



**KENT BELLEĞİ VE KİMLİĞİNİN OLUĞUMU SÜRECİNDE GAR
YAPILARI: ESKİŞEHİR ÖRNEĞİ**

Hilal AKCANCA

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANA BİLİM DALI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

EKİM 2022

ETİK BEYAN

Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Hilal AKCANCA

25 /10/2022

KENT BELLEĞİ VE KİMLİĞİNİN OLUŞUMU SÜRECİNDE GAR YAPILARI:

ESKİŞEHİR ÖRNEĞİ

(Yüksek Lisans Tezi)

Hilal AKCANCA

GAZİ ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Ekim 2022

ÖZET

Bu tezin amacı kent ile demiryolu arasında bağlantı kuran gar yapılarının, kent belleği ve kimliğinin oluşum sürecinde rolünü, kentsel gelişime etkilerini, kentsel bellek bağlamında önemini araştırmaktır. Bu kapsamda Berlin-Bağdat demiryolu hattının önemli kavşak noktalarından biri olan Eskişehir çalışma alanı olarak seçilmiştir. Eskişehir'in yaşadığı kentleşme ve modernleşme süreci incelendiğinde kentsel değişimi belirleyen en önemli etmenin demiryolu olduğu görülmüştür. Eskişehir gar yapılarından sırası ile Eskişehir İstasyon Binası (1892), Eskişehir Garı (1955) ve 2015 yılında proje çalışmaları tamamlanan Eskişehir YHT Gar Projesi kentsel konum ve mimari özellikler bağlamında incelenmiş ve kent gelişimine katkıları araştırılmıştır. İstasyon ve gar yapıları kentin geçmişini yansıtan ve kentin belleğini sürdüren önemli yapılardır. Kentlinin gündelik yaşamı ile ilişkili olan bu yapılar, geçmişin ışığında kentlerin değişmesi ve gelişmesini sağlamış, kentte modernleşmenin öncüsü olmuştur. Günümüz teknolojileri ve büyüyen ihtiyaç programları gereği yeni gar yapıları projelendirilmektedir. Bu projelerin kentsel belleğin sürdürülmesine katkısının sağlanması, kentsel kimliği gelecek nesillere aktarması, kentin kamusal hayatını anlatmaya devam edebilmesi, kent ve kentlinin hayatına dokunması önemli bir kentsel sorumluluktur. Bu çalışma gar yapılarının kentin mekânsal gelişimine sunduğu katkının irdelenmesi ve elde edilen verilerin gelecek projelerde devamlılığının sağlanabilmesi üzerine bir bilinç oluşturma çalışmasıdır.

Bilim Kodu : 80105

Anahtar Kelimeler : Eskişehir, demiryolu, kent belleği, kent kimliği, kentleşme, modernleşme, istasyon binası

Sayfa Adedi : 111

Danışman : Prof. Dr. Zeynep ULUDAĞ

STATION BUILDINGS IN THE FORMATION PROCESS OF URBAN MEMORY
AND IDENTITY: ESKİSEHIR CASE

(M. Sc. Thesis)

Hilal AKCANCA

GAZİ UNIVERSITY

GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCES

October 2022

ABSTRACT

The aim of this thesis is to investigate the role of station buildings, which connect the city and the railway, in the formation process of urban memory and identity, as well as their effects on urban development, and their importance in the context of urban memory. In this context, Eskişehir, which is one of the important junction points of the Berlin-Baghdad railway line, is selected as the study area. When the urbanization and modernization process of Eskişehir is examined, it is seen that the most significant factor determining the urban change is the railway. The station buildings of Eskişehir, respectively Eskişehir Station Building (1892), Eskişehir Garı (1955) and Eskişehir High Speed Train Station Project, which was completed in 2015, are analyzed in the context of urban location and architectural characteristics, and their contribution to urban development is investigated. Station buildings are remarkable structures that reflect the past of the city and maintain that memory. These buildings, which play a significant role in the daily life of the citizens, initiated the change and the development of the cities in the light of the past, and have become the pioneers of modernization in the city. New station buildings are designed in accordance with advance technologies and developing architectural programme. It is an important urban responsibility that these projects contribute to the sustainability of urban memory, represent the urban identity and convey it to future generations, and they touch to the life of the city and its inhabitants as narrators of the public life in the city. This study aims to analyze the contribution of the station buildings to the spatial development of the city and create an awareness about ensuring the continuity of the obtained data in future projects.

Science Code	: 80105
Key Words	: Eskişehir, railway, urban memory, urban identity, urbanization, modernization, station buildings
Page Number	: 111
Supervisor	: Prof. Dr. Zeynep ULUDAĞ

TEŞEKKÜR

Bu çalışmada gerek fikir bazında gerekse literatür araştırma çalışmalarında bana yardımcı olan ve yönlendiren tez danışmanım Prof. Dr. Zeynep ULUDAĞ'a ve Öğr. Gör. Orhan ULUDAĞ'a şükranlarımı borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	ix
ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....	x
RESİMLERİN LİSTESİ	xi
HARİTALARIN LİSTESİ.....	xii
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	xiii
1. GİRİŞ.....	1
2. ESKİŞEHİR’İN KENTSEL DEĞİŞİMİ VE BU DEĞİŞİMİ BELİRLEYEN ETMENLER	5
2.1. Kentleşme ve Modernleşme Kavramları Çerçevesinde Kent Kimliği ve Belleğinin Oluşumu	5
2.2. Eskişehir’in Kentleşme Süreci ve Kentsel Değişimi	31
2.2.1. Kentin coğrafi yapısı.....	31
2.2.2. Kentin tarihsel süreçleri ve mekansal gelişimi.....	32
2.3. Kent Kimliği Bağlamında Eskişehir.....	42
2.3.1. Eskişehir’de sanayi	43
2.2.4. Kentin sosyo-kültürel yapısı.....	45
2.2.5. Eskişehir’de demiryolunun mekânsal ve toplumsal etkileri.....	47
3. ESKİŞEHİR GARLARI.....	57
3.1. Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Demiryolu Gelişiminde Eskişehir.....	57

	Sayfa
3.2. Eskişehir Garlarının Kent Kimliğindeki Yeri.....	63
3.2.1. 1892 yılında inşa edilen İstasyon Yolcu Binası	66
3.2.2. 1955 yılında hizmete açılan Eskişehir Garı.....	70
3.2.3. Eskişehir Yüksek Hızlı Tren Garı Projesi	79
3.3. Eskişehir Garlarının Kent Belleği Bağlamında Analizleri.....	85
4. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	93
KAYNAKLAR	99
EKLER.....	109
EK-1. World Architecture Community 33. Dönem Ödülü.....	110
ÖZGEÇMİŞ	111

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge 3.1.	Eskişehir gar yapıları	85
Çizelge 3.2.	Eskişehir kenti 1896-1950 yılları yerleşim analizleri	86
Çizelge 3.3.	Araştırma anket sonuçları	88
Çizelge 3.4.	Eskişehir gar yapıları kentsel konumları.....	88
Çizelge 3.5.	Eskişehir gar yapıları plan özellikleri karşılaştırması	89
Çizelge 3.6.	Eskişehir gar yapıları cephe karşılaştırması.....	90
Çizelge 4.1.	Eskişehir'in yıllara göre kullanım analizi	93
Çizelge 4.2.	Eskişehir gar yapıları kentsel konum analizleri	94
Çizelge 4.3.	Eskişehir gar yapıları plan özellikleri analizleri	95
Çizelge 4.4.	Eskişehir gar yapıları cephe analizleri	95

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 3.1. I.Sınıf istasyon binası zemin kat planı.....	67
Şekil 3.2. I.Sınıf istasyon binası birinci kat planı.	68
Şekil 3.3. Orhan Safa tarafından tasarlanan Eskişehir Tren Garı sol kanat zemin kat planı.....	73
Şekil 3.4. Orhan Safa tarafından tasarlanan Eskişehir Tren Garı sol kanat üst kat planı.....	73
Şekil 3.5. Eskişehir YHT Garı Projesi kesiti	83
Şekil 3.6. Eskişehir kenti güncel yerleşim analizi	87

RESİMLERİN LİSTESİ

Resim	Sayfa
Resim 2.1. Eskişehir İstasyonu	52
Resim 3.1. Eskişehir İstasyon Binası	67
Resim 3.2. Eskişehir İstasyon Binası demiryolu cephesi	68
Resim 3.3. Eskişehir İstasyon Caddesi	69
Resim 3.4. Yarışmada birincilik ödülü alan Yüksek Mimar Leyla Taylan (Baydar) ile Ferzan Baydar'ın hazırladığı proje	72
Resim 3.5. Eskişehir Garı genel görünüm	74
Resim 3.6. Tarihte İstasyon Meydanı günlük kullanımı.....	75
Resim 3.7. Eskişehir Garı tescil haberi.....	77
Resim 3.8. Eskişehir Garı Tepebaşı Girişi.....	78
Resim 3.9. Eskişehir Garı Geçişi	79
Resim 3.10. Eskişehir YHT Garı Projesi platformu	81
Resim 3.11. Eskişehir YHT Garı Projesi görünüşü	82
Resim 3.12 Tarihte Eskişehir Garı.....	82
Resim 3.13. Eskişehir YHT Garı Projesi kent meydanı	84
Resim 3.14. Eskişehir kent içi ulaşım sistemleri ve Ulus Meydanı durağı.....	87
Resim 3.15. Eskişehir YHT Garı Projesi ile Eskişehir Garı	90
Resim 3.16. Eskişehir gar yapıları boyut analizi	91

HARİTALARIN LİSTESİ

Harita	Sayfa
Harita 3.1. Berlin -Bağdat Demiryolları haritası	60
Harita 3.2. 1894 yılı haritasında İstasyon Binası konumu	66
Harita 3.3. İstasyon Binası ile Mustafa Kemal Atatürk Caddesi ve İstasyon Caddesi ilişkisi.....	69
Harita 3.4. Eskişehir kenti 1986- 1950 yılları arası mekânsal kullanım analizi	70
Harita 3.5. Eskişehir Garı’nın 1956 yılı nazım imar planındaki konumu.....	71
Harita 3.6. Eskişehir’in 1950-1980 yılları arasında mekânsal gelişimi.	75
Harita 3.7. Eskişehir YHT Garı Projesinin 2021 yılı imar planındaki konumu.	80
Harita 3.8. Eskişehir Garı çevresinde yer alan meydanlar	83

SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış simgeler ve kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Simgeler

Açıklamalar

m²

metrekare

Kısaltmalar

Açıklamalar

TBMM

Türkiye Büyük Millet Meclisi

TCDD

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

TDK

Türk Dil Kurumu

TÜLOMSAŞ

Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş.

YHT

Yüksek Hızlı Tren

1. GİRİŞ

Kent çok farklı parametrelere sahip dinamik bir kavramdır. Sosyal, kültürel, ekonomik, demografik ve coğrafi birçok değişkeni bünyesinde barındıran kent birden fazla disiplinin de ortak çalışma konusu olmuştur. Belli bir yoğunluğun üzerinde nüfusa sahip, toplumun ekonomik ve sosyal ihtiyaçlarının karşılandığı, sürekli gelişim içinde bulunan ve genellikle tarım harici faaliyetlerin görüldüğü birimler kent olarak tanımlanmaktadır.

Kent kimliği, bir yerin toplum tarafından benimsenmesi ile kendi karakteristik özelliklerini kazanması sonucu oluşur. Kent belleği toplumun kentte edindikleri deneyimler olarak tanımlanmaktadır. Kent kimliği ve belleği tarihsel bir süreç sonunda elde edilir ve bir “yer”i kent yapan oldukça önemli iki kavramdır. Kentleşme, kent ve kentli sayısının artmasını, modernleşme ise geleneksel yaşamdan, modernlik ile tanımlanan zaman dilimine geçişi ifade etmektedir.

On dokuzuncu yüzyılda demiryolunun keşfi ile kentlerde modernleşme süreçleri ivmelenmiştir. Sanayileşme ve ulaşım alanlarında büyük bir değişim gerçekleştiren demiryolu; ülkelerdeki üretim ve tüketim sürecine yeni bir bakış açısı getirmiştir. Demiryolu güzergahında bulunan kentler modernleşmiş ve toplumun eğitim seviyesi yükselerek gündelik yaşam pratikleri değişmiştir. İdari ve sosyo-kültürel yapı, günlük yaşam alışkanlıkları, inşaat yapım teknikleri ve malzemeleri gibi konularda değişim yaşayan kentlerin bu süreçteki kazanımlarından biri de kente mimari değer katan gar binalarıdır.

Tez çalışmasının amacı, kent belleği ve kimliğinin oluşum sürecinde gar yapılarının rolünü araştırmaktır. Bu doğrultuda kent ile demiryolu arasında ilişki kuran gar yapılarının kent gelişimindeki etkileri tespit edilerek bu yapıların kent belleği bağlamında önemi ortaya koyulacaktır. Demiryolları bakımından bir düğüm noktasında bulunan ve Anadolu’da her dönem demiryolu gelişmelerine tanıklık etmiş olan Eskişehir kenti çalışma alanı olarak seçilmiştir. Kentin 1892 yılından günümüze yaşadığı kentsel değişimin gar yapıları odağında incelenmesi hedeflenmiştir. Bu kapsamda;

- Eskişehir’in tarihsel süreçte fiziksel ve mekânsal gelişiminin araştırılması,
- Eskişehir kentsel değişimini sağlayan faktörlerin kent kimliği bağlamında incelenmesi,
- Kentte demiryolunun mekânsal ve toplumsal etkilerinin incelenmesi,

- Kentte yer alan/alacak olan gar yapılarının incelenerek kent ile kurduğu ilişkinin araştırılması,
- Eskişehir garlarının kent belleği bağlamında analiz edilmesi gerektiği düşünülmüştür.

Tüm kavramsal ve tarihsel çalışma için “kent kimliği, kent belleği, kentleşme, modernleşme, Eskişehir, demiryolu, gar, İstasyon Binası, Eskişehir Garı, YHT” gibi anahtar kelimeler araştırılarak, bu konularda hazırlanmış tez, makale, süreli yayın, rapor ve kitaplar incelenmiş ve derlenmiştir. Yararlanılan çalışmalar kaynakça bölümünde ayrıntılı olarak belirtilmiştir. Eskişehir ve demiryolu konulu birçok çalışma yapılmış olduğu görülmüştür. Hazırlanan tez çalışmasını söz konusu diğer çalışmalardan ayıran husus; kentin demiryolu ile yaşadığı değişimin ve modernleşmenin mekânsal, sosyo-kültürel yansımalarını araştırarak olması ve bu yansımaların kent kimliği ve belleğindeki rolünü gar binaları üzerinden okuyacak olmasıdır.

Gar binalarının kent kimliği ve belleğinin oluşumu sürecindeki rolünü Eskişehir özelinde anlamayı hedefleyen bu tez dört bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde tez çalışmasının amacı, kapsamı ve cevaplamayı hedeflediği sorular anlatılmıştır. İkinci bölümde çalışmanın kavramsal arka planını oluşturan kent kimliği, kent belleği, kentleşme ve modernleşme kavramları ile süreçleri tartışılmıştır. Tezin ana odak noktası açısından oldukça önemli olan Eskişehir’in kentleşme süreci ve kentsel değişimini belirleyen etmenler araştırılmıştır ve kent kimliği bağlamında incelenmiştir.

Üçüncü bölümde Osmanlı Devleti’nde yapılan ilk demiryolu çalışmaları, Anadolu’nun demiryolu ile tanışması, Erken Cumhuriyet döneminde benimsenen demiryolu stratejileri, yakın tarihe kadar oldukça durağan geçen dönem yeniden canlandırma çalışmalarından bahsedilmiş ve Eskişehir’in bu süreçlerdeki durumu anlatılmıştır. Eskişehir’de yer alan/alacak olan gar binalarının kent kimliğindeki yeri araştırılmıştır. Bu bağlamda Osmanlı’nın son döneminde inşa edilen İstasyon Binası, Cumhuriyet’in modern yaklaşımı ile inşa edilen Eskişehir Garı ve günümüz ihtiyaçları doğrultusunda projelendirmesi tamamlanan Eskişehir Yüksek Hızlı Tren Garı Projesi incelenmiştir. Eskişehir garları ile gerçekleşen ya da gerçekleşmesi öngörülen kentsel değişimler anlatılarak yapıların kent belleği bağlamında karşılaştırmalı analizleri yapılmıştır.

Dördüncü bölümde ise Eskişehir gar yapılarının kent kimliği bağlamında önemi irdelenmiştir. Eskişehir İstasyon Binası ile Eskişehir Tren Garı'nın kent için önemi ve tanık olduğu tarihsel süreçten günümüze aktardıkları, Eskişehir YHT Garı Projesi'nin kentin geçmişi ile kurduğu ilişki ve kentin gelişimine sunmayı hedeflediği katkı araştırılmıştır. Günümüzde ilerleyen teknoloji ve artan talepler karşısında yapılacak olan yeni gar projelerinin kentlerin sahip olduğu değerleri kentsel belleğe zarar vermeden gelecek nesillere aktarması gerektiği savunulmuş ve proje tasarım aşamasında dikkate alınması gereken hususlara dair öneriler sunulmuştur.

2. ESKİŞEHİR’İN KENTSEL DEĞİŞİMİ VE BU DEĞİŞİMİ BELİRLEYEN ETMENLER

Kent çok boyutlu ve dinamik kavramların bir bütünüdür. Bu nedenle tek bir kavramla tanımlanması güç bir olgudur. Sürekli değişen ve gelişen dünya gereği kent ve kentleşme tanımları da değişmekte ve gelişmektedir. İlk kuruldukları günden bugüne kadar sürekli gelişen kentler, yaşanan kentleşme süreçlerini de beraberinde etkilemiştir. On dokuzuncu yüzyılda yaşanan sanayi devrimi sonrasında kentleşme süreci oldukça hızlanmış ve kentler modern dünyada yerini almıştır. Yaşanan kentleşme süreçleri ve kentsel değişim sonucunda kent kimliğinin ve belleğinin korunarak gelecek nesillere aktarılması oldukça önem kazanmıştır. Çalışmanın konusunu oluşturan Eskişehir, tarihsel süreçte birçok uygarlığa ev sahipliği yapmış, köklü bir kültüre sahip, çok yönlü bir kenttir. Ekonomisi tarıma dayalı bir Anadolu kenti iken zamanla kentin içe dönük yapısı değişmiş ve kent bugünkü yapısına ulaşmıştır. Tezin bu bölümünde kavramsal çerçeveyi oluşturan kavramlar tanımlanmış, Türkiye’de yaşanan kentleşme ve modernleşme süreçleri anlatılmıştır. Eskişehir’in mekânsal gelişimi incelenerek kent kimliğini oluşturan ve kentsel değişimi etkileyen hususlardan bahsedilmiştir.

2.1. Kentleşme ve Modernleşme Kavramları Çerçevesinde Kent Kimliği ve Belleğinin Oluşumu

Bu başlık tez çalışmasının temelini oluşturan kavramları açıklamak amacıyla yazılmıştır. Öncelikli olarak kent kimliği ve belleği, kentsel değişim, kentleşme ve modernleşme kavramları açıklanmış, Türkiye’de yaşanan kentleşme ve modernleşme süreçleri kronolojik olarak anlatılarak çalışmanın literatür araştırması bölümü tamamlanmıştır.

Kent Kimliği

Kimlik bir nesneyi özel ve özgün yapan bir kavramdır (Lynch,1960). Bir nesne ya da canlının diğerlerinden farklı olma durumunun duyu organları ile algılanabilir olma hali kimlik kavramı ile mümkün olmaktadır (Deniz, 2004: 14).

“Yer” kavramının bir kimlik kazanabilmesi için aidiyet duygusunda bir karşılığının olması gerekmektedir. Başka bir görüşte ise “yer” kavramının kimlik kazanabilmesi için özel bir anlam kazanarak karakteristik özelliklerinin olması gerektiği belirtilmektedir (Harrison ve

Dourish, 1996). Yerin ifade ettiği anlamı birey-yer etkileşimi üzerinden anlamlandıran çalışmalar mevcuttur. Relp (1976) yerin anlamının bireylerin edindikleri tecrübeler ve düşüncelere göre değiştini belirtmektedir. Benzer özellikleri taşıyan yerlerde bireyler farklı deneyimlere sahip olduğunda yerin kimliği ve yere yüklenen değer farklılaşmaktadır. Bu bağlamda yerin kimliği sadece sahip olduğu kendine özgü durumlardan oluşmamaktadır.

Yere anlam katan diğer husus yere özgü fiziksel çevredir. Kente ait iklim, coğrafi yapı gibi çevresel faktörler kentin kimliğinin oluşmasında etkili ana etkenlerdir. Kentte yaşayan toplumun kendi tecrübe ve özelliklerinin kentte bulduğu karşılık ile bireysel bellek oluşur. Dolayısı ile çevresel faktörler kenti etkileyerek kent kimliğinin oluşumunda rol oynarken bireyleri de etkileyerek kent belleğinin şekillenmesinde etkili olmaktadır.

Kente özgü değerler ve yerel özellikler, kentin özgünleşmesini ve tek olma özelliğini kazanmasını sağlamaktadır. Kentin kazandığı bu özgünlük hali kent kimliğinin özellikleri arasında yerini almıştır. Kentlerin zamanla kendine özgü değerleri değişime uğrar ya da yok olursa kent kimliği karmaşası görölmesi olasıdır.

Kenti tanımlayan özellikler kentin fiziksel çevresi ve bünyesinde yaşayan bireyler dahil olmak üzere çok yönlü etkenlerden oluşur. Bireylerin yaşam biçimi, kentin fiziksel çevresi ve mimarisi, kentin sosyo-kültürel, ekonomik ve siyasal durumu gibi etkenler zaman içerisinde ortak bir payda olan kent ile etkileşim kurarak kentin karakterini yani kimliğini oluşturmaktadır. Kent kimliği çok katmanlı bir yapıdan olmaktadır. Her katmanın kendi adına önemi ve bütüne etkisi farklıdır. Kentin fiziksel çevresinin kent kimliğine etkisi ile kentin tarihi süreçlerde yaşadığı gelişmelerin kent kimliğine etkileri farklıdır. Fakat bu farklı etkilerden herhangi biri eksik olursa kente ait kimliğin tam olarak tanımlanması mümkün olmamaktadır. Kent kimliğini oluşturan faktörler temel olarak; fiziki çevre, sosyo- ekonomik yapı, sosyo-kültürel yapı ve imaj öğeleri olmak üzere dört kısımda incelenmektedir (İlgar, 2008: 10-11).

