



T. C.

**ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**ERKEN DÖNEM OSMANLI KENTLERİNDEN BURSA ve ÜSKÜP'ÜN
KENTSEL ve MİMARİ GELİŞİMİNİN 14. YÜZYILDAN GÜNÜMÜZE
KARŞILAŞTIRMALI OLARAK İNCELENMESİ**

Alper GÖNÜL

Doç. Dr. Selen DURAK
(Danışman)

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK TARİHİ ANABİLİM DALI**

BURSA – 2017

TEZ ONAYI

Alper Gönül tarafından hazırlanan "Erken Dönem Osmanlı Kentlerinden Bursa ve Üsküp'ün Kentsel ve Mimari Gelişiminin 14. Yüzyıldan Günümüze Karşılaştırmalı Olarak İncelenmesi" adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından oy birliği/oy çokluğu ile Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Danışman: Doç. Dr. Selen Durak

Başkan: Doç. Dr. Selen Durak

Üye: Doç. Dr. Tülin Vural Arslan

Üye: Yrd. Doç. Dr. Methiye Gül Çötel

Yukarıdaki sonucu onaylarım

Prof. Dr. Ali BAYRAM
Enstitü Müdürü

7.7.2017

U. Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- görsel, işitsel ve yazılı ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- ve bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversite veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.

05/07/2017
Alper GÖNÜL

Alper

İÇİNDEKİLER

ÖZET	İ
ABSTRACT	İİ
ÖNSÖZ VE TEŞEKKÜR	İİİ
ŞEKİLLER DİZİNİ	VI
ÇİZELGELER DİZİNİ	VII
1. GİRİŞ	1
2. ERKEN DÖNEM OSMANLI KENTİ OLARAK BURSA VE ÜSKÜP: ETKİLEŞİM DÖNEMİ	7
2.1. Erken Dönem Osmanlı Kenti Özellikleri	7
2.2. Erken Dönem Osmanlı Kenti Olarak Bursa	12
2.2.1. Bursa'nın Coğrafi Özellikleri ve Yol Ağları	12
2.2.2. Bursa'da Erken Dönem Osmanlı Kenti Yapılanması	15
2.3. Erken Dönem Osmanlı Kenti Olarak Üsküp	21
2.3.1. Üsküp Kentinin Coğrafi Özellikleri ve Yol Ağları	22
2.3.2. Üsküp'te Erken Dönem Osmanlı Kenti Yapılanması	24
3. TANZİMAT FERMANI VE BATILILAŞMA HAREKETİ'NİN BURSA VE ÜSKÜP'E ETKİLERİ: BENZEŞİM DÖNEMİ	34
3.1. Tanzimat Fermanı ile Osmanlı Kentlerinde Yaşanan Değişimler	34
3.2. Tanzimat Döneminde Bursa Kent Yapısında Görülen Değişimler	38
3.2.1. Tanzimat Döneminde Bursa Kent Dokusu ve Yol Ağındaki Değişimler	39
3.2.2. Tanzimat Döneminde Bursa'da Yeni Yapı Tipolojisinin Gelişimi	44
3.3. Tanzimat Döneminde Üsküp Kent Yapısında Görülen Değişimler	54
3.3.1. Tanzimat Döneminde Üsküp Kent Dokusu ve Yol Ağındaki Değişimler	54
3.3.2. Tanzimat Döneminde Üsküp'te Yeni Yapı Tipolojilerinin Gelişimi	58
4. OSMANLI HÂKİMİYETİNİN SONA ERMESİNDEN SONRA MODERN DÖNEMDE BURSA VE ÜSKÜP: FARKLILAŞMA DÖNEMİ	65
4.1. 20. Yüzyıl Başlarından Günümüze Bursa'da Kent Yapısının Değişimi ve Planlama Süreçleri	65
4.1.1. İlk Bursa Kent Planı: 1924 Carl Lörcher Master Planı ve Bahçe Şehir Yaklaşımı	66
4.1.2. 1940 Henri Prost Master Planı	67
4.1.3. 1958 Kapalı Çarşı Yangını ve Piccinato Planı	69
4.1.4. 1976 Nazım Planı Ve 1977 GEEAYK Kararları	71
4.1.5. 1980 Sonrası Bursa'da Kentsel Gelişim	72

4.2. 20. Yüzyıl Başlarından Günümüze Üsküp'te Kent Yapısının Değişimi ve Planlama Süreçleri	80
4.2.1. İlk Üsküp Kent Planı: 1914 Dimitrije Leko Master Planı	80
4.2.2. 1929 Yılı-Josif Mihajlovic Kent Planı	82
4.2.3. İkinci Dünya Savaşı Sonrası Üsküp: 1948-Ludek Kubes Planı	86
4.2.4. 1963 Üsküp Depremi ve Kenzo Tange Master Planı	87
4.2.5. Üsküp 2014 Projesi Ve 21. Yüzyılda Geçmişe Dönüş.....	94
5. TARTIŞMA VE SONUÇ.....	108
KAYNAKLAR.....	117
ÖZGEÇMİŞ.....	123



ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

ERKEN DÖNEM OSMANLI KENTLERİNDEN BURSA ve ÜSKÜP'ÜN
KENTSEL ve MİMARİ GELİŞİMİNİN 14. YÜZYILDAN GÜNÜMÜZE
KARŞILAŞTIRMALI OLARAK İNCELENMESİ

Alper GÖNÜL

Uludağ Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı

Danışman: Doç. Dr. Selen DURAK

Kentler, tanık oldukları tarihsel dönemlerin ve toplumların sosyal ve kültürel özelliklerini yansıtır. Bir yaşayış tarifledikleri gibi ev sahipliği yaptıkları toplumlardan da etkilenirler. Birbirine eş tarihsel dönemlerde aynı toplumlara ev sahipliği yapmış farklı coğrafyalar üzerinde kurulu kentler ortak mimari öğeler, karakterler ve dokular geliştirmişlerdir. Bursa ve Üsküp kentleri de Osmanlı'nın kuruluşuna tanıklık etmeleri ve 6 yüzyıl boyunca Osmanlı egemenliği altında kalmış olmaları sebebiyle benzer mimari özellikler göstermektedir.

Bu bağlamda tarihsel süreç içerisinde kültürel ve geleneksel yaşam biçimi anlamında manevi bir köprü kurmuş Bursa ve Üsküp şehirleri tez kapsamında ele alınmış, bu şehirlerin kentsel ve mimari perspektifte ilişkisinin kurulması amaçlanmıştır. Çalışmanın giriş bölümünde Bursa ve Üsküp arasındaki bağlantıya vurgu yapan şiirler, görüşler ve etkinlikler ortaya konulmuş; Üsküp ve Bursa kenti/mimarisi ile ilişkili bazı kaynaklara değinilmiştir. Çalışmanın bütünü üç farklı tarihsel dönemden oluşmaktadır. Üzerinde durulan ilk dönem Bursa ve Üsküp'ün Osmanlı kent anlayışına bağlı olarak kentsel dokularını şekillendirdikleri Erken Osmanlı Dönemi'dir. Bu dönem içerisinde erken Osmanlı kentini oluşturan öğeler belirlenmiş, Bursa'daki kentsel gelişimin Üsküp üzerine etkileri haritalar ve görseller üzerinden ortaya konulmuştur. Bu zaman aralığını Osmanlı'da atılan yenilik adımlarına paralel olarak kentlerde köklü değişikliklere sebep olan Tanzimat Dönemi takip etmiştir. Tanzimat ile birlikte modernleşme hareketine de bağlı olarak Anadolu ve Rumeli şehirlerinde benzer değişimler gözlenmiştir. Osmanlı bütünündeki değişimin Bursa ve Üsküp özelinde nasıl gerçekleştiği tezin bu bölümünde belirtilmiştir. Son olarak da Bursa ve Üsküp'te Osmanlı egemenliğinin son bulduğu, kentsel ve mimari gelişimde birçok parametrenin devreye girdiği, iki şehrin birbirinden farklı bir yapılmaya girdiği 20. Yüzyıl başlarından günümüze kadar olan süreç kent planlama deneyimleri ışığında irdelenmiştir. Çalışmanın bu bölümü iki kentin günümüzdeki durumuna referans verecek şekilde durum tespiti niteliği taşımaktadır. İki kentin tarihsel kronoloji içerisinde karşılaştırılmasına dayanan bu tez, iki şehir arasındaki kentsel ve mimari ilişkileri tablolar, haritalar ve eski fotoğraflar üzerinden tanımlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Erken Osmanlı Kenti, Kentsel Gelişim ve Mimari, Karşılaştırmalı Analiz, Bursa, Üsküp
2017, vii + 123s

ABSTRACT

MSc Thesis

A COMPARATIVE ANALYSIS of the URBAN and ARCHITECTURAL
DEVELOPMENT of EARLY OTTOMAN CITIES BURSA and SKOPJE
FROM EARLY OTTOMAN PERIOD TO PRESENT

Alper GÖNÜL

Uludağ University

Graduate School of Natural and Applied Sciences

Department of Architecture

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Selen DURAK

Cities reflect the social and cultural characteristics of the witnessed historical period and societies. Cities not only describe a lifestyle but also are influenced by the societies that they hosted. The cities built on different geographies, which hosted the same societies in the same historical periods, have developed common architectural elements, characters and patterns. The cities of Bursa and Skopje have similar architectural characteristics due to witnessing the establishment of the Ottoman Empire and being under Ottoman rule for 6 centuries.

In this regard, Bursa and Skopje cities that established connections in terms of cultural and traditional lifestyle in the historical process were handled in the scope of the thesis and it was aimed to establish relations between these cities in architectural and urban perspective. In the introduction part of the thesis poems, opinions and activities emphasizing the connection between Bursa and Skopje were put forward and some sources related to Skopje or Bursa city or architecture mentioned. The whole of the study consists of three different historical periods. The first period under consideration is the Early Ottoman Period when Bursa and Skopje shaped the urban fabric depending on the approach of the Ottoman city. In this chapter, the elements that compose the early Ottoman city were identified and the effects of urban development in Bursa on Skopje were revealed through maps and visuals. This period of time was followed by the Tanzimat period, which caused radical changes in the cities in parallel with modernization movements in the Ottoman Empire. Similar changes were observed in Anatolian and Rumelia cities due to the modernization movement in the Tanzimat Era. It was mentioned in this section of thesis how the general change in the whole of the Ottoman Empire took place in Bursa and Skopje. Finally, the process from the early 20th century to the present day that the Ottoman sovereignty ended in Bursa and Skopje, a number of parametrisations emerged in urban and architectural development and two cities had different urban structure from each other, were examined in light of urban planning experiences. In this part of the study the situation of two cities was determined that will refer to the current situation. This thesis, based on a comparison of the two cities in historical chronology, describes the architectural and urban relations between the two cities through tables, maps, old photographs.

Key Words: Early Ottoman City, Urban Development and Architecture, Comparative Analysis, Bursa, Skopje

2017, vii + 123s

ÖNSÖZ ve TEŞEKKÜR

Günümüzde Üsküp; camileri, hanları, hamamları, çarşısı, şehirde Türkçe konuşulma oranı, Türk kültür ve gelenekleri ile 520 yılın ardından kalan bir Osmanlı yadigârı gibidir. Köklü bir geçmişe sahip Bursa ise Osmanlı'nın hayat bulduğu, 3 kıtaya yayılan bir imparatorluğun ilk kıvılcıklarının çakıldığı, Osmanlı kent karakterinin anlam kazandığı ilk topraklardır. Bu iki şehrin kentsel ve mimari temeller üzerinde bir araya getirildiği “Erken Dönem Osmanlı Kentlerinden Bursa Ve Üsküp’ün Kentsel Ve Mimari Gelişiminin 14. yüzyıldan Günümüze Karşılaştırmalı Olarak İncelenmesi” adlı bu tez çalışmasının Bursa ve Üsküp mimarisi üzerine çalışma yapmak isteyen araştırmacılar için iyi bir altyapı hazırladığı konusunda inancım tamdır.

Tez konusunun seçilmesinden tezimin bitimine kadar bilgi birikimi ve deneyimiyle bana her daim yol gösterici olan ve bu çalışmanın ortaya çıkmasında en az benim kadar emek sarf eden değerli danışman hocam Doç. Dr. Selen Durak’a,

Lisans ve Lisansüstü eğitim sürecinde bana kattıkları ile mimarlık mesleğini daha çok sevmemi sağlayan Uludağ Üniversitesi Mimarlık Fakültesi- Mimarlık Bölümü’nde yer alan tüm hocalarıma,

Tezim için Osmanlıca çeviri desteği veren Anadolu Üniversitesi Tarih bölümü öğretim üyesi Doç. Dr. Mehmet Topal’a ve bu destek için aracılık yapan oda arkadaşım Arş. Gör. Yusuf Ziya Yüksel’e,

Attığım her adımda, aldığım her kararda, başarı ya da olumsuzlukta sonsuz desteklerini her zaman hissettiğim babam, annem ve kız kardeşime,

Uzun hafta sonu çalışma seanslarımda beni hiç yalnız bırakmayan, bundan sonra da hep yanımda olacağını bildiğim, hayat arkadaşım, biricik eşim Sinem Gönül’e içten teşekkürlerimi bir borç bilirim.

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1.1. Ravzi'nin Divanında Bursa ve Üsküp Benzerliğini Dile Getiren Dizeler	1
Şekil 1.2. Bursa'ya Kestel İstikametinden-Üsküp'e Kumanova Düzlüğünden Bakış	2
Şekil 1.3. Bursa ve Üsküp Şehir Yerleşimini Gösteren Eski Fotoğraflar	2
Şekil 1.4. "Fotoğraflarla Bursa-Üsküp Benzerliği" Temalı Fotoğraf Sergisi	3
Şekil 1.5. Bursa ve Üsküp Şehir Yapılanmasını Etkileyen Önemli Kırılma Noktaları	5
Şekil 2.1. Anadolu'da Selçuklu Kent Modelleri	8
Şekil 2.2. Bursa'nın Türkiye İçerisindeki Konumu ve Coğrafi Özellikleri	13
Şekil 2.3. Erken Dönem Osmanlısında Bursa Eksenli Ticaret Yolları	14
Şekil 2.4. Erken dönem Osmanlı'da Bursa Kent Yapısı.....	16
Şekil 2.5. Bursa Tarihi Hanlar ve Çarşı Bölgesi	17
Şekil 2.6. Erken Osmanlı Dönemi'nde Bursa'da İnşa Edilen Külliyeleer	18
Şekil 2.7. Bursa Tarihi Hanlar ve Çarşı Bölgesi	19
Şekil 2.8. Erken dönem Osmanlı Bursa Kenti ile Özdeşleşen Zaviyeli Camiler	21
Şekil 2.9. Üsküp'ün Fiziki Durumunu Gösterir Harita.....	22
Şekil 2.10. Üsküp Yol Ağları	23
Şekil 2.11. Osmanlı Öncesinde Üsküp Kenti	26
Şekil 2.12. Osmanlı Döneminde Üsküp Kent Katmanları	29
Şekil 2.13. Erken Dönem Üsküp Osmanlı Çarşısı.....	30
Şekil 2.14. Üsküp Çarşısından Bir Görünüm	31
Şekil 2.15. Erken Dönem Osmanlı Üsküp'ünde Yapı Komplekslerinin Gelişimi	32
Şekil 2.16. Erken Dönem Osmanlı Üsküp'ünde Zaviyeli Camiler	33
Şekil 3.1. Militarist Planlama Faaliyetleri Öncesi (Sol) ve Sonrası (Sağ) Paris	37
Şekil 3.2. 1907 Yılı Haritasında 19. Yüzyılda ve 20. Yüzyılda Bursa Kent Merkezinde Açılan Yollar	41
Şekil 3.3. Deveciler Mezarlığının Günümüz Haritası Üzerindeki Konumu	41
Şekil 3.4. Bursa'daki Demiryolu İstasyonlarının 1911 Haritası Üzerinde Gösterimi	43
Şekil 3.5. Izgara Sistemde ve Dik Açılı Sokaklardan Oluşmuş Mahalleler, Solda Setbaşı Mahallesi ve Sağda Rusçuk Mahallesi	44
Şekil 3.6. 1907 Haritası Üzerinde Bursa Tanzimat Dönemi Yapıları	45
Şekil 3.7. Sultan Abdülmecit'in 1844 Yılı Bursa Ziyareti için İnşa Edilen Hünkâr Köşkü	46
Şekil 3.8. Bursa Belediye Binası	47
Şekil 3.9. Sol Üstte Mekteb-i Sanayi, Sağ Üstte Harir Darü't-Talimi (İpekçilik Okulu) ve Altta Mekteb-i Fünun-u İdadi	48
Şekil 3.10. Gureba Hastanesi	51
Şekil 3.11. Cilimboz Deresi Vadisi ve İpek Fabrikaları	52
Şekil 3.12. Bursa'da Tanzimat Dönemi Otelleri (Sol Üstte Hotel d'Anatolie, Sağ Üstte Hotel Bellevue, Sol Altta Splendid Hotel ve Sağ Altta Şark Oteli)	53
Şekil 3.13. Tanzimat Döneminde Üsküp ve Çevresi Karayolu Bağlantıları.....	55
Şekil 3.14. Üsküp Demiryolu İstasyonu	56
Şekil 3.15. İstasyon Caddesi Aksı, Üsküp	57
Şekil 3.16. Üsküp'te Muhacir Mahallesi Dokusu.....	58
Şekil 3.17. 1914 Yılı Üsküp Haritası Üzerinde Tanzimat Dönemi Yapıları ve Yeni Ulaşım Aksları.....	59
Şekil 3.18. Üsküp Postane Binası ve Hükümet Konağı.....	60
Şekil 3.18. Üsküp İdadisi ve Üsküp Sanayi Mektebi	61

Şekil 3.19. Üsküp İdadisinin Günümüzde Kalan Giriş Kısmı (Solda), Üsküp Sanayi Mektebi (Sağda)	62
Şekil 3.20. 20. Yüzyılda Üsküp'te Modern Üslupta İnşa Edilen Tiyatro	63
Şekil 3.21. Üsküp Kale içinde Yer Alan Askeri Hastane	64
Şekil 4.1. Bursa Atatürk Caddesi ve Yeşil Türbe, 1940	68
Şekil 4.2. 1960 Yılı Bursa Nazım (Piccinato) Planı	70
Şekil 4.3. 1976 Bursa Nazım İmar Planı.....	72
Şekil 4.4. 1998 Çevre Strateji Planı Üzerinde Planlama Bölgeleri	75
Şekil 4.5. Zafer Plaza AVM	76
Şekil 4.6. Kent Meydanı Projesi.....	76
Şekil 4.7. Bursa Doğanbey TOKİ Kentsel Dönüşüm Projesi.....	77
Şekil 4.8. Bursa Merinos Atatürk Kültür Merkezi ve Parkı Projesi	77
Şekil 4.9. Korupark Alışveriş ve Yaşam Merkezi	78
Şekil 4.10. Timsah Arena	78
Şekil 4.11. Çekirge Meydanı	78
Şekil 4.12. Bursa'nın 1984'ten Günümüze Gelişimi	79
Şekil 4.13. 1914 Dimitrije Leko Planı	82
Şekil 4.14. Leko Planı Öncesi Üsküp (Sol Üst), Leko Planı ve Ring Düşüncesi (Sağ Üst) ve Ring Anlamında Viyana Şehri ile Etkileşimi (Alt)	83
Şekil 4.15. Josif Mihajlovic Planı ve Kent Odakları	84
Şekil 4.16. Josif Mihajlovic Planı ve Bahçe Şehir Hareketi ile Kurduğu İlişki	85
Şekil 4.17. 1948- Ludek Kubes Planı	87
Şekil 4.18. Adolf Cibarowski Koordinatörlüğünde Oluşturulan Deprem Sonrası Üsküp Kent Planı.....	89
Şekil 4.19. Kenzo Tange'nin Üsküp Şehir Merkezi için Önerisi	92
Şekil 4.20. Kenzo Tange'nin Önerisi (Solda) ve Uydu Fotoğrafi Üzerinde Planın Uygulanan Kısmı (Sağda)	93
Şekil 4.21. Subay Evi Binası Deprem Öncesi (Üst) ve Üsküp 2014 Sonrası (Alt)	96
Şekil 4.22. St. Constantine ve Elena Ortodoks Kilisesi	96
Şekil 4.23. Büyük İskender Heykeli	97
Şekil 4.24. Makedonya Zafer Takı	97
Şekil 4.25. Tiyatro Binası Önce (Üst) ve Üsküp 2014 Sonrası (Alt)	98
Şekil 4.26. Makedonya Mücadele Müzesi	98
Şekil 4.27. Devlet Arşivleri, Arkeoloji Müzesi ve Anayasa Mahkemesi	99
Şekil 4.28. Parlamento Binası	99
Şekil 4.29. Dış İşleri Bakanlığı Binası.....	99
Şekil 4.30. Ceza Mahkemesi Binası	100
Şekil 4.31. Elektronik Haberleşme Ofisi.....	100
Şekil 4.32. Rahibe Terasa Evi	100
Şekil 4.33. Kamu Davaları ve Mali Polis Binası.....	100
Şekil 4.34. Maliye Bakanlığı Binası	100
Şekil 4.35. Makedonya Filarmoni Orkestra Binası	100
Şekil 4.36. Sanat Köprüsü	101
Şekil 4.37. Göz Köprüsü	101
Şekil 4.38. Hükümet Binası Cephe Değişimi	101
Şekil 4.39. "Üsküp 2014" Projesi Kapsamındaki Üsküp Şehir Merkezine İnşa Edilen /Düzenleme Yapılan Binalar	102
Şekil 4.40. "Üsküp 2014" Projesi Kapsamında Kente Eklenen Heykeller	102

Şekil 4.41. Milenyum Haçı	103
Şekil 4.42. Üsküp'ün çeşitli yerlerinde bulunan bronz heykeller	103
Şekil 4.43. Minyatür Kiliseler	104
Şekil 4.44. Goce Delcev ve Dame Gruev Heykelleri	104
Şekil 4.45. Kiril ve Metodius Heykelleri	104
Şekil 4.46. 1960'larda Üsküp Meydanı	105
Şekil 4.47. Günümüzde Üsküp kent merkezi ve Vardar nehri kıyı şeridi	105
Şekil 5.1. Erken Dönem Osmanlı Kentleri Bursa ve Üsküp Arasındaki Etkileşimler .	110
Şekil 5.2. Tanzimat Döneminde Osmanlı Kentleri Bursa ve Üsküp Arasındaki Benzerlikler	113
Şekil 5.3. 20. Yüzyıl Başlarından Günümüze Bursa ve Üsküp Kent Gelişimi	114
Şekil 5.4. Bursa ve Üsküp Şehir Yapılanmasını Etkileyen Önemli Kırılma Noktaları ve İki Kentin Gelişiminin Yorumlanması.....	115



ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge 4.1. Bursa’da Son Yıllarda Hayata Geçirilen Bazı Projeler	76
Çizelge 4.2. “Üsküp 2014” Projesi Kapsamında Makedonya Meydanı’nda Yapılan Düzenlemeler.....	96
Çizelge 4.3. “Üsküp 2014” Projesi ile Vardar Kıyı Şeridinde Yapılan Düzenlemeler ..	98
Çizelge 4.4. “Üsküp 2014” Projesi Kapsamındaki Diğer Faaliyetler	101
Çizelge 4.5. “Üsküp 2014” Projesi Kapsamında Şehre Yerleştirilen Heykeller	103

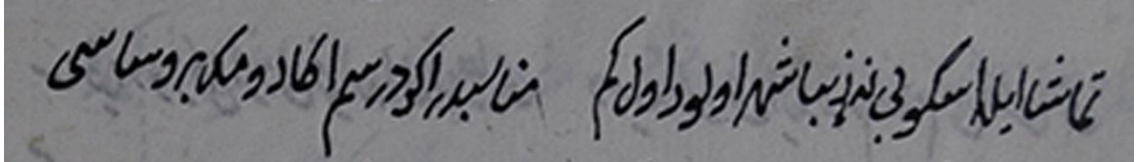


1.GİRİŞ

Bursa ve Üsküp kentleri; Osmanlı Devleti'nin kuruluş dönemine şahitlik etmiş, Osmanlı İmparatorluğu var oldukça Osmanlı hâkimiyeti altında yaşamış, Osmanlı dönemi şehir yapılanması ve mimari özelliklerini açık bir şekilde yansıtan iki şehirdir. Bursa, Anadolu'da; Üsküp ise Balkan coğrafyasında yer almasına rağmen iki şehir arasında erken Osmanlı döneminde temellenen sosyal, kültürel, manevi ve mimari bir bağ bulunmaktadır.

Bursa ve Üsküp arasında kurulan bu manevi köprü Üsküp'te bulunmuş şairlerin mısralarına da dökülmüştür. 16. yüzyıl şairi ve düşünürü İbn-i Kemal “*Brusası'dır Üsküp Rumeli'nin, Sevadı Ben Yezinde Ol Gelünün*” diyerek hem Üsküp'ün güzelliğine vurgu yapmakta hem de Üsküp'ü Rumeli'nin Bursa'sı olarak nitelendirmektedir (Bogoyeviç 2008).

17. yüzyıl şairlerinden Ravzi ise “*Temâşâ eyle Üsküb'i ne zîbâ şeh'r olur ol kim, Münâsibdür eger dirsem aña Rûm'uñ Burusa'sı (Hele Üsküb'ü seyr eyle, o ne güzelliiktir! Üsküb'e Rumeli'nin Bursa'sı dense münasiptir)*” dizeleri ile Üsküp'ü Bursa'ya benzetmektedir (Şekil 1.1.).



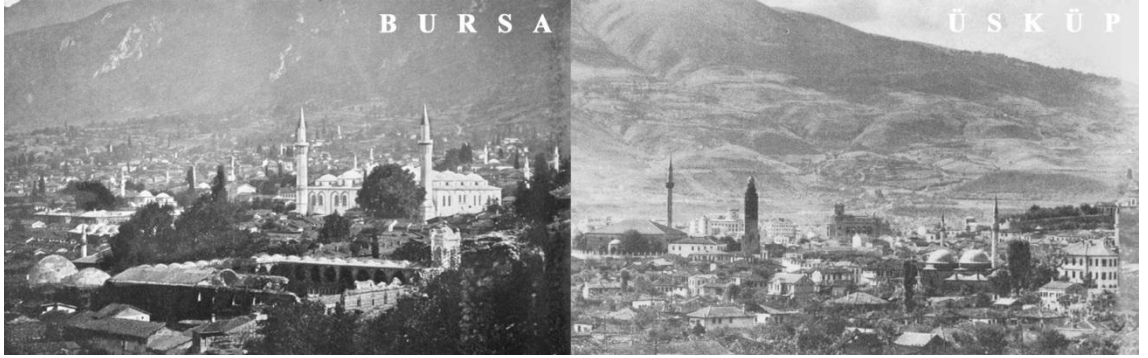
Şekil 1.1. Ravzi'nin Divanında Bursa ve Üsküp Benzerliğini Dile Getiren Dizeler (<http://yazmalar.tdk.org.tr>, 2017)

Üsküp doğumlu şair Yahya Kemal “*Üsküp ki Şar Dağı'nda devamıydı Bursa'nın, bir lâle bahçesiydi dökülmüş temiz kanın*” tabiri ile Üsküp'ün Şar dağında Bursa'nın devamı olduğunu, Üsküp'ün fiziki görünüşü ve özünüyle bir Türk kenti karakteri taşıdığını söylemektedir.

Tüm bunların ötesinde Üsküp'e Kumanova düzlüğünden girildiğinde, Bursa'ya Kestel taraftan girildiği hissiyatını uyandırdığını savunan görüşler mevcuttur (Ahabab 2015). Kestel tarafından Bursa'ya girildiğinde sol tarafta kalan Uludağ perspektifi, Üsküp'e girildiğindeki Vodno dağı görünüşüne karşılık gelmektedir (Şekil 1.2.).



Şekil 1.2. Bursa'ya Kestel İstikametinden-Üsküp'e Kumanova Düzlüğünden Bakış (Görüntüler Google Street View'den Alınmıştır)



Şekil 1.3. Bursa ve Üsküp Şehir Yerleşimini Gösteren Eski Fotoğraflar (<http://bursadazamandergisi.com>, 2017)

21.04.2017 tarihinde Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından İbrahim Paşa Kültür Merkezi'nde açılan "Fotoğraflarla Bursa-Üsküp Benzerliği" temalı fotoğraf sergisi de Bursa ve Üsküp arasındaki benzerliğe değinen bir etkinliktir (Şekil 1.4.).

Bursa ve Üsküp'ün kentsel ve mimari gelişimlerini birbirinden bağımsız olarak mercek altına alan çalışmalar bulmak mümkündür. D. Kuban'ın 1968 tarihli "Anadolu- Türk Şehri Tarihi Gelişmesi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerinde Bazı Gelişmeler", K. Özcan'ın 2007 tarihli "Anadolu'da Selçuklu Dönemi Yerleşme Sistemi ve Kent

Modelleri” ve T. Kejanlı’nın 2010 tarihli “Anadolu’da Selçuklu ve Osmanlı Dönemlerinde Kent Sistemi, Kale ve Merkez-Çarşı Gelişimi” başlıklı makalelerinde Anadolu Selçuklu kent yapısından erken dönem Osmanlı kentine geçiş süreci anlatılırken; E. Bilenser’in 2014’te hazırladığı “Prusia’dan Bursa’ya 8500 Yıldır Üreten Kent” ve E. Yenal’ın 2012 tarihli “Osmanlı Mimarlığı Erken Döneminde Bursa’da Yapıların Oluşumu” adlı kitaplarında erken dönem Osmanlı Bursa’sında inşa edilen yapılara değinilmektedir. E. Yenal’ın 2011 tarihli “Osmanlı (Baş)kenti Bursa” kitabı ve İ. Tekeli’nin 1999 tarihli “Bursa’nın Tarihinde Üç Ayrı Dönüşüm Dönemi” isimli makalesi de erken dönem Bursa kent modeli ve kurgusu hakkında bilgiler içermektedir. Ö.L. Barkan’ın 1942 yılındaki “Kolonizatör Türk Dervişleri ve Zaviyeler” konusundaki makalesi erken dönem Osmanlı’da kent gelişimi ve “Ters T” plan şemalı camiler hakkında ipuçları vermektedir. Bursa Hanlar Bölgesi’nin Unesco Dünya Miras Listesi’ne girmesi için 2013 yılında hazırlanmış “Bursa ve Cumalıkızık: Osmanlı İmparatorluğunun Doğuşu Dünya Mirası Adaylık Dosyası” ve “Bursa (Hanlar ve Sultan Külliyesi) Cumalıkızık Yönetim Planı” erken dönem Osmanlı mimarisine ışık tutan güncel kaynaklardır.



Şekil 1.4. "Fotoğraflarla Bursa-Üsküp Benzerliği" Temalı Fotoğraf Sergisi (<http://www.bursa.bel.tr/fotograflarla-uskup-bursa-benzerligi/haber/23751>, 2017)

Diğer yandan A. Krstikj’in 2013 yılında hazırladığı “Osmanlı Kent Gelişim Stratejisi Analizine Bağlı Olarak Tarihi Üsküp Osmanlı Çarşısı’nın Değerlerinin Tespiti (Values of the Historic Urban Form of Skopje Old Bazaar Based on Analysis of the Ottoman Urban Strategy)” isimli doktora tezi erken Osmanlı döneminde Üsküp kent modeli ve

gelişimini ele almaktadır. G. Boykov'un 2010 yılında yayınlanan "Balkanlardaki Osmanlı Şehirlerinde Kentsel Mekanın Yeniden Şekillendirilmesi: Edirne, Filibe ve Üsküp'ün Mimari Gelişimi Üzerine bir Çalışma" adlı makalesinde ise erken dönem Osmanlı'da Edirne, Filibe ve Üsküp şehirlerinde Osmanlılaşma sürecine ve bu şehirlerde o dönemde inşa edilen bazı yapı tiplerine yer verilmiştir. M. Özer'in 2006 tarihli "Üsküp'te Türk Mimarisi", L.K. Bogoyevič'in 2008 tarihli "Üsküp'te Osmanlı Mimari Eserleri", N. Erdoğan, H. T. Akarsu ve B. Alik'in 2016 tarihli "Kültür Köprüleri 2" eserleri ve N. Abaz'ın 2012 tarihli "15.-17. Yüzyıllar Arasında Osmanlı Dönemi Üsküp Şehrinin Mimari Gelişimi" adlı yüksek lisans tezi Üsküp'te Osmanlı'dan kalan yapıları incelemekte ve Osmanlı kültür mirasını ortaya koymaktadır.

Bursa ve Üsküp'ün kent gelişimini ayrı ayrı ele alan farklı kaynaklar literatürde yer almasına rağmen; şiirlere, fotoğraflara dahi konu olan Bursa ve Üsküp ilişkisinin kentsel ve mimari açıdan bağının kurulduğu detaylı bir çalışma ortaya konulmamıştır. Tez kapsamında bu konunun seçilmesindeki öncelikli hedef, iki kentin tarihsel süreçte (14. yüzyıldan günümüze) kentsel ve mimari gelişimini analiz etmektir.

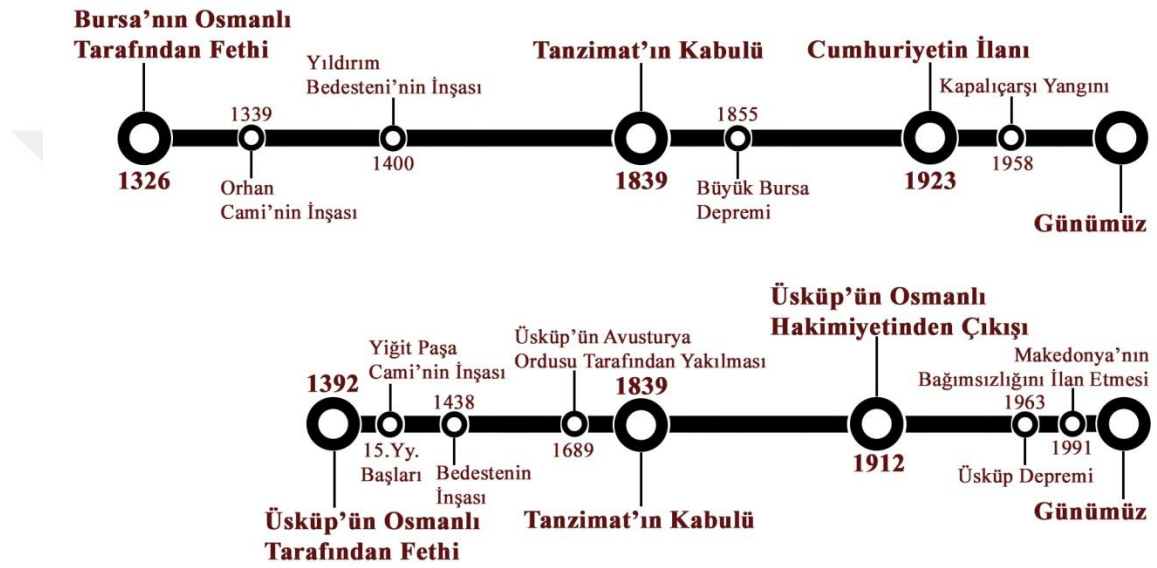
Bu bağlamda ilk kırılma noktası olarak Bursa ve Üsküp arasındaki bağın kurulduğu erken Osmanlı dönemi (1299-1453) ele alınmıştır. Böylelikle iki şehrin arasında kültür, din, gelenek, maneviyat üzerinden örülmüş olan bağların bir yansıması olarak mimari çerçeve kurulabilmiştir. Bu çerçeveyi oluşturan ana etmen Osmanlı Devleti'nin yeni fethettiği şehirleri bir kent modeli dâhilinde, bilinçli bir şekilde imar ve iskân etmesidir. Erken dönem Osmanlı kentinde ana öğelerin neler olduğu, Bursa ve Üsküp'te bu öğelerin nasıl kendini gösterdiği ve iki kent arasında nasıl bir ilişki kurduğu tezin bu bölümünü oluşturan bileşenleridir.

Çalışmanın ikinci kırılma noktası olarak Tanzimat dönemi mercek altına alınmıştır. Tanzimat döneminde Osmanlı'da yenilik ve modernizm hareketlerine paralel olarak Osmanlı kentlerinde ve mimari anlayışında köklü değişimler gözlenmektedir. Osmanlı genelinde görülen değişimin Bursa ve Üsküp özelinde nasıl gerçekleştiği tezin bu bölümünde ortaya konulmuştur.

Bursa ve Üsküp'te Osmanlı hâkimiyetinin sona erdiği 20. yüzyıldan günümüze kadar olan süreç çalışmanın üçüncü kırılma noktasıdır. İki şehrin gelişiminde birçok

parametrenin devreye girdiği bu dönem ilk planlama deneyimleri ışığında irdelenmiştir. Çalışmanın bu bölümü durum tespit niteliğinde olup erken Osmanlı döneminde Bursa ve Üsküp arasında kurulan kentsel ve mimari ilişkinin ne şekilde yön değiştirdiğini saptamayı amaçlamaktadır.

Erken dönem Osmanlı'yı izleyen klasik dönemde ise önemli anıtsal yapılar inşa edilmesine rağmen Bursa ve Üsküp kentlerinin formunda radikal değişimler gözlenmemiştir. Bu sebeple tez kapsamında bir kırılma noktası olarak ele alınmamıştır.



Şekil 1.5. Bursa ve Üsküp Kentsel Gelişimini Etkileyen Önemli Kırılma Noktaları

Çalışma kapsamında üzerinde durulan Bursa ve Üsküp kent bileşenlerinin ve bu kentlerde yer alan mimari eserlerin irdelenebilmesi için ihtiyaç duyulan görsel ve yazılı belgelere ulaşılmıştır. Bursa'da Uludağ Üniversitesi Merkez Kütüphanesi, Uludağ Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Kütüphanesi, Setbaşı Şehir Kütüphanesi, Şehbenderler Konağı Kütüphanesi, Bursa Büyükşehir Belediyesi; Üsküp'te ise Aziz Kiril ve Metodi Üniversitesi Arkeoloji ve Sanat Tarihi Enstitüsü Kütüphanesi, Üsküp İslâm Medeniyeti Merkezi Vakfı, Rumeli Türkleri Kültür ve Dayanışma Derneği ziyaret edilerek konuyla ilgili yayınlanmış yabancı veya yerli dokümanlara (tezler, kitaplar, haritalar, salnameler, bildiriler, makaleler, eski tarihli fotoğraflar) erişilmiştir.

Bunun yanı sıra yapı ve mimarlığa ait güncel siteler taranmış kentlerin tarihsel süreçleri hakkında bilgilere ve yorumlara ulaşılmıştır. Elde edilen bilgiler yukarıda da belirtildiği

gibi üç ayrı dönemde Bursa ve Üsküp şehirleri üzerinden karşılaştırmalı olarak aktarılmıştır. Tez yürütülen süreçte iki şehirde de özellikle Osmanlı kent dokusunun bulunduğu bölgeler ve sokaklarda yerinde tespit, saha çalışması, fotoğraflamalar yapılmıştır. Kaynaklardan ve saha çalışmasından elde edilen veriler ve yapılan analizler (eski yapıların konumları, kentsel mekân üzerinde bu yapıların kurduğu ilişkiler) farklı tarihsel dönemlere ait haritalara aktarılmış, diyagramlar ve çizelgeler oluşturulmuştur.



2. ERKEN DÖNEM OSMANLI KENTİ OLARAK BURSA ve ÜSKÜP: ETKİLEŞİM DÖNEMİ

Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan İstanbul'un fethine kadar olan tarihsel süreç (1299-1453) Erken dönem Osmanlı olarak adlandırılmaktadır. Sanatta, mimaride ve kent oluşumunda kendine has bir karakteri olan bu dönem Anadolu Selçuklu'dan Osmanlı'ya bir geçiş özelliği taşır.

Tezin bu bölümü erken dönem Osmanlı kentinin ana bileşenleri üzerine temellenmiştir. İlk olarak, Osmanlı Devleti'nin kuruluş yıllarında (14. yy-15.yy) kentlerdeki genel durum analiz edilecektir. Erken dönem Osmanlı kentlerini oluşturan öğelerin neler olduğu ortaya konulacak ve kendinden önce Anadolu'da ya da yakın çevresinde yer alan uygarlıklara ait kentler ile ilişkileri saptanacaktır. Böylelikle erken dönem Osmanlı kentlerinin yapısı ile ilgili genel bir izlenim elde edilecektir.

Konunun devamında erken dönem Osmanlı kentlerinden Bursa ve Üsküp'ten coğrafi özellikler, ticaret yolları ilişkileri, Osmanlı öncesi ve sonrası kent yapısı, kent gelişimleri başlıkları altında ayrı ayrı bahsedilecektir. Bu şehirlere erken dönem Osmanlı kent karakterinin ne kadar yansıdığı; coğrafi farklılıklara rağmen iki şehrin fiziki ve sosyal yapı olarak birbiri ile ilişkisi tespit edilecektir.

2.1. Erken Dönem Osmanlı Kenti Özellikleri

Erken Dönem Osmanlı Kenti kendisinden önce Anadolu'da var olan Anadolu Selçuklu kentlerinin devamı niteliğinde olduğundan; Bizans-Türk, İran, İslam kenti etkileşiminde ortaya çıkmış Anadolu Selçuklu Kent karakterini incelemek Erken Dönem Osmanlı kentinin anlaşılması açısından faydalı olacaktır.

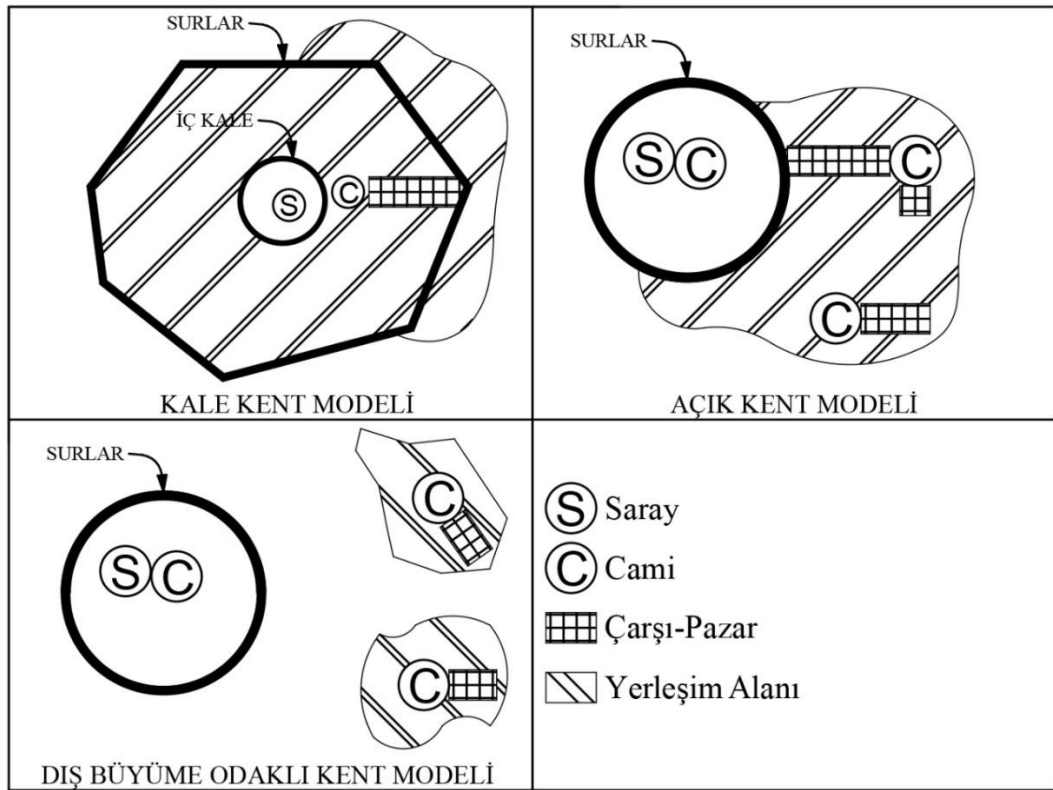
Türklerin Orta Asya'dan Anadolu'ya göçleri ile birlikte Anadolu topraklarına yerleşmesi, var olan kent nüvelerini yerleşim yeri olarak kullanması veya yeni kentler kurması ile gerçekleşmiştir. Bu açıdan düşünüldüğünde Türklerin kurduğu Anadolu Selçuklu kentlerinin Orta Asya Müslüman Türk kentleri ve Bizans-Anadolu kentleri etkileşiminde ortaya çıktığı düşünülebilir (Kejanlı 2010, Kuban 1995)

Anadolu Selçuklu kentlerinde tesadüfi bir kent yerleşiminden çok, belirli temel bileşenler üzerine kurulan kent modellerinden bahsetmek mümkündür. Bu kent

modellerini ortaya çıkaran bileşenler dönemin savunma sistemi, yönetim politikaları ve ekonomik örgütlenmeler ile yakından ilişkilidir. Bu kent bileşenlerine bağlı olarak Anadolu Selçuklu Kenti; Kale Kent, Açık Kent ve Dış Büyüme Odaklı Kent olarak 3 farklı model altında sınıflandırılmıştır (Özcan 2005).

Kale kent modeli; surlar içerisinde gelişme göstermiş ya da kale içi ile birlikte surların dışına taşmış kent modelini ifade etmektedir (Şekil 2.1.). Bu kent modelindeki şehirler yönetim merkezi, askeri merkez ya da ticari dağıtım merkezi olarak ön plana çıkmaktadır (Özcan 2005). 13. yüzyılın ilk yarısında Anadolu'daki çoğu kent; askeri bir merkez olarak oluşturulan iç kale, iç kaleyi çevreleyen konut ve ticari alanlar ile bu alanları kuşatan dış surlardan meydana gelmektedir (Altun 1988).

Açık kent modelinde ticari-ekonomik kaygılar ile coğrafi zorunluluklar sebebiyle kale dışında gelişme göstermiş Anadolu Selçuklu şehirlerinden bahsedilebilir. Şehirlerde ticaretin gelişmesine paralel olarak dış kale surlarının çevresinde at pazarı, saman pazarı ve odun pazarı gibi pazar yerleri türemiştir (Şekil 2.1.) (Kejanlı 2010).



Dış büyüme odaklı Anadolu Selçuklu kentleri ise Bizans ile ikili ilişkiler sonucunda ortaya çıkmış oluşumlardır. Özellikle Bizans ile etkileşim halinde olan Anadolu Selçuklu uç kentleri Türk-İslam kültür, geleneklerini yaymak ve Türk-İslam hâkimiyetini genişletmek amacı ile sur dışında mescit, zaviye, tekke, cami gibi odaklar çevresinde kurulmuşlardır (Şekil 2.1.).

Türk şehirlerinin çekirdeğini cami (Cuma Camisi), han, hamam ve dükkân gibi yapılar oluşturmuştur. Daha önceden var olan bir kent yerleşim yeri olarak kullanılıyorsa şehrin merkezinde yer alan kilisenin Cuma camisine dönüştürülmesi de mümkün olmuştur. Selçuklu hükümdarı Alâeddin Keykubat'ın Beyşehir'de bir Cuma Camisi ve hamam yaptırması; tüccarları şehre davet etmesi bir İslam şehrinin ihtiyaçlarını ifade etmesi açısından önemlidir (Yinanç 1944). Türkistan veya İran'da kurulmuş şehir yapılarının Anadolu-Türk şehrini etkilediği söylenebilir. Nitekim Türkistan'da kurulmuş şehirlerde yönetim fonksiyonunu barındıran İç Kale, şehirli kesimin yaşadığı Şehristan ve henüz göçebelikten yeni kurtulmuş, pazar kuran, ticaretle uğraşan kesimi barındıran Rabat (ya da Birun)'dan oluşan üçlü bir şehir yapısından bahsetmek mümkündür (Tanyeli 1986). Anadolu'daki Türk şehirlerinde ilk iki öge gözlenmekte ise de Rabat'a karşılık gelen bir yapı ile karşılaşılmamıştır (Kuban 1968).

Osmanlı kentlerinin yapısına bakıldığında da binaların ve sokakların gelişigüzel yer almadığı görülmektedir. Yeni şehirlerin oluşturulması ve geliştirilmesi bir model dâhilinde gerçekleşmiştir. Sözü edilen bu model yeni bir Osmanlı kentinin oluşumunda yer alan belirli sosyal ve fiziki organizasyonları kapsar. Osmanlı erken döneminde kent, iki karşıt odak oluşturacak şekilde gelişim göstermiştir. Bir taraftan Bizans'tan kalan kale içi kente yerleşim sağlanmış; diğer yandan kent çeperinde bu yerleşme alanına bitişik olmayan yeni kent nüveleri oluşturulmuştur (Kejanlı 2010). Osmanlı'nın ilk dönemlerinde kent; Bizans'tan devralınan iç kale, iç kaleyi çevreleyen sur içindeki konut alanları ve sur dışında, sura bitişik halde bulunan ticari faaliyetlerin yürütüldüğü Taht'el Kale (Kale Altı) bölgelerinden oluşmaktaydı. İlerleyen dönemlerde ise Taht'el kale bölgesinde bulunan ticari faaliyetler kale dışarısında inşa edilen bedesten ve hanlar çevresinde yapılmaya başlanmıştır. Ticari faaliyetler ile önem kazanan ve bir odak noktası haline gelen bu yeni alan Erken Dönem Osmanlı kentinin merkezi haline gelmiştir. Bu açıdan değerlendirildiğinde Osmanlı şehir modelinde

egemen olan ana öğelerden birinin ticari merkez ve ticari merkezle birebir ilişkili Cuma camisi olduğu söylenebilir. Nitekim Osmanlı belgelerinde de bu iki unsura “Bazar durur, cum’a kılunur” dizeleriyle vurgu yapılmıştır (Ergenç 1976). Osmanlı Padişahlarının ya da yöneticilerinin kendine dair izler bırakma isteği ile inşa ettirdikleri külliyeler ve imaretler de kentin sosyal-ekonomik altyapısını oluşturan kent ögesi olarak ön plana çıkmaktadır. Erken Dönem Osmanlı kentini tanımlayan diğer bir katman da bu iki ögeyi çevreleyen geleneksel konutlardan oluşan mahallelerdir. Kentin odak noktasında genellikle cami ve çarşı bulunurken; bu odak noktasından damarlar şeklinde yayılan organik yollar etrafında mahalle adı verilen kentin konut birimleri konumlanmıştır (Yenen 1988).

