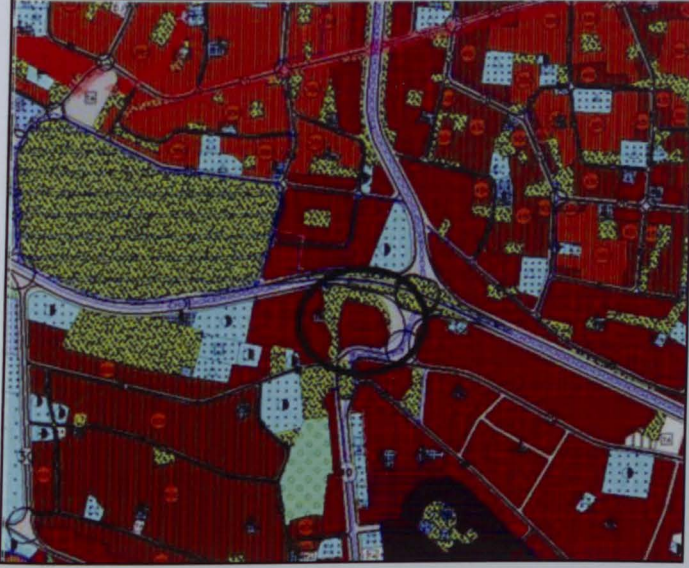
17.04.2008 yılında onaylanan 1/5000 ölçekli Osmangazi Belediyesi Nazım İmar Planı'nda (Şekil 3.12.) ise artık kazanan projeye göre uygulama yapıldığından, Santral Garaj alanı “Ticaret Alanı” olarak, çevresinde daha önceden kentsel dönüşüm alanı olarak tespit edilen alan ise “Ticaret”, “İdari Tesis” ve “Yeşil Alan” olarak belirlenmiştir. Bu planda ticaret alanı olarak ayrılan alan “Merkezi İş Alanı” (Mia) kullanımlı olup plan notunun 2.1. maddesinde şöyle ifade edilmektedir (Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar Planları Arşivi; TMMOB-Şehir Plancıları Odası, 2009:64; Keskinok vd., 2010: 62):

“ Bursa Kent kimliği ve vizyonunun en önemli mekânsal ögesidir. Bölgeyi kentle bütünleştiren, tarihi çevre ile ilişkisini kuran, ulaşım bağlantılarını belirlenen alanı içinde ve çevresiyle ilişkilerinde rahatlatacak çözümler üreten, belirlenen alanı içinde yapı politikaları oluşturan doluluk ve boşluk oranlarını ve konumlarını belirleyen uygun ölçeklerde Bursa Dünya Kenti vizyonunu destekleyen projelerin de üretileceği bölgedir. Merkezi iş alanlarında ticaret sosyal ve idari tesisler (özel ya da resmi sağlık, eğitim, spor, sosyal ve kültürel tesisler, ibadet yerleri, ulusal ve uluslar arası konferans – kongre, seminer merkezi, fuar, toplantı ve çok amaçlı salonlar) turistik tesisler, konut kullanımı, teknik altyapı tesisleri ile bu kullanımların gerektirdiği diğer fonksiyonlar yer alabilir. Bu alanlarda yanıcı,

⁸ Söz konusu alana ilişkin detaylı incelemeye daha sonra yer verilecektir.

parlayıcı, patlayıcı etkisi olan depolamalar yapılamaz. Çevre sağlığı açısından tehlike ya da olumsuzluk arzeden, görüntü, gürültü, hava kirliliği oluşturan imalathaneler yer alamaz. Merkezi iş alanlarında sürekliliğin sağlanması ve günün her saatinde bölgedeki kentsel sosyal ve teknik altyapıdan en rasyonel yararın sağlanabilmesi için konut alanları önerilebilir.”

Şekil 3.12. 17.04.2008 Yılı1/5000 ölçekli Osmangazi Belediyesi Nazım İmar Planı



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar Planları Arşivi

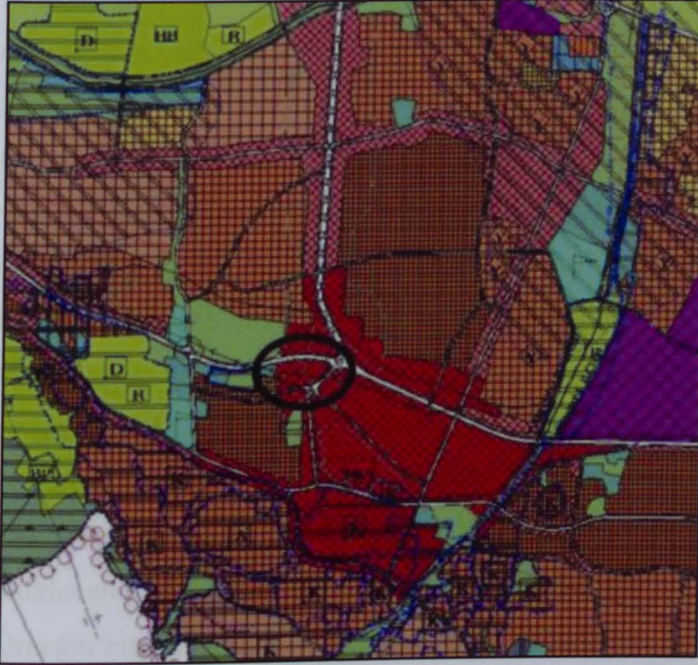
16.03.2006 tarihinde onaylanan 1/25 000 Ölçekli Merkez ve Batı Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı açılan dava sonucu iptal edilmiş, aynı planın eski Santral Garaj alanını kapsayan kısmı olan Merkez bölgesine ilişkin 1/25 000 ölçekli nazım imar planı olan 1/25 000 Ölçekli Merkez Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı (Şekil 3.13.), ufak revizyonlarla 12.06.2008 tarihinde onaylanmıştır.

Bu planda da söz konusu alanlar “Merkezi İş Alanı” (MİA) kullanımı içerisinde kalmakta olup, plan notlarınının 7.3.1. maddesinde bu kullanıma ilişkin şu ifadeler yer almaktadır (Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar Planları Arşivi; TMMOB Şehir Plancıları Odası, 2010a: 10; Keskinok vd., 2010: 62) :

“Mia Bursa kent kimliği ve vizyonunun en önemli mekansal öğesidir. Bölgeyi kentle bütünleştiren, tarihi çevre ile ilişkisini kuran, ulaşım bağlantılarını belirlenen alanı içinde ve çevresiyle ilişkilerinde rahatlatacak çözümler üreten, belirlenen alanı içinde yapı

politikalarını oluşturan doluluk ve boşluk oranlarını ve konumlarını belirleyen uygun ölçeklerde Bursa “dünya kenti” vizyonunu destekleyen projelerin de üretileceği bölgedir. Merkezi iş alanında ticaret sosyal ve idari tesisler (özel ya da resmi sağlık, eğitim, spor, sosyal ve kültürel tesisler, ibadet yerleri, ulusal ve uluslararası konferans-kongre, seminer merkezi, fuar, toplantı ve çok amaçlı salonlar) turistik tesisler, konut kullanımı, teknik altyapı tesisleri ile bu kullanımların gerektirdiği diğer fonksiyonlar yer alabilir. Bu alanlarda yanıcı, parlayıcı patlayıcı etkisi olan depolamalar yapılamaz. Çevre sağlığı açısından tehlike yada olumsuzluk arzeden, görüntü, gürültü, hava kirliliği oluşturan imalatlar yer alamaz. Bu alanlarda brüt konut yoğunluğu 800 kişi/hektardır.”

Şekil 3.13. 12.06.2008 Yılı 1/25 000 Ölçekli Merkez Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar Planları Arşivi

Santral Garaj alanının yukarıda belirtilen süreçlerde değişimi esnasında, alanın ilişkili olduğu yakın çevresinde de önemli değişimler söz konusu olmuştur. 1987 yılına ait yarışma raporunda Santral Garaj alanının doğusunda (Gazcılar-Bayar Caddesi) ve batısında (Kıbrıs Şehitleri Caddesi) marangoz makineleri, oto yedek parça satıcıları, ticaret birimleri, oto tamircileri, yedek parçacıları ve Fevzi Çakmak (Fomara) Caddesi boyunca da ticaret kullanımlarına ek olarak kamu kurumlarına ait yapıların bulunduğu ifade edilmektedir (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 1987a: 19-20).

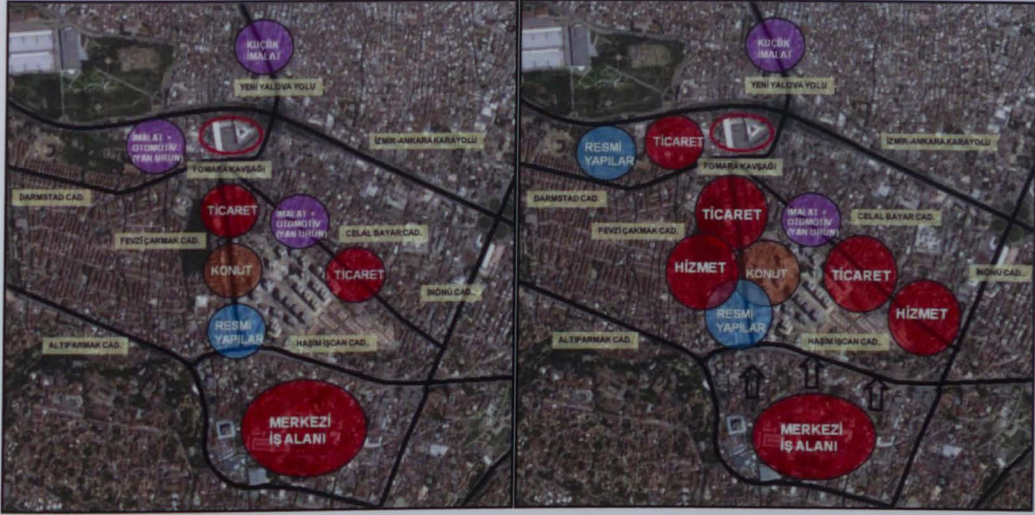
2005 yılına gelindiğinde alanın çevresinde; kuzeyde küçük sanatlar-atölyeler, ticari birimler ve PTT; doğuda (Gazcılar – Bayar Caddesi) ticari birimler; batıda yaya mekânı olan Kıbrıs Şehitleri Caddesi ve güneyde yani Fevzi Çakmak (Fomara) Caddesi üzerinde de ticaret, hizmeti+konut kullanımları mevcuttur (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005b: 7). Santral Garaj alanı ise bu dönemde dolmuş durağı, halk pazarı ve otopark alanı olarak kullanılmaktadır (Polat, 2005:227).

Bugün bakıldığında ise (Şekil 3.14.) ; alanın kuzeyindeki imalat, küçük sanatlar ve ticari aktivitelere yönelik kullanımların devam ettiği; doğusunda imalat kullanımlarına ek olarak ticaret ve hizmet kullanımlarının geliştiği; batısında ticari aktivitelerin yoğunlaşarak kamu binalarının yaya aksı olarak düzenlenmiş olan Kıbrıs Şehitleri Caddesi üzerinde yer seçtiği, güneyde yer alan Fevzi Çakmak (Fomara) Caddesi'nde ticaret ve(ya) hizmet kullanımına ek olarak kamu tesislerinin yer aldığı ve prestijli konut alanlarının da geliştiği söylenebilir. Dolayısıyla imalat sektörü ve otomotiv sektörü yan ürünü odaklı arazi kullanım durumunun, Santral Garaj'ın taşınmasıyla beklenildiği gibi, ticaret ve özellikle eski kent merkezi ile ilişkili olan Haşim İşcan ve Fevzi Çakmak Caddeleri boyunca zemin katlarda giyim mağazaları ve gastronomik faaliyetler; üst katlarda ofis, büro kullanımlarını içerir biçimde geliştiği görülmektedir. Garaj alanının taşınıp yerine 2005 yılında açılan proje ile Kent Meydanı Alışveriş Merkezi'nin 2008 yılında inşa edilmesi sürecinde, bu alanda tetiklenen kullanımlar arasında finansal birimler, özel sağlık kurumları da sayılabilir. Örneğin bugün Fevzi Çakmak Caddesi'nde pek çok bankanın şubesi; Medical Park Bursa Hastanesi (2006), Haşim İşcan Caddesi'nde Özel Bursa Göz Merkezi (2005) gibi özel hastaneler yer almaktadır. Diğer yandan yine Osmangazi Belediyesi (2004) yeni binası ile Merkez Bankası Bursa Şubesi (yarışma 2005, uygulama 2012) de bu süreçte Kıbrıs Şehitleri Caddesi üzerinde yer alan yapılarıdır. Kent Meydanı Alışveriş Merkezi'nin güneyinde yer alan ve hem Fevzi Çakmak Caddesi hem de Fomara Meydanı'na cephesi olan eski "belediye hizmet alanı" olan alanda inşaatı biterek açılması beklenen Alman Hastanesi'nin burada yer seçmesi de yine aynı sürecin içinde ele alınmalıdır. Son olarak ise alanın güneyinde, Fevzi Çakmak Caddesi'nin ise doğusunda kalan Doğanbey Mahallesi'nde gerçekleşen kentsel dönüşüm projesi⁹

⁹ Bu projeye daha sonra detaylı olarak değinileceği için burada kısaca yer verilmiştir.

ile bu alanda lüks ve çok katlı yapıların meydana geldiği ifade edilmelidir. Ayrıca 2002 yılı sonrası hizmete giren hafif raylı sistem olan BursaRay hattı üzerinde kalan alanda Osmangazi İstasyonu ve Şehreküstü İstasyonları yer almaktadır.

Şekil 3.14. Santral Garaj Çevresinde Yer Alan Kullanımların Karşılaştırılması* (1987 ve 2005 Yılı Sonrası)



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali Mimari Proje Yarışması Jüri Raporu, 1987a; Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması Genel Bilgi ve Alan Tanımı Kitabı, 2005a; Googleearth Uydu Görüntüleme Sistemi.

(* Soldaki şekil 1987 yılına, sağdaki ise 2005 yılı sonrasına ait arazi kullanım durumunu göstermektedir)

Dolayısıyla söz konusu alanda, hizmet sektörü ağırlıklı kentsel kullanımların geliştiği ve alanı, prestij bölgesi olarak ele alınan bir süreçten bahsedilebilir. Bu süreç Kent Meydanı Alışveriş Merkezini ortaya çıkaran ve sonrasında da bu yapı tarafından etkilenen bir nitelik göstermektedir.

3.2. Santral Garaj Yarışma Projesi ve Uygulama Sonrası Durum

Santral Garaj alanının iyileştirilip, sağlıklılaştırma yapılarak gece-gündüz yaşayan bir kent meydanı haline getirilmesi düşüncesiyle Bursa Büyükşehir Belediyesi ve Emekli Sandığının ortak mülkiyetinde bulunan Santral Garaj'ın

yeniden düzenlenmesi için 8 Temmuz 2005 tarihinde bir sözleşme imzalanmış, Emekli Sandığına ait hisseler 49 yıllığına Büyükşehir Belediyesi'nce kiralanmıştır (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005b: 3). Sözleşmenin 3. Maddesine göre alan ulusal bir yarışma ile belirlenecek, fonksiyonu "Kent Meydanı ve Tesisi" olacak, proje her türlü peyzaj düzenlemesi, yapı ve müştemilatının yapılmasını, yaptırılmasını ve kiraya verilmesini kapsayacak; 7. Maddesine göre ise inşaat yer tesliminden itibaren 36 ayda bitirilecektir (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005a:51).

Sonrasında ise bu amaca yönelik olarak, 4734 sayılı Kamu İhale Kanununun 23 ve 53 üncü maddelerine dayanılarak hazırlanan, 13.08.2004 tarihli "Mimarlık, Peyzaj Mimarlığı, Mühendislik, Kentsel Tasarım Projeleri, Şehir ve Bölge Planlama ve Güzel Sanat Eserleri Yarışmaları Yönetmeliği" ne dayanılarak "Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Projesi" Bursa Büyükşehir Belediyesi'nce yarışmaya çıkarılmıştır (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005b:5).

Açılan yarışmanın serbest, ulusal ve tek kademeli bir mimarlık ve kentsel tasarım yarışması olduğu, kazanan projenin uygulaması ise teknik şartlar ve fiyat üzerine görüşme hakkı saklı kalacak şekilde, 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nun 22. Maddesine uygun olarak ihale yoluyla yaptırılacağı belirtilmiştir (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005b: 7,13).

3.2.1. Yarışmanın Amacı

Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması'nın amacı yarışma şartnamesinde şöyle açıklanmıştır (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005b: 5-6):

"Bursa kent merkezi, kentin tarihi dokusu ve çevresinde yoğunlaşmıştır. Kent merkezinin tarihi doku içinde yer almasının merkez yapısı içinde üstünlükleri olmakla birlikte, gelişmenin denetimsizliği sonunda tarihi merkezin tahrip olması sonuçlarını da beraberinde getirmektedir. Aynı zamanda kentin eski merkeze bağlı olarak tek merkezli olarak gelişmesi kent içi ulaşımda da sorunlara neden olmaktadır. Bu nedenle Bursa merkez kullanımı üst ölçekli planlarda merkezin devamı olan ve Santral Garaja kadar uzanan aks ve çevresinde önerilmektedir.

Santral Garaj alanı, kent merkezinin kuzeye doğru gelişmesiyle yeni oluşacak kent merkezi ve onun çevresindeki yakın proje alanları ile birlikte çok önemli ve anlamlı bir görev üstlenmektedir. Farklı ulaşım sistemlerinin yakın çevresinde olması ve yoğun bir yaya aksının bulunması, ticari kullanımlar, küçük sanatlar, bürolar ve kamu hizmetlerinin yer alması, kent içinde kolayca ulaşılabilecek bir alan olması, bu alanda yapılacak düzenlemenin önemini artırmaktadır.

Kentin gelişmesi ve büyümesi sonucu artan, açık alan ve meydan gereksinimini karşılamak amacıyla bu alanın düzenlenmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır; bu ihtiyaçtan hareketle Santral Garaj alanında “Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması” açılmasına karar verilmiştir”.

Şartnameye göre yarışmanın amaç ve alt amaçları şu şekilde sıralanabilir:

- Kentin **tek merkezli** gelişiminin artık bir sorun olması, tarihi kent merkezinde yığılma ve tahribatın ortaya çıkması ve gereksinimlerin karşılanamaması,
- Tek merkezli gelişimin yarattığı sorunlardan yola çıkılarak **yeni kent merkezinin** daha önceden kent gelişimin yönlendiren stratejik kararlarda Santral Garaj ve ona yönelen aks çevresinde gelişmesinin öngörülmesi,
- Yeni kentsel gelişim öngörüsünde Santral Garaj alanının taşıt ve yaya sirkülasyonuna sahipliği, kentsel hizmetlere fiziksel olarak yakın olması, kuzeydeki gelişim alanlarına olan yakınlığı, dolayısıyla konumunun sağladığı çevresel, ekonomik ve sosyo-kültürel **avantajların** olması,
- Kentin gelişme yönünde kalan Santral Garaj alanının, kentte ihtiyaç duyulan açık alan ve meydan ihtiyacını karşılayabilecek bir **potansiyel alan** olmasıdır.

Dolayısıyla, yarışmanın başlıca amacının; kentin yeni gelişim yönünde, kamu mülkiyetinde, konumun sunduğu avantaja karşıt mevcut kullanımın sahip olduğu dezavantajla, potansiyel bir dönüşüm alanı olabilecek eski Santral Garaj alanının, kentin açık alan ve meydan gereksinimini karşılamak olduğu görülmektedir. Burada “açık ve yeşil alan” ifadesinin tek başına ya da bu kullanıma ek olarak “meydan” kullanımının ele alınmamasını ve ayrıca başlı başına “meydan” kelimesinin vurgulanmasını ise “meydan” odaklı bir dönüşümün hedeflendiği, park ve kentsel

yeşil alan içerisinde erimeyen bir kullanımın amaçlandığı şekilde okumak mümkündür.

Şartname'nin ilgili bölümünde yer alan aşağıdaki ifade de bu görüşü desteklemektedir (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005b: 6):

“Santral Garaj yakın çevresinde; Kültürpark Sağlıklaştırma Projesi, Merinos Kentsel Dönüşüm Projesi, Fevzi Çakmak Caddesinde Kültür ve Ticaret Merkezi Projesi, Hanlar Bölgesi Projesi, Balibey Hanı Restorasyon Projesi ile tamamlanmış olan Fevzi Çakmak Caddesi ve Bursaray Osmangazi İstasyonu yaya düzenlemeleri, Şhreküstü Meydanı, Santral Garaj çevresinde gelişen merkezi iş alanları, Haşim İşcan Caddesinde devam eden Bursaray doğu etabı çalışmaları ve mevcut Hal Alanı ile bütünleşecek bir kent meydanının Bursa'ya kazandırılması amaçlanmaktadır.”

Gerçekleşecek kent meydanından beklenenler ise “kent içinde simgesel bir odak noktası” olması, “yakın çevresi ile birlikte insanların yaşamını kolaylaştırması”, “çeşitli eylemlerin sürdürülebilmeleri için gerekli iç dış mekânların” sağlanması ve bunun “estetik ve işlevsel yönden en uygun çözümlerle” olması olarak belirlenmiştir (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005b: 6).

3.2.2. Yarışmanın Konusu, Yeri ve Yakın Çevresi

Yarışma alanı (Şekil 3.15.), Osmangazi İlçesi, 14 761.05 m² yüzölçümlü 3560 ada 2 parsel ve 2 421.83 m² yüzölçümlü 3563 ada 10 parsellerden oluşan, kentin doğu ve batı yönünden geçen Ankara İzmir Karayolunu, kuzey yönünden gelen İstanbul yolu ile kesiştiği, güney yönünde Bursaray İstasyonu Yaya Düzenlemesi ile kesişen Fevzi Çakmak Caddesi ile kent merkezine bağlanan toplam 17 182.88 m² eski Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali alanı ve yakın çevresi olarak belirtilmektedir (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005b: 6).

Şekil 3.15. Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması Alanı



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması Genel Bilgi ve Alan Tanımı Kitabı, 2005a.

Yarışmanın genel bilgi ve alan tanımını içeren kitapta alanın çevresinin mevcut arazi kullanım durumuyla ilgili olarak, kuzeyinde Yalova Yolu boyunca küçük sanatlar-atölyeler, çeşitli ticaret kullanımlarının ve PTT ile güneyinde ise Fevzi Çakmak Caddesi boyunca zemin katları ticaret, üst katları büro ve konut kullanımlı bloklar ile açık ve katlı otoparkların bulunduğu belirtilmektedir. Ahmet Paşa Mezarlığı ve yönetim yapıları da yine alanın güneyinde yer almaktadır. Alanın batısında Bursaray Osmangazi İstasyonunun bulunduğu yaya mekânı olarak düzenlenen Kıbrıs Şehitleri Caddesi ve çevresinde yeni gelişen ticaret alanları ve alanın doğusunda da ticaret kullanımları olarak ifade edilmiştir (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005a: 46).