Kent kimliğini etkileyen hususlardan biri sosyo-kültürel yapıdır. Bireylerin kentle olan ilişkileri sonucu oluşan bireysel algı ve bireysel algıların birleşmesi ile oluşan toplumsal algı kent kimliğinin oluşmasında etkilidir (Uçkaç, 2006: 29). Her bireyin çevresinde edindiği bireysel algı farklı özellikler içerebilir. Kent kimliği tüm farklı ve yere özgü karakteristik özellikleri benimseyen çok katmanlı bir yapıdır. Aynı toplumda yaşayan bireylerin

mekanlar, nesneler ve olaylar karşısında gösterdikleri tavırların fiziksel ve mekânsal yansımaları kente değer katmaktadır. Bireysel kimlik ve toplum kimliği birbiri tarafından karşılıklı olarak etkilenen iki kavramdır. Bireysel kimlik oluşumunda kentin demografik yapısı, kentin bulunduğu ülkenin kültürel ve siyasi durumu gibi hususlar etkili olmaktadır.

Sanayileşme süreci ve kentleşme, toplum yapısını dolayısı ile kent kimliği oluşumunu etkileyen hususlar arasında yer almaktadır. Teknolojinin gelişmesi ile birlikte sanayileşme artmış ve kentlerde yaşam biçimleri değişmiştir. Kent merkezlerinde artan ekonomik faaliyetler sayesinde farklı alanlarda uzmanlaşmalar görülmeye başlanmıştır. Örneğin bazı kentler sanayi konusunda gelişirken bazı kentlerde ticaret ön planda kalmaktadır. Her kentin uzmanlaştığı alana özel şekilde gelişim göstermesi sonucunda kentlerde farklılaşmalar görülmeye başlanmış, kentler karakteristik olarak birbirinden ayrılmıştır.

Fiziki çevre yapısı bireylerin çevresinde yer alan doğal ve yapay ortamlar şeklinde tanımlanmaktadır (Erton, 1995: 13). Doğal çevre, bireyler ile doğrudan etkileşim halinde olan ve iklim, yüzey şekilleri, bitki örtüsü gibi etkenlerden oluşan çevredir. Bu etkenler kenti farklı şekillerde etkileyerek kentlerin farklılaşmasını ve kendine özgü bir yapı kazanması sağlamaktadır.

Yapay çevre oluşumunda insan faktörü söz sahibidir. Yerleşim yerleri, anıtlar, yollar, köprüler gibi örneklendirilebilen yapay çevre inşa edildiği dönemin kültürel yansımalarını taşımaktadır (Keleş ve Harmancı, 1993: 21). Belli bir kültürel yansımaya sahip olan yapılar kentlerde farklılaşmayı sağlayarak kent kimliğini oluşturmaktadır.

Kent Belleği

Bellek kavramı “Yaşananları, öğrenilen konuları, bunların geçmişle ilişkisini bilinçli olarak zihinde saklama gücü, dağarcık, akıl, hafıza, zihin” olarak tanımlanmaktadır (TDK, 2022). Bellek kavramı bireysel bellek ve kolektif bellek olarak iki kısımda incelenmektedir. Bellek kavramında Halbwachs’a göre mekan çok önemli bir husustur. Ayrıca toplumun fiziksel çevresi ile etkileşimi sonucu elde edildiği için belleğin mutlaka kolektif olarak ele alınması gerektiği düşünülmektedir (Çalak, 2012). Mimari ile bellek ilişkisi kolektif bellek üzerinden kurulmuştur.

Toplumların kenti oluşturan mekanları kullandıkça kazandıkları deneyim kentsel belleği oluşturmaktadır. Çalak (2012) çalışmasında Rossi'nin (2006) fiziksel mekanların, toplumsal ilişkilerin hatta kentin kendisinin belleği oluşturduğunu belirtmiştir. Toplumsal ilişkiler kenti mekânsal olarak geliştirirken kentin tarihi içinde yer almakta ve kentin kendine has yapısını yansıtmaktadır. Kentin sahip olduğu bu “kendine özgü” hali kentin ruhunu oluştururken zaman içerisinde kentin şekillenmesinde başrol oynamaktadır. Böylece fiziksel mekanın yanı sıra kentin ruhu da kolektif bellekte yerini almaktadır.

Bellek ve mekan arasında doğrudan bir ilişki vardır. Assmann (2015) bu ilişkiyi “belleğin mekana ihtiyacı vardır” şeklinde yorumlamıştır. Belleğin oluşabilmesi için mekanın olması gerekmektedir. Bilgin'e (2013) göre fiziksel ögeler, toplumsal belleği tetikleyen ve toplumsal kimliği tanımlayan öğelerdir. Bireyler kullandıkları mekanları bireyselleştirerek kendilerine özgü hale getirir ve bir karakteristiğe sahip olmasını sağlar. Kimlik yeri de denen bu mekanlar kendine özgü olma halinin sürekliliğini sağlamaktadır.

Kenti çok katmanlı yapan faktörlerden birisi bellektir. Toplum yaşadığı yer ile etkileşim kurarak ve bu doğrultuda kenti özelleştirerek toplumsal bir bellek oluşturur. Kentin ruhu dediğimiz yaşanmışlıklar, geçen zamanla birikir ve kentin geleceğine uzanır. Fiziksel mekan, nesiller arası bellek aktarımı gerçekleştirerek kentin geçmişinden geleceğine bir köprü görevi görmektedir. Bu bağlamda kent ile iletişim kurabilmek için iki önemli unsur olan bireye ve zamana ihtiyaç olduğu görülmektedir. Tüm zaman dilimlerinde kent farklı bellek düzeyine sahiptir. Bu durum kenti her dönem başka bir gözle okumayı mümkün kılmıştır.

Kentin toplumlar eliyle sahip olduğu kolektif bellek aynı zamanda kentsel belleği tanımlar. Bireyler, kolektif bellek sayesinde kentte bireysel belleklerine karşılık bularak kente dair aidiyet duygusu hissetmektedirler. Kentin kolektif belleğine aidiyet hissedebilen bireyler kentsel belleğin dolayısıyla kent kimliğinin sürekliliğini sağlamaktadırlar. Bir kentin belleği ile kimliği arasındaki ilişki bu bağlamda görülebilir.

Kentin geçmişi ile bağ kurduğu bazı mekanlar vardır. Hafıza mekanları olarak da tanımlanan bu mekanlarda toplum kentsel bellek sayesinde kentin geçmişini ve bugününü anlayabilmektedir (Nora, 2006). Kenti oluşturan yapılar tarihsel süreçte gelişerek kent için önem arz eden yapılar haline gelmiştir. Rossi (2006) çalışmasında bu yapıların kentlerin

tarihsel süreçte varlığını gösteren hususlardan olduğunu belirtmiştir. Kentlerin değerini ve önemini gösteren kentsel unsurlar aynı zamanda kentin geçmişi ve geleceği arasında bir köprü görevi görerek kentsel belleğin ve kimliğin oluşmasını sağlamaktadırlar. Bu durum yapıların biçimsel özelliklerinin yanında yer ile kurdukları ilişki eliyle mümkün olmaktadır. Kullanım şekli ve sıklığına göre bazı yapılar kamusal değer kazanırken bazıları anıtsal değer taşımaya başlamaktadır.

Toplum, yapı ve yer etkileşimi, kentin sadece fiziksel mekanlardan oluşan bir kavram haline gelmesini engellemiştir. Diğer bir deyişle kenti oluşturan, geliştiren ve ona kimlik kazandıran yapılar vardır. Bu yapılar kazandıkları değerleri nesiller arası aktararak bellek sürdürebilirliğini sağlamaktadır. Kentin gelişimini doğru yorumlayabilmek ve yönlendirebilmek için bu yapıların iyi anlaşılması ve korunması gerekmektedir.

Kentsel Değişim

Belli bir zaman diliminde farklılaşan her husus değişim olarak tanımlanmaktadır. Bir noktada değişimden bahsedebilmek için var olmak ve belirli bir sürece sahip olmak gerekmektedir. Doğa, yapısı gereği sürekli değişim içerisinde ve bu değişimin düzeni bozulduğunda tüm canlıların hayatı etkilenmektedir. Yapay çevre, insanların yaşadığı değişime bağlı olarak değişim yaşar. Yapay çevrenin yaşadığı bu değişim doğal çevreye yapılan müdahalelere göre gelişme ya da yok olma şeklinde gerçekleşmektedir (Kiprit Kahveci, 2018: 14).

Toplumlar ilk kuruldukları günden bugüne öngörülen ya da öngörülmeyen, sebebi bilinen ya da bilinmeyen birçok husus etkisinde değişir ve dönüşür. Toplumsal mekan bu süreçte edinilen günlük yaşam alışkanlıkları doğrultusunda biçimlenmektedir. Kamusal alanların kullanım şekli o toplumu anlayabilmenin ve dönüştürebilmenin bir yolu haline gelmiştir. Yaşamın sürekliliği için toplumsal alanlarda belirli bir rutin dahilinde bireyler arası etkileşimler kurulmaktadır. Geçen süreçlerde bu alanlarda yaşanan değişim kentin ve kullanıcıların da değişimini sağlamaktadır (Uludağ, 2011, 149).

Kentsel değişim kavramını tetikleyen hususlar incelendiğinde sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik değişimlerin yapıları çevrede yaşanan değişimi tetikleyen etmenler olduğu görülmüştür (Kiprit Kahveci, 2018: 15).

Kentleşme kentsel değişimin ana aktörlerinden biridir. Artan kentleşme ve yaşanan iç göçler ile kentlerde nüfus yoğunluğu artmış ve kentler mekânsal olarak yetersiz kalmaya başlamıştır. Barınma ihtiyacını ortadan kaldırmak amacıyla yeni yerleşimler kurulmuş, yeni yollar ve kavşaklar inşa edilmiştir. Tüm bu gelişmeler yaşanırken her zaman planlı bir yol izlenmediği, yetersiz altyapı, gecekondulaşma gibi sorunlarla karşı karşıya kalındığı görülmektedir. Ekonomi, sanayi ve teknoloji alanında yaşanan gelişmeler ve beraberinde gelen kentleşme; kentleri ve bireyleri değiştirmek zorunda bırakan bir süreç olmuştur (Ertürk ve Sam, 2009).

Küreselleşme kavramı toplumların benzer hedefler doğrultusunda mekânsal olarak dönüşmesini sağlayarak kentsel değişimi tetikleyen bir kavramdır. Gelişmekte olan ülkelerin, gelişmiş ülkelerin amaçları doğrultusunda değişme çabası olarak da tanımlanabilen küreselleşme kentleri birçok yönden etkilemektedir. Başlangıçta sadece ekonomik alanda yaşanan değişim gibi algılansa da toplumların yaşama biçimlerini ve mekanlarını, kentlerin karakteristiklerini de değişime uğratmaktadır (Ulu ve Karakoç, 2004: 59). Kolaylaşan iletişim teknolojileri ile aynı amaç doğrultusunda yer ve zaman fark etmeksizin aynı şeyleri izleyip aynı kültürün etkisi altında kalan toplumlar zamanla kendi yerel karakteristik özelliklerinde kayıplar yaşamaya başlar. Bu durum toplumun günlük alışkanlıklarında karşılık bulduğunda fiziksel çevrede değişimler görülmeye başlar ve kentsel değişim gözlemlenebilir.

Kentsel değişim kavramının diğer aktörü yerel yönetimlerdir. Kentin en küçük biriminden başlayarak her aşamada planlama kararları veren yerel yönetimler kentsel değişimin kontrol mekanizması olarak görev almaktadır. Doğru ve planlı bir şekilde yürütülen kentsel değişim sürecinde kentlerin değer kazanarak daha da gelişmesi mümkündür.

Toplumlarda görülen sosyo-kültürel değişimler kentsel değişimi tetiklemektedir. Yaşanan göçler, hızlanan kentleşme süreçleri, yerel yönetimlerin kararları ve globalleşen dünya kentsel değişim sürecini tetikleyen hususlardır. Değişimin etkileri, belirli bir zaman diliminde farklılaşan kentte en küçük birimden en büyük birime kadar fiziksel, sosyal ve kültürel her yönde görülmektedir.

Kentleşme Kavramı

Kent kavramı farklı kapsamda birçok tanımlamaya sahip olan dinamik bir kavramdır. Sosyal, kültürel, ekonomik, demografik ve coğrafi birçok değişkeni bünyesinde bulunduran kent kavramı birden fazla branşın ortak çalışma konusu olmuştur. Kentler; belli bir yoğunluğun üzerinde nüfusa sahip, toplumun ekonomik ve sosyal ihtiyaçlarının karşılandığı, sürekli gelişim içinde bulunan ve genellikle tarım harici faaliyetlerin yürütüldüğü birimlerdir. Topluma birçok sektörde hizmet sunan ve toplumsal düzeni sağlamak amacıyla organize edilmiş çok katmanlı yerleşimlere de kent denilmektedir.

İnsanlar varoluşlarından bu yana beraber yaşamış ve birbirine uyum sağlayarak bir arada yaşama biçimi toplumun temelini oluşturmuştur. Kentleşme, toplumun ve kentin değişimine uygun olarak gelişmektedir. Tarihsel süreçte gerçekleşen toplumsal hareketler kentin oluşumunun ana faktörlerinden biridir. Yaşanan göçlerin sebebi olarak 19. yüzyıla hakim olan ekonomik sebepler gösterilmektedir. Sanayileşme sonrası yeni iş imkanları doğmuş, kırsal alanlarda yaşayan insanlar bu alanlara göç etmişlerdir. Artan nüfus yoğunluğu sonucunda kentlerde barınma sorunu ortaya çıkmıştır. Göçlerin bir sonucu olarak plansız bir şekilde büyüyen kentlerde konutlar, eğitim ve sağlık tesisleri yapılmaya başlanmıştır (Certel, 2019: 1).

Kentleşmeye ait temel bir tanım yapılmak istendiğinde kentlerin çoğalması ve kentlerde yaşayan nüfusun artması denilebilir. Artan sanayi faaliyetleri ile kentler gelişmiş ve çekim merkezi haline gelmiştir. Sahip olduğu iş olanakları ile nüfus artışı yaşanan kentlerde bireyler arası ilişkilerde karmaşa söz konusu olmaya başlamıştır. Toplumun kendi kendine organize olması bireylerin bir arada daha uyumlu yaşayabilme ihtiyacından doğmuştur. Kentleşme kavramına ait daha kapsamlı bir tanım yapılırken artan sanayi faaliyetleri, gelişen kentler, artan nüfus ve organize olmuş toplum gibi faktörler dikkate alınmalıdır (Keleş, 2014: 20; 2008: 25-26; 1998: 80).

Tarihsel açıdan kentleşme kavramına bakıldığında kentlerin gelişimi ve çevresi ile olan etkileşimi irdelenmektedir. Kentlerin ilk kuruldukları dönemden bu yana yaşadıkları gelişim sanayi devrimi ile ivme kazanmıştır. Artan sanayi faaliyetleri sonucu kentler hem ekonomik hem de fiziksel yönden gelişme yaşamıştır. Kent çevresinde yer alan yerleşimler zamanla gelişen kente dahil olmaya başlamıştır. Bu bağlamda tarihsel açıdan kentleşme, kent

çevresinde yer alan birimlerin ana yerleşime dahil olması olarak tanımlanabilir (Bulut, 2005: 33).

Boockin (1992/1999: 11) kentleşmeyi sadece fiziksel bir gelişme olarak görmeyerek doğal ve insancıl olan yaşam şeklinden uzaklaşmak olarak tanımlamıştır. Görmez'e (1997: 11) göre kentleşme bir gelişim ve devinim sürecidir ve kentte ortaya çıkan her değişiklik ülke çapında ciddi dönüşümlere sebep olmaktadır. Birbiri ile bağlantılı olan bu durum yaşanan değişimi tanımlamaktadır.

Kırsal alanların zamanla kente dahil olması, gelişen kentlerin değişim süreci ve toplumun yaşanan gelişime ayak uydurması kentleşme kavramında önemsenen hususlardır. Kırsal alanların yanında kentsel alanların da etkilenmesi kentleşmenin toplumun her kesiminde yaşanabileceğini göstermektedir (Tolan, 1996: 157-162).

Kartal'a göre (1987: 4) kentleşmenin toplumda yansımaları farklı yönlerden değerlendirilebilmektedir. Bir yönden kentleşme kentte yaşanan gelişmeler sonucu ortaya çıkan bir gereksinim iken diğer yönden bireylerin iletişimini temelden etkileyen bir faktördür. Kentleşme kavramı, kırsal alanlardan kentlere yaşanan nüfus hareketleri ve yaşam pratiklerini değiştiren bireylerin kent yaşamına uyum sağlama çabası şeklinde tanımlanabilir. Kentlere göç eden nüfus kentin gerekliliklerini sağladığı takdirde kentleşme sürecinin bir parçası haline gelebilir. Bireyler toplumun ihtiyaç duyduğu organizasyonda rol almalı ve birbiri ile uyumlu yaşamayı başararak kentleşme sürecini gerçekleştirmelidir (Bağlı ve Binici, 2005: 22).

Ertürk ve Sam'e göre (2009: 11-13) kentleşme bireylerin yaşam pratiklerinin kente göre şekillenmeye başladığı bir zaman dilimidir. Bu dönemde bireyler arası ilişkiler öncelikli olarak bireyin kendini düşündüğü bir şekle dönüşmeye başlamıştır.

Kentleşme süreci toplumların geçim kaynağının tarımdan sanayi ve hizmet sektörüne doğru yön değiştirmesidir. Kentlere yönelen göçler fiziksel olarak kenti geliştirirken demografik olarak bir yoğunluk da sunar. Bu bağlamda kentleşme denildiğinde büyüyen gelişen ve kente dahil olan kırsal alanlar ve her yönden etki altında kalan kentler akla gelmelidir (Kaya, 2003:87).

Güçlü'ye göre (2002:113) kentleşme sadece fiziksel bir dönüşüm olmamakla birlikte dönüşümün bireyler üzerindeki yansımasıdır. Kentleşme, sosyal yönüyle her kademedeki ilişkiyi etkileyen bir kavramdır.

Sanayi devrimi sonucunda kentleşme ivme kazanmıştır. Yaşanan teknolojik ve ekonomik gelişmeler kentlere olan talebi arttırmış ve kentlere göçler yaşanmaya başlamıştır. Kentlere yerleşen nüfus ana yerleşimlerde barınmak istemiş ve kentlerde bu yönde düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır. Yapılan düzenlemeler kent merkezinde oluşan yığılmayı önleyememiştir. Yoğunlaşan nüfus bünyesinde bir karmaşa oluşmaması için devlet eliyle bireylerin yaşamını her yönden etkileyen düzenlemeler yapılmıştır. Kent sayısında görülen artış ve gelişen kentlerde yaşanan tüm bu değişimler kentleşmeyi oluşturmaktadır (İspir 1982: 7-8).

İnsanların bir arada yaşayabilmesi, birbirlerine uyum göstermeleri, bu uyumu destekleyecek şekilde görev dağılımları oluşturmaları, insan topluluğundan ziyade toplum olabilmelerini sağlamıştır. Tarihsel tüm dönemlerde insanlar benzer çabaları göstererek toplum olabilmek adına uğraş vermiş, sanayi ve teknoloji gelişimi ile bir arada yaşamayı mümkün kılan barınma mekanları inşa etmişlerdir.

Oldukça yoğun olarak kurgulanan barınma mekanları içerdiği yoğun nüfus nedeniyle hem fizyolojik hem de sosyo-kültürel açıdan karmaşık alanlar haline gelmişlerdir. Birer çekim merkezi haline gelen şehirlerin sadece fiziksel çehresi değişmemiş git gide yoğunlaşan nüfus sonucunda sosyo-kültürel değişim de yaşanmış ve bu alanlar kentsel alanlar olarak adlandırılmaya başlanmıştır.

Şehirlerin sahip olduğu ekonomik ve sosyo-kültürel yapı kırsal alanlardan göç almasına neden olmuştur. Gerçekleşen göçler neticesinde yoğunlaşan nüfus şehirleri plansızca şekillendirmiş ve yepyeni yaşam alanları ortaya çıkmıştır. Artan barınma ihtiyacı sonucu üretilen yaşam alanları ve sanayi faaliyetlerinin gerçekleşmesi için oluşturulan çalışma alanları ile şehrin karmaşık yapısı artmıştır. Dolayısıyla artık kentler yoğun nüfus ve karmaşık kültürel yapının oluşturduğu yaşam biçimleri haline gelmişlerdir.

İspir (2014) kentleşmenin üç özelliğinden bahsetmiştir. Bunların ilki yaşanan değişim süreci karşısında devlet tarafından yapılması ve düzenlenmesi gerekenlerin planlanmasıdır.

Kentleşme hızı arttıkça ortaya çıkan problemlerin çözümlenebilmesi için toplumun devlet eliyle organize olması gerekmektedir. Kentteki düzenin sağlanması ve korunması için gerekli kurumların ve kurum içi organizasyonların dikkatli bir şekilde planlanması gerekmektedir. Kentleşmenin ikinci özelliği devletin sorumluluklarının çoğalmasındır. Artan sorumluluklar karşısında devletin mali problemlerle karşı karşıya kalmaması adına gerekli adımları atması gereklidir. Devlet; gelirini yönlendirmeyi doğru bir şekilde yapmadığı takdirde karşılaşılan sorunlar ülkenin sosyo-ekonomik durumunu etkileyecektir. Kentleşmenin üçüncü özelliği ise çok yönlü ve teknik bir gelişimi tanımlamasıdır. Kentlerin gelişmesi neticesinde barınma, eğitim, sağlık ve kültürel sektörlerde ihtiyaçlar ortaya çıkar. Devletin bu gereksinimleri ortadan kaldırabilmesi teknik bilgi içeren inşaat, enerji, çevre ve altyapı gibi hizmetleri sunabilmesi gerekmektedir.

Kentleşmenin göstergeleri incelendiğinde tarımda yaşanan modernleşme, kent nüfusunun artması, toplumsal düzenlemelerin yapılması, çeşitli iş kollarının ortaya çıkması, hizmet sektörüne ihtiyaç duyulması, aile yapısının küçülmesi, kadının çalışma hayatına dahil olması, eğitimden yararlanma düzeyinin artması gibi hususlar karşımıza çıkmaktadır (Gül, 2014).

Kentleşme sanayi devriminin ardından tam olarak kendini göstermiştir. Toplumlarda kentleşme daha önceki dönemlerde yaşanmaya başlamasına rağmen sanayi devrimi ile yaşanan hızlı gelişmeler doğrultusunda kentleşmede de ivmelenme görülmüştür. Kentleşmeyi hızlandıran sebepler; sanayinin tarım-ulaşım sektörleri üzerindeki olumlu etkileri, artan istihdam olanakları, yaşanan göçler olarak sıralanabilir. Keleş (2008: 30) kentleşme nedenlerinin ekonomik, siyasal, teknolojik ve psiko-sosyolojik olmak üzere dört sınıfta incelenebileceğini belirtmiştir.

Ekonomik nedenler temel olarak kırsal alanlardaki toplumsal değişim ve kentlerde artan iş imkanlarına dayanmaktadır. Sanayi ile tarımda modernleşme yaşanmış, makineli tarıma geçilmiş ve üretim kapasitesi artışına rağmen işgücü ihtiyacı azalmıştır. Bu bağlamda tarımsal faaliyetlerle uğraşan kesim için işgücüne ihtiyaç duyulan bölgelere göç eğilimi yaşanmaya başlamıştır (Erkan, 2004: 81-82). Tarımdan elde edilen düşük gelir düzeyi ve sanayileşme sonrası küçülen araziler kırsal kesimin tarımdan beklentisini azaltarak yeni çalışma alanlarına yönlendirmiştir.