Osmanlı'nın erken döneminde ticari merkez olan çarşı, kalenin dışına kurularak geliştirilmeye çalışılmış; bilinçli bir şekilde inşa edilmiş bedesten ve hanların etrafında konumlanmıştır. Kaleye yakın bir konumda yer alan çarşı ile ticari malların güvenliği düşünülürken aynı zamanda kentlinin güvenle dolaşabileceği bir bölge tanımlanmıştır. Erken dönem Osmanlı kentlerinde çarşayı oluşturan unsurlar benzerdir. Aynı malların üreticileri, imalatçıları ya da satıcıları çarşı içerisinde genellikle bedestenden başlayan aks üzerinde birbirine yakın olarak yerleşmişler ve her ticaret dalının üyesi (kunduracılar, bıçakçılar, dericiler vs.) çarşının farklı bir bölgesinde yer almıştır (Yenen 1988).

Osmanlı'da şehre gelen yollar çarşı etrafında son bulmaktadır. Bu durum ticari ve dini merkezin erken dönem Osmanlı kentinin odak noktası olduğuna kanıt niteliğindedir. Osmanlı'da ana ticaret aksını genellikle bedestenden başlayan “Uzun Çarşı” adını alan ana cadde oluşturmaktadır. Uzun Çarşı şehirde üretilen her çeşit mal ve hizmetin satıldığı ticari mekândır (Özer 2006). Ana ticaret aksını çarşı boyunca uzanan bedesten, hanlar ve sıra halinde dizilmiş dükkânlar tanımlamaktadır. Osmanlı kentlerinde çarşıların bilinçli olarak geliştirilmesine bağlı olarak bir gelişim planı tanımlanmıştır (Andre 1984):

- 1) Çarşının kurulacağı bölgede bir Cuma Camisinin inşa edilmesi.
- 2) Osmanlı çarşısının merkezini oluşturan, uluslararası ticaret için önemli bir karakter taşıyan, Cuma Camisi ile ilişkili bir şekilde bir Bedesten inşa edilmesi.

- 3) Genellikle Bedesten ve Cuma Camisi başlangıcı olacak şekilde farklı ticaret işlevlerine sahip sıra dükkânların yapılması ile genel çarşı sokağının (aksının) oluşturulması. Bahsi geçen bu sokak şehrin ana caddesi özelliğini taşımakla birlikte; han, hamam gibi Osmanlı'daki diğer kamusal yapılar da bu ticaret aksını geliştirmek amacı ile bu sokak üzerinde konumlandırılmıştır.
- 4) Ana ticaret aksına yakın olarak inşa edilen dükkânlardan oluşan yapı bloklarının inşa edilmesi ve ilerleyen dönemlerde konut karakterindeki yapıların ticari fonksiyonlu yapılara dönüştürülmeleri ile ikincil çarşı akslarının geliştirilmesi.

Külliye; merkezindeki cami ile birlikte imaret, zaviye, türbe, hamam, medrese, han gibi binaları içeren yapılar topluluğu olarak tanımlanabilir. Yeni bir bölgenin iskânı söz konusu olduğunda çekirdeğini bir caminin oluşturduğu külliye, oluşturulacak şehrin öncü odak noktaları görevini üstlenmiştir. Bahsi geçen bu durum İslam şehirlerinde, Osmanlı öncesi Anadolu şehirlerinde ve Osmanlı devri şehirlerinde rahatlıkla gözlemlenebilir. Ancak Osmanlı devrine gelene kadar Anadolu şehirlerinde planlı bir külliye yapılanmasından bahsetmek mümkün değildir. Osmanlı dönemindeki külliye, içerisindeki yapılar bir bütünlük ve kompozisyon sağlayacak şekilde oluşturulduklarından geçmiş dönemlerde inşa edilen külliyelerden ayrılırlar (Kuban 1968). Özellikle erken dönem Osmanlı kentlerinde farklı yöneticiler tarafından yaptırılan külliye şehirlerin bir anda gelişmesini ve sıçrama yapmalarını sağlamıştır. Diğer yandan külliye içerisinde bulundurduğu işlevler bakımından dini bir işleve sahip olmanın yanında sosyal bir karakter de taşımaktadırlar.

Osmanlı şehirlerinin temel yerleşme birimi olan mahalle ise; bir dini yapının, bir imaretin veya pazarın etrafında gelişmiş çok sayıda konutu içinde barındıran birimdir (Ergin 1936). Mahalle, birbirini tanıyan bir ölçüde birbirinin davranışlarından sorumlu, sosyal ve kültürel dayanışma içinde olan kişilerin oluşturmuş olduğu sosyal, fiziksel ve kültür bütünlüğüne sahip birimler olarak da tanımlanabilir (Özer 2006). Erken dönem Osmanlı kentinde mahalle kenti oluşturan bir katman olarak karşımıza çıkmaktadır. Mahalleler kentin merkezinde yer alan çarşı ve külliye çevrelemektedir. Şehrin gelişmesi de yeni mahallelerin kurulması ile gerçekleşmiştir. Osmanlı şehirlerinde planlanmış bir meydan yok gibidir; açık alanlar cami, mescit, fırın ve çeşmenin etrafında kendiliğinden oluşmuştur (Kuban 1995).

Osmanlı kentinde aynı meslek gruplarından gelen kişiler, kendi mesleklerinin adları ile de anılan mahallerde kümeleşmiş şekilde yaşadıkları gibi etnik köken olarak ayrılmış mahaller de bulunmaktadır. Erken Dönem Osmanlı şehirlerinde mahalle diğer bir deyişle konut bölümleri, ticaret alanlarından ayrılmıştır. Aynı karakterdeki evler, dar ve düzgün olmayan yol strüktürlerini meydana getirmiştir. İslam şehirlerinde de görülen çıkmaz sokaklar, mahallelere ulaşan ana yollardan evlere uzanan özel yollar şeklindedir (Kuban 1995).

Erken dönem Osmanlı kenti sahip olduğu özellikler ve kent strüktürü anlamında değerlendirildiğinde Anadolu Selçuklu kent modellerinin bir sentezi olarak karşımıza çıkmaktadır. Osmanlıdan önce var olan ve fetih ile yerleşilen surla çevrili eski kent odağı Anadolu Selçuklularında 'kale kent modeli' ile örtüşmektedir. Diğer yandan erken Osmanlı kentinin asıl odağını oluşturan ticaret bölgesi 'Açık Kent Modeli'ne karşılık gelmektedir. Erken Osmanlı kentlerinin hızla büyümesini sağlayan imaret, cami veya mescit etrafında kurulan mahalleler ise 'Dış Büyüme Odaklı Kent Modeli'nin komplike bir halidir. Erken Osmanlı kenti, Anadolu Selçuklu kentleri ile benzerliklere sahip olmasına rağmen, kale dışında bilinçli bir şekilde imar edilmiş (belirli bir organizasyon şemasına sahip) külliyeler ve gelişmiş bir vakıf sistemi ile de bu kentlerden ayrılır (Kuban 1968).

2.2. Erken Dönem Osmanlı Kenti Olarak Bursa

Çalışmanın bu bölümünde Bursa'da görülen erken dönem Osmanlı kenti üzerinde durulacaktır. Bursa'nın coğrafi yapısı, erken dönem Osmanlı'daki ticaret ilişkileri ve yol ağları göz önünde bulundurularak Osmanlı'da erken dönemde kentlerin gelişiminde etkili olan faktörler açıklanacaktır.

2.2.1. Bursa'nın Coğrafi Özellikleri ve Yol Ağları

Günümüzde Türkiye'nin dördüncü büyük şehri olan Bursa, ülkenin kuzeybatısında Marmara denizinin güneydoğusunda konumlanmıştır (Bursa- 40°11'15.8"N, 29°03'28.8"E). Marmara Bölgesi içerisinde yer alan Bursa kuzeyde Yalova, Kocaeli ve İstanbul; doğuda Bilecik ve Sakarya, batıda Balıkesir, güneyde ise Kütahya illeri ile çevrelenmiştir. Ayrıca Türkiye'nin en büyük üç ili olan İstanbul, Ankara ve İzmir'e

hemen hemen eşit mesafede bulunmaktadır ve bir odak noktası işlevindedir. Deniz seviyesinden yüksekliği 155 metre olan Bursa, kuzeyde Samanlı Dağları ve bu dağ sırasının güneyinde konumlanmış Mudanya ve Katırlı Dağları arasındaki çukur alanda yer alır. Şehrin doğusundaki İnegöl ve Yenişehir ovaları, batısındaki Karacabey ve Mustafakemalpaşa ovaları, ortada ise Bursa ovası dağ sıraları arasındaki temel düzlüklerdir (Şekil 2.2.) (Erkuş 1982). Sadece Bursa'nın değil Marmara Bölgesinin en önemli yükseltisi Uludağ, Bursa'yı güneyden kuşatarak şehir yapılanmasında büyük rol oynamıştır. Bursa, Uludağ'ın güney yamacına yerleşmiş teras bir şehirdir (Tekeli 1999).

Köppen'in iklim sınıflandırmasına göre Bursa; kışları ılık, yazları kurak ve sıcak bir iklime sahiptir (Csa- Akdeniz İklimi) . Yıllık ortalama sıcaklık 14,7° C'dir (Meteoroloji Genel Müdürlüğü 2016 Verileri). Hâkim rüzgâr yönleri sırasıyla Kuzeydoğu (NE), Doğu (E)'dur (Acar 2005, Anonim 2011). Bursa sahip olduğu elverişli iklim koşulları ve coğrafi özellikleri ile ilk çağlardan bu yana birçok uygarlığın dikkatini çekmiş ve yerleşim yeri olarak kullanılmıştır. Bitinya, Roma, Bizans ve Osmanlı gibi uygarlıklar Bursa'yı yerleşim yeri olarak uzun yıllar kullanmışlardır.



Şekil 2.2. Bursa'nın Türkiye İçerisindeki Konumu ve Coğrafi Özellikleri

1299 yılında Bilecik-Söğüt dolaylarında kurulan Osmanlı Devletinin temel hedeflerinden biri, ekonomik faaliyetleri yoğunlaştırarak yönetimin gücünü ve halkın refah seviyesini artırmak olmuştur. Bu hedefe ulaşmak için yapılan çalışmaların başında fetihler ile ticaret yollarını ele geçirmek ve tüccarların güvenliğini sağlamak gelmiştir. Osmanlı Devleti inşa ettirmiş olduğu han, kervansaray, köprü ve yollar ile tüccarları dolayısı ile ticari malları korumuştur. Büyük şehirler etrafında yol sistemleri

tanımlamışlar ve fetihler ile bu sistemleri var olan ticaret yolu güzergâhlarına eklemiştir. Bu bağlamda, Osmanlı Devleti'nin yükselişine paralel olarak fetihten sonra başkent olan Bursa 14.yüzyılda yeni ve önemli bir ticaret merkezi olarak ön plana çıkmıştır. Hatta Osmanlı'nın sahip olduğu otorite ve güç sayesinde bölgedeki ticaret yolları Bursa odaklı olarak değişmiştir (Küpeli 2008).

Dönemin ekonomik faaliyetlerini yönlendiren oluşum ipek ticaretidir. Başta Anadolu ve Avrupa'nın ihtiyaç duyduğu ipek Çin tarafından karşılanmaktadır. Ancak 1270'ten itibaren Moğol Devleti içerisindeki karışıklıklar sebebiyle İran ipeği önem kazanmıştır. Bu anlamda İran ipeğinin toplandığı ve kervanlara satıldığı Tebriz kenti öne çıkmıştır. Osmanlı Devleti'nin güç kazanmasıyla ipek yolu üzerinde önemli bir merkez haline gelen Bursa'ya ipek, Tebriz'den farklı güzergâhlar izleyerek gelmiştir. Bu güzergâhlardan ilki Tebriz'den başlayarak Aras Vadisi üzerinden Erzurum-Erzincan-Tokat yolunu izleyerek Amasya'ya ulaşmaktadır. Amasya'da yol ikiye ayrılmakta; kuzeyden Kastamonu-Bolu, güneyden Çorum-Ankara üzerinden Bursa'ya ulaşmaktadır. İkinci güzergâh ise Halep-İskenderun-Adana-Konya-Kütahya yolunu izlemektedir (Şekil 2.3.) (Alkan 2006).



Şekil 2.3. Erken Dönem Osmanlısında Bursa Eksenli Ticaret Yolları (Yazar tarafından düzenlenmiştir)

Dönemin ticaretine yön veren Halep ve Tebriz gibi şehirlerle Bursa arasında ticari faaliyetler sürekli olarak devam etmiştir (Lybyer 1987). Diğer yandan Şam'dan başlayarak Anadolu'yu çaprazlama geçen ve önceleri İstanbul'a ulaşan ticaret yolunun

bitiş noktası Bursa olarak değiştirilmiştir (Küveli 2008). Bursa'ya gelen Doğu malları da Avrupa'ya Bursa-Mudanya-Pera ya da Bursa-Sakız yolu izlenerek ihraç edilmiştir (İnalçık 1996). Diğer yandan Bursa, Avrupalı tüccarların Doğu ile alışveriş yaptıkları en yakın konum olma özelliğine sahiptir (Anonim 2013). Tarihsel süreç içerisinde şehir olarak çok önemli bir ticari rol üstlenen Bursa'da kentin yapısına bedesten, han ve çarşı eklenmiş ve bu yapıların bulunduğu bölge kentin merkezi durumuna gelmiştir.

2.2.2. Bursa'da Erken Dönem Osmanlı Kenti Yapılanması

Bursa'nın tarihi Bitinyalılara, Romalılara ve Bizanslılara kadar dayanır. Bursa Osman Gazi'nin oğlu Orhan Gazi tarafından 1326 yılında fethedilmiştir. Bursa şehri, Osmanlılar tarafından fethedilmeden önce Hisar içinde sınırlı bir bölgede yer almaktadır. Roma dönemi Bursa'sında büyük Roma kentlerinde olduğu gibi bir kütüphane, stadyum, hamam, hipodrom ve sütunlu bir alan bulunduğunu Kaplanoğlu, Menthon'a dayandırarak aktarmaktadır (2017). Bizans döneminde en önemli gelişme sarayın yanına bir iç kale yaptırılmasıdır. Bu iç kale, Bursa Osmanlı başkenti olduğu dönemde saray olarak kullanılmıştır.

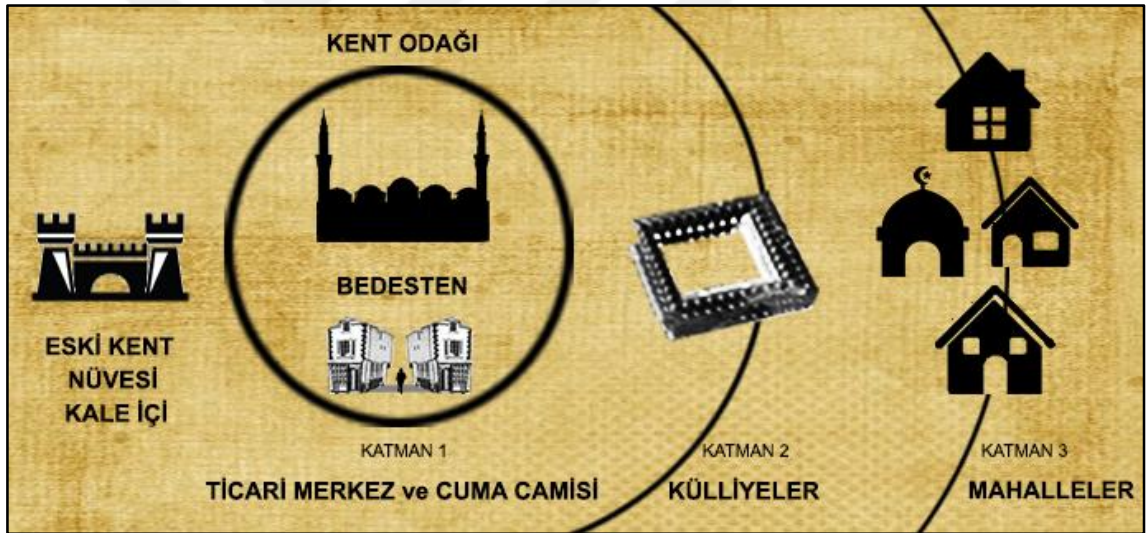
Fetih sonrasında Bursa şehrinin durumuna dair belgelere dayalı bilgiler bulunmasa da, o dönemde Bursa'yı ziyaret etmiş gezginlere, 14. yüzyıldaki tarihçilerin yazdıklarına bağlı olarak şehir yapısını yansıtan açıklamalar yapmak mümkündür.

1326 yılında Bursa fethedildiğinde, kent (birçok Orta Çağ şehrinde olduğu gibi) surlarla çevrili olarak Kaleiçi (Hisar) denilen bölgede yer almaktaydı. Fetihden hemen sonra var olan yapı stoğu yeniden işlevlendirilmiştir. Hisarda bulunan İç Kale bölgesinin Osmanlı sarayı olarak kullanılmaya başlanması, Hagias Elias Manastırı'nın mescit ve medreseye dönüştürülmesi bu duruma örnek teşkil etmektedir. Diğer yandan boşalan konutlar 'Kılıç Hakkı' olarak gazilere verilmiştir.

Fetih sonrasında dönemin yerli nüfusunun bir kısmının Rumlar tarafından oluştuğunu Osmanlı'ya esir düşmüş ve o dönemde şehirde bulunmuş olan Gregory Palomas belirtmiştir (Yenal 2011). Şehirde yaşayan diğer bir etnik topluluk ise Yahudilerdir. Yahudiler, Kaleiçi (Hisar) denilen bölgenin dışında yaşamaktadırlar. Orhan Bey'in Yahudilerin yaşadığı bölgeye Hisar içinden bir kol su taksim etmesi bunu kanıtlar niteliktedir (Baykal 1976). Türkler ise Bursa'nın fethinden önce 1250 yılı civarlarında

İznik ve çevresine yerleşmişlerdir. Fetihten sonra da kale içinde yerli nüfusun boşalttığı konutlara kitlesel olarak yerleştirilmişlerdir.

1326 yılında Orhan Gazi Bursa'yı fethettikten sonra Hisar içi bölgesindeki kısmi değişikliklerin yanı sıra; kenti surların dışarısına çıkararak Anadolu'dan gelen Türk boylarına yurt sağlamayı amaçlamıştır. Bu bağlamda Çakırhamam'dan Setbaşı'na kadar olan bölge içerisine bedesten (Bey Hanı), hamam, cami ve imaret yaptırmıştır (Albayrak 2015). Bursa kentinin ana merkezini Orhan Gazi'nin yaptırdığı bu yapılar belirlemiştir. Çarşının, camilerin ve hanların bulunduğu bu merkez aynı zamanda ticaret yollarının son bulunduğu stratejik bir noktadır. Erken Osmanlı Dönemi'nde Bursa; Bitinya, Roma ve Bizans'tan miras kalmış Kale İçi bölgesi ve bu var olan kentsel nüveden farklı olarak Kale İçi bölgesinin karşısında sur dışında gelişme göstermiş ikinci bir merkez ile iki odaklı kent ya da bileşik kent görünümündedir (Yenal 1996, Kejanlı 2010).



Şekil 2.4. Erken dönem Osmanlı'da Bursa Kent Yapısı

Erken dönem Bursa kent dokusunda sosyal bir fonksiyonu üstlenen külliyeler önemli bir yer tutmaktadır. Devletin başına geçen padişahlar ve yöneticiler tarafından inşa ettirilen külliyeler kendi içerisinde küçük birer merkez işlevi üstlenmiş, şehrin gelişimini ve genişlemesini sağlamışlardır. Osmanlı erken döneminde Bursa kent yapısı içerisinde doğu-batı istikametinde konumlanmış 5 farklı külliye söz etmek mümkündür. İnşa edilen külliyeler birer katalizör rolündedir ve çevrelerinde geleneksel yerleşim dokusu olan mahallelerin oluşumlarını tetiklemişlerdir.

Erken Dönem Osmanlı kent strüktüründe üç farklı katmandan bahsetmek mümkündür (Şekil 2.4.): Kentin ana merkezi konumundaki ticari odak (Şekil 2.5.), şehrin gelişmesinde etkin rol oynayan külliye bölgeleri (Şekil 2.6.) ve şehri dıştan kuşatan konut mahalleleri. Tüm bu yapılanmaya paralel olarak, önemini yitirmiş olsa da, fetih öncesinde var olan eski sur içi kent bölümü de şehir içerisinde bir yer bulmuştur.

Bursa'yı fetheden padişah Orhan Gazi inşa ettirmiş olduğu dağınık külliye yapıları ile Erken Dönem Osmanlı Bursa'sının merkezi özellik kazanacak çarşı bölgesini tanımlamıştır. Orhan Bey'in külliye yapılarını inşa ettirme sebebi ve külliyesinin konumlandığı bölge tesadüfi sayılmaz. Cami, hamam, (eski) bedesten ve imareten oluşan Orhan Bey Külliyesi, Bizans döneminde yine ticari bir işleve sahip açık/süreli pazarların yakınında yer almıştır. Bursa Bizans döneminde kent yapısı itibari ile içe dönük bir yapı sergilediğinden, ticari ve ekonomik faaliyetler anlamında İznik, İzmit gibi şehirlerin gerisinde kalmıştır. Bu mevcut kent yapısı Osmanlı'nın genişleme ve güçlü bir ticaret merkezi olma amaçları ile örtüşmediğinden Orhan Gazi ticari etkinliklerin gerçekleştiği bir odak yaratmak için çalışmalar içerisine girmiştir.

Orhan Gazi tarafından yapılan külliyenin ve çarşı bölgesinin odağı Eski Bedesten ya da diğer adıyla Bey Hanıdır. Lala Şahin Paşa tarafından yaptırılan Vezir Hanı ve çevresindeki 28 dükkân da çarşı aksını tanımlamış ve belirginleştirmiştir (Bilenser 2014). Diğer taraftan Orhan külliyesi içerisinde yer alan cami de çarşı içerisinde yer alan esnafa ve tüccarlara hizmet vermektedir. İslam şehir yapısında yer alan ibadethane ve çarşı birlikteliği erken dönem Bursa'sında sağlanmış durumdadır. Böylece kentin ticari katmanı tanımlanmıştır.

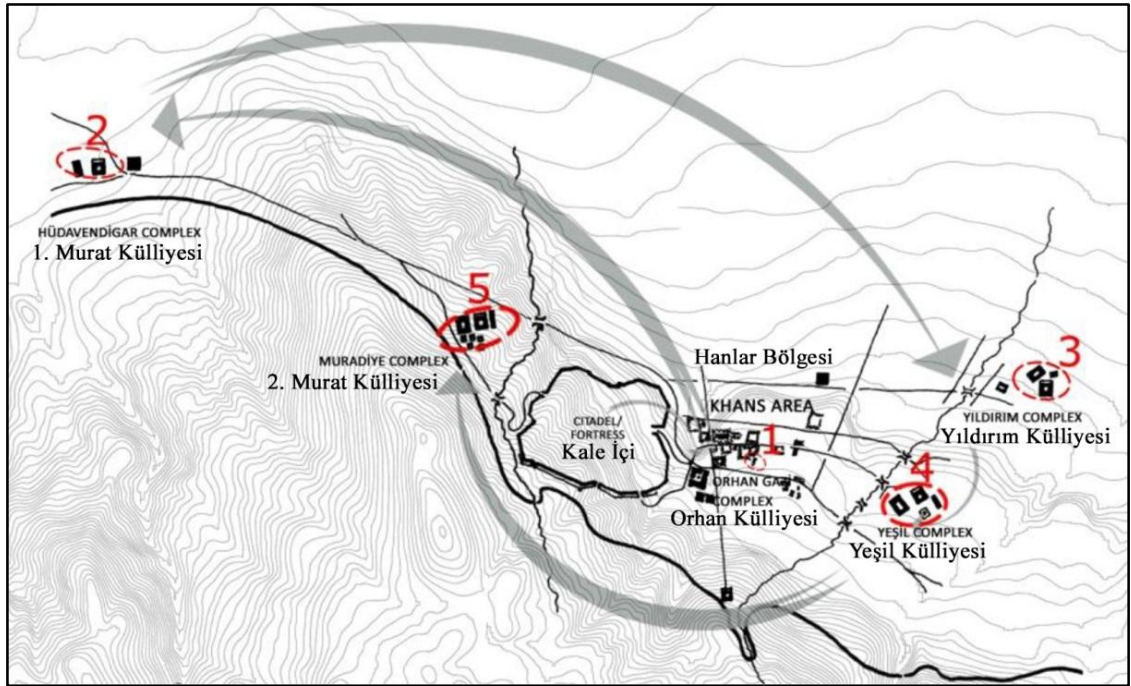


Şekil 2.5. Bursa Tarihi Hanlar ve Çarşı Bölgesi (<https://www.btch.org.tr>, 2016)

Orhan Gazi döneminde temelleri atılan ve belirli bir çerçeveye oturan çarşı bölgesi, Yıldırım Beyazıt döneminde yapılan Yeni Bedesten ile birlikte Bursa'yı uluslararası

ticaret ağı üzerinde yer alan bir şehre dönüştürmüştür (Şekil 2.7.) (Yenal 2012). İnşa ettirilen Yeni Bedestenin dışa kapalı yapısı, ticari malların ve kıymetli eşyaların güvenliğini sağlamış ticari anlamda Bursa'yı vazgeçilmez bir şehir durumuna getirmiştir (Tekeli 1982).

Osmanlı Devleti'nde başa gelen sultanların ve yöneticilerin kent üzerinde iz bırakma istekleri dâhilinde kendi şahısları ve aileleri adına cami ve buna bağlı sosyal yapılar yaptırılmaları sonucu külliye ortaya çıkmıştır. Erken Dönem Osmanlı Bursa'sında farklı sultanlar tarafından yaptırılan külliye kent doğu-batı aksında gelişmesini sağlamıştır (Kejanlı 2010). Örneğin şehrin ilk külliyesi, eski kent nüvesi yakınında oluşturulan Orhan Gazi külliyesidir. Orhan Gazi'den hemen sonra başa geçen 1. Murat tarafından yaptırılan külliye ise şehrin merkezinden sıçrama yapacak bir uzaklıkta kaplıcaların da bulunduğu Çekirge civarındadır. Yıldırım Beyazıt tarafından inşa ettirilen külliye ise şehrin doğusunda konumlandırılmıştır. Yıldırım külliyesi içerik itibarı ile Osmanlı'da ilk planlı, kapsamlı ve gelişmiş külliye olarak kabul edilebilir (Kuban 1968). İşlevsel anlamda da çok amaçlı yapısı ile toplumsal yaşama katkı düzeyi daha yüksektir. Çelebi Mehmet döneminde inşa edilen Yeşil Külliyesi ile şehrin doğusuna doğru olan gelişim devam etmiştir.



Şekil 2.6. Erken Osmanlı Dönemi'nde Bursa'da İnşa Edilen Külliyeler (Anonim 2013)



Şekil 2.7. Bursa Tarihi Hanlar ve Çarşı Bölgesi (Suphi Bey Haritası üzerinde yazar tarafından düzenlenmiştir)

2. Murat döneminde kalenin batı bölgesine yaptırılan külliye ile de kent gelişimi sürmüştür. Külliyeler genel anlamda erken dönem Osmanlı kent kimliğinde yer alan ve erken dönem Bursa kenti ile özdeşleşmiş şehir odaklarıdır. Kentin yayıldığı konut mahallelerinin kendi içindeki odakları olmuş ya da var olan mahalle dokularını sosyal anlamda ileriye götürmüşlerdir.

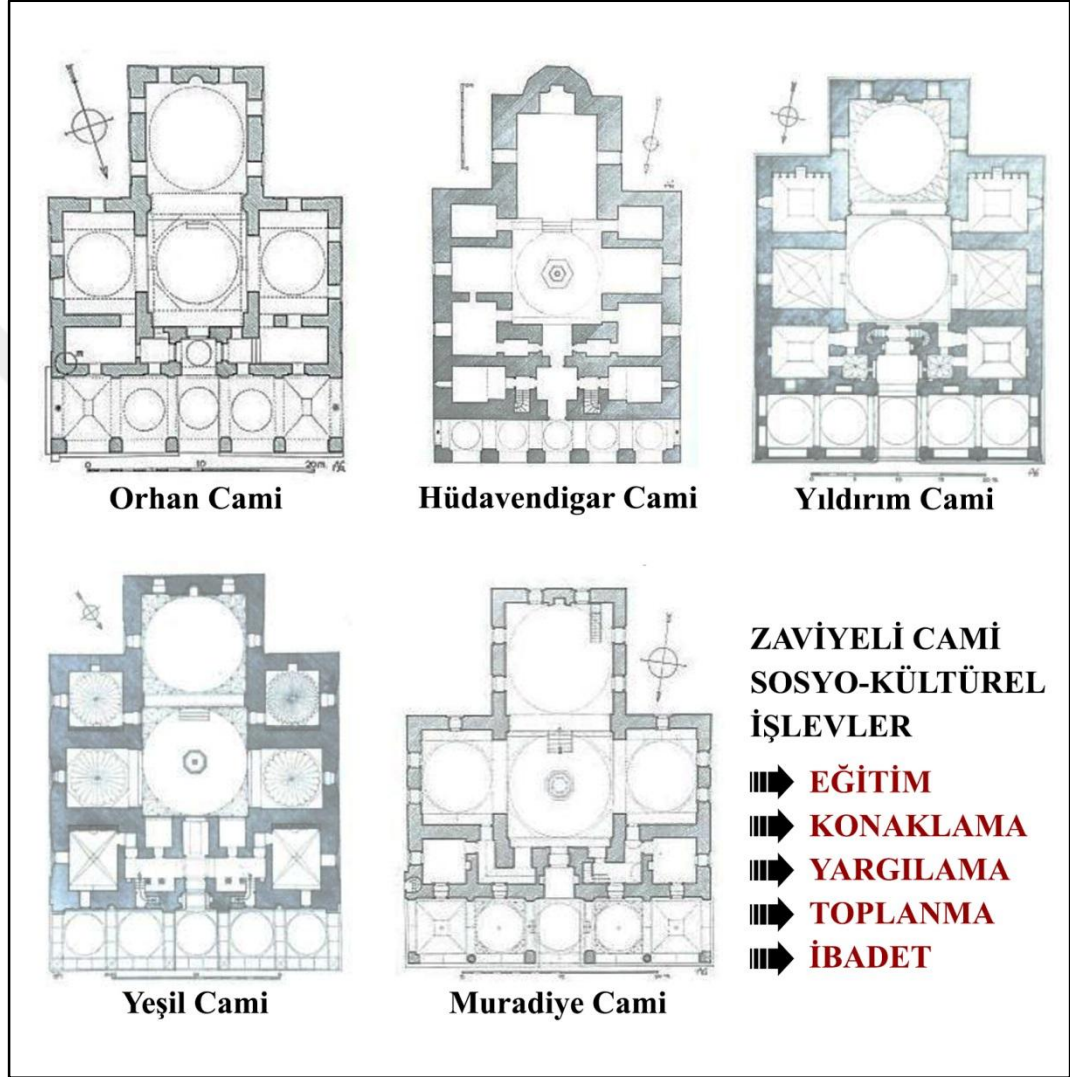
Erken Osmanlı Dönemi'nde Bursa'da kentin temel yerleşme birimleri mahallelerdir. Mahalleler genellikle dini bir yapı etrafında kurulmuş konut birimlerini içerirler. Mahalle ögesi İslam şehri karakterinden gelmektedir ve Avrupa şehirlerinden doku itibari ile farklıdır. Mahallelerin Hristiyan şehirlerinde olduğu gibi bir meydanı yoktur. Bunun yerine mahallenin ileri gelenlerinin günün belirli saatlerinde bir araya geldiği mescit, cami gibi yapılar bulunur.

Bursa'nın Osmanlı tarafından fethi öncesi ve şehrin gelişmesi esnasında kentin farklı bölgelerine yerleşen gezici dervişlerin zaviyeleri çevresinde mahalleler kurulmuştur. Gezisi (Kolonizatör) dervişler Osmanlı Devleti'nin yayılma politikasında önemli bir rol üstlenmişlerdir.

Gezici dervişler fetih öncesinde fethedilecek bölgeye giderek, bölgeyi sosyo-kültürel açıdan fethetmeye hazırlamışlardır (Barkan 1942). Kentin belirli bir bölgesinde genişleme veya nüfus artışı isteniyorsa dervişler bu bölgelere yerleşmiş, göçebe olan nüfusun yerleşik hayata geçmesinde ve yeni mahallelerin oluşmasında etkin rol oynamıştır. Hatta yeni oluşan mahalleler zaviyelerin adlarıyla anılmaya başlanmıştır. Bu durum gezici dervişlerin Osmanlı kültüründe ne denli yer ettiğinin bir kanıtıdır. Yeni mahallelerin oluşumunda ve kentin yayılmasında gezici dervişlerin payı büyüktür.

Erken Osmanlı Dönemi'nde hem ibadet amaçlı kullanılan hem de gezici dervişlerin barınma ihtiyaçlarını karşılayan Zaviyeli Camiler yeni bir mimari tipoloji oluşturarak kentlerin mekânsal yapısında yerini almıştır. Bu camiler sosyo-kültürel bir merkez özelliği taşıyan çok işlevli yapılardır. Zaviyeli camiler genellikle ibadet amaçlı olarak kullanılsa da aynı zamanda okul, Kadı'nın karar verme yeri, konukları ağırlamak için misafirhane, ayanın-eşrafın toplanma yeridir. Baş aşağı duran "T" ye benzeyen plan şemasından dolayı "Ters T" planlı ya da yan kanatlı camiler olarak isimlendirilirler. İlk olarak Bursa ve civarında görülmüştür. Bu sebeple de "Bursa tipi Camiler" ismini de

almışlardır. Erken dönem Osmanlı yayılma politikasının bir sonucu olarak Balkanlarda da zaviyeli camilere rastlanır (Erdoğan ve ark 2016). Bu camilere örnek olarak Osmanlı Devleti'nin kuruluş döneminde inşa edilmiş Orhan Cami, Hüdavendigâr Cami, Yıldırım Cami, Yeşil Cami ve Muradiye Cami gösterilebilir (Şekil 2.8.).



Şekil 2.8. Erken dönem Osmanlı Bursa Kenti ile Özdeşleşen Zaviyeli Camiler (Anonim 2013)

2.3. Erken Dönem Osmanlı Kenti Olarak Üsküp

Erken Dönem Osmanlı kenti Bursa'da şehrin mekânsal yapısında ve mimarisinde görülen gelişimler benzer bir şekilde Balkan kentlerinde de görülmüştür. Bu kentler arasında Üsküp öne çıkmaktadır. Çalışmanın bu bölümünde Üsküp'ün coğrafi

özellikleri, yol ağları ve ticaret ilişkileri üzerinden Erken Osmanlı Dönemi'nde Üsküp kentinin gelişimi analiz edilmiştir.

2.3.1. Üsküp Kentinin Coğrafi Özellikleri ve Yol Ağları

Makedonya'nın başkenti olan Üsküp, ülkenin kuzey bölümünde yer almaktadır (Üsküp-41° 59' 48"N, 21° 25' 57"E). Şehrin etkisinde bulunduğu coğrafi özellikler kent karakterinin oluşumunda belirgin bir rol oynamıştır.

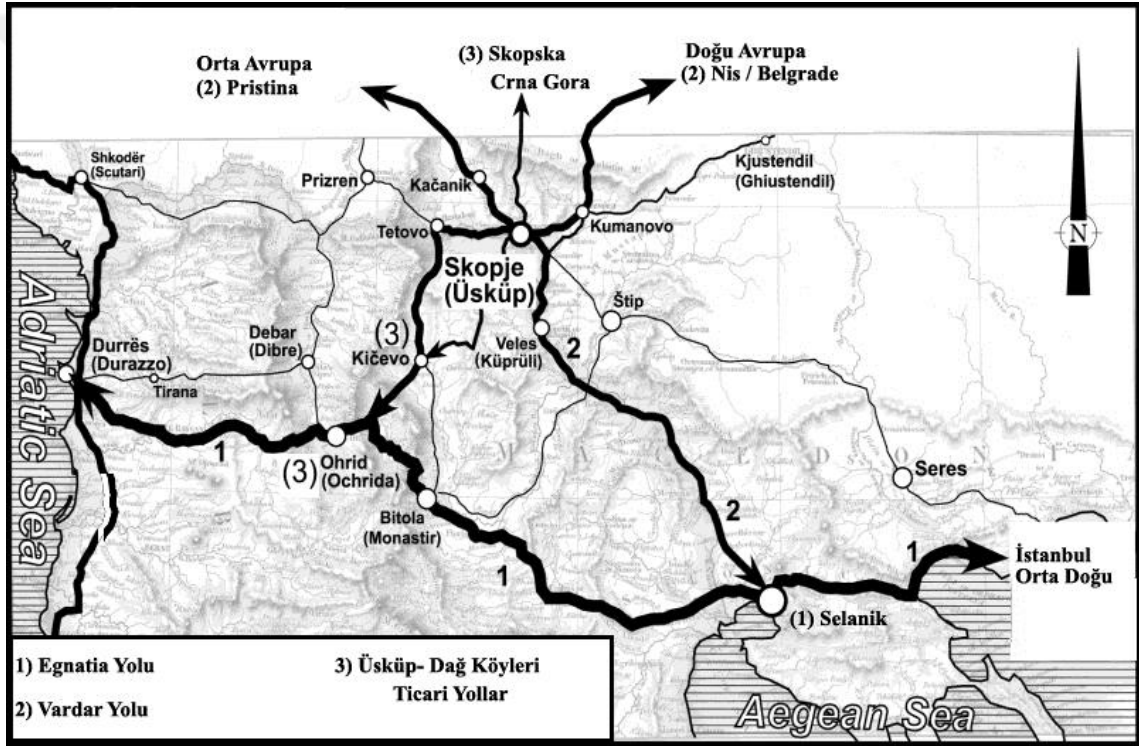
Üsküp kenti; dağ sıraları ile çevrelenmiş ve farklı nehirler tarafından bölünmüş bir vadi (Üsküp Vadisi) içerisinde yer alır. Deniz seviyesinden 245 m yükseklikte olan Üsküp vadisi güneyden Vodno Dağları, güneybatıdan Suva Gora dağları ve kuzeyden Skopska Crna Gora dağları ile çevrelenmiştir (Şekil 2.9.). Vadi içerisinde batıda Treska ve Lepenec nehirleri bulunur. Bölgenin kuzeyinden Sereva nehri Üsküp Vadisi boyunca uzanır. Pcinja nehri ise vadinin güneyinden akmaktadır. Bahsi geçen tüm nehirler birleşerek Vardar Nehrine karışır. Makedonya'dan başlayarak Yunanistan'a uzanan ve Ege Denizine dökülen Vardar nehri, Üsküp kent karakterinde önemli bir yere sahiptir. Üsküp vadisi çevresinde bulunan 5 nehrin getirdiği alüvyonlarla oluşmuştur.



Şekil 2.9. Üsküp'ün Fiziki Durumunu Gösterir Harita (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_City_of_Skopje_fr.svg, 2017)

Köppen iklim sınıflandırmasına göre Üsküp; kışları ılık, yazları sıcak ve her mevsim yağışlı bir iklime sahiptir (Cfa- Her Mevsim Yağışlı Subtropikal İklim) (Monevska 2010) . Yıllık ortalama sıcaklık 13,5° C'dir (https://readtiger.com/wkp/en/Geography_of_the_Republic_of_Macedonia, 2017). Hâkim rüzgâr yönleri ise Vardar nehir yatağına paralel olan kuzey (N) ve kuzeybatıdır (NW).

Üsküp şehrinin bulunduğu bölge sahip olduğu verimli topraklar ve uygun coğrafi koşullar sebebiyle antik çağlardan bu yana Romalılar, Bulgarlar, Sırlar ve Osmanlılar başta olmak üzere birçok uygarlık tarafından yerleşim yeri olarak kullanılmış, Üsküp vadisi yaşamın merkezi olmuştur.



Şekil 2.10. Üsküp Yol Ağları (Krstik'in Çalışması Üzerinden Uyarlanmıştır (2013))

Üsküp şehri Balkanlardaki stratejik konumu itibariyle tarih boyunca farklı ticaret yollarının kesişiminde yer almıştır. Bu ticari yollardan en önemli iki tanesi Roma'yı İstanbul'a bağlayan Egnatia Yolu ve bu yolu çapraz kesen Doğu/Orta Avrupa- Selanik ticaret yoludur (Evans 2009, Krstikj 2013). Roma döneminde birçok yol Romalılar için iki önemli merkez olan Roma ve İstanbul'u birbirine bağlamaktadır. Adriyatik Denizi üzerinden Roma'yı İstanbul'a bağlayan yollardan birisi olan Egnatia yolu Makedonya'nın güneyinden (Ohrid- Bitola üzerinden) geçmektedir (Şekil 2.10.). Bu

bağlamda Egnatia yolu ile ilişki içerisinde olan Üsküp kenti için bu ticaret rotası önem taşımaktadır. Diğer yandan Üsküp şehri, Orta/Doğu Avrupa ve Selanik (Ege) arasında alışveriş bağlantısı sağlamaktadır. Aynı zamanda Üsküp, Skopska Crna Gora ve Vodno dağları üzerinde yer alan köylerde üretilen ticari ürünlerin satıldığı bir merkezdir. Bu duruma bağlı olarak Üsküp şehrinin hinterlandı genişlemiştir ve dağ köyleri ile arasında kısa ticaret yolları oluşmuştur. Üsküp Vadisi üzerindeki ticaret yolları genellikle Vardar nehrinin akış yönü olan kuzeybatı-güneydoğu istikametini takip etmektedir.

2.3.2 Üsküp'te Erken Dönem Osmanlı Kenti Yapılanması

1391 yılında Osmanlı fethinden önce Üsküp kenti Roma, Bizans, Bulgar ve Sırp gibi farklı uygarlıkların hâkimiyetinde kalmıştır ve bu uygarlıkların izlerini taşımaktadır. Osmanlı öncesinde Üsküp kenti Orta Çağ kenti özellikleri göstermektedir. Bu çalışmada Üsküp kentinin Osmanlı'dan önceki durumunu açıklayabilmek için Orta Çağ kentlerinin mekânsal özelliklerine değinilmiştir.

5. yüzyılda kuzey kavimlerinin saldırıları sebebiyle Roma İmparatorluğu sahip olduğu tüm örgütsel yapısı ile birlikte çökmüş, toplum içerisinde çözülme başlamış ve bu çözülme de Roma şehirlerinin yıkımı ile neticelenmiştir. Bahsedilen bu yıkım sadece şehrin fiziksel görüntüsü ile ilişkili bir durum değildir. Roma şehirlerine hayat veren ticari etkinliklerin ve ekonomik faaliyetlerin durma noktasına gelmesi, kentsel özelliklerin yitirilmesi ve yozlaşmasına yol açmıştır.

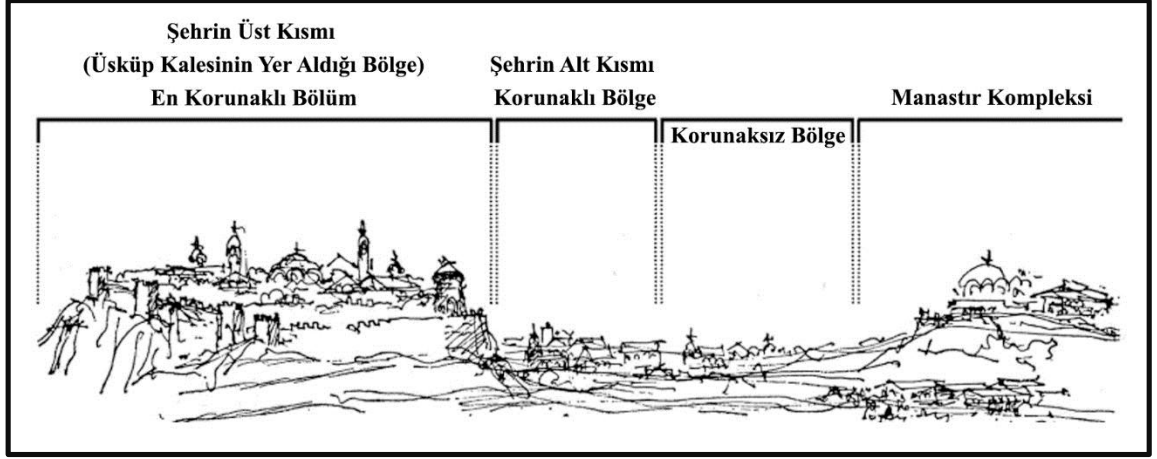
Yıkılan Roma antik kentleri üzerindeki otorite boşluğu kilise ile doldurulmuştur. 9. yüzyıldan itibaren istikrar yeniden tesis edilmiştir. Manastır gezginlere, sığınmacılara kucak açmış; köprü ve pazaryerleri inşa ederek kent gelişimine belirli ölçülerde katkı sağlamıştır (Mumford 2007). Orta Çağın ilk dönemlerindeki şehirler; insan sayısı yüksek, modern kentlerden çok kilise etrafında toplanmış kale halkı veya kırsal dağınık yerleşmeler olarak tanımlanabilir. Şehirlerin karakterlerini ise din ve tarım amaçlı etkinlikler oluşturmuştur.

Orta Çağ kentleri savunma amacıyla genellikle korunaklı tepelere kurulmuş, surlar ile çevrelenmiştir. Sur dışında düzenli olarak pazar kurulmuştur. "Pazar" ticaretin yeniden önem kazanması açısından Orta Çağ kentinde önemli bir öğedir. Orta Çağ'da kent karakterini değiştiren olgu da yine ticaret olmuştur. Ticaretin ana öğesi olan pazar

alanları kente eklenmiş ve ticaretin etkin olduğu bu alanlarda yeni yerleşim yerleri kurulmuştur. Bu dönemde ticaret odaklı bir değişim, farklılaşma ve bilinçlenmeden bahsetmek mümkündür. Orta Çağ şehri ve Orta Çağ dönemi; sanayi kentine bir hazırlık süreci olarak değerlendirilebilir. Avrupa'da şehirleşmenin meydana geldiği önemli bir dönemdir ve Avrupa'daki şehirlerin çoğunun temeli bu dönemde atılmıştır.

Üsküp de bu düzende kurulmuş ve yapılaşmış şehirlerden birisidir. Roma döneminde Skupi ismi ile anılan Üsküp, Roma İmparatorluğu'nun ikiye bölünmesi ile Doğu Roma İmparatorluğu'nun (Bizans) himayesine girmiştir. 10. ve 13. yüzyıl arasındaki dönemde Bizans ve Bulgaristan İmparatorluğu'nun mücadelelerine sahne olan Üsküp, Osmanlı'dan önce Sırp İmparatorluğu'nun egemenliği altına girmiştir. Osmanlı öncesi döneme ait bilgi ve veriler kısıtlı olmasına rağmen tarihçiler Üsküp şehrinin o dönemde 3 ana bölgeden oluştuğunu düşünmektedirler (Şekil 2.11.) (Krstikj ve Koura 2014a):

- 1) Sur içinde yer alan, korunaklı, yüksek bir tepe üzerine (Şu anda Üsküp kalesinin yer aldığı kısım) kurulu üst şehir bölgesi. Bu bölge Bulgaristan Hükümdarı Samuil döneminde 10. yüzyıl civarlarında sur ile çevrilmiştir. Arkeolojik çalışmalar neticesinde bölgede 12. yüzyılda 2 kilise, 14. yüzyılda 4 kilise ve yoğun bir yapılaşma olduğu sonucuna ulaşılmıştır (<http://www.skopskokale.com.mk>, 2016). 14. yüzyılda kale surları yenilenmiş şehir kuzeybatıya doğru genişlemiştir.
- 2) Yine sur içine alınmış, korunaklı, tepenin doğu yamaçlarına kurulmuş alt şehir bölgesi. 13. yüzyılda Bizans güç kaybetmiş ve parçalara ayrılmıştır. Bu dönemde alt şehir bölgesi de Bulgar ve Sırp tehditlerine karşı surlar içine alınmıştır.
- 3) Sur dışında kalan, korunaksız, kentin çeperlerini oluşturan Serava nehri çevresinde yer alan konut bölgesi. Ayrıca şehir sınırları dışında Serava nehrinin doğusundaki tepe üzerinde bir manastır kompleksi yer almaktadır.