Santral Garaj alanı ve yakın çevresinin ekonomik aktiviteler yönünden durumu konusunda ise şunlar söylenebilir (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005a: 56): Bölgede daha önce şehir içi ve şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapıldığından çevredeki ticari aktiviteler de buna uygun şekillenmiştir. Dolayısıyla hizmetler sektörü burada öne çıkmaktadır. Kıbrıs Şehitleri (Uluyol) Caddesi ve Celal Bayar (Gazcılar) Caddesi üzerinde toptan ve perakende satış yapan pek çok ticari işletme bulunmaktadır. Bu işletmeler elektrik, elektromekanik, bilgisayar, nalburiye, hırdavat, otomotiv yedek parça vb. ne yönelik ticari aktivitelerini devam ettirmektedirler.

Bununla birlikte şehirlerarası terminal fonksiyonu bu bölgeden taşındığı için artık ulaşım fonksiyonuna bağlı otomobil servisleri, otel, hediyelik eşya dükkânları vb. hizmetlerin de azalma gösterdiği ve imalat sektöründen kamusal hizmetler, ticaret, ulaştırma-haberleşme ve konaklama-eğlence öncelikli hizmet sektörlerine doğru bir değişimin olduğu belirtilmiştir. Bu durum ise söz konusu alanda çevreyi fiziksel ve sosyal anlamda olumsuz etkilemiş, özellikle gece saatlerinde güvenlik ve asayiş sorunları artmıştır (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005a: 56).

Şartname'de Santral Garaj ve yakın çevresinin ulaşım ilişkileri bakımından da kentin en önemli noktalarından birinde yer aldığı üzerinde durulmaktadır. Bu durum hem kent çevresi hem de kent içi ulaşım için geçerlidir.

Buna göre; Bursa'nın en önemli ulaşım aksları olan Yalova Yolu, Ankara Yolu ve İzmir Yolu'nun kesişim noktasında bulunduğu ve bu önemli aksların kent merkezi ile bağlantısını da sağlayan noktada yer aldığından dolayı önemli bir kavşak noktası olduğu, Bursa'nın ekonomik ve ticari faaliyetlerinin yoğunlaştığı akslar olan Kıbrıs Şehitleri (Uluyol) Caddesi, Fevzi Çakmak Caddesi ve Celal Bayar (Gazcılar) Caddesi'nin de kesişim noktasında bulunduğu belirtilmektedir (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005a: 56).

Diğer yandan Santral Garaj mevcut durumda doğu kısmında yer alan Şehirlerarası Otobüs Terminaline yönelik otobüs durakları ve güney kısmında yer alan kent içi toplu taşıma yönelik otobüs durakları; batı kısmında, yaya bölgesi olan Kıbrıs Şehitleri (Uluyol) Caddesi üzerinde yer alan BursaRay'ın metro istasyonu ve Santral Garaj'ın içinde bulunan şehrin güney ve doğu bölgesine erişimi sağlayan minibüs durakları ile önemli bir aktarma merkezi (Şekil 3.16.) durumundadır (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005a: 57).

Ayrıca Şartname'de, BursaRay'ın kullanılmaya başlanması ve kent içi trafiğin Santral Garaj çevresinde tıkanması sebebiyle batı bölgesine ulaşımı sağlayan minibüslerin bu bölgeden çekildiği, aynıısının doğu bölgesine ulaşımı sağlayan minibüsler için de yapılacağı belirtilmiştir (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005a: 57).

Şekil 3.16. Santral Garaj Alanı ve Çevresi (2005)



Kaynak: Bursa Büyükşehir belediyesi, Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması Genel Bilgi ve Alan Tanımı Kitabı, 2005a.

3.2.3. Yarışma Alanı ve Çevresinin İmar Planlarındaki Durumu

Yarışma kitabında, Santral Garaj alanının, 1998 tarihli “1/1000 Ölçekli Santral Garaj Ve Çevresi Uygulama İmar Planı”¹⁰ içerisinde kalmakta olduğu belirtilmektedir. Yarışma alanı çevresindeki diğer planlar (Şekil 3.17.) ise şunlardır (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005a:53-54):

¹⁰ Söz konusu plana ilişkin detaylı bilgi önceki bölümlerde yer aldığından burada yalnızca planın ismi verilerek yetinilmiştir.

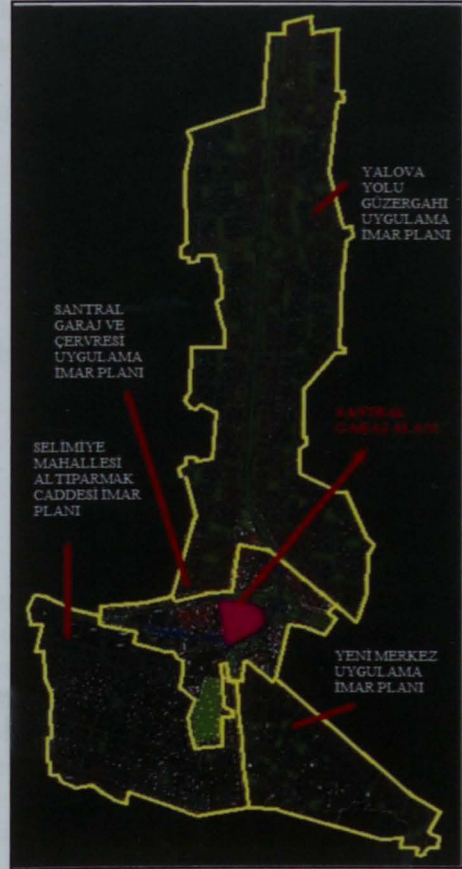
- Alanın güney doğusunda, Fevzi Çakmak (Fomara) Caddesi, Haşim İşcan Caddesi ve Celal Bayar (Gazcılar) Caddesi ile sınırlı alanda “**Yeni Merkez Uygulama İmar Planı**” (Merkezi İş Alanı olarak belirlenen, bu planın kapsadığı, alanda yoğunluk 1995 yılı 1/5000 ölçekli planına göre 800 kişi/ha belirlenmiştir. Haşim İşcan ve Celal Bayar (Gazcılar) Caddesi arasında kalan kısım Bursa metropoliten alanın ticaret ve yönetim fonksiyonlarının yoğunlaştığı tarihi kent merkezinin kuzeyinde, merkezin uzantısı konumundadır.

Bu bölgenin bir bölümü kentsel sit alanı olup, ulaşım olanakları merkezin büyüme trendiyle yoğun yapılaşma baskısı altında kaldığından Fevzi Çakmak Caddesi aksında çok katlı yönetim birimleri, ticari fonksiyonlar ve büro hizmetleri bulunmaktadır),

- Alanın kuzeyinde Yalova Yolu ve yakın çevresini içine alan 2008 onaylı “**Bursa Osmangazi Kentsel Dönüşüm Sağlıklaştırma Projesi Yalova Yolu Güzergâhı Uygulama İmar Planı**” (yola cepheli alanlar kentsel ve bölgesel iş merkezleri olarak belirlenmiştir),

- Alanın güney batısında ise 2003 tarihli “**Selimiye Mahallesi Altıparmak Caddesi İmar Planı Revizyonu**” (bu plana göre Fevzi Çakmak Caddesi ile Altıparmak Caddesi cepheli yapı adaları ticaret kullanımlı olarak önerilmiştir) bulunmaktadır.

Şekil 3.17. Santral Garaj Çevresinde Bulunan Kentsel Dönüşüm ve Yenileme Projeleri



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması Genel Bilgi ve Alan Tanımı Kitabı, 2005a.

3.2.4. Yarışmanın Programı

Yarışma şartnamesinde projelerin yakın çevreyle uyumlu ve gerçekleştirilebilir/uygulanabilir projeler olması gerektiği ifade edilmiş, öneri tasarımın alan ve çevresini kapsayan imar planları ile değerlendirileceği belirtilmiştir. Buna göre koşullar şöyle sıralanmıştır:

“a. Santral Garaj alanında, kuzey cephesinden kot alan ve en fazla 3 emsalle (otopark ve sığınak emsal dışında) yapılaşma koşulları sınırlandırılan bir düzenleme yapılacak; güney cephesi kotunda “Kent Meydanı” ve kent meydanına 24 saat canlılık getirecek işlevlere olanak tanıyan, aynı zamanda “Bursa Kimliği”ne referans veren simgesel özellik ve ölçekte yapısal düzenlemelere gidilecektir. Böylece, kuzey güney sınırlayıcıları arasında tasarlanacak bu açık alan, kent merkezine ara aşamada bir eklemlenme sağlayacak toplanma yeri ve toplu yaşama kültürünün, çağdaş yerleşik şehirli kültürünü oluşturacak bir odak noktası, ‘Kent Meydanı’ elde edilecektir” (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005b:24).

Buna göre, tasarım alanı Fomara Meydanı’na dönük olacak, dolayısıyla alanın güney cephesi esasta meydan işlevini üstlenecektir. Bu durumda yapılacak yapı ya da yapıların kuzey, doğu veya batı cephelerinden birinde gerçekleşmesi gerekmektedir. Burada yer alacak işlevler ise 24 saat hareket kazandırabilecek nitelikte olmalıdır. Ayrıca tasarım Bursa kimliğini de yansıtmalıdır.

“b.Meydan tasarımında güney cephesi kotu esas alınacak olup, alanın eğiminden yararlanılarak gerekirse farklı kademelerde, 2 ve 10 nolu parsellerin tamamını kapsayacak biçimde meydan düzenlemesi yapılacaktır. Açık hava etkinliklerinin düzenleneceği ve sosyal ve kültürel aktivitelerin yapılacağı toplantı, tören, konser ve çeşitli sanat faaliyetlerinin yer alacağı, peyzaj düzenlemeleri ile desteklenen meydan kamu kullanımına ait olacaktır. Yarışmacıların önerileri ile Santral Garaj alanına getirilecek kullanımlarla bölgedeki aktivitelerin zenginleşmesi, yarışma alanı çevresinin iyileştirilmesi ve kentsel dönüşümüne katkı sağlanacaktır” (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005b:24-25).

Yukarıdaki ifadeye göre oluşturulacak meydan; sosyo-kültürel faaliyetler odaklı olacaktır. Buradaki kullanımların çeşitliliği yarışma alanı çevresini de olumlu etkileyecek, bu yerlerin dönüşümünü kolaylaştıracaktır.

“c. Meydan düzenlemesinde; çevredeki yoğun yaya trafiği, Bursaray Osmangazi ve Şhreküstü yeraltı istasyonlarının ve diğer ulaşım araçlarının oluşturduğu yaya aksları, yapılması planlanan fakat henüz gerçekleşmemiş Bursaray Terminal hattı dikkate alınacaktır. Kuzey yönüne devam edecek olan Terminal hattı için imar planında görülen hatlar boyunca orta akstan her iki yönde 5 m inşaat mesafesi bırakılmak suretiyle, meydan kotu altında hattın geçeceği alanda (10 m) yapı bulunmayacaktır.

d. Yarışma alanı için en fazla 3 emsale göre önerilen inşaat alanı 2 nolu parselde kullanılacaktır. 10 nolu parsel, yeşil alan olarak tescil edildiğinden, sadece açık alan ve meydan düzenlemesine dahil edilecektir. 2 Nolu parselde yer alacak düzenlemede yeme içme, eğlence üniteleri, sinema, tiyatro gibi kültürel sosyal tesisler, çarşı, işyerleri ve yönetim ile ilgili tesisler vs. gibi işlevlerin yer alabileceği sosyal, kültürel, sanatsal faaliyetler için gerekli mekanlar ve tesisin otopark ihtiyacı için gerekli alan düşünülecektir.” (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005b: 25).

Buna göre; alanda yapılaşabilir alan 2 nolu parselin olduğu kavşağa bitişik alan olacaktır. 10 nolu parselin tescilli oluşu sebebiyle burası açık alan kullanımına dahil edilecektir. Yapılaşma ise 3.00 emsal değerini aşmayacaktır. Diğer yandan yeni yapılacak BursaRay hattının alan sağladığı yaya hareketi de burada belirtilmekte ve bu hareketi yönlendirici öğeler de beklenmektedir.

“e. Yarışma alanı içinde bulunan Santral Garaj kompleksinin 1956 yılında inşaatına başlanmış, 1961 yılında tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Önemli bir bölümü yanan ve modern mimarlığın ülkemizdeki örneklerinden olan söz konusu kompleksten günümüze kalan ünite, kentsel tarih ve mimari üslup açısından, kent belleğinde anı niteliği taşımaktadır. Ancak; ilgili koruma kurulunca tescil edilerek koruma altına alınmamış olan yapının, yarışmacılar tarafından koruma ağırlıklı olarak ele alınması durumunda, yeni binaların inşa ve işlev bakımından mevcut ünite ile olan ilişkisinin teknik, inşa sistemleri ve diğer hususlar bakımından açıklanması gerekmektedir” (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005b: 25-26).

Eski Santral Garaj’dan kalan modern mimari örneği yapının korunup korunmaması ise yarışmacılara bırakılmıştır.

3.2.5. Yarışma Sonucu Seçilen Proje

39 projenin katıldığı yarışmada, üç proje dereceye girmiş, üç proje de mansiyon ödülü almıştır (Diğer ödül kazanan projeler için bkz. EK- 17). Dokuz Eylül Üniversitesi grubunun (Seçkin Kutucu, Ebru Yılmaz, Tomurcuk Yonca Kutucu ve Uğur Bozkurt) hazırladığı proje ise birinci olmuştur (Arkitera, 2006).

1.lık Ödülünü alan proje:

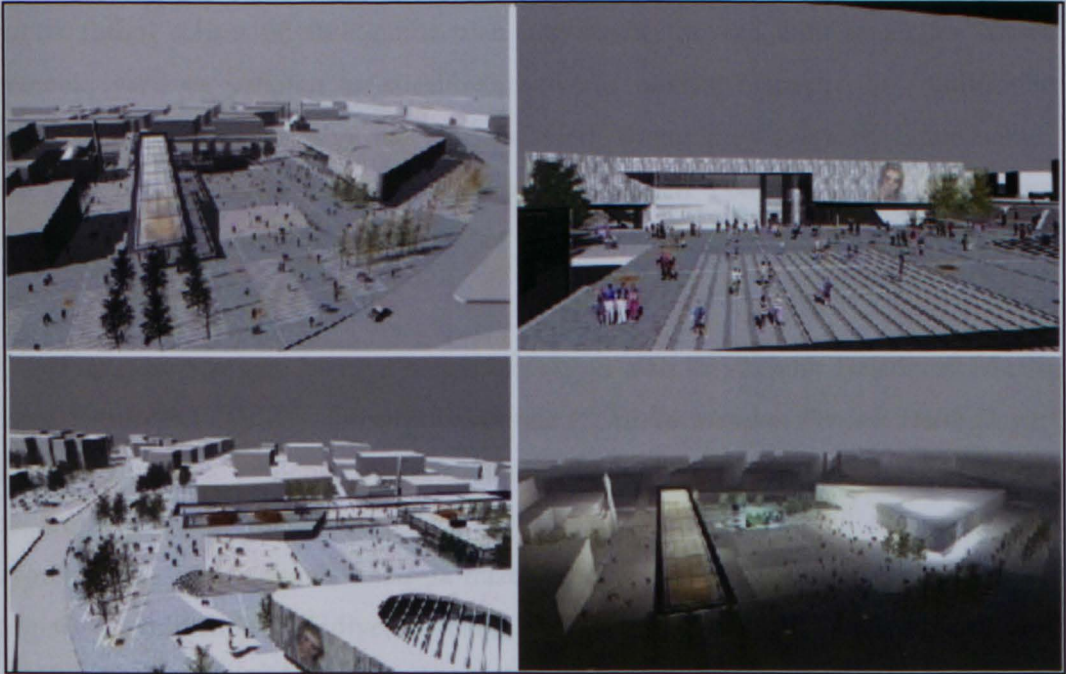
Proje (Şekil 3.18.), Bursa'ya bir kent meydanı kazandırma iddiasındadır (EK-18). Birinci olan projenin Kentsel Tasarım Raporunda yer alan, tasarımın kurgusuna bakıldığında yarışma alanının, “kentsel düğüm” noktası olarak ele aldığı görülmektedir. Diğer proje alanları, eski kent merkezi, kentin kuzeye yönelen gelişim aksı eski Garaj alanını bir düğüm noktası haline getirmektedir. Bununla birlikte projeye göre alan, Fevzi Çakmak Caddesi ve kuzeye yönelen alan arasında “mafsal” işlevi de görmektedir. Güneye dönük olan 0.00 kotunda önerilen “Geçiş ve Toplanma Platformu” nun -4.50 kotunda gerçekleşen kent meydanına yönlendirme işlevi üstlenerek, toplayıcı ve yönlendirici bir etkide bulunduğu belirtilmektedir. Projede yer alan diğer platform ise alanın batısında kalan Merinos, Kültürpark yönünden gelenlerin alana dahil olabileceği platformdur. Proje raporunda, alanın modern kent meydanının gereği olarak tanımlı eylemleri barındıran bir programda tasarlandığı belirtilmektedir. Buna göre eylemler ve mekânlar şöyle açıklanmaktadır (Arkitera, 2006):

- Buluşma Ve Toplantı Kapalı Toplantı ve Sergi Salonları
- Gösteri Açık Eylem ve Gösteri Platformu
- Kültürel Etkileşim, Sergileme, Bilgilenme, İletişim Info Box
- Seyir Açık Anfi, Açık Sinema
- Toplu Gösteri Konser Alanı
- Buluşma Kanopi
- Oyun Kentsel Plaj, Su Ögeleri, Anfi
- Alışveriş ve Etkileşim Ticari Birimler, Kafe, Sinema
- İbadet ve Toplanma Cami

Projede önerilen “kanopi” yani saçak kullanımı ile batıdan alan yönelenler için bir çeşit giriş kapısı olacak, yine alanda yer alan “kiosklar” ile de kentsel gündemden kentliler haberdar edilecektir. Ayrıca Açık Seyir Platformu üzerinde maç, konser,

oyun, film vb. toplu gösteriler yapılacak ve böylece alanın kamusal niteliği pekişecektir. Kentlinin meydana giriş yaptığı yerin tam karşısında yer alacak info-box'lar sürekli sağlayacağı bilgi akışıyla kentliyi etkinliklerden haberdar edecektir. Projeye göre; meydanın alt kotlarında alışveriş ve sinema birimleri yer alacak, cam ve çelik konstrüksiyondan oluşan zemin üstü yapı dışarıdan kolayca algılanacak olup, cephe konstrüksiyonu kentli için bilgi akışını sağlayacak bir ekran olarak tasarlanmıştır. Üçgen forma sahip kültür merkezi bu formuyla İzmir-Ankara yolu ile Fevzi Çakmak Bulvarı ile birleşen İstanbul yoluna sırt, etkinlik platformuna ise korunaklı ve yalıtılmış bir cephe vermektedir. Meydandaki hareketliliğin yapı içine taşınabilmesi için üçgen yapının meydana bakan cephesi geçirgen olarak tasarlanmıştır. Sergi ve enstalasyon mekanları yapının giriş ve arka katlarında tasarlanırken, üst katlardaki toplantı salonları yapının ortasındaki büyük boşluk çevresinde organize edilmiştir. Yer üstünde sosyal ve kültürel etkileşime dönük mekânlara yer verilmesi meydanın ticari kimliğinin yanında kamusal ve sosyal mekân kimliğine sahip olmasına da katkı sağlamıştır (Arkitera, 2006).

Şekil 3.18. Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Yarışma Projesi 1. lik Ödülü



Kaynak: Arkitera, 2006

3.2.6. Kazanan Projenin Uygulanması Sonrası Durum

Projenin uygulama sürecinde alanda görünür olmaya başlayan dev inşaat kütleli alanın meydan kullanımının geri plana atıldığı ya da ortadan kaldırıldığı yönünde eleştirilerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Yeni Bursa Gazetesi'nin 4 Şubat 2007 tarihinde "*Kent Meydanı Polemiği*" isimli haberinde tartışmalı bir alan olan Kent Meydanı'nın farklı gazetelerde farklı şekillerde yer aldığı belirtilmiştir. Bu durum Bursa Hakimiyet ve Olay Gazeteleri üzerinden örneklenmiştir. Bursa Büyükşehir Belediye başkanı Hikmet Şahin, yöneltilen eleştirileri cevaplamak adına Bursa Hakimiyet Gazetesi ile yaptığı röportajda ("*Nazar Değmesin*" başlıklı haber), burada yer alacak meydanın dünyanın sayılı meydanlarından biri, "yaşayan bir meydan" olacağı ve Bursa'nın gerçek meydanına kavuşacağını belirtmiştir. Meydanın yapılarla bir bütün olduğunu, New York'taki Times Square'nin Milano'daki Dome, Venedik'teki San Marco, Madrid'de Plaza da Mayor, İspanya'da Katalonya, Londra'da Trafalgar meydanlarının da aynı şekilde geliştiğini, Bursa'daki meydanın ise alışveriş merkezi, sinema, kültür mekânlarıyla Bursa'lıların buluşma noktası olacağını da eklemiştir. Hikmet Şahin'e göre bu alan Heykel meydanının 2 katı, Şehreküstü Meydanı'nın toplamından ise 15 000 m² fazla bir alana sahiptir. Bir buçuk futbol sahası büyüklüğünde olan meydanda dünyaca ünlü sanatçılar konser verecek, yerli ve yabancı turistlerin de buluşma noktası olacaktır. Info ünitesinde Bursa turizm ofisi, Bursa'ya has satış üniteleri, Karagöz oyunları vb. bulunacaktır. Yarışmayla ilgili olarak ise imar planında emsal değeri 3.00 iken daha az yapılaşma için 1.50 olarak tasarlandığı ve en az yapı olan projenin seçildiğini belirtmiştir (akt.Yeni Bursa Gazetesi, t.y.).

Olay Gazetesi'nde aynı konuya ilişkin olarak yer alan Büyükşehir Belediyesi Meclis üyesi Semih Pala'ya dayandırdığı haberinde ("*Ödüllü Meydan Projesi Delik Deşik*" başlıklı haber) ise projenin inşaat alanının büyütüldüğü zemin altında 2 kat olması beklenirken 4 kat olarak gerçekleştiği, 28 000 m²'lik alanın 68 000 m² olarak uygulandığı, yeşil alanın altında da düzenlemelere gidildiği, buna uygun plan notu değişikliği teklifinin Belediye Başkanı Hikmet Şahin tarafından Belediye Meclisi gündemine sunulduğu belirtilmiştir (akt.Yeni Bursa Gazetesi, t.y.).