Kentlerde yoğunlaşan nüfusun sunulan mal ve hizmete talebi oldukça fazlalaşmıştır. Artan bu talepleri karşılayabilmek adına kentlerde çeşitli iş kolları ortaya çıkmıştır. Bu iş kollarından biri de marjinal sektörlerdir. Marjinal sektörler; işportacılık, hamallık gibi ekonomik döngüde yer alamayan ve yokluğunda herhangi bir ekonomik aksamaya sebebiyet vermeyen uğraşlardır (Şenyapılı, 1981: 39).

Sanayi devrimi sonrasında kentlerde yaşanan sanayileşme ile üretim ve iş gücü potansiyeli artmıştır. Ekonominin ilerlemesi ile yönetim ve hizmet sektörlerinde düzenlemeler yapılmıştır. Bu durum kentleri cazibe merkezleri haline getirmiştir. Kent merkezlerinde yoğunlaşan nüfus zaman içinde kent çevresine yayılarak kent çeperlerinin de kentleşmesini sağlamıştır (Keleş, 2008: 33-34).

Sanayi devrimi sonrasında kurulan sanayi alanlarında hammaddeye ulaşım, hammaddenin işlenmesi ve ürünlerin tüketiciye aktarılması kolaylaşmıştır. Yaşanan bu durum ekonomik hayattaki değişimlerin başlangıcı olmuştur. Diğer yandan tarımda makineleşme ile yön değiştiren iş gücü nüfus göçlerini tetiklemiştir. Gelişen teknoloji sayesinde kolaylaşan ulaşım ile birlikte nüfus yoğunluğu dağılımı kolaylaşmıştır (Keleş, 2008: 29-30). Yaşanan tüm bu süreçler teknolojinin kentleşme üzerindeki etkisini özetlemektedir

Siyasal ve hukuksal alanlarda yaşanan gelişmeler kentleşmeyi hem olumlu hem de olumsuz yönden etkileyebilmektedir. Yönetimsel özellikler, ekonomik alanda yapılan düzenlemeler ve alınan siyasal kararlar ile kent merkezleri cazip hale getirilip kentleşme hızlandırılabilir. Ticari hayata ve seyahat etme özgürlüğüne getirilen kısıtlamalar ise kentleşme konusunda yavaşlamalara sebebiyet verebilmektedir (Erkan, 2004: 85). Kamusal merkezlerin belli kentlere toplanarak bu kentlere siyasal olarak bazı özellikler verilmesi söz konusu kentlerin kentleşme düzeyini olumlu yönde etkilemiştir (Keleş, 2008: 35-37).

Kentleşmenin sosyo-psikolojik nedenleri kırsal alanlar ve kent merkezleri arasındaki yaşam standartları farkından kaynaklanmaktadır. Kent merkezlerindeki sosyo-kültürel ortam, eğitim-sağlık hizmetlerinin ulaşılabilirliği, iletişim ve ulaşımın erişilebilirliği gibi hususlar kent merkezlerini çekici hale getirerek kente göçleri arttırmış ve kentleşmeyi hızlandırmıştır (Erkan, 2004: 86-87).

Kentleşmenin etkilerini fiziki ve sosyo-ekonomik etkiler olarak iki sınıfta incelemek

mümkündür. Fiziki etkiler kentleşmenin çevresinde görülen değişimlerdir. Nüfus yoğunluğu sebebi ile görülen su-toprak-hava kirliliği, verimli toprakların yerleşim yerine dönüştürülmesi sonucu görülen ekolojik dengenin zarar görmesi, hammadde ve kaynak ihtiyacı gereği doğal kaynakların tahrip edilmesi, ortaya çıkan atıkların atmosfer üzerindeki olumsuz etkileri, gerçekleştirilen plansız yerleşimler ve beliren alt yapı sorunları çevresel değişimlere örnek olarak gösterilebilir (İspir, 2014).

Sosyo-ekonomik etkiler kentleşme ile ortaya çıkan ve yaşanan çevresel değişimin tetiklediği etkilerdir. Artan iş imkanları, cazip gelen sosyo-kültürel ortam gibi nedenlerle kent merkezleri yoğunlaşmaya başlamıştır. Bu süreçte işsizlik kendini göstermeye başlamış ve tam anlamıyla çözümlenemeyen bu durum karşısında suç oranlarında artış görülmüştür. Ayrıca kırsal alanlardan gelenlerin kent yaşamına uyum sağlama sorunu yaşamaları da kentte görülen sorunlardan biridir. Değişen yaşam şekilleri, küçülen aile yapısı, karşılanamayan beklentiler, toplumda yaşanan yalnız kalmışlık hissi, azalan bireysel iletişim, gelecek kaygısı kentleşmenin sosyo-ekonomik etkilerine örnek gösterilebilir.

Modernleşme

Modern terimi ilk kez 5. yüzyılda iki dönemi birbirinden ayırmak için kullanılmıştır (Cevizci, 2002: 598). Terimin ilk kullanıldığı dönemde karşıladığı anlam ile günümüzdeki anlamı arasında uyumsuzluk bulunmaktadır. Aslında modern her dönemde bir geçişi ve yeniye eğilimi göstermiştir. Fakat ilk kullanıldığı dönemde işaret edilen modern günümüz moderninin eski dünyası haline gelmiştir (Bağce, 2004).

Heynen modern kavramını üç farklı anlam düzeyi ile incelemiştir. Orta çağda kullanılan anlamı ‘şimdiki zamanı’ işaret eden ilk anlamıdır. ‘Eskinin zıttı olan yeniye’ tanımlayan ikinci anlam ise 17. yüzyılda yaygınlaşmıştır. Bu iki anlamın ortak noktası geçmişi ve şimdiki zamanı keskin hatlarla ayırmasıdır. On dokuzuncu yüzyılda kullanılmaya başlanan üçüncü anlamı ise ‘içinde bulunan anı’ tanımlamaktadır. Eski ve yeninin keskin olarak ayrılmadığı bu anlamda zaman kısıtlaması bulunmamaktadır. Genel olarak üç anlama da bakıldığında şimdiki zamanın Heynen tarafından vurgulandığı görülmüştür. Modernin amacı geçmiş zaman değerlerinin reddedilerek geleceğin getirilerine ulaşmaktır (Heynen, 1999/2011: 22,23).

Modernlik kavramı dilimizde modernite olarak kullanılmaktadır. Modernlik genel olarak tarihsel süreçte bir toplumun en güncel yaşam tarzı, özel olarak ise Rönesans sonrası Batı toplumlarının kazandığı yaşam tarzı olarak tanımlanmaktadır (Demir ve Acar, 2006).

Mautner modernliğin merkezinde 19. yüzyıl toplumsal düzeni çerçevesinde ortaya çıkmış olan; kentleşme, toplumsal iletişim, artan bilimsel bilinç, bireysellik, siyasal ve bilimsel gelişim, endüstriyel ilerleme, yenilik ve gelişime açık olma, insana ve akla önem verme gibi hususların olduğunu belirtmektedir (Mautner'den aktaran Baslo, 2008: 67-70).

Giddens'a (1992/1994: 9) göre modernlik, temeli 17. yüzyıl Avrupa'sına dayanan fakat etkisi evrensel olarak görülen bir olgudur. Heynen "Mimarlık ve Modernite" isimli çalışmasında modernliğin değişim olgusu ile bütünleşmesinden bahsetmiş ve modernliğin geçmişten farklılaşan, değişen ve gelişime açık bir tavır sergilediğini belirtmiştir (Heynen, 1999/2011: 26).

Modernite sadece değişimi tanımlamamaktadır. Bilimsel, siyasal ve teknolojik faaliyetlerin artması sonucu yaşanan toplumsal değişimler de modernite kavramı içerisine dahil edilmektedir (Touraine, 1994/1995: 25).

Modernite en genel anlamı ile geleneği reddeden ve geçmişten farklı karaktere sahip olan modern zaman dilimini nitelemektedir (Giddens, 1992/1994: 42). Modernite ile başlayan değişimin, toplumsal yapıyı etkileme hızı sayesinde kendinden önce yaşanan değişimlerden çok daha etkili olduğu görülmüştür (Giddens, 1992/1994: 12). Touraine (1994/1995: 44) tarafından Rönesans döneminden sanayi devrimine uzanan bir dönem olarak tanımlanan modern dönemde yaşanan değişimler hayatın tüm alanını kapsamaktadır. Tarihsel süreçte modernite kavramı yeni bir boyut kazanmış ve 'modernizm' adı altında varlığını devam ettirmiştir.

Marshall modernizmin toplumsal ve siyasal alanlardan daha çok sanat ve edebiyat alanındaki değişimleri nitelediğini belirtmiştir (Marshall, 1994/1999:23). Modernizm, temeli daha çok sanatsal düşüncelere dayanan ve modernliği savunan bir akımdır. Kültürel anlamda yaşanan modernliğin sonuçları modernizmi doğurmaktadır. Bu noktada modernizm bir üslup, modernlik ise bir olgu olarak ele alınabilir (Heynen, 1999/2011: 23).

Marshall modernizmin belirli bir tarih aralığını nitelemediğini fakat genel olarak 19. ve 20. yüzyılda gerçekleşen geniş çaplı sanatsal değişimleri tanımladığını belirtmiştir. Modernizmin tarihsel süreçte ilk olarak ne zaman ortaya çıktığını ve kapsamının tam olarak neler içerdiğini belirten ortak bir düşünce bulunmamaktadır (Marshall, 1994/1999: 508).

Modernizm bireyi ve çevresini radikal ve hızlı bir şekilde geleneksel yaşamdan uzaklaştırarak bütüncül bir yaklaşımla toplumsal yapıyı düzenlemektedir. Simmel'e göre (1918/2006: 93) kent yaşamı modernite gelişimi için daha uygun koşulları sunmaktadır. Modernleşme süreçlerinde toplumsal yapı yeni özellikler kazanmış ve kent- toplum arasında bulunan ilişki özellikleri değişmiştir.

Modernizmin ortaya çıkışı 19. yüzyılda olmasına rağmen mimarlık üzerinde etkili olması 20. yüzyılda gerçekleşmiştir. Mimarlık açısından modern kavramının amacı; modern hayata geçiş yapan bireyler için yeni yaşam alanları oluşturulmasıdır (Krier, 1979: 74). Modern yaşamın gereği olan kentler modernizm ile mimarlığın kesiştiği nokta olmuştur. Sanayinin gelişmesi ile kentlere olan göçler artmış, kentler büyümeye başlamış, kentleşme hız kazanmış ve yeni yaşam alanlarına ihtiyaç duyulmuştur. Bu aşamada kent gelişimi için planlamanın önemi ortaya çıkmış ve planlamanın modern bir şekilde yapılabilmesi için yeni ilkelerin gerektiği anlaşılmıştır. Bu aşamada geleneksel kent merkezlerinin aksine yeni oluşan kent merkezleri belli bir geometrik düzene sahiptir. Özellikle modern olarak nitelendirilen kent merkezleri birbirini dik kesen akslardan oluşmaktadır.

On dokuzuncu yüzyılda öncelikli olarak endüstrileşme alanında görülmeye başlanan modernleşme zamanla siyasi ve ekonomik alanlarda da görülmüştür. Toplumsal ve bireysel yaşamda geleneksel olan değerlerden uzaklaşmalar başlamıştır (Heynen, 1999/2011: 23).

Modernite terimi; geleneksel ve eski olarak nitelendirilen dönemden farklı özelliklere sahip yeni ve aydınlık olan dönem anlamında kullanılmaktadır. Diğer bir deyişle modernite bir tarihsel süreci temsil etmektedir. Modernleşme kavramı ise eski veya geleneksel olarak nitelendirilen dönemden modernite tarafından nitelenmiş olan zaman dilimine geçişi anlatan bir süreçtir (Yüksel, 2004: 5-6)

Heynen'e göre (Heynen, 1999/2011: 23) modernleşme kavramı toplumsal, ekonomik, sosyal ve siyasal alanlarda görülen gelişme ve yükselmeyi ifade etmektedir.

Toplumsal alanda modernleşme karmaşık yapıya sahip toplumsal yapı ve artan kentleşmeyi, ekonomik alanda yaşanan endüstriyel gelişimi, sosyal ve siyasal alanda ise artan bilimsel bilinci, bireyselliği, değişen siyasal yapıyı tanımlamaktadır (Yüksel, 2004: 8). Bu açıdan bakıldığında modernleşmenin çok boyutlu bir kavram olduğu anlaşılmaktadır.

Modernleşme kavramı, farklı zaman dilimlerinde çeşitli ülkelerde gelişim göstermiş ve zamanla dünya çapında gelişim gösteren modernleşme çeşitli ülkelerde farklı özellikler kazanmıştır (Eisenstadt, 1973/2007: 11).

Touraine, modernleşmenin öncelikli olarak Batı’da görülerek geliştiğini, diğer ülkelerdeki gelişiminin ise daha sonra gerçekleştiğini belirtmiştir (Touraine, 1994/1995: 43). Bu sebeple modernite olgusunun Batı medeniyetine ait bir kavram, modernleşmenin ise Batı modernitesine yaklaşma çabası olarak görüldüğü ifade edilmektedir (Sahtiyancı, 2018: 15-21).

Modern kavramı, ortaya çıkan yeni fikirler ile şekillenen ve toplumsal değişimlerden etkilenen bir gelişim sürecinin son noktası olarak tanımlanabilmektedir. Modernitenin tarihteki izleri antik döneme kadar uzansa da toplumda modernleşmenin görülmesi ilk olarak 1800’lü yıllara denk gelmektedir. Kent merkezleri; kentleşme öncesinde durağan yaşam alanları iken sanayileşme sonrası hızlanan kentleşme ve artan sanayileşme ile kentin beyni haline gelmiştir. Kent merkezinin konumu ve yapısı gibi hususlar kentlerde modernleşmenin göstergesi olmuştur (Osman, 1998).

Türkiye’de yaşanan kentleşme ve modernleşme süreçleri

Tarihte bilinen toplumsal yerleşimlerin ilk olarak büyük akarsuların geçtiği verimli topraklarda olduğu görülmüştür. Kıbrıs, Mezopotamya, Ege kıyıları gibi elverişli ortam koşullarının görüldüğü her noktada kent toplulukları oluşmuş ve yaşanan bu kentleşme çevre yerleşimleri de etkilemiştir (Erkan, 2010: 42).

Antik çağda Batı’da yaşanan kentleşme ticaret ve madencilik üzerine iken doğudaki kentleşmeler daha çok tarım kaynaklıdır. Farklı bölgelerde farklı kaynaklar ile yaşanan kentleşme kültüründe toplumların birbirine destek olduğu da görülmüştür (Erkan, 2010: 42). Bir toplum suyu tarımsal üretim için kullanarak yaşamsal faaliyetlerini gerçekleştirirken bir

başka toplum deniz ticareti ile yaşamını sürdürmektedir. Her toplum bulunduğu konumda erişilebilir olan kaynağa göre toplumsal uğraş edinmiş ve diğer toplumları etkilemiş ya da destek olmuştur.

Orta çağa gelindiğinde yerleşimlerin etrafının çevrili alanlar şeklinde olduğu görülmektedir. Kentlilerin kırsal kesimden farklı görünmek isteme çabalarının bir yansıması olan bu şehirler çağın gereksinimlerine uygun olarak şekillenmiş ve kentleşme siyasal otorite odaklı olmuştur. 10. yüzyılda Batı’da daha hızlı bir gelişme yaşanmış olup kentleşme sürecinde yeniden ticaretin ön plana çıkmış olduğu görülmüştür (Erkan, 2010: 47).

On altıncı yüzyılda İngiltere’de başlayan sanayi devrimi tüm dünyada kentleşme açısından bir dönüm noktası olmuştur. Tarımsal üretim azalıp sanayii faaliyetleri artmış, yeni toplumsal sınıflar ortaya çıkmış ve iç göçler yaşanmaya başlamıştır. Hızlanan nüfus hareketleri ile birlikte kentleşme ivmelenmiş ve kent merkezlerinde barınma sorunları ortaya çıkmıştır. Plansız şekilde inşa edilen konutlar kent merkezlerinde kargaşa yaşanmasına sebep olmuş ve bu dönemde kentleşme süreci kent merkezinde yer alan nüfusun kent çeperlerine kaçması şeklinde yaşanmıştır.

Toplumsal ihtiyaçlar çerçevesinde her birey yaşamsal faaliyetlerini karşılayacak beceriye sahiptir. Fakat modern sonrası dönemde bireyler makineleşme sebebiyle temel becerilerinden uzaklaşmış ve tüm gereksinimlerini kent merkezlerinde ortaya çıkan hizmet sektörü aracılığı ile karşılamaya başlamışlardır. Modern dünyada ilerleyen teknolojik imkanlar ile iletişim kolaylaşmıştır. Bu sebeple dünyanın bir noktasında gerçekleşen bir olay tüm bireyleri etkileyebilmektedir.

Tarihsel süreçte genel olarak kentleşme hareketlerinin sebeplerine bakıldığında sanayi ya da ticaret kaynaklı olduğu görülürken Türkiye’de görülen kentleşme daha çok sanayi ve ekonomiden bağımsız nüfus hareketlerine dayanan bir kentleşme olmuştur (Keleş, 1974). Sanayi devrimi ile görülen mekansal ve toplumsal değişimler kentleşmeyi beraberinde getirmektedir. Türkiye’de bilinen anlamı ile kentleşme görülmemesinin sebebi olarak tarihsel süreçte önemli bir sanayileşme hareketi yaşanmaması gösterilebilir. Fakat Cumhuriyet öncesi dönemde Batı’da yaşanan gelişmelerin takibine az da olsa başlanmıştır (Özel, 2005).

Tekeli (1998) Türkiye’nin kentleşme sürecini; 1923 ile 1950’li yıllar arası, 1950 ile 1980’li

yıllar arası ve 1980 sonrası dönem olmak üzere 3 bölümde incelenebileceğini belirtmiştir. Türkiye’de gerçekleşen kentleşmenin daha doğru bir şekilde anlaşılabilmesi açısından öncelikle Osmanlı’nın son döneminde gerçekleşen kentleşme sürecine kısaca değinilecektir.

Osmanlı idaresi altında bulunan şehirler yerleşim açısından yoğun yerler olduğundan ‘Osmanlı şehri’ yapısı itibariyle tüm kültürdeki şehirlerin bir sentezi olmuştur (Yaylı ve Pustu, 2010). Kentte her mekanın kendine özgü bir yapısı olmuştur.

Klasik Osmanlı şehirlerinde merkezde bir ibadet mekanı, merkezi yönetim birimi ve bedesten, merkezin hemen çeperinde bir çarşı bulunmaktadır (Ortaylı, 2008: 280-281). Merkez etrafında yer alan mahallelerde bir ibadet mekanı, bir alışveriş mekanı ve yolcular için konaklama mekanları yer almaktadır (Tekeli, 1978:17). Görüldüğü gibi şehir katmanları her kullanıcı ihtiyacını karşılayacak şekilde oluşmuştur. Osmanlı Devleti’nde şehrin inşa edilişi vakıflar ve şehir sakinleri eliyle ihtiyaca binaen gerçekleştirilmiştir.

Osmanlı Devleti’nde 19. yüzyıla kadar kentler kendi mekansal özelliklerini korumuşlardır. Bunun sebebi toplumun yapısı değişse de üretimin geleneksel olarak devam etmesi olarak görülebilir. Ancak 19. yüzyıla gelindiğinde değişen yönetim sistemleri, arazi kullanımları, ulaşım sistemleri neticesinde Osmanlı kentlerinin mekansal yapısında değişimler görülmeye başlanmıştır (Aktüre, 1978: 220).

Osmanlı’da kentsel değişim ve modern Türkiye’nin oluşum sürecine en büyük katkının Tanzimat Dönemi’nde yapıldığı söylenebilir (Ortaylı, 1995: 25). Tanzimat Dönemi’nde Avrupa ile kurulan ilişkiler Osmanlı Devleti’nde batılılaşma hareketini tetiklemiştir. Avrupa’ya gönderilen elçilerin ve yapılan ticari anlaşmaların neticesinde kentlerde mekansal değişimler başlamış, kentleşme görülmeye başlanmıştır (Erkan, 2004: 85). Ticari anlaşmalar sayesinde sanayileşme ile tanışan kentlerde farklı mekansal organizasyonlar oluşmaya başlamıştır.

Yaşanan yönetsel değişikliklerin sonunda sokak yapıları ve genişlikleri, bina yükseklikleri gibi hususlar konusunda sınırlamalar koyulmuş ve yeni yönetim birimlerin inşasına karar verilmiştir. Ayrıca 19. yüzyılda ticari alanlara ve iş merkezi alanlarına ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. Bu alanlarda değişen ulaşım sistemleri gereği istasyon ve gar binaları, yolcular için konaklama alanları, nakledilen ürünler için alanlar, finansman getirisi

olarak bankalar ve değişmeye başlayan yaşam tarzı getirisi olarak eğlence mekanlarıdır (Tekeli, 1985: 878-890). Bu dönemde kent inşasına askeri yapılar da eklenmiştir. Kaybedilen topraklardan başlayan göçlerle birlikte hızla büyüyen kentlerde ortaya çıkan sorunlar çözülmeye çalışılmış fakat başarılı olunamamıştır.

Sanayi devrimi sonrası artan endüstrileşme ile Avrupa’da yaşanan yapısal değişimlerin etkisi, 19. yüzyılda Osmanlı’da görülmeye başlanmıştır. Tarımsal üretimin yerine geçmeye başlayan sanayi faaliyetleri neticesinde iş imkanları artmış, kırsal kesimden kentlere göç hızı artmıştır. Göçlerin beraberinde ortaya çıkan kentleşme ile ulaşım ve iletişim kolaylığı gereksinimi demiryolunu ekonomik hayata kazandırmıştır. Demiryolu kullanımı neticesinde geleneksel ticaret yolları eski önemini kaybetmiştir. Osmanlı topraklarının Avrupa’ya ait bir pazar olarak görülmesi sonucunda da Osmanlı - Batı ilişkisi artmıştır.

Osmanlı Devleti’nin toprak yapısı Avrupa’dan farklı olduğu için endüstrileşme süreci Avrupa’da ve Osmanlı Devleti’nde farklı ilerlemiştir. Yıkılma kadar tarım ülkesi imajını koruyan Osmanlı Devleti’nde topraklar bölünerek köylülere kiralanmaktadır. Bu topraklar özelleştirilmeye başlandığında beklenen gelişme sağlanamamış, istenilen verim alınamamış ve bu süreç devletin kuruluşundan beri devam ettirdiği özelliğinde yaşanan kopmalar ile sonuçlanmıştır (Keyder, 2003: 133).