Şekil 2.11. Osmanlı Öncesinde Üsküp Kenti (Krstikj ve Koura 2014a)

1392 yılında Osmanlı uçbeyi¹ Yiğit Paşa tarafından fethedilen Üsküp, bu dönemde şehir modeli ve karakteri bakımından değişikliğe uğramıştır. Alt şehir bölgesi ve surları hakkında net bilgilere ulaşılamasa da, var olan mevcut kent parçalarının bölgede yeni inşa edilecek Osmanlı yapı kararlarını etkilediği savunulabilir. Çünkü Osmanlı İmparatorluğunun yeni fethettiği yerlerle ilişkili olarak uyguladığı strateji tamamen yıkmak değil, mevcut olan kent dokusunu kendi prensiplerine göre yeniden şekillendirmektir.

İslam şehirlerinin kent yapısı, belediye kurumunun ve buna bağlı bir meydanın bulunmaması nedeni ile Avrupa kent yapısından ayrılır (Stern 1970). Kamusal yapılarla sınırlı bir meydanın yokluğu Osmanlı Üsküp'ünde Avrupa'dan farklı bir şehir yapılanmasını ortaya çıkarmıştır. Erken dönem Osmanlı kenti olarak Üsküp'ün topoğrafyaya da bağlı olarak batıda kalenin bulunduğu tepe ve doğuda Gazi Baba Tepesi (Osmanlı öncesinde manastır kompleksinin bulunduğu bölüm) arasındaki vadide, Serava nehrine paralel olarak geliştiği söylenebilir. Osmanlı İmparatorluğunun 1392'de Üsküp'ü fethinden sonra Üsküp şehri, Osmanlı kent karakterine ve prensiplerine göre gelişmiş, yeniden inşa edilmiştir. Erken dönem Üsküp Osmanlı kent dokusu incelendiğinde 3 ayrı kent katmanı ile karşılaşılmıştır (Krstikj 2013):

1) Yüksek bir tepe üzerine inşa edilmiş Kale,

¹ Anadolu Türk devletlerinde, özellikle Anadolu Selçuklu ve Osmanlılarda sınır hattında askeri ve sivil yönetimden sorumlu olan kişilere verilen isimdir.

- 2) Hisarın üzerinde bulunduğu tepenin doğu yamaçlarına yerleştirilmiş Çarşı ve Cuma Camisi (Çarşı bölgesi uçbeylerinin ve Osmanlı Padişahlarının inşa ettirdiği külliye yapıları ile ticari anlamda güçlendirilmiştir),
- 3) Çarşı ve Cuma Camisinden oluşan kent merkezini kuşatan konut mahalleleri.

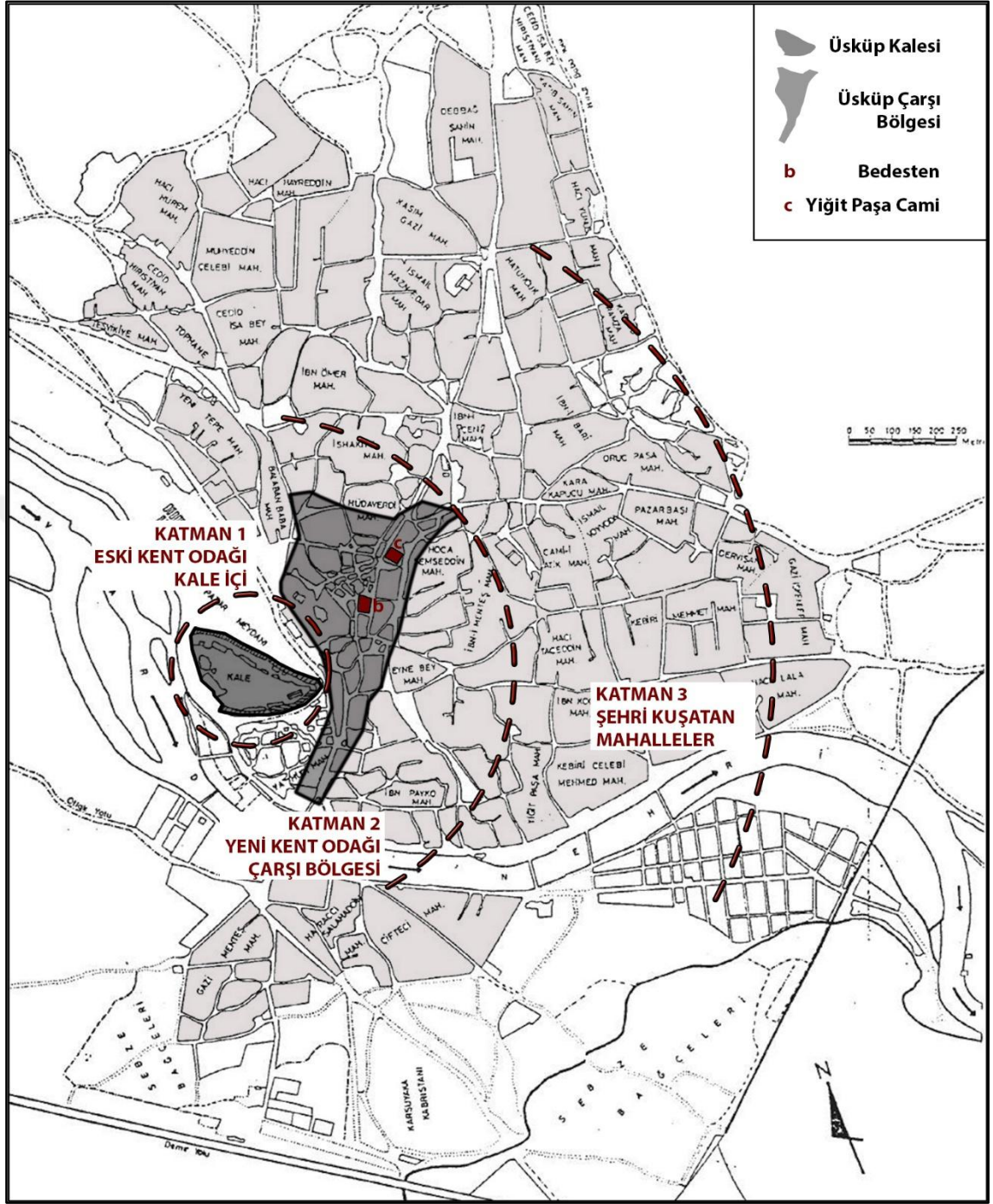
Osmanlı'nın fethinden önce günlük yaşam şehrin üst kısmı olarak anılan kale içi bölgesinde yoğunlaşırken, fetihten sonra şehir bu korunaklı bölgenin dışına taşınmıştır. Osmanlı hâkimiyetinde yeniden şekillenen şehir merkezi, Osmanlı öncesindeki alt şehir bölgesine karşılık gelmektedir (Krstikj ve Koura 2014a). Surlarla çevirili şehrin üst kısmı ise Osmanlı askerlerinin Balkanlar'daki yeni fetihler için hazırlandıkları bir kışlaya dönüştürülmüştür (Namichev ve Namicheva 2015). İlerleyen dönemlerde Osmanlı'nın Balkanlar'daki sınırlarının genişlemesi ile Kaleiçi bölgesi bu askeri stratejik önemini yitirse de Osmanlı öncesinde olduğu gibi tekrar şehir merkezi vazifesini üstlenmemiştir. Artık yeni şehir merkezi kale içinde yer alan eski kent nüvesi değil, kalenin karşısında Osmanlı prensiplerine göre geliştirilen ticaret bölgesidir. Şehrin surların dışına doğru genişletilmesi ve ticaret odaklı olarak büyütülmesi; Osmanlı İmparatorluğunun uluslararası ticarete söz sahibi olma ve yayılma politikaları ile yakından ilişkilidir.

Osmanlı erken döneminde han, hamam, cami ve bedesten gibi kamusal yapılar Osmanlı kent modeli dâhilinde şehrin gelişmesini sağlamak için stratejik noktalara yerleştirilmiştir. Bu kamusal yapılar Osmanlı erken dönem kentleşmesini ve var olan kent nüvelerinin geliştirilmesini sağlayan ana öğelerdir. Konu bu bağlamda ele alındığında Üsküp'te Osmanlılaşma süreci 15. yüzyılda ilk Cuma Camisinin Yiğit Paşa tarafından inşa ettirilmesi ile başlamıştır (Boykov 2011). Bu yapıyı takiben Yiğit Paşa'dan yönetimi ele alan İshak Bey tarafından Yiğit Paşa Cuma camisine yakın bir konumda Bedesten inşa ettirilmiştir. Günümüzde yapının orijinal hali korunmamakta, eski yapının yerinde yine Bedesten isminde başka bir ticari yapı bulunmaktadır. Birbiriyle kullanım olarak bağlantılı olan Yiğit Paşa Cami ve Bedesten; erken dönem Osmanlı Üsküp kentinin merkezi ve Osmanlı çarşısının başlangıç noktasıdır (Şekil 2.12.) (Boykov 2011).

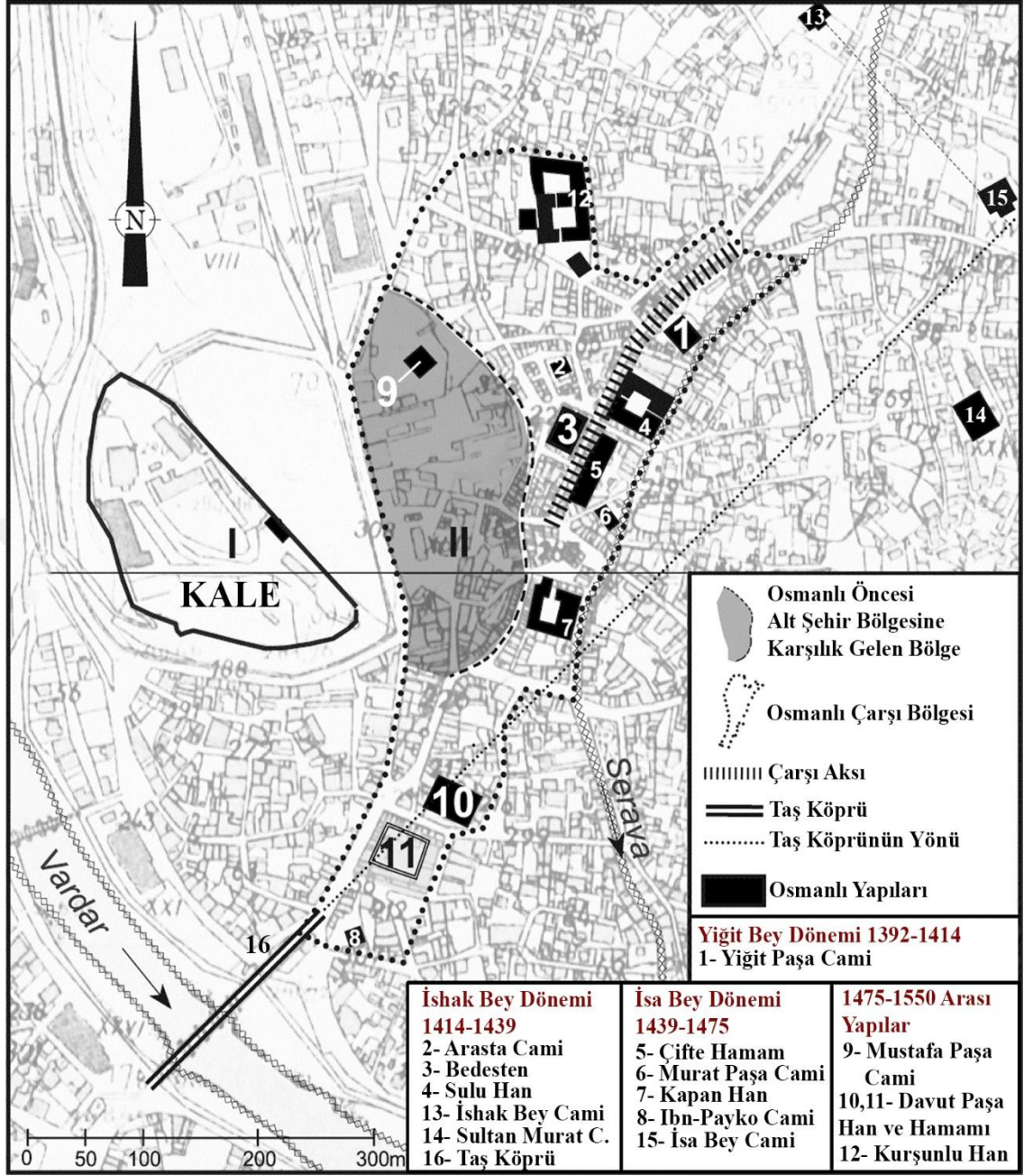
Osmanlı erken döneminde Balkanlarda yeni fethedilen şehirlerde mevcut şehrin kapladığı alan yeni gelişmeler için yetersiz olduğundan çarşı bölgesi genellikle şehir

surlarının dışında yer almaktadır. Nitekim Osmanlı Üsküp çarşısının merkezi niteliğindeki Yiğit Paşa Cami ve Bedesten kale bölgesinin doğusunda surların dışında konumlanmıştır. İshak Bey döneminde yaptırılan Arasta Cami, Sulu Han ve Sultan Murat Cami çarşının gelişimi ve ticaret aksının güçlendirilmesi açısından önemlidir.

Arasta Osmanlı'da aynı tür ürünü satan dükkânların bulunduğu bölüme verilen isimdir. Bu açıdan düşünüldüğünde camiye verilen Arasta ismi bölgede ticari bir oluşumun göstergesidir. Diğer taraftan 2. Murat tarafından bir imparatorluk camisinin Üsküp'e yaptırılması şehre verilen önemin ve uluslararası ticarete kentin ayrı bir öneme sahip olduğunun kanıtıdır. İshak Bey'in oğlu Gazi İsa Bey de inşa ettirdiği yapılar ile çarşının ve kentin gelişimine katkı koymaya devam etmiştir. Çifte Hamam'ın ve Kapan Han'ın yaptırılması ticari çarşı aksını güçlendirmiştir. Yine bu dönemde Vardar Nehri üzerine inşa ettirilen tarihi taş köprü çarşı aksını, Vardar nehrinin güneyinden gelen ticaret yollarına bağlamaktadır. Taş Köprü'nün devamında inşa edilen İbn Payko Cami, Davut Paşa Han ve Hamamı taş köprü ve ticari çarşı aksı arasındaki bağlantıyı sağlamış; 16. yüzyılda inşa edilen Kurşunlu Han çarşısını kuzeydoğuya doğru genişletmiştir (Şekil 2.13.).



Şekil 2.12. Osmanlı Döneminde Üsküp Kent Katmanları (1892 Haritası üzerinde yazar tarafından düzenlenmiştir) (http://www.build.mk/forum/forum_posts.asp?TID=44&PID=193091, 2017)



Şekil 2.13. Erken Dönem Üsküp Osmanlı Çarşısı (Kristj'in çalışmasından uyarlanmıştır (2013))

Yiğit Paşa vakfiyesine bağlı 38 dükkân, İshak Bey vakfiyesine bağlı 133 dükkân ve İsa Bey Vakfiyesine bağlı 68 dükkân oluşan çarşı bölgesinin gelişimini ve önemini doğrulamaktadır (Şekil 2.14.) (Dede 2015).

Osmanlı erken döneminde Üsküp'ü şehir olarak geliştiren diğer bir unsur uçbeyleri tarafından inşa ettirilen yapı kompleksleridir. Üsküp'ün fethinden sonra (1392) uçbeyi Yiğit Paşa tarafından kalenin doğusuna yaptırılan cami ve zaviyeler yeni ticaret

bölgesinin merkezi ve şehir oluşumunun ilk kıvılcımıdır. Yiğit Paşa külliyesi; ters T planlı bir cami, medrese, türbe, imaret ve hamamdan oluşmaktadır.

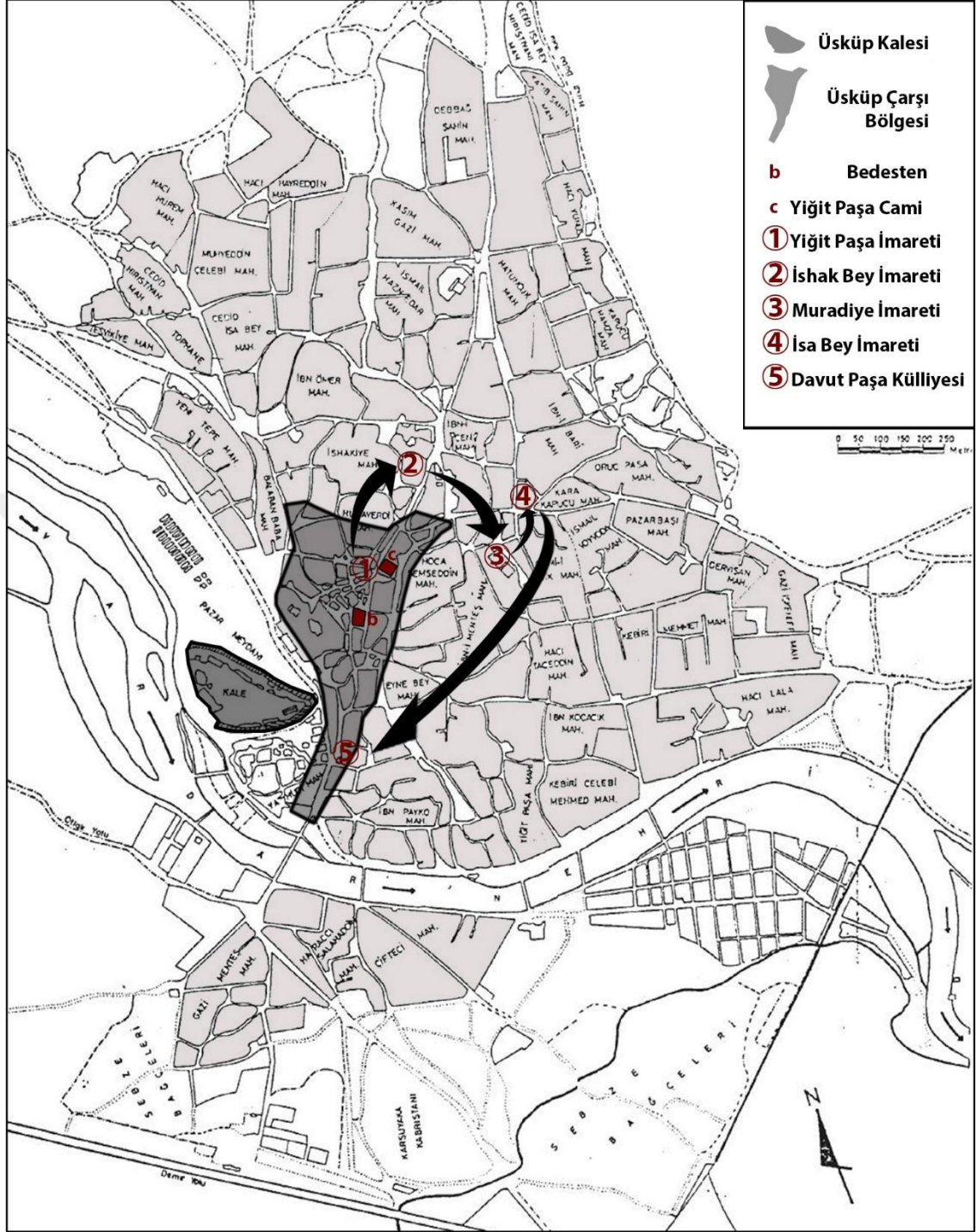


Şekil 2.14. Üsküp Çarşısından Bir Görünüm (Gönül 2016)

İlerleyen dönemde 15. yüzyılda inşa ettirilen İshak Bey ve İsa Bey külliyesi şehrin kuzeye doğru genişlemesini sağlamıştır (Boykov 2013). Yine 15. yüzyıl eseri olan 2. Murat Hanedanlık Camisi çarşı bölgesinin dışındadır ve şehri doğuya doğru açan bir katalizördür. Öyleyse Yiğit Paşa Külliyesi, İshak Bey Külliyesi, İsa Bey Külliyesi ve 2. Murat Cami'nin bulunduğu bölge erken dönem Üsküp kentini tanımlayan önemli düğüm noktaları olarak değerlendirilebilir (Şekil 2.15.). 16. yüzyılda artan nüfusa paralel olarak yeni yapıların inşası ile birlikte şehrin büyümesi devam etmektedir.

15 ve 16. yüzyılda Üsküp'te kenti oluşturan diğer bir katman, ticari ve dini merkezi dıştan saran mahallelerdir. Konutların yer aldığı mahalleler; aynı etnik kökenden gelen insanlar tarafından oluşmuştur ve cami, fırın ya da hamamdan meydana gelen küçük bir merkeze sahiptir.

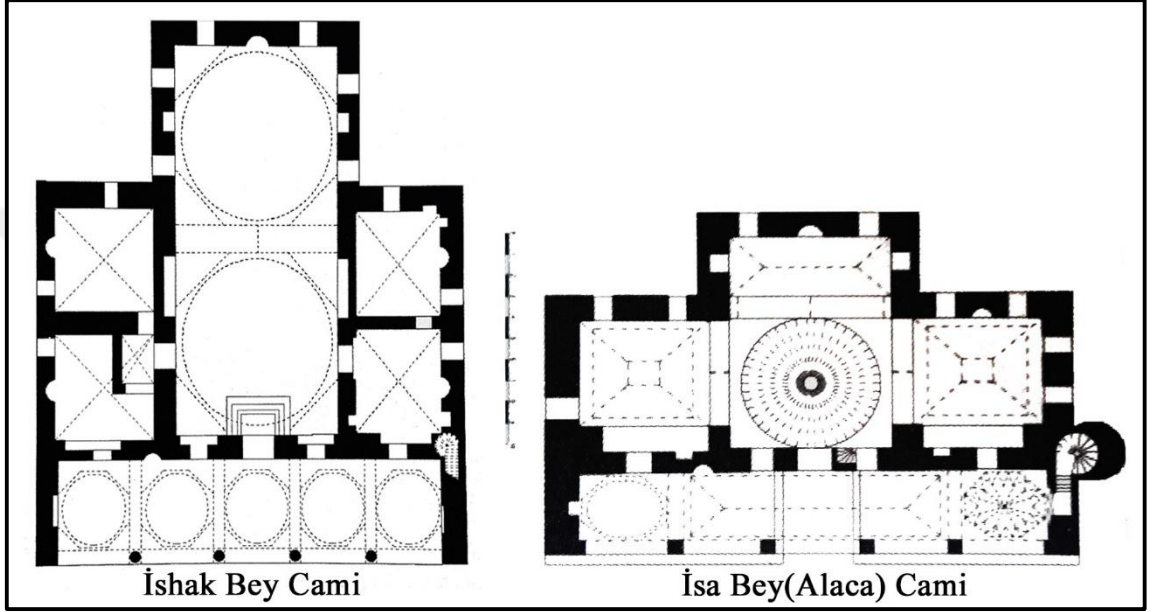
Genellikle mahalleler şehrin gelişimini amaçlayan katalizör görevindeki külliye çevresinde türemişlerdir. Ham madde, gıda ürünleri, çeşitli ihtiyaç malzemelerinin satışı çarşısının gürültülü ve canlı sokaklarında gerçekleşirken; mahallede saygınlık ve özel hayatın gizliği söz konusudur.



Şekil 2.15. Erken Dönem Osmanlı Kenti Üsküp'te Yapı Komplekslerinin Gelişimi (1892 Haritası üzerinde yazar tarafından düzenlenmiştir) (http://www.build.mk/forum/forum_posts.asp?TID=44&PID=193091, 2017)

Erken Dönem Osmanlı kentlerinin gelişimini tetikleyen ters T plan şemalı zaviyeli camiler Üsküp'te de yer almaktadır. Yiğit Paşa tarafından inşa ettirilen cami günümüzde varlığını sürdürmese de, eski fotoğraflar ve kaynaklar caminin zaviyeli olduğunu

doğrulamaktadır. Üsküp şehrinin fethinde Yiğit Paşa ve onun ile birlikte büyük rol oynayan derviş Meddah Paşa için bu caminin yaptırıldığı düşünülmektedir. Diğer taraftan İshak Bey ve İsa Bey Camileri de zaviyeli cami türü örneklerindedir (Şekil 2.16.) (İbrahimgil 2001). Zaviyeli camiler 15. yüzyılda fetih politikasında ve şehir gelişiminde yer alan dervişlerin konakladığı; ibadet, konaklama, eğitim, toplanma ve yargılama gibi aktivitelerin gerçekleştirildiği stratejik önem arz eden yapılardır.



Şekil 2.16. Erken Dönem Osmanlı Üsküp'ünde Zaviyeli Camiler (Erdoğan ve Ark. 2016)

Çarşının ve Cuma camisinin çevresinde kent odağı gelişimi, külliyelerin oluşumu, kent çeperlerindeki mahalleler gibi Bursa kent dokusunda gözlemlenen Erken Dönem Osmanlı kent stratejisindeki öğeler erken dönem Üsküp kent karakterinde de kendini göstermektedir. Bursa'daki özel ticaret yapısı Bedestenin ve "T Planlı" Camilerin Üsküp'te de yer alması iki şehir arasındaki etkileşimi kanıtlar niteliktedir. Bursa kenti yapılanması Üsküp için Erken Osmanlı Dönemi'nde örnek teşkil etmiştir. İki şehir arasındaki bu etkileşimi Bursa ve Üsküp'ün tarihi şehir merkezlerinde günümüzde bile görmek mümkündür.

3. TANZİMAT FERMANI ve BATILILAŞMA HAREKETİ'NİN BURSA ve ÜSKÜP'E ETKİLERİ: BENZEŞİM DÖNEMİ

Çalışmanın bu bölümünde öncelikle Osmanlı'da 19. Yüzyılın ilk yarısında Tanzimat Fermanı ve Batılılaşma Hareketi ile kente ve mimariye dair değişimler oluşturabilecek yenilik hareketleri açıklanmış, buna bağlı olarak Bursa ve Üsküp kent yapısında ve mimarisinde meydana gelen değişimler ortaya konulmuştur.

3.1. Tanzimat Fermanı ile Osmanlı Kentlerinde Yaşanan Değişimler

Dünya tarih sahnesinde önemli kırılma noktalarından biri olan Fransız İhtilali (1789) ve Sanayi Devrimi 19. yüzyıl başlarında dünya kentleri üzerinde doğrudan ya da dolaylı olarak belirli değişimleri beraberinde getirmiştir. Sanayi devrimi ile seri üretim faaliyetlerinin başlaması ve yeni yapı malzemelerinin bulunuşu modernleşme hareketini ortaya çıkarmış ve var olan şehirlerin çehresini değiştirmiştir. Ticaretin daha da önemli hale gelmesi, üretimde ve iletişimdeki değişimler, tarım sektöründeki iş gücü ihtiyacının azalması kırsal kesimden kente göçü artırmış ve kentlerin nüfusunda artışa sebep olmuştur. Kentlerde fabrikaların çevresinde konut alanlarının ortaya çıkışı, sağlık alanındaki problemler ve değişen ihtiyaçlara göre ulaşımın yeniden düzenlenme gereksinimi var olan kentlerin organizasyon yapısının tekrardan ele alınmasını gerekli kılmıştır. Tüm bu durumun neticesinde Avrupa başta olmak üzere tüm dünyada endüstrileşmenin kentlerde meydana getirdiği problemlere cevap üretmek amacıyla kent planlama denemeleri ortaya çıkmıştır (Seçer ve Ark. 2016).

Osmanlı Devletinde ise 18. yüzyılda başta savaş teknolojisi olmak üzere birçok alanda geri kalmış olmak ve savaşlardaki yenilgiler İmparatorluk kurumları içinde bir yenilenmeyi gerekli kılmıştır. Bu anlamda 3. Selim ile başlayan, 2. Mahmut ile devam eden reform hareketleri ve Avrupa'da yaşanan değişimlere ayak uydurma çabası 1839 yılında Gülhane Parkında okunan Tanzimat Fermanı için altyapı hazırlamıştır. Tanzimat döneminde Osmanlı Devleti yapısı ve şehirlerinde günlük yaşamda sosyal, ekonomik, kültürel açıdan düzenlemelerden; askeri ve yönetsel anlamda yeniliklerden ve batılılaşma sürecini içeren bir dizi reform hareketinden bahsedilebilir (Özcan 2006). Kent içerisinde kamu hizmetlerinin verilmesi, ulaşım, kanalizasyon, su, sağlık gibi sorunlara çözümler getirilmesi Tanzimat hareketini destekleyenlerin başlıca hedefleridir (Aktüre 1978).

19. yüzyılda Osmanlı bir miktar güç kaybına uğramış bir haldedir. Bu açığı kapatmak ve merkezi otoriteyi yeniden sağlamak amacı ile Osmanlı yenilik ve batılılaşma hareketlerine yönelmiştir. İmparatorluğun toprak kaybetmesi neticesinde ise bazı kentler önemli ölçüde göç almış ve şehirlerde artan nüfusa paralel olarak konut ihtiyacı ortaya çıkmıştır (Dostoğlu ve Oral 2000). Bu algıya bağlı olarak kentsel mekânda göçmen mahalleleri oluşmaya başlamıştır (Aktüre 1978). Ulaşım teknolojisindeki gelişim, şehrin yollarının genişletilmesi ve yeni yolların açılmasını gerekli kılmıştır. Ticaret eylemlerinin ve taşıma sisteminin değişmesi demiryolu yapımını zorunlu hale getirmiştir.

Diğer yandan Osmanlı şehirlerinde yapı stoğunun ahşap olması bir yangın esnasında yapıların büyük hasar görmesine ve yangının hızla yayılmasına neden olmuştur. Yangına dayanıklı inşaat teknolojilerinin geliştirilmesi ve yapıların belirli standartlar dâhilinde inşa edilmesi gerekli olmuştur. Klasik Osmanlı'da yer alan kurumların dönemin şartlarına cevap verememesi ve modernleşme hareketi neticesinde Batı'nın model olarak alınmasına bağlı olarak kentlerde yeni kurumlar ve yeni yapı türleri ortaya çıkmıştır. Tüm bu kent problemlerine cevap verilmesi, yeni kent dokularının ve yeni yapı tipolojilerinin ortaya çıkmasındaki yazılı hukuksal çerçeve Tanzimat dönemini izleyen ilmühaber ve nizamnameler ile sağlanmaya çalışılmıştır. Tanzimat yeniliklerini takip eden süreçte Osmanlı Devletinde yayınlanan bu ilmühaber ya da nizamnameler; yeni ulaşım araçları için yolların düzenlenmesinden, yapı malzemeleri, yapı yükseklikleri, arsa bölünmeleri ve kamulaştırma konularına kadar birçok alanda düzenlemeler getirmiştir (Özcan 2006).

Tanzimat dönemi reformları kapsamında ortaya atılmış, Türk imar sisteminin altyapısını oluşturan ilmühaber, nizamnameler ve Belediye kurumu genellikle Başkent İstanbul'da uygulama alanı bulsa da Tanzimat reformlarının tüm Osmanlı şehirlerini kapsayacak şekilde yayılması amaçlanmıştır. Nitekim Bursa, Üsküp, İzmir, Kayseri gibi şehirlerde Tanzimat yeniliklerinin izlerini bulmak mümkündür.

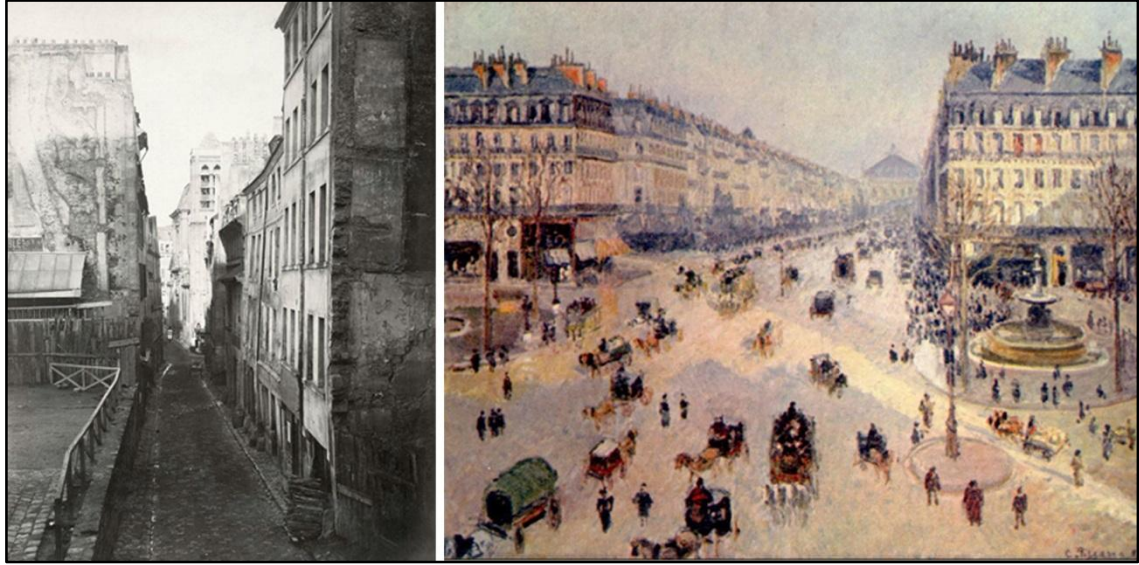
Osmanlı Devleti'nin batı ile etkileşiminin bir sonucu olan kent planlama çalışmaları Von Moltke'nin İstanbul için yaptığı plan ile başlamış ve 1839'da ilk imar talimatnamesi olarak yayınlanan Tanzimat İlmühaberinin ana hatlarını belirlemiştir (Çelik 1986, Tekeli 1980). Sözü edilen bu ilmühaber yol genişlikleri ile ilişkili belli

standartlar getirmekte, çıkmaz sokakları yasaklamakta ve ahşap yapıların sınırlandırılmasına ilişkin belirli hükümler içermektedir (Özcan 2006). 1848-1849 yılları arasında yayınlanan, yapı ve kent planlama faaliyetlerine düzenleme getiren Ebniye Nizamnameleri Osmanlı döneminin ilk planlama yasaları olarak tanımlanmaktadır (Tekeli 1980). Yangın tedbirlerinin alındığı, yol ağına dair hiyerarşik düzenlemelerin yapıldığı nizamnamede; yol ile alakalı değişikliklerin uygulanmasına zemin hazırlamak amacı ile kamulaştırmaya dair kararlar da alınmıştır (Altın 2006). 1858 yılında çıkarılan Arazi Kanunu ile tapu ve mülkiyet kavramları Osmanlı toprak düzenine uyarlanmış ve kadastro haritaları hazırlanmıştır. 1863 yılında çıkarılan Turuk ve Ebniye Nizamnamesinde kamulaştırma ve yol düzenleme faaliyetleri ön plandadır. Değişim sürecinin yönetsel kısmı olan Belediye örgütünün ortaya çıkışı İstanbul'da Beyoğlu ve Galata bölgesinde Altıncı Daire-i Belediye'nin kurulması ile gerçekleşmiştir. 1867 yılında Vilayet-i Belediye Kanununun çıkarılması ile kırk bin nüfusu aşan yerleşmelerde Belediye kurumunun kurulması hükme bağlanmıştır (Baykal 1976). Belediye örgütünün ortaya çıkışı yönetim sisteminde eyalet sisteminden vilayet sistemine geçişte önemli bir aşama olarak görülmektedir. Vilayet-i Belediye Kanunu ile belediyelere imar işlerinin yönetimi, alt yapı tesislerinin yapımı ve var olan yapıların onarımı gibi görev ve sorumluluklar yüklenmiştir (Tekeli 1986). Belediye kurumu içerisindeki meclis de yıllık bütçe hazırlanması, mali konularda denetimler yapmak ve yıllık yapım envanteri içerisinde yapım faaliyetinin kent içerisindeki yerini saptamak gibi görevler üstlenmiştir. 1882 yılında çıkarılan Ebniye Kanunu Türk imar sisteminde önemli bir dönüm noktası olmuş, etkileri Cumhuriyet dönemine kadar sürmüştür. Bu nizamname kapsamında kent içerisindeki ulaşım sistemi beş kademe olarak tanımlanmış, ahşap yapı yasağı ve yangına dayanıklı malzeme kullanımı gibi uygulamalar devam etmiş, birbirine dik ızgara yol şemaları benimsenmiştir.

Tanzimat öncesinde ordu ve adliye olmak üzere iki kuruma dayanan Osmanlı yönetimine, Tanzimat sonrasında üçüncü bir bağımsız kurum olan "mülki yönetim" eklenmiştir. Böylelikle devlet içerisinde sivil bürokrasi önem kazanmıştır (Çadircı 1985). Devlet içerisinde yönetsel olarak yaşanan değişim Hükümet Konağı ya da Belediye gibi binaların kent içerisinde inşa edilme ihtiyacını doğurmuştur. Daha sonraları ise adliye, hapisane, postane, telgrafhane ve karakol gibi yapılar bunlara eklenmiştir.

19. yüzyılda ticaret faaliyetlerindeki değişim Osmanlı kent dokusundaki yapıları da etkilemiştir. 15. ve 16. yüzyıl Osmanlı kentlerindeki Bedesten çevresinde gelişen ticari altyapı 19. yüzyıldaki reformlarla birlikte değişim sürecine girmiştir. Ulaştırma sistemi buharlı gemiler ve trenler ile sağlanmaya başlamış, bu durum neticesinde rıhtımlar ve istasyon binaları ön plana çıkmıştır. 15. ve 16. yüzyıldaki ticaret birimleri olan hanlar ve bedestenler farklılaşarak yerini otel, antrepo gibi modern dönem yapılarına bırakmışlardır. Sanayi devrimi ve modernleşme hareketinin yansıması olarak fabrikalar, bankalar ve iş hanları Tanzimat Dönemi'nde kent dokusu içerisinde gelişen diğer yeni yapı tipleridir (Dostoğlu ve Oral 2000).

Yeni ekonomik ilişkilere bağlı olarak Batı kültürüne yönelme neticesinde lüks tüketim dükkânları, yeni eğlence anlayışı neticesinde ise tiyatro binaları ve kafeler kent dokusunda yerini almıştır.



Şekil 3.1. Militarist Planlama Faaliyetleri Öncesi (Sol) ve Sonrası (Sağ) Paris (Sırasıyla <https://bonjourparis.com/history/the-genius-of-haussmann-paris-urban-planning-in-the-19th-century>, 2017 ve <http://poulwebb.blogspot.com.tr/2016/08/camille-pissarro-part-18.html>, 2017)

Osmanlı Devleti'nin savaşlardaki toprak kayıpları şehirlerin göç alması ile sonuçlanmıştır. Göçmenlerin yerleşmesi veya yangınlar sonucunda yenileme amaçları ile kurulan yeni mahallelerde Ebniye Nizamnamesi ve Ebniye Kanunu kararlarına bağlı olarak ızgara plan ve dik açılı yol sistemi uygulanmıştır.

Genel anlamda Osmanlı İmparatorluğunun 19. yüzyılda imar faaliyetleri farklı problem ve önceliklere dayanmasına rağmen, Batı'nın planlama deneyimleri etkisinde militarist (Şekil 3.1.) ve sağlıkçı yaklaşımlar çerçevesinde gerçekleşmiştir. Bu zaman dilimi içinde yapılan planlama çalışmaları tüm kenti ele alan değil; yangın alanlarının ya da yeni göçmen mahallelerinin düzenlenmesinin yanı sıra merkezi otoriteyi sağlamak amacı ile sokak yapısını değiştiren parçacıl yaklaşımlar ile sınırlı kalmıştır. Bunun yanında Batılı tarzda yönetim, eğitim ve askeri düzene geçilmesi ile yeni yapı türleri kent dokusu içerisinde ortaya çıkmıştır. Tanzimat döneminde Osmanlı kentleri ne tam olarak Tanzimat öncesi mekânı şekillendiren geleneksel kültürden vazgeçebilmiş ne de tam anlamıyla Batı dinamiklerine adapte olabilmıştır. Batı odaklı reformlar ile Osmanlı hukuku, örf ve adetler eşliğinde şekillenen idari ve yasal altyapı; 19. yüzyıl Osmanlı şehir yapısı ve binalarında da ikili bir düzen olarak kendini göstermiştir. Osmanlı kentlerinde ihtiyaca bağlı olarak gelişen fonksiyonel değişimler geleneksel ve modern yapının bir sentezini oluşturmuştur (Tekeli 1986).

3.2. Tanzimat Döneminde Bursa Kent Yapısında Görülen Değişimler

1839 yılında Tanzimat Fermanı'nın yayınlanmasıyla yönetim, askeri ve eğitim gibi alanlarda köklü değişimlerin yaşandığı bir sürece girilmiş, bu değişimin yansımaları kent dokusu ve mimari mekânda kendini göstermiştir. Her ne kadar kentsel ve mimari mekânda değişimlerin büyük çoğunluğu o dönemdeki Osmanlı başkenti İstanbul'da gerçekleşse de diğer Osmanlı vilayetleri de bu değişime eşlik etmiştir. Başkentte Tanzimat döneminde yaşanan yoğun reform sürecinin hissedildiği şehirlerin başında eski başkent Bursa gelmektedir. Bursa 19. yüzyıla kadar endüstri öncesi kenti özellikleri taşır. 19. yüzyıl ortalarından itibaren Osmanlı'nın Batı'ya yönünü çevirmesi ile endüstri kenti izlerini taşımaya başlar (Dostoğlu 2017). 19. yüzyıla kadar olan süreçte evlerde veya küçük atölyelerde gerçekleştirilen tekstil faaliyetleri teknoloji ve maliyet açısından Avrupa ile yarışamaz hale gelmiş, ulaşım sektöründeki değişimlerin de etkisiyle İpek Yolunun güzergâhı değişmiş ve 19. yüzyılda Bursa kent olarak yeni bir yapılanma içerisine girmiştir (Dostoğlu ve Oral 2000).

Osmanlı Devleti'ndeki yeniliklerin Bursa'da uygulanması için öncülük eden Ahmet Vefik Paşa², Sağ Kol Ciheti Müfettişi (1863-1864) ve Bursa Valisi (1879-1882) olarak görev yapmıştır. Osmanlı Devleti içerisinde Tanzimat'ın kabulü ile başlayan imar konusundaki Nizamnamelerin kararlarını Bursa'da uygulayabilmek için bir inşaat programı oluşturmak, yolları denetlemek ve yeni yolların yapımı konusunda kararlar almak, restorasyon çalışmaları yürütmek gibi konularda sorumluluk üstlenmiştir. Ahmet Vefik Paşa'nın Bursa'ya gelişi 1855 yılında yaşanan büyük Bursa depremi sonrasına denk gelmektedir. Deprem sebebiyle Bursa'da yeni imar faaliyetlerinin yürütülmesi ve yeni kararların uygulanması anlamında daha serbest bir ortam oluşmuştur. Bursa'da Tanzimat Dönemi'nde gerçekleşen imar faaliyetleri; kent dokusu ve yol ağında gerçekleşen değişimler ve yeni yapı tipolojilerinin gelişimi olarak iki alt başlık altında incelenecektir.

3.2.1. Tanzimat döneminde Bursa kent dokusu ve yol ağındaki değişimler

Tanzimat döneminde modernleşmenin ve içine girilen reform sürecinin bir yansıması olarak Bursa kent dokusu ve yol ağında radikal değişimler gerçekleşmiştir. Bursa'daki değişimlerin gerçekleştirilmesinde Baron Haussmann'ın militarist kent uygulamalarına şahit olan ve bu uygulamalardan etkilenen Ahmet Vefik Paşa kilit rol oynamıştır. Nitekim Ahmet Vefik Paşa'nın 1863 yılında Sağ Kol Ciheti Müfettişliği görevine atanana kadar Bursa'da Tanzimat dönemi kararları uygulanmaya başlanmamıştır (Saint-Laurent 1992).

Ahmet Vefik Paşa döneminin kent içerisindeki ilk değişiklikleri yolların dönemin gelişen teknolojisine uygun olarak yenilenmesi, genişletilmesi ve şehir içerisinde yeni ulaşım akslarının açılmasıdır. Hüdavendigâr vilayetini çevredeki yakın yerleşim yerleri olan Kütahya, Yenisehir ve Eskişehir'e bağlayan yeni yollar açılmıştır (Saint-Laurent 1992, Dostoğlu ve Oral 2000) Bursa-Mudanya ve Bursa-Gemlik bağlantıları genişletilmiş; dönemin nizamnamelerine de bağlı olarak kent içerisinde çıkmaz sokaklar kaldırılmaya başlanmıştır. Kaplıcaların yoğun bir şekilde bulunduğu Çekirge (1. Murat Külliyesi'nin yer aldığı muhit) ile Bursa bağlantısı sağlanmıştır. Böylelikle Çekirge

² Ahmet Vefik Paşa Paris Sefirliği görevi esnasında Baron Haussmann'ın Paris şehri içerisindeki militarist uygulamalarına şahit olmuştur. Her ne kadar modernleşme ve Batılılaşma yanlısı gözükse de kişiliğindeki muhafazakârlık sebebiyle Türk, Osmanlı ve İslam geleneklerine de bir o kadar bağlıdır. Sahip olduğu tüm bu özellikler Bursa'daki faaliyetlerine yansımıştır (Saint-Laurent 1992).

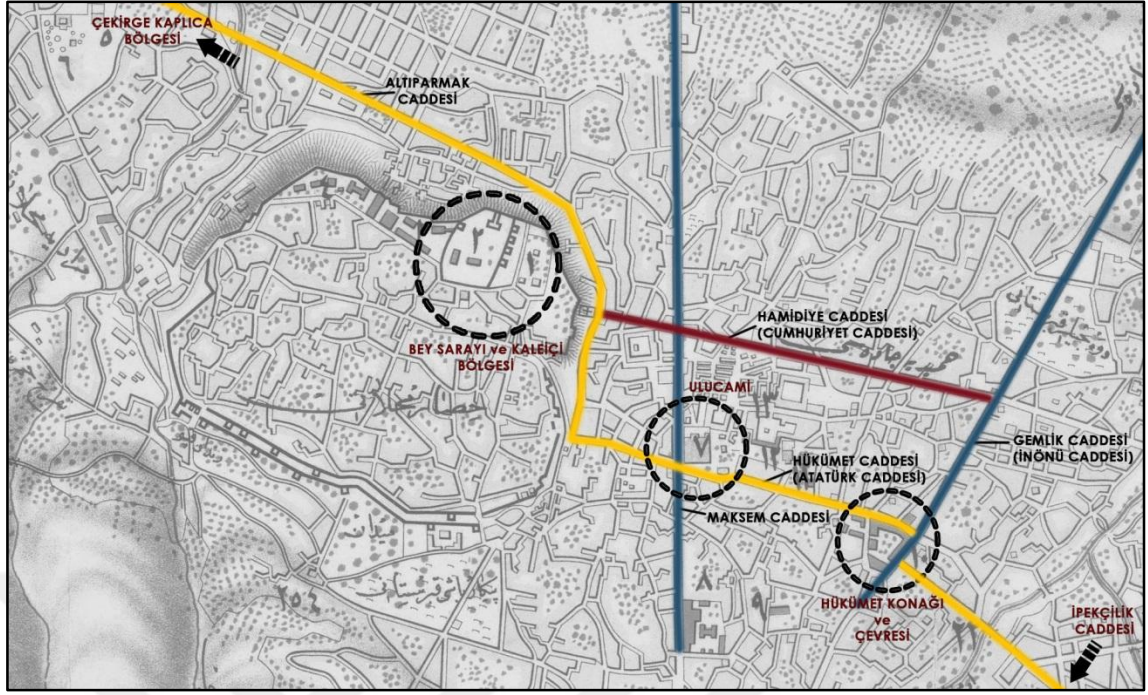
köyü Bursa'nın bir parçası haline gelmiştir. Erken Dönem Osmanlı çarşısının kuzeyinde bulunan Deveciler Mezarlığı³ ikiye ayıran Gemlik yolu (günümüzde İnönü Caddesi) açılmıştır. Bursa Kalesinden (Hisar) başlayarak Ulucami'nin güneyinden şehir merkezi boyunca geçen ve Setbaşı'na bağlanan Saray Caddesi genişletilmiş ve ismi Hükümet Caddesi (günümüzde Atatürk Caddesi) olarak değiştirilmiştir. Caddenin bu ismi almasında Hükümet Caddesi üzerinde yönetim merkezi olarak işlev yüklenen Hükümet Konağı ve çevresindeki kamusal yapıların etkili olduğu düşünülebilir. Ahmet Vefik Paşa'nın Bursa kent merkezinde açtırdığı yollar tesadüfi olmaktan öte belirli amaçlar doğrultusunda gerçekleşmiştir. İstanbul'da olduğu gibi yeni bir kent merkezi tanımlamak yerine Bursa'da eski kent merkezi korunmuş ve açılan yollar ile kent merkezine ulaşım kolaylaşmıştır. Diğer yandan, Tanzimat döneminin sembol yapıları ile kent merkezinde yer alan eski anıtsal yapılar yeni yol sistemi ile birbirine bağlanmıştır (Saint-Laurent 1992). Bu kaygıyı Yeni Gemlik Caddesi'nin Tanzimat Dönemi idari yapısı olan Hükümet Konağı'na çıkması, Hükümet Caddesi'nin bu yeni yapıyı erken Osmanlı anıtsal yapısı Ulucami'ye ve devamında en eski kent nüvesi olan Bursa Kale'sine bağlamasında gözlemlemek mümkündür (Şekil 3.2.). Hatta Tanzimat döneminin öne çıkan caddelerinden biri olan İpekçilik Caddesi'nin Hünkâr Köşkü'nü⁴ Hükümet Caddesi'ne bağlaması ve Çekirge Kaplıca bölgesi ve otellerinin Bursa kent merkezine yeni bir yol ile ulaştırılması bu savı desteklemektedir.