7 Şubat 2007 tarihinde Yeni Bursa Gazetesi'nde çıkan “Şahin'in Bursa'sı” başlıklı haberde de Türkiye Genç İşadamları Derneği'nde konuşma yapan Büyükşehir Belediye Başkanı Hikmet Şahin'in Bursa'ya ilişkin hedefinin “yüzünü dünyaya dönmüş, kabuğunu kırmış, marka kent” haline getirilmesi olduğunu, bu amaç için gerekli projelerin hayata geçirildiğini, ifade ettiği belirtilmektedir. Bu projeler arasında sayılan Kent Meydanı projesine ilişkin olarak ise; 10 yılı aşkın süredir kentin ortasında harabe olarak duran eski Santral garaj alanının Kent Meydanı'na dönüştürüldüğü, 15 000 m²'lik bu alanın gerçek bir meydan olacağı, inşaat alanında görülen binaların yalnızca iki katının zemin üzerinde olacağını eklemiştir (Yeni Bursa Gazetesi, 7 Şubat 2007).

Eleştirilere rağmen inşaatı devam eden Kent Meydanı projesinin (Şekil 3.19.), bir meydandan çok dev bir alışveriş merkezine dönüştüğü, 14 000 m²'lik alanın meydana ayrılırken, 54 000 m²'lik alanın ise alışveriş ve eğlence mekânlarına ayrıldığı, projenin sonucu ortaya çıkan yapının Uludağ manzarasının yerini alacağı ifade edilmektedir (Anonim, 2007).

Şekil 3.19. Kent Meydanı AVM İnşaatı (2007)



Kaynak: Anonim, 2007

Lütfü Kırayoğlu ise “Görmemiş'in Kent Meydanı Olmuş.....” başlıklı yazısında son “on yılda bizi yönetenler içinde alışveriş merkezi bulunmayan hiçbir projeyi önümüze koyamadılar” demektedir. Devamla Bursa'lıların yıllarca meydan hasretiyle yandığını belirterek ne Heykel Meydanı'nın ne Zafer Meydanı'nın bu ihtiyacı giderebildiğini, yeni yapılmakta olan Kent Meydanı'nın da aynı akibete uğrayacağını, bu yerlerin bir çeşit “özel mülkiyetli kamusal alan” olarak yeni bir kullanım biçimine büründüğünü ifade ederek, “yapılacak teras üstü 'kent

meydanının' orasına burasına yapılar yerleştirerek zaten olmayan meydanımızı şimdiden yok ettiler" demektedir (Kırayoğlu, t.y.).

Projenin uygulanma süreci 2008 yılında tamamlanarak, 01.03.2008 tarihinde resmi açılışı yapılmış, dönemin Bursa Büyükşehir Belediye Başkanı olan Hikmet Şahin açılışta şunları söylemiştir (Anonim, 2008:6):

"Kent Meydanı AVM bugün 38 bin metrekarelik meydanı ile Bursa'nın yeni buluşma noktası haline geldi. Yap-işlet-devret modeliyle Bursa meydanına kavuşurken bir kuruş harcamadan yapılan çarşıdan belediye yıllık 1,5 milyon gelir elde etmeye başladı."

Projenin uygulanması ile alan, bir kent meydanından çok alışveriş merkezi ve bahçesi ya da avlusu şeklinde gerçekleşmiştir (Şekil 3.20. , Şekil 3.21.).

Şekil 3.20. Kent Meydanı AVM'nin Görünümü (2008)



Kaynak: www.bursahakimiyet.com.tr

Şekil 3.21. Kent Meydanı AVM'nin Görünümü - I (2012)



Kaynak: P. Y. Aslan Arşivi, 2012.

Projede uygulama sürecinde toplam inşaat alanını arttırıcı değişiklikler yapılmıştır. Buna göre; toplam inşaat alanı 28 000 m²'den 68 000 m²'ye çıkarılmış, 14 000 m²'lik alan meydan olarak, 54 000 m²'lik kısım alışveriş ve eğlence merkezi olarak düzenlenmiştir. Kent silüetinde belirgin bir noktada kurulan Kent Meydanı AVM sadece yapı hacmiyle değil "aykırı" mimari formuyla da kentte belirgin bir öge olarak ortaya çıkmıştır (Şekil 3.22., Şekil 3.23).

Şekil 3.22. Kent Meydanı AVM'nin Kent İçinde Görünümü (2008)



Kaynak: www.bursahakimiyet.com.tr

Şekil 3.23. Kent Meydanı AVM'nin Kent İçinde Görünümü (2012)



Kaynak: P. Y. Aslan Arşivi, 2012.

Kent Meydanı projesi sonucunda oluşan trafik yoğunluğu da yine eleştiri sebeplerinden biridir. Olay Gazetesi'nde çıkan 04.03.2008 tarihli “Yeni kabus Santral Garaj!” başlıklı haberde Korupark Alışveriş Merkezi'nin Mudanya Yolu'nu nasıl “kilitlediği” üzerinde durularak eski Santral Garaj bölgesinde de aynı durumun ortaya çıktığı belirtilmiştir. Önceden de trafiğin sıkışık bir hal aldığı bu alanın şimdi projenin uygulanmasıyla içinden çıkılmaz bir noktaya geldiği ve çözüm şansının yitirildiği görüşü “Ama kent bir kez daha kaybetti. Hem en keyifli alanlarından birini sermayenin eline kaptırdı Hem o alanın etrafına içinden çıkılmaz bir trafik yükü yükleyip, tadını kaçırdı” şeklinde ifade edilmiştir (Gürler, 2008). Burada alanın ulaşım durumuna ilişkin şu noktayı belirtmekte fayda var: Eski Garaj alanının doğusunda kalan minibüs durakları 2011 yılında kaldırılarak (minibüsçülerin eylemleri dönemin yerel gazetelerinde geniş yer bulmuştur) bu bölge kısmen rahatlatılmıştır. Ayrıca bugün Büyükşehir Belediyesi tarafından projelendirilen ve 2012 Haziran ayında ihalesi yapılacak olan “Heykel-Garaj Tramvay Hattı” (EK -19) ile de alanın, Stadyum bölgesi ve kent merkezi bağlantısı kuvvetlendirilecektir (www.bursa.bel.tr).

Yeni Bursa Gazetesi'nde yer alan haberde de Bursa Büyükşehir Belediye Başkanı Recep Altepe'nin belediye başkanlığındaki ilk yüz gününü değerlendirdiği toplantıda Kent Meydanı'na bir takım rötuşlar yapılarak, Kent Meydanı'ndaki çatılı binanın kaldırılacağını, bölgenin genişletilip güzelleştirileceğini söylediği ifade edilmiştir (Yeni Bursa Gazetesi 18 Temmuz 2006).

20 Mart 2008 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'ndeki yazısında Oktay Ekinci bu alanla ilgili olarak şunları söylemektedir:

“...Kimliksizleşmenin adeta ‘moda’ laşması da kimi yerel yöneticileri o denli etkiliyor ki en olmadık yerlere alışveriş merkezi kurmak, en çekici ‘oy projeleri’ haline geldi. Kentlilere ‘dostluk ortamları’ yaratmak yerine, kredi kartlarıyla ‘söğüşlenme mekânları’ yaratmak, ‘başarılı yerel hizmet(!)’ in göstergesi kabul ediliyor. Tıpkı, dünyanın en tüketici ülkelerinde bile benzeri görülemeyecek kadar çıkar düşkünü olan ‘Bursa Kent Meydanı ve Çarşı’ projesi gibi... Üstelik Uludağ’ın eteklerindeki, görmüş geçirmiş bir başkentten en ‘görmemiş’ projesi olarak” (Ekinci, 2008).

21 Haziran 2007 tarihinde Vatan Gazetesi'nde çıkan “*Kent Meydanı'na Çarpıcı Cevaplar*” başlıklı haberde ise Kent Meydanı Projesi'ne ilişkin eleştirileri yanıtlayan Büyükşehir Belediye Başkanı Hikmet Şahin'e göre, marka kent olma yolunda ilerleyen Bursa, Kent Meydanı Projesiyle adına yakışır bir meydan ve çarşı kazanmıştır. Şahin, meydanın düz boş bir alan olmadığını etrafı çevrili avlu demek olduğunu, dünyada bunun birçok örneği, örneğin San Marco meydanı gibi olduğunu belirtmiştir. O'na göre bu çalışma yalnız Bursa için değil, Türkiye için de bir kazanımdır. Yine aynı haberde ihaleyi kazanan firma olan Sönmez-Küçükçalık Girişim Grubunu'nu temsilen Celal Sönmez'in de konuya ilişkin cevapları yer almaktadır. Sönmez, projede yapılan değişikliklerin kendi firmalarına çıkar sağlamak amacıyla olmadığını, bu değişikliklerin kazanan proje belli olduktan sonra jürinin önerisi ve müelliflerin onayıyla gerçekleştiğini, sonradan ihaleye çıkıldığını belirterek, sözlerini Hikmet Şahin'e teşekkür ederek bitirmiştir (Vatan Gazetesi, 21 Haziran 2007).

16 Kasım 2007 tarihinde Zaman Gazetesi'nde yer alan haberde ise eleştirileri cevaplayan Hikmet Şahin'in konuyla ilgili olarak “rant varsa o da devletin rantıdır” ifadesine, yine aynı gazetenin 30 Ocak 2008 tarihli “*Bursa Kent Meydanı, Nisan'da Açılıyor*” başlıklı haberinde de Hikmet Şahin'in Kent Meydanı ve Çarşı Projesinin Bursa'daki kentsel dönüşümün lokomotifini olacağı yönündeki görüşüne yer verilmiştir (Karakılıç, 2007).

Görüldüğü gibi Bursa kenti yerel medyası ve ulusal medya da Kent Meydanı projesinin akıbetini yakından takip etmekte olumsuz yönde eleştirilerde ya da çekimser yorumlarda bulunduğu gibi, projeyi destekler nitelikte, buranın gerçekten bir meydana dönüştüğü fikrinde olan haberler de çıkmaktadır. Örneğin 10 Mart 2008 tarihli Yeni Şafak gazetesinde yer alan “*Bursa Meydanına kavuştu*” isimli haberde Kent Meydanı’nın Bursa’daki farklı kullanıcılara hitap edecek bir alan olduğu, sadece bir avm değil yeni bir yaşam merkezi anlamına da geldiği üzerinde durulmuştur.

Toparlanacak olunursa, genel anlamda öncelikle Kent Meydanı Projesi’ne ilişkin şu tespitlerde bulunulabilir: Ortaya çıkan yapı ve kütlesi, beklendiğinden çok daha büyük bir hacimde gerçekleşmiştir; üçgen formlu binada gerçekleşmesi beklenen sosyo-kültürel faaliyetlerden sadece sinema işlevi gerçekleşirken, bina tamamıyla alışveriş işlevine yöneliktir; alışveriş merkezinin kentin bu kısmında yarattığı araç trafiği mevcutta bulunan trafik sıkışıklığını artırıcı yönde etkilemiştir; alan, Bursa kent kimliği ve Uludağ kompozisyonunu yıpratıcı etkide bulunmuştur.

Kent Meydanı Projesi, bir alışveriş merkezi bloğu ve ona ait bahçe ya da avlu ile sonlanmıştır. Bu durum projeye ilişkin alan kullanımlarından da anlaşılmaktadır¹¹.

Kent Meydanı Alışveriş Merkezinin internet sayfasında şu ifadelere yer verilmiştir (www.kentmeydani.com):

“Bugün dünyada bazı ülkeler var ki tarihleri, tarihi eserleri ve kültürleri kadar; hatta bunlardan daha çok şehirleri ve meydanları ile ünlüdür.

Türkiye’de en kıymetli şehirlerden biridir Bursa. Ve Bursa’da Kent Meydanı AVM aynı özellikler ile karşımıza çıkar.

Şimdi Bursa’mızın merkezi Kent Meydanı’nda yaşam var!

Meydan’daki yaşam alanı, yaşayan tek doku; Kent Meydanı AVM!

Küçükçalık İnşaat A.Ş, Sönmez Turizm Emlak A.Ş ve Özipek İnşaat A.Ş’den oluşan ortaklık yapısı ile faaliyete geçen proje, Avrupa standartlarında tasarlanmış olup ödüllü bir mimari

¹¹ Kent Meydanı Alışveriş Merkezi’nin internet sayfasında proje bilgileri; Arsa Alanı: 14.761m²; Açık Alan: 6.500 m²; Kapalı Alan: 72.774 m²; Otopark Alanı(Kapalı) : 28.000 m² (800 Araç Kapasite); Kiralanabilir Alan: 25.511 m² olarak belirtilmiştir.

proje olarak doğmuştur. Mimari yapısının yanı sıra kurum kişiliği olarak da benzerlerinden ayrılan Kent Meydanı AVM; Bursa'nın tam merkezinde olmanın ve hayatın tam içerisinde yer almanın sorumluluğunu hisseden, hissettiren bir AVM'dir.

Bazen bir buluşma noktası, bazen bir kahve molası, bazen bir sinema keyfi, bazen de bulunduğu konum itibari ile hemen ulaşabileceğiniz ve bir çırpıda tüm ihtiyaçlarınızın tamamını karşılayabileceğiniz; zamanınıza zaman katan gizli bir yardımcı... Hayatınızı uzatan, stresinizi azaltan, keyfinizi çoğaltan ve daha nice duygulara imza atan bir yaşam alanı.

Kent Meydanı AVM; Bursa'da yükselen bir değer. Bursalıların yükselttiği bir değer”.

Kent Meydanı AVM'de Ocak 2010 – Mayıs 2012 arası dönemde yapılan etkinliklerden (Şekil 3.24.) bir kaçı Tablo 2.1.'de yer almaktadır:

Tablo 2.1. Kent Meydanı Alışveriş Merkezi'nde Gerçekleşen Etkinlerin Sınıflandırılması

Etkinlik Türleri	Gerçekleşen Etkinlikler
Sosyal etkinlikler:	<ul style="list-style-type: none"> - Babalar Günü İçin Bursaspor Forması Hediye "Babalar Gool" Etkinliği - Yürüme Engellilere Yönelik "Bir Tekerlek Bin Kurtuluş Bin Yaşam Etkinliği" - Mağaza Müdürlerine İftar Yemeği - "Tane Tane Kapaklarla Engelleri Aşıyoruz" Etkinliği - Acıbadem Bursa Hastanesi Ücretsiz Şeker/Diyabet Ölçümü - "Buikad İş Yaşamında Başarılı Kadın Ödülleri İçin Aday Önerilerini Almaya Başladı" Etkinliği
Kültür-Sanat etkinlikleri:	<ul style="list-style-type: none"> - Çocuklar İçin Sanat Atölyesi - Seramik Sergisi - Antika Radyo Sergisi - Ebru Sergisi - Çocuk Tiyatrosu - Elişi Sergileri - Zeki Müren Fotoğrafları Sergisi
Eğlence işlevli etkinlikler:	<ul style="list-style-type: none"> - Bursasporlu Oyuncularla İmza Günü Etkinliği - Kenan Doğulu Konser - Fox Tv Dövüş Sporları Sunucusu Bilgehan Demir İmza Günü - Büyükşehir Belediye Badosu Konseri
Ekonomik etkinlikler:	<ul style="list-style-type: none"> - "5 Altın Kural" İsimli Kampanya İle Hafta İçi Hergün 25 Çeyrek Altın Dağıtımı - "Kim İstemez Ki!" Sloganı İle Yola Çıkan Sadakat Kartı Ki İle Alışveriş Yapanlara Harcadıkça Para Kazandırma Üzerine Etkinlik - "10 Şubat'ta 10 Ki! Puana Aşk Falı" Etkinliği - "Lays Ağacı" Kuruldu
Çevresel	<ul style="list-style-type: none"> - "Torbanı Değiştir Geleceğini Değiştir" Kampanyası İçin Nilüfer

etkinlikler:	Belediyesi Desteğiyle Bez Çanta Dağıtımı
Simgesel işlevli etkinlikler:	<ul style="list-style-type: none"> - Gençlik Ve Spor Bayramında “Karizma Günleri” Etkinliği - As Tv İle “İftara Doğru” Programı Canlı Yayınlandı - Zafer Haftası Nedeniyle “Türk Silahlı Kuvvetlerinin Anlamı” Etkinliği - Dev Türk Bayrağı Asıldı - Dünya Kadınlar Günü Kent Meydanı Avm'de Karanfille Kutlandı

Kaynak: www.kentmeydani.com

Şekil 3.24. Kent Meydanı AVM’de Yapılan Etkinlikler



Kaynak: www.kentmeydani.com

Kent Meydanı AVM Genel Müdürü Cemal Tuzcuoğlu, alışveriş merkeziyle ilgili olarak 26.07.2010 tarihinde haftalık ekonomi ve politika gazetesi olan Pusula Gazetesi’ne verdiği röportajda Kent Meydanı AVM’nin özel bir yapısının bulunduğunu, buraya gelen müşterilerin burada çok uzun süre kalmadığını, anlık ihtiyaçlarını giderdikten sonra çıktığını, ayrıca diğer AVM’lerden farklı olarak hafta içi ve hafta sonu kullanım oranları arasında büyük farkların olmadığını bunun da şehrin merkezinde olmasıyla ilgili olduğunu, bu nedenle de Kent Meydanı AVM’yi “**fast food avm**” olarak nitelendirdiğini belirtmiştir. Kamuoyundan gelen eleştirilerden kaynaklı bir olumsuzluk yaşanıp yaşanmadığı sorusuna ise olumsuzluk yaşadıklarını ancak bunun bir sene sonra aşıldığını, sanatsal kültürel faaliyetlerle giderildiğini ifade etmiştir (Tuzcuoğlu, 2010).

Kent Meydanı Projesi’nden alışveriş merkezini ortaya çıkaran süreç sonunda bugün söz konusu alana bakıldığında üçgen formlu yapı hem fonksiyon hem de fiziksel bakımdan projedeki kararlardan farklılaşma göstermiştir. Sadece alışveriş işlevi gerçekleşmiş, yapı olması gerekenden yaklaşık 40 000 m² kadar büyük inşa edilmiştir. Ayrıca yapıyı çevreleyen info-box olarak kullanılacak kısımda ünlü bir

giyim firması yer almakta, kanopi ise tamamen farklılaşarak alışveriş merkezinin zemin altından ilişkili olduğu bir yapı durumuna gelerek, burada cafe, giyim firmaları gibi kullanımlar yer almaktadır. Alana batıdan ulaşacaklara yönelik boşluklu yapı cafe, pastane kullanımlarıyla daralarak, bu daralma mekânın bu yöndeki geçirgenliğini zayıflatmaktadır. Ticari amaçlı bu mekânlar akşam saatlerinde de yine alanın kullanım trafiğini taşımaktadırlar (Şekil 3.25.).

Şekil 3.25. Kent Meydanı AVM'nin Gece Görünümü (2012)



Kaynak: P. Y. Aslan Arşivi, 2012.

Ayrıca yine tescilli olduğu için yeşil alan kullanımına ayrılması gereken 10 nolu parselin olduğu alan alışveriş merkezi alanına dahil edilmiş, projede yaya yolu olarak görülen 8. Çelik Sokak araç trafiğine açılmıştır. Bu kısımda ise alışveriş merkezinin uzantısı olan, kanopi yerine yapılmış yapı ve info-box yapısının sağır duvarları alanı fiziksel olarak da bitişiğinde bulunan halihazırda ticaret fonksiyonlu olan yapı adalarına kapatmıştır. Polat, buradaki esnafın Kent Meydanı'nın sağır olan bu cephesine (Şekil 3.26.) "Berlin Duvarı" ismini verdiğini belirtmektedir (Polat, 2012).

Şekil 3.26. Kent Meydanı AVM Detay Görünümü (2012)



Kaynak: P. Y. Aslan Arşivi, 2012.

Alanın “meydan” olarak ifade edilen kısmında ise yapılar yönünde bazı peyzaj düzenlemeleri yapılmıştır. Buna ek olarak alışveriş merkezi binasının “meydan”a dönük bölümlerinde ünlü kahve firmalarının (Starbucks, Kahve Dünyası) işletmeleri bulunmakta olup, bunlar alana taşmaktadır (Şekil 3.27).

Şekil 3.27. Kent Meydanı AVM’nin Görünümü – II (2012)



Kaynak: P. Y. Aslan Arşivi, 2012.

Ayrıca proje raporunda alana yönlendirici olması beklenen platformu üzerinde yer alan döşemelerde bulunan “çınar ağacı yaprağı” ve üçgen formlu binanın camları üzerinde yer alan “ipek böceği kozası” (Polat, 2012) desenlerinin Bursa kimliğine gönderme yapması beklenmiş olmalıdır; ancak yapı formu ve Bursa’ya aitlik/özgünlük fikrinin ele alınış tarzının Bursa kimliği ile çakışmadığı düşünülmektedir.

Ayrıca proje alanında bulunan tescilli olmayan, Santral Garaj’a ait eski yolcu holü kısmının modern dönem mimarisi ve kentin belleğindeki yeri nedeniyle korunması önemli olacakken artık böyle bir imkân kalmamıştır. Bu “yapının sütüktürel olarak geliştirilip, korunabileceği imkânı üzerinde durulmamış, ‘anı mekânı’ olan söz konusu binanın yıkılması bir kayıp olmuştur” (Polat, 2012).

Alanın çevresel/fiziksel yönden incelenmesi ortaya koymaktadır ki, söz konusu yapı ve ona yedeklenmiş kentsel “boşluk” sosyo-kültürel, ekonomik, çevresel aktivitelerin dengelendiği bir mekân kurgusu taşımamaktadır. Alanın bu mekânsal şekillenişine bakıldığında alışveriş merkezi ortasında bulunan ve üç tarafı da ticari kullanımlara ayrılmış alanın, bir kentsel meydan olması beklenmemelidir. Kamusal mekân özelliğinin bu noktada gerçekleşmeyeceği, söz konusu alanda sadece “tüketebilir” olanın yer alacağı ortadadır. Alandaki sosyal, kültürel ve ticari aktivitelerin yine tüketimi arttırmaya dönük olması ve alanın kameralarla kontrol edilerek, alışveriş merkezi kapandığında alanın kullanımının da sınırlanması durumunu da eklemek gerekmektedir (Dostoğlu ve Polat, 2011: 289). Ayrıca bununla birlikte sınıfsal ayrışmanın yaşandığı bu alan, “alışveriş yapabilen/harcayabilen” için de en azından çok işlevli alan özelliği göstermez. Bu dönem TMMOB’ye bağlı meslek odalarının bu alana ilişkin “sosyo-kültürel yapı” ve “meydan” kullanımlı, yapının ise küçük ölçekli ve Bursa mimarisini yansıtan bir yapı olması isteği düşünüldüğünde, alanın bu yöndeki dönüşümün çerçevesi daha iyi anlaşılmaktadır.