Osmanlı Devleti, yapılan anlaşmalar sonucu demiryolu kullanımı yabancıların elinde olduğu için Avrupa’dan gelen endüstriyel ürünlerden faydalanamamıştır. Ürünler Avrupa’dan deniz yolu ile liman kentlerine ulaşmakta buradan demiryolu ile iç kısımlara aktarılmaktadır. Osmanlı Devleti’nde öncelikle liman kentlerinde sonrasında ise demiryolu hattı çevresinde dönüşümün ilk mekansal karşılıkları görülmeye başlanmıştır (Tekeli, 1977: 20).

Liman ve demiryolu geleneksel kentler için bir değişim unsuru olmuştur. Geleneksel kent merkezinde yer alan yerleşimlere ek olarak liman ya da demiryolu çevresinde kente gelen göçlerin oluşturduğu yerleşimler görülmeye başlanmıştır. Bu durumun sonucu olarak iki yerleşimli kent merkezleri ortaya çıkmıştır (Pamuk, 2008: 12). İnşa edilen demiryolu hatları bazı şehirlerin gelişimine katkıda bulunurken bazı şehirlerin önemini azalmasına sebep olmuştur. Önemini yitiren bazı Anadolu kentlerinde batılılaşmaya karşı tepki oluşmuştur.

Batı’da endüstrileşme devam ederken Osmanlı Devleti Tanzimat ile gücünü arttırmaya

yönelik çalışmalara başlamış ve reformlar gerçekleştirmiştir Avrupa'daki gelişmeler takip edilerek sanayi alanında yeni kararlar alınmıştır. İlk dönem devletçi bir politika ile daha sonra ise özel sektör taraftarı bir politika ile bu kararlar desteklenerek çeşitli kollarda üretimler yapılmaya devam edilmiştir. Geleneksel kentlerde sanayi yapıları ve kente gelen göçlerle kentleşmeler görülmeye başlanmıştır.

Türkiye'de 1923- 1950 yılları arasında ulus-devlet anlayışının benimsenmesi, bağımsızlığın pekiştirilmesi ve kamu yatırımları gibi konulara öncelik verilmiştir. Ulus-devlet olma çabası sanayileşme eğiliminden ziyade siyasal bir eğilim göstermiş, gerçekleşen mekansal değişimler eliyle topluma çok önem verilen bu bilinç sunulmuştur. Erken tarihlerde İstanbul'da görülen mekansal gelişimin ve modernleşmenin Ankara'da da görülmesi için devletin çaba gösterdiği görülmüştür. İstanbul ve Ankara'ya ulaşımı kolaylaştırmak için demiryolu çalışmaları yapılmıştır. Kalkınmanın ülke geneline yayılması ve göçlerin dengeli bir şekilde dağılabilmesi amacı ile demiryolu güzergahında yer alan Anadolu kentlerine fabrikalar kurulmuştur (Kurtuluş, 2013).

Erken Cumhuriyet Dönemi olarak adlandırılan Cumhuriyet'in kuruluşundan 1950'li yıllara kadar olan süreçte Türkiye'de değişen siyasi yaşam ve değişen toplumsal yapının getirisi yeni kamusal alan tanımları ile yeni yönetim birimleri olmuştur. Bu süreçte modern kentleşmenin görüldüğü birçok yerleşim yerinde geleneksel kent merkezi ile yeni kent merkezinin iç içe konumlandığı fakat dokusal olarak farklılaştığı görülmektedir. Geleneksel kent merkezleri daha küçük ölçekli birimlerden oluşurken modern kent merkezlerinde hizmet birimleri, kamu yapıları ve yeni yönetim birimleri daha fazla yer almaktadır.

Cumhuriyet ilanından sonra değişen siyasi yapı ile Türkiye'de önemli kararlar alınmıştır. Bir Anadolu kenti olan Ankara başkent yapılmış, devlet eliyle yeni demiryolu atılımları yapılmış, demiryolu sayesinde bazı kentlere sanayi atılımları yapılmış ve o dönemde yabancıların tekelinde bulunan demiryolu hatlarına el konulmuştur. Başkent Ankara'nın örnek bir şehir olabilmesi adına çalışmalar yapılmış, şehir planlaması konusuna çok önem verilerek 1928 yılında İmar Müdürlüğü kurulmuştur. Diğer Anadolu kentlerine bu hususta çok önem verilmemiştir. Fakat bu dönemde yapılan kanuni çalışmalar 1980'li yıllara değin kullanılmıştır. Kent planlama hususunda yapılan çalışmaların sadece şekilsel bir kaygı güderek kentin dokusuna önem vermediği bu dönemde yapılan eleştiriler arasındadır. 1930 yılında sonra Cumhuriyet İlanı ile başlayan gelişme adımları ve ülkenin başkenti olarak

Anadolu’da yer alan Ankara’nın seçilerek diğer Anadolu kentlerine örnek teşkil etmesi sonucunda tüm ülkede kentlerin devlet tarafından planlanması hususunda çalışmalar başlamıştır (Tekeli, 1998).

Yaşanan siyasi gelişmeler ışığında yeni toplumsal ve mekansal düzenlemelere ihtiyaç duyulmuştur. Belediye binası ve hükümet konağı gibi yönetim birimleri, halkevleri gibi kültürel birimler ile lokanta ve otel gibi hizmet birimleri düzenlemeler yeni kent merkezini oluşturmaktadır. Yerleşim alanlarında aynı anda yeni kent merkezleri ile hanlar, çarşılar ve zanaatkarların oluşturduğu geleneksel kent merkezinin varlığı ikili kent merkezi yapısının oluştuğunu göstermektedir (Osmay, 1998).

Bilgin’e göre 1950’li yıllara kadar yaşanan modernleşme devlet eliyle ve devlet eksenli, toplumun tüm kesimine hitap etmeden sadece Batı’ya odaklı bir değişim sürecini yansıtmıştır (Bilgin, 1998).

Türkiye kentleşmesinin genel özelliklerinden olan dengesiz kentleşmenin temelleri bu dönemde atılmaya başlanmıştır. 1940’lı yıllara gelindiğinde tarımsal alanda görülen makineleşmeye, sanayi faaliyetlerinin gelişimine ve ulaşımında yaşanan kolaylıklara rağmen Ankara dışında diğer kentlerin kentleşme hızı oldukça yavaş gerçekleşmiştir (Görmez, 2004: 10-11).

Türkiye kentleşmenin ikinci dönemi olan 1950-1980 yılları arasına döneme bakıldığında ilk olarak 1960 yılına kadar olan süreçte yoğun göçler sonucu hızlı kentleşme dikkati çekmektedir. 1980 yılına kadar sanayileşme adına atılan adımlar neticesinde daha planlı kentleşme yaşanmıştır.

Göçler, 1950-1970 yılları arası görülen kentleşmenin en büyük etkeni olmuştur. 1950’li yıllara gelindiğinde sanayi faaliyetleri artış göstermiş, traktörler tarımsal faaliyetlerde kullanılmaya başlanmış ve ülkeye Marshall yardımları gelmiştir. Bu dönemde gerçekleşen yardımlar kırsal alanda iş gücü fazlalığı oluşturmuş, tarımda verimlilik artmasına rağmen iş gücüne duyulan ihtiyaç azalmış ve kentsel alanlardaki iş imkanlarından faydalanmak isteyen kesim büyük kentlere göçleri başlatmışlardır (Şengül, 2009: 122, Güneş, 2011). Ayrıca 2. Dünya Savaşı sonrasında tarımsal alandan ayrılan bir kesim sanayileşmiş ülkelerin işgücünü karşılamak adına dış göçler gerçekleştirmişlerdir. Kontrolsüz bir şekilde yaşanan göç

yoğunluğu kentleşme hızı ile uyum yakalayamamıştır. Türkiye’de yaşanan kentleşme süreci Batı toplumlarından nispeten farklı gerçekleşmiştir (Kurtuluş, 2013). Kentsel alanlarda bir anda ortaya çıkan barınma sorununun plansız bir şekilde çözümlenmesi kentte plansızlığın mekansal izlerinin hızla görülmesine yol açmıştır (Özden, 2008: 272- 273).

Kontrolsüzce gerçekleşen göçler kentlerde gecekondulaşma ve yap-sat usulü gibi düzensiz yerleşimlerin oluşmasına sebep olmuştur. Bu dönemde kat mülkiyeti kanunu çalışmaları yapılmış ve apartmanlaşma ülke çapında görülmeye başlanmıştır (Sey, 1998). Fakat nitelikli yaşam alanları oluşturulamamıştır. Konut ihtiyacını gidermede sonraki süreç kooperatifler eliyle konut üretimidir. Devlet eliyle kooperatiflere ayrılan fon geri dönüşü sağlanamadığından bu süreç başarısızlıkla sonuçlanmış, yeni konut temin arayışlarına başlanmıştır. Kentlerin büyümesi merkezden dışarı doğru kontrolsüzce tekil yapı eklenmesi şeklindedir (Tekeli, 1998).

Cumhuriyet sonrasında devlet eliyle planlı olarak başlayan kentleşme süreci 1950’li yıllardan sonra kontrolsüz bir şekilde devam etmiştir. Hızla büyüyen kentlerde altyapı yetersiz kalmış, gecekondulaşma başlamış ve kayıt dışı istihdam alanları ortaya çıkmaya başlamıştır.

Kentsel alanlardaki kamu ve vakıf arazilerinin gecekondu alanlarına dönüşmesi hakkında devlet net bir tavır göstermemiştir. Yetersiz altyapı ile sağlıksız ve plansız şekilde yaşanan bu dönüşüm hakkında 1953 ve 1959 yıllarında iki adet yasal çalışma yapılmıştır. İlk olarak gecekondu yasallaştırılmış ve dönüşüm çalışmaları yapılmıştır. Sonrasında gecekondu yapımını engelleyebilmek için arazi mülkiyeti ile ilgili çalışmalar yapılmıştır (Özden, 2008: 278). 1960’lı yıllara gelindiğinde siyasi ortamın da etkisi ile devletin tavrı netleşmeye başlamıştır. Oluşan düzensiz yerleşimler düzenlenmeye çalışılmış, mahalleleşme dönemi başlamıştır. Bu dönemde yaşanan büyük dönüşüm planlanan modernite projesinin boyutunu aşmıştır. Kentsel altyapı yetersiz olduğundan barınma ihtiyacı için gecekondulaşmanın önüne geçilememiş, kent içi ulaşım sorunu çözülememiştir (Tekeli, 1998). Devlet yaşanan plansız kentleşmeyi düzenleyebilmek için yasal çalışmalarda bulunmuş, gecekondulaşmayı yasal kabul etmiş, İmar ve İskân Bakanlığını kurmuş fakat yine de kentlerdeki barınma ihtiyacını tam olarak karşılayamamıştır.

Devlet Planlama Teşkilatı, kalkınmanın planlanması amacıyla 1961 yılında yapılan anayasal

Çalışma sonucunda kurulmuştur. Bu dönemde yaşanan kentleşme sorunları daha farklıdır. Yaşanan dış göçler kentlerde nüfus artışını yavaşlatmış olsa da hali hazırda değişen kent yapısında toplumsal ve çevresel sorunlar ortaya çıkmıştır. Kentlerde planlı kentleşmenin yaşandığı modern bölgeler ile organik biçimde gelişen gecekondulu alanları arasında sosyal farklılıklar oluşmuş ve ikili toplumsal yapı oluşmaya başlamıştır (Koçak Turhanoglu, 2013). Hızlı nüfus artışı ile büyüyerek metropoliten olarak nitelenen İstanbul, Ankara ve İzmir’de kent merkezi çevresinde küçük belediyeler oluştu. Artan özel araç kullanımı ile ekonomik refah düzeyine sahip bireyler kent merkezinden uzak bölgelerde yerleşimler oluşturmuşlardır (Tekeli, 1998). Tüm bunlara ek olarak yetersiz altyapı, büyüyen ve kalabalıklaşan kentlerde çevre kirliliği yaşanmasına sebep olmuştur.

Sanayileşme alanında yeni politikalar izlenmeye 1960’lı yıllarda başlanmış ve gelişen sanayi kentleşme hızını etkilemiştir. Desteklenen yerli üretim ile kentlerde üretim faaliyetlerinde artış görölmüş, kent merkezlerindeki ticari birimlerde büyüme yaşanmıştır (Osmay, 1998). Bu durum kent merkezinde çevre kirliliği ve trafik yükü gibi durumlara sebep olunca sanayi siteleri ve organize sanayi bölgeleri yapımına başlanmıştır. 1965 yılı sonrasında kent merkezinden merkezi iş alanı yükü alınmıştır (Tekeli, 1998).

Gecekondulaşma, yap-sat sistemi ve kooperatif yoluyla çözülemeyen barınma sorununa yeni toplu konut sistemleri ile çözüm aranması 1970’li yıllarda yaşanmıştır. Değişen şartlar sonucu sanayi sitesi sayıları artmış, bazı sağlık ve eğitim yapılarında kampüsleşmeler görölmeye başlanmıştır. Kentlerin büyümesi bu dönemde büyük parçaların bir uzmanlıkla beraber kente eklenmesi halini almıştır (Tekeli, 1998). Hızla gelişen ve büyüyen kentler için uygun bir planlama arayışı sürmüştür.

Türkiye’de 1980 sonrası kentleşme sürecine damga vuran husus ekonomik alanda alınan kararlardır. Neo-liberal ekonomik kararlar neticesinde dünya genelinde kentsel alanlar birer rant haline gelmiş, kent ve mekan algısı değişime uğramıştır. Diğer dönemlere oranla daha radikal olan 1980 sonrası dönemde kentsel alanlar ve kıyıları büyük sermaye yönlendirmesiyle kentleşmiştir (Kurtuluş, 2013).

Türkiye’de kentleşme 1980’li yılların başında dünya geneli ile uyum yakalamıştır. Bu dönemde önceki dönemlerde hakim olan tarım ağırlıklı ekonomi kentlerinden sanayi ağırlıklı kentlere evrilme yaşanmıştır. Kentleşmeyi etkileyen hususlara ekonomik alanda

uygulanmaya başlanan 24 Ocak kararları, bazı bölgelerde söz konusu olan güvenlik sorunu ve turizm gibi hususlar eklenmiştir. Uygulanmaya başlanan 24 Ocak kararları neticesinde toplumsal ayrışma, işsizlik ve gelir dengesizliği gibi sorunlarla karşı karşıya kalınmıştır. Yaşanan süreç mekansal kutuplaşmayı da beraberinde getirmiştir. Önceki dönemlere hakim olan küçük sermayenin kente hakimiyeti son bulmuş olup kentsel rant söz sahibi olmaya başlamıştır. Büyük sermayeler eli ile dev eğlence merkezleri, alışveriş merkezleri, yüksek katlı binalar, altyapı çalışmaları ve toplu konutların olduğu bir döneme geçiş yapılmıştır. Sanayileşme odaklı kentleşme modeli değişime uğramış, sermayenin yönettiği kentsel gelişim görülmeye başlanmıştır. 1980’li yıllarda görülen kentleşmede hem kentsel hem de bölgesel ölçekte dengesiz ve eşit olmayan bir gelişim gerçekleşmiştir. Kentsel ölçekte sahip olduğu ekonomik güce göre kentte yer edinebilmiş bir toplum söz konusu iken bölgesel ölçekte dış ticarete elverişlilik, turizm gibi özelliklere sahip olan kentlerin olduğu bölgeler öne çıkmıştır (Güllüpınar, 2013).

Ekonomi alanında benimsenmiş olan model neticesinde sanayi kaynaklı üretimlere ek olarak kentsel mekanlar, altyapı gibi çalışmalara yatırım yapılarak kentler sermaye dönüşümünün ana parçalarından biri olmuştur. Ülkenin ağırlıklı olarak güney kıyıları geliştirilen turizm ve dinlenme alanları ile seracılık faaliyetleri sayesinde gelişimlerini hızlandırarak demografik olarak kalabalıklaşmıştır. Barınma sorununun giderilmesi amacıyla konut sektöründe çalışmalar artmış, kentlerde ortaya çıkan yerleşim birimleri değişime uğramıştır. Gecekonduklara yönelik yapılan yasal düzenlemeler ile gecekondulaşan bölgelerin ıslahı hedeflenmiş, çok katlı bina fikri yaygınlaştırılmaya çalışılmıştır. Gerçekleşen konut, otel, alışveriş merkezi ve konaklama mekanları projeleri ile kentin sahip olduğu doku farklılaşmıştır. Bu dönemde yapılan yasal çalışmalar ile belediyeler imar planları hakkında yetkilere sahip olmuşlardır (Tekeli, 1998).

Yaşanan göçler için 1980’li yıllar bir dönüm noktasıdır. Bu dönem öncesinde göçler kırsal kesimden kentlere ekonomik imkanlar sebebiyle gerçekleşirken 1980’li yıllarda göçlerin sebepleri ve nitelikleri değişmiştir. Sadece kırsal kesimden kente yaşanan göçlere ek olarak güvenlik ve siyasal etkenler sonucunda bir kentten diğerine, bir bölgeden diğer bölgeye göçler görülmeye başlanmıştır. 1980 sonrasında kentleşmede ve göçlerde yaşanan doygunluk etkisiyle göçmen istihdamları zorlaşmış, resmi olmayan güvencesiz iş sektörleri doğmuştur (Güllüpınar, 2013). 1980’li yıllarda ortaya çıkan terör sorunu Türkiye kentleşmesinde önemli bir süreci yansıtmaktadır. Sorunun görüldüğü kırsal kesimler kentsel

alanlara yoğun göçler gerçekleştirmişlerdir. Yoğun göçlere maruz kalan kentlerde kentleşmeye dair sorunlar diğer bölgelere oranla daha hızlı görülmüştür (Görmez, 2004: 13).

Türkiye’de yaşanan kentleşme sanayi faaliyetleri ile aynı oranda gelişmemiştir. Sanayileşmenin kentteki olumsuz etkilerini azaltmak, göçleri ve bölgesel gelişimi kontrol altında tutabilmek amacı ile organize sanayi bölgeleri kurulmuştur (İspir, 2014).

Son derece sağlıklı gerçekleşen kentleşme, plansız oluşan yerleşimler, artan kontrolsüz suç işleme eğilimi ve yaşanan ekonomik krizlerin devlet yatırımlarına yansması 1990’lı yıllarda kentlerin çekim gücünü azaltmıştır. 1980’li yıllarda değişen göç niteliklerine 1990’lı yıllarda eğitim olanaklarına erişim kolaylığı ve kıyı yatırımları gibi hususlar eklenmiştir. Bazı Anadolu kentleri eğitim olanaklarıyla kendilerini ve bölgelerini geliştirmiştir. 2000’li yıllarda gecekondü dönüşümlerinde hız kazanılmıştır. Eğitim olanaklarını arttıran Anadolu kentlerine yönelim ve kentleşme hızı artış göstermiştir (Gül, 2014).

Gecekondular, 2000’li yıllarda bir kazanç aracı olarak serbest piyasada kullanılmaya başlanmıştır. Farklı nitelikte bir sürü yapı kentte kendini göstermiş, kentte yaşanan dönüşüm ve kaos farklı gelir düzeyleri arasında kutuplaşma oluşturmuştur. Daha üst gelire sahip olan kesim kent çeperlerinde yaşamaya başlarken, alt- orta gelir seviyesine sahip kesim kentteki karmaşa ile iç içe kalmıştır. Devlet bu duruma müdahale ederek kentsel rantı sağlayabilmek için kentsel karmaşa alanlarında düzenlemeler yapmaya başlamıştır. Atıl durumda kalan yerler değerlendirilmiş, yeniden işlevlendirme çalışmaları yapılmış, tarihi ve turistik alanlar değerlendirilmiştir. Böylece tekrar kent merkezine çekilen üst gelir grubu ile kentsel sermaye artış göstermiştir (Kurtuluş, 2013).

Türkiye’de yaşanan modernleşme süreci incelendiğinde Türk modernleşmesini oluşturan dönemler hakkında farklı görüşler mevcuttur. Metin’e (2011) göre Türk modernleşmesi tarihsel olarak iki bölümde incelenmektedir. Cumhuriyet ilanı öncesinde ve sonrasında görülen modernleşme hareketleri farklı karakterlere sahiptir (Metin, 2011: 64).

Tekeli’ye göre (2001: 19) Türkiye modernleşme süreci; Cumhuriyet’in kuruluşuna kadar olan süreç, Cumhuriyet’in kuruluşundan 1950’li yıllara kadar geçen süreç, 1950’li yıllardan 1980’lere kadar olan süreç ve 1980 yılı sonrası olmak üzere dört dönemde incelenebilmektedir. İlk dönem Osmanlı modernleşmesi sıkılgan ve kendini tam olarak ifade

edememiş bir modernleşmedir. Erken Cumhuriyet Dönemi olarak adlandırılan ikinci dönem modernleşmesi toplumsal yapıyı etkileyerek yeni ulus devletin kurulumunda etkili olmuştur. Sürecin daha programlı ilerlediği bu dönemde kentleşme çalışmaları başlamış, süreç devlet eliyle yönetilmiştir. Üçüncü dönem olan 1950-1980 yılları arasında değişen siyasal yapı ve artan kentleşme ile modernite de değişime uğramaya başlamıştır. Dördüncü dönem olan 1980 sonrası modernleşmesi ise diğer dönemlerden farklı olarak daha durağan ve bütüncül gerçekleşmektedir (Tekeli, 1995).

Tanzimat Dönemi modernleşme çabalarının başladığı dönem olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu dönemde askeri, hukuki, siyasi ve toplumsal alanda birçok yenilik yapılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda Batı'dan farklı olarak işleyen modernleşme sürecinde askeri kaygılar öne çıkmıştır (Coşar, 1999).

Osmanlı Devleti'nde Batı'nın üstünlüğünün farkına ilk olarak Lale Devri'nde varılmıştır. Tanzimat Fermanı sonrası dönem ise düzenli reformların yaşandığı ve devlet eliyle modernleşme sağlanmaya çalışıldığı bir dönemdir. Tarihsel süreçte yaşanan mağlubiyetler ile sarsılan devlet öncelikli olarak askeri alanda modernleşme çalışmalarına başlamıştır. Bu adımları eğitim, kıyafet ve vergi düzenlemeleri izlemiş ve yenilikler toplumsal hayatta kendini göstermeye başlamıştır (Demir, 2020: 76).

Batı örnek alınarak başlanan modernleşme süreci istenilen başarıyı yakalayamamıştır. Son dönem Osmanlı'da hakim olan düşünce devleti güçlendirmek olduğundan batıda gerçekleşen yeniliklerin kabulü ile ilgili fikir ayrılıkları yaşanmaktaydı. Gerçekleşen her yeniliği olduğu gibi kabul etme taraftarı ve yeniliklere tamamen muhalif gruplara ek olarak gerçekleşen olaylar hakkında sentez yapılması gerektiğini savunan bir kesim de mevcuttu (Enginün, 2004). Bahsedilen tüm gruplar modernleşmenin toplumun üst kesiminden tabana doğru gerçekleşen bir süreç olduğu konusunda hem fikirdi. Mekansal ve kurumsal değişiklikler gerçekleştiğinde toplumun davranışlarının değişeceği öngörülmüş fakat istenilen düzeyde değişim gerçekleşmemiştir (Kasaba, 1999).