Ahmet Vefik Paşa döneminde başlatılan yol ağının genişletilmesi uygulaması 20. yüzyıl başlarında Vali Reşid Mümtaz Paşa döneminde de devam etmiştir. Reşid Mümtaz Paşa döneminde Hamidiye Caddesi (günümüzde Cumhuriyet Caddesi) açılmış, hatta bu aksın açılışında tarihi binalar kısmen veya tamamen zarar görmüştür. Altıparmak ve Mecidiye Caddesi (günümüzde Fevzi Çakmak Caddesi) 20. yüzyıl başlarında açtırılan yeni yollardır (Şekil 3.2.).

19. yüzyılda ve 20. yüzyıl başlarında Bursa kent merkezinde açılan geniş caddeler ve akslar Baron Haussmann'ın Paris'teki militarist uygulamalarını anımsatmaktadır.

³ Osmanlı döneminde batıda Abdal Camii'nden, doğuda Acem Reis, kuzeyde Kara Timurtaş Camii'nden, güneyde Cumhuriyet Caddesi ve Ebu İshak Camii civarına kadar uzanan yaklaşık 50000 m² alanlı bölge Deveciler mezarlığı olarak anılmaktaydı. Deveciler Mezarlığı, Ahmet Vefik Paşa'nın başlattığı yeni uygulamalar neticesinde oluşan yeni Gemlik Yolu ile doğu-batı olarak ikiye ayrılmıştır (Şekil 3.3.).

⁴ Hünkâr Köşkü Sultan Abdülmecit'in 1844 Bursa ziyareti için yaptırılmış ve Tanzimat dönemi Bursa'sının simge yapılarından birisidir.



Şekil 3.2. 1907 Yılı Haritasında 19. Yüzyılda ve 20. Yüzyılda Bursa Kent Merkezinde Açılan Yollar



Şekil 3.3. Gemlik Yolu (günümüzde İnönü Caddesi) ve Deveciler Mezarlığının Günümüz Haritası Üzerindeki Konumu

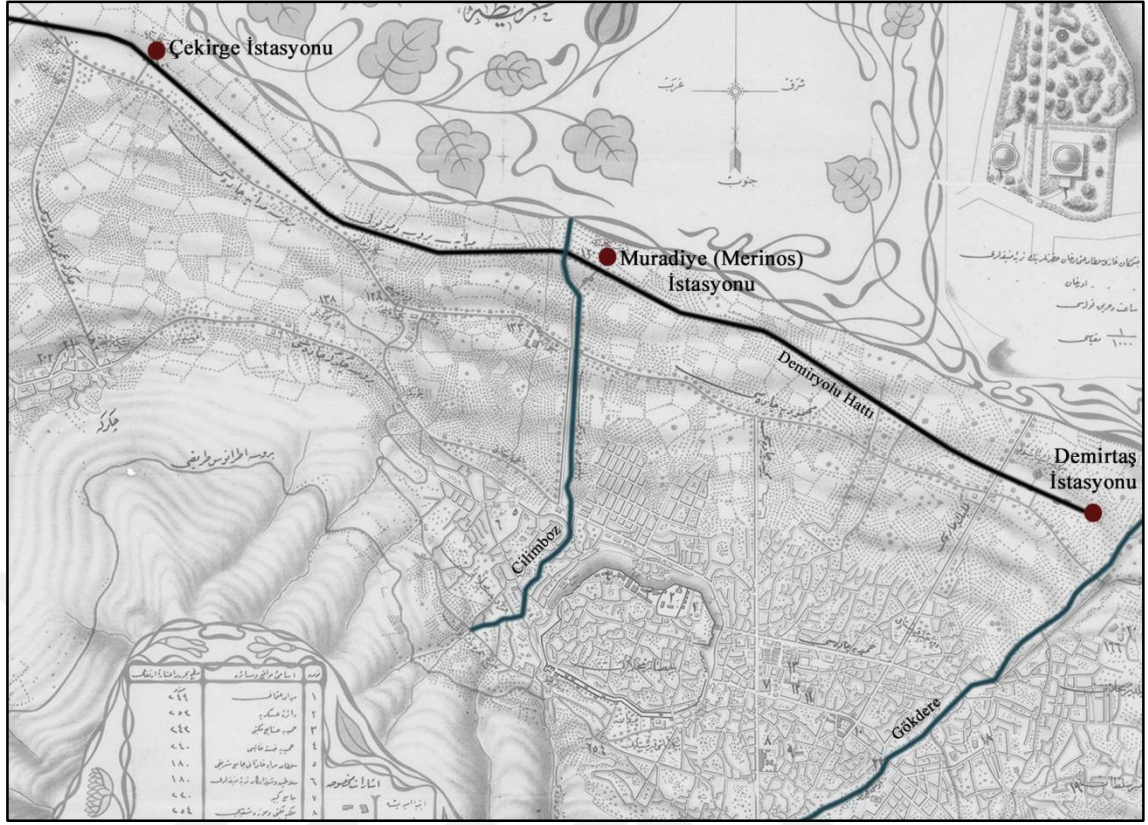
Uygulamalar ve sonuçlar birbirine benzer olsa da, ortaya çıkış sebepleri birbirinden farklıdır. Baron Haussmann'ın uygulamaları siyasal ve yönetsel önceliklere dayanırken, Ahmet Vefik Paşa'nın Bursa'daki uygulamaları yeni ulaşım araçlarının geçişi ve dönemin yangın problemlerine çözüm üretilmesi üzerinedir (Özcan 2006).

Diğer yandan modern geniş yolların açılması kentlerde var olan tarihsel dokunun korunmasında aksaklıklara da sebebiyet vermiştir. İnönü Caddesinin açılması sırasında manevi değeri yüksek bir mezarlığın ikiye bölünmesi, Hamidiye Caddesi açılırken Pirinç Hanın bir kısmının ve Yeni Galle Han'ın tamamının zarar görmesi bu duruma örnek olarak verilebilir. Tüm bu aksaklıklara rağmen 19. yüzyılda ve 20. yüzyıl başlarında açılan yeni ve geniş caddelerin tamamının günümüzde Bursa kent merkezindeki ana arterleri oluşturduğu, halen aktif bir şekilde kent merkezinde kullanıldığı da bir gerçektir.

Endüstri devrimine bağlı olarak özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında Anadolu Kentleri ve Avrupa arasında ticari etkinlikler ilerlemiştir. Üretim fazlası ekonomik değerlerin yurtdışına gönderilmesi; endüstri ve tarımda ihtiyaç duyulan ham maddenin ithal edilmesi amacıyla demiryolu hattı ve liman bağlantıları önem kazanmıştır.

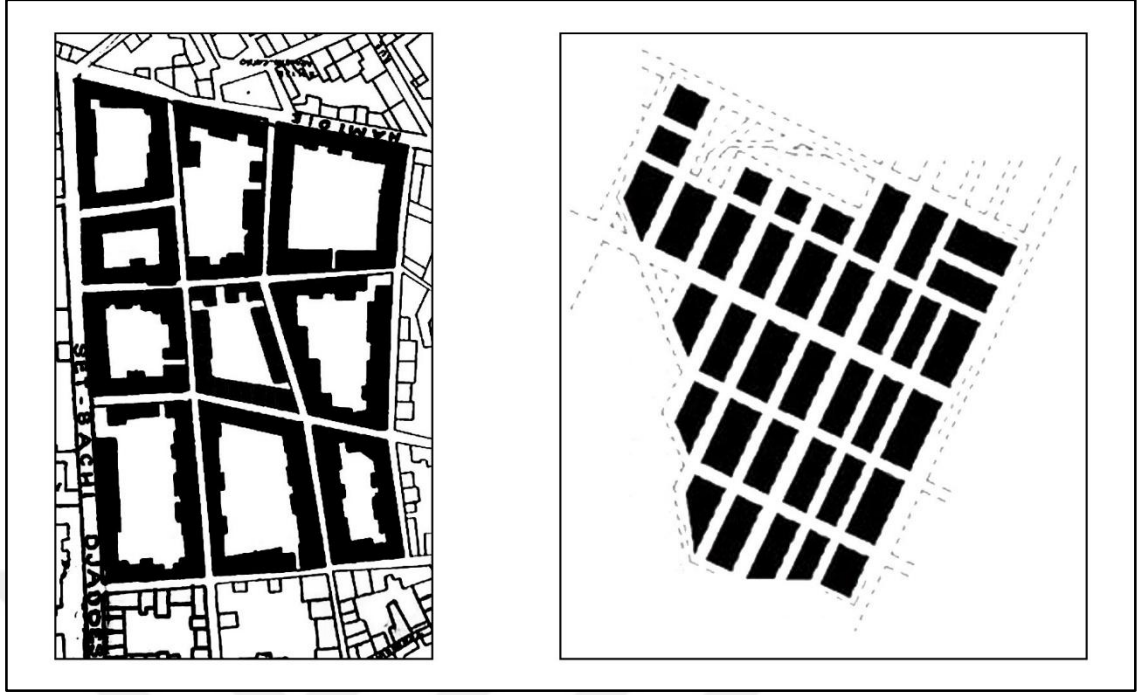
Bursa'nın 1867'den sonra merkez sancağı olduğu Hüdavendigâr Vilayeti 19. yüzyılda en fazla demiryolu bağlantısına sahip vilayettir. 19. yüzyılda Soma-Balıkesir-Bandırma-Karacabey-Bursa demiryolu hattının inşa edilerek Bursa-Mudanya güzergâhına bağlantısı düşünülmüşse de Bandırma-Bursa bağlantısının yapılmayışı sebebiyle bu düşünce hayata geçirilememiştir (Durak 2003).

Bursa'da üretilen ipeğin Mudanya Limanı'ndan Marsilya'ya gönderilmesi amacıyla 1873'te (İstanbul-Bağdat demiryolu projesinin bir alt bölümü olarak) yapımına başlanan Bursa-Mudanya demiryolu hattı 1892 yılında faaliyete geçmiştir. Mudanya'dan başlayan güzergâh; Yörükali İstasyonu, Kuru İstasyonu, Çekirge İstasyonu, Muradiye (Merinos) İstasyonu'na uğrayarak Demirtaş İstasyonu'na ulaşmaktadır (Şekil 3.4.) (Durak 2003). Muradiye İstasyonu, Cilimboz civarında üretilen; Demirtaş İstasyonu ise Gökdere civarında üretilen ipeğin ve ipliğin Mudanya Limanına ulaştırılmasında etkin rol oynamıştır.



Şekil 3.4. Bursa'daki Demiryolu İstasyonlarının 1911 Haritası Üzerinde Gösterimi

20. yüzyılda Bursa'da kent dokusunu değiştiren etmenler göç ve afetlerdir. Kente yeni eklenen göçmen mahalleleri, yangın ve deprem gibi afetler nedeni ile yeniden düzenlenen/planlanan mahalleler, Tanzimat Dönemi nizamnamelerinin kararlarına dayanarak Batı etkisini yansıtacak şekilde imar edilmiştir. Yeni mahallelerin oluşumunda birbirini dik kesen sokaklar ve ızgara kent dokusu etkili olmuştur. Geleneksel Osmanlı organik kent dokusu içerisinde, yangın sebebiyle ızgara plan ve dik açılı yollarla yeniden imar edilmiş olan Setbaşı, Kurtoğlu ve Umurbey Mahalleleri dikkat çekmektedir (Şekil 3.5.). Bursa kent dokusu içerisinde göçmen mahallesi olarak oluşturulan Rusçuk Mahallesi de benzer nitelikler taşımaktadır. 19. yüzyıl reform ve yenilenme süreci, modernleşmenin etkisi ile, geniş ve düz yollar ile Bursa kent dokusunda kendini gösterir. Diğer yandan geleneksel organik konut dokusundan Batılı tarzda gridal ve dik açılı sokaklara sahip mahallere geçişin de ilk belirtileri Bursa'da gözlemlenebilir.

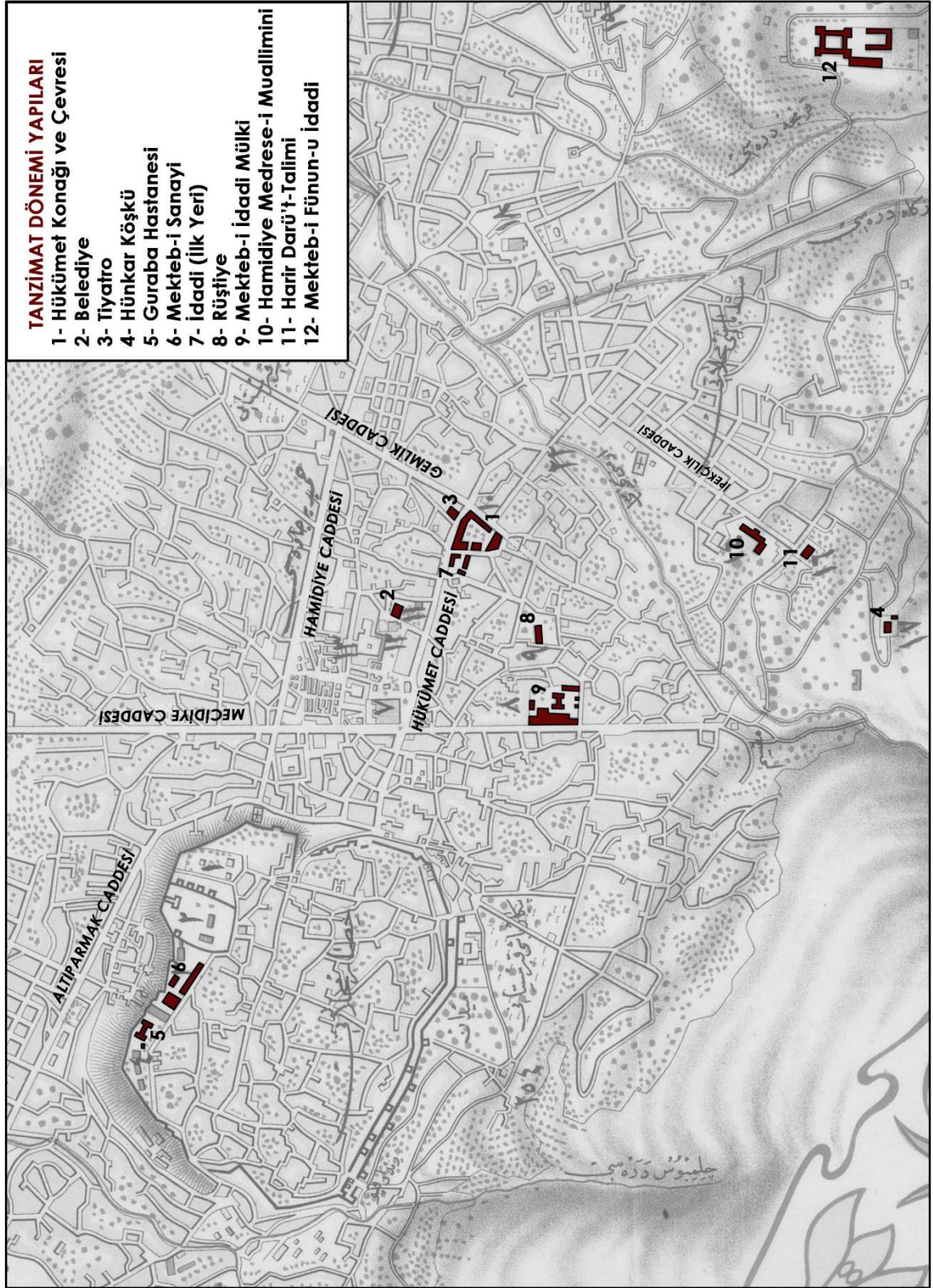


Şekil 3.5. İzgara Sistemde ve Dik Açılı Sokaklardan Oluşmuş Mahalleler, Solda Setbaşı Mahallesi (1880 Fransız Sigorta Haritası üzerinden yazar tarafından düzenlenmiştir) ve Sağda Rusçuk Mahallesi (Özcan 2006)

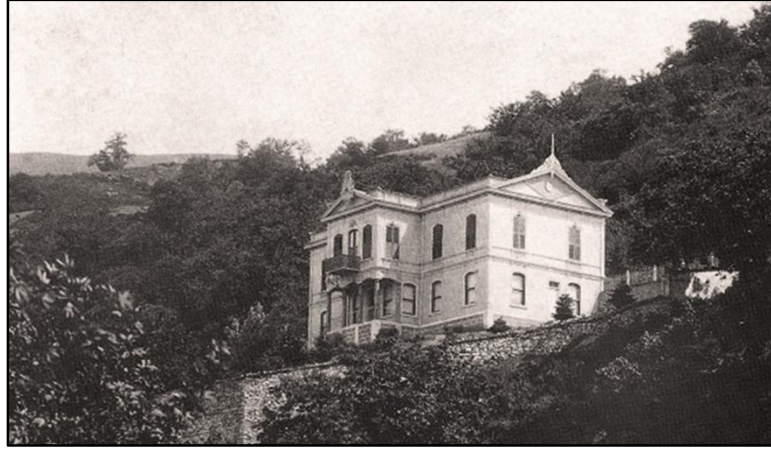
3.2.2. Tanzimat döneminde Bursa’da Yeni Yapı Tipolojisinin Gelişimi

Tanzimat döneminde Osmanlı İmparatorluğu’nda kabul gören Batılı fikir anlayışına bağlı olarak yeni alınan yönetim kararlarının, eğitim ve sağlık sistemindeki yenilenme hareketlerinin etkileri önemli bir Osmanlı vilayeti olan Bursa’da hissedilmiş; Tanzimat kararlarının etkili olduğu diğer Osmanlı kentlerinde olduğu gibi Bursa’da da yeni yapı tipolojileri kent dokusunda yerini almıştır. Ahmet Vefik Paşa’nın Bursa’ya görevlendirilmesinden önce bir rüştiye, bir idadi, Sultan Abdülmecit ve Sultan Abdülaziz’in Bursa ziyaretleri için inşa ettirilen iki köşk dışında Tanzimat döneminde yaptırılan anıtsal bina bulunmamaktadır (Şekil 3.7.) (Saint-Laurent 1992). Ahmet Vefik Paşa’nın Bursa’ya görevlendirilmesinden sonra hızlı bir yapılanma faaliyeti ile karşılaşmaktayız.

Tanzimat dönemindeki önemli yeniliklerden biri olan yönetim sistemi Bursa kent merkezinde Hükümet Konağı (1863) ve Belediye Binası’nın (1867) ortaya çıkmasında etkili olmuştur. Hükümet Konağı o dönemki Saray Caddesi (sonradan Hükümet Caddesi, günümüzde Atatürk Caddesi) ve yeni Gemlik Caddesi kesişiminde, var olan Mekteb-i Fünun-u İdadi’nin yanında yer almaktadır.



Şekil 3.6. 1907 Haritası Üzerinde Bursa Tanzimat Dönemi Yapıları (Yazar Tarafından Düzenlenmiştir)

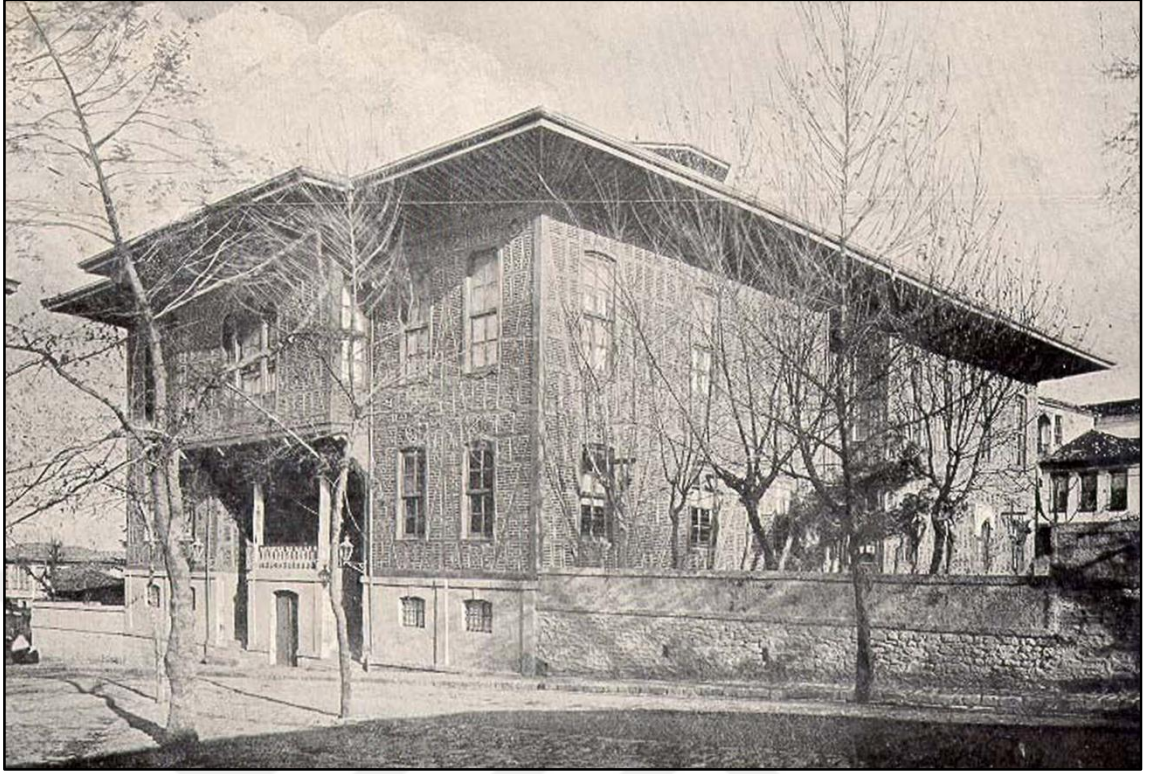


Şekil 3.7. Sultan Abdülmecit'in 1844 Yılı Bursa ziyareti için İnşa Edilen Hünkâr Köşkü (http://www.bursakutuphanesi.com/site/eskibursa_foto, 2017)

Kâgir olan bu yeni konak üç katlı, dikdörtgen planlı olarak inşa edilmiş ve yalancı mermer⁵ ile kaplanmıştır. Neo klasik üslupta süslemeleri bulunan bina Avrupa yapılarını anımsatmaktadır, ancak plan organizasyonunda bir iç avlu etrafında sıralı şekilde yer alan odalar geleneksel Osmanlı konak planına bir göndermedir (Saint-Laurent 1992). Yapı karakter olarak o dönemde tüm Osmanlı vilayetlerinde hızla yayılan idari binalara örnek olmuştur.

Yerel yönetim organının kentlerde faaliyet göstermesiyle ihtiyaç duyulan Bursa Belediye Binası 1867 yılında Hükümet Caddesi'nin kuzeyinde Orhan Cami'nin yanında Orhan imaretinin yerinde inşa edilmiştir (Şekil 3.8.). Yapı tarzı olarak Bursa'daki diğer Tanzimat dönemi yapılarının aksine geleneksel üslupta tasarlanmıştır. Dikdörtgen planlı yapı Osmanlı geleneksel konak ya da yalı planına sahiptir. Binanın çatısı kiremit kaplıdır ve bina büyük saçaklar ile gösterişli bir izlenim yaratmaktadır. Ağırlıklı inşaat malzemesi dönemin yangın önlemlerine uygun olarak ahşap karkas çatkı arası tuğladır. O dönemde malzeme olarak yapılarda sık sık yer verilen pişmemiş tuğla ve yalancı mermer yerine; Belediye Binasında pişmiş ve yalın tuğlalar kullanılmıştır. Ahşap kemerli pencerelerin söveleri altında ve üstünde 18. yüzyılda Osmanlı anıtlarında sık sık kullanılan tuğla ile servi ve yıldız motifleri işlenmiştir. Belediye Binası yeni bir işlev amacıyla inşa edilmesine rağmen, bütünüyle Osmanlı karakteri taşıyan bir bina olarak kent içerisinde yerini almıştır (Saint-Laurent 1992).

⁵ Mermer tozu ve tutkal karışımından yapılan mermer görünümlü taş.

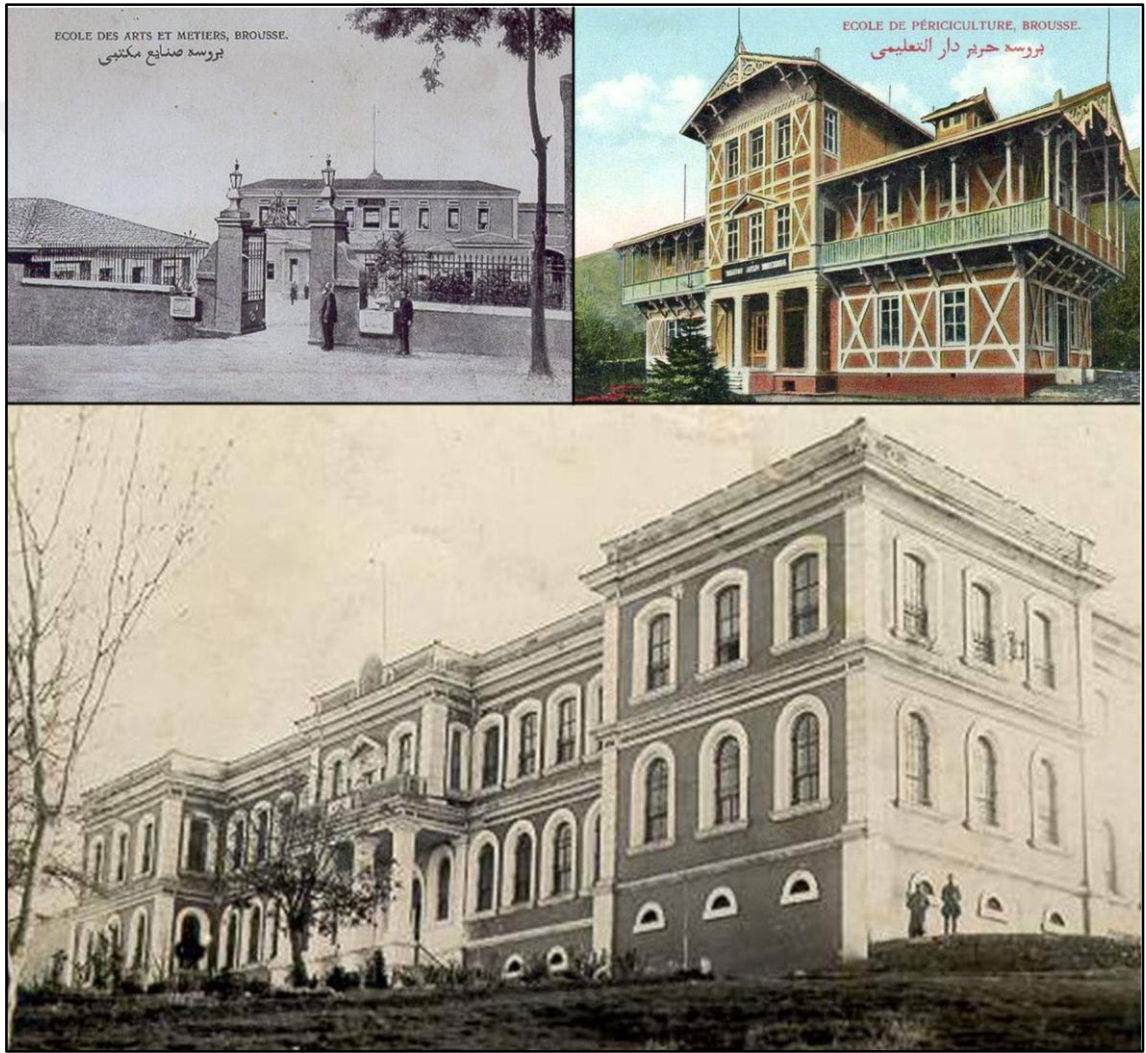


Şekil 3.8. Bursa Belediye Binası (<http://www.bursakulturturizm.gov.tr/TR,129730/eski-bursa-fotograflari.html>, 2017)

Yönetim sisteminin yanı sıra eğitim alanındaki farklılaşma da 19. yüzyıl sonunda ve 20. yüzyıl başlarında Bursa’da yeni eğitim yapılarının inşa edilmesini sağlamıştır. Özellikle mesleki ve teknik eğitimin geliştirilme çabası Mekteb-i Fünun-u İdadi (sonradan Işıklar Askeri Lisesi), Islahhane (sonradan Mekteb-i Sanayi ve günümüzde Tophane Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi), Mekteb-i İdadi Mülki (günümüzde Bursa Anadolu Erkek Lisesi), Erkek Rüştiye Mektebi (günümüzde Bursa Anadolu Kız Lisesi), Hüdavendigâr Hamidiye Ziraat Ameliyat Mektebi (günümüzde Hamidiye Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi), Hamidiye Medrese-i Muallimini (Cumhuriyet’in ilanı sonrasında Erkek Muallim Mektebi), Harir Darü’t-Talimi (İpekçilik Okulu) gibi okulların Bursa’da inşa edilmesini ve faaliyete geçmesini sağlamıştır.

Bursa’nın en eski eğitim kurumlarından birisi olan Mekteb-i Fünun-u İdadi dönemin Hükümet Konağı’nın yanında yer almaktadır (günümüzde Bursa Valilik Binasının bulunduğu alan). 1845 yılında eğitim-öğretime başlayan okul ilk olarak bir konağı kullansa da 1899 yılında Uludağ yamaçlarındaki yerine taşınmıştır (Şekil 3.9.) (<http://bgc.org.tr/ansiklopedi/isiklar-askeri-lisesi.html>, 2017).

19. yüzyılda açılan diğer bir eğitim yapısı ise daha sonraki yıllarda Mekteb-i Sanayi adını alan İslahhanedir (Şekil 3.9.). Okul ilk olarak 1896 faaliyete geçmiş ve Filiboz Mahallesi'nde (Günümüzde Pınarbaşı Mahallesi içerisinde kalmaktadır) bir konak eğitim için kullanılmıştır. İslahhane isminden de anlaşılacağı üzere gelir durumu kötü veya yetim çocuklara meslek kazandırılması amacıyla kurulmuştur. Hisar içinde birkaç defa yer değiştiren okul 1888'de bugünkü yerine taşınmış ve Cumhuriyet'ten sonra Tophane Endüstri Meslek Lisesi ismi ile anılmıştır. Günümüzde ise Tophane Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi olarak hizmet vermeye devam etmektedir.



Şekil 3.9. Sol Üstte Mekteb-i Sanayi, sağ üstte Harir Darü't-Talimi (İpekçilik Okulu) ve Altta Mekteb-i Fünun-u İdadi (<http://www.wowturkey.com>, 2017)

Bursa'nın diğer bir köklü okulu olan Mekteb-i İdadi Mülki 1883 yılında bir konakta hizmet vermeye başlamıştır. Okulun kapasitesinin artması sonucu 1886 yılında bugün

de var olan kâgir binanın temelleri atılmıştır. 1891 yılında eğitim yeni binada verilmeye başlanmıştır. 1911 yılına kadar okula yatakhane, yemekhane, teneffüshane ve hamam gibi eklentiler yapılmış; okul Cumhuriyet'ten sonra Bursa Erkek Lisesi ismi anılmıştır. Osmanlı'nın kurumlarındaki batılılaşma hareketleri ile birlikte kadınların eğitimlerine de önem verilmiş ve buna yönelik okullar da açılmıştır. Tek katlı, bodrumu olan, kagir bir yapı Erkek Rüştiye Mektebi olarak kullanılsa da; sonraları bu okul Mülki İdadisi ile birleşmiş ve okulun ön kısmı Kız (İnas) Rüştiyesi olarak kullanılmıştır. 1914 yılından itibaren ise yapı, tamamıyla Kız Muallim Mektebi olarak hizmet vermeye devam etmiştir. 1876 yılında ise özel olarak Muradiye'de (Amerikalı Protestan misyonerler tarafından) açılan kız kolejinin Türk Maarif Cemiyeti eliyle kamulaştırılması (misyonerlik çalışmaları yürütmeleri sebebiyle) ile Bursa Kız Lisesi fiilen açılmıştır. 1949'da Kız Lisesi günümüzdeki yerine taşınırken, Muradiye'deki okula da Kız Muallim Mektebi yerleşmiştir. Kız Muallim mektebi son mezunlarını 1979 yılında vererek kapanmış, Bursa Kız Lisesi ise günümüzde Bursa Anadolu Kız Lisesi ismiyle halen faaliyet göstermektedir (Anonim 2012).

Hüdavendigar Hamidiye Ziraat Ameliyat Mektebi 1890 yılında Hamitler Köyü yakınlarında eğitime başlamıştır. Cumhuriyet'ten sonra Bursa Ziraat Mektebi ve Tarım Meslek Lisesi isimleriyle anılan okul günümüzde de varlığını sürdürmektedir.

Hamidiye Medrese-i Muallimi ilk olarak 1884 yılında eğitime başlamıştır. Ancak binanın yeterli olmadığı gerekçesi ile yatılı öğrenci alınması amacı ile ek binalar yapılmış ve okulun açılışı 1906 yılında tekrardan yapılmıştır. Cumhuriyet'ten sonra Erkek Muallim Mektebi olarak anılan yapı 1979 yılındaki yangında tamamen yanmıştır. Okulun şimdiki yerinde Çelebi Mehmet Anadolu Lisesi mevcuttur.

1856 yılında Fransa'da ipek kozalarında görülen Pebrin hastalığı 1860 yıllarında Bursa'da da görülmeye başlamış ve ipek üretiminde bir gerileme söz konusu olmuştur. 1860 yılında Pasteur yöntemi ile hastalısız tohum üretimi mümkün hale gelse de 1980 yılına kadar Bursa'da bu konuda ciddi bir atılım gerçekleşmemiştir. 1888 yılında Düyun-u Umumiye idaresinin adına Fransızlar tarafından Bursa'da İpekçilik Okulu kurulmuştur. Okul eğitime Şehreküstü Mahallesi'nde kiralanmış bir konutta başlamış daha sonra Hünkâr Köşkü'nün kuzeyindeki yeni binada eğitime devam edilmiştir. İpekçilik Okulu olarak inşa edilen yeni bina Fransız konak ve okullarını andıran bir

tarzda Batı etkisinde tasarlanmıştır. Setbaşı tepesinde bulunan yapı büyük bir bahçe içinde yer almakta, ampir üsluptadır ve dik bir çatıya sahiptir (Şekil 3.9.) (Baykal 1976).

Tanzimat döneminde bu okulların yanı sıra özellikle Avrupa kökenli tüccarların çocuklarının eğitim aldığı bir Amerikan ve dört Fransız Okulu mevcuttur (Kaplıanoğlu 1996). Tanzimat döneminde Bursa'da ortaya çıkan tüm okulların ortak noktası yapı cephesi ve plan organizasyonu olarak Avrupa ve Batı çizgileri taşımalardır (Dostoğlu ve Oral 2000).

Ahmet Vefik Paşa'nın görevi esnasında Bursa Kale İçi bölgesinde yaptırmış olduğu bir hastane bulunmaktadır. 1390 yılında Bursa'da inşa edilmiş Yıldırım Darüşşifası 19. yüzyıla gelindiğinde yetersiz kalmıştır (Seçer ve Ark. 2016). Bu duruma bağlı olarak Ahmet Vefik Paşa göreve geldiğinde Bursa ve çevresinde sağlık problemini çözebilmek için Bursa'da modern bir hastane yaptırmayı hedeflemiştir (Erer 2010). Bu hedef ile 1864 yılında eski saray olarak anılan bölgede Damat Efendi Konağını kamulaştıarak onarım başlatmıştır. Ancak bu süre zarfında görevden alındığı için binanın onarımı Vali Hakkı Paşazade Hacı İzzet Paşa döneminde tamamlanmıştır. İkinci görevi esnasında 1879 yılında hastane geliştirilmiş ve iki katlı kâgir bir bina daha yaptırılmıştır. Neo-klasik süslemelerin mevcut olduğu yeni bina, Avrupa'da sık rastlanan ev biçiminde tasarlanmış hastanelerden esinlenilerek oluşturulmuştur (Şekil 3.10.) (Dostoğlu 2004). Gureba Hastanesi adını alan yapı ilerleyen yıllarda Bursalıların maddi katkıları ile geliştirilmiştir. Ahmet Vefik Paşa tarafından kamulaştırılan ilk hastane yapısı 1956 yılında bir yangında yıkılmış, ikinci yapı ise çeşitli eklentiler ile günümüze kadar ulaşmıştır (İrgil 2003). Hastanenin konumu Hisar içerisindedir ve kent merkezine oldukça yakındır. İlk etapta düşünöldüğünde hastane yapımı için çok da uygun olmayan bir yer olacağı akla gelebilir. Ancak konum olarak hastanenin bulunduğu yerin tam da Osmanlı geleneklerine uygun düştüğü söylenebilir. Osmanlı'da yeni yapıların yerleri tesadüfi değildir; yeni yapıların yerleri mümkünse hem eski uygarlıkların izlerini taşımalı hem de kendi geçmişinden kalıntılar içermelidir. Nitekim hastanenin inşa edildiği noktada da eskiden Padişah sarayının olması ve diğer taraftan Roma valisinin burada ikamet etmesi değinilen bu savı güçlendirmektedir.



Şekil 3.10. Gureba Hastanesi (<http://www.bursakulturturizm.gov.tr/TR,129730/eski-bursa-fotograflari.html>, 2017)

Geçmişten bu yana Osmanlı'da Karagöz ve Meddah oyunları bilinen eğlencelerdir. Ancak bu tür eğlenceler kahvehane veya açık meydanlarda sunulan, kendine has özel bir mekân gerektirmeyen etkinliklerdir. 19. yüzyılda yüksek oranda yabancılar tarafından temsil verilen tiyatro ise kendine özgü bir binada gerçekleştirilen eğlence türüdür (Ertuğrul 2009). 19. yüzyıldaki Batılılaşmanın kentsel mekân içinde yepyeni bir fonksiyonla ortaya çıkardığı tiyatro Osmanlı döneminde geçmişi olmayan bir kurumdur. Dönemin Bursa yönetici olan Ahmet Vefik Paşa'nın Fransa'daki görevine de bağlı olarak tiyatroya olan alakası yüksektir. Hatta Moliere'den çeviriler bile yapmaktadır. Ahmet Vefik Paşa Bursa'daki valiliği sırasında Bursa'ya bir tiyatro binası yapılmasını sağlamış ve temsil vermeleri için İstanbul'dan çeşitli grupları davet etmiştir.

1879 yılında inşası tamamlanan tiyatro binası Hükümet Konağı'nın karşı tarafında yer almaktadır. Yapı, taş ve ahşap kullanılarak inşa edilmiştir. Binanın cephesi bir sıra sütun üzerine oturan üçgen alınlık ile sonlanmaktadır. Tiyatro sahip olduğu Neo-klasik üslup ile Fransa'daki çağdaş tiyatro binalarını andırmaktadır.

Modernleşme ile değişen ticaret ve endüstri anlayışı Bursa merkezindeki üretimi de farklılaştırmış; eskiden ev ve küçük atölyelerde yapılan üretimler sanayi devriminin de etkisiyle buharla çalışan ipek çekme fabrikalarına dönüşmüştür. Fabrikaların şehir

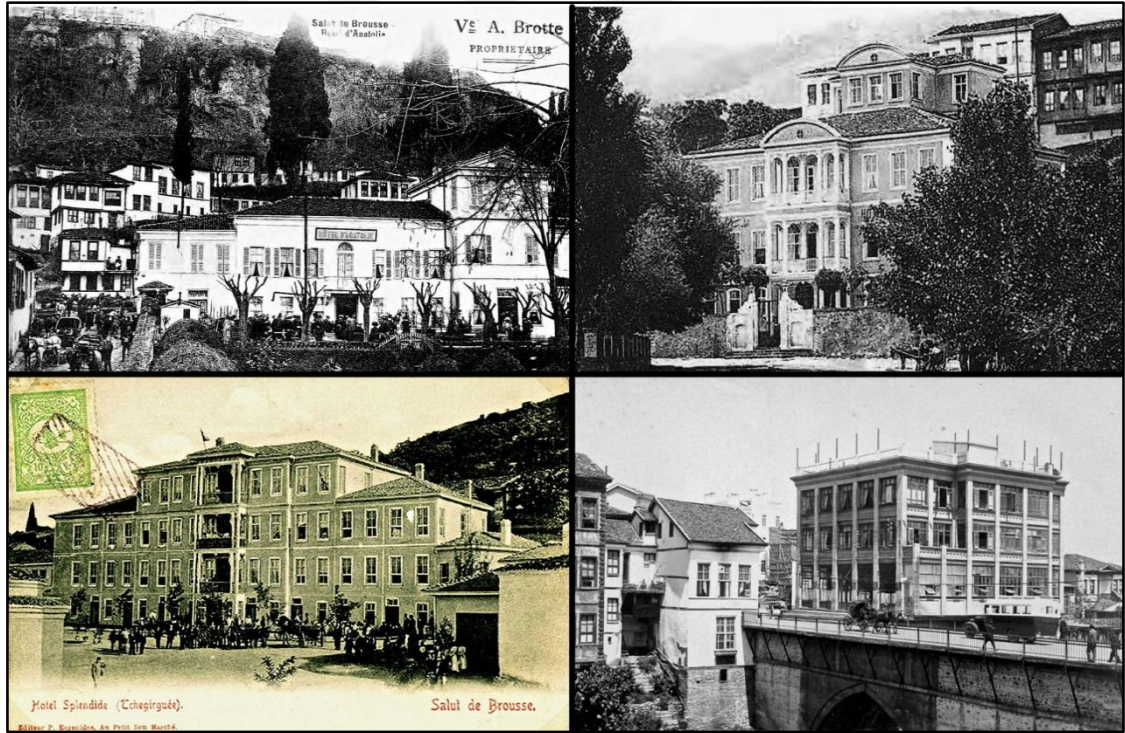
içerisinde yer aldığı konum; üretim için gerekli olan su ve işgücünün kolaylıkla sağlandığı Cilimboz ve Gökdere civarlarıdır (Şekil 3.11.). 1852 yılında Hazine-i Hassa-i Şahane (Osmanlı Devlet Hazinesi) desteğiyle Cilimboz dolaylarında Harir-i Fabrika-i Hümayun 78 mançınık ile hizmet vermeye başlamıştır (<http://bgc.org.tr/ansiklopedi/fabrika-i-humayun.html>, 2017). Osmanlı Devlet eliyle finanse edilen bu fabrika, Hereke’de 1843 yılında kurulan ve Osmanlı sarayı için ipekli canfesler, ipekli döşemelikler dokuyan Hereke Dokuma Fabrikası için ipek ipliği üretmekteydi (Dalsar 1960, Yiğit 2017).

1878 yılında Bursa’da farklı büyüklüklerde 50 fabrikanın var olduğu, bu fabrikalarda 2500 mançınık ve 4500 kadar işçinin bulunduğu bilinmektedir (Dostoğlu ve Oral 2000). 1878 yılında Osmanlı’da toplam 281 Ton ipek kozası, 337 ton ham ipek ihraç edilmiştir (Pamuk 1995). Genellikle yabancı azınlıkların girişimi ile kurulan ipek fabrikalarındaki üretim Bursa’dan yapılan ihracatın %90’ını oluşturmaktadır (Erder 1976). Tüm bu veriler Bursa’nın Tanzimat Döneminde Dünya endüstri ve ekonomisine ayak uydurmayı başarmış bir kent olduğunun göstergesidir.



Şekil 3.11. Cilimboz Deresi Vadisi ve İpek Fabrikaları (Kaplanoğlu, <http://www.bursadakultur.org/cilimboz.htm>, 2016)

Değişen ekonomik ve endüstriyel faaliyetlere de bağlı olarak Bursa'da 19. yüzyılın ikinci yarısında görülen yeni bina tipolojilerinden birisi de otellerdir. Özellikle termal su kaynaklarına yakın olarak Çekirge civarlarında yer alan Splendid Hotel (Şekil 3.12.) 4 Katlı, 80 Odalı ahşap bir binadır. Aynı dönemde kurulmuş olan diğer bir otel Hotel d'Anatolie'dir (Şekil 3.12.). Hotel d'Anatolie Fransız tarzı yemekleri ile özellikle yurtdışından gelen tüccarlara hizmet vermiştir. Hotel d'Anatolie Altıparmak Caddesi üzerinde Seyyid Usul Tekkesi'nin bulunduğu paralel sırada yer almaktaydı. İki katlı ahşap ve geniş bahçeli olan otel 1882 yılında hizmet vermeye başlamıştır (Yaşayanlar 1988). Hotel Bellevue Şark Oteli ve Nuriye Oteli de dönemin diğer önemli otelleridir (Şekil 3.12.) (Kaplanoğlu 2004). Setbaşı köprüsünün başında Şark Oteli ve Nuriye Oteli karşılıklı olarak bulunmaktadır. Şark oteli betonarme olarak inşa edilmiş ve uzun bir süre otel/ tiyatro olarak hizmet vermiştir. İnce betonarme teknik ile inşa edilen bina Türkiye'nin erken dönem betonarme yapılarından birisidir (<http://bgc.org.tr/ansiklopedi/sark-tiyatrosu.html>).



Şekil 3.12. Bursa'da Tanzimat Dönemi Otelleri (Sol Üstte Hotel d'Anatolie, sağ üstte Hotel Bellevue, sol altta Splendid Hotel ve sağ altta Şark Oteli) (Yaşayanlar, <http://www.ottomanhistorypodcast.com/2013/08/bursa-hotels-otelleri.html>, 2017)

Bursa'daki otellerin girişimlerinde ve işletmesinde Ermeniler ve Rumlar gibi azınlıklar etkin bir şekilde rol almıştır. Diğer yandan Gökdere ve Cilimboz çevresinde sırasıyla Ermeni ve Rum mahalleleri yer almaktadır. Ermeni ve Rum girişimcilerin Tanzimat döneminde (girişimcisi oldukları fabrika ve ticarethaneler sayesinde) gelirlerinin artması ile Ermeni ve Rum mahallelerinin bulunduğu yerler şehrin prestij noktaları haline gelmiştir (Setbaşı Mahallesi, İpekçilik Caddesi, Çekirge ve Acemler Yol Aksı). Ermeni ve Rum nüfusun yanı sıra Müslüman üst gelir seviyesindeki kişiler de bu noktalarda konutlarını yaptırmışlardır.

Tanzimat Dönemi birçok Osmanlı şehrinde olduğu gibi Bursa'da da mimari değişimlere sebebiyet vermiş; bu dönemde kent içerisinde gerçekleşen değişimlerin bir kısmı günümüzde Bursa'da halen gözlemlenmektedir.

3.3. Tanzimat Döneminde Üsküp Kent Yapısında Görülen Değişimler

Tanzimat dönemi, Osmanlı Devleti'nde kısıtlı bir bütçe ile yoğun sayılabilecek imar faaliyetlerinin gerçekleştirildiği bir dönemdir. Dönem boyunca alınan kararlar başlıca Osmanlı kentleri İstanbul, İzmir ve Bursa'da ağırlıklı olarak uygulansa da ülke genelindeki tüm şehirlerde yenilenme adına bir çaba içerisine girilmiştir. Balkanlarda hem konumu hem de tarihsel geçmişi itibarı ile önemli bir yer tutan Üsküp şehri de imparatorluk genelinde gerçekleştirilen imar faaliyetlerinden etkilenmiştir.

3.3.1. Tanzimat Döneminde Üsküp Kent Dokusu ve Yol Ağındaki Değişimler

Tanzimat'ın kabulünden hemen sonra Üsküp eyalet statüsündedir, 1869'den itibaren (1867'de çıkarılan Vilayet-i Belediye Kanununa istinaden) Prizren vilayetine bağlı bir sancak haline gelmiştir. 1877 yılında Kosova vilayeti kurulmuş ve Üsküp bu vilayetin merkezi olmuştur. Gerek vilayet merkezi olması ile gerekse 2. Abdülhamit'in Balkanlara verdiği önem neticesinde Üsküp şehri ve çevresinde Tanzimat döneminde imar çalışmaları yürütülmüş, farklı yapı tipleri ortaya çıkmış, kent hızlı bir değişim süreci içerisine girmiştir.



Şekil 3.13. Tanzimat döneminde Üsküp ve Çevresi Karayolu Bağlantıları

1839 yılında kabul edilen Tanzimat Fermanında imar konusuna vurgu yapılırken 1856 yılındaki Islahat Fermanı ile birlikte iç ticaretin canlanması için ulaşım üzerinde durulmuştur. 1863 yılı Turuk ve Ebniye Nizamnameleri kararlarına bağlı olarak Kosova Vilayeti içerisinde biri Prizren 'den Niş'e, diğeri de Üsküp'ten Selanik'e ulaşan iki yol yapılmıştır. Ülke genelindeki maddi yetersizliklere rağmen yol yapımına önem verilmiş, Kosova Vilayeti içerisinde Üsküp'ün diğere sancaklarla ilişkisini sağlayacak yollar inşa edilmiştir. Üsküp-Kalkandelen (Tetova), Üsküp-Köprülü (Veles), Üsküp-Kumanova ve Üsküp-İştib arasında şose yol yapımı sağlanmıştır (Ahabab 2015). Bu yollar haricinde dönemin önemli merkezlerinden olan Üsküp ve Mitroviçe bağlantısını sağlayan (Üsküp-Kaçanik, Priştine, Vulçitırın, Mitroviçe güzergâhı) şose bir yol da mevcuttur (Şekil 3.13.).