Bunlara ek olarak yalnızca yarışma projesindeki uygulama sorunlarını öne çıkarmak da çok doğru olmayacaktır. Yarışmanın ortaya konuş biçimi -örneğin istenilenlerin detaylandırılmaması, kazanan projelerin maket olmadan belirlenmesi (Uyanık, 2012)- ama esasta Büyükşehir Belediyesi ve Emekli Sandığı ile imzalanan

protokolde Büyükşehir Belediyesine tanınan “yapma, yaptırma, kiraya verme” yetkisi, projenin plan notlarına sonradan eklenen ve bir jüri üyesinin istifasına neden olan “Belediyesi uygun gördüğü şekilde değişiklik yapabilir” şeklindeki plan notu (Uyanık, 2012; Polat, 2012), ayrıca Büyükşehir Belediyesi Emekli Sandığı’na yıllık 300 bin YTL kira verirken yap-işlet-devret modeliyle ihale edilen firmanın Belediyeye aylık 142 bin YTL kira vermesi noktaları üzerinde de durulmalıdır. Dolayısıyla bir çeşit rant alanını ortaya çıkaracak koşulların oluştuğunu söylemek mümkündür.

Bursa Büyükşehir Belediyesi’nce düzenlenen yarışma projesi sonucunda gelişen Kent Meydanı AVM’nin durumunu dramatik kılan yukarıda değinilen etkenlere söz konusu dönüşümün resmi kurumlar eliyle yapılmış olmasını da eklemek gerekmektedir. Bu bakımdan kamu sektörü, kentin kentli yararına olmayan dönüşümünü meşru kılarak bu yöndeki gelişmeleri teşvik edici yönde davranmıştır. Alanın dönüşümünün imar planları yoluyla gerçekleştirilmesi Tekeli’nin ifadesiyle “meşrulaştırdıklarından dolayı meşruiyetini yitiren planlama” sürecine tekabül etmektedir (akt. Meşhur, 2008). Kamu sektörünün bu türlü uygulamaları “**plaza bonus**” kavramını hatırlatmaktadır. “Plaza Bonus” olarak anılan uygulama New York’ta 1961 yılında çıkarılan bir imar yönetmeliğine dayanmaktadır. Buna göre; ofis, büro vb. işlevli yapılara kamusal amaçlı meydan, park veya avlu yapmaları koşuluyla fazladan imar hakkı verilmesi sağlanmaktaydı. Böyle yapılaşmış mekânlar ise özel sektöre ait kamusal mekân anlamına gelmekteydi. Bir çeşit imtiyaz olan “plaza bonus” ile bu şekilde 500’ün üzerinde mekân yaratılmıştır. Bu anlayış diğer yandan yüksek katlı blokların daha da yükselmesine neden olmuştur. “Bonus”, dönemin plancıları arasında geçerli olan “parkta kule” (**tower in the park**) felsefesinin bir parçasıydı ve duruma bağlı olarak % 18’lik bir imar artışı sağlamaktaydı ¹² (Trauner, 2012). 2007 ve 2009 yılındaki değişikliklerle bugüne kadar devam eden uygulama özel sektör tarafından gerçekleştirilen bu alanlar için New York Belediyesi Şehir Planlama Dairesi tarafından detaylı bir tasarım rehberi

¹² Örneğin bugün “Wall Street’i İşgal Et” eylemlerinin yapıldığı alan olan Zucotti Park da bu şekilde ortaya çıkmıştır. 1969 yılında aynı çevrede bulunan Liberty Plaza’ya verilen 47 bin m² fazladan ofis alanı kullanımı hakkı tanıyan uygulama sonucu önceki adı “Liberty Plaza Park” olan Zucotti Park gerçekleşmiş oldu (www.mimarizm.com).

(açık alanların mimari formu, kent mobilyaları çeşit ve oranları, merdiven eğim ve yükseklikleri vb. konularda) belirlenmiş olup; söz konusu alanlar “özele ait kamusal alanlar” (**privately owned public space**) olarak tanımlanmıştır¹³. New York Belediyesi Kent Planlama Dairesi bu plazaya bağlı açık alanları, “kamusal plazalar” (**public plazas**) olarak değerlendirmektedir (www.nyc.gov).

3.3. Santral Garaj Bölgesi ve Çevresinde Yer alan Dönüşüm Projeleri

Kentsel dönüşümün “mekandaki uygulama aracı” olarak kentsel yenileme “zaman süreci içinde eskiyen, köhneyen, yıpranan, sağlıksız/yasadışı gelişen ya da potansiyel arsa değeri üstyapı değerinin üzerinde seyrederek değerlendirilmeyi bekleyen ve yaygın bir yoksunluğun hüküm sürdüğü kent dokusunun, altyapısının sosyal ve ekonomik programlar ile oluşturulup beslendiği bir stratejik yaklaşım içinde, günün sosyo-ekonomik ve fiziksel şartlarına uygun olarak değiştirilmesi, geliştirilmesi, yeniden canlandırılması ve bazen de yeniden üretilmesi eylemi”dir (Özden, 2008:44). Ülkemiz uygulamaları çoğunlukla yıkıp yeniden yapmak olarak gerçekleşen kentsel yenileme, yukarıdaki tanımdan da anlaşılacağı gibi farklı yöntemleri içeren bir müdahale biçimidir. Bununla birlikte, kentin belli bir bölgesinde öngörülen değişim, sadece uygulamanın gerçekleşeceği kent parçasını değil; sosyal, kültürel, ekonomik ve fiziksel özelliklere/eşiklere göre değişen sınırlarda, bütüncül bir yaklaşımla ele alınmayı zorunlu kılmaktadır.

Kentsel yenileme amaçlı uygulanan yöntemlerden “alansal temizleme” (**urban clearence**) eskimiş, köhnemiş bir kentsel alandaki dokunun tümünden yıkılıp yeniden yapılması; “yeniden canlanma-canlandırma” (**revival-revitalization**) geniş bir eylem alanını kapsıyorsa da genel anlamda kentsel altyapı ve yerleşim alanlarının

¹³Kurum bu uygulamanın 1960’lı yıllarda yoğun ticaret ve konut bölgeleri arasında kamusal mekânları yaratmak açısından iyi bir uygulama olurken bunların tasarım araçları ve uygulamaları bakımından eksik olduğunu düşünmektedir (örneğin bazı plazalar özellikle oturma alanlarını sınırlı ve konforsuz olarak oluşturmuştur) (www.nyc.gov).

sadece fiziksel değil ekonomik gelişimini de öngören “soylulaştırma¹⁴” (**gentrification**) ve “kalitenin yükseltilmesi” anlamında alanın sosyo-ekonomik ve mekânsal iyileşmesinin sağlanması; “yenileme-yenilenme” (**renewal-renovation**) her iki terim de yıkıp yeniden yapmayı içerecek biçimde iyileştirmenin gerçekleştirilmesi; “yeniden üretim” (**regeneration**) ıslah edilebilecek alanların iyileştirmelerle kentsel dokuya kazandırılması; “eski haline getirme, esenleştirme” (**rehabilitation**) ise özgün halini korumakla birlikte belli bir yıpranmışlığın, sağlıksız ve niteliksiz gelişmelerin olduğu dokularda eski özgün niteliğin kazandırılması anlamına gelmektedir (Özden, 2008: 162-180).

Bursa Büyükşehir Belediyesi Kentsel Dönüşüm ve Kentsel Tasarım Projelerini, Yeşil Alan ve Rekreasyon Projeleri, Tarihi Mirası Koruma ve yaşatma Projeleri ve Ulaşım Projeleri ile birlikte kentin vizyon projeleri olarak ele almaktadır (Bursa Büyükşehir Belediyesi Kentsel Dönüşüm Projeleri Arşivi). Bursa’da uygulanan ve uygulanacak olan kentsel dönüşüm projelerine bakıldığında bunların bir kısmının ilçe belediyeler bir kısmının da Büyükşehir Belediyesi eliyle TOKİ ortaklığında yürütüldüğü görülmektedir. Çalışma alanı olan eski Santral Garaj alanı çevresinde ve ilişkili olduğu bölgelerde bulunan başlıca kentsel dönüşüm projeleri; Santral Garaj ve Çevresi Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi, Doğanbey Kentsel Dönüşüm Projesi, Yalova Yolu Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi olarak sıralanabilir¹⁵. Bu projelerden Doğanbey Kentsel Dönüşüm Projesi’ni Osmangazi ve

¹⁴ Dilimize “soylulaştırma”, “mutenalaştırma” vb. olarak çevrilen terim, içeriği ve uygulama biçimlerine bağlı olarak tartışmalı bir noktada bulunmaktadır. Bu uygulamanın gerçekleşme amacı ve uygulama sonrası sürece bakıldığında kentsel etiği zorlayan durumların ortaya çıktığı gözlemlenmektedir. Soylulaştırma; köhneyen, eskiyen fakat çoğunlukla kent merkezlerinde kalan değerli arsaların kullanıcıları olan alt gelir gruplarının yerinden edildiği (**displacement**), ortaya çıkan kentsel rantın kamu yararı adına gelişmediği, artık süreç sonunda gelişen sorunları çokça görülmüş, tecrübe edilmiş olmakla beraber uygulama devam edilen ve ülkemizde “kentsel dönüşüm” denilince ilk akla gelen yöntemlerdendir.

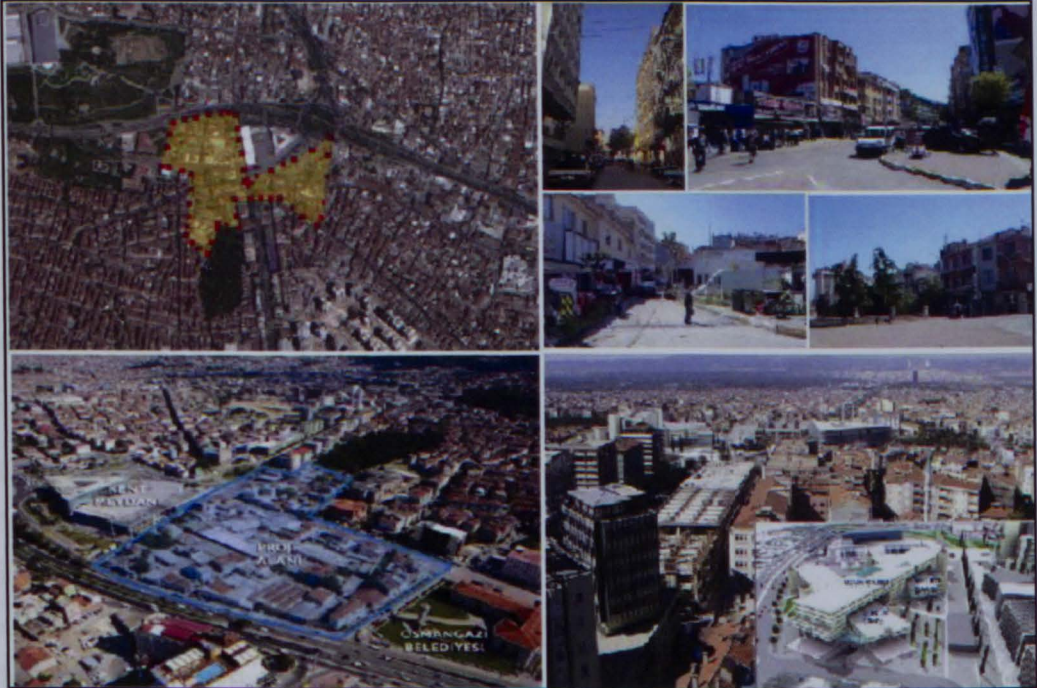
¹⁵ Bunların dışında Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Yarışma Projesi Yarışma Kitabında eski Santral Garaj alanı çevresi proje alanları şöyle sıralanmıştır: Alanın kuzey ve kuzey batısında Dericiler Bölgesi Dönüşüm Projesi, Merinos Kentsel Dönüşüm Projesi; güney ve güney batısında Kültürpark Sağlıklılaştırma ve Yenileme Projesi, Muradiye Kültür Alanı, Balibey Hanı, Hanlar Bölgesi, Gazcılar Otoparkı, doğusunda ise Hal Alanı projeleri (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005a:35); Emirsultan Camii ve Çevresi Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi, Yıldırım Beyazıt Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi, Yıldırım Yiğitler Toplu Konut Projesi, Yıldırım Akçağlayan Bahçeleri Evleri Toplu Konut Projesi, Karacabey Hamidiye Mahallesi 32 Pafta 152 Ada 95-96-97-98-99-100-204-93-94-91 Parseller Kentsel Dönüşüm Projesi ise diğer kentsel dönüşüm projeleridir (TMMOB Şehir Plancıları Odası, 2008:20).

TOKİ birlikte yürütmekte iken diğer iki proje Büyükşehir Belediyesinin sorumluluğundadır.

3.3.1. Santral Garaj ve Çevresi Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi

Santral Garaj ve Çevresi Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi, Kent Meydanı Alışveriş Merkezini, doğu, batı ve güneyinde kalacak şekilde çevrelemektedir (Şekil 3.28.). Santral Garaj, Hocahasan, Ahmetpaşa, Çırpan, Ulu ve Kırcaali mahallelerinin bir kısmını kapsayan, 12 ha büyüklüğündeki alan, Bursa Büyükşehir Belediye Meclisinin 14.06.2007 tarih ve 364 sayılı kararıyla Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Alanı ilan edilmiştir. Fevzi Çakmak Caddesi, projeyi I. Ve II. Etap olarak ikiye ayırmakta, alanın batı kesimi olan I. Etap 7.7 hektar, doğu kesimi olan II. Etap ise 4.3 hektardır.

Şekil 3.28. Santral Garaj ve Çevresi Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi*



Kaynak: wikimapia.org, Bursa Büyükşehir Belediyesi Kentsel Dönüşüm Projeleri Arşivi, Bursa Büyükşehir Belediyesi 4. Büyük Kente 4 Büyük Proje, Bursa, Kentsel Dönüşüm Şube Müdürlüğü Yayını, 2009.

(*Sol üst köşe: wikimapia.org veri tabanı üzerinde çizilen dönüşüm alanı sınırları; sağ üst köşe: arazi fotoğrafları; sol alt köşe: hava fotoğrafı ile çakıştırılmış alan sınırı; sağ alt köşe öneri projeden görünüm).

Projenin I. Etapı'nın, özellikle raylı sistem istasyonuna bağlı olarak gelişen perakende ticaret, çarpık yapılaşma ve eskimiş bina stoğundan yola çıkarak hazırlanan yeni proje, mevcut perakende ticaret sisteminin yenilenmiş bir çatı altında sürdürülmesini sağlayacak, ayrıca Bursa'nın ciddi anlamda ihtiyacı olan modern ofis ünitelerini ve büyük bir oteli de içine alacak şekilde geliştirildiği belirtilmektedir. Buna göre, geliştirilen kentsel tasarımın ticari bölümünde farklı kotlardaki yaya ulaşımını içine almayı hedefleyen 3 lineer çarşı yer almaktadır: Uzun Çarşı, Metro Çarşı ve Çukur Çarşı (Bursa Büyükşehir Belediyesi Kentsel Dönüşüm Projeleri Arşivi).

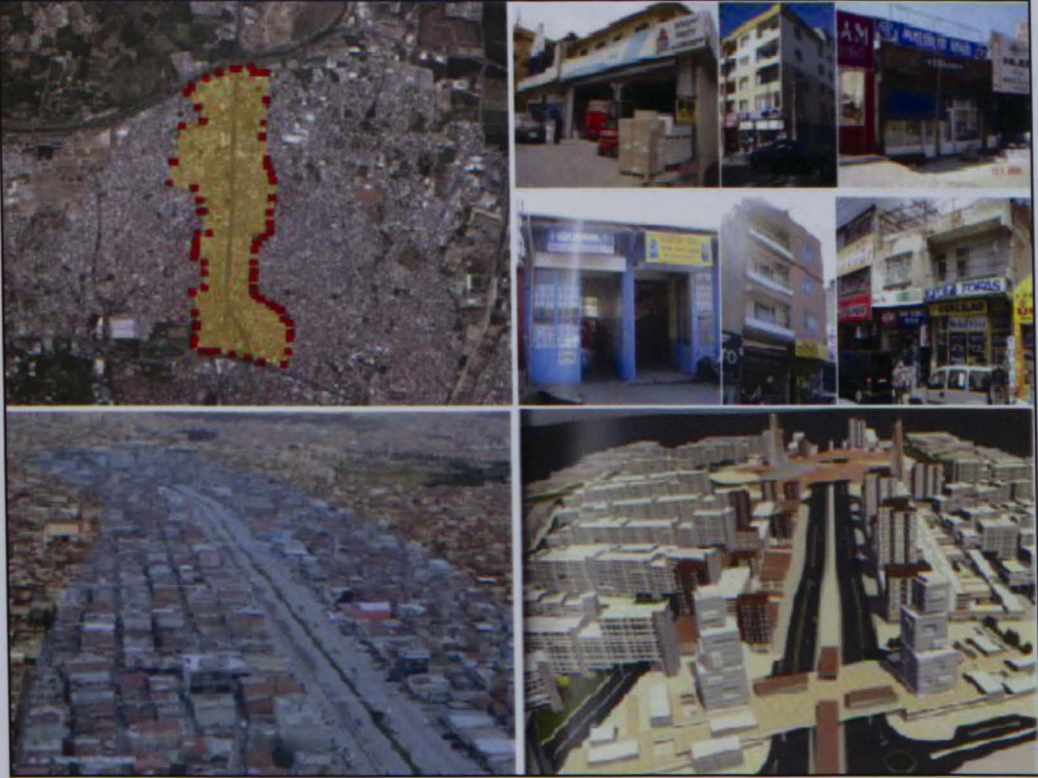
Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin 2009 yılında yayımlamış olduğu "4. Büyük Kent 4 büyük Proje" isimli kitapta Sıcaksu, Santral Garaj, Yalova Yolu ile İntam ve Çevresi Projeleri yer almakta olup, Santral Garaj çevresinde düşünülen proje üç seçenekli olarak yer almakta (EK-20). Bu proje seçeneklerinden üçüncüsü ise yukarıda değinilen çarşıların yer aldığı projedir (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2005a).

3.3.2. Yalova Yolu Kentsel Dönüşüm Projesi

Yalova Yolu Kentsel Dönüşüm Projesi, Kent Meydanı Alışveriş Merkezi alanının kuzey bitişiğinde yer almaktadır (Şekil 3.29.).

İmar uygulama girişimleriyle istenen anlamda kentsel alan elde edilememesi, kent hijyenini bozmakta olan faaliyetlerin bu alanda devam etmesi nedeniyle, Yalova Yolu Güzergahı Uygulama İmar Planı dahilinde kuzeyde Nilüfer deresi, güneyde İzmir-Ankara Yoluna kadar uzanan yaklaşık 2.793 km uzunluğundaki 160 hektarlık alanın, Yalova Yolu Güzergahı Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Alanı ilan edildiği belirtilmektedir (Bursa Büyükşehir Belediyesi Kentsel Dönüşüm Projeleri Arşivi).

Şekil 3.29. Yalova Yolu Kentsel Dönüşüm Projesi*



Kaynak: wikimapia.org, Bursa Büyükşehir Belediyesi Kentsel Dönüşüm Projeleri Arşivi, Bursa Büyükşehir Belediyesi 4. Büyük Kente 4 Büyük Proje, Bursa, Kentsel Dönüşüm Şube Müdürlüğü Yayını, 2009.

(*Sol üst köşe: wikimapia.org veri tabanı üzerinde çizilen dönüşüm alanı sınırları; sağ üst köşe: arazi fotoğrafları; sol alt köşe: hava fotoğrafı ile çakıştırılmış alan sınırı; sağ alt köşe öneri projeden görünüm).

3.3.3. Doğanbey Kentsel Dönüşüm Projesi

Doğanbey Kentsel Dönüşüm Projesi, Kent Meydanı Alışveriş Merkezine sınırı bulunmamakla birlikte, bölgedeki en önemli akslardan biri olan Fevzi Çakmak Caddesi üzerinde yer almakta (Şekil 3.30.), dolayısıyla Kent Meydanı Alışveriş Merkezi ile doğrudan fiziksel ve ekonomik bağlantısı bulunmaktadır.

Proje alanı, Fomara Caddesi, Haşim İşçan Caddesi, Gazcılar Caddesi arasında Doğanbey, Kiremitçi, Tayakadın ve Kırcaali Mahallelerini kapsamaktadır. 28.11.2006 tarihinde T.C. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı, Bursa Büyükşehir Belediye Başkanlığı ve Osmangazi Belediye Başkanlığı arasında “Bursa

Osmangazi Doğanbey Kentsel Yenileme Projesi Protokolü” imzalanarak, Osmangazi Belediyesi sınırları içinde yer alan yaklaşık 282.000 m² yüzölçümlü dört mahalleyi kapsayan alan Kentsel Yenileme Alanı olarak belirlenmiştir. Kentsel Dönüşüm Projesi Kapsamında, 2500 adet lüks konut yapılması ve 50 bin metrekareyi aşkın bir meydan oluşturulması amaçlanmaktadır. Proje, kapsamında hak sahipleriyle sözleşme imzalanmış ve yıkım çalışmaları yapılmış, 1. ve 2. etaplarının temelleri atılmıştır (TMMOB Şehir Plancıları Odası, 2008: 77-80; www.osmangazi.bel.tr).

Şekil 3.30. Doğanbey Kentsel Dönüşüm Projesi*



Kaynak: wikimapia.org, Bursa Büyükşehir Belediyesi 4. Büyük Kente 4 Büyük Proje, Bursa, Kentsel Dönüşüm Şube Müdürlüğü Yayını, 2009, www.osmangazi.bel.tr.

(*Sol üst köşe: wikimapia.org veri tabanı üzerinde çizilen dönüşüm alanı sınırları; sağ üst köşe: proje öncesi alanın Bursa kent dokusu içindeki görünümü; sol alt köşe: öneri projeye ait vaziyet planı; sağ alt köşe: alana ait fotoğraflar).