Zürcher (1995:72-73) 20. yüzyıla kadar beklenen değişimin görülmemesinin sebeplerini; devlete gerekli olan eğitilmiş eleman olmaması sonucu bürokraside nitelikli eleman azlığı, yeniliklerin yöneticilerin baskısı ile gerçekleştirilmeye çalışılması, kurumlarda birlik sağlanamaması ve yeniliklerin gerçekleşmesi için yetersiz ekonomi olarak sıralamaktadır.

Osmanlı Devleti'nde başlayan değişim hareketleri toplum tarafından benimsenmeden uygulanmaya çalışılmıştır. Reform hareketlerinde toplumun değişmesi beklenirken Osmanlı Devleti'nde toplum yapısının değişmesi negatif bir durum olarak görülmüştür. Cumhuriyet'in İlanı ile siyasi hayatın yanı sıra toplumun yeniden düzenlenmesi de esas alınmıştır. Geleneksel yaşam tarzını savunan kesimlere karşı devlet net tavrını göstererek modernleşme çalışmalarına başlamıştır. Bu dönemde ulus- devlet modelini sağlamlaştırmak için siyasi, askeri, ekonomik alanda değişimler yapılmıştır.

Osmanlı'da bu süreçte bir kesim tarafından bireylerin görünümü, kentlerin görünümü ve kamusal alanların niteliği gibi biçimsel gelişim modernleşme aşamaları olarak kabul edilmiştir. Osmanlı Devleti'nde Tanzimat Fermanı ile vatandaşlığa bakış açısı değişmiştir. Dine bağlı olan vatandaşlık hukuku değiştirilmiş azınlıklara verilen haklar neticesinde başlayan ulusçuluk akımları Cumhuriyet'in ilanı ile son bulmuştur (Erdal, 2017).

Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte modernleşme bir projeye dönüşmüştür. Yeni siyasi ortam, yaşam stili Devlet tarafından topluma entegre edilmeye çalışılmış, toplumun tamamen değişmesi hedeflenmiştir. Toplumsal tepkilere rağmen devlet karalarını uygulamaktan vazgeememiştir (Tazegül, 2005: 254). Hareketlenen siyasi ortam nedeniyle yavaşlayan modernleşme çabası devlet eliyle hızlandırılmaya çalışılmıştır. Geri kalmışlıktan uzaklaşmak için sorunsuz modernleşme otoriter bir tavırla uygulanmaya çalışılmıştır (Uyar, 1988: 80).

Cumhuriyet'in ilanından sonra görülen yenilikler toplumun gündelik yaşantısına entegre edilmeye çalışılmıştır. Siyasi yapı ile birlikte bireyin de değişimi hedeflenmiştir (Onbaşı, 2003). Siyasi alanda yapılan çalışmalar sosyal yaşamda kentleşme, sanayileşme, teknoloji gibi hususlarda etkisini göstermiştir. Gündelik yaşam geleneksel yaşamdan farklılaşmaya başlamıştır

Ekonomi alanında yapılan kongrede yerel sanayinin ve fabrikalaşmanın desteklenmesi kararları alınmıştır. Ayrıca demiryolu yatırımları desteklenmiş, yabancıların ellerinde olan hatlar alınmıştır. Sanayinin gelişmesi için yasal çalışmalar yapılmış ve hazırlanan kanun neticesinde sanayi alanında gelişim gözlenmiştir. Eş zamanlı olarak tarımsal alanda da yatırımlar yapılmıştır. Hukuki alanda ilk din-dünya ayrımı uygulanmış ve anayasa düzenlemesi, medeni hukuk gibi toplumsal hayatı etkileyen gelişmeler görülmüştür. Eğitim

alanında birçok reform yapılmış, kabul edilen yeni harfler modernleşme yolunda büyük bir adım sayılmıştır. Kılık- kıyafet, Müzik, resim, tiyatro gibi alanlarda uygulanan değişiklikler gündelik hayatı oldukça etkilemiştir (Sığın, 2017: 49-64).

Değişen siyasi ortamın etkisi ile 1950’li yıllarda modernleşme ve toplum ilişkisi farklı bir boyut kazanmıştır. Devlet, geleneksel yaşam tarzını savunan kesimlere karşı daha hoşgörülü davranarak reformlara devam etmiştir. Bu dönemde yoğun göçler yaşanmış, kentleşme hız kazanmış, plansız yerleşimler sonucu kentlerin çehreleri değişmiştir.

Toplumda söz sahibi olmaya başlayan sivil toplum kuruluşları 1980’li yıllara gelindiğinde modernleşme sürecine dahil olmuştur. 2000’li yıllarda ise Avrupa Birliğine yönelik yapılan çalışmalar neticesinde modernleşme sürecine dış güçler de söz sahibi haline gelmiştir.

2.2. Eskişehir’in Kentleşme Süreci ve Kentsel Değişimi

Eskişehir kenti kuruluşundan günümüze sürekli gelişim gösteren çok katmanlı bir şehirdir. Kent, sahip olduğu coğrafi-kültürel değerler ve tarihi yapısı ile bir çekim merkezi haline gelmiştir. Eskişehir sıcak su kaynakları, tarıma elverişli toprakları ve aktif sosyal-kültürel-ekonomik imkanlar gibi birçok bireye hitap eden özelliklere sahiptir. Bu sayede kent, nüfus bakımından incelendiğinde ülkemizin en kalabalık şehirleri arasında yer almaktadır.

2.2.1. Kentin coğrafi yapısı

Kentlerin toplumlar tarafından tercih edilmesinde konumu, yüzey şekilleri, bitkisel yüzey yapısı, su kaynakları gibi özellikleri dikkate alınır. Kuruluşu ilkçağlara uzanan Eskişehir kentinin yerleşim yeri olarak seçilmesinde; verimli bir ovada yer alması, toprak yapısı, sahip olduğu sıcak ve soğuk su kaynakları gibi özellikleri etkili olmuştur (İlgar, 2008: 46).

Eskişehir’de yer alan Porsuk Çayı kentin biçimlenişinde ve yeryüzü şekillerinin oluşmasında baskın bir rol oynamıştır. Sürekli dere yataklarıyla bölünen bir yapıya sahip olan kentte genel olarak karasal iklim hakimdir. Karasal iklimin getirisi olarak oldukça sert geçen iklim koşullarına rağmen Sakarya Vadisi ve Sarıcakaya bölgesinde mikro klima etkisi görülmektedir.

Kent yüzey şekilleri bakımından oldukça düz bir yapıya sahip olduğundan ulaşım konusunda oldukça avantajlı durumdadır. Tarihsel tüm süreçlerde önemli ulaşım yolları güzergahında yer almıştır. Kentin çehresinin tamamen değiştiren demiryolunun, Eskişehir’den geçmesinin nedenlerinden biri de yine şehrin düz ovada yer almasıdır. Eskişehir kent içi ulaşım sistemleri incelendiğinde de şehrin bu avantajının değerlendirildiği görülmektedir.

Eskişehir kentinin yer altı ve yer üstü kaynakları oldukça fazladır. Geçmiş dönemlerde kent bazı uygarlıklarca dinlenme yeri olarak kullanılmış, günümüzde ise bu özelliği hamam kültürüne evrilmiştir (İlgar, 2008: 47).

Kentin düz bir ovada yer alması şehir içi ulaşım konusunda pozitif bir durum iken Porsuk Çayı bu durumu biraz tersine çevirmiştir. Boylu boyunca ikiye bölünen şehirde ulaşımın sağlanabilmesi için yer yer köprüler inşa edilmiştir. Köprü yapıları inşa edildikleri dönemlere ait izler taşımakla beraber zamanla kentle bütünleşerek kente ait kimliğin birer parçası haline gelmiştir.

2.2.2. Kentin tarihsel süreçleri ve mekansal gelişimi

Eskişehir kenti kuruluş tarihinden günümüze gelene dek birçok topluma yerleşim yeri olmuştur. Ev sahipliği yaptığı her topluma ait değerler kentin kültürel mozağının oluşmasında rol oynamıştır. Her kültürün kente yansıttığı değer Eskişehir’in biçimlenişinde etkili olmuştur (İlgar, 2008: 26).

Eskişehir’de tarihsel süreçte yaşanan yerleşimler incelendiğinde karşımıza ilk olarak MÖ 3000’lerde yaşayan küçük beylikler çıkmaktadır. Kent sahip olduğu sıcak su kaynakları, ticaret yollarında yer alan konumu, verimli toprakları ve yaşamaya elverişli ikliminden dolayı sürekli el değiştirmiştir. Küçük beylikler halinde yaşayan Hititlerin bölgedeki hakimiyetleri azalınca Frigler bölgeye yerleşmiştir. Bölgede Friglere ait önemli eserler bulunmaktadır. Friglerden sonra bölgede Kimmerler hüküm sürmüş ve Bizans İmparatorluğuna bağlanmadan önce Lidya ve Pers İmparatorluklarının hakimiyetinde de bulunmuştur. O zamanki ismiyle Dorylaeum 8. yüzyılda Arap komutanlar tarafından işgal edilmiş fakat Arap hakimiyeti çok uzun sürmemiştir (Baykal, 2010: 26).

Selçuklular tarafından 12. yüzyılda ele geçirilen kentte değişim ve dönüşüm kendini

göstermeye başlamıştır. Bazı mimari eserlerin yapıldığı bu dönemde halkın bir kısmı ticaretle bir kısmı ise zanaatla uğraşmıştır (İlgar, 2008: 24).

Bir süre Karamanoğulları Beyliğince işgal edilen kent I. Murat tarafından Osmanlı topraklarına katılmıştır. 17. yüzyılda kentin Osmanlı'da çıkan isyanlardan etkilendiği bilinmektedir. Kütahya'ya bağlı bir sancak olan Eskişehir, Bizans saldırılarına karşı kullanılan bir bölge olduğundan Sultanönü Sancağı şeklinde isimlendirilmiştir (Baykal, 2010:27).

On sekizinci yüzyılda aldığı göçler neticesinde kentte ortaya çıkan grup kent kültürüne önemli katkılarda bulunmuştur. Kentte zamanla askeri gücün yerini kültür almış, imar faaliyetleri oldukça hızlanmıştır. Eskişehir seferleri esnasında sultanlar tarafından konaklamak için kullanılmıştır. Osmanlı Devleti gücünü kaybetmeye başladığında kente olan göçler artmıştır. Artan ihtiyacı karşılayabilmek için ticari faaliyetlerde hızlanma kaydedilmiştir (İlgar, 2008: 25).

İhtilaf Devletleri'nin istedikleri yerleri işgal etmesi maddesinin bulunduğu Mondros Mütarekesi 1918 yılında imzalanmıştır. Mütareke doğrultusunda Yunan işgali başlayınca karargah Eskişehir'de kurulmuştur. Yunan kuvvetlerinin geri püskürtüldüğü 1.ve 2. İnönü Savaşları 1920'de yapılmıştır. Yunan kuvvetleri yeniden Eskişehir'e saldırarak şehri işgal etmiş, şehir işgalden 1922'de kurtulmuştur. Kurtuluş Savaşı ve işgaller sırasında oldukça zarar gören kent Cumhuriyet'in ilanı ile yenilenme dönemine girmiştir. Eskişehir 1925 yılında il ilan edilerek başladığı gelişimsel sürecini günümüze dek sürdürmüştür (Baykal, 2010: 27).

Eskişehir'de ilk nazım imar planı 1956 yılında yapılmıştır. Tarihsel süreçte kent planlama öncesi ve sonrası dönem olarak incelenecektir. Planlama öncesi dönem demiryolu güzergahı olarak kentin seçimi ve kentin aldığı göçler sonucu kentin mekansal olarak değişimini kapsamaktadır. Planlama sonrası dönem ise kentin planlama doğrultusunda dönüştüğü dönemi kapsamaktadır (Çakmak, 2008:7).

Eskişehir kentinin planlama öncesi mekansal gelişimi

Eskişehir'i tanımlayan eski kaynaklarda kentin Dorylain ismi ile bilindiği belirtilmiştir.

Tarihsel süreçte bölgenin önemli ticaret yolları üzerinde bulunan ve eşsiz sıcak su kaynaklarına sahip olan Eskişehir'in ilk yerleşim büyüklüğü ile ilgili bir veri bulunmamaktadır (Ertin, 1994: 4).

Kent düz ve verimli bir ovada yer almaktadır. Frigler bölgede yerleşim sağladıkları dönemde yoğun olarak tarım ve madencilikle uğraşmışlardır. Ulaşım açısından avantajlı olan kentte böylece tarımsal faaliyetler artmış ve ulaşımın kolay olması ile de ticari faaliyetler gelişmiştir (İlgar, 2008:26). Diğer bir deyişle hareketli ticari hayatı ile bilinen Frigya şehri sahip olduğu zenginliği ulaşım konusundaki avantajı sayesinde yakalamıştır (Gökdoğan Celal, 2006: 45). Frig devletinden sonra Lidya, pers devletleri bölgede hakimiyet kurmuşlardır. Daha sonra bölgede söz sahibi olan Bizans İmparatorluğu döneminde kentte ticari yaşam oldukça gelişmiştir.

Kentte Bizans hakimiyeti sürdüğü sırada eskiden var olan faaliyetler devam etmiştir. Fakat bölgede daha önce görülmemiş olan Hristiyanlığın yayılması ile sosyal hayatta değişimler yaşanmaya başlamıştır. Bu dönemde tarım ve ticari faaliyetler daha düzenli ve daha sürdürülebilir hale getirilmiştir. Kent Arap istilasına maruz kaldığında kurulan tüm düzen zarar görmüştür. Selçuklular bölgeye yerleşim sağladıklarında imar faaliyetleri başlamış, bugün Eskişehir'in ilk yerleşim nüvesi olan Odunpazarı'nda Alaeddin Camii inşa edilmiştir (İlgar, 2008: 26). Selçuklular hakimiyetinde iken imar faaliyetlerine ek olarak gayrimüslim halk zanaat ve sanata yönelirken Türkler daha çok ticaret ile ilgilenmişlerdir.

Bir dönem Moğol istilasından kalan kent daha sonra Osmanlıların eline geçmiş ve Kütahya Sancağına bağlı Sultanönü Sancağı olarak kullanılmıştır. 17. yüzyılda şehir geçirdiği savaşlar ve etkilendiği isyanlar neticesinde zarar görmüş, kazandığı gelişme ivmesini kaybetmiştir (İlgar, 2008: 27).

On sekizinci yüzyıla gelindiğinde savaş sonrası kente gelen göçmenler ve demiryolunun etkisi ile kentin çehresi yavaş yavaş değişmeye başlamıştır. Artan nüfus yoğunluğu ve ticari gelişmeler sonucunda kent artık bir idari birim ve bağımsız bir sancak haline gelmiştir.

Berlin-Bağdat demiryolu kente geldiğinde kent işgallerden zarar görmüş halini onarmış fakat gelişme ivmesini kaybetmişti. Kentin çehresini-gelişimini tetikleyen demiryolu sanayileşme adına ilk adımın atılmasını sağlamıştır. Demiryolu kentin sosyo- kültürel

durumunu etkilemiş kurulan fabrika ile sanayileşmenin önünü açmıştır.

Anadolu’da demiryolu güzergahları belirlenirken öncelikli amaç, Avrupa’nın pazar arayışıdır. Eskişehir Osmanlı Devleti’nin kurulduğu ve uzun yıllar da Sultanönü Sancağı olan bölgedir. Denize kıyısı olan ve ticaretin gelişmiş olduğu büyük bir kent olmamasına rağmen Eskişehir’in demiryolu güzergahı olarak seçilmesinin nedeni diğer şehirlere olan yakınlığı ve uygun arazi yapısıdır (Efe, 1998: 12-13).

Eskişehir’de demiryolu inşa edildikten sonra vagon ve buharlı lokomotif tamirâtı için 1894 de bugünkü TÛLOMSAŞ’ın temeli olan Anadolu-Osmanlı Kumpanyası kurulmuştur. Anadolu-Osmanlı Kumpanyası ilk kurulduğunda küçük bir atölye olmasına rağmen kentin sanayisinin ilk adımını oluşturmıştır. Yıllar içerisinde Kumpanya büyük gelişim göstererek Eskişehir’e birçok açıdan katkıda bulunmuştur. İkinci Dünya Savaşı sonrasında işçi gereksinimi arttığı için işçi eğitimlerine başlanmış olup nitelikli işçiler kente kazandırılmıştır (İlgar, 2008: 28-29).

Eskişehir’e demiryolu gelişinden sonra gelişen ekonomik faaliyetlere ek olarak yönetsel gelişmeler de yaşanmıştır. Kent, bağlı olduğu Kütahya merkezli Anadolu Eyaleti’nden Ankara Eyaleti’ne bağlanmıştır. Bu dönemde kentte hızlı bir nüfus artışı yaşanmıştır. Bu artışın nedeni hem demiryolunda çalışmak için gelen işçi nüfusu hem de Kırım ve Rumeli’den gelen göçmenlerdir. Demiryolu güzergahı devlete ait arazilerden geçmiş ve devlet bu arazilere kente gelen nüfusu yerleştirmeyi planlamıştır. Bu bağlamda Kırım ve Rumeli göçmen gelen göçmenler demiryolu çevresine konumlanmış, işçiler ise fabrika yakınına yerleşerek yeni bir yerleşim yeri oluşumuna neden olmuşlardır (Efe, 1998: 64).

Kente ait ilk harita 19. yüzyılda hazırlanan “Taksim-i arazi” haritasıdır. Eser kente dair bir düzenlemeyi değil sadece mevcut yapılaşmayı gösterdiği için plan kapsamına alınmamıştır (Ertin, 1994: 15).

Kente gelen göçmenler kendi kültürel yerleşimlerini Eskişehir’de sürdürmüşlerdir. Yeni kurulan yerleşimler göçmenlere ait kültürel izler taşıdığından kentin mekansal gelişiminde değişimlere neden olmuşlardır (Efe, 1998: 79).

Eskişehir’e ait 1896 yılında hazırlanmış yerleşim planında üç yerleşim nüvesi göze çarpmaktadır. Kent merkezini boydan boya bölen Porsuk Çayı aynı zamanda sosyal bir eşik

olmuştur. Akarsuyun güneyinde geleneksel yerleşimlerin olduğu Odunpazarı, ilk ticari merkez olan Taşbaşı Çarşısı ve sıcak sular bölgesi yer alırken kuzeyinde göçmenlere ait yerleşimler yer almaktadır. Porsuk Çayı'nın çevresinde ise ticari merkezler yer almaktadır (Koca ve Karasözen, 2010).

Savaş sonrası kente gelen göçmenler ve demiryolu ile çehresi değişmeye başlayan kentte 18. yüzyılın sonlarına doğru lületaş ticareti gerçekleşmiştir. Kentte yerleşimler ilk olarak ovanın kuzeyinde, 19. yüzyılda ise Porsuk Çayı kenarı ve demiryolu çevresinde görülmüştür. Oluşan iki yerleşim merkezi arasında bahçeli konutlar inşa edilmiştir. 1900'lü yılların başında görülen yangında kent merkezi zarar görmüştür. Ayrıca Kurtuluş Savaşı sonrası kentten çekilen Yunanlılar istasyon çevresine zarar vermişlerdir (Ertin, 1994: 17-22).

Demiryolu yapımına önem verilen yıllarda yurt genelinde karayolları bakımsız durumda kalmıştır. Karayollarının yetersizliği, dönemin başkenti İstanbul'a karayolundan daha hızlı şekilde direk bağlanması ve istasyonun ulaşılabilir olması Eskişehir'de trenin tercih edilmesini sağlamıştır. Kırsal alanda yapılan üretim doğrudan demiryolu ile kent merkezine ulaştırılabildiğinden kentte ticari yaşam oldukça hareketlenmiştir. Kent merkezinde görülen bu gelişim ivmesi kente olan göçleri arttırmış, hizmet sektörünü yavaş yavaş geliştirmiştir. Böylece Eskişehir Osmanlı İmparatorluğunun son döneminde kaybettiği gelişim hızını Cumhuriyet ile birlikte yeniden yakalamıştır (İlgar, 2008:30).

1925 yılında il olan Eskişehir, kentsel gelişiminde büyük bir ivme kazanarak yeni mekansal fonksiyonlar kazanmıştır. Cumhuriyet'in ilan edildiği yıllarda Eskişehir'de Odunpazarı ve Porsuk Çayı çevresinde yerleşimler görülmekteydi. İki yerleşim dokusu arasındaki bölge daha hareketsiz iken Cumhuriyet'in ilanı ile bu bölgelerde de yerleşimler görülmeye başlanmış böylece kentte hem eski hem de yeni yerleşim bölgelerinde gelişmeler yaşanmıştır.

Cumhuriyet'in ilanından 1950 yılına kadar geçen süre zarfında Cer Atölyesi'nin kuruluşuyla başlayan sanayi faaliyetlerinin planlanması hedeflenmiştir. Devlet bu yıllarda sanayiye Anadolu'da geliştirmeyi planlamış ve gerekli hazırlıkları bu yönde yapmıştır. Eskişehir özelinde devlet destekli yatırımlar başlamış, demiryolu ile kent merkezine yerleşen sanayi yapıları inşa edilmeye başlanmıştır. Böylece kent içinde yeni konut dokusu, kamu yapıları, sanayi yapıları ve sanayi yapılarını destekleyen yeni yapılar ile fonksiyon çeşitliliği sağlanmıştır (Ertin, 1994: 22-26).

Bu dönemde artan belediyeçilik hizmetleri ile planlamanın önemi fark edilmiş ve kent haritası hazırlanmıştır. Kent içi ulaşım hizmetleri geliştirilerek yeni yollar ve köprüler inşa edilmiş, zemin iyileştirmesi gereken yollarda gerekli iyileştirilmeler yapılmış, yetersiz olan yollarda ise gerekli genişletme çalışmaları yapılmıştır. Kent için önemi büyük olan İstasyon Binası ve demiryolunu diğer fonksiyonlara bağlayan Mustafa Kemal Atatürk Caddesi bu dönemde açılmıştır (Ertin, 1994:31). Kent içi düzenlemelere Eskişehir'in sahip olduğu en önemli yer üstü suyu olan Porsuk Çayı'na yönelik çalışmalar da dahil edilmiştir (İlgar,2008:32).

Eskişehir'in demiryolu ile tanışması sonrasında kentte mekansal değişimler yaşanmaya başlamıştır. İstasyon ile konut dokusunu birbirine bağlayan bulvar (Mustafa Kemal Atatürk Caddesi) Eskişehir'e demiryolu ile gelen yeniliklerdendir. Mustafa Kemal Atatürk Caddesi halen günümüzde önemini korumaktadır. Fabrikalar Bölgesi kentin arazi kullanımı ile demiryolunun etkileşimine gösterilebilecek en dikkat çekici örnektir (Koca ve Karasözen, 2010)

Kurtuluş Savaşı'nda büyük zarar gören Eskişehir için Cumhuriyet sonrası kentleşme çalışmaları oldukça önemlidir. Kentte sanayi faaliyetlerinin artması ile sanayi mekanları çoğalmış, artan nüfus ile yeni konut alanları inşa edilmiş, yetersiz yollar genişletilmiş, yeni yollar açılmış ve bu güzergahlarda ticari düzenlemeler yapılmıştır.