19. yüzyıldan itibaren değışen dünya şartları Osmanlı üzerindeki etkilerini gözle görülür bir şekilde göstermeye başlamıştır. Osmanlı Devleti'ndeki yöneticiler, ticaret ve nakliyat faaliyetlerinde demiryollarının önemini net bir şekilde anlamıştır. Özellikle Rumeli gibi merkeze uzak ama üretim anlamında zengin eyaletlerin demiryolu ile bağlantısının sağlanması zorunluluğı doğmuştur. Bu çerçevede Rumeli'de ilk demiryolu hattı Balkanlarda Köstence-Boğazköy arasında 1860 yılında açılmıştır. Üsküp de konum itibari ile açılan demiryolu hatlarının kesişim noktasında yer almaktadır. Bu sebepten dolayı bağlanan demiryolları ile şehrin gelişimi hız kazanmıştır. 1870 yılında Osmanlı yönetimi tarafından İstanbul-Edirne-Selanik-Üsküp-

Mitroviçe demiryolu hattı için irade çıkarılmıştır. Selanik-Üsküp demiryolu hattının 100 km'lik bölümü 1872 yılında, diğer 21 km'lik kısmı da 1873 yılında hizmete açılmıştır (Toplam Üsküp-Selanik hat uzunluğu 243 km) (Ahabab 2015). 1873 yılında Sofya-Üsküp demiryolu hattının birbirine bağlanması gündeme gelmiş; Sofya-Köstendil-Üsküp hattında inşaat 1873 yılında başlamıştır. Maddi yetersizlikler sebebiyle bu hattın bir kısmı tamamlanamamıştır. Ayrıca Osmanlı Devleti'nde Bulgaristan, Sırbistan ve Avusturya ile görüşmeler neticesinde Üsküp-Vranya (Üsküp-Sırbistan sınırında bir bölge) arasında 85 km'lik bağlantı hattı inşa etme kararı çıkmıştır. 1888 yılında bu bağlantı hattı hizmete girmiştir.

Üsküp kenti ana demiryolu istasyonu Vardar nehrinin sağ yakasında yer almaktadır (Şekil 3.14.). 19. yüzyılın son çeyreğinde demiryolu girişimleri Üsküp kentinin Vardar nehrinin sağ yakasına doğru açılmasını ve genişlemesini sağlamıştır. Şehrin kuzeydoğusundan gelen demiryolu hattının Vardar nehrinin sağ yakasına ulaşabilmesi için bir demir köprü inşa edilmiştir. Şehrin sağ yakasında demiryolu istasyonu ile ilişkili olarak konaklama birimlerine⁶ rastlamak mümkündür. Tarihi çarşı bölgesini şehrin sağ yakasına bağlayan tarihi Taş Köprüden, Üsküp Tren istasyonuna açılan İstasyon caddesi (günümüzde Makedonya Caddesi) Tanzimat Döneminde açılan yeni ulaşım akslarından birisidir. (Şekil 3.15.)



Şekil 3.14. Üsküp Demiryolu İstasyonu (Şehabi ve Nikolova 2014)

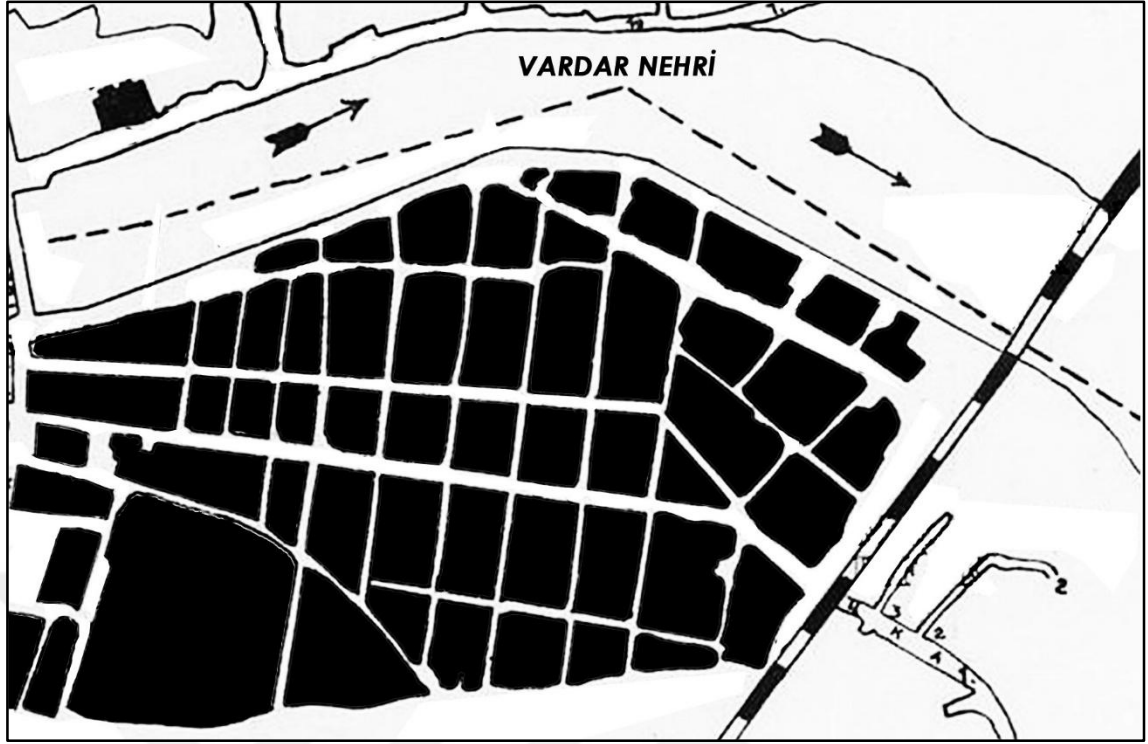
⁶ Üsküp demiryolu istasyonu yakınlarındaki Nuran Otel buna örnek verilebilir.



Şekil 3.15. İstasyon Caddesi Aksı, Üsküp (Şehabi ve Nikolova 2014)

Dönemin kent içerisinde yeni yerleşim dokusunu oluşturan diğer bir etmen ise göçmenler olmuştur. Osmanlı'nın kaybettiği topraklardan akınlar halinde gelen göçmenler Üsküp'e de yerleştirilmiştir. Vardar nehrinin sağ yakasında bu göçmenler için Muhacir Mahallesi (Hamidiye Mahallesi) oluşturulmuştur. Üsküp'teki Muhacir Mahallesi Osmanlı genelinde alınan reform kararlarının bir yansıması olması açısından önemlidir. Yeni düzende oluşturulan bu mahalle birbirine dik sokaklar içerir ve gridal düzendedir (Şekil 3.16.).

Şehrin sağ yakasında bulunan Muhacir Mahallesi'nin Vardar nehri üzerinden şehrin sol yakasındaki merkeze bağlanabilmesi için dönemin valisi Mahmut Şevket Paşa tarafından bir demir köprü (Muhacir Köprüsü) yaptırılmıştır. Köprü'nün devamında vali tarafından tarihi çarşı aksının sonuna ulaşan düz geniş bir cadde açtırılmıştır (Bogoyeviç 2008). Sözü edilen bu cadde günümüzde de kullanılan arterlerden biri olduğu için önemlidir.

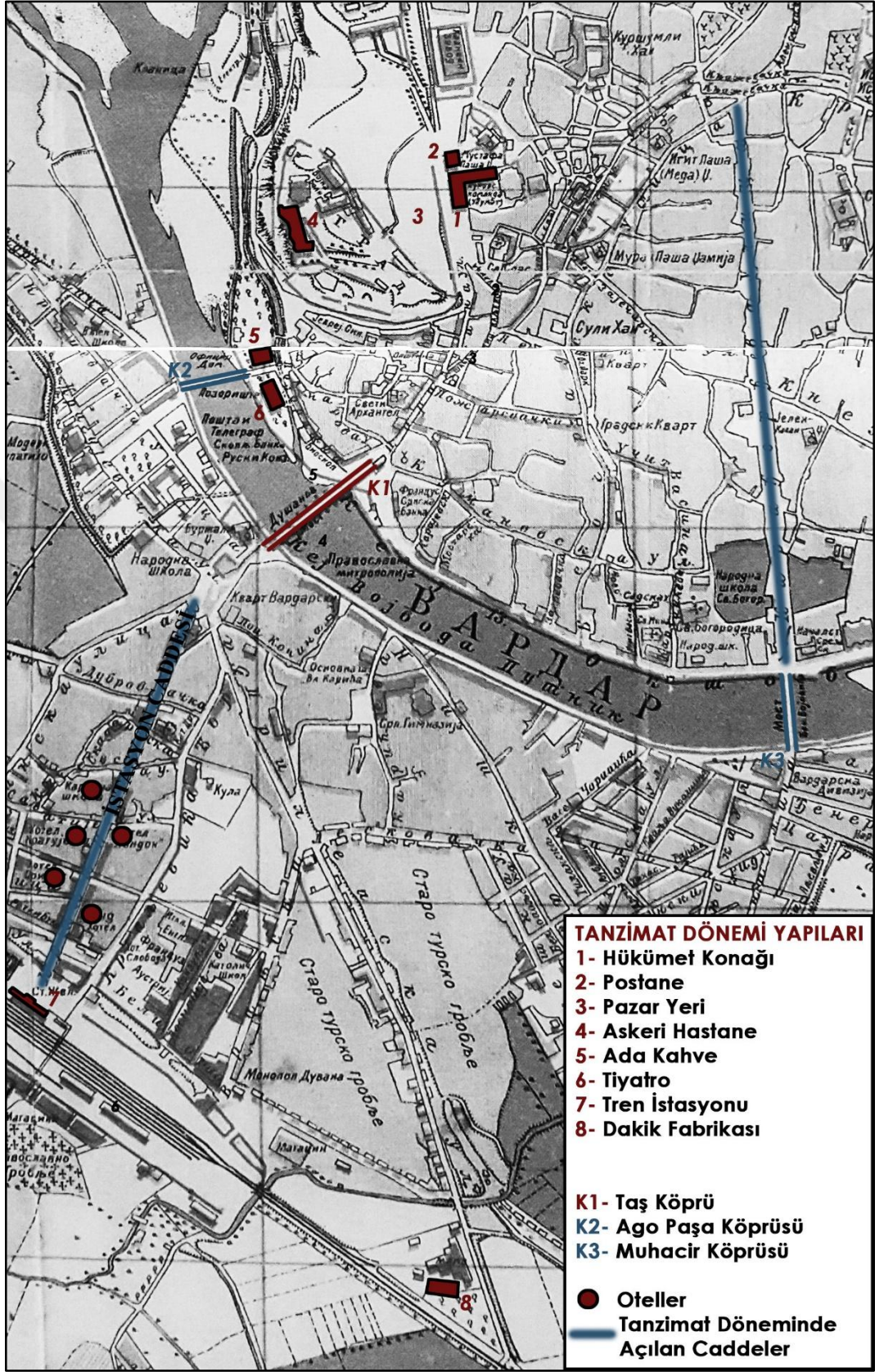


Şekil 3.16. Üsküp'te Muhacir Mahallesi dokusu (1914 Üsküp Haritası Üzerinde Yazar Tarafından Düzenlenmiştir)

3.3.2. Tanzimat Döneminde Üsküp'te Yeni Yapı Tipolojilerinin Gelişimi

Tanzimat'ın ilanını takip eden yeni yönetim anlayışı ile birlikte Üsküp'ün mekânsal yapısında idari merkezi oluşturan yeni yapılar ortaya çıkmıştır (Şekil 3.17.). Hükümet konağı bu yapıların başlangıcıdır; bunu adliye, postane, karakol gibi binalar izlemiştir (Şekil 3.17.). Hükümet Konağı; ilk kent nüvesi Üsküp kalesinin doğusunda, Üsküp çarşısının batısında, kente hâkim bir noktada olan Samoilova Caddesi üzerinde konumlandırılmıştır. Yaklaşık 46m x 20m ölçülerinde dikdörtgen plan şemalı yapı iki katlı olarak inşa edilmiştir. Neo-klasik üslupta süslemelerin olduğu yapıda vurgu cephede toplanmıştır. Tanzimat dönemi özelliklerine uygun olarak tasarlanan yapının sonraki dönemlerdeki restorasyon çalışmalarında cephe özellikleri büyük ölçüde korunmuştur.

19. yüzyılın sonlarına doğru Üsküp'te yeni bir Telgraf ve Posta Binası ihtiyacı doğmuştur. 1891 yılında yapımına karar verilen ve ancak 1899 yılında tamamlanabilen Postane Hükümet Konağı'nın yanında Samoilova Caddesi üzerinde yer almaktadır. 17m x 17m ölçülerinde olan yapı üslup olarak Hükümet Konağı ile benzerlikler içermektedir.



Şekil 3.17. 1914 yılı Üsküp Haritası üzerinde Tanzimat Dönemi yapıları ve yeni ulaşım aksları (Yazar tarafından düzenlenmiştir)

Hükümet Konağı ve Postane'nin karşısı Pazar alanı olarak kullanılmaktadır (Şekil 3.18.). Pazar alanı olarak kullanılan bu bölgeye yakın bir konumda Belediye binası mevcuttur. İdari yapılarla ilişkili olan bir değişim de 15. yüzyılda inşa edilmiş olan Kurşunlu Hanın işlev değişikliği ile yaşanmıştır. 1878 yılında Kurşunlu Han tamir edilerek hapishane olarak kullanılmaya başlanmıştır.

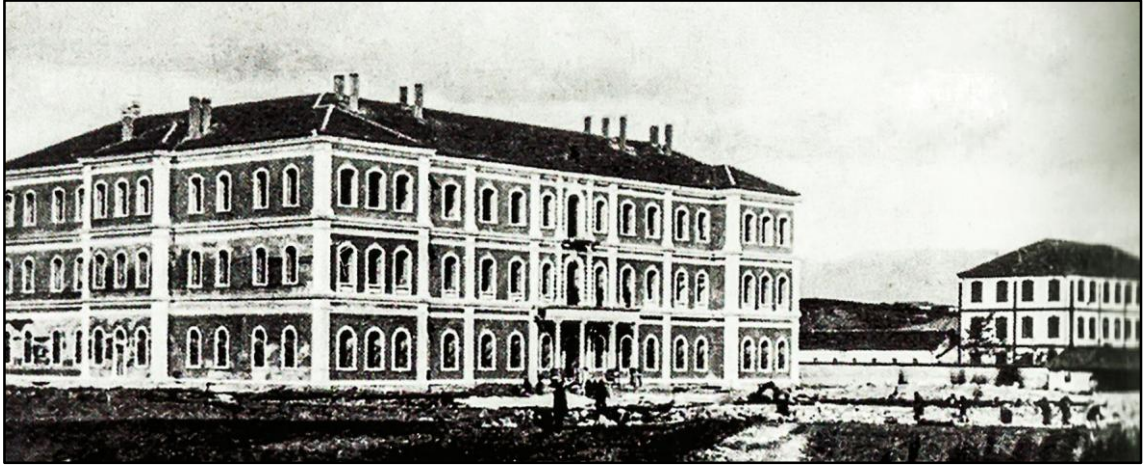


Şekil 3.18. Üsküp Postane Binası(Solda) ve Hükümet Konağı(Sağda) (<https://www.delcampe.net> Erişim Tarihi: 2017)

Eğitim alanında başkent İstanbul'da alınan kararlar tüm ülke genelinde uygulanmaya başlanmış, ilk ve ortaöğretim kurumları tüm vilayetlerde yaygınlaşmıştır. Eğitim alanındaki bu atılım Üsküp kentinde de kendini göstermiş, bir yandan eski eğitim kurumları onarılarak yenilenmiş bir yandan da yeni okullar açılmaya başlanmıştır.1893 yılında Üsküp il genelinde Sıbyan Mektebi sayısı 386, İptidai Mektep sayısı 59'dur (Akyüz 2015). Aynı dönemde Üsküp'te Rüştüye mekteplerinin varlığına rastlanılmaktadır. Bu rüştüyelerden bir tanesi kız öğrencilere (Üsküp İnas Rüştüyesi), diğer bir tanesi ise askeri öğrencilere (Üsküp Askeri Rüştüyesi) hizmet vermektedir (Ünlü 2002). Özel bir eğitim kurumu olan Mekteb-i Edep de aynı dönemde içerisinde Üsküp'te modern tarzda eğitim veren bir okuldur (Yetiş 2006). Osmanlı genelinde eğitimde yapılan atılım ile öğretmen ihtiyacı ortaya çıkmış; öğretmen yetiştirmek için

ülke genelinde Darülmualimin okulları açılmıştır. Tam anlamıyla 1898 yılında faaliyete geçen Üsküp Darülmualimin'i taşrada kurulan öğretmen okullarına örnektir.

Tanzimat döneminin Üsküp'teki en önemli eğitim yapılarından birisi Üsküp İdadisi'dir (Şekil 3.18.). Üsküp İdadisi 1891 yılında açılmış, ilk yıllarda eğitim geçici olarak kiralanmış bir konutta verilmiştir. 1896 yılında eğitim verilen konutun harap bir vaziyette olduğunun düşünülmesi üzerine yeni bir bina inşa etme isteği yerel yöneticiler tarafından dile getirilmiştir. İdadinin inşası gündeme alınsa da finansal problemler nedeniyle yapının inşası ancak 1904 yılında tamamlanabilmiştir (Ünlü 2012). Üsküp İdadisi konum olarak Vardar nehrinin sağ yakasında, günümüzde Üsküp Şehir Parkı yakınlarındadır. Bu idadiye sonraki yıllarda Muallim Mektebi olarak kullanılmıştır. 1963 yılında Üsküp depremde yapı hasar görmüş, bu afetten sonra bina yenilenmek yerine 1965 yılında tamamen yıkılmıştır (Bogoyeviç 2008).

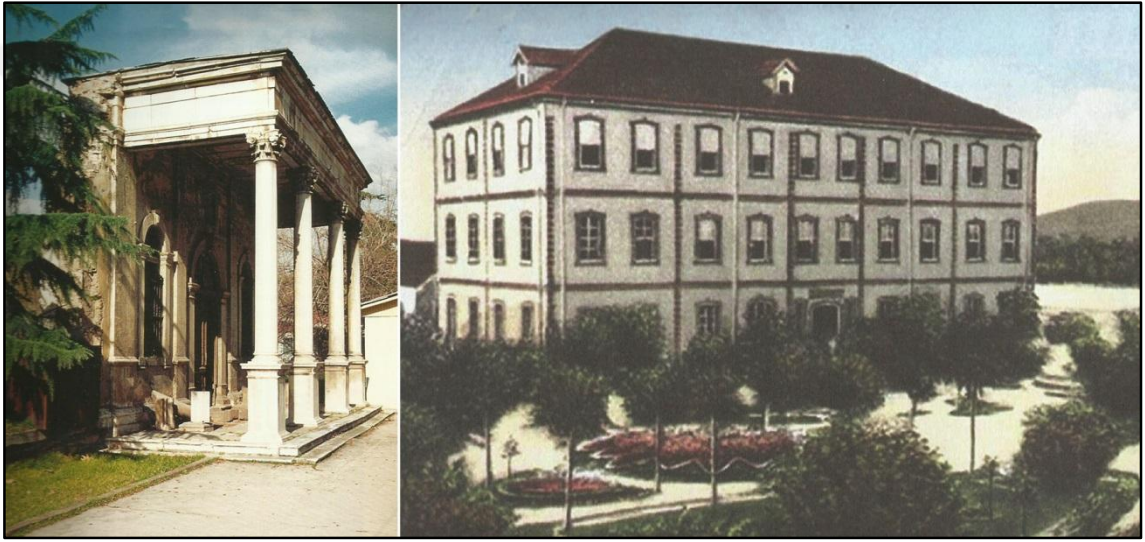


Şekil 3.18. Üsküp İdadisi ve Üsküp Sanayi Mektebi (Bogoyeviç 2008)

19. yüzyılın sonlarında Üsküp'te inşa edilen diğer bir önemli eğitim yapısı ise Islahhane (Sonradan Sanayi Mektebi)'dir (Şekil 3.19.). 1897 yılında inşası tamamlanan bina, İdadide Mektebi'nin bitişiğinde Islahhane Parkı'na yakın mesafede bulunmaktadır. Üç katlı modern bir yapı olan Sanayi Mektebi içerisinde sınıflar, atölyeler, yatakhane, yemekhane, cami ve hamam bulunmaktadır. Okulda yetim, öksüz ve kimsesiz çocukların eğitilerek bir meslek sahibi olmaları sağlanmıştır. Bu kurumda başlıca öğretilen zanaatlar terzilik, oymacılık, marangozluk, matbaacılık ve müziktir.

19. yüzyıl sonlarında inşa edilen Üsküp İdadisi ve Sanayi Mektebi, Üsküp şehrine eğitim anlamında gelişimin ötesinde bir katkı vermiştir. Bu okullar kentin ağırlıklı

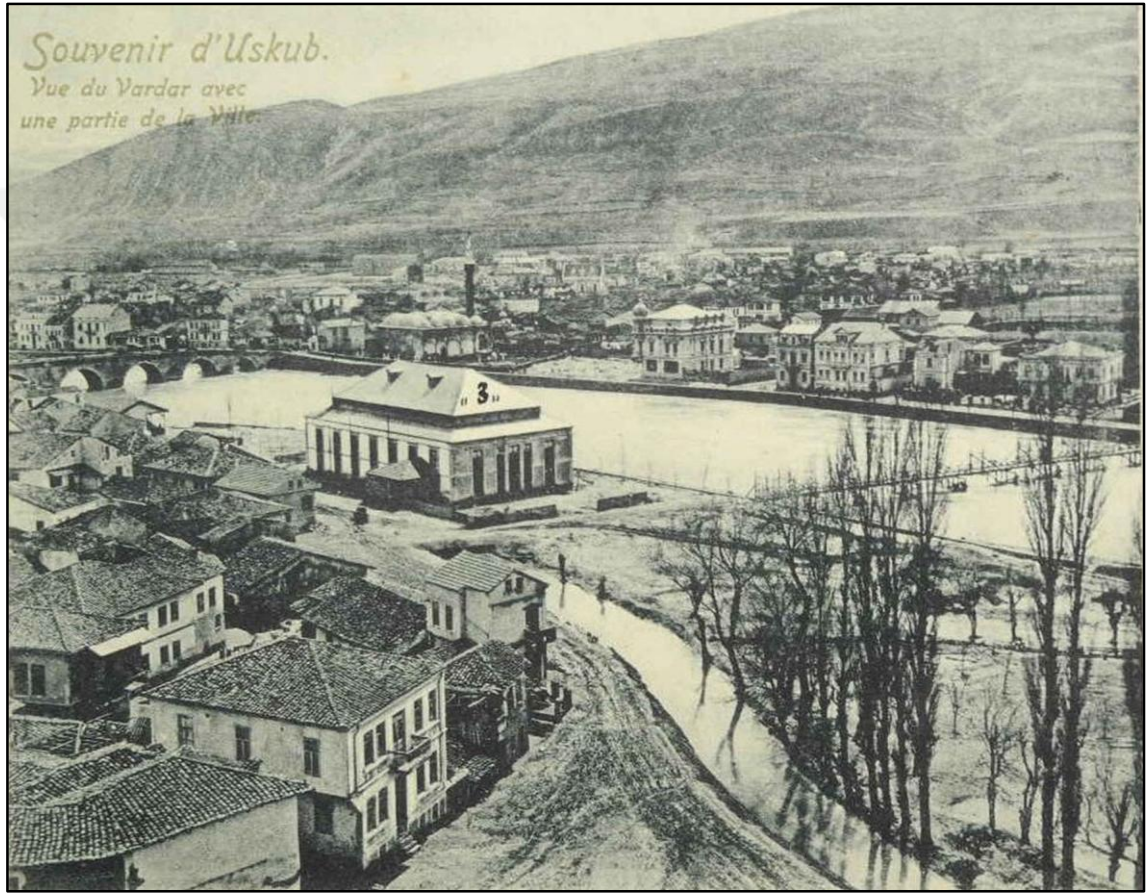
olarak yerleşim sağladığı Vardar nehrinin sol yakasından sağ yakasına doğru şehrin gelişiminde kilit rol oynamışlardır. Okulların geçmişte bulunduğu alan günümüzde Üsküp Şehir Parkı olarak kullanılmaktadır ve halk arasında hala İdadiye ismi ile de anılmaktadır. Bu durum bu eğitim yapılarının bölgeye kimlik kazandırdığının kanıtıdır. 19. yüzyıl sonlarında inşa edilen ve Vardar nehrinin sağ yakasında yer alan İdadiye Mektebi ve Sanayi Mektebi ile tiyatro arasında bağlantı sağlamak için bir köprü yapılmıştır. (Ago Paşa Köprüsü) (Bektaş 2015). İdadiye Mektebi, Sanayi Mektebi, tiyatro gibi yeni yapılar kentin iki yakası arasında bağlantı sağlayıcı bir rol de üstlenmişlerdir.



Şekil 3.19. Üsküp İdadisinin günümüzde kalan giriş kısmı (Solda) (Bogoyevič 2008), Üsküp Sanayi Mektebi (Sağda) (Şehabi ve Nikolova 2014)

20. yüzyılın sonlarında Batılı tarzda eğlence anlayışının bir sonucu olarak ortaya çıkmış tiyatrolar kendine özgü bir mekâna ihtiyaç duymaktadır. Oysa Osmanlı kültüründe yer alan Karagöz ve Meddah oyunları kahvehanelerde sergilenebilmekte, özelleşmiş bir mekâna ihtiyaç duymamaktadır. Tiyatro bu anlamda kent içerisinde mekân anlamında yeni bir oluşumdur. Osmanlı'da Tanzimat'la birlikte başlayan Batılılaşmanın da etkisiyle Üsküp'te de (diğer Osmanlı kentlerinin birçoğunda olduğu gibi) tiyatroya ilgi doğmuş ve o dönem için lüks sayılabilecek bir tiyatro binası inşa edilmiştir (Şekil 3.20.). Yapının konumu Vardar ırmağının sol yakasında Osmanlı kent merkezinin bulunduğu tarafta, kalenin altında Yahudi Mahallesi'nin bitişiğinde, Üsküp şehrinin iki yakasını bağlayan Taş Köprü'nün yakınındadır. Tiyatro binası yaklaşık olarak 20m x

37m boyutlarında, 14,5 m yüksekliğindedir. Yapının Vardar nehri taşmalarından zarar görmemesi için oluşturulan rıhtım üzerine bir kiraathane ve bir gazino inşa edilmiştir. Tiyatronun ön bölümünde bir bahçe ve şadırvan bulunmaktadır. Bina ahşap çatkı üzerine bağdadi sıva tekniği ile yapılmıştır. Yapının gösterişli ve modern bir görüntüsü vardır. Yaklaşık 700 kişi kapasiteli tiyatro büyük dikdörtgen bir salondan ve geniş, süslü bir sahneden oluşmaktadır (Bektaş 2015). 1914 yılındaki yangında harap olan tiyatro binası yerine, Sırp yönetimince yeni bir tiyatro binası inşa edilmiştir.



Şekil 3.20. 20. Yüzyılda Üsküp'te Modern Üslupta İnşa Edilen Tanzimat Dönemi Tiyatrosu (<https://www.delcampe.net> Erişim Tarihi: 2017)

19. yüzyıl içerisinde Üsküp'te Osmanlı yönetimi tarafından yaptırılmış askeri hastaneler de mevcuttur. Osmanlı yönetimi Üsküp kenti içerisinde cephane ve kışla olarak kale içi bölgesini kullanmıştır. Askeri amaç ile açılan hastaneler de Üsküp kalesi içerisinde yer almaktadır. Üsküp'te bu amaçta ilk hastane 1844 yılında Hıfzı Paşa döneminde kale içinde inşa edilmiştir. 1884 yılında ise halkın yardımlarıyla yine Kale İçi bölgesinde yeni bir askeri hastane yapılmıştır (Şekil 3.21.). İnşa edilen hastane 2 katlı, 17 odalı, 350 yatak kapasiteli modern bir binadır (Josimovska 2016).

20. yüzyılın başlarında Üsküp'te üç dakik (un), bir bira ve bir buz fabrikası bulunmaktadır. 1908 yılında bunlara bir deri, bir tütün ve bir tuğla fabrikası da eklenmiştir. Sözü geçen dakik fabrikalarından ilki 1888 yılında, gaytan (kurdele) fabrikası ise 1882 yılında işletilmeye başlanmıştır (Davidova 2012). Fabrikaların konumları demiryolu güzergâhına çok yakın bir şekilde seçilmiştir. Gaytan fabrikası Muhacir Mahallesi'nin güneyinde, Vardar İstasyonu yakınında yer almaktadır. Dakik fabrikası ise demiryolu hattı üzerinde ana Üsküp istasyonuna yakın bir lokasyondadır. Hatta Memduh Bey döneminde Sanayi Mektebi'nin bulunduğu noktadan başlayarak, şimendifer mevkiini geçen ve dakik fabrikasına ulaşan 2,5 km uzunluğunda tramvay hattı uygun görülmüştür (Ünlü 2012).



Şekil 3.21. Üsküp Kale içinde yer alan Askeri Hastane (Şehabi ve Nikolova 2014)

4. OSMANLI HÂKİMİYETİNİN SONA ERMESİNDEN SONRA MODERN DÖNEMDE BURSA ve ÜSKÜP: FARKLILAŞMA DÖNEMİ

Bu bölüm başlığı altında Bursa ve Üsküp şehirlerinde Osmanlı hâkimiyeti son bulduktan sonraki süreç ele alınmıştır. İki şehir için de ekonomik alt yapıya değinilecek ve kent planlama deneyimleri ışığında 20. yüzyıl başından günümüze kent gelişimlerinden bahsedilecektir.

4.1. 20. Yüzyıl Başlarından Günümüze Bursa'da Kent Yapısının Değişimi ve Planlama Süreçleri

Türkiye'nin 20. yüzyıl başlarında ardında bıraktığı zorlu ve yıpratıcı savaşların sonrasında Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte yeniden bir yapılanma sürecine girmiştir. Bu bağlamda 1923-1930 yılları arasında kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomik yapılanması yeniden ele alınmıştır. 1924 yılındaki İzmir İktisat Kongresi'nde de belirtildiği üzere, karma ekonomi modelinin genç Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomisinin temelleri oluşturması hedeflenmiştir.

Cumhuriyet'in ilanı ile iktisadi yatırımların öncülüğünde gelişen ekonomik altyapı kentlerin gelişiminde de etkili olmuştur. Bu bağlamda, Bursa da alınan bu ekonomik kararlardan etkilenmiştir. Osmanlı Dönemi'nde olduğu gibi Bursa'da ipek üretimine bağlı bir büyüme gerçekleşmiştir. 1925 yılında temelleri atılan ve 1927 yılında hizmete açılan Bursa Dokumacılık Fabrikası (İpekiş), 1935'de temelleri atılan ve 1938 yılında faaliyete giren Bursa Merinos Tekstil Fabrikası ve yine 1938 yılında hizmete giren Gemlik Suni İpek Fabrikası Bursa'nın kentsel gelişimini yönlendiren eşik noktalarıdır (Kaprol 2002).

Sözü edilen bu sanayi tesislerinden önce, Osmanlı'nın son yıllarında Bursa'da ekonomik faaliyetler Cilimboz ve Gökdere çevresinde yoğunlaşmıştır. Muradiye ve Demirkapı Mahalleleri Cilimboz çevresindeki üretim faaliyetlerine, Umurbey ve Setbaşı Mahalleleri ise Gökdere çevresindeki üretim faaliyetlerine iş gücü sağlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde üretimde su kaynağına ve iş gücüne yakınlık gibi sebeplerle Setbaşı ve Muradiye civarlarında yer alan sanayi tesisleri, Cumhuriyet sonrası dönemdeki yatırımlarla ovaya doğru kaymıştır. Ekonomideki bu hamle Bursa kentini de ovaya doğru açmıştır (Kaprol 2002).

Ekonomik anlamda Bursa’da önemli yatırımlardan olan Bursa Dokumacılık Fabrikası (İpekiş) ve Bursa Merinos Tekstil Fabrikası’nın yer seçimi tesadüfi değildir. O dönemde Bursa şehrinin önemli akslarından biri olan Mudanya caddesinin ulaşım anlamında sağlayacağı avantajlar değerlendirilmek istenmiş, yeni sanayi tesisleri bu caddeye yakın konumlanmıştır. Kente yapılan ekonomik yatırımlar aynı zamanda kırsal kesimden göçü tetiklemiş, fabrikaların bulunduğu Mudanya aksı civarında konut alanları oluşmaya başlamıştır. Dönemin şartları itibari ile işyeri ve işgücü arasındaki yaya ağırlıklı ulaşım Mudanya Caddesi’nin kuzeyinde fabrikalar bulunurken, caddenin güneyinde lojmanların oluşumunu tetiklemiştir. Bursa kentindeki bu gelişim, kentin yayılması olarak değil mevcutta var olan yerleşim birimlerinin (boşlukların) doldurulması olarak yorumlanabilir.

Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulmasının ardından kentlerde gerçekleşen diğer bir gelişme (Modernizm etkisi ve şehirlerin sorunlarına cevap vermek amacıyla) kentsel planlama kavramının gündeme gelmesidir. Bursa da (İstanbul’a yakınlık ve Osmanlı’da ifade ettiği anlam itibari ile) her dönem sahip olduğu önem neticesinde bu gündemden payını almıştır. İstanbul’a plan yapmak için gelen üç şehirciye (Lörcher, Prost ve Piccinato) de Bursa’nın da planı yaptırılmıştır. Bursa için ilk kapsamlı kent planı 1924 yılında Alman Carl Lörcher tarafından düzenlenmiştir. Tanzimat’ın kabulünden sonra Bursa kenti içerisinde 19. yüzyıl sonlarında bir takım düzenlemeler gerçekleşse de bunları ancak dönemin yöneticilerine bağlı olarak gelişen sezgisel ve parçacıl müdahaleler olarak nitelendirebiliriz (Kırayoğlu 2004). Nitekim Cumhuriyet’in ilanına kadar olan süreçte Bursa’da bütüncül bir planlama anlayışından söz etmek mümkün değildir.

4.1.1. İlk Bursa Kent Planı: 1924 Carl Lörcher Master Planı ve Bahçe Şehir Yaklaşımı

Bursa’da kentsel anlamda ilk planlama çalışması Cumhuriyet’in ilanının ardından 1924’te Carl Lörcher’e yaptırılmıştır. Lörcher Master Planı, dönemin popüler modern yaklaşımı olan Bahçe-Kent hareketinden etkiler barındırmaktadır. Cumhuriyet’in ilanından sonraki dönemde Türkiye’de birçok kent Bahçe-Kent akımını benimsemiştir. Bu etkileşimin altında yatan ana sebep Güzel-Kent yaratma isteğidir (Tekeli 1998). 19. yüzyılda ortaya çıkan, 1930’larda popülaritesini yeniden kazanan Güzel-Kent hareketi ise şehri güzelleştirecek anıtsal meydanların, parkların ve havuzların inşasını

öngörmektedir (Tekeli 1980). Türkiye'deki birçok kentteki uygulamada Güzel-Kent yaklaşımı Bahçe-Kent ile birleştirilmek istenmiş, şehirlerde sıralı bahçeli evler öngörölmüştür. Ebenezer Howard'ın kır hayatı ve kent hayatının avantajlarını birleştirmeyi hedeflediğı Bahçe-Kent akımının; nüfus yoğunluğu yüksek olan şehirler için uygun olmadığı, salt estetik kaygı içinde oluşturulduğu, kent içerisindeki mevcut tarihi doku ile uyum sağlamadığı belirtilmiştir. Bahçe-Şehir anlayışını odağına yerleştiren Carl Lörcher Master planı, hem Bursa'nın nüfusunun iç ve dış göçlerle artması hem de Bursa'nın tarihi bir kent dokusuna sahip olması nedeniyle uygulanmamıştır (Dostoğlu ve Vural 2004). Ancak Kale İçi bölgesinin ve merkezin bağlantısının sağlanması gibi planda yer alan bir takım detayların uygulamaya geçtiğı düşünölmektedir (Kırayoğlu 2004).

Bu dönemdeki en önemli gelişme ise Adliye, Defterdarlık, Vilayet, Halk Evi gibi yapıların Atatürk Caddesi aksı üzerine yerleştirilmesidir. Atatürk Caddesi'nin güney cephesinde ağırlıklı olarak iki-üç katlı, konut niteliğı taşıyan yapılar bulunmaktadır. Bu yapıların zemin katları ticari fonksiyona, üst katları ise konut işlevine sahiptir. Hotel, kiraathane, lokanta, postane gibi yapılarla ticaretin yoğun olduğı Atatürk Caddesi, yönetim merkezi olma rolünü de yeni eklenen yönetim yapıları sayesinde kazanmıştır.

4.1.2. 1940 Henri Prost Master Planı

1924 yılında Lörcher tarafından Bursa için tasarlanan planın uygulanmaması kent için yeni bir plan ihtiyacını da beraberinde getirmiştir. 1936 yılında İstanbul kent planı için Türkiye'de bulunan Henri Prost'a Bursa için de bir kent planı yaptırılmıştır. 1938-1944 yılları arasında Bursa'da planlama çalışmaları yürüten şehirci Prost, aksiyel planlama ilkelerini Bursa kent dokusuna aktarmaya çalışmıştır (Tosun 2007). Bu anlamda yapılan ilk iş, var olan caddelerin güçlendirilmesi, genişletilmesi ve aksların sonunda anıtsal yapıların hedef alınmasıdır (Örneğın Atatürk Caddesi'nin ulaştığı nokta Yeşil Türbedir) (Şekil 4.1.). Aksiyel planlama prensiplerinin uygulanabilmesi için Prost, gerekli kamulaştırmaların kısa sürede yapılmasını istemiştir. Aksiyel planlama sisteminin seçilmesinin ana sebebi yolların motorlu taşıtlar için uygun hale getirilmesi ve alt yapı ihtiyaçlarının kolaylıkla halka sağlanmasıdır (Dostoğlu ve Vural 2004).

Prost planında kentin sahip olduğu tarihi mirasın korunması anıtsal yapılarla sınırlı kalmıştır. Prost Planı; Yeşil Türbe, Emir Sultan Cami, Yıldırım Külliyesi gibi anıtsal boyuttaki binaların yeşil doku ile çevrelenerek kent içerisinde daha da vurgulanması ve ortaya çıkarılması düşüncesini ortaya atmıştır. Prost'un Bursa'nın doğal güzelliklerini korumak istemesi, Gökdere ve Çekirge dolaylarında parklar ve yürüyüş yolları önermesi, Çekirge'de bulunan kaplıca bölgesini oteller ve termal tesislerle turizme kazandırma öngörüsü planın güçlü yanlarından (Kaplanoğlu 2008). Ancak diğer yandan geleneksel kent dokusuna aynı ölçüde duyarlı olmaması, hatta aksiyel sistemin oluşması için kâgir yapılar yapılmadan (yıkımı daha zor olacağından) hızlı bir yıkım istemesi eleştiriye açıktır.



Şekil 4.1. Bursa Atatürk Caddesi ve Yeşil Türbe, 1940 (Bursa Büyükşehir Belediyesi Arşivi, 2017)

Bursa ovasının bir kısmının yerleşime açılması, Gemlik yolu üzerinde bir sanayi bölgesi oluşturulması, Bulgaristan'dan gelen göçmenler için Hürriyet ve Adalet Mahallelerinin (tıpkı Rusçuk Mahallesi gibi) ızgara sistemde oluşturulması bu plan kararlarına göre gerçekleşmiştir. Aksiyel planlama ilkelerine bağlı olarak Darmstad, Gazcılar, Fomara caddelerinin açılması ve Atatürk Caddesi'nin genişletilmesi Prost'un önerdiği uygulamalardır. Prost'un bir diğer hayali olan insanları güneş ve yağmur gibi

dış etkilerden koruyarak binaların arkadlarının altında yürütme isteği Atatürk Caddesi'nin güney cephesinde uygulanmıştır.

Henri Prost planının aksiyel aksların vurgulanması ve röper noktaları oluşturulması gibi fikirlerinin yanı sıra, öngörülemeyen nüfus ve konut artışı açılan aksları ve tarihi röper noktalarını şehir içerisinde okunamaz hale getirmiştir. Hatta şehrin en önemli üç caddesi tarafından çevrelenmiş tarihi Hanlar Bölgesi bile yoğun yapılaşma içerisinde kaybolmuştur.

4.1.3. 1958 Kapalı Çarşı Yangını ve Piccinato Planı

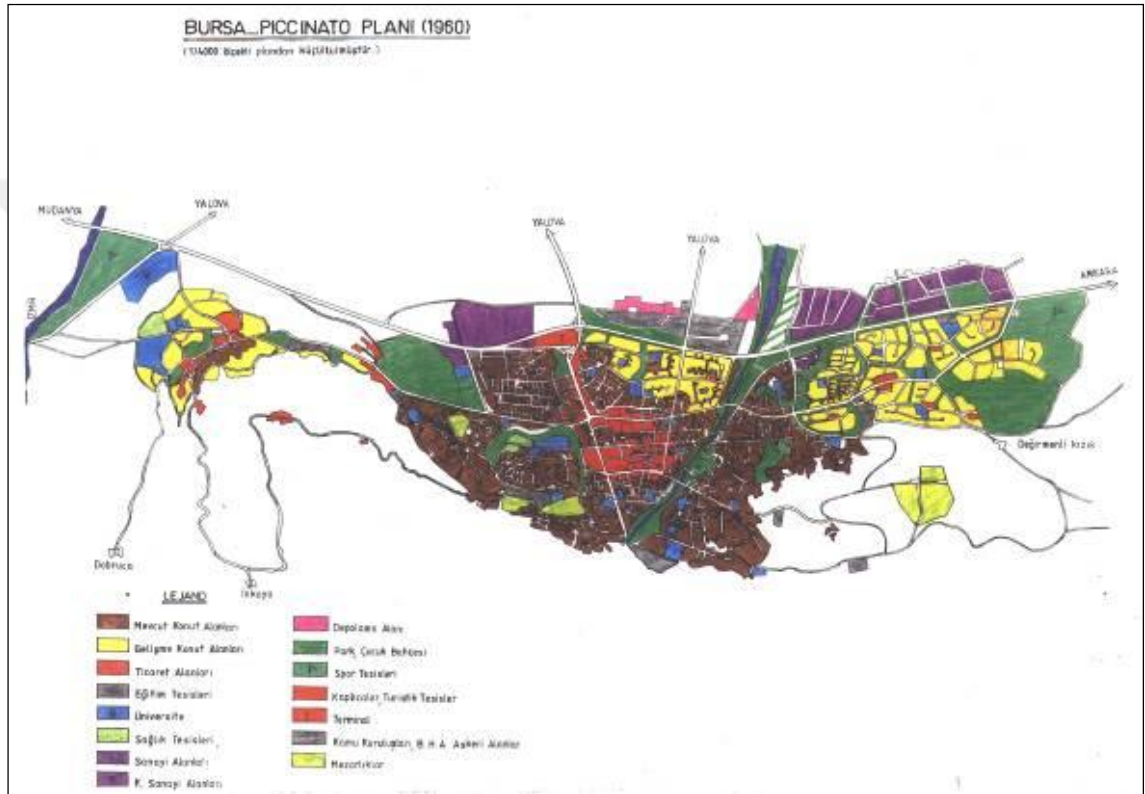
2. Dünya Savaşı sonrasında hızlı sanayileşme ve kentleşme, 1958 yılı Kapalı Çarşı yangını gibi gelişmeler Bursa'da yeni bir plan ihtiyacı doğurmuştur. Tarihi kent merkezinde büyük bir yıkıma sebep olan yangın felaketi, aynı zamanda bu tarihi bölgenin ve kentin bütününün tasarlanması için bir fırsat oluşturmuştur. Ne tesadüftür ki yaklaşık yüz yıl önce gerçekleşen diğer bir felaket depremden (1855 depremi) sonra yine bir afet kentin düzenini ele almak için bir sebep olmuştur (Çakıcı 2009). Yangından sonra Bursa'da İmar Planlama Bürosu kurulmuş, başkanlığına Mimar Emin Canpolat getirilmiş, Luigi Piccinato da kentsel plan çalışmaları için destek vermiştir. Bursa İmar Planlama Bürosu'nun çalışmaları neticesinde 1/4000 ölçekli 1960 yılı Bursa Nazım Planı hazırlanmıştır.

Plan kararlarına göre yangından zarar gören tarihi Hanlar Bölgesi özel proje alanı olarak mercek altına alınmış; yangında zarar görmüş tarihi yapıların korunması ve yapıların eski geleneksel karakterine uygun olarak yeniden inşa edilmesi önerilmiştir. Yine plan kapsamında han yapılarının kent içerisinde kendini gösterecek şekilde çevresinin temizlenmesi, bölgedeki dokuyu tamamlayıcı yeni ticaret yapılarının inşa edilmesi söz konusudur. Piccinato, tarihi yapıları tekil olarak ele almak yerine tarihi dokuyu bütünüyle korumayı tercih etmiştir (Anonim 2009). Kendi içerisinde ufak sorunlar barındırsa da (araç ve yaya sirkülasyonunu iç içe sokmak gibi) tarihi Hanlar Bölgesine dair Büyükşehir Belediyesi'nin projesine kadar en makul öneridir (Kırayoğlu, 2004).

Piccinato'nun danışmanlığında ortaya çıkan 1960 Bursa nazım planında şehir, bölgelere ayrılmıştır. Yapılan bölgelemede geleneksel kent dokusu olarak tariflenen alanlardaki imar faaliyetlerinde dokunun bozulmaması için çok hassas davranılmış, yeni inşa

edilecek binaların yükseklikleri, genişlikleri ve oranları plan dâhilinde verilmiştir (Dostoğlu ve Vural 2004).

Piccinato şehrin kuzeyinde bir eşik oluşturarak kentin ovaya doğru yayılmasını engellemeyi düşünmüş, kentin Doğu-Batı yönünde doğrusal olarak açılmasını önermiştir. Bu gelişimi teşvik etmek için Ankara Yolu-Bursa-Mudanya aksı üzerinde Organize Sanayi bölgesini öne sürmüştür (Dostoğlu ve Vural 2004).



Şekil 4.2. 1960 Yılı Bursa Nazım (Piccinato) Planı (İlkme 2009)

1960 yılındaki İstanbul'daki sanayinin desantralizasyon kararı İstanbul'dan Bursa'ya yatırımın kaymasına neden olmuş ve Tofaş, Renault, Karsan, Polyen, Sifaş gibi fabrikalar Bursa'da açılmıştır. Otomotiv sanayinin Bursa'ya gelişi kısa sürede kırsal alandan kente göçü tetiklemiş, bu durum da ovada yerleşime sebebiyet vermiştir (Tosun 2007). Bursa'nın bir sanayi kenti olması hasebiyle sosyal ve ekonomik yapı da değişiklik göstermiş, farklı gelir gruplarına mensup kişiler kentin farklı yerlerinde yerleşmeye başlamışlardır. 2. Dünya Savaşı sonrasında hızlı bir şekilde yaşanmaya başlayan sanayileşme ve kentleşme faaliyetleri Bursa'da da etkisini göstermeye

başlamış; geleneksel Türk yaşantısı ile çok da bağdaşmayan “Apartman”⁷ adlı yeni bir konut tipini de ortaya çıkarmıştır.

4.1.4. 1976 Nazım Planı ve 1977 GEEAYK Kararları

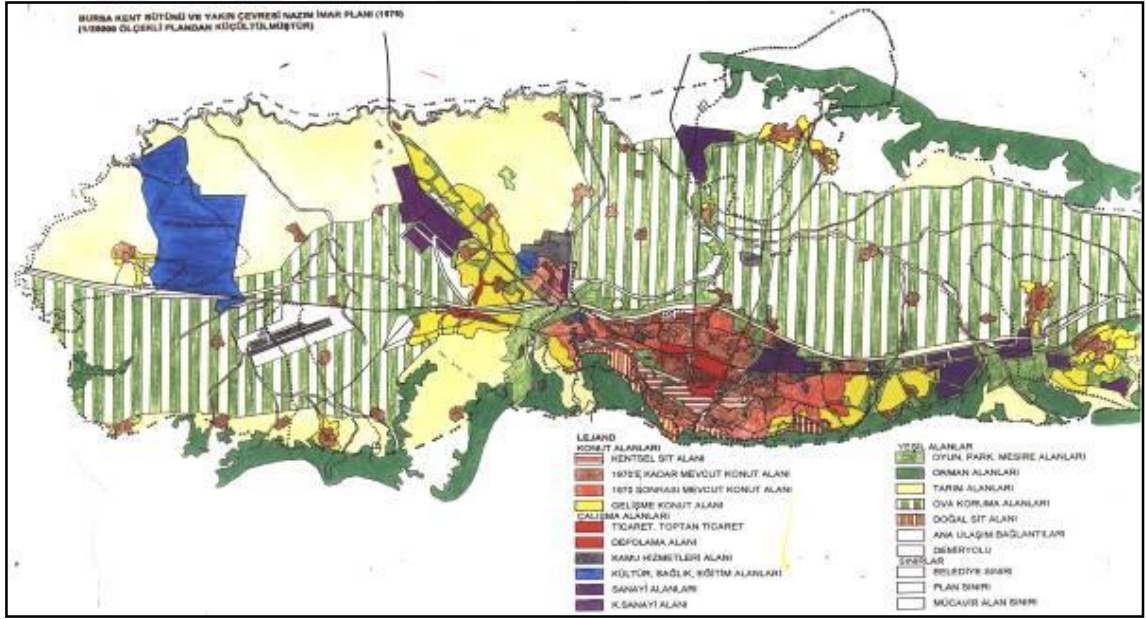
İstanbul Nazım Bürosunca sürdürülen veri toplama çalışmalarına bölgesel düzeyde destek vermek için Bursa Nazım Plan Bürosu kurulmuştur. Büro tarafından toplanan veriler rehberliğinde 1976 yılında 1/25000 ölçekte Bursa ve Yakın çevresi nazım planı (Şekil 4.3.) düzenlenmiştir.