Doğanbey Kentsel Dönüşüm projesi pek çok açıdan eleştiri konusu da olmuştur. İlk eleştiri kentin silüetine etkisidir. Yüksek katlı ve tek tip yapılaşan alan, Uludağ manzarası ve tarihi kent merkezi ile olan organik ilişkisi bakımından olumsuz bir durum ortaya koymaktadır¹⁶. Ayrıca alandaki yapı ve nüfus yoğunluğu artışı, buna uygun altyapının geliştirilmemiş olması ve bu durumların üst ölçekli

¹⁶ TMMOB Mimarlar Odası Bursa Şubesi, 2011 yılında “TOKİ’nin Bursa Kenti’ne TOKADI” isimli bir fotoğraf yarışması da düzenlemiştir (www.bursamimar.org.tr).



planlarla uyumsuz olması diğer önemli eleştiri konularındandır (TMMOB Şehir Plancıları Odası, 2010b).

3.4. Bölüm Sonucu

Daha önce kent içerisinde tarihi merkez çevresinde ve parçalı olarak görülen terminal işlevi, 1961 yılında yapılan merkezi bir garajla çözümlenmeye çalışılmıştır. Yapıldığı dönemin en prestijli garaj binalarından olan Santral Garaj, 1978 yangınına kadar en parlak dönemini yaşamıştır. Bu yangınla beraber Santral Garaj alanı artık kentin sorunlu noktalarından bir haline gelecek, yıllarca atıl kalacak, geliştirme projeleri uygulanmadan rafa kaldırılacaktır. 1997 yılında yeni terminalin açılmasıyla da bu durum hız kazanacaktır. Diğer yandan bu dönemde Garaj'ın çevresinde gelişen sanayi ve ticaret birimleri hala yerlerinde işlerliğini devam ettirmektedir. Bununla birlikte, kentin o dönemleri kapsayan imar planlarında da 1960'lı yıllarda kentin doğrusal/lineer gelişimine uygun eski Santral Garaj alanının, zaten 1990'lara gelindiğinde kentin çoktan Ova yönünde açıldığı ve doğu-batı eksenini "yırtmış" kent koridorlarının geliştiği düşünülürse, yerinde gelişme göstermesi beklenemezdi. Bu bakımdan 1990'ların sonuna doğru Santral Garaj alanının yeni işlevle gelişecek, potansiyel bir kentsel mekân olarak belirdiği söylenebilir. Kent yöneticilerinin (kastedilen belediye yöneticileridir) bu alana ilişkin tasarrufları olmuşsa da mülkiyet deseninin farklılığı, alanın taşıdığı önemden dolayı farklı kesimlerin talepleri vb. nedeniyle 2005 yılında kadar bir değişiklik gerçekleşmemiştir.

Özellikle 2000 yılından sonra ülkemiz kentlerinde belirginleşen kentsel ranta ve inşaat sektörüne dayalı "kalkınma" anlayışı ile kentsel mekânı öne çıkaran yaklaşım kentin sorunlu, sorunsuz her türlü meta değeri gelişkin parçasını uygulama alanı haline getirmiştir. Böyle bakıldığında Bursa'da da gerçekleşen başta "kentsel dönüşüm" projeleri olmak üzere konut, ticaret+hizmet, ulaşım döngü projelerde de aynı düşünceyle yola çıkıldığı görülmektedir. Santral Garaj alanının –burada kastedilen eski garaj alanı yani yapılar kompleksidir, Garaj alanı çevredeki taşıt yollarını aşan, komşu parselleri içine alan bir alanı içermemektedir- bir yarışma ile değişmesinin öngörülmesi olumlu bir durumdur; fakat bununla birlikte birçok olumsuz durum gelişmiştir. Başlıca sorunlardan biri, söz konusu eski Garaj'ın

dönüşümünü ortaya çıkaran nedenler sanki; fiziksel olarak yalnızca üzerinde bulunduğu ada, parselden ve sosyal olarak da eski Garaj'ın dolmuş, minibüs durağı, halk pazarı kullanımından dolayıymış gibi ele alma hatasıdır. Başlangıçta eski Garaj alanının fonksiyonu, kent ölçeğinde yapılan planlarla belirlenirken (1966 Piccinato Planı'ndan 1998 1/100 000 Planı'na kadar), sonradan parçacıl plan değişiklikleri ile belirlenmiştir. Bu durum da yine alanın kent bütünü bağlamında ele alınmadığını göstermektedir. Oysa ki, bu alanın değişimi kentin değişiminden kentin değişimi de ulusal ve ulus üstü ekonomik, kültürel, sosyal ve mekânsal bağlamdan ayrı düşünülemez. Bu duruma dönüşüm projeleri de dahildir. Garaj alanını, çevresinde gelişen Eski Santral Garaj Alanı Kentsel Dönüşüm ve Yenileme Projesi olarak belirtilen proje ile de ele almak yeterli olmayacaktır; çünkü normatif anlamıyla değerlendirilse de dönüşüm projelerinin Bursa kentinde tek planı ve politikası rant getirici alanlara yönelme olup, bundan harici bir bütünlüğü olmadığından nihai bir çözüm beklenmemelidir; ancak yine de o dönem, eski garaj alanının “sosyo-kültürel alan” işlevi ile yenilenmesi önerisini getiren meslek odalarının yaklaşımı alana ilişkin sorunları giderici olabilecek bir öneridir.

Eski Santral Garaj alanına yönelik olarak 2005 yılında düzenlenen ulusal proje yarışmasının sonucunda kazanan projenin kendisi de pek çok bakımdan eleştiri konusu olmakla beraber (getirdiği avlu kullanımı, üçgen formlu yapı, yapıda kullanılacak olan malzeme seçimi vb.) uygulama alanının “meydan” işlevli olarak dönüşmesini bekleyenler için hayal kırıklığı yaratmıştır. Gereğinden daha yüksek, gereğinden daha kapalı, gereğinden daha ticari olan ve bu kullanımı gittikçe daha da boyutlanan (örneğin 2009 yılı ile 2012 yılı arasında da farklılıklar olduğu, alanda bulunan geçişgen yapı öğelerinin ticari kullanımlarla iyice kısıtlandığı düşünülürse) “Kent Meydanı” isimli alışveriş merkezi bugün Bursa'nın tarihi kent silüetini, doğal kent silüetini (Uludağ ve kent içine sokulan “yeşil kama” biçimli koridorlarını), Doğanbey Kentsel Dönüşüm alanında yükselen devasa konut blokları ile birlikte oldukça bozucu bir etki yapmıştır. Bununla birlikte “Kent Meydanı”nı çevreleyen yapıların işlevleri -aslında “işlevi” demek daha doğru olacaktır- düşünüldüğünde de buraya gelen kent halkına sunulan tek seçenek alışveriş yapma “seçeneği”dir.

SONUÇ

Osmanlı Devleti'nin her zaman belli başlı büyük şehirlerinden olan Bursa, bu durumu ipek ticareti, İstanbul'a yakınlığı ve Osmanlı'nın ilk başkenti oluşuna borçluydu. Osmanlı Devleti'nin kuruluş yıllarında ve sonraki dönemlerde de kentin ekonomik gelişmişliğini kentsel mekân üzerinden de okumak mümkündür. Osmanlı hükümdarlarının ve devlet ileri gelenlerinin vakıflar eliyle yaptırmış olduğu camiler, hamamlar, hanlar vb. kent dokusunu biçimlendiren işlev bakımından bilhassa sosyal, mimari form bakımından ise anıtsal öğelerdi. Yapıldıkları dönemlerde kent merkezinde bulunanları odak noktası, çeperinde bulunanları ise bir çeşit eşik noktası olarak tanımlanabilir. Söz konusu yapılaşmanın yerleşimi teşvik edici ve kentsel alanın sınırlarını belirleme (bir anlamda makroformu ortaya çıkarma) özelliği ile bir iskân politikası olduğu ortadadır.

Modernleşme döneminde ise yine Bursa'nın (İzmir kadar olmasa da) dönemin önemli kentlerinden olduğu; modern işlev ve tasarım anlayışına yönelik çeşitli arsa ve yol düzenlemelerinin gerçekleştiği; idari, sosyal, kültürel yapıların (belediye, tiyatro vb.) ortaya çıktığı görülmektedir. Bu uygulamalar o dönem Bursa'da farklı görevlerde çalışmış ve en son vali olarak atanmış Tercüme Odası aydınlarından olan Ahmet Vefik Paşa'nın girişimleriyle sağlanmıştır. Bu dönemdeki değişimlere yön veren altyapısal değişim ise ipekçilikte emek yoğun üretimin giderek azalması ve makine kullanımının yoğunlaşması olup, bu durum kentte sınıfsal dokuda bir hareket, dolayısıyla kentsel dokuda da fabrika gibi yeni öğeler ortaya çıkarmıştır.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Bursa'da, kurulan Merinos ve İpekîş fabrikaları, tarımsal sanayinin gelişimine dönük uygulamalar planlı ekonominin; yabancı uzmanlarca yapılan kent planları ve buna uygun gelişen yeni yerleşim alanları ise planı kentleşmenin örnekleri olmuştur. 1950'lerde sanayileşme ve Bulgaristan'dan gelen göç ile kentsel alan kontrol edilemez bir biçimde tarım alanları yönünde gelişmiş, 1970'lerle birlikte ve 1990'larda ivme kazanarak ve yine tabii ki sanayi faaliyetlerinin gelişimi ve sanayi yapılarının "istenmeyen yön ve yerlerde" yer seçmesi ile kuzey yönünde yayılımın gerçekleşmesi ve kentsel dokuda kalan boşlukların da artık tam anlamıyla dolmasıyla; Aslanoğlu'nun ifadesiyle 1960'lı ve

1970’li yıllarda kentsel alanın en 2 km, boy 10 km olacak şekilde bir leke oluştururken; 1990’lı yıllarda en 17km, boy 30 km olarak geliştiği söylenebilir (Aslanoğlu, 1999:19,22). Bu durum kentin 1960’lı yıllarda tam da kent “sanayi işgaline” uğramadan önce kente müdahale edecek bir planın yürütücüsü olan ve korumacı yaklaşımlarıyla bilinen -Aslanoğlu’nun bu nedenden dolayı “bir şans” olarak gördüğü- Piccinato’nun kent planının doğrusal büyüme anlayışının çoktan zedelendiğini göstermektedir.

Bugün bakıldığında ise “15.06.2009 onaylı 1/100 000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı”nın da etkisiyle İstanbul dan desantralize edilen sanayilerin bir kısmının Bursa’ya yöneldiğini, bu durumun sonucunda ise Bursa’da hem merkezde hem de ilçelerde bulunan tarım alanlarının tehlikeye girdiğini ve zaten varolan sanayileşme baskısının iyice arttığını; ayrıca kent planlarındaki yapı ve nüfus yoğunluğunu artırıcı kararların (Besob Sanayi Sitesi, Uludağ Milli Parkı vb. ne de yönelik) etkisiyle de yapılaşmanın teşvik edildiğini söylemek mümkündür (Uyanık, 2012).

Söz konusu süreçte, kentin Osmanlı başkenti olduğu yıllardan ve Modernleşme döneminden kalan hanlar, camiler, resmi yapılar ve üretime dönük “anıtsal” karakterli yapılarına günümüzde büyük finans ve ticaret merkezleri, alışveriş merkezleri ve yüksek katlı, tekdüze konut alanları eklenmiştir. Ahmet Hamdi Tanpınar’ın ünlü eseri “*Beş Şehir*”de modern zaman ve mekân anlayışına meydan okurcasına ifade ettiği (Tanpınar, 2011: 94), Bursa’nın “derin, takvimle, saatle alakası olmayan” ve “ikinci bir zaman” olarak tabir ettiği zamana/döneme ait “kâh bir türbe, bir cami, bir han, bir mezar taşı, burada eski bir çınar, ötede bir çeşme” artık bir avm, bir iş kulesi ya da devasa bir konut alanının gölgesinde kalabilmektedir. Kentte belirgin olarak görülen “konutlaşma” (özellikle üst gelir grubuna yönelik) hareketi, sürekli yeni alışveriş merkezlerinin açılması, düşük kaliteli konut dokusunun olduğu (şimdilik) merkeze yakın alanların dönüşüm projeleriyle yenileniyor/yenilenecek olması ve yeni ulaşım projeleriyle de bu eğilimlerin desteklenmesi bir bakıma kentsel yapıyı çevrenin yeniden üretilmesi demektir. Kentsel yapıyı çevrenin üretilmesi etkinliği, günümüz sermaye birikim sürecinin temel dinamiklerinden biridir. Çalışmanın dayandığı temellerden olan sermaye-mekân ilişkisini bugün kentlerde Harvey’in “sermayenin ikici

çevrimi/döngüsü” olarak koyduğu şekilde büyük ölçekli kentsel projelerde görmek mümkündür. Bu çerçevede söz konusu belirleme hatırlanacak olursa aşırı birikim krizine giren sermayenin kentsel mekâna yönelmesi demektir. Kullanım değeri ve değişim değeri arasındaki rant-farkının kapatılması amacı, kentleri delik deşik eden projeci yaklaşımla gerçekleşebilmektedir.

Ülkemiz kentlerinde olduğu gibi tez çalışmasına konu olan Bursa kenti de bu süreçlerin belirleyiciliğinden (“belirleyicilik” ile; kaba-mekanik değil, diyalektik bir ilişki kastedilmektedir) bağımsız değildir. Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından düzenlenen, ulusal ölçekli bir yarışma sonucu eski Santral Garaj alanında gerçekleşen Kent Meydanı Alışveriş Merkezi’nin bir meydan değil de ticari amaçlı ve oldukça büyük hacimli –ki bu hacim de esasında bir çeşit hegemonik söylemin yeniden üretilmesi olarak görülebilir- bir yapı ve avlusu olarak geliştiğinin bir cevabı da büyük ölçekli bir kentsel proje olarak rant-farkının kapatılmasında oynadığı rolde yatmaktadır. Söz konusu rol varlığını, mekânı metalaştıran ve tüketime konu eden, mekânın kullanıcılarını da tüketim içinde/tüketimle “kimliklendiren” neo-liberal ekonomik, politik, toplumsal ve çevresel bağlama borçludur.

Tarihsel süreçte mekânın araçsallaşmasının önünün açılması, zaman ile olan ilişkisinin kapitalizmle birlikte koparılması ile gerçekleşmişti. Soyut hale gelen, yerel bağlamından kopan mekân bu sayede nicelleşerek kapitalizm için altyapısal bir servis haline gelebilmişti. Sonrasında ise yerel bağlamlı olduğu düşünülen postmodern mekân anlayışı da yine bu nicelleştirme durumunu yok etmemiş, sanıldığı aksine zaman ve mekân’ı iç içe geçirerek anakronik bir çerçevede, anonim mekânların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Augé’nin “yok-yer” olarak ifade ettiği hafızasız, kimliksiz yerlerin ortaya çıkması, bu durumun doğal sonuçlarındandır. Mekân-zaman ve tüketim süreçleri meselesinde doğru bir kavrayışa ulaşabilmek, gerçekçi bir okuma yapabilmek için ideolojik sis perdesinin kaldırılması gerekmektedir. Bu anlamda Lefebvre’in mekân teorisi oldukça yol göstericidir. Kavramların çözülen içeriğini tesis etmek için toplum-mekân ilişkisi görmezden gelinemezdi. Görmezden gelmek bir yana toplumsallıkla kurduğu bağlantı nedeniyle hem tüketim süreçlerini anlamlandırma hem de kentsel kamusal mekânların değişimini tanımlama açısından ihtiyaç duyulan teorik arka planı

sağlamıştır. Mekân'ın sermaye birikim süreçlerinde üstlendiği yeni rol, zaman içinde söz konusudur. Mekân nasıl ki, sermayenin ihtiyaçlarına göre parçalanıp bölümlendiriliyorsa (istenildiğinde bütünleştirildiği de yukarıda ifade edildi) aynı durum zaman için de geçerli olmakta, özellikle “boş zaman”ın (tanımlı olarak) ortaya çıkışı ile sadece üretimle değil tüketimle de gelişen ekonomik yapı, toplumsal kurgusunu da bu çerçevede belirlemektedir.

Üstlendikleri işlev (“kamusallık”) ve estetik (kentsel yapıyı çevre içindeki konum, görünürlük vb.) değer bakımından kamusal yaşamın geçtiği/geçmesi beklenen kamusal mekânlar bu bağlamda öne çıkan, ilk elden dönüştürülmesi gerekli mekânlar olarak görülmektedir. İşte kamusal'ın içeriğinin ve tanımının değiştirilerek kamusal olmayana manipüle edilmesi bu noktada öne çıkmaktadır. Bu anlamda kamusal mekânlar, tüketim aktivitelerini içerebilmeleri koşuluyla varlıklarını devam ettirebilme riskiyle karşı karşıya kalmıştır. Söz konusu durumun en dramatik sonuçlarından biri de; özel mülkiyete tabi olan, giriş çıkışları kontrol edilen, sürprizlere yer olmayan, parlak-yapay yapı malzemeleri ile her zaman suni bir ortamı olan ve her türlü “aktivitenin” alışveriş odaklı olduğu alışveriş merkezlerinin “yaşam merkezi” sloganıyla “yeni kamusal mekân” lar olarak sunulmasıdır. Asırlar boyunca kentlerde gelişen kamusal mekânlar -Bursa örneğinden yola çıkılırsa cami avluları, hamamlar, küçük mahalle meydanları, kahvehaneler, mesire yerleri, tiyatrolar, kent meydanları vb. düşünülürse- sosyal siyasal tartışmaların, eş-dost sohbetlerinin yapıldığı, gazetelerin-dergilerin çıkarıldığı, eylem ve etkinliklerin düzenlendiği “yer”ler ile alışverişe odaklı -ki burada “alışveriş” metaforik olarak kullanılmakta olup, siyasi, kültürel, toplumsal vb. her türlü faaliyetin tüketime konu olma durumu, konu olduğunda yaşadığı işlevsel değişime vurgu yapılmaktadır- “yeni kamusal mekanların” yalnızlığı, kimliksizliği, hafızasızlığı buraları “yok-yer” den başka bir tanım içinde ele almayı olanaksız kılmaktadır. Diğer yandan “yok-yer”lerde sosyo-kültürel faaliyetlere yer verilmesi ya da içerisinde sinema, tiyatro bölümlerinin bulunması söz konusu gerçekliği ortadan kaldırmaz. Bu noktada artık tüketim toplumu ve tüketim toplumunun “sürdürülebilirliğine” dair politikalar devreye girmektedir. Her türlü alakalı alakasız faaliyetin iç içe geçirilmesi, büyülü-sanal bir dünyanın yaratılması ve moda vb. ile sürekli yenilenen imgeler üzerinden doyumsuz,

gösterge ve imajlara teslim olmuş, yalnız tüketen değil günümüzde artık tükettiğini de gösteren (hatta yalnızca gösteren) tüketim toplumu sistemin devamlılığının garantileyicisidir de. Yalnız bu noktada tüketim ve tüketim süreçlerini tartışmanın başat aktörü gibi ele alma yanılığısına da düşmemek gerekir. Şu unutulmamalıdır ki, burada ağırlık tüketim ideolojisinde değil, onu besleyen sermaye birikim süreçlerindedir. Tüketim bu noktada olsa olsa oldukça iyi bir araçtır denilebilir.

Toparlanacak olursa, tez çalışmasında ele alınan Bursa Kent Meydanı Alışveriş Merkezi ve “avlusı”nın kamusal olanın toplumsal da olduğu varlığına uygun bir biçimde gelişmediği, piyasa ekonomisi ve onun dolaylı belirleyenlerine göre şekillendiği görülmüştür. Bu şekilleniş, sermayece belirlenen tahayyülün mekanda nasıl gerçekleştiği, nötr bir alanda kaldığı iddiası ile var edilen oysaki, “temsilin mekanı” olan mekanın kendisidir ve dolayısıyla içeriğinde barındırdığı çelişkiler “mekanın temsilleri”ni yaratacak, mekanın karşıt-dinamiklerini de içerecektir.

Ve yine söz konusu şekilleniş, kamusallığın çarpıtılmış içeriği ile “yalancı kamusal mekân” (pseudo public space) ları daha uzun süre kentlerde var edecek gibi görünmektedir. Bu bakımdan çalışmaya konu olan alışveriş merkezinin isminin de “Kent Meydanı” olması bir rastlantı olmayıp, -Türkçe’de iş -ticaret merkezi anlamına gelen “plaza” kelimesinin de İngilizce’de “meydan” kelimesi yerine geçmesi örneğinde olduğu gibi- bir çeşit kavramsal mistifikasyon eğilimi de taşımaktadır.

KAYNAKÇA

- Akkılıç, Yılmaz: **Bursa Ansiklopedisi Cilt: I-II**, Bursa, Bursa Hakimiyet Gazetesi Yayını, 1983.
- Akpınar, İpek: “İstanbul’u (yeniden) İnşa Etmek: 1937 Henri Prost Planı” , **Cumhuriyet’in Mekânları / Zamanları / İnsanları**, Ed: Elvan Altan Ergut, Bilge İmamoğlu, Ankara, Dipnot Yayınları, 2010, s. 107-124.
- Alada, Adalet B.: **Osmanlı Şhrinde Mahalle**, İstanbul, Sümer Kitabevi, 2008.
- Alkibay, Sanem, Doğan Tuncer, Şeref Hoşgör: **Alışveriş Merkezleri ve Yönetimi**, Ankara, Siyasal Kitabevi, 2007.
- Altun, Metin, Hasan Ünlü, Fatma Kesirikoğlu: **Cumhuriyetin Kuruluş Yıllarında Bursa ve Merinos**, Bursa, Uludağ Üniversitesi Basımevi, 2001.
- Anderson, Perry, Ellen Meiksins Wood: **Modernizm Postmodernizm ya da Kapitalizm**, Çev. Ali Türker Erdağı, Çağla Ünal, İstanbul, Bilim Yayıncılık, t.y.
- Anonim: “Kent Meydanı mı Rant Meydanı mı?” Başlıklı Haber, 19 Haziran 2007, (Çevrimiçi) <http://vl.gazeteparc.com/news.php?action=displayNewsItem&ID=17663>, 5 Mayıs 2012.
- Anonim: “Bursa, Kent Meydanı’na Kavuştu”, **Birlik - T.C.**

Marmara ve Boğazları Belediyeler Birliği Dergisi, No: 60, 2008, s. 6, (Çevrimiçi)
http://www.marmara.gov.tr/document/dergi/Birlik_dergi_10.pdf, 3 Mayıs 2012.

Arıtan, Özlem:

“Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı – Modernleşme ve Cumhuriyetin Kamusal Mekân Modelleri”, **Mimarlık Dergisi-Mimarlar Odası Yayını**, No:342, Temmuz Ağustos 2008, (Çevrimiçi)
<http://www.mo.org.tr/mimarlikdergisi/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=353&RecID=1822>, 20 Mart 2012.