Yangınlar sonrasında zarar gören kentte yeni yapılaşma eski düzende devam etmiştir. Hamamyolu çevresinde az katlı ticarethaneler 1930'lu yıllarda inşa edilmiş ve bölge günümüze dek bu yapısını muhafaza etmiştir. Tarihsel süreçte kentin güneyinde konumlanan konut alanları Porsuk Çayı'nın kuzeyine yayılma göstermiştir. Porsuk Çayı çevresinde yer alan Köprübaşı bölgesi gelişim göstererek kentin yeni merkezi haline gelmiştir (Yurt Ansiklopedisi,1981:55)

Kentte yer alan dokusal boşluklar 1940'lı yıllarda inşa edilen konut birimleri ile dolmaya başlamıştır. Kente gelen göçmenler için 1960'lı yıllarda yapılan konutlar ve yaşanan sel felaketi sonrası kooperatifler eliyle inşa edilen konutlar ile Eskişehir'in mekansal gelişimi oldukça hızlanmıştır (Koca ve Karasözen, 2010)

Eskişehir'de planlama öncesi dönemde artan nüfusa rağmen dağınık ve düzensiz yerleşim

çok fazla görülmemektedir. Yerleşimler daha çok sanayi tesisleri, konut yerleşimleri ve ticari alanlar çevresinde yoğunlaşmıştır.

Özellikle sanayi faaliyetleri kentin yerleşimi üzerinde doğrudan etkilidir. Kente çalışmak için göç eden kesim çalışma ve barınma mekanlarının yakın olmasını istediklerinden sanayi tesisleri çevresinde yerleşim kurmuşlardır (Ertin, 1994: 23).

Kentte yer alan Porsuk Çayı rekreasyon alanlarını çevresinde toplayarak kent gelişimini desteklemiştir. Eskişehir kent merkezinden geçen akarsu çevresinde birçok barınma, eğlenme mekanları ile kentsel meydanlar yer almaktadır. Ayrıca Porsuk üzerinden kent içi ulaşımı gerçekleştirmek amacıyla yapılmış olan köprüler zamanla kentle bütünleşerek kentin gelişimini en çok etkileyen unsurlardan biri haline gelmiştir.

Kentin gelişim süreci incelendiğinde bu dönemde en dikkat çeken hususunun sanayi yapıları olduğu görülmektedir. Eskişehir'in demiryolu ile tanışması sonrasında kentin dokusu değişime uğramaya başlamıştır (Çakmak, 2008: 88).

Eskişehir kentinin planlama sonrası mekansal gelişimi

Türkiye, 1950 yılı sonrasında yaşanan ekonomik gelişmelerin ışığında hızlı bir kalkınma sürecine girmiştir. Bu dönemde göze çarpan en dikkat çekici olay hem kırsal alanlardan hem de iş imkanları bakımından yoksun bölgelerden kentsel alanlara yaşanan göçlerdir. Kent merkezinde yoğunlaşan nüfus ve artan barınma ihtiyacı ile kentleşmenin ivmesi artmıştır. Bu dönemde henüz planlı döneme geçilmediğinden dağınık ve düzensiz bir kentleşme gerçekleşmiştir. Ortaya çıkan karmaşa ve düzensizlik II. Dünya Savaşı sonrasında büyük kentlerin ortak sorunu haline gelmiştir.

Eskişehir'de gelişen sanayi ve artan göçler sonucunda ortaya çıkan konut ihtiyacı giderilirken planlı bir şekilde davranılmamıştır. Kente ait konut yerleşimleri, sanayi tesislerinin konumu gibi hususlar bir bütünün parçası olarak çözümlenmediği için kopukluklar oluşmuştur (Ertin, 1994:25).

Eskişehir'de tarihsel süreçte bilinen en eski yerleşim yerleri Odunpazarı Bölgesi ve Porsuk Çayı çevresidir. Demiryolu sanayi tesislerinde çalışmak üzere kente göç eden kesimin hemen sanayi tesislerinin çevresinde konut gereksinimleri karşılanmıştır. Böylece bilinen iki

yerleşim bölgesine ek olarak demiryolu sanayi tesisleri çevresinde de yerleşimler oluşmaya başlamıştır. Kentteki yerleşim düzensiz bir şekilde gelişince bir plan gereksinimi ortaya çıkmış ve sonraki dönemlerde kentin konut, ticaret ve sosyal alanları bu plan doğrultusunda geliştirilmiştir.

Eskişehir'in kuzeyi 1950 yılında yaşanan sel felaketinde zarar görmüştür. Zarar gören konut dokusu çevresinde yeniden inşa faaliyetleri gerçekleştirilmiş ve yeni yerleşim merkezleri oluşturularak kentin kuzey yönünde gelişmesi hızlandırılmıştır.

Yaşanan dış göçler sonucu kente gelen göçmenler kent gelişimine katkıda bulunmuştur. Porsuk kıyısında yerleşim sağlayan göçmenler kente tarımsal yönden katkı sağlamışlardır. Kente gelen Bulgarlar ise kente ve ülkeye kuzine soba kültürünü getirmişlerdir. Soba üretimi için atölyeler kurarak kentin ilk küçük sanayi birimlerini oluşturmuşlar, bilgilerini yerel halkla paylaşarak bu zanaatın ülkemizde gelişmesini sağlamışlardır (Ertin, 1994:41).

Cumhuriyet ilan edildikten sonra belediyecilik faaliyetleri hız kazanmıştır. Kentin planlı olarak gelişebilmesi için atılan ilk adımlardan biri 1952 yılında İller Bankası'na açılan yarışma sonucu hazırlanan 1/5000 ölçekli nazım imar planı ile bu plana uygun olarak hazırlanan ve onaylanarak 1956 yılında yürürlüğe giren 1/2000 ve 1/000 ölçekli uygulama imar planları olmuştur. 1956-1984 yılları arasında aynı uygulama imar planı yürürlükte kalmıştır (Akçoral ve Ulu, 2004).

Eskişehir planlama öncesi dönemde oldukça düzensiz bir şekilde gelişmiştir. 1956 yılında uygulama imar planı onaylandıktan sonra daha planlı bir şekilde gelişen kent bugünkü görünümüne en yakın halini 1980'li yıllarda kazanmıştır. Demiryolu yapımı esnasında arka planda kalan karayolu yapımı bu dönemlerde önem kazanmıştır. Yapılan karayolu yatırımları kent gelişimini şekillendiren faktörler arasındadır. Eskişehir'i çevre iller ile bağlayan yollar ile çevreyolları etrafında yeni yerleşimler oluşmuştur. Karayollarının öne çıktığı bu dönemde kent merkezinde otogar inşa edilmiştir. Yunus Emre Caddesi'nde yer alan otogar çevresinde yolculara yönelik otel, restoran gibi yapılar inşa edilmiş, kentte yeni bir ticari merkez oluşmuştur (Ertin, 1994: 41). 1950 yılı öncesinde kentin belli bölgelerinde yoğunlaşan sanayi yapıları 1950 yılı sonrasında dağınık yerleşim göstermeye başlamıştır. Sanayinin gelişmesi ile kent merkezinde bulunan sanayi yapılarının kapladığı alan artmıştır (Akçoral ve Ulu, 2004). Bugünkü TÜLOMSAŞ'ın temelini oluşturan atölyeler, ilk

kurulduğu dönemlerde kent merkezinin şekillenmesinde çok büyük rol oynamasına rağmen 1980’li yıllarda sanayi alanları kent merkezinden uzakta konumlandırılması nedeniyle kentin gelişmesinde etkili olamamıştır (Ertin, 1994: 86).

Eskişehir’de demiryolu çevresinde kurulan sanayi tesislerinin olduğu bölgeye Fabrikalar Bölgesi denilmektedir. Fabrikalar Bölgesinin çevresine çalışanlar için konut ve sosyal mekanlar inşa edilmiş, bölgenin yerleşim noktası olması sağlanmıştır. Fakat geçen zaman içerisinde Fabrikalar Bölgesi yoğun yerleşim bölgesi merkezinde kalmış, yeni döneme ayak uyduramayan fabrikalar kapanmış, üretime devam eden işletmeler ise kent dışına taşınmıştır. Mevcut yapılar için koruma kararı verilmemiş, yeniden işlevlendirme yapılmıştır (Kuban, 2000: 207).

Eskişehir’de 1960 yılından önce eğitim, sağlık gibi yapılara ait yerleşim kararları alınırken bir plana bağlı kalınmamıştır. Birbirinden bağımsız konumlanan bu yapıların zamanla çevrelerinde konut dokuları oluşmuştur. Böylece kentte farklı noktalarda ve plansız büyümeler görülmüştür.

Sanayi ve demiryolu denilince ilk akla gelen kent olan Eskişehir çok katmanlı yapısının içerisinde eğitim kurumlarını da barındırmaktadır. Bugünkü ismiyle Anadolu Üniversitesi 1958 yılında Yüksek İktisat Okulu olarak kurulmuş, 1959’da İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi olarak isimlendirilmiş, en son 1981 yılında yapılan düzenleme ile bugünkü ismini almıştır.

Anadolu Üniversitesi Eskişehir kuzeyinde yer alan bugün bulunduğu alana 1967 yılında taşınmıştır. Mevcut alan yeterli gelmeyince Yunus Emre Kampüsü sahası genişletilmiş, 1993 yılında Osmangazi Meşelik Kampüsü inşa edilmiş ve açılan ikinci kampüs Osmangazi Üniversitesi olarak değişmiştir. Üniversitelerde çalışan ve okuyan bireylerin konut, lokanta, kırtasiye ve sosyal mekan gibi gereksinimleri kampüsler çevresinde karşılanmış böylece kentin yerleşimi bu doğrultularda değişmiştir.

Kentin ilk karma fonksiyonlu yapısı olan Kılıçoğlu Sineması’nın ve halen kullanılmakta olan Eskişehir Garı’nın yapımı 1950’li yıllarda tamamlanmıştır. Bahsedilen iki yapının kent gelişim sürecinde önemi oldukça büyüktür. Kentteki diğer sinema ve otel yapıları geçmişte olduğu gibi Porsuk Çayı çevresinde yer almaya devam etmişlerdir. Değişen belediyeçilik

anlayışı sonucu kentte resmi binaların sayısı artmıştır (Çakmak, 2008: 22).

Hızla gelişen Eskişehir için 1956 yılında onaylanan imar planı yetersiz kalmaya başlamıştır. 1978 yılında yeni bir nazım imar planı hazırlanmış fakat o yıllardaki gecekondu yapılarının resmiyet kazanması sebebiyle beklenen planlama sağlanamamıştır.

Eskişehir kenti gelişimi açısından 1980 ile 1990 yılları arası durağan geçmiştir. Bu dönemde, 1950-1980 yılları arasında yaşanan gelişmeler etkilerini sürdürmeye devam etmişlerdir. Kent içi ulaşımında yeni yollar açılmış, yeni oluşan merkezler arasında bağlantılar sağlanmıştır. Bu dönemde kooperatifler eliyle kentin mekansal boşluklarında plansız bir şekilde konut alanları yapılmıştır. Ayrıca kent çeperlerinde gecekondulaşma devam etmiştir.

Kentin gelişim hızı ile gelecek planları uyum sağlayamadığında kentte mekansal kaos oluşmaktadır. Kat mülkiyeti kanunu ile 1970’li yıllarda çok katlı yapı sayısı artınca kent merkezi gerekli talebi karşılayamamış ve gerekli hizmeti sunamamıştır. Yapılan planlamalarda bir süreklilik olmadığından kentin gelişim ivmesi yakalanamamış ve mali kayıplar oluşmuştur (Koca, 2004). Bu dönemde kent gelişiminde dikkat çeken bir husus kent merkezinden uzaklaşan kesimdir. Üst gelir grubunda yer alan nüfus kent merkezi kargaşasından ve mekansal kaostan uzaklaşmış kent çeperlerinde yeni yerleşimler oluşturmuştur.

Eskişehir’de kent içi ulaşım sisteminde hafif raylı sistem düzenlemeleri 2000’li yıllara yaklaşıldığında yapılmıştır. Bu kapsamda kent içinde bazı yollar yayalaştırılmış, otobüs güzergahları iyileştirilmiştir. Ayrıca ilk kurulduğu günden bu yana kentin şekillenmesinde en etkili faktörlerden olan Porsuk Çayı’na ait çevre düzenleme çalışmaları yapılmıştır. Eskişehir’in bugün sahip olduğu rekreasyon alanları bu dönemde şekillenmeye başlamıştır.

Eskişehir kent merkezi ile kent dışında oluşan yerleşim yerleri arasındaki doku 2000’li yıllarda yoğunlaşmış, kent bugünkü makro formunu yakalamıştır (Ulu, 2005). Yine bu dönemde kent içerisinde yer alan terminal binası şehrin dışına bugünkü konumuna taşınmış, kent içi ulaşım bu noktada yenilenmiş, yeni ticari merkezler inşa edilmiştir (Tural ve Üstün, 1999). Kent merkezlerindeki üretim ve tüketim sistemleri değişmiş, kentsel mekanlar da bu sürece uyum sağlayarak fiziksel ve işlevsel olarak değişmeye başlamışlardır.

Kalabalıklaşan nüfus ve artan tüketim alışkanlıklarının getirisi olarak kentte alışveriş merkezine gereksinim duyulmuştur. Eskişehir'in en eski akslarından olan Hamamyolu Caddesi uzantısında "Kanatlı-Espark-Neo (Carrefour)", Fabrikalar Bölgesinde yer alan Kurt Kiremit Fabrikası yerine ise Espark Alışveriş Merkezi inşa edilmiştir. Eskişehir'in tarihsel sürecinde var olan tarihi dokunun içerisine inşa edilen modern fonksiyonlu yapıların kente etkileri irdelenmelidir. Daha küçük ölçekli ve yerel esnafın yer aldığı Hamamyolu Caddesi kente kimlik kazandıran önemli bir bölgedir. Aynı şekilde sanayi denilince akla gelen ilk şehirlerden olan Eskişehir'de tarihsel süreçte önemi büyük olan Fabrikalar Bölgesinin nasıl değerlendirilmesi gerektiği de önemli bir husustur.

Kent mekansal olarak gelişmiş, demiryolu kent merkezinde kalmış ve doğrusal olarak kenti bölen bir eleman haline gelmiştir. Kentin kuzeyi ile güneyi arasında ulaşım üstgeçitler ve hemzemin geçitler ile sağlanmaktadır. Kentin en yoğun caddeleri üzerinde tren geçişi esnasında trafik çok ciddi şekilde etkilenmekte ve güvenlik konusunda güçlük yaşanmaktadır. Bu problemlere çözüm sunabilmek adına 2008 yılında "Eskişehir Gar Geçişi" projesi hazırlanmıştır. Proje kapsamında demiryolu yer altına alınarak kenti bölen yapı ortadan kaldırılmıştır. Eski hat boyu bölgesi 2014 yılında rekreasyon alanı olarak düzenlenerek yaya kullanımına açılmıştır.

Günümüzde YHT için altyapı çalışmaları devam etmekte olup tren güzergahında bulunan gar binaları kapasite artışı sebebi ile yenilenmektedir. Bu bağlamda Ankara- İstanbul YHT güzergahında kalan Eskişehir'in yolcu kapasitesi artacağı düşünülerek yeni bir gar yapılması planlanmıştır. TCDD 2013 yılında mevcut gar binasının kuzeydoğusunda yeni bir gar binası projesi için ihale düzenlemiş, uygulama projeleri hazırlanmış fakat projenin yapımına başlanmamıştır.

2.3. Kent Kimliği Bağlamında Eskişehir

Eskişehir, tarihsel süreç boyunca birçok toplumu ve kültürü bünyesinde barındırmıştır. Kenti mekânsal ve toplumsal anlamda geliştiren başlıca hususların tarım, demiryolu, sanayi ve kentte yer alan eğitim kurumları olduğu görülmektedir.

Demiryolu, kentin tarihsel süreçte en büyük şansı olmuştur. Demiryolunun kente gelişi ile nüfusu yoğunlaşmış ve kentin mekânsal büyümesi hızlanmıştır. Kentte ticari yaşam canlanmış, sanayi hızlı bir gelişim göstermiş ve yeni iş kolları ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda

kentsel değişimi tetikleyen diğer etmen sanayileşme devreye girmiş ve Eskişehir kendi tarihsel sũrecinde farklı bir dũneme girmiştir. Ekonomik ve mekânsal anlamda gelişen kentte sosyo-kũltũrel faaliyetler de artmıştır. Kentin tarihinde yer alan, Eskişehir kentsel değişimini belirleyen ve kent kimliğini etkileyen hususlar genel anlamda ũç başlık altında açıklanmıştır.

2.3.1. Eskişehir’de sanayi

Eskişehir için demiryolu ile tanıştığı 1892 yılı bir dũnũm noktası olmuştur. Kent demiryolu için bir dũęũm noktası olduğundan yũk ve yolcu taşımacılığında en çok tercih edilen ulaşım tũrũdũr. Demiryolu ile kentin yaşadığı değişim birçok boyutta incelenmelidir. Eskişehir verimli topraklara kurulmuş bir kenttir. Kent çevresinde yapılan ũretim tũketiciciye kolay ulaşabilmesi, kentin kalkınması açısından ũnemli bir ekonomik faktordũr. Bu bağlamda demiryolunun varlığı ve istasyonun merkezde yer alması Eskişehir açısından bũyũk bir avantaj olmuştur (Albek, 1991: 160). Demiryolu inşası ile kent evre illere bağlanmış, ũnemli bir gũzergahın parçası haline gelmiş ve ũlkenin ileri gelen sanayi kurumunun temelleri (Cer Atũlyesi) oluşturulmuştur. Gũnũmũzdeki adıyla TũLOMSAř zamanla kũũk bir atũlyeden kentin biçimlenişini etkileyen bũyũk bir kompleks haline gelmiştir. İstasyonda gũrev alan yeni yũnetim birimleri ile iş kolları oluşmuş ve kentte memur sınıfı ortaya çıkmıştır. Cer Atũlyesi için nitelikli eleman yetiştirmek amacıyla açılan okullar uzun yıllar Eskişehir’de yer alan sanayi tesislerinin nitelikli eleman ihtiyaını karşılamıştır. Kent 1892 yılı sonrasında demiryolu ile ekonomik, sosyo-kũltũrel ve yũnetim açısından değişim yaşamıştır.

Sanayi faaliyetleri, Eskişehir’in değişimini etkileyen faktũrlerdendir. Tarımdan sanayiye geçiş 1923 yılından sonra yeni devletin modernleşme projelerinden birisi olmuştur. Cumhuriyet ilanı ile birlikte Eskişehir’de tarımsal faaliyetler miktarı azaltılarak sanayi faaliyetlerine ağırlık verilmeye başlanmıştır. Özel sektũrũn o dũnemde bũyle bir değişim yapabilecek gũce sahip olmaması nedeniyle Eskişehir sanayisi devlet eliyle kurulmuş ve geliştirilmiştir. Bũylece kentte Cumhuriyet’in fiziksel izleri gũrũlmeye başlanmıştır. Kurulan sanayi kuruluşları Eskişehir için sosyo-ekonomik değerden çok daha fazlasını içermektedir (Zeybekoğlu, 2009). Özel sektũr 1950’li yıllar sonrası sanayi yatırımlarında sũz sahibi olmaya başlamıştır. 1950’li yıllar ũncesine bakıldığında kentte iki bũyũk sanayi kuruluşu dikkat çekmektedir. Bunların ilki 1894 tarihinde açılan Cer Atũlyesi, diğeri ise 1933 tarihinde açılan şeker Fabrikasıdır. Sũz konusu kurumlar kuruldukları tarihten itibaren

gelişerek kentte mekansal değişimler oluşturmaya başlamış, çevrelerinde oluşan konut ticaret gibi birimler ile kentsel gelişime yön vermişlerdir (Taneri Yılmaz, 2009: 13).

Demiryolunun Eskişehir'e gelişinden sonra sanayileşme çok hızlı gerçekleşmiştir. Kurulan sanayi alanları çevresinde yeni yerleşimler oluşması sonucunda sanayi alanları kent merkezinde kalmıştır. 1960'lı yıllarda kentin dışında Organize Sanayi Bölgesi kurulmasına rağmen TÜLOMSAŞ, Şeker Fabrikası, Tuğla Fabrikaları ve Baksan Sitesi gibi kuruluşlar kent merkezinde kalmıştır. Söz konusu fabrikaların kentin merkezinde kalmasının nedeni o dönemde demiryoluna yakın bölgelere kurulmuş olmasıdır. Günümüze gelindiğinde kent içindeki sanayi alanları taşınmış ve boşalan alanlar değerlendirilmeye başlanmıştır (Tural ve Üstün, 2003)

Eskişehir'in Cumhuriyet öncesi dönemde sahip olduğu demiryolu hattı ve atölyeleri devlet tarafından yatırım alanı olarak seçilmesinde etkili olmuştur. Ayrıca kentin o yıllarda savaş ve yangınlar sonrası zarar görmüş bir Anadolu kasabası olması da bu durumu desteklemiştir (Ulu, 2005).

Almanlar tarafından kurulan Cer Atölyesi başlangıçta küçük bir atölyeden ibaretken 1924 yılında devletleştirilen atölye zamanla büyüyerek bugünkü TÜLOMSAŞ'ı oluşturmuştur. Eskişehir Cumhuriyet öncesi dönemde yatırım yapılan nadir kentlerdendir. Tarımsal üretimin hakim olduğu kentte sanayi faaliyetlerine önem verilmeye başlanmış ve kentsel değişim tetiklenmiştir. 1940'lı yıllarda 40000 m²'ye ulaşan Cer Atölyesi kentte sosyal, kültürel, ekonomik ve idari değişimlerin yaşanmasını sağlamıştır. Atölyelerde çalışmaya gelen göçmenler kentte işçi sınıfını, Atölye ve istasyon birimlerinde görev alan kesim ise kentte memur sınıfını oluşturmuştur. Ayrıca Cer Atölyesi bünyesinde nitelikli eleman yetiştirmek amacı okullar açılmış ve kente eğitim yönünden de katkı sağlanmıştır (Taneri Yılmaz, 2009:15-16).

Kentte bulunan göçmenler sahip oldukları bilgiler ile küçük sanayi alanında söz sahibi olmuşlardır. Yeni yapım tekniklerini geliştirmiş ve yerli halkı eğiterek zanaat alanında kente katkı sunmuşlardır.