1976 Nazım Planı, kenti merkezin dışına yönlendiren bir plan olmuştur. Plan dâhilinde Kestel, Gürsu, Kayapa, Çalı, Akçalar ve Hasanağa gibi Belediyeler de ele alınmıştır. 990000 nüfuslu kent hedefi için 8470 hektar alan tanımlanmıştır. 1976 Nazım Planı kentin geleceğine dair adımların atılması açısından önem teşkil etmektedir (Tomruk 2010).

Bursa ovasının korunması kaygısı 1976 Nazım Planının diğer dikkat çekici yanıdır. Plandan yaklaşık bir sene sonra “Ova Koruma Protokolü” çerçevesinde Bursa ovasının ne düzeyde korunacağı belirlenmiştir. Ankara-İzmir Karayolu hattı bir miktar daha kuzeye alınarak şehrin kuzeye doğru büyümesindeki en uç nokta olması amaçlanmıştır. Türkiye çapında ilk Organize Sanayi bölgesinin Bursa’da kurulması ve sanayi anlamındaki yatırımlara bağlı olarak şehir hızlı bir kentleşme süreci içerisine girmiştir. Dolayısıyla ova koruma ile ilgili alınan kararlar tam olarak uygulanamamış, Osmanlı döneminden yadigâr geleneksel konut dokuları da çözülmeye başlamıştır (Kırayoğlu 2004).

⁷ Türkiye’de 1954 yılında kat kanunu çıkarılıncaya kadar tek bir parsel üzerine tek bir bina yapılabilmektedir. İkinci dünya savaşı sonucunda hızlı bir şekilde yaşanan sanayileşme ve kentleşme süreci neticesinde özellikle kent merkezlerinde arsa fiyatları da büyük bir hızla yükselmiştir. Arsa fiyatlarının ulaştığı bu seviyede orta direk vatandaş tek parselin fiyatını ödeyemez hale gelmiştir. Bu durum karşısında arsa maliyetinin birden fazla orta direk vatandaş arasında bölüşülmesini sağlayacak çözümler aranmış, kat mülkiyeti meşru hale getirilmiştir. ‘Apartman’ bir mimarlık tercihi olmaktan çok, bir ekonomik zorunluluk olarak ortaya çıkmıştır. (Tekeli 2011)

Bursa'nın sanayileşme ve nüfus artışının şehrin orijinal dokularına zarar verme tehdidine karşı Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu (GEEAYK) tarafından Bursa'nın sit alanlarını da (Doğal, arkeolojik ve tarihi) belirleyen kararlar alınmıştır (Türkoğlu 2013). Şehir merkezine ilişkin, Merkezi İş Alanı'nın Haşim İşcan aksına kaydırılması, Hanlar Bölgesi'nin sahip olduğu ticari işlev ile birlikte korunması GEEAYK kararlarının diğer bir yönüdür. Koruma amaçlı imar planı yapılarına kadar Hanlar bölgesinde her türlü müdahalede parsel bazında da olsa kurul fiilen sorumluluk üstlenecektir. Kurul tarafından alınan geçici koruma kararları Hanlar Bölgesinin geleceğini fonksiyon olarak net bir şekilde tanımlayamasa da bölgenin özgün dokusunun sürdürülmesi anlamında geçiş kararlarını almış gözükmektedir. Ne yazık ki sonraki dönemlerde kapsamlı bir koruma imar planının bu kararlara entegre edilmemesi bölgenin korunması ile alakalı sorunları beraberinde getirmiştir (Kırayoğlu 2004).



Şekil 4.3. 1976 Bursa Nazım İmar Planı (İlke 2009)

4.1.5. 1980 Sonrası Bursa'da Kentsel Gelişim

Nüfus artışının çok hızlı gerçekleşmesi ve daha önceki plan çalışmalarındaki tahminlerin yetersiz kalması Bursa'da yeni bir nazım plan ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. 1980 yılında Bursa Nazım Plan Bürosu'nda da yenilemeye gidilmiş, kadro ve vizyon anlamında güçlenmesi sağlanmıştır. 1980-1984 yılları arasındaki çalışmalar ışığında 1/5000 ölçekli yeni bir Nazım imar planı hazırlanmıştır.

Plan içeriğinde Bursa'nın uzak ilçeleri İnegöl, Yenişehir, Mustafakemalpaşa, Gemlik, Mudanya'yı da değerlendirmeye alan "Bursa Metropolitan Kent" ve Görükle, Kayapa, Çalı, Akçalar ile kentin bütünleşmesini öneren "Bursa Kent Bütünü" kavramları yer almaktadır (Karakurt 2007). 1985 yılında yayınlanan 3194 sayılı İmar Kanununa göre çevre belediyeler kendi imar planlarını yapma yetkisine sahip olmuştur. Demirtaş, Görükle, Kayapa, Kestel gibi belediyelerce imar planı yapılmış ve yeni alanlar belirlenmiştir.

Kent merkezinin nüfus yoğunluğunu kaldırmaması nedeniyle kent çeperlerinde yeni yerleşim yerleri (banliyöler) oluşturma gereği duyulmuştur. 1984 Nazım Planına göre şehrin batısında Ankara-İzmir yolu üzerinde Beşevler, Ataevler, İhsaniye ve Fethiye, Mudanya yolu üzerinde Bademli⁸, Nilüfer Köy, Çağrısan dolaylarında orta ve üst gelir grubu için konut alanları düşünülmüştür (Karakurt 2007, Türkoğlu 2013). Diğer yandan Çekirge, Acemler ve Kükürtlü de dönemin yeni yerleşim yerlerindedir. Bu dönem için şehir merkezindeki Altıparmak Caddesi ve Atatürk Caddesi üzerindeki apartmanlaşmanın şehir dışına doğru yayıldığı ve Bursa'nın net bir şekilde batıya doğru yayılım gösterdiği savunulabilir. 1990'lı yıllara doğru şehrin Doğusu ve Batısı arasındaki açılma 30 km bandını bulmuştur.

1990 yılındaki Nazım Planı Revizyonu ile 240000 kişi ve 1995 yılındaki Nazım Plan Revizyonu ile de 420000 kişi öngörülen kent nüfusuna eklenmiştir. Yine 1995 yılı içerisinde Yakın Çevre Yolu daha gerçekçi bir noktaya kaydırılmış ve uygulama olanağı bulmuştur. Tarihsel sürece bakıldığında her 5 yılda bir yeni bir nazım planı ya da nazım plan revizyonu şehirde ele alınmıştır. Bu durum kentin hızla büyümesi ve şehrin kontrolünün elde tutulma çabası olarak açıklanabilir.

Öngörülemeyen nüfus artışı ve sanayileşmenin getirdiği problemlere çözümler üretmek, kentin sürdürülebilir olarak gelişimini sağlamak, şehir için sağlıklı büyüme koşullarını oluşturarak kenti daha yaşanabilir bir hale getirmek için 1998'de 1/100000 ölçekli Bursa Çevre Düzeni Planı (Bursa Strateji Planı) yürürlüğe girmiştir. 1998 Bursa Strateji Planı Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı ve Bursa Valiliği'nin 4 yıllık ortak çalışmasının ürünüdür.

⁸ Türkiye'de ilk olarak İstanbul'da ortaya çıkan bahçe içinde müstakil konutlarda oturma isteği Bursa'da bahçeli müstakil konutların inşa edildiği Bademli' de hayat bulmuştur.

Plan dâhilinde Bursa'nın tarımsal, turistik ve tarihsel kimliğinin korunması; kentin iktisadi zenginliğini teşkil eden imalat sanayi, ticaret, tarım ve ticaret sektörlerinin devamlılığı düşünülmüştür. Bursa Çevre Düzeni Planı kendi içerisinde belirli kent koruma ve gelişme ilkeleri benimsemiştir. Koruma ve geliştirme çalışmalarının dengelenerek kentte bütüncül bir büyüme amaçlanmıştır.

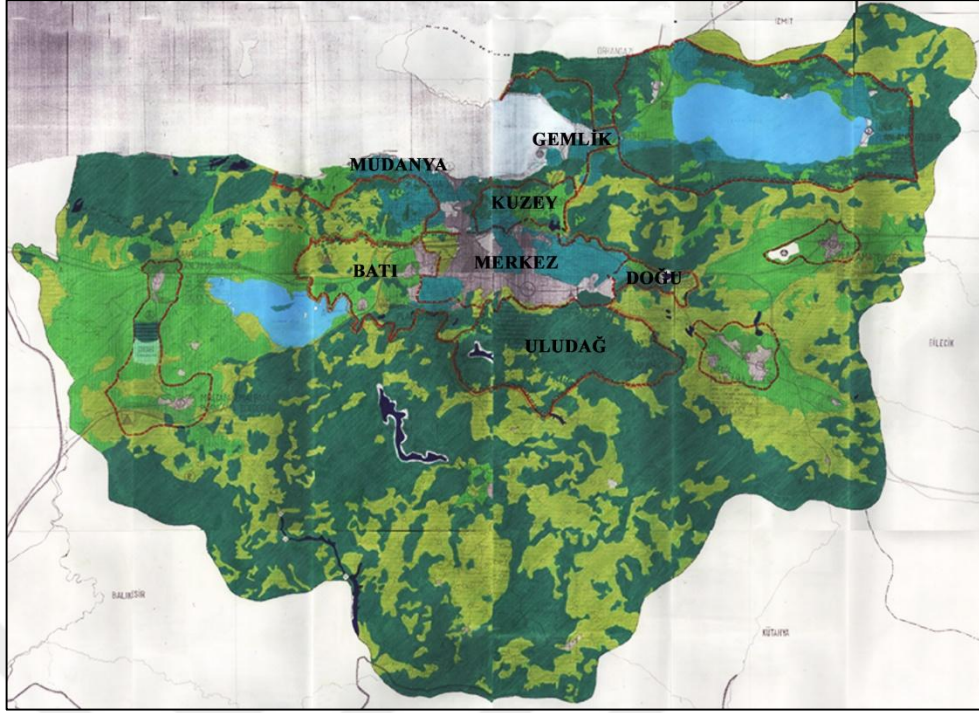
Planın Koruma hedefleri;

- Sulama ve özel tarımsal ürün alanlarının muhafaza edilmesi,
- %20'den fazla eğimli olan arazilerin konut yapımına açılmaması,
- Bursa'daki ovaların (Bursa, İnegöl, Yenişehir, Karacabey, Mustafakemalpaşa), sit alanlarının ve orman alanlarının koruma altında kalması olarak tanımlanabilir (Türkoğlu 2013).

Diğer yandan Planın Kent Gelişme İlkeleri ise;

- 2005 yılı için yaklaşık 3150000, 2020 yılı için 4200000 nüfus projeksiyonu,
- Merkez ve alt merkez gibi bölgelerin tanımı,
- Sosyal donatı alanlarının, tarihsel kimliğinin, turizm ve sektörünün kent büyümesinde etkili olması,
- Yüksek yoğunluklu şehir alanlarının tespiti
- Sanayi, organize sanayi, küçük sanayi, arıtma tesislerinin yer tespiti ve kararları olarak özetlenebilir (Türkoğlu 2013).

1998 Bursa Çevre Düzeni Planı'na 2000 yılında revizyon yapılmış ve Merkez Planlama Bölgesi, Batı Planlama Bölgesi, Mudanya Planlama Bölgesi, Doğu Planlama Bölgesi, Kuzey Planlama Bölgesi, Gemlik Planlama Bölgesi, Uludağ Planlama Bölgesi olmak üzere 7 alt bölge belirlenmiştir (Şekil 4.4.) (Karakurt 2007). Belirlenen alt bölgeler de 1/25000 ölçekte ele alınmıştır.



Şekil 4.4. 1998 Çevre Strateji Planı Üzerinde Planlama Bölgeleri (İlkme 2009)

Kent içerisinde küreselleşme ile yaşanan diğer bir değişim gelir seviyesindeki ayrılmaya istinaden konut tipolojisindeki farklı örneklerin artmasıdır. Özellikle şehrin Batısında ve Mudanya yolu üzerinde kent içerisinde güvenlik sorununa çözüm ürettiği düşünülen lüks siteler ve rezidanslar (Korunaklı yaşam yerleşmeleri) Bursa'da da kendine yer bulmuştur. Bu tür konutlarda konfor ön plandayken, kendi sınırları içerisinde alışveriş, eğitim, sağlık gibi ihtiyaçlara da cevap verebilmektedirler. Bazı yerleşim alanları ise hem alışveriş merkezi hem de rezidans fonksiyonunu üstlenmektedir. Mudanya Yolu üzerinde yer alan Korupark bu tarz yapılanmanın tipik bir örneğidir.

2000'li yıllardan sonra şehrin içerisinde işlevini yitirmiş çöküntü bölgelerde kentsel dönüşüm projeleri düşünülmekte ve uygulanmaktadır. Doğanbey, Kültürpark, Merinos, Kızıyakup, Santral Garaj (Kent Meydanı) Projeleri Bursa'da gerçekleştirilmiş kentsel dönüşüm projelerinden bazılarıdır (Tomruk 2010). Soğanlı Mahallesi, Demirkapı Mahallesi, Kent Meydanı 2. Etap Projeleri, Yalova Yolu, Mevlana ve Ulus Mahalleleri kentsel dönüşüm projeleri ise şu anda uygulama ve planlama aşamasında olan kentsel dönüşüm projeleridir. (<http://www.osmangazi.bel.tr>, 2017 ve <http://www.yildirim.bel.tr>)

Bursa’da son yıllarda hayata geçirilen ve kent gelişimi anlamında önem taşıyan bazı projeler aşağıdaki çizelgede sıralanmıştır:

Çizelge 4.1. Bursa’da Son Yıllarda Hayata Geçirilen Bazı Projeler

Bursa Şehir Merkezinde AVM: Zafer Plaza

Bursa şehir merkezindeki önemli değişimlerden birisi de Atatürk Caddesi’nin kuzeyinde Zafer Plaza Alışveriş Merkezi’nin hizmete açılmasıdır (Şekil 4.5.). 1958 depremi sonrasında inşa edilmiş Sıra Dükkânların yer aldığı bölgenin büyük bir ticari merkeze dönüştürülmesi amacı ile 90’lı yıllarda bir yarışma açılmıştır. Yarışmayı kazanan proje olarak 1996 yılında Zafer Plaza’nın yapımına başlanmıştır. Zafer Plaza Alışveriş Merkezi var olan tarihi dokuya en az görsel etkiyi göstermek için çoğunlukla yer altında tasarlanmıştır.



Şekil 4.5. Zafer Plaza AVM
(<http://wowturkey.com>, 2017)

Kent Meydanı Projesi (1. Etap)

Eski işlevi şehirlerarası otobüs terminali olan Santral Garajın bulunduğu bölge, kentin yeni merkezi olması öngörülerek yarışmaya açılmıştır. Kentin büyümesiyle gittikçe artan açık alan ve meydan ihtiyacının giderilmesinin de hedeflendiği yarışmayı Seçkin Kutucu ve Ebru Yılmaz kazanmıştır. Alışveriş Merkezi ve kamusal açık alan gibi işlevler içeren kazanan proje 2008 yılında uygulanmış ve Kent Meydanı AVM hizmete açılmıştır (Şekil 4.6.).



Şekil 4.6. Kent Meydanı Projesi
(<http://linetv.com.tr>, 2017)

Çizelge 4.1. Bursa’da Son Yıllarda Hayata Geçirilen Bazı Projeler (Devam)

<p><u>Bursa Doğanbey Kentsel Dönüşüm Projesi</u></p> <p>Bursa’nın kent merkezine yakın bir mevkide Doğanbey, Kiremitçi, Tayakadın, Kırcaali Mahallelerini kapsayan Doğanbey Kentsel Dönüşüm Projesi 2006-2010 yılları arasında uygulanmıştır. Yaklaşık 200000 m² alan üzerinde gerçekleştirilmiş kentsel dönüşüm projesinin; yarıya yakını 3-4 katlı, çoğunluğu ise 22-23 katlı konut bloklarından oluşmaktadır (Şekil 4.7.). Bölgeye çok yakın lokasyonda tarihi bir dokunun (Hanlar Bölgesi, Ördekli Hamamı) olması ve TOKİ konutlarının bu tarihi doku ve kent bütünü ile ilişki kurmaması eleştiri konusudur (Gür ve Dostoğlu 2016).</p>	 <p>Şekil 4.7. Bursa Doğanbey TOKİ Kentsel Dönüşüm Projesi (http://sehirmedya.com/wpcontent/uploads/2017/03/mollafenari5.jpg, 2017)</p>
<p><u>Bursa Merinos Kentsel Dönüşüm Projesi</u></p> <p>Cumhuriyetin ilanından sonra sanayileşme simgesi olarak görülebilecek Merinos Fabrikası ve Çevresinin sosyal-kültürel merkez olarak işlevlendirilmesini öngören Merinos Kentsel Dönüşüm Projesi 2010 yılında uygulaması bitirilerek hizmete açılmıştır (Şekil 4.8.). Proje, Merinos Fabrikasının rölöve, restitüsyon ve restorasyon işlerinin yanı sıra yaklaşık 210 000 m² yeşil alanın düzenlenmesini de içermektedir.</p>	 <p>Şekil 4.8. Bursa Merinos Atatürk Kültür Merkezi ve Parkı Projesi (http://www.bursa.bel.tr/dosyalar/panorama/merinosakkm/index.html, 2017)</p>

Çizelge 4.1. Bursa’da Son Yıllarda Hayata Geçirilen Bazı Projeler (Devam)

Bursa Korupark Alışveriş ve Yaşam Merkezi

Değişen tüketim ve yaşam alışkanlıklarına bağlı olarak alışveriş merkezi ve dışa kapalı konut siteleri gibi oluşumlara şehir içerisinde sıkça rastlanmaktadır. Bursa’da Mudanya yolu üzerinde yer alan Korupark Projesi de bu iki oluşumu bir araya getirmektedir. Yaklaşık 142 000 m² üzerinde yer alan projenin AVM kısmı 2007’de, konut kısmı 1. Etap 2008’de, 2. etap 2009’da, 3. etap 2012’ de tamamlanmıştır.



Şekil 4.9. Korupark Alışveriş ve Yaşam Merkezi

(<http://www.torunlargo.com.tr/images/varliklar/koruparkterrace/emek-kavsagi.jpg>, 2017)

Timsah Arena Stadyum Projesi

2011 yılında temelleri atılan Timsah Arena Stadyumu, 2016 yılında hizmete açılmıştır (Şekil 4.10.). Bursa kentine marka değer katmak gibi bir amaç içeren proje, kent içerisindeki yeri ile tartışılmaktadır.



Şekil 4.10. Timsah Arena

(<http://www.bursasporluyuz.org>, 2017)

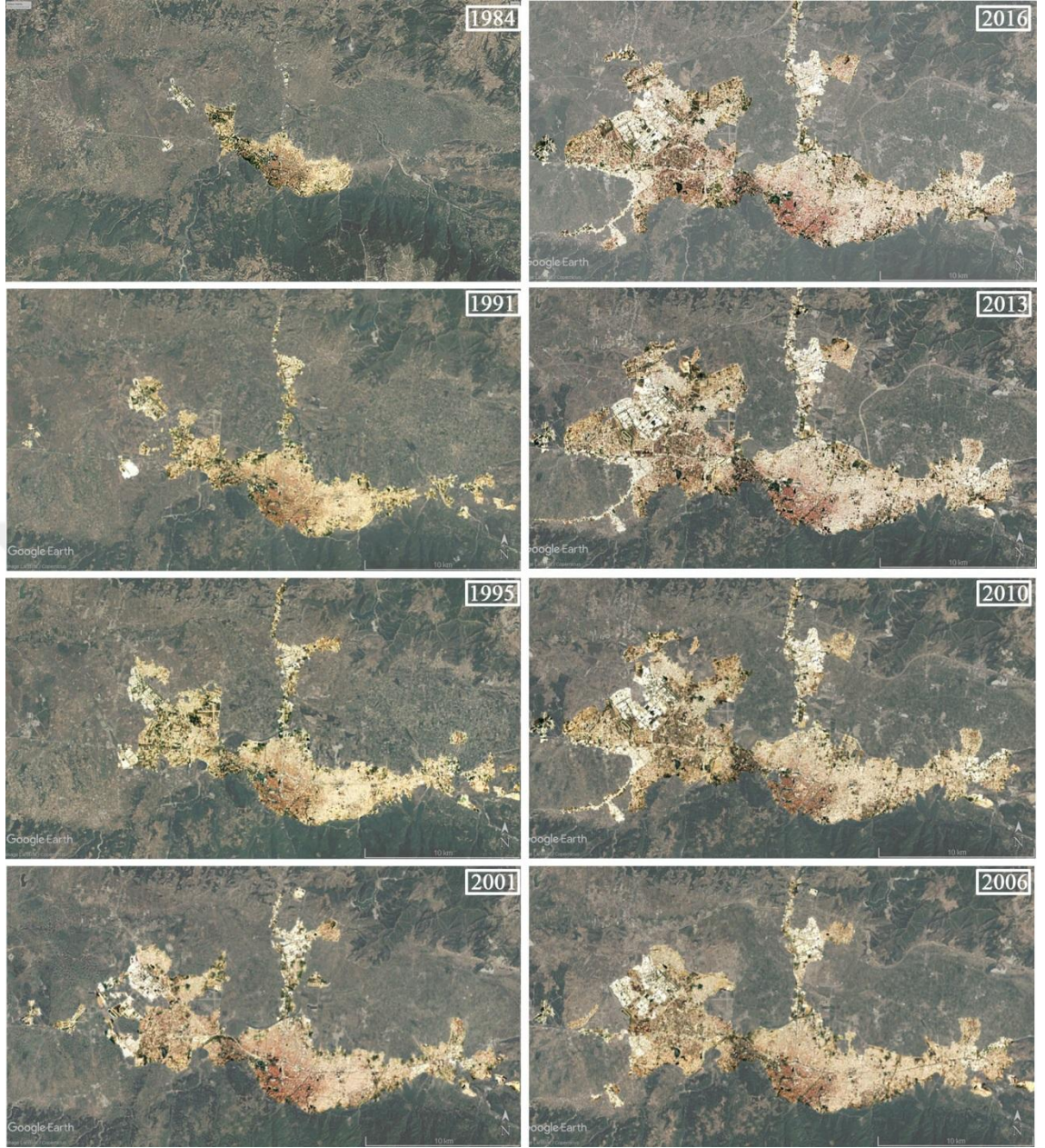
Bursa Osmangazi Belediyesi Çekirge Meydanı Mimari, Kentsel Tasarım Ve Peyzaj Tasarımı Proje Yarışması

Köklü tarihi geçmişi ve kaplıcaları ile ön plana çıkan Çekirge Bölgesi’nde trafik ve otopark problemine çözüm getirmek; doğal ve kültürel çevre ile uyumlu, peyzaj ile desteklenen, sosyal işlevleri güçlendiren bir meydan tasarımı için Osmangazi Belediyesi tarafından ulusal bir yarışma düzenlenmiştir (31 Ocak 2017). Yarışma süreci devam etmektedir.



Şekil 4.11. Çekirge Meydanı

(<http://www.mimarizm.com/Files/2017/2/20/127878/127878.jpg>, 2017)



Şekil 4.12. Bursa'nın 1984'ten Günümüze Gelişimi (Google Earth Uydu Fotoğrafları Kullanılmıştır)

1984'ten günümüze kadar yıllara göre alınmış uydu fotoğrafları (Şekil 4.12) Bursa'nın kentsel yayılımını net bir şekilde göstermektedir. 1984 yılında Bursa, eski kent merkezi ve yakın çevresinde konumlanmışken; günümüze kadar olan süreçte şehir Doğu-Batı yönünde net bir şekilde gelişme göstermiştir. Şehir merkezinden kuzeye doğru bir yayılmanın olduğu da görsellerden okunmaktadır.

4.2. 20. Yüzyıl Başlarından Günümüze Üsküp'te Kent Yapısının Değişimi ve Planlama Süreçleri

1912 yılındaki Balkan savaşları sonunda Üsküp'teki Osmanlı hâkimiyeti son bulmuş, şehir Sırpların yönetimine geçmiştir. 1918 yılından itibaren ise Sırp, Hırvat, Sloven (Yugoslavya Krallığının ilk dönemlerdeki ismi) krallığının hâkimiyeti altına girmiştir. 1944 yılında ise Özerk Makedonya Cumhuriyeti'nin başkentlik görevini üstlenmiştir. 1991 yılına kadar Yugoslavya'ya bağlı olarak varlığını sürdüren Makedonya bu yılda bağımsızlığını kazanmıştır.

Üsküp'ün Osmanlı hâkimiyetinden çıkışı ile kent gelişiminde de farklılaşma başlamıştır. Osmanlı'da gözlenen organik kent dokusu yerini kent bloklarına bırakmıştır. Sırp, kenti yapılandırma anlamında Avusturya, Macaristan gibi ülkelerdeki planlama akımlarından etkilenmişlerdir. Üsküp'teki yapılarda Secession, Modernizm gibi akımların etkilerini görmek mümkündür. Ristic Sarayı, Subay Evi Binası, Ulusal Tiyatro gibi prestij yapıları da Sırp, Hırvat, Sloven krallığı döneminde şehirde yerini almıştır.

1963 yılında gerçekleşen deprem şehrin büyük bölümünde yıkıma sebep olmuştur. Deprem sonrasında Birleşmiş milletler öncülüğünde kente yeni bir yapılanma ve Kenzo Tange'nin kent merkezi için Sosyalist bir plan önerisi söz konusudur.

1991 yılında Yugoslavya hâkimiyetinden çıkan Üsküp'ün tekrar eski değerlerine kavuşmak istemesi 21. yüzyılda geçmişe dönüşü tetikleyen Üsküp 2014 projesi ile vücut bulmuştur.

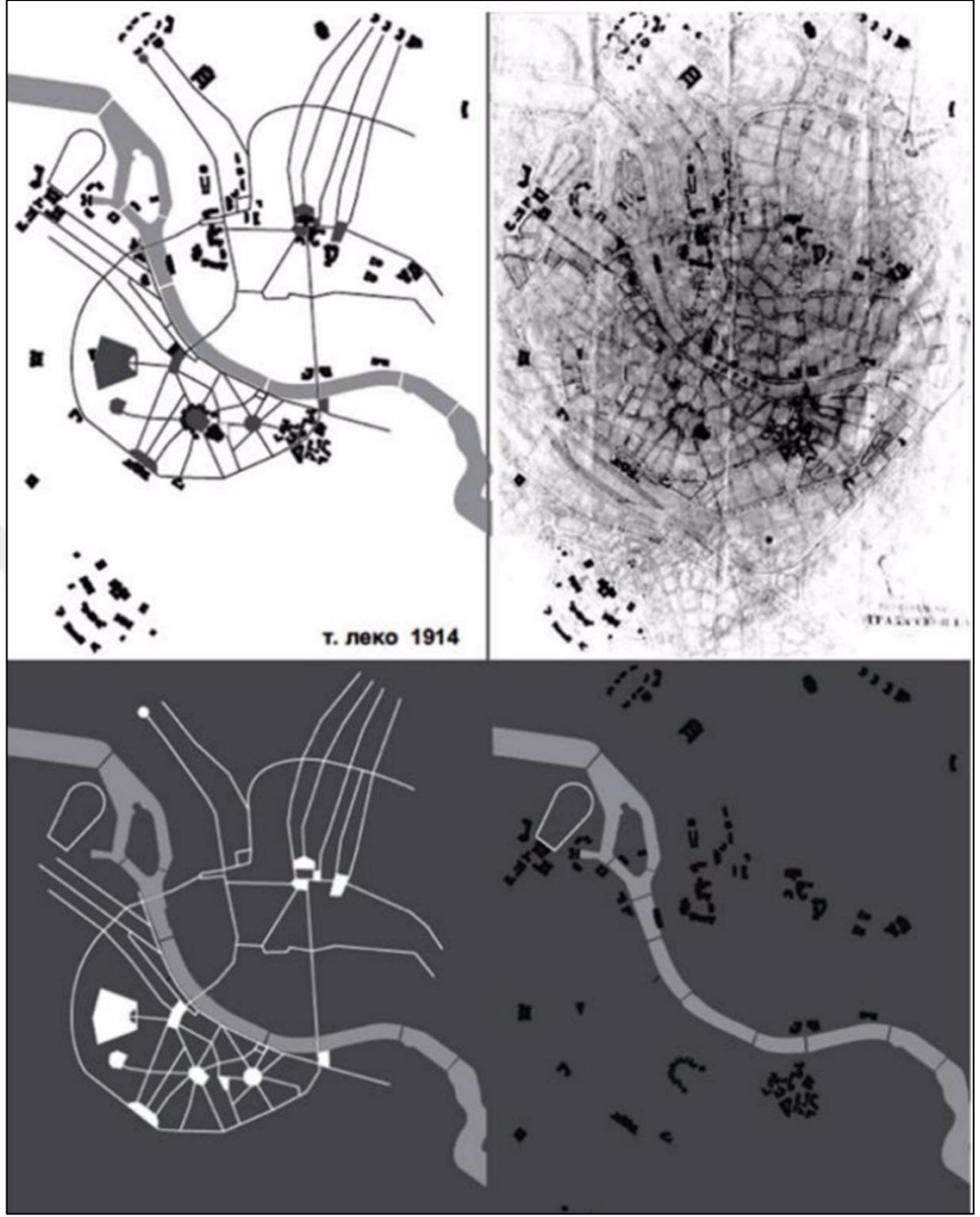
4.2.1. İlk Üsküp Kent Planı: 1914 Dimitrije Leko Master Planı

Üsküp'ün kent planlama geçmişi 1914 yılında Dimitrije Leko master planı ile başlar. Dimitrije Leko planı 1912 yılında Üsküp'ün Osmanlı elinden çıkmasının ardından yapılmıştır ve Üsküp kent sorunlarını bilinçli bir düzeyde ele alan ilk plan olma özelliği taşır. Bu plan 5 yüzyıllık Osmanlı hâkimiyetinin ardından tam olarak Osmanlı karakteri taşıyan bir şehre Avrupa kenti özellikleri önermekte; diğer bir deyişle Üsküp için köklü bir değişimin başlangıç noktası olmaktadır. Sırp asıllı Leko tarafından geliştirilen bu plan uygulanmamış ancak Üsküp için 1929 yılında önerilmiş Mihajlovic kent planı için kavramsal bir altyapı oluşturmuştur (Krstikj ve Koura 2014b).

Osmanlı egemenliğinde kaldığı süre neticesinde Üsküp'te dar ve topoğrafyaya uyum sağlayan kıvrımlı sokaklardan oluşan organik bir kent dokusu gelişmiştir. Şehir, yoğun olarak Vardar nehrinin sol yakasında Osmanlı çarşısı çevresinde yapılaşmış ve yayılmıştır. Leko plan önerisi ile ilk defa Üsküp kentinin Vardar nehrinin sol ve sağ yakasında eşit düzeyde yayılım göstermesi gündeme gelmiştir. Diğer yandan plan; şehrin var olan yapılanmasını göz ardı eden, geçmiş ile öngörülen şehir arasındaki bağlantıyı koparan geniş caddeler ve kentsel-kamu yapı blokları ile tanımlanmış merkezi meydanlar gibi kararlar içermektedir (Stefanovska ve Kozelj 2012).

Üsküp'te ilk kent planı olma niteliği taşıyan Dimitrije Leko master planı tarihi taş köprüyü ve civarını kuşatan (Vardar nehrinin iki yakasına da uzanan) halka şeklinde bir ring sistemi önermektedir. Aynı zamanda yeni kamu yapılarının tanımlayacağı meydanları, pitoresk kaliteye sahip sokak dokularını ve kentsel alan-yeşil alan gibi arazi üzerinde ayrımların yapılmasını içermektedir (Marina ve Pencic 2009). Leko'nun Üsküp kentine yaklaşımı (Geniş alanlarda mekânsal bütünlük yakalamak ve kamu yapılarını daha özgür bir şekilde konuşlandırmak için) ağırlıklı olarak kentleşmemiş, şehrin çeperinde kalan alanlar üzerindedir.

Dimitrije Leko şehir planının getirdikleri düşünüldüğünde Üsküp'te Osmanlı döneminden yadigâr organik şehir dokusu ve plan dâhilinde alınan kararların birbiri ile ilişkisiz olması kent yapısının sil baştan değiştirileceği izlenimini yaratmaktadır. Bu açıdan değerlendirildiğinde Dimitrije Leko planı geleneksel kent formu ve 'Tabula Rasa' yaklaşımının bir çatışmasıdır (Marina ve Pencic 2009). Plandaki ring sistemi Ludwig Förster'in Viyana'sından, sokaklarda pitoresk bir etki yaramak ise Camilio Sitte'nin artistik yaklaşımından izler taşımaktadır (Şekil 4.13.).



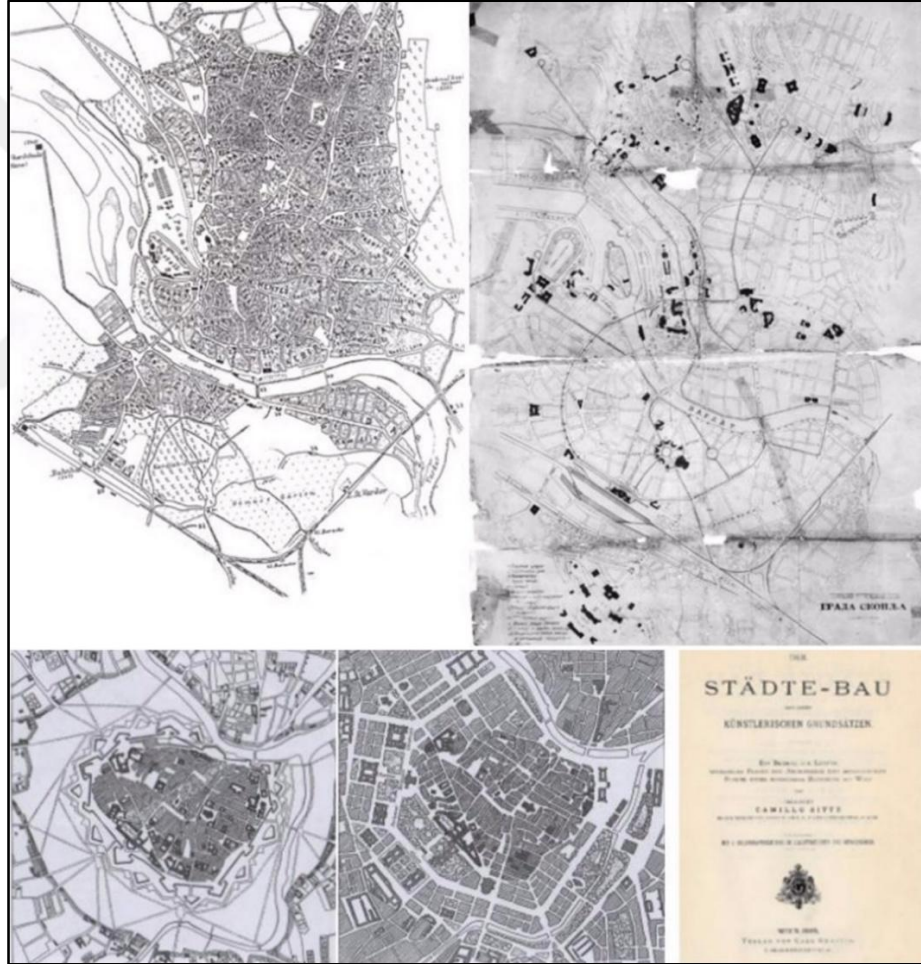
Şekil 4.13. 1914 Dimitrije Leko Planı (Massimino 2015)

4.2.2. 1929 Yılı- Josif Mihajlovic Kent Planı

Josif Mihajlovic eğitimini Amerika'da tamamlamış, Amerika ve İngiltere'de iş deneyimleri olan mimar ve kent plancısıdır. Üsküp'te Belediye Başkanı olarak görevlendirildikten⁹ sonra 1914 Leko planını temel olarak kabul eden bir şehir planı

⁹ Makedonya o dönemde Yugoslavya'yı oluşturan ulus devletlerden birisidir. Josif Mihajlovic de Üsküp Belediye Başkanı olarak Yugoslavya kralı Aleksandar tarafından görevlendirilmiştir.

geliştirmiştir. 1929 yılında yine kendi yönetimi döneminde plan, uygulanmak üzere onaylanmıştır. Mihajlovic kent planında öne çıkan iki unsur söz konusudur. Bunlardan birincisi Leko planında da yer alan, kent merkezini çevreleyen ve konut blokları tarafından tanımlanmış halka şeklindeki ring sistemidir. Josif Mihajlovic planı ile uygulanma şansı bulan ring hattı sistemi bundan sonraki tüm kent planlama çalışmalarında da yer almıştır. Planın diğer unsuru ise Vardar nehrinin sol yakasında (Osmanlı çarşısına yakın konumda) bir büyük meydan; Vardar nehrinin sağ yakasında diğer düşünülen meydana göre daha küçük iki meydan kararıdır (Şekil 4.15.) (Krstikj ve Koura 2014b). Şehrin iki yakasında bulunan bu meydanlar Üsküp'ün önemli bir kent simgesi (Landmark) olan tarihi köprü ile bağlanmaktadır.



Şekil 4.14. Leko Planı Öncesi Üsküp (Sol Üst), Leko Planı ve Ring Düşüncesi (Sağ Üst) ve Ring Anlamında Viyana Şehri ile Etkileşimi (Alt) (Massimino 2015)

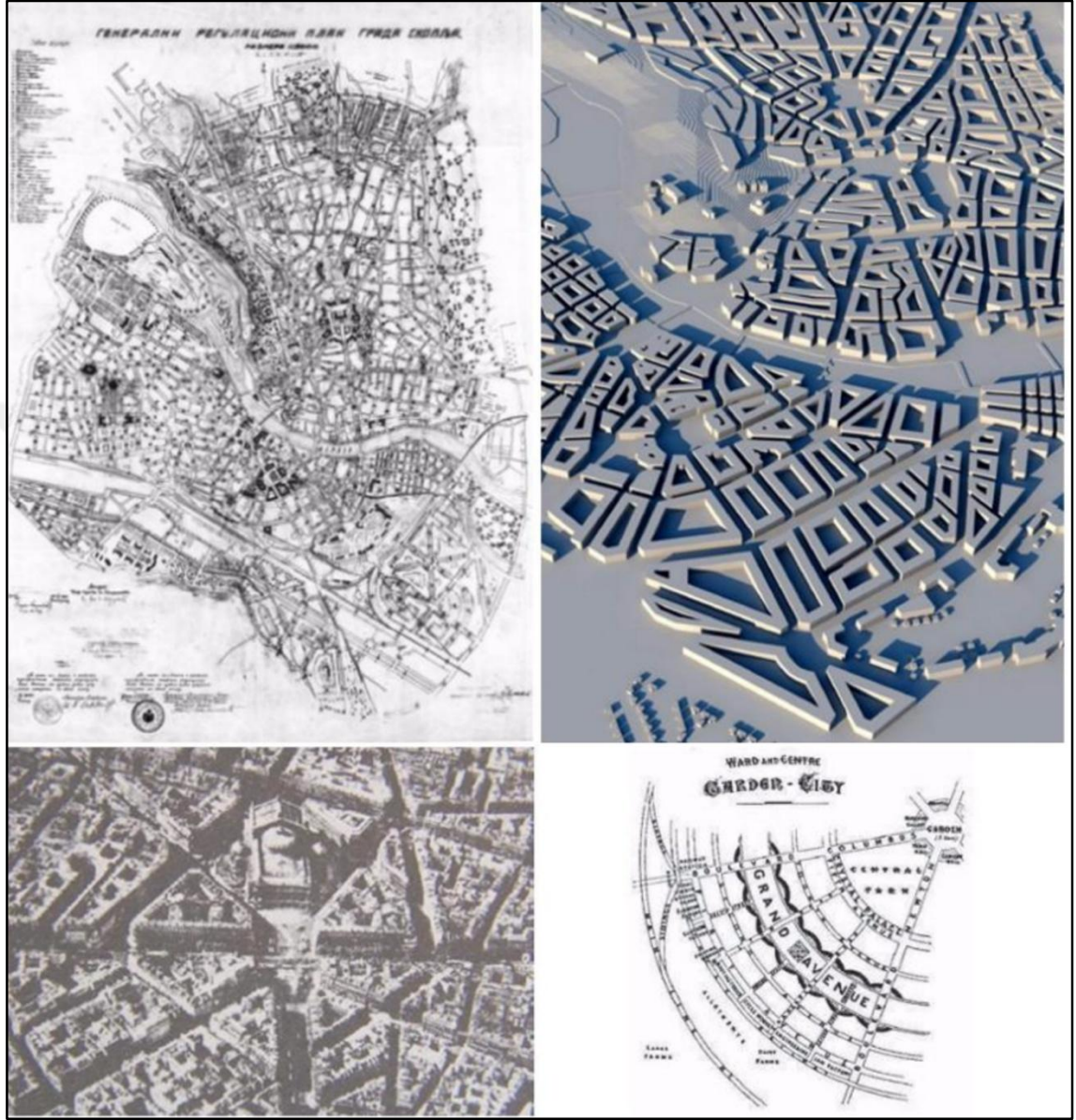


Şekil 4.15. Josif Mihajlovic Planı ve Kent Odakları (Massimino 2015'ten uyarlanmıştır)

Kavramsal düzeyde Mihajlovic planı dairesel-radyal yollarla çakışan Kuzey-Batı yönlü bir aks öne sürer. Yeni kent merkezi şehrin kuzeyinde gelişecek, ışınal sokaklar da bu merkezden dağılacaktır. Merkezin dışında kalan kent çeperleri de yeni yerleşim bölgeleri olarak Ebenezer Howard'ın Bahçe Şehir Hareketi'ne bağlı olarak tasarlanmıştır (Şekil 4.16.) (Marina ve Pencic 2009). Şehrin iki yakasında yer alan meydanlar Avrupa şehirlerini anımsatır şekilde kamu yapılarıyla tanımlanmıştır. Kent içerisindeki konut alanları da kent merkezinde yer alanlar ve kent çeperlerindeki kentsel konut blokları olarak farklılaşmıştır.

Mihajlovic planı kabul edildikten sonra planın önemli bir kısmını oluşturan meydanlar geliştirilmeye başlanmıştır. Özellikle taş köprü'nün sağ yakasında düşünülen meydan (Günümüzde Makedonya Meydanı) yeni yönetim yapılarının inşa edilmesi ile kısa sürede şekillenmiştir. Şehrin sağ yakasında bulunan bu meydanı tanımlayan yapılar arasında Ticaret ve Sanayi Odası Binası, Ulusal Banka Binası, Ristic Sarayı, Postane ve

Doğa Bilimleri Müzesi gibi yapılar bulunmaktadır. Planın kısmi şekilde uygulanışı ile birlikte Üsküp şehrinin yeni merkezi Vardar nehrinin sağ yakasında konumlanmıştır.



Şekil 4.16. Josif Mihajlovic Planı ve Bahçe Şehir Hareketi ile Kurduğu İlişki (Massimino 2015)

Osmanlı döneminde Cuma Camisi ve tarihi çarşı çevresinde yer alan Üsküp şehir merkezi, 1929 Mihajlovic planının uygulanması ile birlikte Vardar nehrinin sağ yakasına, yeni geliştirilen meydanın bulunduğu bölgeye kaymıştır. Üsküp kent merkezinin modernleşme etkisiyle değişmesiyle eski kent merkezi, sadece ticari bir nitelik taşıyan bölge statüsüne dönüşmüştür. Eski kent merkezi ve yeni kent merkezi

arasındaki bağlantıyı tarihi Taş Köprü sağlamaktadır. Kent merkezinin yapısının ve yerinin değişmesinin ardından tarihi çarşı bölgesi eski önemini yitirmiştir. Mihajlovic planı Üsküp şehrine kapsamlı bir bakış açısı getirirse de, kentte var olan doku ile kurduğu/kuramadığı ilişki tartışılabilir.

4.2.3. İkinci Dünya Savaşı Sonrası Üsküp: 1948-Ludek Kubes Planı

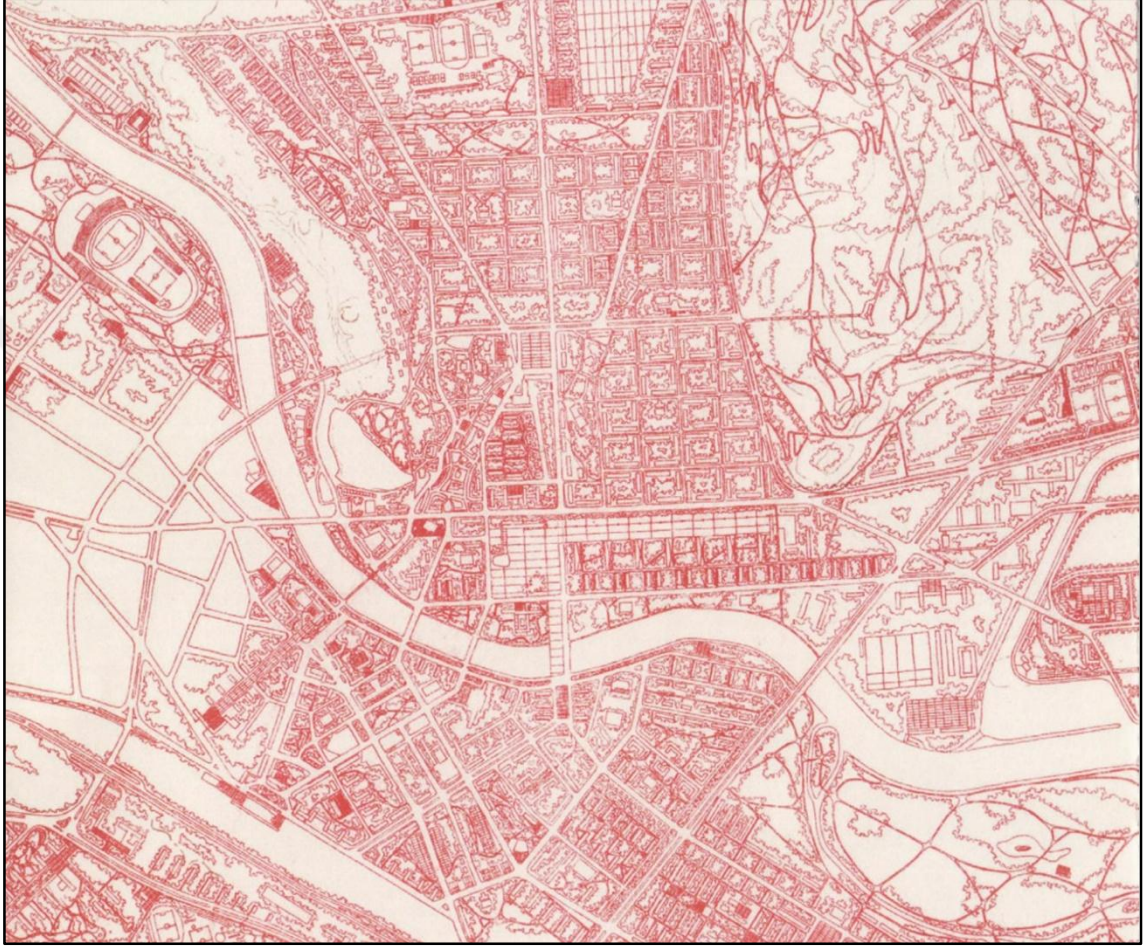
İkinci Dünya savaşı sonrasında Üsküp yoğun bir imar faaliyeti ve kent gelişim süreci içerisine girmiştir. Şehrin içerisine girdiği bu imar faaliyeti sürecine bağlı olarak Üsküp şehri için yeni bir kent planı tasarlanması amacıyla Makedon yetkililer tarafından Ludek Kubes liderliğinde Çek bir grup görevlendirilmiştir.

Modernist bir mimar ve şehir plancısı olan Ludek Kubes tarafından Makedonya'nın kalbi Üsküp için önerilen plan; yeni bir şehir temeli oluşturması ve fonksiyonel bölgeler (sanayi, konut, yeşil alan vb.) içermesi açısından Le Corbusier'in Işık Kent (La Ville Radieuse) ile; kent düzleminde Kuzeybatı-Güneydoğu yönünde Vardar Nehri paralelinde doğrusal bir açılma önermesi ile Soria y Mata'nın Lineer Kent, hatta Tony Garnier'in Endüstri Kenti ile benzerlikler taşımaktadır (Stefanovska ve Kozelj 2012). Kubes ve ekibi Üsküp için Modernizm hareketine de bağlı olarak kent içerisindeki fonksiyonlara göre farklı kent bölgeleri (sanayi, konut, yeşil alan vb.) düşünmüşlerdir. Aynı zamanda altyapı ve trafik akışı için yeni düzenlemeler getirmişlerdir (Şekil 4.17.).

İlk defa Leko planı ile ortaya atılan, Josif Mihajlovic planında da yer alan halka şeklindeki ring sistemi Kubes planında farklı bir anlam kazanmış 'Şehir merkezini sınırlandıran alan' olarak tanımlanmıştır. Vardar nehrinin iki yakasına yayılan ve ring sistemi tarafından kuşatılan (Tarihi taş köprü ve yakın çevresini içinde bulunduğu alan) bölge 'İç merkezi bölge' olarak adlandırılmıştır. Aynı zamanda iç merkez bölgesinin odak noktası da Makedonya Meydanı olarak belirlenmiştir.