ARKİTERA:

“1. Ödül, Orhangazi Meydanı ve Çevresi Kentsel Tasarım Proje Yarışması”,21 Şubat 2012, (Çevrimiçi)
<http://www.arkitera.com/proje/index/detay/1-odul-bursa-buyuksehir-belediyesi-orhangazi-meydani-ve-cevresi-kentsel-tasarim-proje-yarismasi/619>, 20 Nisan 2012.

“Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Planlama Proje Yarışması”, Şubat 2006, (Çevrimiçi)
<http://v3.arkitera.com/yp79>, 27 Nisan 2012.

“Bursa Garaj Yangınında Sabotaj Üzerinde Duruluyor” Başlıklı Haber, 21 Ağustos 1978, (Çevrimiçi)
<http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/Arsiv/1978/08/21>, 5 Mayıs 2012.

Arslan Avar, Adile:

“Lefebvre’in Üçlü- Algılanan, Tasarlanan, Yaşanan Mekân-Diyalektiği”, **Dosya 17: Mimarlık ve Mekân Algısı**, Ed: Cana Bilsel, Ankara, Mimarlar Odası Ankara Şubesi Yayını, Aralık 2009, s.7-16.

Aslanoğlu, Rana A.: “Kent-Kültür-Mekân: Bir Merkezin Oluşumu”, **Uluslararası VII. Yapı ve Yaşam ‘95 Fuar ve Kongresi**, Bursa, TMMOB Mimarlar Odası Bursa Şubesi Yayını, Nisan 1995, s.105-114.

“Bursa Tartışmaları - Bursa’da Kentleşme Süreci”, **Bursa Defteri**, No:2, 1999, s.17-23.

Kent, Kimlik ve Küreselleşme, 2. bs., Bursa, Ezgi Kitabevi, 2000.

Augé, Marc: **Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity**, Translated by John Howe, New York, Verso, ©1995.

Aydemir, Işık: “İki Fransız Mimarı Henri Prost ve August Perret’nin İstanbul İle İlgili Çalışmaları”, **Megaron YTÜ Mimarlık Fakültesi E-Dergisi**, C.III, No:1, 2008, s. 104-111, (Çevrimiçi)
<http://www.megaron.yildiz.edu.tr/yonetim/dosyalar/03-01-Megaron-104-111.pdf>, 18 Mart 2012

Aydınlı, Semra: “Epistemolojik Açıdan Mekân Yorumu”, **Mimarlık ve Felsefe**, 2. bs. , Ed: Ayşe Şentürer v.d., İstanbul, YEM Yayıncılık, 2004, s. 40-51.

Aytaç, Ömer: “Tüketimcilik ve Metalaşma Kıskaçında Boş Zaman”, **Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, No: 11, 2006, s. 27-53.

“Boş Zaman Üzerine Kuramsal Yaklaşımlar”, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C.XII, No:1, 2002, s. 231-260.

“Kapitalizm ve Hegemonya İlişkileri Bağlamında Boş Zaman”, **C.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi**, C. XXIIIV- No:2, 2004, s. 115-138.

Bachelard, Gaston: **Mekânın Poetikası**, Çev: Aykut Derman, İstanbul, Kesit Yayıncılık, 1996.

Bademli, Raci: “Raci Bademli İle Söyleşi’ Bursa İl Plan Deneyimi”, **Planlama Dergisi-TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını**, No:1-2, 2001, s. 12-21.

Bali, Rıfat N.: **Tarz-I Hayattan Life Style’a- Yeni Seçkinler, Yeni Mekânlar, Yeni Yaşamlar**, İstanbul, İletişim Yayınları, 2009.

Batkan, Önder: “Bursa Kentsel Gelişim ve Planlama Süreci”, **Bir Masaldı Bursa**, Ed: Engin Yenal, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları,1996, s.247-259.

Baudrillard, Jean: **Tüketim Toplumu**, 4. bs., Çev: Hazal Deliceçaylı, Ferda Keskin, İstanbul, Ayrıntı Yayınları, 2010.

Bauman, Zygmunt: **Küreselleşme**, 2. bs., Çev: Abdullah Yılmaz, İstanbul, Ayrıntı Yayınları, 2006.

Baykal, Kazım: **2000 Yıllık Bursa’nın Belediyesi**, Bursa, Özkardeşler Matbaası, 1976.

- Benjamin, Walter:** **Pasajlar**, 9. bs., Çev: Ahmet Cemal, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2012.
- Birol, Gaye:** “Çağdaş Alışveriş Merkezlerinde Kent Dokusunun Yeniden Yorumlanması”, **GÜMMF Dergisi**, C. XX, No:4, 2005, s. 421-427, (Çevrimiçi) <http://w3.balikesir.edu.tr/~birol/kent%20dokusu.pdf>, 15 Aralık 2011.
- Bolak-Hisarlıgil, Beyhan:** “Martin Heidegger’de ‘Mekân’ Düşüncesi: Hermeneutik – Fenomenolojik Bir Yaklaşım”, **Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, No: 25, 2008, s. 23-34.
- Boratav, Korkut:** **Türkiye İktisat Tarihi 1908-2009**, 16. bs., Ankara, İmge Yayınevi, 2012.
- BURSA
BÜYÜKŞEHİR
BELEDİYESİ:** **Bursa Büyükşehir Belediyesi Koruma Çalışmaları**, Plan Program ve Projeler, Bursa, Tarihi Çevre Koruma ve Yenileme Şube Müdürlüğü Yayını, 2000.
- Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali Mimari Proje Yarışması Jüri Raporu**, 1987a.
- Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali Mimari Proje Yarışması Şartnamesi**, 1987b.
- 1/100 000 Ölçekli Bursa 2020 Çevre Düzeni Strateji Plan Raporu**, 1998.

Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması Genel Bilgi ve Alan Tanımı Kitabı, 2005a.

Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması Şartnamesi, 2005b.

4. Büyük Kente 4 Büyük Proje, Bursa, Kentsel Dönüşüm Şube Müdürlüğü Yayını, 2009.

Bursa İmar Planları Arşivi.

Kentsel Dönüşüm Projeleri Arşivi.

BURSA ÇDP: “Bursa İl Çevre Düzeni Planı Çalışmaları Devam Ediyor”, 3 Nisan 2012, (Çevrimiçi)
<http://www.bursacevreduzeniplani.org/haberler/bursa-il-cevre-duzeni-planı-calismalari-devam-ediyor-2080.html>, 15 Nisan 2012.

BURSA TURİZM VE TANITMA DERNEĞİ: **Bursa-Turkey, Turkei**, Ed: Kenan Kolukısa, Sedat Yalım & Şahap Şarman, Ankara, AjansTürk Matbaacılık Sanayii, 1966.

Canpolat, Emin: “Bursa Tartışmaları - Bursa’da Kentleşme Süreci”, **Bursa Defteri**, No:2, 1999, s.23-25.

Cansever, Turgut: **İslam’da Şehir ve Mimari**, 6. bs., İstanbul, Timaş Yayınları, 2010.

Carr, Stephen, Mark Francis, Leanne G. Rivlin, Andrew M. Stone: **Public Space**, Cambridge, Cambridge University Press, ©1992.

Cengiz, Esra: “Modern Zaman Mabedleri Alışveriş Merkezleri”, **Star Gazetesi**, 26 Kasım 2006, (Çevrimiçi) <http://www.stargazete.com/pazar/modern-zaman-mabedleri-alisveris-merkezleri-60409.htm>, 17 Aralık 2011.

Cengizkan, Ali: “Kurgu, Tasarım ve Kullanım: Cumhuriyet Dönemi Kamusal Mekânları İçin Bir Çalışma Programı”, **Başkent Üzerine Mekân-Politik Tezler- Ankara'nın Kamusal Yüzleri**, Ed: Güven Arif Sargın, İstanbul, İletişim Yayınları, 2002, s.215-242.

Ciğerci Ulukan, Nihan: “Göçmenler ve İşgücü Piyasası: Bursa’da Bulgaristan Göçmenleri Örneği”, Doktora tezi, Marmara Üniversitesi Çalışma Ekonomisi Anabilim dalı, 2008.

Çadırcı, Musa: **Tanzimat Sürecinde Türkiye Ülke Yönetimi**, Ankara, İmge Kitabevi, 2007.

Çakır, Serpil: “Osmanlı’da Kadınların Mekânı, Sınırlar ve İhlaller”, **Cins Cins Mekân**, Ed: Ayten Alkan, İstanbul, Varlık Yayınları, s.76-101.

Doğan, İsmail: **Eylül ve Bursa-Kent Sosyolojisi Denemeleri**, İstanbul, Gendaş Yayınları, 2004.

Dostoğlu, Neslihan T.: “Bursa’da Orhangazi Meydanı ve Arolatlar’ın Katkısı”,

Mimar Anlam Beğeni, Ed., İstanbul, YEM Yayıncılık, 1999, s. 86-95.

Dostoğlu, Neslihan T., Sibel, Polat: “From a Public Space to a Shopping Mall: The Case of City Square in Bursa, Turkey”, **Ozean Journal of Applied Sciences**, Vol. IV, Ozean Publication, © 2011, pp.281-292.

Dökmeci, Vedia: “Tüketimin Değişmesi ve Mega Çarşılar”, **Yapı Dergisi**, No:158, 1995, s. 66-70,

Dörtok-Abacı, Zeynep: “Modernleşme Sürecinde Bursa Kenti'nin Mekânsal Ve Sosyal Değişimi (1860-1910)”, Doktora tezi, Uludağ Üniversitesi Kamu Yönetimi Anabilim dalı, 2005.

“Bursa'nın Kent Dokusundaki Değişim (18.-19. Yüzyıl)”, **Bursa'nın Kentsel ve Mimari Gelişimi**, 2. Bs., Ed: Cafer Çiftçi, Bursa, Gaye Kitabevi, 2008, s.165-182.

Dumont, Paul, François Georgeon: “Sunuş”, **Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri**, 2. bs., Ed: Paul Dumont, François Georgeon, Çev: Ali Berktaş, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999, s. viii-xii.

Durak, Selen: “Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı ve İstasyon Binaları”, **Bursa'nın Kentsel ve Mimari Gelişimi**, 2. Bs., Ed: Cafer Çiftçi, Bursa, Gaye Kitabevi, 2008, s.197-226.

Durukan Ayşe, Türkan Ulusu-Uraz: “Cumhuriyetin Kültür Kurumu Olarak Halkevi Binaları”, **İTÜ Dergisi**, C.VII, No: 1, Mart 2008, s. 38-49,(Çevrimiçi)
http://itudergi.itu.edu.tr/index.php/itudergisi_a/article/view/266, 9 Nisan 2012.

- Eke, Feral: “Merkezi Yönetim Seviyesinde Planlamanın Geçmiş Geleceği”, **Planlama Dergisi**, Ankara, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, No:3, Aralık 2003, s.35-40.
- Ergenç, Özer: **XVI. Yüzyılın Sonlarında Bursa**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2006.
- Ekinci, Oktay: “Bursa’nın ‘Rant Meydanı’” Başlıklı Haber, **Cumhuriyet Gazetesi**, 20 Mart 2008, (Çevrimiçi) <http://v3.arkitera.com/h26211-bursanin-rant-meydani.html>, 4 Mayıs 2012.
- Engels, Friedrich: **İngiltere’de Emekçi Sınıfın Durumu**, Çev: Yurdakul Fincancı, Ankara, Sol Yayınları, 1997.
- Enlil, Zeynep: “Kent Planlama ve Tarihi” ders sunuları, (Çevrimiçi) <http://www.yildiz.edu.tr/~enlil/>, 3 Ağustos 2012.
- Faroqhi, Suraiya: **Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam – Ortaçağdan Yirminci Yüzyıla**, 4. bs., Çev: Elif Kılıç, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2002.
- Osmanlı Şehirleri ve Kırsal Hayatı**, 2. bs., Çev: Emine Sonnur Özcan, Ankara, Doğu Batı Yayınları, 2010.
- Featherstone, Mike: **Postmodernizm ve Tüketim Kültürü**, 2. bs., Çev: Mehmet Küçük, İstanbul, Ayrıntı Yayınları, 2005.
- Firidin Özgür, Ebru, Gülşen Özyayın: “Alışveriş Merkezleri- Büyük Kentsel Projeler Olarak Alışveriş Merkezlerinin İstanbul Örneğinde

Değerlendirilmesi”, **Mimarlık Dergisi**, Mayıs-Haziran 2009 (Çevrimiçi)
<http://www.mimarlarodasi.org.tr/mimarlikdergisi/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=361&RecID=2074>, 15 Aralık 2011.

Garb, Maggie: “Deploying Urban Space”, May 31, 2012, (Çevrimiçi)
http://inthesetimes.com/article/13182/deploying_urban_space, 7 Haziran 2012.

Giddens, Anthony: **Modernliğin Sonuçları**, 4. bs., Çev: Ersin Kuşdil, İstanbul, Ayrıntı Yayınları, 2010.

Glennie, Paul: “Consumption, Consumerism and Urban Form: Historical Perspectives”, **Urban Studies**, Vol.XXXV,, Nos. 5-6, 1998, pp.927-951.

Gottdiener, Mark: **Postmodern Göstergeler: Maddi Kültür ve Postmodern Yaşam Biçimleri**, Çev: Erdal Cengiz, Hakan Gür, Ayhan Nur, Ankara, İmge Kitabevi, 2005.

Gökgür, Pelin: **Kentsel Mekânda Kamusal Alanın Yeri**. İstanbul, Bağlam Yayıncılık, 2008.

Gurallar, Neşe: “Bir Cumhuriyet Dönemi Tartışması, Meydan ya da Park? Kamusal Mekânın Dönüşümü: Beyazıt Meydanı”, **Cumhuriyet’in Mekânları Zamanları İnsanları**, Ed: Elvan Altan Ergut, Bilge İmamoğlu, Ankara, Dipnot Yayınevi, 2010, s. 53-68.

Gürler, Devrimde: “Yeni Kabus Santral Garaj!” Başlıklı Haber, **Olay Gazetesi**,

4 Mart 2008, (Çevrimiçi) <http://v3.arkitera.com/h25653-yeni-kabus-santral-garaj.html>, 8 Mayıs 2012.

Hançerlioğlu, Orhan: **Felsefe Ansiklopedisi: Kavramlar ve Akımlar**, 4.bs., Remzi Kitabevi, İstanbul, 2005.

Harvey, David: **The Urban Experience**, Baltimore, The John Hopkins University Press, © 1989.

“The Political Economy of Public Space”, 2005, (Çevrimiçi) <http://davidharvey.org/media/public.pdf>, 5 Haziran 2012.

Postmodernliğin Durumu, 5. bs., Çev: Sungur Savran, İstanbul, Metis Yayınları, 2010.

Heidegger, Martin: “Building, Dwelling, Thinking”, **Poetry, Language, Thought**, Translated by Albert Hofstadter, New York, Harper&Row, ©1971, p.p.141-160.

Horkheimer, Max: **Akıl Tutulması**, 8. bs., Çev: Orhan Koçak, İstanbul, Metis Yayınları, 2010.

Huberman, Leo: **Feodal Toplumdan Yirminci Yüzyıla**, 4. bs., Çev: Murat Belge, İstanbul, İletişim Yayınları, 2002.

Işık, Oğuz: “Modernizmin Kenti/Postmodernizmin Kenti”, **Birikim**, No:53, Eylül 1993, s.27-34.

İbnülcemal Ahmed Tevfik: **100 Yıl Önce Bisikletle Bursa**, Çev: Nezaket Özdemir, Bursa, Sentez Yayıncılık, 2007.

- İnceoğlu, Arda: “ Totaliter Mimarlık ve Mekân”, **İdeoloji, Erk ve Mimarlık Bildiriler Kitabı**, Ed: Nuri Aydın, İzmir, DEÜ Mimarlık Fakóltesi Mimarlık Bölümü, 1996, s. 152-161.
- İpekyün, Ahmet: “Bursa'nın Ekonomik Profiline Genel Bakış”, **Bir Masaldı Bursa**, Ed: Engin Yenal, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 1996, s.233-245.
- Kaplanoğlu, Raif: “Bursa'nın Beyoğlu'su Setbaşı”, **Bursa Araştırmaları**, Mayıs 2004, (Çevrimiçi) <http://www.kaplanoglu.org/>, 05.03.2012.
- Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Bursa (1876-1926)**, İstanbul, Avrasya Etnografya Yayınları, 2006.
- Kaprol, Timur: “1930-1950 Dönemi Bursa'sının Korunması Gerekli Mimari Öğesi: Konut” , **Cumhuriyet'in Mekânları / Zamanları / İnsanları**, Ed: Elvan Altan Ergut, Bilge İmamoğlu, Ankara, Dipnot Yayınları, 2010, s. 187-203.
- “Cumhuriyet Sonrası 1930-1950 Yılları Arasında Bursa'da Mimari Gelişim”, **Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakóltesi Dergisi**, C. VII, No: 1, 2002, s. 171-184.
- Karakurt-Tosun, Elif: “Küreselleşme Sürecinde Kentlerde Mekânsal, Sosyal ve Kültürel Değişim: Bursa Örneği”, Doktora tezi, Uludağ Üniversitesi Kamu Yönetimi Anabilim dalı, 2007.
- Karaali, Latif: “Santral Garaj'dan Terminale” Başlıklı Yazı, 9 şubat 2009, (Çevrimiçi) <http://www.latifkaraali.com/2009/02/nereden->

nereye%E2%80%A6-3/, 2 Mayıs 2012.

- Karakılıç, Fatih: “Bursa Kent Meydanı Açılıyor, Rant Varsa devletin Rantı Var” Başlıklı Haber, **Zaman Gazetesi**, 16 Kasım 2007, (Çevrimiçi) <http://v3.arkitera.com/h22125-bursa-kent-meydani-aciliyor-rant-varsa-devletin-ranti-var.html>, 7 Mayıs 2012.
- Kaygalak, İrfan: “Postmodern Eleştirilerin Coğrafi Düşünce ve Yeni Mekân Kavrayışları Üzerine Yansımaları”, **Coğrafi Bilimler Dergisi**, C. IX, No:1, 2011, s. 1-10.
- Kaygalak, Sevilay: **Kapitalizmin Taşrası-16.Yüzyıldan 19.Yüzyıla Bursa’da Toplumsal Süreçler ve Mekânsal Değişim**, İstanbul, İletişim Yayınları, 2008.
- Keskin, Esra: “Burası Uludağ Değil, İstanbul” Başlıklı Haber, 31 Ekim 2010, (Çevrimiçi), <http://www.zaman.com.tr/haber.do?haberno=1046928&title=burasi-uludag-degil-istanbul>, 19 Ocak 2012.
- Keskinok,H. Çağatay: **Kentleşme Siyasaları**, İstanbul, Kaynak Yayınları, 2006.
- Keskinok, Çağatay, Adnan Barlas, Melih Ersoy: **Yargı Kurumlarının Kentsel Yerleşimi: Bursa Örneği - Yeni Yapılacak Bursa Adliyesi İçin Yerleşimi Konusunda Öneriler**, Haziran 2010 (Çevrimiçi) www.altun.av.tr/hs/haberler/adliye_yeri_rapor.doc, 12 Kasım 2011.
- Kırayoğlu, Lütfü: “Görmemiş’in Kent Meydanı Olmuş...” Başlıklı Haber, t.y., (Çevrimiçi)

[www.semihpala.net/index.asp?modul=icerik&IcId=300&Ka
tKod=19](http://www.semihpala.net/index.asp?modul=icerik&IcId=300&Ka
tKod=19), 6 Mayıs 2012.

Koçyiğit, Rifat G.: “Mimarlıkta Yersizleşme ve Yerin – Yeniden- Üretimi”,
Doktora tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi
Mimarlık Anabilim dalı, 2007.

Kuban, Doğan: **Osmanlı Mimarisi**, İstanbul, YEM Yayınevi, 2007.

Lefebvre, Henri: **The Production of Space**, Trans. By Donald Nicholson-
Smith, Oxford, Blackwell Publishers, ©1991.

Modern Dünyada Gündelik Hayat, 2. bs., Çev: Işın
Gündüz, İstanbul, Metis Yayınları, 2007.

Lewis, Bernard: **Modern Türkiye'nin Doğuşu**, Çev: Boğaç Babür Turna,
Ankara, Arkadaş Yayınevi, 2008.

Mazumdar, Sanjoy: “Kentsel Yaşam Kalitesi ve Yer Duygusu”, **Mimarlık
Dergisi**, Mayıs-Haziran 2007, (Çevrimiçi)
[http://www.mimarlarodasi.org.tr/mimarlikdergisi/index.cfm
?sayfa=mimarlik&DergiSayi=53&RecID=1330](http://www.mimarlarodasi.org.tr/mimarlikdergisi/index.cfm
?sayfa=mimarlik&DergiSayi=53&RecID=1330), 21 Ocak
2012.

Meşhur, Mehmet Ç.: “Başlarken Bitirmek: Konya Eski Otogar Alanı Dönüşüm
Projesi” , **Dosya: Sürdürülebilir Mimarlık Düşüncesi Ne
Kadar Sürdürülebilir**, İzmir, Ege Mimarlık – Mimarlar
Odası İzmir Şubesi Yayını, No:340, 2008, (Çevrimiçi)
[http://www.mimarlarodasi.org.tr/mimarlikdergisi/index.cfm
?sayfa=mimarlik&DergiSayi=290&RecID=1704](http://www.mimarlarodasi.org.tr/mimarlikdergisi/index.cfm
?sayfa=mimarlik&DergiSayi=290&RecID=1704), 5 Mayıs
2012.

- MEVZUAT BİLGİ SİSTEMİ: “Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun”, (Çevrimiçi) <http://www.mevzuat.gov.tr/Kanunlar.aspx>, 17 Nisan 2012.
- MİLLİYET GAZETESİ: “Bursa Santral Garajı’nın Büyük Bir Bölümü Yandı” Başlıklı Haber, 20 Ağustos 1978, (Çevrimiçi) <http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/Arsiv/1978/08/20>, 5 Mayıs 2012.
- “Bursa Garaj Yangınında Sabotaj Üzerinde Duruluyor” Başlıklı Haber, 21 Ağustos 1978, (Çevrimiçi) <http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/Arsiv/1978/08/21>, 5 Mayıs 2012.
- “Yangından Kapatılan Bursa Terminali Dün Açıldı” Başlıklı Haber, 23 Ağustos 1978, (Çevrimiçi) <http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/Arsiv/1978/08/23>, 5 Mayıs 2012.
- Mutlu, Belkıs: **Mimarlık Tarihi Ders Notları-1**, İstanbul, Mimarlık Vakfı Enstitüsü Yayınları, 2001.
- Oğuz, Şule: “Rönesans’tan Yirminci Yüzyıla İki Temel Paradigma Bağlamında Mimarlık ve Felsefe İlişkisi”, **Mimarlık ve Felsefe**, 2. bs., Ed: Ayşe Şentürer v.d., İstanbul, YEM Yayıncılık, 2004, s. 72-79.
- OSMANGAZİ BELEDİYESİ: **Santral Garaj Ve Yakın Çevresi Uygulama İmar Planı Plan Notları Değişikliği**, 10.06.2006.
- Ortaylı, İlber: **Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-**

1880), Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2000.