Cumhuriyet sonrasında Eskişehir'de yer alan makine sanayi faaliyetlerine ek olarak 1926 yılında kurulan Tayyare Bakım Atölyesi gösterilebilir. Askeri alanda yer alan uçakların bakım ve onarımlarıyla ilgilenen bu kurum zamanla büyüyerek birçok işçi istihdamı

sağlamıştır (Yurt Ansiklopedisi, 1982:55). Kentte bulunan önemli sanayi kuruluşlarından diğeri Şeker Fabrikası'dır. 1933 yılında açılan kurum ülke çapında şeker sanayisi kurabilme amacı taşımaktadır. Fabrika konumu belirlenirken kentte yer alan Porsuk Çayı ve demiryolu yol gösterici olmuştur. 1950 yılından sonra kentte yer alan sanayi kolları çeşitlilik göstermeye başlamıştır. Makine sanayi alanında Cer Atölyesi ile başlayan yatırımlar şeker işleme, mobilya, tayyare, un, çimento, kiremit, tekstil ve küçük sanayi alanlarında günden güne gelişerek devam etmiştir. Önceleri kent merkezinde yer alan fabrikalar çevrelerinde mekansal değişimlere neden olmuştur.

Kent merkezinde yer alan Fabrikalar Bölgesi, sanayi tesislerinin taşınması ile atıl alan olma tehlikesi ile karşı karşıya kalmıştır. 2015 yılında demiryolunun kenti bölen kısmının yer altına alınmasıyla Fabrikalar Bölgesi kent merkezinde önemli bir alan haline gelmiştir. Mevcut binalar yapısal problemlerden ötürü yıkılarak bu alanlara başka işlevli yapılar inşa edilmiştir. Daha çok alışveriş merkezi ve otellerin bulunduğu bölge günümüzde kentliler tarafından oldukça sık kullanılmaktadır.

2.3.2. Kentin sosyo-kültürel yapısı

Eskişehir'de oluşan sosyo-kültürel ortam ve artan eğitim kurumları özellikle son dönemde kentin çehresini değiştirmiştir. Eskişehir'in öğrenci kenti imajının temeli, Cer Atölyesi'nin kurulmasına dayanır. Demiryolu ile kente gelen sanayi beraberinde nitelikli eleman ihtiyacını oluşturmuştur. Cer Atölyesi bünyesinde eleman yetiştirmek üzere okullar açılmıştır. Kurumda verilen eğitimler için yurt dışından eğitim vagonları satın alınmıştır.

Kentte Cumhuriyet sonrası yaşanan tarım modernleşmesi ile okuryazar sayısı artış göstermiştir. Bu dönemde kentte meslek liseleri açılmıştır. Teknik anlamda eğitim veren meslek liselerinden sonra kentte ilk yükseköğretim kurumu açılmıştır. 1958 tarihinde açılan Yüksek İktisat Okulu daha sonra İktisadi ve Ticari İlimler Akademisine dönüşmüştür.

İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi kentin değişik noktalarında eğitim vermiş, 1967 yılında bugünkü yerine taşınmıştır. Çevre illerde yer alan meslek yüksekokullarını bünyesinde alan kurum 1981 yılında Anadolu Üniversitesi adını almıştır (Baykal, 2010:38). Daha sonra açılan Meşelik Kampüsü bugünkü adıyla Osmangazi Üniversitesi'ne dönüştürülmüştür. Üniversitelerin kente olan katkısı hem sosyal hem de mekansal anlamda olmuştur. Kente

üniversiteler için gelen nüfus ile kentin okuryazarlık oranı artmış, kentin sosyo-demografik yapısı değişime uğramıştır. Zamanla üniversite yerleşkeleri büyümüş, kampüs çevrelerinde üniversite öğrencileri-öğretmenleri-çalışanları ihtiyaçları için gerekli olan mekanlar inşa edilmiştir. Kentin kampüsler çevresinde gelişmeye başlaması ile kentin mekansal yapısında değişimler görülmüştür.

Nüfus hareketleri kentin mekansal gelişim ve değişimini etkileyen önemli bir husustur. İkinci Dünya Savaşı sonrası yaşanan dış göçler kentin yabancı olduğu kültürlerle tanışmasına sebep olmuştur. İç ve dış göçlerin sebepleri arasında sanayi faaliyetleri, sağlık ve eğitim gibi ihtiyaçların erişilebilirliği, yaşanan savaş ve doğal afetler gibi birçok husus sayılabilir. Eskişehir kenti tarihte oldukça fazla nüfus hareketi yaşamış, kentin mekansal dokusu ve kimliği bu durumdan etkilenmiştir.

Eskişehir kent kimliği farklı yönlerden beslenmiş zengin bir kültürün sonucudur. Tarihsel süreçte Eskişehir farklı kapsamlarda oldukça fazla iç ve dış göçe şahit olmuştur. Kentte kültürel anlamda en büyük değişime neden olan kesim dış göçler sonucu kente gelen göçmenlerdir. Porsuk kıyılarına yerleşim sağlayan göçmenler için kentin bu bölgesinde mahalleler oluşturulmuştur. Göçmenlerin beraberinde getirdiği tarım teknikleri ve yapım yöntemleri kentte hem tarımın hem de küçük sanayinin gelişmesinde etkili olmuştur. Kentte yaşanan iç göçler konut ve ticaret dokusunda değişime sebep olmuştur. Böylece kent hem mekansal anlamda hem de ekonomik olarak değişime uğramıştır.

Konaklama mekanlarının gelişimi Eskişehir kentinin kentsel değişiminde rol oynayan faktörlerdendir. Konaklama mekanları gelişim sürecinde dikkat çeken kente demiryolunun gelişi, yeni otogar binası yapımı ve karışık programlı tesislerin görülmeye başlanması gibi hususlar vardır. Kentte konaklama ihtiyacı demiryolu öncesinde hanlar aracılığı ile giderilmekteydi. Kentin demiryolu ile tanışmasıyla hanlar yetersiz kalmaya başlamış ve istasyon yakınında oteller inşa edilmeye başlanmıştır. 1994 yılında yeni otogar binasının hizmete girmesiyle otogar çevresinde konaklama tesisleri yoğunluğu görülmeye başlanmıştır. Konaklama tesislerinin ulaşım binaları çevresinde oluşması düşüncesi 2000’li yıllarda değişime uğramaya başlamıştır. Bu dönemlerde artık kentte daha karışık programlı, kendi ihtiyaçları doğrultusunda konumlanan konaklama tesisleri görülmeye başlamıştır (Akbulut, 2008;10-11). Konaklama tesislerinde 2000’li yıllar sonrasında yaşanan döneme örnek olarak sıcak sular mevkinde inşa edilen termal oteller gösterilebilir.

Kentin sahip olduğu tarihi doku kentsel değişimin başlıca aktörlerindendir. Kentin geleneksel yerleşim bölgesi olan Odunpazarı Bölgesi sit alanı ilan edilerek tescillenmiş ve dokusu bozulmadan günümüze ulaşmıştır. Osmanlı kent dokusuna sahip olan bölgede yer alan geleneksel Türk evlerinin her biri kendi özgün yapıları ile Eskişehir'in kent kimliğine katkı sunmaktadır. Bölgede kentin geçmişine ışık tutan geleneksel müzeler ile modern sanat müzeleri bir arada bulunmaktadır.

2.3.3. Eskişehir'de demiryolunun mekânsal ve toplumsal etkileri

On dokuzuncu yüzyılda yaşanan sanayi devriminin en önemli aktörlerinden biri demiryoludur. Endüstrileşen kentlerde gelişmiş yol ve kanal sistemleri kullanılmış fakat demiryolunun sahip olduğu hız ve taşıma maliyetlerinin düşük olması, diğer ulaşım sistemlerinden daha fazla tercih edilmesine sebep olmuştur. Demiryolu ulaşımının artması ile yapılmaya başlanan istasyon yapıları döneminin değişim ve dönüşüm öncüleri olarak kentlerde yeni iş kollarının oluşmasını sağlamış ve kentlerin sosyal-kültürel-mekansal gelişimlerine yön vermiştir. Gar binaları ile başlayan bu değişim zaman içerisinde toplumun tüm katmanlarında hissedilmiştir. İstasyon ve gar yapıları kentsel gelişimin yanında kente mimari anlamda katkı sağlamaktadır.

Demiryollarının kentlerle buluştuğu noktalar olan istasyon ve gar binaları kentlerin mekânsal olarak gelişimini etkileyen birimlerdir. Kent merkezinde yer alan istasyonlar kente giriş kapısı rolünü üstlenirken, kent merkezinden uzakta konumlanan istasyonlarda ise istasyon çevresinde yeni yerleşimler oluşmaya başlamıştır (Harvey, 1990/1997: 227). Demiryolu ve beraberinde yer alan birimler ile kentsel gelişim aşamalarında yeni bir süreç dahil olmuşlar ve üstlendikleri rollere yenilerini eklemişlerdir (Grieson, 1973: 11).

Tarihsel süreçte demiryolu kullanımı arttıkça zaman ve mekan kavramlarında değişimler meydana gelmiştir. Demiryolunun zaman üzerindeki olumlu etkisi sayesinde yolculuk süreleri azalmış geleneksel yolculuk türlerine oranla mesafeler yakınlaşmıştır. Kentlerin çevreleri ile olan ilişkileri artmış, kentler gelişmiş ve kent merkezi- banliyö olgusu oluşmuştur.

Kent merkezlerine ulaşan demiryolu hatları kent içi ulaşım sistemlerinin oluşması ve gelişmesi konusunda oldukça etkili olmuştur. Kent içi ulaşım ağları ile demiryolu hattının

entegre edilebildiği kentlerde demiryolu odaklı mekânsal gelişim çok daha net görülmektedir. Bu durumun sebebi olarak kent merkezinde yer alan istasyon binasının kentlilerin günlük yaşamının bir parçası haline gelmesi olarak gösterilebilir.

Demiryolu hattına sahip olan kentler gelişirken trenin durmadan geçtiği konumlardaki yerleşimler ulaşılabilir olma özelliklerini yitirmiştir. Demiryolu öncesi yapılan bir yolculukta gitmek istediği yere seçtiği ulaşım aracına göre yolcunun çevresi ile daha çok etkileşim kurabilmesini mümkün kılmaktadır. Demiryolu ile yapılan yolculukta yolcu başlangıç ve varış noktaları arasında yer alan yerleşimler ile herhangi bir bağlantı kurmadan yolculuğunu tamamlamaktadır. Demiryolunun zaman üzerindeki etkisi olumlu, mekan üzerindeki etkisi ise oldukça görecelidir. İstasyona sahip kent merkezlerinin gelişimini sağlamış fakat hattın uzağında kalan ya da trenin durmadan geçtiği yerleşimlerde kent dışı göçler yaşanmasına sebep olmuştur.

Demiryolu hatları ile farklı coğrafyalara ulaşmak kolaylaşırken yerleşimler arasındaki saat farkı tren seferlerinde karışıklıklara sebep olmaktaydı. Sanayi devrimi öncesinde her birey kendi zamanının sahibi olup saat ayarını kendi alışkanlıkları ve görevlerine göre belirlemekteydi. Yapılan yolculuk hızları oldukça yavaş olduğundan bölgeler arası zaman farkı sorun teşkil etmiyordu fakat sanayi devriminden sonra demiryolu ile başlayan süratli yolculuklarda zaman kavramı bir problem haline geldi. Yerel saat kullanılan bölgeler arasındaki zaman farkı sebebiyle ortak sefer düzenlemek oldukça zor olduğundan ilk olarak her şirket kendi hattında özel saat ayarı yapmaya başlamıştır. Öyle ki bazı yolcular kendi yerel saatini ve yolculuk yapacakları yerin saatini gösteren çift kadranlı saatler taşımaktaydı. Bu durum çözüm olamayınca İngiltere sadece demiryolu seferleri için Greenwich Saati'ni ortak zaman olarak kabul etmiştir. 1800'lerin sonunda bu saat ayarı günlük yaşamda da kullanılmaya başlanmıştır (Thrift, 1990: 105-129). Türkiye'nin bu ortak saat ayarını kullanmaya başlaması 1920'lerin ortalarında olmuştur. Demiryolu ulaşım yönüyle toplumu çok farklı bir noktadan geliştirmiştir.

Demiryolu, yolcu taşımacılığının yanında Avrupa'nın ihtiyaç duyduğu hammadde kaynaklarına erişimini kolaylaştırmıştır. Hammadde kaynaklarına erişimi kolaylaşan üretim tesisleri ürünlerini de uzak pazarlara kolayca ulaştırmıştır. Sanayi gelişmiş, endüstriyel üretim artmıştır. Tüm bunlara ek olarak yeni demiryolu yapımı için gerekli malzemelerin üretimi de hızlanmıştır (Seligman ve Johnson, 1957:74). Demiryolu hatları bulundukları

lokasyonların sosyo-ekonomik durumunu geliştirdiği gibi güzergah üzerinde yer alan herhangi bir kentin gelişimine de destek olmuştur. Yeni hatların inşa edilebilmesi için yine demiryolu kullanımı sayesinde de sürdürülebilir bir gelişme sunmuştur.

Demiryolu dönemin mimari yapım tekniklerini ve yapı malzemelerini de etkilemiştir. Artan sanayi faaliyetleri ile demirin inşaat malzemesi olarak kullanımını ve geleneksel yapım yöntemlerinin değişmesini mümkün kılmıştır. Değişen yapım teknikleri sayesinde daha geniş açıklıklar geçilebilmiş ve kentte daha önce görülmeyen endüstriyel binalar, fabrikalar, köprüler, daha büyük gar binaları gibi yeni yapı çeşitleri görülmeye başlanmıştır.

Demiryolu bünyesinde bulunduğu kentin modernleşmesinde rol oynamıştır. Geleneksel kent merkezinin yanı sıra kentin yeni edindiği işlevler yeni yerleşimler oluşmasına sebep olmuştur. Özellikle demiryolu kente sanayi işlevi yüklerken beraberinde getirdiği lojman, ofis, depo, atölye, fabrika, gar gibi unsurlar ile yapısal çeşitlilik sunmuş ve yeni gelişen bu merkezler ile geleneksel kent merkezi arasında ara yüz görevi görmüştür. Bu ara yüz işlevi istasyonu kente bağlayan istasyon caddesi ile pekiştirilmiştir. İstasyon caddeleri demiryolu ile kente dahil olan önemli ulaşım akslarıdır. İstasyon ve gar binalarının kent ile bağlantı kurulabilmesi amacıyla kurulan istasyon caddeleri zamanla kentin idari ve kamu yapılarının bulunduğu yerler haline gelmiş ve kentlilerin günlük yaşamlarına dahil olmuştur. Bu durum kentin istasyon çevresinde gelişmesine olanak sağlamış ve modern kent yapıtaşlarından biri haline gelmiştir.

Alışveriş ve pazar kültürü gelişmiş, istasyon ve gar binaları çevresinde ticari birimler oluşmaya başlamıştır. Kentlilerin vakit geçirmeye başladığı alanlar haline gelen istasyon çevrelerinde zamanla kentsel birimler oluşmaya başlamıştır. Kentin buluşma noktası olan dini merkezlerin yerine zamanla istasyon çevresi tercih edilmeye başlanınca kentin günlük yaşamı modernleşme yolunda değişime uğramıştır. Demiryolu yolcu taşımacılığının kentlere getirilerinden biri de konaklama tesisleridir. Seferler başladığında trenler gece hareket edemediği için yolcular bulundukları kentlerde konaklamak zorunda kalmaktaydı. İlk olarak istasyon çevresinde görülen bu yapılar zamanla kentin çeşitli noktalarına inşa edilmeye başlanarak yeni kentsel mekan oluşumunu desteklenmiştir. Konaklama tesisleri günümüzde hızlanan ve kolaylaşan ulaşım sistemleri sayesinde hala aktif olarak kullanılmaktadır.

Osmanlı Devleti demiryolu ile tanışmasını geciktirmemiş ve yenilikleri Avrupa ile eş zamanlı olarak takip etmiştir. İlk zamanlar Avrupa'nın amaçları doğrultusunda politikalar izlense de Cumhuriyet'in İlanı ile milli bir yaklaşım sergilenmeye başlanmıştır. Demiryolu öncelikli olarak ticaret ve sanayi amacı kullanılmış olup geçen zaman içerisinde gündelik yaşamın bir pratiği haline gelmiştir. Böylece Anadolu'nun içe dönük yapısı değişerek kentleşme ivme kazanmış, toplumun her kesiminde ekonomik, sosyal ve kültürel gelişmeler yaşanmış ve demiryolu tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de modernleşme bağlamında öncü olmuştur.

Anadolu demiryolu hattı doğu ile batı arasında sadece tahıl, sebze ve tekstil taşınmasını sağlamamış, aynı zamanda kentler arası kültürel değişim ve etkileşimi de mümkün kılmıştır. Şahit olunan yeni bir kentleşme ve yaşam stili İstanbul, Ankara ve Eskişehir gibi kentlerde yeni bir kesimin doğmasına sebep olmuştur. Yeni oluşan bu kesim giydikleriyle, okuduklarıyla ve ilgi alanları ile bulundukları kentsel bölgelerin mekansal gelişimini etkilemişlerdir. Ayrıca yeni oluşan ve daha modern olarak nitelendirilen bu kesimin demiryolunu Avrupa ile bağlantı amacıyla kullandığı görülürken, geleneksel halkın demiryoluna daha çok ticaret için başvurduğu görülmüştür. Batı ile artan etkileşim sayesinde özellikle İstanbul'da moda ve kültür alanında büyük bir değişim görülmeye başlanmıştır. Rumeli hattı, şark kültürü ile İstanbul'da tanışmak isteyen Avrupalılar tarafından çok yoğun kullanılmıştır. Gelen yolcuları en iyi şekilde ve alıştıkları lüks ile ağırlamak isteyen yerli halk her türlü yeniliği hemen benimsemiş ve alışveriş, tiyatro ve otelcilik kültürünün gelişmesinde büyük rol oynamıştır (Yavuzarslan, 2021: 98-104).

Demiryolları, modernleşmenin en önemli basamaklarında olan toplumun eğitilmesi konusunda bir eğitim merkezi olarak görev almıştır. Güzergahın yapımında görev alan işçilerin çoğunluğunu yabancılar oluşturmuştur. Demiryolu hatlarının millileştirilmesi gündeme geldiğinde yetişmiş Türk eleman olmadığı görülmüş ve eğitim merkezleri kurularak Haydarpaşa, Eskişehir, Ankara ve Sivas'ta açılan kurslar ile personel eğitimlerine başlanmıştır (Birgün, 2013:125). Bu okullarda eğitim gören personeli desteklemek amacı ile yatakhane, eğitim salonu ve motor salonu içeren eğitim vagonu alınmıştır.

Sanayi, tarım ve ulaşım gibi alanlarda kullanılan demiryolu ile ülke yeni bir üretim ve tüketim sürecine dahil olmuştur. Ulaşım alanında yataklı vagonlar, yemek vagonları, yüzyılın yeniliklerini içeren sinema, müzik vagonları uzun süren yolculukları daha konforlu

hale getirebilmek için tasarlanmış, demiryolu toplumun gündelik yaşamını etkilemeye başlamıştır. Her türlü amaca yönelik ulaşımı ulaşılabilir, hızlı, ucuz, güvenli ve düşük riskli hale getirerek ülkedeki üretime destek olmuştur (Tekeli ve İlkin, 2004: 317).

Eskişehir kenti, demiryolu ile tanıştıktan sonra gelişmeye ve değişmeye başlamıştır. Sanayi alanında ilerlemeler yaşanmış, kentte idari ve sosyal anlamda yenilikler görülmeye başlanmıştır. Kentte imtiyaz sahibi Almanlar tarafından demiryolu hattının bakım, onarımın ve malzeme ihtiyacını karşılamak üzere bir atölye kurulmuştur. 1894 yılında Buharlı Lokomotif Bakım ve Revizyon Atölyesi ile bugünkü adıyla TÜLOMSAŞ'ın temelleri atılmıştır. Kurulan bu atölye kentte sadece ulaşım alanında gelişim göstermemiş ülke çapında teknolojinin ve sanayinin gelişmesine, dışa bağımlılığın azaltılmasına katkıda bulunmuştur. Daha sonra Sivas, Ankara ve Adapazarı'nda Demiryolu Fabrikaları açılışları gerçekleşmiş, demiryolu ile ülkenin her noktasının kalkınması hedefi desteklenmiştir. Kendisinin başlı başına bir sanayi dalı olmasının yanında diğer sanayi kollarına işçi, hammadde taşınması ve ürünlerin tüketiciye ulaştırılması konusunda büyük rol oynamıştır (Tekeli ve İlkin, 2004: 317). Eskişehir Buharlı Lokomotif Bakım ve Revizyon Atölyesi, kurulduğu tarihten Kurtuluş Savaşı'na kadar işlevini korumuştur, 1919 ve 1920 yıllarında sırasıyla İngiliz ve Yunan işgaline uğramış ve geri alınarak Cer Atölyesi'ne dönüştürülmüştür. Ordu için Cer Atölyesi'nde üretilen ateşli ve ateşsiz silahlar Kurtuluş Savaşı esnasında büyük rol oynamıştır (Şenol, 1994: 14).

Cer Atölyesi'nde Türkler ve Gayri Müslimlerin bir arada çalışması kültürel anlamda Eskişehir'e büyük katkılar sağlamıştır. Demiryolu beraberinde gelen atölye ve çevresinde oluşan birimler zamanla bir yerleşke halini almıştır. Cumhuriyet'in ilanından sonra işlev çeşitliliği görülen yerleşkede spor salonu, toplantı merkezi gibi alanlar açılmış ve kent yeni günlük pratikler ile tanışmıştır (Yatağan, 2013: 122).



Resim 2.1. Eskişehir İstasyonu (Levantine Heritage Foundation, 2022).

Demiryolu yapım sözleşmesinde hat üzerinde 20 km ara ile istasyon yapılması gerektiği belirtilmiştir. Eskişehir sınırlarında bulunan toplam dokuz istasyondan en büyüğü Eskişehir kent merkezinde bulunmaktadır (Efe, 1998: 63). İstasyon binaları genel olarak dikdörtgen planlı ve işlevsellik ön planda tutularak inşa edilmiştir (Resim 2.1). Lojman olarak düşünülen kısımlar bazı istasyonlarda bina içerisinde bazı istasyonlarda ise bağımsız bir binada düşünülmüştür (Efe, 1998: 64). Eskişehir İstasyon Binasında çoğunluğunu göçmenlerin oluşturduğu toplam 140 personel görev almıştır (Efe, 1998:64). Kent merkezinde yer alan İstasyon Binası yönetiminde görev alan memurlar sayesinde kentte yönetsel değişimler görülmeye başlanmıştır. Ayrıca güvenliğin sağlanabilmesi için istasyon bünyesinde bir polis memurluğu kurulmuş, demiryolu inşa birimlerinde kereste memurları görevlendirilmiştir (Efe, 1998: 74).