Üsküp şehrinin eski merkezi (Tarihi çarşı bölgesi ve çevresi) özel bir plan çalışması kapsamında 1961 yılında ele alınmıştır. Bu yaklaşım, tarihi çarşı bölgesinin yeni kent merkezi ile birlikte düşünülmediği ve tarihi çarşı bölgesinin kent merkezinden ayrı tutulduğunun bir kanıtıdır. Ayrıca bu özel plan kapsamında çarşı bölgesinin organik dokusunun geometrik hatlarla değiştirilmesi ve şehrin kuzeyinde yeni bir meydan

çalışması tekrardan gündeme gelmiştir. Bahsi geçen bu özel planın uygulanmaması neticesinde tarihi çarşı bölgesi geniş ölçüde değişmeden günümüze gelmiştir. Kubes planı ve eski kent merkezi için düşünülen özel planın tarihi bölgeleri korumadan uzak yaklaşımı tartışmaya açıktır (Krstikj ve Koura 2014b).



Şekil 4.17. 1948- Ludek Kubes Planı (Massimino 2015)

4.2.4. 1963 Üsküp Depremi ve Kenzo Tange Master Planı

Üsküp, 1963 yılında yıkıcı bir deprem ile sarsılmış 1000'in üzerinde kişi hayatını kaybetmiş, 3000 civarında kişi yaralanmış, 150000 kişi evsiz kalmıştır. Çoğu kamusal bina zarar görmüş, ayakta kalan binaların da üçte birlik kesimi alınan kararlar sonucunda yıkılmıştır. Depremden en fazla etkilenen yapılar kerpiç tuğla veya karma yapım tekniği ile inşa edilmiş geleneksel binalardır. Depremden yaklaşık bir sene önce de Vardar nehrinin taşması sonucu yaşanan sel felaketi yapıların temellerini zayıflatmış, depremin etkisini bir kat daha artırmıştır. Deprem, Vardar nehri kıyısında birçok tarihi

camii ve kiliseyi de tahrip etmiştir. Depremden kısa süre önce inşa edilmiş yapıların bazılarının pencereleri dahi kırılmamışken, yapıların fiziksel pozisyonlarında birkaç santimetrelik değişimler yaşanmıştır (Home 2012).

Deprem sonrasında Üsküp'e birçok ülkeden (Yugoslavya ve Birleşmiş Milletlerin çağrısı ile) arama kurtarma çalışmaları için, sağlık hizmetleri ve gıda yardımı anlamında Uluslararası destek verilmiştir. Verilen destek sadece bu boyutta kalmamış şehrin yeniden yapılanması amaçlı Uluslararası düzeyde teknik destek de sağlanmıştır¹⁰. Hatta Üsküp dayanışmanın şehri, Milletlerarası bir dostluk sembolü olarak görülmüştür.

Depremden kısa süre sonra (Yaklaşık 1 ay) yabancı uzmanların katılımıyla (Yunanistan'dan Doxiadis ve Ortakları, Birleşik Krallık'tan Wilbur Smith ve ortakları, Polonya'dan Polservice ve ortakları) bir kent planlama çalışma gurubu oluşturulmuştur. Grubun başına da 2. Dünya Savaşı sonrasında Varşova'nın yeniden inşasında etkin rol oynayan Polonyalı plancı Adolf Cibarowski getirilmiştir (Morris 2005). Deprem sonrasında tahrip olmuş Üsküp şehri için planlama süreci Uluslararası uzmanlar, Üsküp Kent Planlama Konseyi ve Üsküp Şehir Planlama ve Mimarlık Enstitüsü'nün (ITPA) ortak çalışması ile yürütülmüştür (Şekil 4.18.).

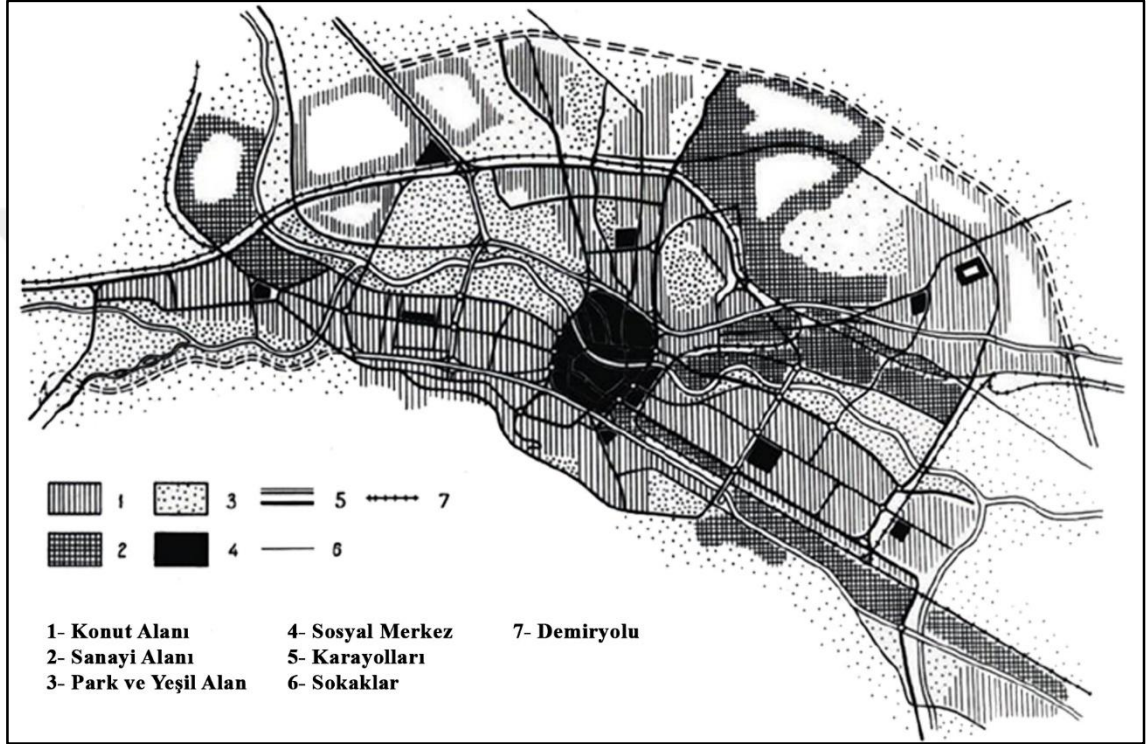
Kent planlama süreci; geniş bir alana yayılmış kent gelişim rotası, Vardar nehrinin bölücü bir öge olmak yerine birleştirici bir eleman olarak ele alınması, Kale İçi Bölgesinin (Tepesinin) yüksek katlı yapı blokları ile bozulmaması, Vardar nehrinin sağ yakasında sadece az katlı yerleşime izin verilmesi, Osmanlı Çarşı bölgesinin turist çeken bir dekor olmak yerine şehir merkezine ve yaşama entegre edilmesi gibi isteklerle yönlendirilmiştir (Home 2012).

1964 yılında resmi olarak kabul edilen Master planın tasarımı Uluslararası uzmanlar eşliğinde 3 aşamada gerçekleşmiştir. Planın sosyal ve lokal boyutlarının algılanabilmesi için şehirde anket çalışmaları da yürütülmüştür (Anonim 1970).

Deprem sonrası kabul edilen Üsküp Master Planı; şehrin 20 yıllık hızlı gelişimini ve bölge içinde öne çıkan bir kent olmasını, topoğrafik koşullara en uygun şekilde yol ağının çözümlenmesini, sismik olarak en uygun bölgelere konut alanlarının

¹⁰ Deprem sonrasında Üsküp'e yoğun bir Uluslararası desteğin verilmesi Yugoslavya'nın Uluslararası platformda belirli bir saygınlığa sahip olması ile açıklanabilir.

yerleştirilmesini öngörmüştür (Stefanovska ve Kozelj 2012). Şehir içerisindeki ana ulaşım aksları şehrin kuzeyindeki ve güneyindeki (Kuzeybatı-Güneydoğu yönlü) ana bulvarlardır. Bu iki bulvar şehir merkezinin doğusunda Kuzeydoğu-Güneybatı yönlü bir yol ile birleştirilmiştir. Aynı zamanda bu yolun bulunduğu konuma Yeni Tren İstasyonu yerleştirilmiştir (Krstikj ve Koura 2014b). Depremden zarar görmüş eski tren istasyonu da müzeye dönüştürülmüştür.



Şekil 4.18. Adolf Cibarowski Koordinatörlüğünde Oluşturulan Deprem Sonrası Üsküp Kent Planı (Tokarev 2014)

Kent planı kısa vadede 270000 nüfusu (1971'e kadar), orta vadede 350000 nüfusu (1981'e kadar), uzun vadede ise 4 milyon nüfusu (2000 ve sonrası) hedeflemiştir¹¹. Plan, düşük hane halkı ortalaması ile daha fazla sayıda nüfusu bir araya getirmeyi amaçlamıştır.

Üsküp o dönem için hızlı şehirleşme ve sağlıklı yapılanma anlamında şanslı sayılabilecek şehirlerden birisidir. Üsküp, sosyalist şehir anlayışı sayesinde yapılanma anlamında en az miktarda özel sektör desteğine ihtiyaç duymuştur. Üstelik Vardar kıyısı

¹¹ Üsküp'ün günümüzdeki nüfusu yaklaşık yarım milyondur.

boyunca 33 km'yi bulan potansiyel kentsel yerleşim alanlarına sahiptir. Polonyalı uzmanların çalışmaları 9000 hektar alanın konut yerleşimi olarak uygun olduğunu ortaya koymuş, sismik risk analizleri sonrasında ise bu rakam 4200 hektara düşmüştür. 1964 yılı Master planında 1000 Hektarlık bir alanın konut yerleşimi olarak yeterli bulunduğu düşünülürse şehrin yerleşim açısından ne kadar potansiyele sahip olduğu daha iyi anlaşılabilir. Yerleşim yeri olarak şehrin alternatifler sunması kullanım analizlerinin yapılarak minimum maliyetli kent gelişim senaryolarının hazırlanmasına olanak tanımıştır. Örneğin ev ve iş arasında maksimum 45 dakikalık seyahat süresi olacak şekilde konut ve iş alanları düşünülmüştür.

Ortalama 6000 nüfusluk mahalle birimlerinde otobüs duraklarına en fazla 400 m yürüme mesafesi içerisinde ulaşılmaktadır. Kent ulaşım ağı araba sahipliği oranının düşük olacağı varsayımı üzerinden kurgulanmıştır (Ortalama 1000 kişiye 47 araba).

Vardar nehri, deprem sonrasında birçok uzmanın bir araya gelişiyle büyük bir özveriyle tasarlanan kent planının başlı başına belirleyici bir elemanıdır. Şehir içerisinde sık sık sel baskınlarına sebep olan nehir ıslah edilmiş; inşa edilen Matka 2 barajı ve hidroelektrik santrali ile belirli ölçüde kontrol altına alınmıştır. Nehir kenarındaki yerleşim alanları da belirli bir çekme mesafesinden sonra başlatılmıştır. Vardar nehri kıyısında parklar, yürüyüş alanları, spor alanları ve kafeler plan dâhilinde düşünülen diğer unsurlardır. Şehrin ekonomik kalkınmasını doğrudan hedef alan bir endüstri bölgesi de şehrin doğusunda konuşlandırılmıştır.

Üsküp Master planı kapsamındaki çalışmalar planın kabulünden 1 sene sonra 1965 yılında Yugoslavya'nın en kapsamlı şehir planlama faaliyetleri olarak sergilenmiştir. Aralarında Yugoslavya başkanı Marshal J.B. Tito'nun da bulunduğu yaklaşık 10000 kişi sergiyi ziyaret etmiştir.

Uluslararası uzmanların desteğiyle alınan kent planı kararları yaklaşık 20 yıllık bir süreye yayılmaktaydı. Oysaki Üsküp'te zarar görmüş bir kent dokusu mevcuttu ve deprem felaketinin yaraları bir an önce sarılmalıydı. Bu sebepten dolayı Master Plan çalışmalarının ikinci etabı (ve devamı) olarak kent merkezinin yeniden yapılanması için Uluslararası boyutta bir yarışma düzenlendi. Yarışmaya kent planlama ve mimarlık

anlamında kendini kanıtlamış 8 ekip davet edildi. İtalya'dan Luigi Piccinato¹², Amerika Birleşik Devletleri'nden Maurice Rotival, Japonya'dan Kenzo Tange, Hollanda'dan Jo von den Broek ve Jaap Bekama, Hırvatistan'dan Radovan Miscevic ve Fedor Wranzler, Slovenya'dan Edvard Ravnikar, Sırbistan'dan Aleksandar Dordevic, Makedonya'dan Slavko Brezovski yarışmanın katılımcılarıdır. Birleşmiş Milletler tarafından düzenlenen yarışmanın ödülü 3/5 oranında Kenzo Tange, 2/5 oranında Miscevic ve Wranzler arasında paylaşılmıştır. Planın son hali Kenzo Tange, Hırvat grup ve Üsküp Şehir Planlama ve Mimarlık Enstitüsü'nün (ITPA) ortak bir ürünüdür. Ancak şehir merkezi planın ana iskeletini Kenzo Tange'nin yarışma fikirleri oluşturmuştur.

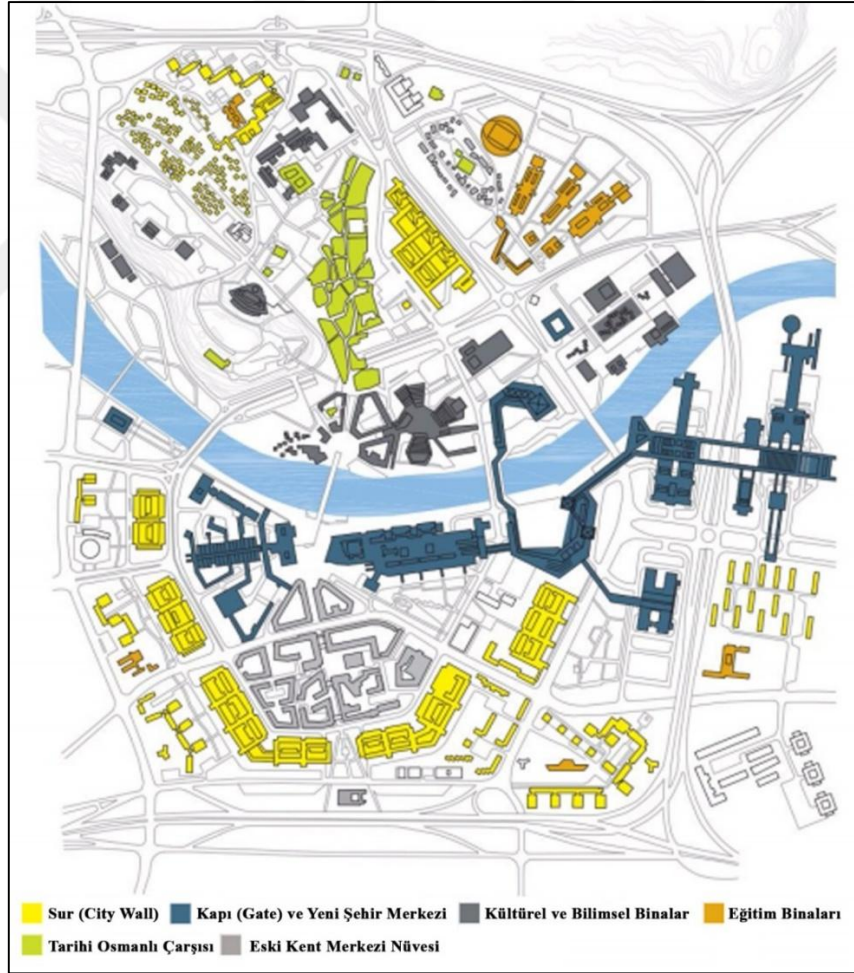
1965 yılında resmîyet kazanan yarışma projesi kendi içerisinde metaforlar barındırmaktadır. Şehrin merkezi 'Sur (City Wall)' olarak adlandırılan yüksek yoğunluklu konut blokları ile çevrelenmiş, şehir merkezine yaya ve araç trafiği de 'Kapı (Gate)' olarak isimlendirilen Doğu-Batı yönlü lineer aksın uç noktasından şehir merkezine doğru süzülerek akmaktadır (Şekil 4.19.). 'Kapı'nın üzerinde bulunduğu lineer aks ticari fonksiyonların ve iş merkezlerinin yoğunlaştığı (Ofis kuleleri, kütüphane, bankalar, sinema, otel) bir doğrultu, 'Kapı'nın bulunduğu konum ise şehrin yönetim ve ticari fonksiyonlarının zirveye ulaştığı noktadır (Nikola 2012, Stefanovska ve Kozelj 2012). Şehrin doğu kısmında düşünülen yerden yükseltilmiş Yeni Tren İstasyonu ve alt kısmında bulunan Otobüs Durakları; şehrin ulaşım ağının başlangıcıdır. Kenzo Tange planı şehir merkezinde kesintisiz bir yaya hareketini amaçlar. Araç ve yaya yolları birbirinden ayrılmıştır. Plan, yeni şehir (doğu-batı) aksı ve eski şehir (kuzey-güney) aksını birbirinden ayırmayı amaçlar. Bu iki aksın tek kesiştiği nokta (günümüzde) Makedonya Meydanıdır (Krstikj ve Koura 2014b). Geleneksel anlamda içinde Orta Çağ kentlerine bir atıf bulduran Kenzo Tange planı şehir surları konsepti ile var olan tarihi kentsel dokuyu çevrelemeyi (dolaylı olarak da korumayı) amaçlamıştır.

Deprem öncesinde Üsküp şehri (daha önceki kent planları kararlarına rağmen) Vardar nehrinin sol yakasında çarşı dolaylarında yapılanmıştır. Kenzo Tange, Miscevic ve Wranzler kent merkezi ile ilgili alınacak kararlarda bu durumu göz önünde bulundurarak tarihi Osmanlı çarşısına ticaret ve üretim bazlı işlevler yüklemişlerdir.

¹² İtalyan plancı 1961 yılı Bursa kent planını da yapan kişidir.

Böylelikle Osmanlı çarşısı turistik bir müze kent dokusu olmak yerine kente kazandırılmıştır. Ayrıca çarşı ve kalenin bulunduğu bölgeye köprü ve yollar ulaştırarak bölgenin kent merkezi ile ilişkisi kurulmuş, tarihi kent dokusunun özgün dokusunun canlı bir şekilde korunması düşünülmüştür¹³. Kentin simgesi durumundaki tarihi taş köprü de sadece yaya ulaşımı için kullanılmıştır.

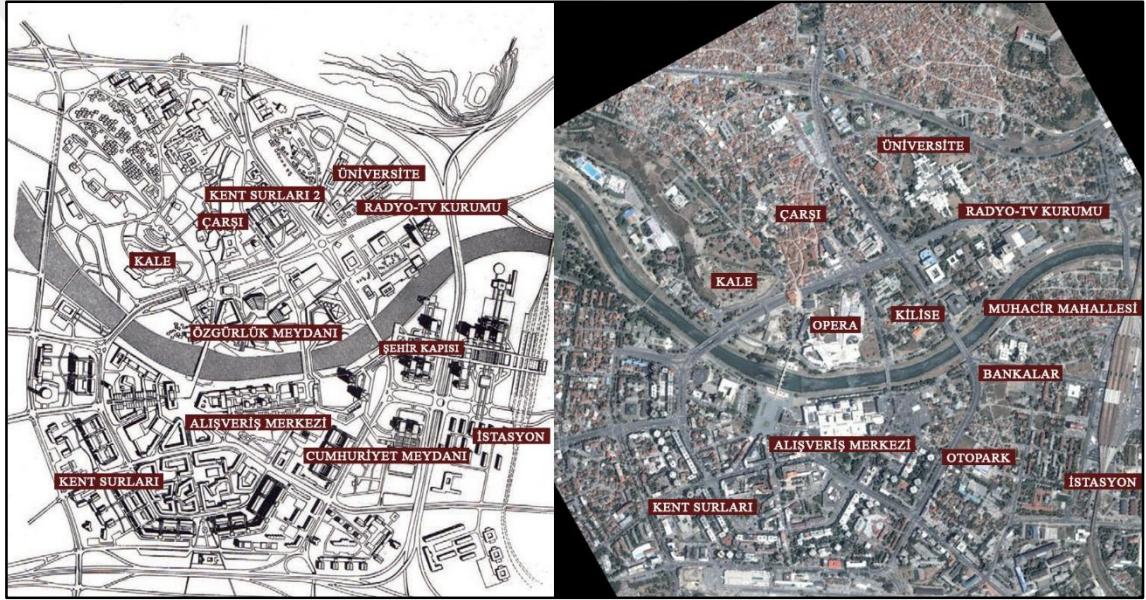
Kent merkezi için oluşturulan plan dâhilinde Yeni Tren İstasyonu ve ‘Şehir Surları’ kısa sürede geliştirilmiş, yönetim ve iş alanları Vardar nehrinin sağ yakasına taşınmıştır. Ancak tarihi çarşı bölgesi ile alınan mekânsal kararların birçoğu uygulamaya dökülmemiştir. Bu sebepten dolayı tarihi çarşı bölgesi kent merkezi ile birleşememiş, sadece ticari ve kültürel bir alan olarak kalmıştır.



Şekil 4.19. Kenzo Tange'nin Üsküp Şehir Merkezi için Önerisi (Nikola 2012)

¹³ Kenzo Tange'nin kazandığı yarışma gerekliliklerinde Üsküp kent merkezi tarihi çarşı bölgesini kapsayacak şekilde tanımlanmıştır. Ayrıca tarihi mevcut dokuya hassas davranılması istenmiştir. Bu sebepten dolayı Osmanlı çarşı bölgesi alınan kararların ayrılmaz bir parçasıdır.

Kenzo Tange planında yer alan bazı fikirler ve binalar birebir uygulanırken, bir kısım bina ve düşünce ya değişikliğe uğramış ya da hiç hayata geçmemiştir. Örneğin Şehir Surları, Kapı gibi fikirler birebir uygulanmış ve Tange planı büyük ölçüde hayata geçmiştir. Ancak Şehir Kapısı, Cumhuriyet Meydanı ve Özgürlük Meydanı gibi planda yer bulmuş düşünceler fiilen uygulanmamıştır. ‘Şehir Kapısı’ metaforunun bulunduğu noktada günümüzde Bankalar, Cumhuriyet Meydanı’nın olması gereken alanda büyük bir otopark mevcuttur. Özgürlük Meydanı olarak düşünülen bölgede meydanı tanımlayacak yapılar inşa edilmemiştir (Sadece Opera binası inşa edilmiştir). Üniversite önerisi ise konum olarak plan ile uyuşsa da, form olarak plandan farklılık göstermektedir (Şekil 4.20.) (Deipembrock ve Ark. 2010).



Şekil 4.20. Kenzo Tange'nin Önerisi (Solda) ve Uydu Fotoğrafı Üzerinde Planın Uygulanan Kısmı (Sağda) (Deipembrock ve Ark. 2010).

Kenzo Tange planı sadece Üsküp için yeni bir planlama anlayışı getirmekle kalmamış, sosyalist devletlerin sıklıkla tercih ettiği Brütalizm yaklaşımının da Üsküp'te temellerini atmıştır. Brütalizm 1950'li yıllarda İkinci Dünya savaşı sonrasında ortaya çıkmış çağdaş bir mimarlık yaklaşımıdır. Çağdaş mimarlığın prensiplerinden biri olan yapıyı biçimlendirmede taşıyıcı öğeleri ve yapı elemanlarını gizlemeden, üstünü örtmeden kullanmaya dayanır. İkinci dünya savaşı sonrasında neredeyse tüm dünyada baş gösteren kaynak ve yapı malzemesi noksanlığına bağlı olarak ortaya çıkmıştır.

Le Corbusier'in Marsilya'daki Konut Bloklarında, Louis Kahn'ın Yale Üniversitesi Sanat Merkezi'nde kendini göstermiş Brütalizm akımı Kenzo Tange'nin kent planı tasarımı ile Üsküp'te de yerini almıştır. 1965 yılında resmîyet kazanan kent planının özünü oluşturan Brütalizm, Üsküp kentine yepyeni bir kimlik ve bellek kazandırmıştır. Genellikle betonun süsleme ve kaplamadan uzak, çıplak olarak kendini gösterdiği Brütalizm yaklaşımı soğuk ve iletişime açık olmadığı gerekçesi ile olumsuz yönde eleştirilmiştir. Diğer taraftan da şehirlerin mevcudunda yer alan tarihi, sosyal ve mimari yapıyı ve belleği yadsıdığı ve çevresi ile iletişim kurmadığı için de yine eleştirilere maruz kalmaktadır (Ankay 2015).

Tange planı ile birlikte Üsküp şehri deprem sonrasında yaralarını süratli bir şekilde sarmış, hızlı bir yapılanma sürecinin de içine girmiştir. Kısa sürede hem ekonomik anlamda, hem de mimari anlamda şehir eski canlılığını yakalamıştır. Lin'e göre Kenzo Tange yeni devrimlerin eşiğinde olan bir toplum için yenilikçi bir dille çözüm üretmiştir (2012).

4.2.5. Üsküp 2014 Projesi ve 21. Yüzyılda Geçmişe Dönüş

Tarihe dönüp baktığımızda “Rekonstrüksiyon ya da Yeniden Yapma” kavramının Orta Doğu ve Balkan coğrafyasına hiç de yabancı bir kavram olmadığını görebiliriz. İkinci Dünya Savaşı sonrası ya da doğal afetlerin ardından Orta ve Doğu Avrupa şehirleri sosyalizm görüşü altında, Modernist akımların ışığında yeniden yapılanma içerisine girmişlerdir. Bu tarzda bir yapılanma sürecini geçiren birçok şehir sosyalizm sonrası dönemde 18. ve 19. yüzyılda (veya daha öncesinde) sahip olduğu anıtsal yapıları tekrardan inşa etme gereksinimi duymuştur. Şehirlerde sosyalizmi anımsatan simgeler (binalar), milli duyguları yansıtan semboller ya da dini öğeler ile yer değiştirmiştir. Bu değişimin özünde yer alan sebep belki basit ancak bu süreci yaşayan şehirler için bir o kadar önemlidir: Sosyalizmi yaşayan şehirler kendi tarih çizgisinden çıktıklarını ve sosyalizm öncesi döneme dönerek kendi gerçek tarihlerine ulaşabileceklerini düşünmektedirler.

Makedonya'nın başkenti Üsküp de “Üsküp 2014 Projesi” ile benzer bir dönüşümün içerisine girmiştir. “Üsküp 2014 projesi; cephelerin yenilenmesi, yeni köprülerin inşası ve eski köprülerin renovasyonu, yeni neoklasik yapıların şehre entegrasyonu, restorasyonlar, meydanlar, kamu alanları ve benzeri pek düzenlemeye imza atmayı

planlayan bir şehir yenileme çalışmasıdır” (Ankay 2015). 2010 yılında planlanan “Üsküp 2014 Projesi” ile sosyalizm öncesi dönemi yansıtacak binalar, heykeller ve köprüler kente eklenmiştir. Makedonya’nın sosyalizm öncesi dönemi ile bir şekilde ilişki kuran bina, heykel veya köprüler milli semboller olarak görülmüş, şehir için bir kimlik oluşturma aracı olarak kullanılmıştır. Proje ile Neo-klasik üzerine vurgu yapılmaktadır, Makedonya kaybettiği tarihini aramaktadır.

Proje kapsamında yapılan belli başlı düzenlemelere aşağıda değinilmiştir:



Çizelge 4.2. “Üsküp 2014” Projesi Kapsamında Makedonya Meydanı’nda Yapılan Düzenlemeler

“Üsküp 2014” Projesi- Makedonya Meydanı

Subay Evi Binası

Sırp Krallığı döneminde inşa edilen (1963’te yıkılan) Subay Evi Binası’nın “Üsküp 2014” ile yeniden yapımı planlanmıştır (Şekil 4.21.). Binaya otel işlevi yüklenecek, içerisindeki bir kat ise Belediye Başkanı’nın konutu olarak kullanılacaktır. Binanın yanında yine aynı proje kapsamında tarihi görünümlü iki otel inşa edilmiştir. Söz konusu yapının inşaatı günümüzde devam etmektedir.



Şekil 4.21. Subay Evi Binası Deprem Öncesi (Üst) ve Üsküp 2014 Sonrası (Alt) (Deipembrock ve Ark. 2010).

St. Constantine ve Elena Ortodoks Kilisesi

“Üsküp 2014” Projesi’nin en önemli yapı taşlarından olan kilisenin 14. yüzyıl mimarisini yansıtacak şekilde tekrardan inşası planlanmıştır. Kilise tasarımının netleşmesi için uluslararası düzeyde bir yarışma düzenlenmiştir. Yarışmacılardan geleneksel Ortodoks etkileri ve Üsküp 2014 Proje içeriğini birleştiren bir kilise talep edilmiştir. Sözü edilen Ortodoks Kilise inşaatı 2012 yılında başlamış ancak ekonomik yetersizlikler sebebi ile yapım süreci uzamıştır. Makedon Başbakanı Nikola Gruevski’nin öncülüğü ile Kilise inşaatı için iki kez bağış toplanmıştır (Şekil 4.22.). Günümüzde (2017) binanın büyük kısmı tamamlanmıştır.



Şekil 4.22. St. Constantine ve Elena Ortodoks Kilisesi (photos.wikimapia.org/o/00/05/74/13/00)

Çizelge 4.2. “Üsküp 2014” projesi kapsamında Makedonya Meydanı’nda yapılan düzenlemeler (devam)

“Üsküp 2014” Projesi- Makedonya Meydanı	
<p><u>Büyük İskender Heykeli (Atlı Asker)</u></p> <p>19000 metrekare alan ile Üsküp’ün en büyük meydanı olan Makedonya meydanının merkezine 25m yüksekliğinde (10 metre yüksekliğinde kaide üzerine 15 metre yüksekliğinde heykel) Büyük İskender Heykeli yerleştirilmiştir (Şekil 4.23.). Heykel Floransa’da yaptırılmıştır. Heykelin çevresinde fiskiyeler, 8 aslan ve 8 asker yer almaktadır.</p>	A photograph of the Alexander the Great Monument in Skopje, North Macedonia. The monument features a bronze equestrian statue of Alexander the Great on a rearing horse, mounted on a tall, cylindrical stone pedestal. The pedestal is surrounded by a circular base with a fountain. In the background, a wide pedestrian walkway leads towards the monument, with modern buildings and a flagpole visible under a cloudy sky.
<p><u>Makedonya Zafer Takı</u></p> <p>“Üsküp 2014 Projesi” kapsamında 2012 yılında açılan Zafer Takı Makedonya’nın bağımsızlığının 20. yılı onuruna inşa edilmiştir (Şekil 4.24.). Makedonya Zafer Takı 21 metre yüksekliğindedir ve 32 adet rölyefle süslenmiştir. Rölyefler tarihsel süreç içerisindeki önemli olayları simgelerler. 1965 yılındaki Kenzo Tange planında metaforik bir anlamda kapı kavramı ele alınmış olsa da Makedonya’da hiç yer almamış bir takım Üsküp’e yerleştirilmesi çok da uygun gözükmemektedir.</p>	A photograph of the Victory Gate (Zafer Takı) in Skopje, North Macedonia. The gate is a large, ornate stone archway with a central arch and two side arches. It is decorated with numerous relief sculptures and medallions. The gate is flanked by two statues of figures. In the background, the Alexander the Great Monument is visible through the central arch. The sky is overcast.

Çizelge 4.3. “Üsküp 2014” Projesi ile Vardar Kıyı Şeridinde Yapılan Düzenlemeler

Tiyatro Binası

Sırp İmparatorluğu döneminde yapılmış ve 1963 yılında yıkılmış tiyatro, “Üsküp 2014” kapsamında eski yerine yeniden inşa edilmiştir (Şekil 4.25.). Yeni tiyatro binasının yıkılmış tiyatro ile tutarlı olması gerektiği düşünülse de yeni tiyatro binası daha geniş ve büyüktür. Cephesinde eski tiyatro binasının bezemeleri yer alsa da Sırp öğeler Makedon kimliğine göre yorumlanmıştır. Yeni tiyatro binasının inşa edilmesi mevcutta Üsküp’te bir tiyatronun olması sebebiyle eleştirilmiştir. Bu tiyatro binasına yapılan harcamaların gerekliliği tartışılmıştır.



Şekil 4.25. Tiyatro Binası Önce (Üst) ve Üsküp 2014 Sonrası (Alt)
(<http://www.build.mk>, 2017)

Makedonya Mücadele Müzesi

Makedonya tarihinde Makedon mücadelesine adanmış bir müze var olmamıştır. “Üsküp 2014 Projesi” ile inşa edilen müze kompleksinin mimari bir rekonstrüksiyon olmadığı yorumu yapılabilir. Ancak her halükarda müze tasarımında Makedon kültürü ile ilişkili süslemeler kullanılmıştır. Yeni tiyatronun hemen yanında Vardar kıyısında yer alan Makedon Mücadele Müzesi 2007 yılında düzenlenen bir yarışma ile elde edilmiştir (Şekil 4.26.). Yapının inşası 2008 yılında başlamış, 2011’de resmi açılışı gerçekleşmiştir.



Şekil 4.26. Makedonya Mücadele Müzesi
(<https://upload.wikimedia.org>, 2017)

Çizelge 4.3. “Üsküp 2014” projesi ile Vardar Kıyı Şeridinde Yapılan Düzenlemeler (devam)

Devlet Arşivleri, Arkeoloji Müzesi ve Anayasa Mahkemesi

Mücadele Müzesi ve Taş Köprü arasında yer alan bu yapı daha önceden var olmadığından rekonstrüksiyon değil de yeni bir inşaat olarak değerlendirilebilir (Şekil 4.27.). 13500 metrekare alana yayılan bina 2011 yılında tamamlanmıştır.



Şekil 4.27. Devlet Arşivleri, Arkeoloji Müzesi ve Anayasa Mahkemesi (Pinczes Sandor, <https://www.panoramio.com/photo/79855614>, 2017)

Parlamento Binası

Parlamento binasının cephesi Neo-klasik tarzda yeniden yorumlanmıştır (Şekil 4.28). Yapıya ekstradan bir kat ve üç kubbe eklenmiş, bina orijinal görünümünden uzaklaşmıştır.



Şekil 4.28. Parlamento Binası (<https://farm4.staticflickr.com>, 2017)

Dış İşleri Bakanlığı Binası

Bu yönetim binası yaklaşık olarak 13500 metrekare alan üzerine yayılmış ve yüksekliği 29 metredir (Şekil 4.29.). İnşaata 2010 yılında başlanmış, bina yine 2010 yılında tamamlanmıştır.



Şekil 4.29. Dış İşleri Bakanlığı Binası (<http://www.independent.mk>, 2017)

Çizelge 4.3. “Üsküp 2014” projesi ile Vardar Kıyı şeridinde yapılan düzenlemeler (devam)



Şekil 4.30. Ceza Mahkemesi Binası
(<http://www.skyscrapercity.com>, 2017)



Şekil 4.31. Elektronik Haberleşme Ofisi
(<http://www.skyscrapercity.com>, 2017)



Şekil 4.32. Rahibe Terasa Evi
(<http://hotelpine.com.mk>, 2017)



Şekil 4.33. Kamu Davaları ve Mali Polis Binası
(<http://www.vistinomer.mk>, 2017)



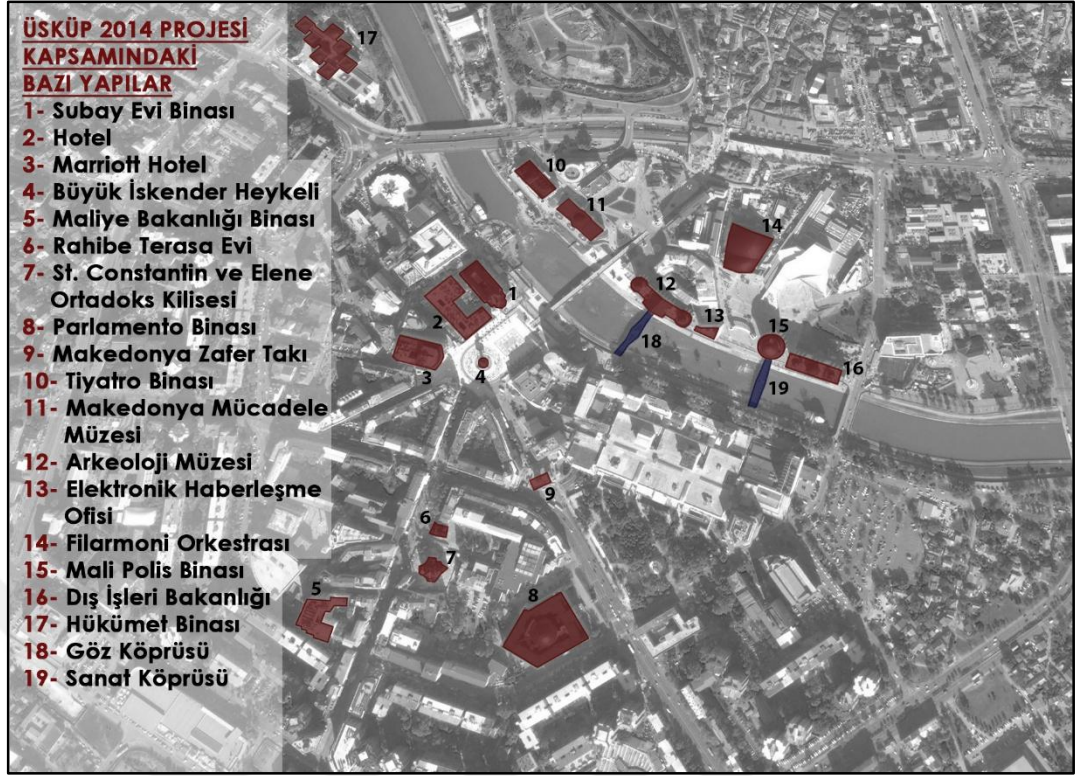
Şekil 4.34. Maliye Bakanlığı Binası
(<http://english.republika.mk>, 2017)



Şekil 4.35. Makedonya Filarmoni Orkestra Binası
(<http://kurir.mk/en/wpcontent/uploads/Macedonian-Philharmonic-Orchestra.jpg>, 2017)

Çizelge 4.4. “Üsküp 2014” Projesi Kapsamındaki Diğer Faaliyetler

<p><u>Sanat Köprüsü’nün İnşası</u> Üzerinde 29 Makedon müzisyen ve ressamın heykeli olan Sanat Köprüsü “Üsküp 2014” projesi kapsamında inşa edilmiş ve sadece yaya kullanımına açıktır (Şekil 4.36.).</p>	 <p>Şekil 4.36. Sanat Köprüsü (http://www.ezgikonucu.com, 2017)</p>
<p><u>Göz Köprüsü’nün İnşası</u> Vardar nehrinin üzerinden Arkeoloji Müzesi’ne uzanan Göz Köprüsü’nün üzerinde 28 heykel bulunmaktadır (Şekil 4.37.). “Üsküp 2014” projesi ile hayat bulmuş ve sadece yaya kullanımına açıktır.</p>	 <p>Şekil 4.37. Göz Köprüsü (http://static.panoramio.com, 2017)</p>
<p><u>Hükümet Binası’nın Cephe Yenilemesi</u> Sosyalizm döneminde inşa edilen Hükümet Binası’nın cephesi Neo-klasik tarzda yeniden yorumlanmış ve yenilenmiştir (Şekil 4.38.).</p>	 <p>Eski Cephe</p>  <p>Yeni Cephe</p> <p>Şekil 4.38. Hükümet Binası Cephe Değişimi (Ankay 2015)</p>



Şekil 4.39. “Üsküp 2014” projesi kapsamında Üsküp şehir merkezine inşa edilen/düzenleme yapılan binalar (Yazar tarafından düzenlenmiştir)



Şekil 4.40. “Üsküp 2014” projesi kapsamındaki kente eklenen heykeller (Deipembrock ve Ark. 2010).

Çizelge 4.5. “Üsküp 2014” Projesi Kapsamında Şehre Yerleştirilen Heykeller

Milenyum Haçı

Üsküp’ün yeni simgelerinden biri olarak düşünülen “Milenyum Haçı” Ortodoks Kilisesi tarafından Hristiyanlığın dünyada ve Makedonya’daki 2000 yıllık geçmişini kutlamak için inşa edilmiştir. 2012 yılında Vodno dağının en yüksek noktasına yerleştirilen “Milenyum Haçı”, şehrin her noktasından (Gece aydınlatması ile birlikte) görülebilen özelliğine sahiptir (Şekil 4.41.).



Şekil 4.41. Milenyum Haçı
(<http://www.balkaninsight.com>, 2017)

Bronz Heykeller

Birçok Bronz Heykel akıllarda soru işareti bırakan (Yarışmanın seçici jürisi belli değildir) bir “Sanat” yarışması sonucunda şehrin farklı noktalarına (Özellikle merkezine) yerleştirilmiştir (Şekil 4.42.). Bronz heykellere, Sosyalist dönemin griliğini, durağanlığını geride bırakma; şehrin ışıltısını geri kazandırma gibi bir anlam yüklenmiştir (Marusic 2010). Ancak diğer yandan Makedonya tarihi ve belleği ile ilişki kurmamaktadırlar. Heykeller dünyanın herhangi bir yerine, herhangi bir tarihte yapılabilecek niteliktedir (Deipembrock ve Ark. 2010). Heykeller ağırlıklı olarak eski tren istasyonundan Makedonya Meydanına ulaşan yaya aksı üzerindedir.



Şekil 4.42. Üsküp’ün çeşitli yerlerinde bulunan bronz heykeller
(Deipembrock ve Ark. 2010).

Çizelge 4.5. “Üsküp 2014” Projesi Kapsamında Şehre Yerleştirilen Heykeller (Devam)

Minyatür Kiliseler

Vardar nehrinin güneyinde bulunan Muhacir Mahallesinde minyatür bir kilise heykeli bulunmaktadır. Üsküp’te kamusal alanlara ya da kiliselerin ön bahçelerine yerleştirilmiş minyatür kilise heykellerine rastlamak mümkündür (Şekil 4.43.).



Şekil 4.43. Minyatür Kiliseler
(Deipembrock ve Ark. 2010).

Goce Delcev, Dame Gruev ve Metodija Andonov Cento Heykelleri

Makedon devrimcileri Goce Delcev ve Dame Gruev’in at üstündeki heykelleri 2010 yılında Makedonya Meydanında taş köprünün iki yanına yerleştirilmiştir (Şekil 4.44.). Özgür Makedonya’nın ilk başbakanı Metodija Andonov Cento’nun 7,5 metre yüksekliğindeki büstü de aynı meydana bulunmaktadır.



Şekil 4.44. Goce Delcev ve Dame Gruev Heykelleri
(<http://www.skyscrapercity.com>, 2017)

Kiril ve Methodius Heykelleri

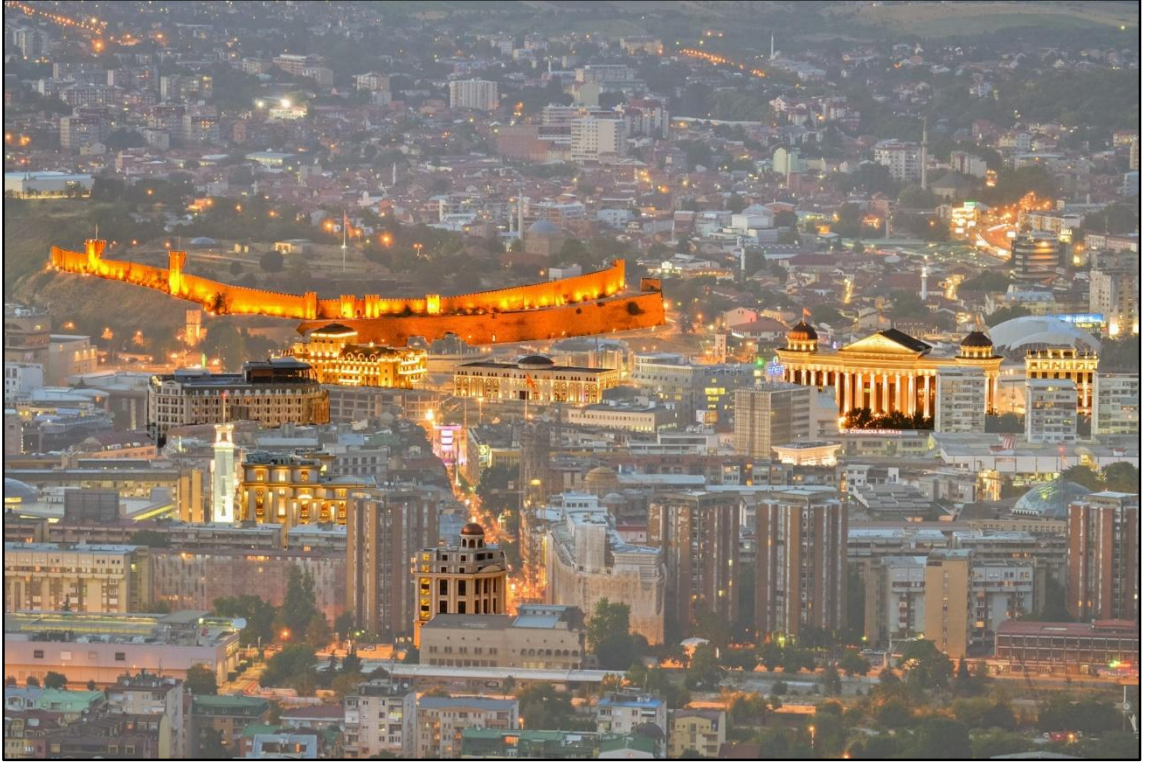
Slav ülkelerinde kullanılan Glagolitik alfabe ve Kiril alfabesinin geliştiren Kiril ve Methodius kardeşlerin heykeli Üsküp’te tarihi taş köprünün Osmanlı Çarşına uzanan tarafında yer almaktadır (Şekil 4.45.).



Şekil 4.45. Kiril ve Methodius Heykelleri
(Gönül 2016))



Şekil 4.46. 1960’larda Üsküp Meydanı (Deipembrock ve Ark. 2010).



Şekil 4.47. Günümüzde Üsküp kent merkezi ve Vardar nehri kıyı şeridi (<http://www.tatilyum.net/tours/balkanlar-5>, 2017)

Üsküp’ün merkezinden yaklaşık olarak 70 yıl arayla çekilmiş iki fotoğraf “Üsküp 2014” projesinin kente etkilerini ortaya koymaktadır. 1960 yılındaki fotoğrafta yer alan

bazı yapıların “Üsküp 2014” ile yeniden inşa edildiği değinilmesi gereken diğer bir önemli noktadır (Şekil 4.46. ve Şekil 4.47.).

“Üsküp 2014” projesi ilan edildikten sonra hem Makedonya hem de dünya gündeminde geniş yankı bulmuştur. Projenin kaynağındaki isimler olan Başbakan Nikola Gruevski ve bakanlara göre “Üsküp 2014” projesi, Üsküp’ü Avrupalı bir şehir haline getirmekle kalmıyor turistler için de vazgeçilmez bir destinasyon oluşturuyordu. Hatta Başbakan Nikola Gruevski proje kapsamındaki bina ve heykellerin bir kısmının henüz uygulanmasına rağmen turist sayısını artırdığını ve ülkeye döviz kazandırdığını iddia etmiştir (Trajkov 2010).

Diğer taraftan proje detayları netleştikçe ve uygulamaya geçildikçe “Üsküp 2014” projesine eleştirilerin dozu yükselmiştir. Birçok sivil toplum örgütü proje bütçesinin, ülkenin ana sorunları olan işsizlik ve yoksulluğun çözümünde kullanılması gerektiği hususunda birleşmişlerdir. Ayrıca şeffaf olmayan mimar seçimi ve tasarım süreci eleştirilerin kaynağındaki diğer bir sebeptir.

Klasik mimari öğelere ve süslemelere 21. yüzyılda ani bir geri dönüş yapan “Üsküp 2014” projesine Makedonya Mimarlar Birliği tarafından da karşı çıkılmıştır. Mimar Grceveven, bu tarzda planlanan bir projenin ancak diktatörlerin mimari beğenisi olacağını ve bu tür bir yapılanma ile Avrupa Birliği’ne üyeliğin zorlaşacağını belirtmiştir (Bachman 2010).

Üsküp’te yer alan yerel halk ise ülkedeki işsizlik oranının %35’lere ulaşması ve nüfusun üçte birinin yoksulluk sınırı altında bulunması nedeniyle projeye ayrılan yüksek bütçeye karşı çıkmışlar ve projenin gerekliliğini sorgulamışlardır.

“Üsküp 2014” projesi ile Üsküp merkezinde yeniden inşa edilen yapılarda form ve fonksiyon arasında belirgin bir ayırım söz konusudur. Kentte eski yapılar yeniden inşa ediliyor gibi gözükse de inşa edilen çoğu bina Üsküp’te daha önce hiç var olmamıştır. Daha önce Üsküp’te var olmuş yapılar da olduğundan (taklit ettiğinden) daha büyük ve şatafatlıdır. Binaların çoğunun yeniden icat edilmiş olması ve geçmişle bağının kopuk olması projeyi değersizleştirmektedir (Deipembrock ve Ark. 2010).

Graan'a göre Üsküp'ün merkezinde yürütülen proje, klasik mimari öğeleri sıra dışı bir yöntemle bir araya getiren bir tür eklektizmdir. Graan, "Üsküp 2014" projesini farklı zaman dilimlerinden toplanmış hatıra eşya koleksiyonuna benzetmektedir (2013). Proje, bir kompozisyon oluşturmaktan çok bir kolaj çalışmasını andırmaktadır.