- Önbilgin, Turgay,
İnci Uzun: “Alışveriş Merkezleri ve Atriumlar”, Dosya: Değişen Tüketim Alışkanlıkları ve Mekânları: Alışveriş Merkezleri, İzmir, **Ege Mimarlık – Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yayını**, No: 40-41, 2001-2002, s. 23-26.
- Özar, Zeynep: “Sınıfsal Farklılaşmanın Mekânsal Simülasyonu: İstinye Park Örneği”, **Birikim**, No: 259, Kasım 2010, s. 69-74.
- Özcan, Koray: “Tanzimat’ın Kent Reformları: Türk İmar Sisteminin Kuruluş Sürecinde Erken Planlama Deneyimleri (1839-1908)”, **Osmanlı Bilimi Araştırmaları Dergisi- Adnan Adıvar Özel Sayısı- C. VII, No:2**, 2006, s.149-180.
- Özden, Pelin Pınar: **Kentsel Yenileme – Yasal Yönetmelik Boyut, Planlama ve Uygulama**, Ankara, İmge Yayınevi ,2008.
- Özdes, Engin: **Osmanlı’nın İlk Başkenti Bursa: Geçmişten Fotoğraflar**, İstanbul, YEM Yayıncılık, 1999.
- Polat, Sibel: “Mimarlık ve Kentsel Yaşam Kalitesinin Sağlanmasında Dönüşüm Projelerinin Rolü: Bursa-Santral Garaj Bölgesi Örneği”, Yüksek lisans tezi, Uludağ Üniversitesi Mimarlık Anabilim dalı, 2005.
- Santral Garaj Bölgesinin Gelişimi ve Yarışma Projesi İle Dönüşümüne İlişkin Görüşme, 27 Nisan 2012.
- Penpecioglu,Mehmet: “Kapitalist Kentleşme Dinamiklerinin Türkiye’deki Son 10 Yılı: Yapılı Çevre Üretimi, Devlet ve Büyük Ölçekli

Projeler”, **Birikim**, No:270, Ekim 2011, s.62-78.

Quataert, Donald: **Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü İletişim**, Çev: Tansel Güney, İstanbul, İletişim Yayınları, 1999.

Ritzer, George: **Büyüsü Bozulmuş Dünyayı Büyülemek**, 2. bs., Çev: Şen Süer Kaya, İstanbul, Ayrıntı Yayınları, 2011.

Saint- Laurent,
Béatrice: “Bir Tiyatro Amatörü: Ahmed Vefik Paşa ve 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Bursa’nın Yeniden Biçimlenmesi”, **Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri**, 2. bs., François Georgeon: Ed: Paul Dumont, François Georgeon, Çev: Ali Berktaş, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999, s. 79-98.

Sennett, Richard: **Kamusal İnsanın Çöküşü**, 3. bs., Çev: Serpil Durak, Abdullah Yılmaz, İstanbul, Ayrıntı Yayınları, 2010.

Gözün Vicdanı-Kentin Tasarımı ve Toplumsal Yaşam, Çev: Süha Sertabiboğlu, Can Kurultay, İstanbul, Ayrıntı Yayınları, 1999.

Sözen, Metin: **Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı (1923-1983)**, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1984.

Swyngedouw, Erik, “Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy”

Aranxa Rodriguez: **Antipode**, Vol. XXXIV, July 2002, Ed., pp.547-582.

Şahin, Savaş Zafer: “Alışveriş Merkezlerinin Evrimi ve Geleceği: Sürdürülebilir

Bir Stratejiye Doğru”, 2010, (Çevrimiçi)
<http://library.atilim.edu.tr/kurumsal/pdfs/100326-sunum.pdf>,
21 Ocak 2011.

Şengül, H. Tarık: **Kentsel Çelişki ve Siyaset – Kapitalist Kentleşme Süreçleri Üzerine Yazılar**, İstanbul, Demokrasi Kitaplığı (WALD), 2001.

“Değişen Tüketim Alışkanlıkları ve Mekânları: Alışveriş Merkezleri”, Dosya: Değişen Tüketim Alışkanlıkları ve Mekânları: Alışveriş Merkezleri, İzmir, **Ege Mimarlık – Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yayını**, No: 40-41, 2001-2002,
s.8-9.

“Planlama Paradigmalarının Dönüşümü Üzerine Eleştirel Bir Değerlendirme”, **Planlama Dergisi- TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını**, No: 2-3, 2002, s.8-30.

Tanpınar, Ahmet H.: **Beş Şehir**, 28.bs., İstanbul, Dergâh Yayınları, 2011.

TDK: **Büyük Türkçe Sözlük**, Ankara, Türk Dil Kurumu Yayınları, 1988, (Çevrimiçi) www.tdk.gov.tr, 10 Ocak 2012.

Tekeli, İlhan: “Anadolu’da Kent Tarihi Yazıcılığı Üzerine Bir Yöntem Önerisi”, **Bursa’nın Kentsel ve Mimari Gelişimi**, 2. Bs., Ed: Cafer Çiftçi, Bursa, Gaye Kitabevi, 2008, s. 49-97.

Modernizm, Modernite ve Türkiye’nin Kent Planlama Tarihi – İlhan Tekeli Toplu Eserler -8, Ed: Özkan Taner,

İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009.

TMMOB-Mimarlar Odası: “Basın Bülteni: Akademik Odalardan Doğanbey Kentsel Dönüşüm Projesi’ne Eleştiriler”, 29 Aralık 2010, (Çevrimiçi)
http://www.mimarlarodasi.org.tr/belge/dsp_print.cfm?recid=11271&mid=2, 19 Nisan 2012.

TMMOB-Şehir Plancıları Odası: **Kentsel Dönüşüm ve Bursa Raporu**, Ed. Murat İlkme, Bursa, TMMOB Şehir Plancıları Odası Bursa Şubesi Yayını, 2008.

Bursa Kent Raporu, Ed. Murat İlkme, Bursa, TMMOB Şehir Plancıları Odası Bursa Şubesi Yayını, 2009.

Bursa Merkez Reyhan-Kayhan Hanlar Bölgesi Raporu, Bursa, TMMOB Şehir Plancıları Odası Bursa Şubesi Yayını, 2010a.

“Kentsel Dönüşüm ve Doğanbey Gerçeği” Başlıklı Basın Açıklaması, 30.12.2010b, (Çevrimiçi)
http://www.spo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=2287&tipi=3&sube=3, 9 Nisan 2012.

Tunç, Ayfer: “AVM Tipi Aile”, **Birikim**, 259, Kasım 2010, s. 65-68.

Tuzcuoğlu, Cemal: “Fast Food Gibi AVM’yiz” Başlıklı Rapor, 26 Temmuz 2010, (Çevrimiçi)
<http://www.ekonomikpusula.com/soylesi/fast-food-gibi-avm%E2%80%99yiz>, 5 Mayıs 2012.

- Urry, John: **Mekânları Tüketmek**, Çev: Rahmi G. Ögdül, İstanbul, Ayrıntı Yayınları, 1999.
- Uyanık, Füsün: Günümüzde Bursa Kentinin Gelişimi ve Santral Garaj Bölgesi'nin Bu Süreçte Değişimine İlişkin Görüşme, 27 Nisan 2012.
- Uzun, İnci: “Kamusal Açık Mekân: Kavram ve Tarihe Genel Bakış”, **EgeMimarlık Dergisi**, No:4, 2006, s.14-17, (Çevrimiçi) <http://www.izmimod.org.tr/egemim/59/14-17.pdf>, 3 Mart 2012.
- Ünüvar, Kerem: “Osmanlı'da Bir Kamusal Mekân: Kahvehaneler”, **Doğu Batı – Kamusal Alan**, No: 5, Kasım-Aralık-Ocak 1998-1999, s. 205-217.
- Vardar, Ahmet: “Meydansız Kentler”, **TMMOB Şehir Plancıları Odası Planlama Dergisi**, No:3/4, 1990, s. 30-41.
- VATAN GAZETESİ: “Kent Meydanında Çarpıcı Cevaplar” Başlıklı Haber, 21 Haziran 2007, (Çevrimiçi) <http://v3.arkitera.com/h17738-%E2%80%98kent-meydani-na-carpici-cevaplar.html>, 8 Mayıs 2012.
- Weber, Max: **Şehir : Modern Kentin Oluşumu**, 4. bs., Çev: Musa Ceylan, İstanbul, Bakış Yayınları, 2002.
- Whitfield, Peter: **Cities Of The World: A History in Maps**, California, University of California Press, © 2005.
- Yanıklar, Cengiz: “Tüketim Kültürü, Kapitalizm ve İnsan İhtiyaçları

Arasındaki İlişki Üzerine Bir Tartışma”, **C.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi**, C. XXXIV, No: 1, Mayıs 2010, s. 25-32.

Yenal, Nuri Zafer: “Yeme-içme Tarihi ve Sosyolojisi”, **Toplum ve Bilim**, 71, Kış 1996, s. 195-227.

YENİ BURSA
GAZETESİ: “Kent Meydanı Polemiği” Başlıklı Haber, t.y., (Çevrimiçi)
<http://www.yenibursa.com/HaberPrint.php?Hid=6871>, 7
Mayıs 2012.

“Şahin’in Bursa’sı” Başlıklı Haber, 7 Şubat 2007,
(Çevrimiçi)
<http://www.yenibursa.com/index.php?mod=News&NewsId=6886&hightext=kent%20meydan%FD>, 7 Mayıs 2012.

“Altepe Yine Geçmişini Kötüledi” Başlıklı Haber, 18
Temmuz 2009, (Çevrimiçi)
<http://www.yenibursa.com/index.php?mod=News&NewsId=19286&hightext=kent%20meydan%FD>, 7 Mayıs 2012.

Yerasimos, Stefan: “Tanzimat’ın Kent Reformları Üzerine”, **Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri**, 2. bs., François Georgeon: Ed: Paul Dumont, François Georgeon, Çev: Ali Berktaş, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999, s. 1-18.

Yırtıcı, Hakkı: **Çağdaş Kapitalizmin Mekânsal Örgütlenmesi**, 2. bs., İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2009.

Yüceer; Saime: **Tanıkların Anlatılarıyla Bursa Tarihi (Sözlü Tarih Arşivi 1919-1938)**, Ed:Saime Yüceer, Bursa, Uludağ Üniversitesi Basımevi, 2005.

Yücel, Atilla,
Tülin Vural: “Çağımızın Yeni Kamusal Mekânları Olan Alışveriş Merkezlerine Eleştirel Bir Bakış”, **İTÜ Dergisi**, C.V, No:2, Eylül 2006,s. 97-106, (Çevrimiçi) http://itudergi.itu.edu.tr/index.php/itudergisi_a/article/viewFile/912/839, 5 Mart 2011.

Zengel, Rengin: “Tarih İçinde Değişen Tüketim Mekanları”, Dosya: Değişen Tüketim Alışkanlıkları ve Mekânları: Alışveriş Merkezleri, İzmir, **Ege Mimarlık – Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yayını**, No: 40-41, 2001-2002, s.10-13.

Zukin, Sharon: “Urban Lifestyles: Diversity and Standardisation in Spaces of Consumption”, **Urban Studies**, Vol.XXXV, Nos. 5-6, 1998,pp.825-839.

Zürcher, Erik J.: **Modernleşen Türkiye'nin Tarihi**, 25. bs., Çev: Yasemin Saner, İstanbul, İletişim Yayınları, 2010.

Citysurf Uydu Görüntüleme Sistemi, (Çevrimiçi) Nisan-Mayıs 2012.

Googleearth Uydu Görüntüleme Sistemi, (Çevrimiçi) Nisan-Mayıs 2012.

www.acteum.com, (Çevrimiçi) 11 Mayıs 2012.

www.afyon-bld.gov.tr , (Çevrimiçi) 10 Mayıs 2012.

www.arkitera.com.tr , (Çevrimiçi) 9 Mayıs 2012.

www.arkiv.com.tr , (Çevrimiçi) 8 Mayıs 2012.

www.btch.org. (Çevrimiçi) 15 Mart 2012.

www.bursa.bel.tr , (Çevrimiçi) 27 Nisan 2012.

www.bursahakimiyet.com.tr, (Çevrimiçi) 2 Mayıs 2012.

www.bursamimar.org.tr, (Çevrimiçi) 5 Mayıs 2012.

www.bursaterminal.com.tr, (Çevrimiçi) 23 Nisan 2012.
www.bursayitanitiyoruz.com, (Çevrimiçi) 15 Mart 2012.
www.canakkale.bel.tr, (Çevrimiçi) 10 Mayıs 2012.
www.disneyland.disney.go.com, (Çevrimiçi), 19 Ocak 2012.
www.gizmodo.com, (Çevrimiçi), 18 Ocak 2012
www.hpvillage.com, (Çevrimiçi), 22 Ocak 2012
www.istinyepark.com, (Çevrimiçi), 22 Ocak 2012
www.kao.com.tr , (Çevrimiçi) 10 Mayıs 2012.
www.kentmeydani.com, (Çevrimiçi) 2 Mayıs 2012.
www.malaysiaiskandar.wordpress.com, (Çevrimiçi), 19 Ocak 2012.
www.mimdap.org, (Çevrimiçi), 18 Ocak 2012
www.osmangazi.bel.tr, (Çevrimiçi) 4 Mayıs 2012.
www.perakende.org, (Çevrimiçi), 22 Ocak 2012
www.publicspace.org, (Çevrimiçi), 15 Mayıs 2012.
www.samsun.bel.tr, (Çevrimiçi) 12 Mayıs 2012.
www.sehayapi.com, (Çevrimiçi) 10 Mayıs 2012.
www.sustainablebuild.co.uk, (Çevrimiçi), 17 Mayıs 2012.
www.taisha.org, (Çevrimiçi), 19 Ocak 2012.
www.torium.com.tr, (Çevrimiçi), 19 Ocak 2012.
www.wikimapia.org, (Çevrimiçi) Nisan, Mayıs 2012

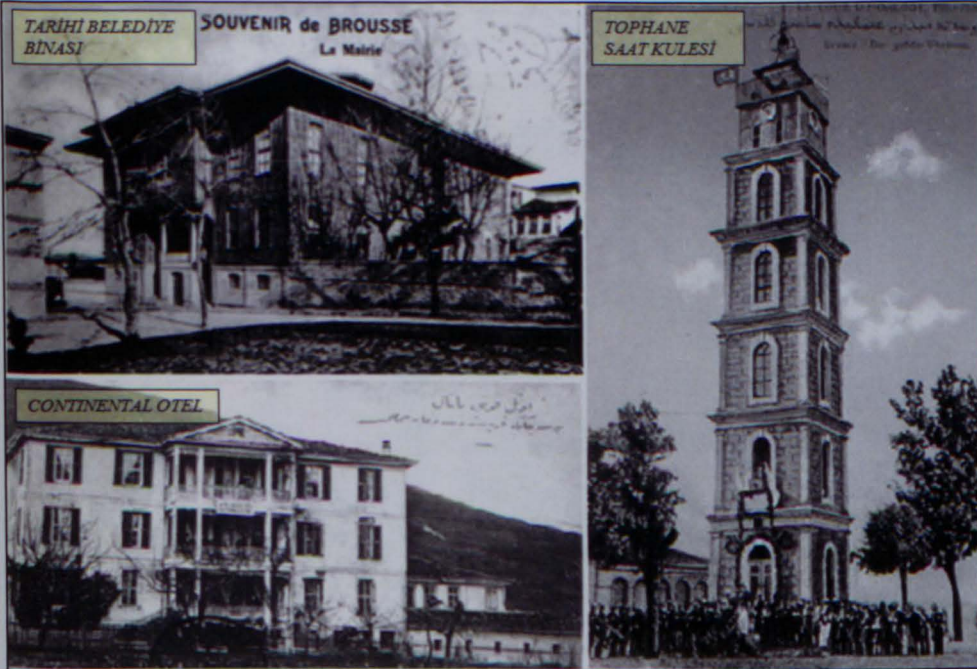
EKLER

EK - 1: 1862 Yılı Suphi Bey Haritası



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar Planları Arşivi

EK - 2: 1826 – 1923 arası Modernleşme Dönemi Yapıları



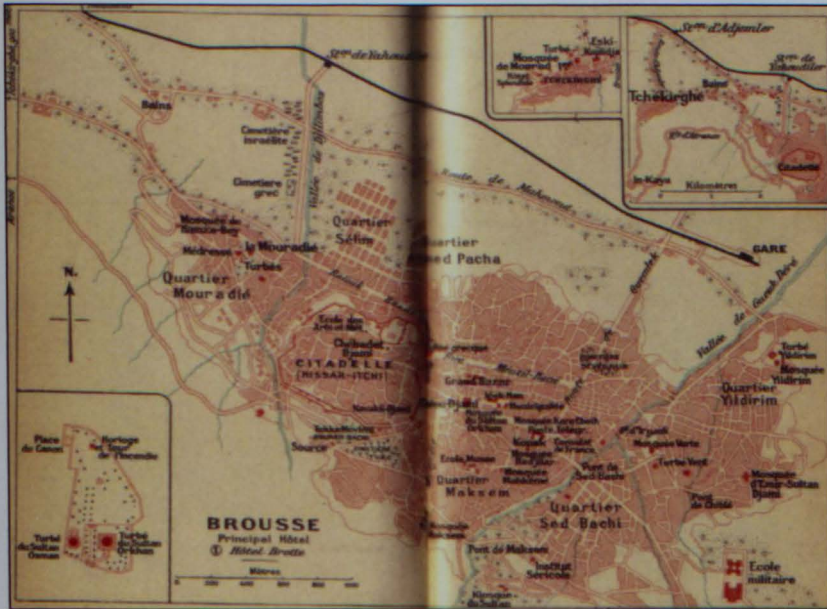
Kaynak: Engin Özendes, Osmanlı'nın İlk Başkenti Bursa: Geçmişten Fotoğraflar, İstanbul, YEM Yayıncılık, 1999, s.77; www.bursayitanitiyoruz.com)
(Fotoğraf: Tophane Saat Kulesi - J.D. S. Papazyan)

EK - 3: 1924 Yılı Lörcher Planı



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar Planları Arşivi

EK - 4: 1940 Yılı Prost Planı



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar Planları Arşivi

EK - 5: Erken Cumhuriyet Dönemi Yapıları



Kaynak: www.bursa.bel.tr

EK - 6: 1960 Yılı 1/4 000 Ölçekli Piccinato Planı



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar Planları Arşivi

EK - 7: 1976 Yılı 1/25 000 Ölçekli Bursa Kent Bütünü ve Çevresi Planı



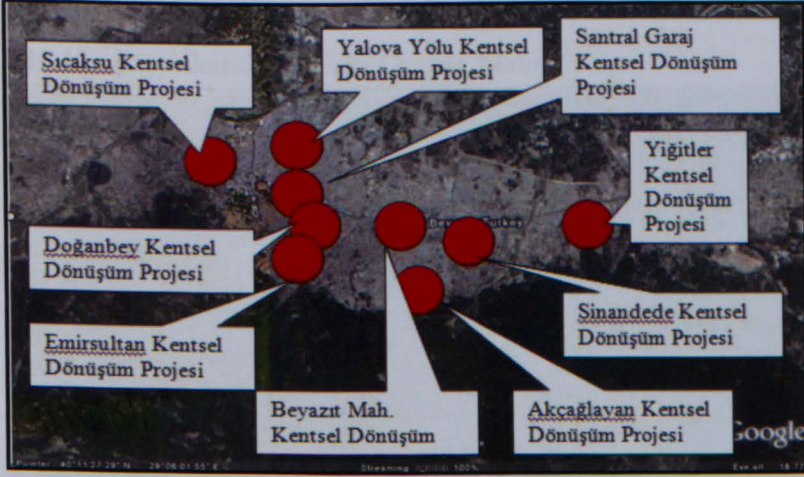
Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar Planları Arşivi

EK-8: 1998 Yılı 1/100 000 Ölçekli Bursa 2020 Yılı Çevre Düzeni Planı



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar Planları Arşivi

EK-9: Bursa Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisindeki Dönüşüm Projeleri



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi Kentsel Dönüşüm Projeleri Arşivi

EK-10: Orhangazi Meydanı ve Çevresi Kentsel Tasarım ve Proje Yarışması 1.lik Ödülü



Kaynak: www.arkitera.com

EK-11: Afyonkarahisar Eski Otogar Alanı



Kaynak: wikimapia.org, www.afyon-bld.gov.tr

EK-12: Antalya Eski Otogar Alani



Kaynak: wikimapia.org, www.kao.com.tr.