Projenin sebebini sorgulayacak olursak Üsküp'ü bir Avrupa metropolü haline getirmek ya da sosyalizmin getirdiği soğuk/gri şehir imajını silmek yorumlarını yüzeysel olarak yapabiliriz. Ancak daha derine indiğimizde "Üsküp 2014" projesinin iç ve dış güçlere cevap verme girişimi olduğunu algılayabiliriz. Projeyi irdeleyebilmek için Makedonya hakkında kısa bilgiler vermek yerinde olacaktır.

Makedonya etnik yapısına şöyle bir göz gezdirdiğimizde ülkenin %65'inin Makedon, %21'inin Arnavut, %5'inin Roman, %3'ünün Sırp, %2'sinin Türklerden oluştuğunu söyleyebiliriz. Buradan yola çıkarak Makedon köken dışındaki azınlıkların küçümsenmeyecek bir oranda olduğunu söyleyebiliriz. Herhangi bir otorite boşluğunda ve bellek yitiminde ülkede problemler görüleceği aşikârdır. Diğer yandan Makedonya uluslararası platformda Yunanistan ile tarihi değerlerin (Özellikle Büyük İskender, iki ülke arasında krize sebep olmuştur) sahiplenilmesi hususunda problemler yaşamaktadır. "Üsküp 2014" projesi ile ulusal bir kimlik oluşacak, Müslüman ve Arnavut figürlere yer verilmeyecek, iç politikada tekel bir kontrol oluşturulacaktır. Dış politikada ise Yunanistan ile süregelen çekişmeye bir cevap verilecektir (Janev 2011, Graan 2013).

Projenin ne sebeple ortaya atıldığından öte proje kapsamında neyin (Üsküp'te hiç var olmayan bir mimarinin) yeniden ayağa kaldırıldığı sorgulandığında projenin başarısızlığı ortaya çıkacaktır. Üsküp'te tarihsel olarak var olmuş mimari dokular gün geçtikçe yok olurken, kentte hiç var olmamış yeni (eski) mimari arayışların içine girilmesi sorgulanması gereken diğer bir konudur.

5. TARTIŞMA ve SONUÇ

Osmanlı İmparatorluğu koyduğu hedefler ve sahip olduğu kültürel ve tarihsel altyapı doğrultusunda kurulumunu tamamladıktan sonra kendinden önceki Türk devletlerinden farklı bir kent yapılanması içerisine girmiştir. Fethettiği yeni şehirleri de bu kent modeli dâhilinde yeniden şekillendirmiş ve geliştirmiştir. Bu yapılanmayı ilk Osmanlı şehri olarak nitelendirebileceğimiz Bursa'da tüm ayrıntılarıyla görmek mümkündür. Diğer bir deyişle Bursa'da uygulanan kent modeli; yeni ortaya çıkmış ve dünya sahnesinde olmak gibi büyük hedefleri olan bir devletin şehir yapılanması anlamında ilk uygulamasıdır.

Bursa'dan sonra Osmanlı hâkimiyetine geçen diğer şehirler de Bursa'da uygulanan kent gelişim ve yapılanma modeli kapsamında dönüştürülmüşlerdir. Osmanlı erken dönem kentlerinden Edirne, Filibe, Saray Bosna ve Üsküp gibi şehirlerde bu etkileşimi görmek mümkündür.

Bursa'dan yaklaşık 70 yıl sonra fethedilen Üsküp, Bursa'da bilinçli bir kent modeli uygulandığının kanıtı gibidir. Erken Osmanlı Dönemi'nde Üsküp şehri her ne kadar uçbeyleri ve çeşitli komutanlar tarafından yönetilmişse de kentin fiziksel, sosyal ve kültürel olarak şekillenmesi ve gelişmesi Bursa ile birebir etkileşimler içerir (Şekil 5.1.) (Boykov 2013). Bursa erken dönem kent dokusu içerisinde yer alan çarşı (başlangıcı cuma camisi ve bedesten olan), külliyeler ve mahallelerden oluşan üçlü yapı Üsküp erken dönem kenti içerisinde de gözlemlenmektedir.

Tez kapsamında ele alınan Bursa ve Üsküp kentlerinin Osmanlı öncesinde mevcut bir yapılanmaya sahip olduğu söylenebilir. Var olan bu yerleşim birimleri sur ile çevrilidir ve iki şehirde de Kaleiçi bölgesi olarak günümüzde varlığını sürdürmektedir. Fetih sonrasında ise yerleşim yüksek bir noktada bulunan kale içinde değil kale dışında gerçekleşmiş, yeni odaklar oluşturulmuştur.

Bursa'da artan nüfusa ve devletin hedeflerine bağlı olarak, var olan kale dışında Orhan Gazi tarafından Bey Hanı ve Orhan Cami ile bir çarşı odağı oluşturulmuştur. Üsküp'te de Yiğit Paşa tarafından inşa ettirilen yapılar ile Üsküp çarşısının temelleri atılmıştır. Bursa'da Orhan Bey tarafından şekillendirilen çarşı güzergâhı diğer sultanlar döneminde inşa ettirilen han, hamam ve dükkânlar ile kuvvetlendirilmiştir. Benzer bir strateji Yiğit Paşa sonrasında yönetimi ele alan İshak Bey ve İsa Bey döneminde çarşı

aksına eklenen han, hamam gibi yapılar ile Üsküp'te de gözlenmektedir. Hatta inşa edilen han, hamam gibi yapıların plan tipolojileri de birbirini andırmaktadır. Bursa'da inşa ettirilmiş Kapan Han, Kurşunlu Han gibi yapılar aynı isimle Üsküp'te de karşımıza çıkmaktadır. Bursa'da Yıldırım Beyazıt tarafından yaptırılan Bedesten; dışı kapalı, güvenli, ticari faaliyetlere yeni bir boyut getiren, Bursa'yı uluslararası ticaret platformunda dönemin zirvesine taşıyan yapı türüdür. 1400 yılında Bursa çarşısında yerini alan bu özel ticari yapının benzeri, 1438 yılında Üsküp çarşısında da yaptırılmıştır. Bedesten Bursa çarşısının merkezini oluşturduğu gibi, Üsküp çarşısında da aynı stratejik vazifeyi üstlenmiştir. Yaklaşık 38 yıl sonra Üsküp Çarşısında bu özel yapının inşasını, kent modeli olarak Bursa ve Üsküp'ün etkileşiminin açık kanıtlarından birisi olarak değerlendirilebilir.

Bursa kentinin gelişimini ve yayılmasını sağlayan kent dokusunda kendine yer bulmuş külliyeler ve mahallelerdir. Dönemin başkenti olan Bursa'da külliyeler sosyal bir görev üstlenmiş, şehrin gelişim noktalarına önceden inşa edilerek kenti imar faaliyetlerine hazır hale getirmişlerdir. Kent içerisinde sıçramalar yaratarak, şehir gelişimini hızlandırıcı bir etkiye sahip olmuşlardır. İlk dönem Osmanlı sultanları tarafından yaptırılan külliyeler bu sultanların isimleri ile anılmışlardır. Rumeli'de bir sancak olan ve padişah adına uçbeyleri tarafından yönetilen Üsküp'te benzer bir gelişme uçbeyleri ve komutanlar tarafından yaptırılan imaretler ve çevresindeki yapılar ile gerçekleşmiştir.

Osmanlı kentlerinin gelişiminde, külliyeler ve imaretler etrafında gelişen konut mahalleleri büyük rol oynamıştır. Artan nüfusa paralel olarak yeni gelen Türk boyları şehrin çeşitli yerlerinde iskân edilmiştir. Bursa ve Üsküp'te de bir iskan politikası söz konusudur. Bursa tarihi kent merkezinde yer alan mahalleler aynı isimlerini günümüze kadar taşımışlardır. Diğer yandan Üsküp'te Türk isimlerini günümüzde halen taşıyan mahalleler mevcuttur.

Osmanlı yayılma ve fetih politikasının bir sonucu olarak ortaya çıkmış zaviyeli camiler erken dönem Bursa yapı karakteri ile özdeşleşmişlerdir. Yeni bölgeleri fethetmeye hazırlayan dervişlerin konaklama alanı olma dışında; yerel halkın buluşma noktası, ibadet mekânı ve Kadı'nın kararlarını verdiği yer gibi fonksiyonlar üstlenen zaviyeli camilerin ilk örnekleri Bursa'da Osmanlı'nın erken döneminde görülmektedir. Üstlendiği fonksiyonlarla plan şemasında ters T'yi andıran bir alana sahiptirler. Üsküp'te de

zaviyeli cami örneklerine rastlamak mümkündür. Bu camilerin Üsküp'teki varlığı, Bursa kent modelinin Balkanlardaki erken dönem Osmanlı şehirlerine kent gelişimi ve modeli bağlamında örnek teşkil ettiğinin diğer bir kanıtıdır.

Benzerlik Durumu	Erken Dönem Osmanlı Şehri 1: Bursa	Erken Dönem Osmanlı Şehri 2: Üsküp	Açıklama
Kale			Her iki şehir yapısında da Osmanlı öncesinden kalan eski kent nüvesi(eski odak) kale bulunmaktadır.
Çarşı			Bursa ve Üsküp şehirlerinin yeni merkezini kale surları dışında yer alan çarşı oluşturmaktadır.
Bedesten			İki şehrin de çarşı odağında o dönem için yeni bir ticari yapı türü olan bedesten bulunmaktadır.
Külliyeler			Bursa ve Üsküp şehirlerinin büyümesinde inşa edilen külliyeler etkin rol oynamıştır.
Mahalleler			İki şehrin gelişmesi de merkezinde cami, imaret, mescit bulunan mahallelerin şehri kuşatması ile gerçekleşmiştir.
Zaviyeli Camiler			Osmanlı erken dönemi ile özdeşleşen zaviyeli camiler iki şehirde de görülmektedir.
Kent Dokusu			Bursa ve Üsküp şehirleri Osmanlı döneminde benzer kent modelleri dahilinde gelişmiştir.

Şekil 5.1. Erken Dönem Osmanlı Kentleri Bursa ve Üsküp Arasındaki Etkileşimler

Osmanlı klasik döneminden Tanzimat dönemine kadar olan süreçte Bursa ve Üsküp kentlerinde; yeni yapılar inşa edilmesine rağmen kentsel gelişim Erken Osmanlı Dönemi'nde temelleri atılan çerçevede sürdürülmüştür. İstanbul'un fethedilmesi ve

Osmanlı başkenti olması ile birlikte imar çalışmaları İstanbul'da yoğunlaşmıştır. Bursa'da ve Üsküp'te erken dönemde gözlemlenen yoğun bayındırlık faaliyetleri durağanlaşmıştır.

Tanzimat dönemine gelindiğinde ise Osmanlı'da birçok alanda alınan reform kararları ön plana çıkmaktadır. Yönetim, eğitim, sağlık ve imar alanlarında alınan reform kararları şehir yapılarında köklü değişim ve süratli bir gelişime sebebiyet vermiştir. Tanzimat dönemindeki yenilikçi adımlar ilk etapta İstanbul, İzmir, Bursa gibi kentlerde uygulansa da hemen hemen tüm Osmanlı vilayetlerinde yayılma göstermiştir. Bursa'da 1867 yılında Ahmet Vefik Paşa'nın görevlendirilmesi; Üsküp'te ise 2. Abdülhamit'in Balkanlara verdiği önem neticesinde Tanzimat kararlarına bağlı olarak imar faaliyetleri tekrar yoğunlaşmıştır.

Tanzimat Döneminde Bursa şehir merkezini çevredeki kazalarla ilişkilendiren yeni yollar açılırken, Üsküp'te de benzer şekilde yeni şose yollar ile Köprülü, İştib, Kalkandelen, Kumanovo gibi kazalarla bağlantı sağlanmıştır. Bursa merkezinde günümüzde de kullanılmakta olan ana ulaşım aksları, Tanzimat dönemi reformlarını Bursa'da uygulamak için görevlendirilen Vali Ahmet Vefik Paşa tarafından açtırılmıştır. Diğer yandan Üsküp'te şehrin yeni yerleşim yerlerini geleneksel Osmanlı kent merkezi ile birleştiren yeni caddeler açtırılmış ve köprüler yaptırılmıştır. Değişen ticari ilişkiler, gelişen ulaşım teknolojisi ve sanayileşmenin etkileri ile Bursa ve Üsküp'te demiryolu hattı inşa edilmiştir.

Bursa'da Tanzimat Dönemi'ne kadar organik bir kent dokusu mevcut iken; yangın ve deprem gibi afetler sebebi ile yenilenen veya şehre yeni gelen göçmenler için kurulan yeni konut mahallelerinde birbirine dik sokaklar içeren gridal (ızgara planlı) kent dokularına rastlanılmaktadır. Üsküp kentinde de benzer bir doku, Vardar nehrinin güneyinde yer alan Muhacir Mahallesi'nde kendini göstermektedir.

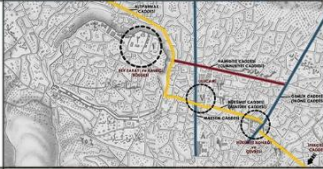
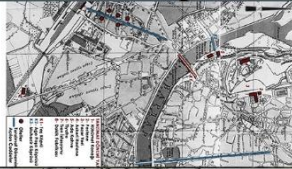
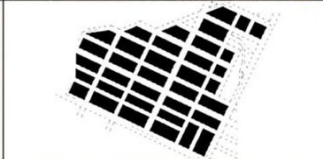











Tanzimat'ın ilanı ve modernleşmenin etkisi ile birlikte Batı'da Sanayi Devrimi sonrasında ortaya çıkan gelişmelere benzer bir şekilde Osmanlı şehirlerinde yapı tipolojilerinin değiştiği görülmektedir.

İdari anlamdaki yenilikler ile Bursa ve Üsküp şehirlerinde Belediye, Hükümet Konağı, Postane, Karakol, Hapishane ve Adliye gibi yapılar şehir içerisinde yer bulmuştur. İki şehirde de bu yapıların birbirlerine çok yakın bir pozisyonda yer aldıkları anlaşılmaktadır. Bursa kent dokusunda 19. yüzyıl sonlarında eski-geleneksel kent merkezinin yanı sıra (Ulucami-Çarşı Bölgesi) Hükümet Konağı ve çevresindeki kamu kurumlarının (Karakol, postane, adliye) ikincil bir merkez oluşturmaya başladığından söz edilebilir. Üsküp kentinde de Hükümet Konağı, Postane, Belediye, Hapishane ve Pazar Alanı gibi kamusal içerikli yapılar/mekânlar yan yanadır. Üsküp'te de 19. yüzyıl sonlarında asıl kent merkezinin (Yiğit Paşa Cami- Çarşı Bölgesi) yanı sıra ikinci bir odağın oluştuğu söylenebilir.

Eğitim alanında ise Rüштиye, İdadiye, Mekteb-i Sanayi, Darümuallimin gibi okullar iki şehirde de neredeyse eş zamanlı olarak açılmıştır. Bunların haricinde Batılılaşmanın bir simgesi olan tiyatro, değişen üretim anlayışına cevap veren fabrikalar, uluslararası ticaretle ilişkili olarak ortaya çıkan oteller, modern anlamda hizmet veren hastaneler, ticari ve zenginleşen sınıfları simgeleyen konaklar Bursa ve Üsküp şehirlerinin mimari ortak paydalarıdır. Yeni yapı tipolojileri cephe ve plan düzeni anlamında gelenekselden moderne bir geçiş sürecini temsil ederler.







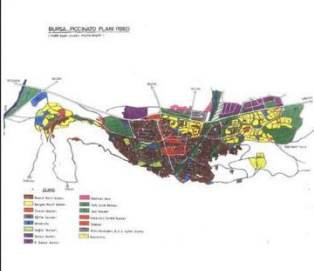
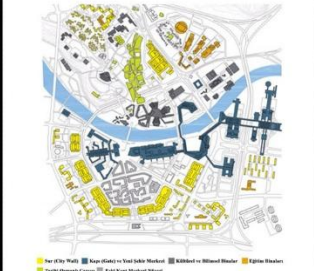


19. yüzyılda hem Bursa hem Üsküp'te Batılılaşmanın yansıması olarak inşa edilen yapılar çoğunlukla Neo-klasik üslupta tasarlanmışlardır. Kentsel yapıda ise ulaşım ağlarını (yeni yollar ve demiryolları) çağın gereklerine uygun seviyeye getirme kaygısı mevcuttur.

19. yüzyıl içerisinde Tanzimat sonrası dönemde yenilikçi kararlar neticesinde Bursa ve Üsküp şehirlerinde kentsel ve mimari anlamda önemli sayılabilecek bir değişim gözlemlemek mümkündür. Bursa ve Üsküp şehirleri köklü bir değişim süreci geçirmelerine rağmen, gerek Erken Osmanlı Dönemi kuruluş sürecinde gerekse Tanzimat Dönemi'nde Osmanlı yönetimince alınan kararlara bağlı olarak 19. yüzyılda kentsel ve mimari düzeyde benzer bir gelişim göstermişlerdir. Tanzimat döneminde ilk radikal değişikliklerin İstanbul, İzmir, Bursa gibi şehirlerde uygulandığı göz önünde bulundurulursa; Bursa şehrinin Üsküp kentine dolaylı yoldan bir rol model görevi üstlendiği sonucu çıkarılabilir. Ancak bu durum, erken dönem Osmanlı'da görüldüğü gibi net bir etkileşim içinde değil, benzerlik düzeyindedir (Şekil 5.2.).

Benzerlik Durumu	Tanzimat Dönemi Osmanlı Şehri 1: Bursa	Tanzimat Dönemi Osmanlı Şehri 2: Üsküp	Açıklama
Şehirde Yeni Açılan Caddeler			Hem Üsküp hem Bursa şehir dokusunda Tanzimat döneminde yeni caddeler açılmıştır.
Izgara Sistemde Yeni Mahalleler			İki şehirde de birbirine dik sokaklar içeren ızgara sistemde yeni mahalleler kurulmuştur.
İkinci Odak Oluşumu			Hükümet Konağı çevresinde iki şehirde de ikincil bir merkez oluşmaya başlamıştır.
Yeni Yapı Tipolojileri: Hükümet Konağı/Postane			Batılılaşmaya bağlı olarak şehir dokusunda modern ve neo-klasik üslupta yapılar ortaya çıkmıştır.
Eğitim Yapıları			Rüştiye, İdadiye, Sanayi Mektebi, Darulmuallimin
Tiyatro			
Hastane			

Şekil 5.2. Tanzimat Döneminde Osmanlı Kentleri Bursa ve Üsküp Arasındaki Benzerlikler

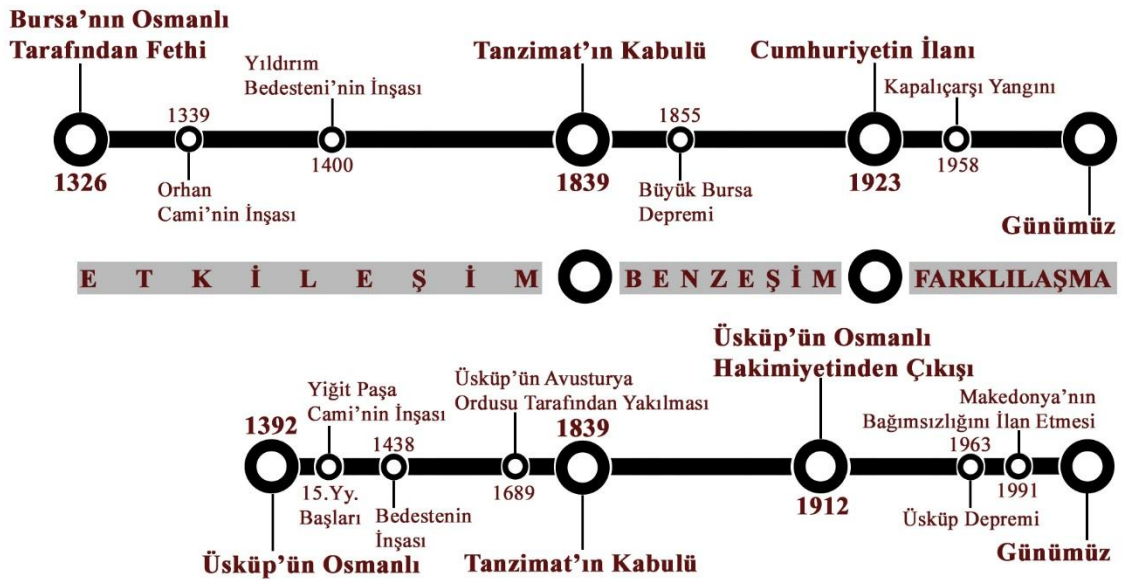
20. yüzyıl başlarında Üsküp'te Osmanlı hâkimiyetinin sona ermesi, Bursa'da Cumhuriyet rejimine geçilmesi kent gelişimine ve mimari dokuya derin yansımaları olan kırılma noktalarıdır. Diğer yandan aynı tarihsel süreç içerisinde iki kent de ilk kent planlama deneyimlerini yaşamışlardır. 20. yüzyıl başlarından günümüze kadar olan zaman diliminde; yeni bir rejim ve modernleşme etkileriyle değişim gösteren Bursa ile;

YIL	BURSA	ÜSKÜP	AÇIKLAMA
1900 - 1923	1923-Cumhuriyetin İlanı ve Osmanlı Yönetim Rejiminin Sona Ermesi 	1912-Üsküp'te Osmanlı Hakimiyetinin Sona Ermesi ve Dimitrije Leko Planı 	Cumhuriyetin ilanı ile birlikte yeni yönetim anlayışının sonucu olarak Türkiye şehirlerinde ulaşım, sanayi, eğitim ve kültür gibi birçok alanda sembol yapılar inşa edilmiştir. Bu doğrultuda Adliye, Defterdarlık, Vilayet, Halk Evi ve Tayyare Sineması gibi yapılar Bursa'da yerini almıştır. Diğer yandan Üsküp'te Sırp yönetim rejiminin yansıması olarak Ristic Sarayı, Subay Evi Binası, Ulusal Tiyatro gibi prestij yapıları yerini almıştır.
1924 - 1940	1924-Carl Lörcher Master Planı 	1929-Josif Mihajlovic Kent Planı 	Bursa için ilk kent planı olma özelliği taşıyan 1924 yılı Carl Lörcher kent planı, var olan Bursa kent karakteri ile uyumunu gerektiren ile uygulanmamıştır. Üsküp için 1929'da Josif Mihajlovic tarafından tasarlanan kent planı ise kısmi olarak uygulanmıştır. İki kent planında da prensip olarak Bahçe Şehir akımından etkiler bulmak mümkündür.
1940 - 1960	1940- Henri Prost Planı 	1948-Ludek Kubes Planı 	Aksiyel planlama yaklaşımı ile tasarlanan Henri Prost planı Bursa şehir yapısında geniş caddelerin oluşumunda etkili olmuştur. Prost planında şehir içerisinde belirli bölgeler için işlev tanımları yapılmıştır. Çek planı Ludek Kubes tarafından Üsküp için önerilen planda ise şehir, fonksiyonlara göre bölgelere ayrılmıştır. Bu açıdan iki plan benzerlikler göstermektedir.
1960 - 2000	1960-Piccinato Planı 	1963-Kenzo Tange Planı 	Bursa'da 1958 yılındaki kapalı çarşı yangını sonrasında 1960 yılı nazım imar planı hazırlanmıştır. Üsküp'te ise 1960 yılında gerçekleşen deprem sonrasında 1963 yılında Kenzo Tange tarafından Üsküp'ün merkezi için bir master plan önerilmiştir. İki plan da Modernizm etkisinde geliştirilmiş olsa da yorum farklılığından dolayı birbirinden çok farklı kent dokuları oluşturmuştur.
2000 Sonrası	Bursa Restorasyon ve Koruma Projeleri 	Üsküp 2014 Projesi 	Bursa'da 2000 yılı sonrasında yoğunlaşan Koruma ve Restorasyon projeleri uygulanış ve kapsam bakımından farklılık gösterse de amaç itibari ile Üsküp 2014 projesi ile ortak bazı öğelere sahiptir. Hem Üsküp hem Bursa'daki projelerin gerçekleştirilme amacı kaybolmakta olan ya da kaybolduğu düşünülen kültürel ve mimari değerlere sahip çıkmak ve bu değerleri tekrardan canlandırmaktır.

Şekil 5.3. 20. yüzyıl Başlarından Günümüze Bursa ve Üsküp Kent Gelişimi

Yugoslavya yönetimi, sosyalizm ve modernizm gibi etkilerle dönüşen Üsküp'ün mimari karakteri, kent dokusu, kent kimliği birbirinden ayrı yönlerle doğru hareket etmeye başlamıştır (Şekil 5.3.).

20. yüzyıl başlarında günümüze kadar olan süreçte erken dönem Osmanlı köprüsü ile şehir oluşumu ve mimari öğeler üzerinden kurulmuş olan iletişim azalmış, benzer olan öğeler yeni geliştirilen kentsel dokular içerisinde bütünlük teşkil etmeyen küçük birer parça haline gelmiştir. Küreselleşme etkisinde iki kent ortak akımların (Modernizm vb.) etkisine maruz kalmış olsa dahi; şehirlerdeki bu değişim yönetim, etnik köken, toplum yapısı ve yaşam tarzındaki farklılaşmaya dayanmaktadır. Tarihsel süreç içerisinde ortak kent katmanları geliştirmiş iki şehir olan Bursa ve Üsküp günümüzde birbirinden çok farklı kent dokularına sahiptir. 21. Yüzyıl başlarında Bursa'da yerel yönetimlerin desteğiyle koruma ve restorasyon projeleri gündeme gelmiş, Bursa sahip olduğu tarihsel ve mimari değerlerle ön plana çıkarılmaya çalışılmıştır. Uygulama ve kapsam olarak birbirinden farklı gözüktense de Üsküp 2014 projesi temelinde de sahip olunan tarihi değerlere sahip çıkma, sosyalizm döneminde kaybolduğu düşünülen kültür değerlerini yeniden canlandırma gibi bir amaç söz konusudur.



Şekil 5.4. Bursa ve Üsküp Şehir Yapılanmasını Etkileyen Önemli Kırılma Noktaları ve İki Kentin Gelişiminin Yorumlanması

Genel bir değerlendirme yapmak gerekirse; Bursa, Osmanlı'nın ilk başkenti ve erken dönem Osmanlı kent yapılanmasının ilk görüldüğü şehir olarak ön plana çıkmaktadır.

Üsküp şehrinin kent gelişimi ve mimari dokusu göz önünde bulundurulduğunda ilk olarak Bursa'da gözlemlenen kent gelişim modelinin Üsküp şehrinin oluşumunda güçlü bir etkiye sahip olduğu söylenebilir. Dolayısıyla Erken Osmanlı Dönemi, Bursa ve Üsküp için “etkileşim” süreci olarak adlandırılabilir. Tanzimat döneminde ise Osmanlı'da atılan yenilik adımları Bursa ve Üsküp'te benzer kentsel ve mimari öğelerin oluşumunu sağlamıştır. İki şehir arasında yeni açılan akslar, yeni mahallelerin oluşum şekli, inşa edilen yapı tipolojileri üzerinden benzerlik kurmak mümkündür. Öyleyse Tanzimat dönemi Bursa ve Üsküp için “benzerlik” dönemi olarak tanımlanabilir. İki kentin gelişiminin kentsel doku ve mimari açıdan birbirinden uzaklaştığı 20. yüzyıldan günümüze kadar olan süreç de “farklılaşma” evresi olarak değerlendirilebilir (Şekil 5.4.).

Her ne kadar Bursa ve Üsküp'ün son yüzyıllık dönemde birbirinden uzaklaştığı gerçeğine ulaşılmış olsa da bu çalışma iki şehrin mimari ve kentsel bağının varlığını göstermektedir. Halen ortak değerlere sahip bu iki şehirde koruma anlamında alınacak paydaş kararlar bütüncül sonuçlar doğuracak ve belki de yeni bir çalışmanın alt yapısını oluşturacaktır.

KAYNAKLAR

- Acar, D. 2005.** Bursa'da Şehirleşmenin Yağış ve Sıcaklık Üzerine Etkisi. *Yüksek Lisans Tezi*, AÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Coğrafya Anabilim Dalı, Ankara.
- Ahbab, Y. 2015.** Üsküp Sancağı'nın idari ve sosyo-ekonomik yapısı (1876-1911). *Doktora Tezi*, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, İstanbul.
- Aktüre, S. 1978.** 19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekânsal Yapı Çözümlemesi. *Doktora Tezi*. İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Akyüz, Y. 2015.** Türk Eğitim Tarihi: M.Ö. 1000 - M.S. 2004. Pegem Akademi, Ankara, 459 s.
- Albayrak, M. 2015.** Osmanlı Devri Bursa Külliyesi ve Hanları. Tarih Biliminde Araştırma Projeleri (Uygulama), UÜ Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Anabilim Dalı, Bursa.
- Alkan, N. 2006.** 15. ve 16. Yüzyıllarda İran İpek Yolu'nda kervanlar. *U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11: s. 141-157.
- Altın, Y. 2006.** İstanbul Metropolitan Alanında İmar Planı Değişiklikleri İle İlgili Bir Analiz. *Yüksek Lisans Tezi*. İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Altun, A. 1988.** Orta Çağ Türk Mimarisinin Ana Hatları İçin Bir Özet. Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 249 s.
- Andre, R. 1984.** The Great Arab Cities in the 16th-18th Centuries: An Introduction (Hagop Kevorkian Series on Near Eastern Art and Civilization). New York University Press, New York, 176 s.
- Ankay, Ö.E. 2015.** Üsküp Kent Merkezinin Tarihsel Doku Değişimi ve Üsküp 2014 Projesi. *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Disiplinlerarası Anabilim Dalı, İstanbul.
- Anonim, 1970.** Skopje Resurgent: The Story of a United Nations Special Fund Town Planning Project. United Nations, New York.
- Anonim, 2009.** Kentsel Miras, Mekân Kalitesi ve Kentsel Tasarım Komisyonu Raporu 2009. T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Ankara.
- Anonim, 2011.** Bursa İl Çevre Durum Raporu. Bursa Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2011, Bursa.
- Anonim, 2012.** Bursa'nın Köklü Eğitim Kurumları Bursa Kız Lisesi. Bursa Büyükşehir Belediyesi, 2012, İstanbul.
- Anonim, 2013.** Bursa ve Cumalıkızık: Osmanlı İmparatorluğunun Doğu Dünya Mirası Adaylık Dosyası. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara.
- Bachman, A. 2010.** Der Identitätsstifter Wird zum Spalter.[http://derstandard.at/1277337250871/derStandardat-Reportage-Der-Identitaetsstifter-wird-zum-Spalter-](http://derstandard.at/1277337250871/derStandardat-Reportage-Der-Identitaetsstifter-wird-zum-Spalter) (Erişim tarihi: 10.04.2017)
- Barkan, Ö. L. 1942.** İstilâ Devirlerinin Kolonizatör Türk Dervişleri ve Zaviyeler, *Vakıflar Dergisi*, 2(320): 279-304.
- Baykal, K. 1976.** 2000 yıllık Bursa'nın Belediyesi, Özkardeşler Matbaası, 183 s.
- Bektaş, G. 2015.** Üsküp'te Osmanlı Tiyatrosu. *MİMAR.İST*, 3: 78-83.
- Bilenser, E. 2014.** Prusia'dan Bursa'ya 8500 Yıldır Üreten Kent, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 379 s.
- Bogoyeviç, K.L. 2008.** Üsküp'te Osmanlı Mimari Eserleri. ENKA, İstanbul, 467 s.

- Boykov, G. 2010.** Reshaping Urban Space in the Ottoman Balkans: a Study on the Architectural Development of Edirne, Plovdiv, and Skopje (14th – 15th centuries): Centres and Peripheries in Ottoman Architecture: Rediscovering a Balkan Heritage, Ed: Maximilian Hartmuth, CHwB, Sarajevo, pp: 32-49.
- Boykov, G. 2013.** Fethedilen Mekânın Efendisi Olmak: Osmanlı Yukarı Trakyası'nda Kentsel Yaşamın Yeniden Doğuşu (14.-17. Yy.). *Doktora Tezi*, İDBÜ, Tarih Anabilim Dalı, Ankara.
- Çadırcı, M. 1985.** Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Ülke Yönetimi: Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yayınları, İstanbul, s. 210-230.
- Çakıcı, Ş. 2009.** 100 Yıllık Planlama Sürecinde Bursa Ticaret Merkezi'nin Değişimi Ve Koru(N)Ma Kararları (1890-1990). *TMMOB Ankara Şubesi Dosya*, 14(2): 20-29.
- Çelik, Z. 1986.** The Remaking of Istanbul: Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century. University of California Press, USA, 183 pp.
- Dalsar, F. 1960.** Türk Sanayi ve Ticaret Tarihinde Bursa'da İpekçilik. İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 510 s.
- Davidova, E. 2012.** Balkan Transitions to Modernity and Nation-States: Through the Eyes of Three Generations of Merchants (1780s-1980s). BRILL, USA, 222 s.
- Dede, M. 2015.** Üsküp Vakıfları- Bir Sosyal Tarih İncelemesi. *Doktora Tezi*. GÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Ankara.
- Deipenbrock, E., Held, M., Herbst, C., Kaulen, C., Köhler, L., Pudimat, M., Rohde, M., Vincent, K. 2010.** Skopje- A Modern City?. Hafencity Universität Hamburg Urban Planning Department, Germany, 311 pp.
- Dostoğlu, N., Oral, Ö. 2000.** Bir Osmanlı Başkenti Bursa'nın Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Fiziksel Değişim Süreci: Osmanlı Mimarlığının 7 Yüzyılı: "Uluslarüstü Bir Miras", Editörler: Akın, N., Batur, A., Batur, S., Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul, s. 221-229.
- Dostoğlu, N., Arslan, T.V. 2004.** Lörcher, Prost ve Piccinato Nun Bursa'daki Kentsel Gelişime Katkıları. *Olay Gazetesi: Yaşayan Bursa Eki*, Ekim Sayısı: 122-126.
- Dostoğlu, N. 2004.** Bursa'nın Kentsel Gelişimi. *Bursa'da Yaşam*. 52-68.
- Dostoğlu, N. 2017.** Bursa'da Geçmişten Günümüze Kentsel ve Mimari Değişim. <http://btch.org.tr/gorsel/haberler/ayin-makalesi/neslihan-ayin-makalesi.pdf> (Erişim tarihi: 10.01.2017)
- Durak, S. 2003.** Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı. *Yüksek Lisans Tezi*, UÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Bursa.
- Erder, L.T. 1976.** The Making of Industrial Bursa: Economic Activity and Population in a Turkish City 1835-1975. *PhD. Thesis*, Princeton University, USA.
- Erdoğan, N., Akarsu, H.T., Alik, B. 2016.** Kültür Köprüleri 2. Kocaeli Üniversitesi Vakfı Yayınları, Kocaeli, 210 s.
- Erer, S. 2010.** Osmanlılar Döneminde Bursa'da Yapıtılan Hastaneler. *Uludağ Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 19(19): 241-252.
- Ergenç, Ö. 1976.** Osmanlı Şehirlerindeki Yönetim Kurumlarının Niteliği Üzerinde Bazı Düşünceler. VIII. Türk Tarih Kongresi, 1976, Ankara.
- Ergin, O. N. 1936.** Türkiye'de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı. Cumhuriyet Gazete ve Matbaası, İstanbul, 157 s.

- Erkuş, A. 1982.** Bursa İlinin Tarımsal Yapısı. *U.Ü. Ziraat Fakültesi Dergisi*, 1(1): 11-13.
- Ertuğrul, A. 2009.** XIX. Yüzyılda Osmanlı'da Ortaya Çıkan Farklı Yapı Tipleri. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 7(13): 293-312.
- Evans, T. 2007.** Macedonia. Bradt Travel Guides, England, 368 pp.
- Graan, A. 2013.** Counterfeiting The Nation? Skopje 2014 and the Politics of Nation Branding in Macedonia. *Cultural Antropology*, 28(1): 161- 179.
- Gür, M., Dostoğlu, N. 2016.** Bursa Doğanbey Üzerinden Kentsel Dönüşümde Yaşam Kalitesinin Tartışılması. *MEGARON*, 1(1): 89-105.
- Home, R. 2012.** Reconstructing Skopje, Macedonia, after the 1963 earthquake: The Master Plan forty years on. Anglia Ruskin University Papers in Land Management: No.7, UK.
- İbrahimgil, M.Z. 2001.** Üsküp'te Tabhaneli-Zaviyeli Camiler: Prof. Dr. Zafer Bayburtoğlu Armağanı Sanat Yazıları, Editörler: Denктаş, M., Özbek, Y., Kayseri Büyükşehir Belediyesi Personel ve Eğitim Dairesi Kültür Yayınları No:36, Kayseri, s. 315-338.
- İlkme, M. 2009.** Bursa Kent Raporu. TMMOB Şehir Plancıları Odası Bursa Şubesi. Bursa
- İnalık, H. 1996.** Bursa XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar I: Osmanlı İmparatorluğu'nda Toplum ve Ekonomi, Eren Yayıncılık, İstanbul, s. 203-258.
- İrgil, C. 2003.** Bursa Sağlık Tarihi (Bursa'da sağlık hizmetlerinin tarihsel gelişimi). *Bursa Defteri*. 17: 96-99.
- Janev, G. 2011.** Narrating the Nation, Narrating the City. *Cultural Analysis*, 10: 3-21.
- Josimovska, V. 2016.** Military Hospitals in The Vardar Region of Macedonian From The Ottoman Period. *IMJMV*, 21(1): 112-115.
- Kaplıanoğlu, R. 2004.** Bursa'nın Beyoğlu' su Setbaşı. *Bursa Araştırmaları Kent Tarihi ve Kültür Dergisi*. 5: 38-45.
- Kaplıanoğlu, R. 2008.** Kent Haritalarına Göre Bursa'nın Kentsel Gelişmesi: Bursa Şehrinin Gelişmesi ve Kentsel Planlama Kültürü, Ed: Oğuzoğlu, Y. Osmangazi Belediyesi Yayınları.
- Kaplıanoğlu, R. 2016.** Bursa'nın Sırlarını Saklayan Vadi: Cilimboz. <http://www.bursadakultur.org/cilimboz.htm>- (Erişim tarihi: 18.01.2017)
- Kaplıanoğlu, R. 2017.** Bursa'nın Kentsel Gelişmesi ve Şehir Haritaları. http://www.academia.edu/5413102/Bursa_n%C4%B1n_Kentsel_Geli%C5%9Fmesi_ve_%C5%9Eehir_Haritalar%C4%B1- (Erişim tarihi: 12.01.2017)
- Kaprol, T. 2002.** Cumhuriyet Sonrası 1930-1950 Yılları Arasında Bursa'da Mimari Gelişim. *Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, Cilt 7, Sayı 1, 171-184.
- Kejanlı, D. T. 2010.** Anadolu'da Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde kent sistemi, kale ve merkez- çarşı gelişimi. *New World Sciences Academy*, 5(3): 288-302.
- Kırayoğlu, K. 2004.** Bursa'da Planlama Dönemleri, *Olay Gazetesi: Yaşayan Bursa Eki*, Ekim Sayısı: 146-150.
- Krstikj, A. 2013.** Values of the historic urban form of Skopje's old bazaar based on analysis of the ottoman urban strategy. *Doctoral Dissertation*, Osaka University, Japan.

- Krstikj, A., Koura, H. 2014a.** Identifying The Block Pattern Of Skopje's Old Bazaar. *Journal of Architecture and Planning AIJ*. 79(700): 1337-1343.
- Krstikj, A., Koura, H. 2014b.** Transformation of the Position of Historic Centre in Modernisation: Case Study of Skopje's Old Bazaar, R. Macedonia: Urban form at the edge: Proceedings from ISUF2013-Volume 1, Ed: Sanders, P., Guaralda, M., Carroli, L., Queensland University of Technology, pp. 39-51.
- Kuban, D. 1968.** Anadolu - Türk Şehri: Tarihî Gelişmesi, Sosyal ve Fizikî Özellikleri Üzerinde Bazı Gelişmeler. *Vakıflar Dergisi*, 7: 53-73.
- Kuban, D. 1995.** Anadolu kentlerinin tarihsel gelişimi ve yapısı üzerine gözlemler: *Türk ve İslâm Sanatı Üzerine Denemeler*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, s. 163-197.
- Küpelî, Ö. 2008.** Osmanlılar ve Doğu Ticaret Yolları Üzerine (15- 17. Yüzyıllar) : Prof. Dr. Necmi Ülker Armağanı, Editörler: Kara, N. N., Daşdemir, L., Küpelî, Ö., Meta Basım, İzmir, s. 391-405.
- Lybyer, A.H. 1987.** Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları. *E.Ü. Edebiyat Fakültesi; Tarih İncelemeleri Dergisi*, 3: s. 141-157.
- Marina, O., Pencic, D. 2009.** Urban Transformations of Skopje Fragmented City – Legacy of History. Spatial Planning In The South Easter Europe (Up To The World War II) International Scientific Conference, November 27 and 28, Belgrade and Smederevo, Serbia.
- Massimino, C. 2015.** Skopje, Una citta di frammenti-Esplorazione interpretazioni scenari. *Tesi di Laurea Magistrale*, Facoltà di Architettura, Corso di Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città, Politecnico di Torino, Italia.
- Monevska, S.A. 2010.** Climate Changes in Republic of Macedonia: Climate Change and its Effects on Water Resources, Ed: Baba, A., Tayfur, G., Gündüz, O., Friedel, M.J., Chambel, A., Howard, K.W.F., Springer, İzmir, Turkey, s. 203-213.
- Morris, D.E. 2005.** It's a Sprawl World, After All. New Society Publishers, Canada, 288 pp.
- Mumford, L. 2007.** Tarih Boyunca Kent - Kökenleri, Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği. Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 736 s.
- Namicev, P., Namiceva, E. 2015.** Urbanization and Fortification of the Skopje Fortress in the Medieval Period. Samuel's State in the Historic, Military-Political, Spiritual and Cultural Tradition of Macedonia, 24-26 October 2014, Strumica, Macedonia.
- Nikola, N. 2012.** The Influence of Collective Memory on Socio-Spatial Transformations in Cities with History of Trauma. *Master Thesis*, Graduate School of Engineering, Department of Architecture, The University of Tokyo, Japan.
- Özcan, K. 2006.** Tanzimat'ın kent reformları: Türk imar sisteminin kuruluş sürecinde erken plânlama deneyimleri (1839–1908). *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, 7(2): s. 149-180
- Özcan, K. 2007.** Anadolu'da Selçuklu dönemi yerleşme sistemi ve kent modelleri. *İtüdergisi/a*, 6(1): 3-15.
- Özer, M. 2006.** Üsküp'te Türk Mimarisi. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 404 s.
- Pamuk, Ş. 1995.** 19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti. T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara.

- Saint-Laurent, B. 1999.** Bir Tiyatro Amatörü: Ahmed Vefik Paşa ve 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Bursa'nın Yeniden Biçimlenmesi: Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri, Editörler: Dumont, P., Georgeon, F., Türk Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, s. 79-98.
- Seçer, E., Durak, S., Arslan, T.V. 2016.** Reflections of Socio-Cultural Changes on Urban Space in the 19th Century: The Case of Bursa. *International Journal of Social Science and Humanity*, 6(8): s. 628-634.
- Stefanovska, J., Kozelj, J. 2012.** Urban Planning and Transitional Development Issues: The case of Skopje, Macedonia. *Urbani Izziv*, 23(1): 91-100.
- Stern, S.M. 1970.** The Constitution of the Islamic city, The Islamic city– Papers on Islamic History , ed: Hourani, A.H. and Stern, S.M., Bruno Cassirer Oxford and University of Pennsylvania Press, USA, pp: 25-49.
- Şehabi, B., Nikolova, D. 2014.** Üsküp Hatırası. Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bursa, 232 s.
- Tanyeli, U. 1986.** Anadolu-Türk Kentinde Fiziksel Yapının Evrim Süreci (11.-15. yy). *Doktora Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul.
- Tekeli, İ. 1980.** Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri: Türkiye'de İmar Planlaması Konferansı, Editör: Gök, T., ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara, s. 8-112.
- Tekeli, İ. 1982.** Türkiye'de Kentleşme Yazıları. Turhan Kitabevi, Ankara, 345 s.
- Tekeli, İ. 1986.** Türkiye'deki Fiziksel Planlama Olayına Genel bir Bakış. *Ş.P.M.M.O. Planlama Dergisi*, 3: s. 3-6.
- Tekeli, İ. 1998.** Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması: 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Ed: Sey, Y., Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, s. 1-24.
- Tekeli, İ. 1999.** Bursa'nın Tarihinde Üç Ayrı Dönüşüm Dönemi. Osmanlı Devletinin Kuruluşunun 700. Yıldönümünde Bursa ve Yöresi, 6-8 Mayıs 1999, Uludağ Üniversitesi, Bursa.
- Tekeli, İ. 2011.** Geleneksel Değerler Evlerde de Apartmanlarda da Üretilbilir. *Mostar Aylık Kültür ve Aktüalite Dergisi*, 74.
- Tokarev, M. 2004.** 50 Godini Arhitektura na Skopje. <https://issuu.com/tokarev5/docs/50-godini-arhitektura-na-skopje-> (Erişim Tarihi: 15.04.2017)
- Tomruk, B. 2010.** Bursa'nın 2000-2010 Arası Yeniden Yapılanmasında Kentsel Söylem Üzerinden Dönüşüm Rotaları. *Doktora Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.
- Tosun, E.K. 2007.** Küreselleşme Sürecinde Kentlerde Mekânsal, Sosyal Ve Kültürel Değişim: Bursa Örneği. *Doktora Tezi*. UÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı, Bursa.
- Trajkov, G. 2010.** Macedonian capital gets a facelift.
- Türkoğlu, H. 2013.** Cumhuriyet Döneminde Bursa'da Kentsel Gelişme ve Planlama: Prof. Dr. Rana Akdiş Aslanoğlu Anısına Cumhuriyet Döneminde Bursa'da Kentleşme Sempozyumu, 22-23 Eylül 2011 : (Bildiriler Kitabı), Editörler: Ertürk, H., Dostoğlu, N., Sam, Neslihan., Uludağ Üniversitesi Kent Tarihi ve Araştırmaları Uygulama ve Araştırma Merkezi.

- Ünlü, M. 2002.** Kosova Vilayeti'nin İdari ve Sosyal Yapısı (1877-1912). *Doktora Tezi*. OMÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Samsun.
- Ünlü, M. 2012.** II. Abdülhamit Döneminde Üsküp'te İmar Faaliyetleri. *GAMER*, 1(1): 165-186.
- Yaşayanlar, İ. 1988.** Osmanlı Dönemi Bursa Otelleri. Nilüfer Belediyesi Yayınları, Bursa, 120 s.
- Yenal, E. 1996.** Bir Masaldı Bursa. Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 563 s.
- Yenal, E. 2011.** Osmanlı (Baş) Kenti Bursa. Bursa Büyükşehir Belediyesi Bursa Araştırmaları Merkezi, Ankara, 432 s.
- Yenal, E. 2012.** Osmanlı Mimarlığı Erken Döneminde Bursa'da Yapıların Oluşumu, Bursa Büyükşehir Belediyesi Bursa Araştırmaları Merkezi, Ankara, 295 s.
- Yenen, Z. 1988.** Vakıf Kurumu- İmaret Sistemi Bağlamında Osmanlı Dönemi Türk Kentlerinin Kuruluş ve Gelişim İlkeleri. *Doktora Tezi*. İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yetiş, K. 2006.** Yahya Kemal Hayatı 1. İstanbul Fetih Cemiyeti Yayınları, İstanbul, 209 s.
- Yiğit, A.A. 2017.** Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Hereke Halı ve İpekli Dokuma Fabrikasının Eğitim ve Sanat İşlevi: Uluslararası Gazi Akça Koca Ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri, Ed: Selvi, H., Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı No:3, Kocaeli, s. 727-737.
- Yinanç, M.H. 1944.** Türkiye tarihi Selçuklular devri: Anadolu'nun fethi. Bürhaneddin Matbaası, İstanbul, 187 s.

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı: Alper GÖNÜL

Doğum Yeri ve Tarihi: Bursa 21.03.1990

Yabancı Dil: İngilizce

Eğitim Durumu (Kurum ve Yıl)

Lise: Bursa Anadolu Lisesi, Bursa 2004-2008

Lisans: Uludağ Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü 2009-2014

Yüksek Lisans: Uludağ Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Tarihi 2015-

Çalıştığı Kurum / Kurumlar ve Yıl:

Bursa Teknik Üniversitesi- Doğa Bilimleri, Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi,
Mimarlık Bölümü, Araştırma Görevlisi, Şubat 2016-

Alpagon Mimarlık Mühendislik İnşaat Sanayi Ticaret Limited Şirketi, Şirket
Müdürü- Mimar, Mayıs 2015-Şubat 2016

İletişim: alpergonul@yandex.com

Yayınlar:

Arslan, T.V., Durak, S., Gönül, A. 2017. Promoting the Sustainability of a High Street in a Turkish City, Bursa. 3rd International Conference on Sustainable Development, April 19 to 23-2017, Sarajevo.

Gönül, A., Durak, S., Arslan, T.V. 2017. Influence of Early Ottoman Urban Pattern on the Balkan Cities: Skopje Case. *European Journal of Sustainable Development Research*, 2(1): 87-94.