EK-13: Çanakkale Eski Otogar Alani



Kaynak: wikimapia.org, www.canakkale.bel.tr

EK- 14: Samsun Eski Otogar Alanı



Kaynak: www.wikimapia.org, www.acteum.com

EK- 15: Konya Eski Otogar Alanı



Kaynak: www.wikimapia.org, www.sehayapi.com

EK – 16: 1984 ve 1990 Yılı 1/5 000 Ölçekli Plan Kararlarında Santral Garaj Bölgesi



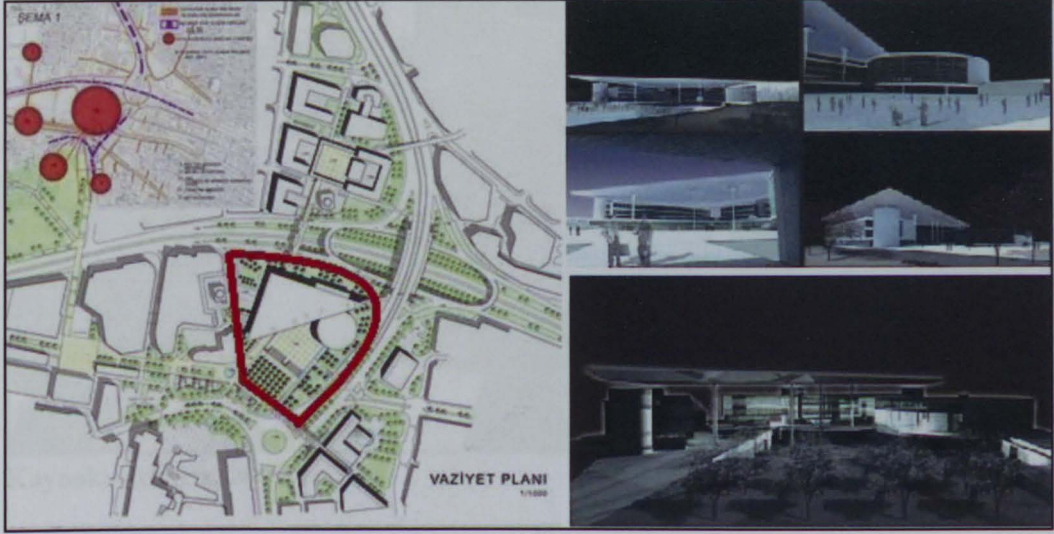
Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar Planları Arşivi

EK- 17:

2.lık Ödülünü Kazanan Proje:

Bu projenin planlama ve kentsel tasarım yaklaşımında, alanın mevcut kullanıcılarının çözümlemesi ile sadece alt ve orta gelir grubuna mensup erkek kullanıcıların değil tüm kentlinin kullanabileceği bir alanın hedeflendiği belirtilmektedir. Sosyal yapıyı zenginleştirmenin yolu ise işlev çeşitliliği olarak belirtilerek alanda önerilen işlevler şöyle sıralanıyor: sinemalar, cep tiyatrosu, sanat galerisi ve işlikler, halk eğitim merkezi, çok işlevli salon (konser, tiyatro vb.), gece yaşamını desteklemek üzere otel ve sinema, yer altı çarşısı. Meydan alt kotlarında yer alacak çarşı ise özel araçla ulaşılabilir ve “süpermarket zenginliğinde” olmalıdır. Proje alanı, çevre ulaşım ilişkilerinin düzenlenmesi ve ses ve görüntü yalıtımı sağlayacak olan “ağaçlı meydan” ile çevredeki kaotik ortamdan uzaklaşılabilir bir “sığınak alanı” olarak sunulmaktadır. Yine projede alanın yakın çevresindeki dokuların da kentsel tasarım mantığı ile ele alınması gerektiği ifade edilmektedir. Tasarımdaki “saçak” kullanımı meydanı simgelemekte, “ağaçlı meydan” sergi, pazarlama ve çocuk parkı işlevine sahip olmakta, silindirik yapı ise konser salonu olarak öngörülmektedir. Projenin ağaç ve saçak kullanımlarıyla iklim etkilerinden korunmasının amaçlandığı ve esasta “sivil karakterli bir buluşma mekanı”nın hedeflendiği belirtilmektedir (Arkitera, 2006).

Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Yarışma Projesi 2. lik Ödülü

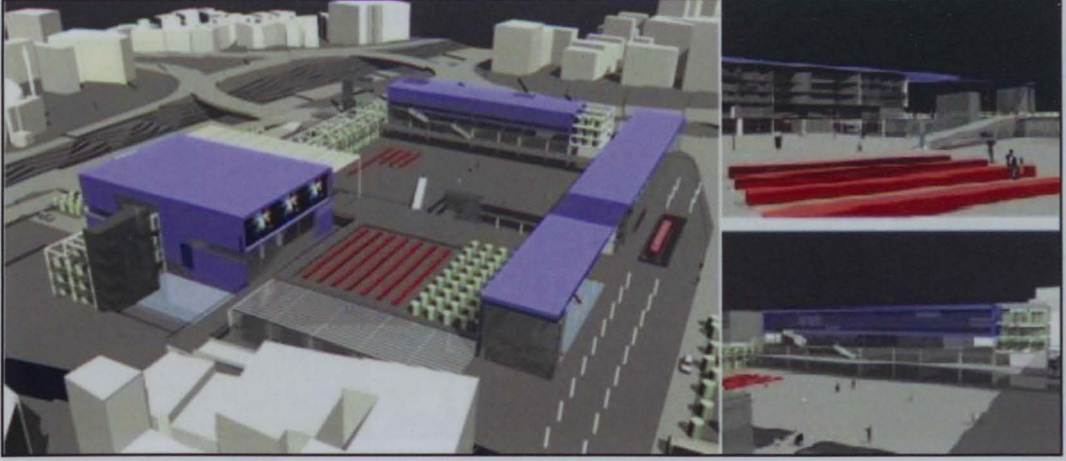


Kaynak: Arkitera, 2006

3.lük Ödülünü Kazanan Proje:

Bu projede, tasarımı belirleyen unsurlar olarak alanın “sinaps” olarak değerlendirilmesi, “Maksem aksı”nın etkisi, “yeşil hacim”lerin sağlanması, “Bursa Terası” yaklaşımı, “Vista” noktaları ile “rampa” ve “yaya ilişkileri” sayılabilir. Buna göre alan kentte kesişen önemli aksların, metro durağı çıkışının bulunduğu bir yerde olduğundan sinaps özelliği (yani bir çeşit bağlantı noktası) göstermektedir. Maksem aksı, Maksem’den başlayıp Fevzi Çakmak Caddesi boyunca devam edip, yarışma alanını aşip kuzeye yönelen bir aks olarak ana aks işlevini üstlenmektedir. Tasarımda yer alan “yeşil hacim” ögesi doğal bir rekreatif alan olarak belirlenmiş ve açık alandaki düşey sirkülasyonun sağlanması işlevinin yanı sıra mekansal ilişkileri kuvvetlendirdiği de ifade edilmiştir. Tasarımın kendisi olan “Bursa Terası” içerisine farklı kotlarda sosyal, kültürel aktiviteler, toplantılar, konserler, şöenler vb. açık hava etkinlikleri vb. kullanımlar önerilmiştir. Proje raporuna göre; bu kullanımlar tanımlı bir alan yaratma mantığıyla ve kent meydanı kavramının gerektirdiği ölçeğe göre kurgulanmıştır. Önerilen kullanımlar: opera binası (oditoryum, konser, toplantı), şehir kütüphanesi, Bursa Modern (Modern Sanatlar Galerisi), alt ve üst meydanlar şeklindedir (Arkitera, 2006)

Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Yarışma Projesi 3. lük Ödülü



Kaynak: Arkitera, 2006

Mansiyon Ödülü Kazanan Projeler:

Mansiyon kazanan projelerdeki kullanımlar arasında dikkat çeken noktalardan biri olarak örneğin 1. Mansiyon dalında ödül kazanan projede eski Santral Garaj kullanımından kalan yapının korunmuş olması belirtilebilir. Söz konusu yapı için “kütüphane, medyatek ve konferans salonu” kullanımı önerilmiştir. Bu yapının korunması ise mimari nitelikleri ve kentsel hafızadaki yeri nedeniyledir. Eski yolcu holü olan yapı, aynı zamanda bir “meydan pasajı” olarak da değerlendirilmiştir. Ayrıca bu projede önerilen alanda yönlenme sağlayan yapı da (diğer projelerden farklı olarak) ağırlıklı konut kullanımı içermektedir. 2. Mansiyon ödülünü alan projede ise sokak kullanımına yönelme söz konusudur. Bu projeye göre mekân “iç omurga-sokak” formunda, kuzey-güney yaya aksı olarak tasarlanmıştır. 3. Mansiyon ödülünü alan projede de yine farklı kullanımların bir arada ele alındığı görülmektedir. Bu projede ise öne çıkan noktalar olarak, yarı-geçirgen olarak ele alınmış ve yeşil öğelerde desteklenmiş sergileme alanı ve çeşitli rekreasyon alanı kullanımları sayılabilir. Meydan kullanımı ise projede kuzey ve güney doğu yönlerinde çevrelenmiştir (Arkitera, 2006).

Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Yarışma Projesi Mansiyon Ödüllerinde Dikkat Çekici Noktaları



Kaynak: Arkitera, 2006

EK- 18:

KENTSEL TASARIM RAPORU VE JÜRİ DEĞERLENDİRMESİ

Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Tasarım Proje

Genel Yaklaşım

Santral Garaj alanı şehirlerarası yolların çevrelediği ve aynı zamanda kentin tarihsel merkezinin uzanımı olarak konumlanmış son derece önemli bir noktada yer almaktadır. Proje kapsamında bu alan, yakın çevresinde yapılması öngörülen **diğer proje alanları, eski kent merkezi ve kentin kuzeye doğru genişleyen büyüme aksı ile beraber düşünüldüğünde bir kentsel düğüm noktası** olarak değerlendirilmiştir.

Proje, bu düğüm noktasını besleyen yoğun taşıt ve insan hareketinin, kullanım biçimlerinin öneri imar planlarını da dikkate alacak biçimde yeniden organize edilmesini öngörmektedir. Bu amaçla, projemizi biçimlendiren önemli kentsel akslar şu şekilde açıklanabilir:

Öneri imar planı bağlamında proje alanının Fevzi Çakmak Caddesi boyunca algılanabilirliği artırılmıştır. Böylece, proje ile önerilen Yeni Kent Meydanı da kentin devamı olan kuzey bölgesi ile güney doğrultusundaki Fevzi Çakmak Caddesi arasında bir mafsallı oluşturmaktadır.

Doğu-batı ekseninde Kültürpark, Merinos ve Ulu Cadde yönlerinde oluşan yaya akışı, metro kullanıcılarının da yüzeye ulaştığı **ara yüz platformlar** üzerinde kesişir. **Platformlar** insan hareketini yönlendiren bir jeneratör görevi görmekte ve meydana ulaşımı sağlar.

Çevresel İlişkiler

Tesisin çevresiyle bütünleşmesini sağlayan ve yakın çevresi ile ilişkisini kuran

öneriler şu şekilde sıralanabilir:

- 0,00 kotunda yer alan **Geçiş ve Toplanma Platformu**, tüm insan hareketlerini - 4,50 kotunda buluna Kent Meydanına yönlendiren toplayıcı ve yönlendirici bir platform işlevi görür. Kent meydanına yönelme ve kavşağın diğer noktalarındaki platformlara geçişi sağlar. Bu platform üzerinden alanın tüm noktalarına görsel ve fiziksel erişim sağlanır. Toplanma ve geçiş alanı olan bu yer gündelik yaşamın hız kesmediği bir alandır.
- Modern Kent meydanı tanımının bir gereği olarak aşağıdaki tanımlı eylemleri barındıran bir program hazırlanmıştır. Bu programa uygun mekanlar tasarlanmıştır.

Eylemler Mekanlar

Buluşma ve toplantı Kapalı Toplantı ve sergi salonları -
Gösteri Açık eylem ve gösteri platformu +
Kültürel etkileşim, Sergileme, Bilgilenme, İletişim Info Box -
Seyir Açık anfi, açık sinema -
Toplu gösteri Konser alanı
Buluşma Kanopi -
Oyun Kentsel plaj, su öğeleri, anfi +
Alışveriş ve etkileşim Ticari birimler, kafe, sinema +
İbadet ve toplanma Cami +

Mimari Tasarım Raporu

Info Box, Sosyal-Kültürel Tesis ve Kent Kanopi'si Eylem Platformunu günün farklı saatleri ve haftanın farklı günleri için yeniden programlar.-

-4,50 kotunda konuşlandırılan alışveriş birimleri ve sinemalar ise kentliye sürekli ihtiyaçlarını karşılamak için servis verir. Böylece, Bursa Yeni Kent Meydanı buluşma, toplantı, gösteri, kültürel etkileşim, sergileme, bilgilenme, iletişim, seyir, oyun, alışveriş ve ibadet ile zaman içinde farklılaşan eylemler bütünü barındıran bir mekan olarak yorumlanmıştır.

Kanopi altında yer alan Kiosklar geçici fonksiyonlar içermektedir. Kiosklar kentlinin gündemine göre yeniden programlanabilir. Yine Seyir Platformu üzerinde organize edilen toplu gösteriler (konser, oyun, film, maç gibi) meydanın kamusal mekan kimliğine ve kentli tarafından kabul görmesine olanak sağlar. Kanopi geçirgen yapısı ile batı yönünden gelenler için bir giriş kapısı kimliğine de sahiptir. Fevzi Paşa Bulvarının geometrik uzantısı olması özelliği ile kuzeyde gelişmekte olan yeni kent merkezine uzanır ve ikisi arasında tipolojik bir ara yüz oluşturur. Bu nedenle, geçirgenliğe ve açık mekan eylemlerine uygun olarak çelik konstrüksiyon ile inşa edilmesi uygun görülmüştür. Aynı zamanda, kentin hareketinin biraz yavaşladığı **duraklama mekanı** olarak değerlendirilebilir.

Kentin odak noktası olma iddiasındaki Bursa Yeni Kent Meydanı kaçınılmaz olarak kente dair her türlü bilginin herkes tarafından ulaşılabildiği, paylaşıldığı bir etkileşim mekanına da sahip olmalıdır. Bursa Info Box, bu amaçla kentlinin meydana girişi yaptığı seyir platformunun karşısında yer alır, sürekli bilgi akışı sağlar ve etkinliklerden kentliyi haberdar eder. **Cam ve çelik konstrüksiyona sahip bina**

dışarıdan kolayca algılanmaktadır. Bu bağlamda, kentle, sürekli iletişime sahip kimliğiyle yapım sistemi örtüşmektedir. Cephe konstrüksiyonu kentli için bilgi akışını sağlayan bir ekran olarak tasarlanmıştır. Cam yüzey, meydan kotu altındaki sinema ve alışveriş mekanlarına düşeyde geçiş sağlar.

Üçgen forma sahip kültür merkezi sadece kentlinin sosyo-kültürel ihtiyaçlarını karşılamak için gerekli olan kapalı mekanları barındırmakla kalmaz, aynı zamanda İzmir-Ankara yoluna ve Fevzi Çakmak Bulvarı ile birleşen İstanbul yoluna sırt, etkinlik platformuna korunaklı, yalıtılmış cephe verir. Meydandaki insan hareketinin ve etkinliklerinin görsel ve mekânsal olarak üçgen yapının içine taşınması amacıyla **meydan cephesi geçirgen** tasarlanmıştır. Sergi ve enstalasyon mekanları yapının girişi ve ara katlarında tasarlanırken, üst katlarda toplantı salonları yapının ortasındaki büyük boşluk çevresinde organize edilmiştir.

Yer üstünde sosyal ve kültürel etkileşime dönük mekanlara yer verilmesi meydanın ticari kimliğinin yanında kamusal ve sosyal mekan kimliğine sahip olmasına da katkı sağlamıştır.

BURSA SANTRAL GARAJ KENT MEYDANI JÜRİ DEĞERLENDİRME RAPORU

“Bursa kent merkezi, kentin tarihî dokusu ve çevresinde yoğunlaşmıştır. Kent merkezinin tarihî doku içinde yer almasının merkez yapısı içinde üstünlükleri olmakla birlikte, gelişmenin denetimsizliği sonunda tarihî merkezin tahrip olması sonucunu da beraberinde getirmektedir. Bu nedenle Bursa kent merkezi kullanımı, üst ölçekli planlarda merkezin devamı olan ve Santral Garaja kadar uzanan aks ve çevresinde önerilmektedir. Kentin gelişmesi ve büyümesi sonucu artan, açık alan ve meydan gereksinimini karşılamak amacıyla bu alanın düzenlenmesi için açılan bu yarışma ile kent içinde simgesel bir odak noktası oluşturulması ve halkın çeşitli eylemlerini sürdürebilmeleri için gerekli iç dış mekânların, estetik ve işlevsel yönden en uygun çözümlerle toplumun hizmetine sunulması hedeflenmektedir.”

Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin en önemli kentsel dönüşüm projelerinden olan Santral Garaj Kent Meydanı yarışmasında 39 proje değerlendirmeye alınmış; bunlar arasından 3 ödül, 3 mansiyon ve 5 satınalma ödülü verilmiştir.

DANIŞMAN JÜRİ ÜYELERİ

Hüseyin Konçak (Mimar, Bursa Büyükşehir Belediyesi Gen. Sekr.)

Ahmet Aybar (Mimarlar Odası Bursa Şubesi Başkanı)

Recayi Coşkun (Y.Mimar)

Adem Özdemir (İnşaat Mühendisleri Odası Bursa Şubesi Başkanı),

Esin Mihçı (Şehir Plancıları Odası Bursa Şubesi Başkanı)

Hakkı Önel (Prof., Mimar)

Hikmet Büyüктаşkın (Mimar, Emekli Sandığı Genel Müdürlüğü)

ASLİ JÜRİ ÜYELERİ

Jüri Başkanı

Cengiz Giritlioğlu (Prof. Dr., Y. Mimar, Şeh. Pl.)

Altan Akı (Prof., Mimar)

Zekai Görgülü (Prof. Dr., Y.Mimar, Şeh. Pl.)

Nilüfer Akıncıtürk (Prof. Dr., Mimar)

Zekai Celep (Prof. Dr., İnş. Müh.)

Yakup Hazan (Y.Mimar, Rest. Uzmanı)

Mehmet Ocakçı (Prof. Dr., Y.Mimar, Şehir Plancısı)

YEDEK JÜRİ ÜYELERİ

Kaya Özgen (Prof. Dr., İnş. Müh.), Murat Taş (Dr., Y.Mimar), Timur Kaprol (Dr., Y.Mimar)

RAPORTÖRLER

Yasemin Özarslan (Mimar, Bursa Büyükşehir Belediyesi Etüd Proje Şb. Md.), Tülya Hatiboğlu (Y.Mimar, Bursa Büyükşehir Belediyesi), Ali Rıza Satır (Şube Müdürü Emekli Sandığı Bölge Md.)

1. ÖDÜL

SEÇKİN KUTUCU y.mimar, EBRU YILMAZ y.mimar, TOMURCUK YONCA KUTUCU mimar, UĞUR BOZKURT kentsel tasarım uzmanı, şehir plancısı

JÜRİ RAPORUNDAN

Araç, yaya ve otopark ulaşımında gerek kurgu gerekse ilişkiler adına belirli bir olgunluğu sergileyen proje, işlevsel organizasyonu, doluluk-boşluk oranları ve bu bağlamda vurguladığı “kent meydanı” anlayışı ile öne çıkmaktadır. Öte yandan, bu bağlamda sergilediği dengeli yaklaşım, abartılmamış alan kullanımları ve yön, rüzgar gibi faktörler açısından yaptığı değerlendirmeler başarılı bulunmuştur.

MİMARİ AÇIKLAMA RAPORUNDAN

Santral Garaj alanı, şehirlerarası yolların çevrelediği ve aynı zamanda kentin tarihsel merkezinin uzanımı olan bir noktada konumlanmaktadır. Proje kapsamında bu alan, yakın çevresi ile beraber düşünöldüğünde bir kentsel düğüm noktası olarak değerlendirilmiştir. Modern kent meydanı tanımının bir gereği olarak bazı tanımlı eylemleri (buluşma, gösteri, kültürel etkileşim vb.) barındıran bir program hazırlanmış ve bu programa uygun mekânlar tasarlanmıştır.

2. ÖDÜL

BARAN İDİL şehir plancısı, y. mimar, HASAN ÖZBAY y.mimar, TAMER BAŞBUĞ mimar, ASLİ ÖZBAY y.mimar Danışman: Osman İlhan

JÜRİ RAPORUNDAN

Araç ve yaya ulaşımı ile yakın çevre ilişkileri ve ona yaptığı açınının yanısıra, yön, manzara vb. faktörler açısından oldukça başarılı bulunan proje, önerdiği üçgen kanopi ile mekânsal kurguda olumsuzluğu anlatan bir baskınlık ve ölçek sorunu yaratmaktadır. Açık alanda kurguladığı sert ve yumuşak zemin oranındaki denge başarısının yanısıra, bunları farklı kotlarda çözüyor olması olumlu bulunmuştur.

3. ÖDÜL

ÖZGÜR EDİZ y. mimar, YAVUZ TANELİ y. mimar

JÜRİ RAPORUNDAN

Ölçek, kimlik, tasarımın mekânsal kurgusu, oranlar ve yön, rüzgar gibi faktörler açısından oldukça başarılı ve övgüye değer bulunan proje, çevre ilişkilerinde kurgulanmada otopark araç giriş ve çıkışlarında, kullandığı fazla inşaat alanı ve belirlenen kadastral sınır ile imar uygulaması kararlarına uymamış olması nedeni ile eleştirilmiştir.

MANSİYON

ELİF ÇELİK mimar, ASLI ÇALIKOĞLU y. mimar, İPEK YÜREKLİ y. mimar, ARDA İNCEOĞLU y. mimar, DENİZ ARSLAN y. Mimar

MANSİYON

SELAMİ DEMİRALP peyzaj mimarı, BURAK ÖZDÖVER mimar

MANSİYON

PINAR HANSOY mimar

SATINALMA

SUNAY ERDEM peyzaj mimarı, GÜNAY ERDEM mimar

SATINALMA

GÜVEN ŞENER y.mimar
Danışman: Bahar Kaya

SATINALMA

KERİM YAMAN mimar

SATINALMA

HASAN ŞENER y.mimar, CAFER BOZKURT y.mimar, İLHAMİ KURT mimar, ADNAN TİTİZ mimar, HASAN YİRMİBEŞOĞLU mimar, şehir plancısı

SATINALMA

CEM AÇIKKOL y.mimar, KAAAN ÖZER mimar, HATİCE ÜSKÜDAR ÖZER y.mimar

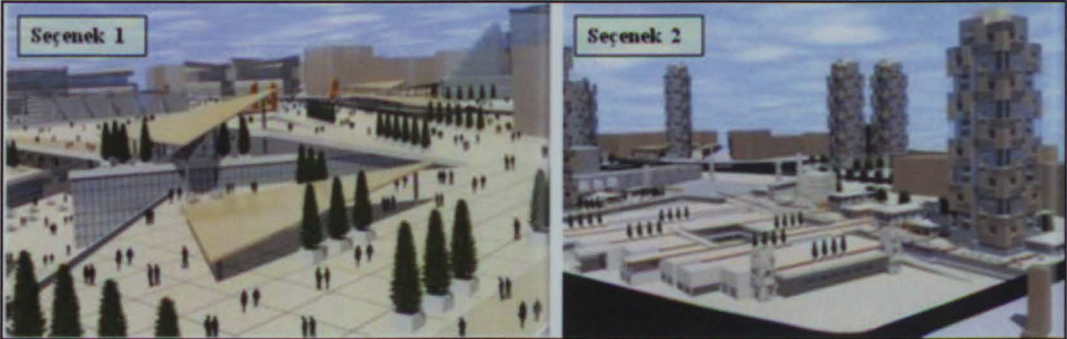
Kaynak: www.arkitera.com

EK – 19. “Heykel-Santral Garaj Tramvay Hattı Proje Güzergajı



Kaynak: www.bursa.bel.tr

EK-20. Santral Garaj Çevresi Öneri Projeler



Kaynak: Bursa Büyükşehir Belediyesi, 4. Büyük Kente 4 Büyük Proje, Bursa, Kentsel Dönüşüm Şube Müdürlüğü Yayını, 2009.