Demiryolu yapımı için Almanlara imtiyaz verilmesi sonrasında Eskişehir'e göçen Almanlar hat boyunca yerleşim sağlamaya çalışmıştır. Ayrıca Kırım ve Rumeli göçmenlerinin de yerleşimleri devlet tarafından demiryolu hattı boyunca sağlanmış ve bu göçmenlere ekonomik kolaylıklar sağlanmıştır. Göçmenlerin yerleşim sağladığı köyler kentin mekansal olarak büyümesi sağlanmıştır (Efe, 1998: 78).

Demiryolu Eskişehir'de ilki Porsuk Çayı'na paralel olarak devam eden ve Ankara'ya ulaşan bir hat, diğeri ise Kütahya üzerinden Konya'ya ulaşan bir hat olmak üzere iki kola ayrılmaktadır. Mevcut yerleşimlerin kuzeyinde yer alan demiryolu hattı kenti güneybatı-

kuzeydoğu yönünde boydan boya kesmektedir. Porsuk Çayı kollarının birleştiği noktada demiryoluna paralel konumlanan İstasyon ve fabrika birimleri kentin mekansal gelişimini etkileyen bir yerleşim nüvesi olmuştur.

Tarihsel gelişim sürecinde Eskişehir’de iki ana yerleşim merkezi bulunmakta olup iki yerleşim merkezi ticaret birimleri ile birbirine bağlanmıştır. Demiryolunun kente gelişi ile mevcut yerleşim merkezlerine ek yeni bir yerleşim merkezi oluşmuştur. Eskişehir’in kuzeybatısında yer alan yeni yerleşim merkezinde istasyon binası ve demiryolu kullanıcıları ile çalışanları için gerekli sosyal alanlar yer almaktadır. Kentte yer alan tüm yerleşim birimleri bulvarlar ile birbirine bağlanmıştır (Yatağan, 2013:115).

Demiryolunun Eskişehir’e kattığı önemli işlevlerden biri konaklama tesisleridir. Sanayi alanındaki ihtiyaç dolayısıyla gelen teknik elemanlar, çevre illerden gelen tüccarlar gibi kentteki işini günübirlik tamamlayamayan kesim için konaklama ihtiyacı doğmuştur. Hat yapımı tamamlanıp seferler başladığında trenler sadece gündüz hareket edebilecek donanımda hazırlanmıştır. Yolculuk süreleri Eskişehir’den Ankara’ya 10 saat, Eskişehir’den İstanbul’a 15 saat sürmekteydi. İstanbul’dan Ankara’ya doğru hareket eden bir tren gece Eskişehir’de konaklıyor, yolcular gar çevresinde yer alan otellerde kalıyorlardı (Efe, 1998: 61). İlk olarak istasyon çevresinde oluşmaya başlayan konaklama tesisleri zamanla kentin değişik noktalarında görülmeye başlanmıştır (Akbulut, 2008: 10).

Eskişehir’de konaklamak zorunda kalan yolcular Refik Halit Karay’ın Üç Nesil-Üç Hayat adlı romanında aşağıdaki şekilde anlatılmıştır;

Bu devirde bütün Anadolu için her gün, sabahları Haydarpaşa’dan bir tek tren kalkıyor ve banliyö istasyonlarına da uğrayarak ağır ağır, gacur gacur, akşama, geç vakit ancak Eskişehir’e varabiliyor. Oraya varınca bütün yolcular inmeye ve geceyi vagonlardan başka bir yerde geçirmeye mecburdurlar. Paralılar bir Alman kadının işlettiği otele giderler, parasızlar, civardaki hamama! Otel hayatına, alafranga yemeğe ve alafranga yeme usulüne alışmamış paralılar da hamamı tercih ederler... Sabahleyin pek erken kalkıp trene yetişmek, daha önceden nevaiesini de düzmek icap eder. Koca trende bavullu kimse yoktur; sepet, heybe, bohça ve en lüzumlu iki nesne: testi ve ibrik! Vagonlu, vagon restoran? Direktör Hüggen:-Pöh, bu ahali daha iki yüz sene o ihtiyaçları hissedemez ve istifade kabiliyetine erişemez! (Yavuztürk Mungan, 2001).

İstanbul ile Ankara arasında başlayan seferler sonrasında salgın hastalıklar görülmeye başlanmıştır. 1893 yılında Eskişehir’e de ulaşan kolera hastalığı karşısında yetersiz olan

doktor ve ilaç sayısının tamamlanması, şehre girişlerin engellenmesi, kentten çıkanların ise bir süre karantina altında tutulması gibi çeşitli önlemler alındığı bilinmektedir (Efe, 1998: 82). İçe dönük yapısı değişime uğrayan kent bu dönemde farklı bir süreç yaşamıştır.

Demiryolu hattının Eskişehir'e gelişi ile kentte ekonomik yaşam canlanmış, ticaret alanları fonksiyonel olarak çeşitlenmeye başlamıştır. Gar çevresinde yer alan dükkanlar, lokantalar haricinde kentte lületaşı ihracatı gündeme gelmiştir. Demiryolu sonrasında tarımsal alanda ekim yapılan ürün çeşidinin çoğaldığı, ürünlerin tüketiciye ulaşmasının kolaylaştığı, kente gelen göçmenler sayesinde çiftçi aile sayılarının artması gibi gelişmeler yaşanmıştır (Efe, 1998: 92).

Fabrika ve demiryolu sayesinde halkın günlük yaşam pratikleri değişmiş, sabah işe gidip akşam eve dönme kültürü görülmeye başlanmış, kentte işçi ve memur sınıfı oluşmuştur. Ayrıca Eskişehirli kente gelen Avrupalılar sayesinde yeni yaşam biçimleri, yeni diller ve kıyafetler ile tanışmıştır. 1892 yılından itibaren İstanbul Eskişehir arasında başlayan seferler ile hat üzerinde hububat, lületaşı, pamuk gibi malzemeler taşınmıştır. Kentte ilk kez patates, dut gibi ürünlerin ekimi yapılmıştır (Efe, 1998: 97).

Eskişehir'de Cer Atölyesi ile başlayan sanayileşme sürecinde kente birçok sanayi kuruluşu kazandırılmıştır. Devlet eliyle kentte büyük fabrikalar kurularak yerleşkeler oluşturulmuştur. Kurulan sanayi yerleşkelerinin toplumsal değişime olan katkısı farklı boyutlarda incelenebilmektedir. Bu yerleşkeler barındırdıkları sosyal birimler ile kente yeni günlük pratikler sunmuşlardır. Çay bahçesi, balo salonu gibi karma kullanıcıya sahip mekanlar ile modern kentli oluşturma çabasına girildiği görülmektedir. Kentteki iki büyük sanayi kuruluşu olan Devlet Demir Yolları çalışanları için inşa edilen bahçeli işçi evleri ve Şeker Fabrikasındaki memurlar için inşa edilen lojmanlar Eskişehir kent dokusuna bir örneği Ankara için çalışılmış olan 'bahçeli ev' tipolojisini kazandırmıştır. Böylece Eskişehir geleneksel Anadolu kenti dokusuna sahipken yaşadığı modernleşme süreci ile işlevsel ve mekansal olarak farklılaşarak gelişmiş, modern kentlilerin yaşadığı bir kent haline gelmiştir. Devletin Eskişehir'in gelişimine bu denli önem vermesinde Cumhuriyet öncesi önemli sanayi kuruluşlarından olan Cer Atölyesi'nin etkisi olduğu göz ardı edilmemelidir (Taneri Yılmaz, 2009:33). Devletin Eskişehir'in üretimin gerçekleştiği modern bir kent olması çabasının somut adımları karşımıza çıkmaktadır.

Anadolu-Bağdat demiryolu hattı, güzergah boyunca yeni yerleşimlerin oluşmasına ve bu bölgelerin sosyo-kültürel olarak gelişmesine katkıda bulunduğu için oldukça önemlidir. Fakat hattın yapım ve işletme hakkı yabancıların ellerinde olduğundan milli bir rol üstlenemediği I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı dönemlerinde hissedilmiştir. Savaş dönemlerinde bölgeler arası ulaşım kopukluğu yaşanmış, cephelere asker ve mühimmat sevkiyatı sağlanırken güçlüklerle karşılaşmıştır. Özellikle Kurutuluş Savaşı'nda yabancı devletler demiryolları hatlarını işgal ederek zarar vermiştir (Akalan, 2009:47). 1939 yılı sonrası yeni hat yapımından daha çok mevcut hatlarla ilgilenilen bir dönem olmuştur. 1945 yılına kadar savaş esnasında zarar gören demiryollarını eski haline getirilmiş, istasyon ve depo binaları tadilat sürecine girmiştir. 1945 yılından sonra karayollarına daha çok önem verilen bir politika izlenmeye başlanmış, demiryolları bu durumdan nasibini almıştır. 1939 yılında yaklaşık otuz bin olan yolcu sayısı 1944 yılında kırk bine kadar yükselmiş fakat 1945 yılında yirmi binlere gerilemiştir (Köse, 2019;111).

Anlaşıldığı üzere 19. yüzyılın en önemli icatlarından olan demiryolu dünyayı olumlu ve olumsuz birçok yönden etkilemiştir. Bireylerin gündelik yaşamlarına yeni tanımlamaların, terimlerin ve düzenlemelerin girmesini sağlamış, kentlilerin yaşamlarına yeni bir düzen getirmiş ve kentleri mekânsal olarak değiştirmiştir. Mekânsal gelişimine katkı sağladığı birçok kent olduğu gibi bazı kentlerin göç vermesine de sebep olmuştur. Demiryolu kullanımı gündelik yaşama dahil oldukça ekonomik alanda başlayan gelişim zamanla kültür, sanat, eğitim ve üretim gibi birçok alana yayılmıştır. Dünyada üretimden tüketime, sanayiden kültüre her alanda varlığını gösteren demiryolu kent ve kentlilerin modernleşmesinde çok önemli bir kilit taşı olmuştur.

Eskişehir'in demiryolu ile tanışması kent ve kentliler için bir dönüm noktası olmuştur. 1982 yılında demiryolu beraberinde kente gelen istasyon binası ve tamir-bakım atölyeleri kenti mekânsal olarak etkilemesinin yanında kentlinin hayatına yenilikler sunmuştur. Ortaya çıkan yeni ihtiyaçların giderilmesi için kente yeni işlevler içeren mekanlar kazandırılmıştır. Demiryolu çalışanları ve yolcuları olarak kente dahil olan bireylerin kentten beklentileri farklı olmuştur. Bu bağlamda çalışanlar için konut alanları, eğitim ve sağlık birimleri, yolcular için ise dinlenme ve konaklama alanları oluşturulmuştur. Sosyo-kültürel olarak değişim yaşayan Eskişehir'de işçi ve memur sınıfı ortaya çıkmıştır. Göçler sonucu kente gelen nüfus kentin kuzeyinde yer alan demiryolu çevresinde yeni yerleşimler oluşturmaya başlamış ve kent bu yönde gelişim göstermiştir. Atölyede bir arada çalışan farklı kültürlere

sahip işçiler kentte kültürel çeşitlilik sağlamış, karma kullanımlı mekanlar kullanıma açılmıştır. Ayrıca işe gidip gelme kültürü kente gelmiş ve kentte işçi memur sınıfı oluşmuş böylece kentte idari değişimler yaşanmıştır. Demiryolu hattı yapımında ve Cer Atölyesi'nde çalışanlar kalifiye eleman ihtiyacı doğrultusunda kurulan kurslarda eğitim görmüştür. Ayrıca kente gelen yabancı nüfusun kentlileri yeni yaşam biçimleri ve yeni günlük pratikler ile tanıştırması kentte sosyal yaşamın değişmesine sebep olmuştur. Başlayan tren seferleri sonrasında kentte ekonomik yaşam canlanmıştır. Hali hazırda devam eden tarımsal faaliyetler tarımda makineleşme sayesinde gelişerek çeşitlenmiş ve elde edilen ürünler kolayca tüketiciye ulaştırılmış, istasyon binası çevresinde lokanta ve dükkanlar açılmış, lületaş ihracatı artmıştır. Böylece Eskişehir birçok yönden gelişerek geleneksel Anadolu kenti dokusundan uzaklaşmış modern kent kimliği kazanmıştır. Eskişehir'in kentleşme sürecini hızlandıran demiryolunun kentin değişimini belirleyen en önemli etmen olduğu görülmüştür.

3. ESKİŞEHİR GARLARI

3.1. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolu Gelişiminde Eskişehir

Anadolu toprakları ilk dönemlerden itibaren önemli ulaşım yolları üzerinde yer almıştır. İpek yolu İstanbul üzerinden Çin ile Avrupa arasında bağlantı kurarken, Kral yolu İran'dan başlayarak İzmir'e ulaşmaktadır. Doğu Roma İmparatorluğu döneminde başkent İstanbul'da yer alan yollar uluslararası önem kazanmıştır. Kral yolu ise daha çok Anadolu kullanımındadır. Her dönemde kullanılan bu yollar üzerinde kullanım amacına yönelik posta binaları ve ticarethaneler gibi yapılar olduğu bilinmektedir. Bizans ve Selçuklu İmparatorlukları dönemlerinde yollarda güvenliğe çok önem verilmiş olup bu dönemde yolcuların konaklama gibi ihtiyaçlarını da giderebilecek güvenli yapılar olan kervansaraylar önem kazanmıştır.

Osmanlı Devleti kurulduğunda yollar askeri ihtiyaçlar ve devlet güvenliği açısından önem arz ettiğinden yol yapım ve bakımı üzerine teşkilatlar kurulmuştur. Yolların güvenliği, yol, geçit ve köprü yapımı için ayrı ayrı kurulan teşkilatların işleyişi 17. yüzyıla gelindiğinde diğer teşkilatlarda görülen aksamalara paralel olarak bozulmaya başlamıştır. Osmanlı Devleti'nde görülmeye başlanan aksaklıklar yol politikalarına da yansyınca yollar bakımsız kalmıştır. Osmanlı Devleti, zor Anadolu coğrafyası karşısında yol yapım çalışmalarında çok başarı gösterememesine rağmen demiryolu ile tanışması bu durumdan etkilenmemiştir. Demiryolunun önemini anlayan Osmanlı Devleti'nde kara ulaşımı konusunda geri sayılabilecek bir durumda iken, 1870'li yıllardan sonra demiryolu projeleri ve inşaa yöntemleri araştırılmıştır (Akan, 2010:9).

Avrupa, endüstri devrimi ile oluşan hammadde sıkıntısına çözüm olarak yeni yerler arayışına girmiştir. Bu bağlamda oldukça zengin durumda olan Orta ve Uzakdoğu ülkeleri hem siyasi hem de iktisadi açıdan kontrol altında tutulmak istenmiştir. Orta ve Uzakdoğu ülkeleri ile Avrupa arasında köprü vazifesi gören Anadolu da bu durumdan etkilenmiştir. Anadolu o dönem yapılan ticari anlaşmalar ve verilen imtiyazlar ile tüm Avrupa'nın hedefi haline gelmiştir.

Demiryolları hatları uzayarak kıtalar arası ulaşımı kolaylaştırmış, dönemin en faydalı ulaşım aracı haline gelmiştir. Açık pazar haline gelen Osmanlı Devleti'nde demiryolu ile ilgili

alışmalar Avrupa ile eş zamanlı olarak Tanzimat Dönemi'nde yapılmaya başlanmıştır. Devletin demiryolu gelişmelerini takip etmesinin arkasında farklı nedenler yatmaktadır. Bunlardan ilki ülkeye daha kolay hakim olma isteği diğeri ise artacak vergi toplama oranları ile mali sıkıntıların çözülmesidir. Devlet destekli olarak Anadolu'da çalışmalara başlanmıştır. Fakat Osmanlı Devleti o dönem içerisinde bulunduğu koşullar gereği kendi ulaşım sistemlerini kurabilecek durumda değildir ve Osmanlı Devleti'ndeki demiryolu gelişimi asıl olarak hammadde arayışında olan yabancı sermayeler eliyle gerçekleşmiştir. Bu bağlamda ülke çıkarlarını düşünerek öncelikli olarak İngiltere sonrasında ise Fransa ve Almanya ile anlaşmalar yapılmıştır. Yapılan anlaşmalar sonucunda imtiyaz sahibi olan yabancı devletler, özellikle sömürgelerine giden güzergahların yapılması konusunda çaba göstermişlerdir (Akan, 2009:12). İmtiyaz sahibi bedelsiz olarak demiryolu hattının geçtiği topraklardan yararlanabilecek, hattın yapımı için gerekli olan keresteler devlet tarafından karşılanacak ve hattın yirmi kilometre çevresindeki madenleri kullanması mümkün kılınabilecekti (zyksel, 2008: 62). Hat yapımları tamamlandıķa demiryolunun geçtiği bölgeler İngiliz, Alman veya Fransız bölgeleri olarak ayrılmaya başlamıştır. Ayrıca yabancı şirketlerce ülke yönetiminde Osmanlı Devleti'ne yardımcı olacağı düşünülerek Anadolu'yu bir uçtan bir uca geçen hat yapımından kaçınılmıştır.

Endüstrileşme sürecini tamamlamış olan İngiltere hammadde kaynaklarına ulaşabilmek amacıyla Osmanlı Devleti'ne demiryolu yatırımları konusunda teklif sunmuştur. O sırada Kırım Savaşı'nın açtığı yaraları sarma abasinda olan Osmanlı Devleti için bu teklif birçok anlam taşımaktadır. Öncelikli olarak ülke güvenliği sağlanarak taşraya ulaşım sağlayan demiryolu sayesinde vergiler daha kolay toplanabilecektir.

İngiltere, 1870'li yıllara kadar Osmanlı Devleti üzerinde en çok imtiyaz sahibi olan ülke olmuştur. İskenderiye-Kahire hattı 1854, Kahire-Süveyş hattı 1858, İzmir-Aydın hattı ise 1856 yılında hizmete açılmıştır. İzmir-Aydın hattı aynı zamanda Anadolu topraklarında inşa edilen ilk demiryolu hattı olmuştur. Demiryolu yatırımları ernova-Köstence hattına 1856, İzmir-Kasaba hattına ise 1863 yılında verilen imtiyazlarla devam etmiştir. Ülkede bayındırlık faaliyetlerinin daha planlı ilerleyebilmesi adına 1865 yılında Nafia Nezareti kurulmuştur.

Rumeli demiryolları İstanbul'un Avrupa'ya bağlanmasını sağladığından Osmanlı Devleti bu hatta oldukça fazla önem vermiştir. 1869 yılında Baron Hirsch'in imtiyazı ile başlayan hattın

inşası çıkan aksaklıklar sebebi ile tamamlanamamıştır. Osmanlı Devleti yeni bir anlaşma ile hattı kendi tamamlayacağını belirtmiş fakat hattın inşası yapılan tüm masraflara rağmen tamamlanamamıştır (Engin, 2012).

Devlet, Rumeli hattının yapımı esnasında büyük zarar yaşamasına rağmen Anadolu-Bağdat hattını kendi imkanlarıyla yapma kararı almıştır. Osmanlı Devleti'nin ilk demiryolu çalışması olan bu hat kapsamında ilk olarak 1871-1873 yılları arasında Haydarpaşa-İzmit hattı tamamlanmıştır. Ancak hedeflenen başarı yakalanamamış olup hattın inşası ve işletmesi yine devleti zarara sokmuştur. 1870'li yılların ortalarında yaşanan Osmanlı-Rus Savaşı sebebi ile demiryolu yatırımları durmuştur. Dönemin Nafia Vekili Hasan Fehmi Paşa geniş kapsamlı bir demiryolu programı hazırlamıştır. Bağdat hattına ağırlık verilen bu yatırım programının uygulanamadığı bilinmektedir.

Aydın demiryolunun Dinar ile bağlantısını kuran hattın imtiyazı, Mersin-Adana Demiryolunun imtiyazı ile Kasaba hattının Soma ile bağlantısını kuran hattın imtiyazları 1880'li yıllarda verilmiştir (Varlık, 1976: 30). Bu dönemin en önemli gelişmelerinden birisi; devlet olarak oldukça önemsenen Rumeli hattının tamamlanarak İstanbul'dan Viyana'ya ilk trenin hareket etmesidir. Yaşanan savaşlar sonrasında yapımı için oldukça çaba harcanan Rumeli demiryollarının büyük bir kısmı sınırlarımız dışında kalmıştır. 1880'li yılların sonuna gelindiğinde Anadolu-Bağdat demiryolu projesi Almanlara verilen imtiyaz ile inşa edilmeye başlanmıştır. "Anadolu Demiryolları Şirketi" ilk olarak Ankara-Kayseri, Eskişehir-Konya hatlarının imtiyazını sonra ise Bağdat hattının imtiyazını almıştır. 1889 yılı ile 1900 yılları arasında sırasıyla Suriye/Filistin, Yafa- Kudüs, Şam-Museyrip ve Rayak-Halep hatları yapımı tamamlanmıştır (Tekeli ve İlkin, 2004: 78).

Osmanlı Devleti'nin kendi imkanları dahilinde yaptığı demiryolu çalışması Hicaz'da 1908 yılında tamamlanmıştır. Devletin imkanlarının oldukça sınırlı olduğu bir dönemde başlayan demiryolu inşası için bağışlar ve vergiler toplandığı bilinmektedir. Devletin Hicaz hattı yapımına çok önem vermesinin nedeni Bağdat ve Hicaz demiryolları sayesinde ulaşım imkanları ve ticaretin ulaşılabilir olması ve bölgenin İstanbul'dan kontrolünün kolaylaşmasıdır.

Anadolu – Bağdat hattı (Harita 3.1) Avusturyalı mühendis Wilhelm Pressel tarafından İstanbul'dan başlayarak sırasıyla Ankara, Diyarbakır ve Musul üzerinden Bağdat'a uzanan

4670 km. uzunluğundaki hatta verilen isimdir (Özyüksel, 2008: 3). İstanbul'dan Bağdat'a uzanan demiryolu hattının amacı Anadolu'daki önemli merkezleri birbirine bağlayarak ülkenin kalkınmasını ve güvenliğini sağlamaktır.



Harita 3.1. Berlin -Bağdat Demiryolları haritası (Alperen, 2018).

İstanbul Bağdat arasında yapılması planlanan hat için iki farklı güzergah düşünüldü. Birincisi İzmir-Afyonkarahisar-Eskişehir-Ankara-Sivas-Malatya-Diyarbakır-Musul'dan geçip Bağdat'a ulaşacak diğeri ise İzmir-Eskişehir-Kütahya-Afyon-Konya-Adana-Halep-Anbarlı'dan Fırat Nehri'nin sağ yakasını takip ederek Bağdat'a ulaşacaktı. Birinci yol hem daha külfetli hem de askeri bakımdan sakıncalı görülmekteydi. İkinci yol ise daha ekonomik olmakla beraber sınırlara uzak kalacağı için askeri açıdan da daha emniyetliydi (Özcan, 2018:28).

Hazırlanan projeler, Avrupa Devletleri'nin büyük siyasi çatışmalarına şahit olmuş, büyük bir rekabet ortamı oluşturmuştur. Dönemin padişahı Sultan II. Abdülhamid Han hattın yapım imtiyazını Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü tehdit eden devletlere vermekten kaçınmıştır. Demiryolu hattı geçirilmesi planlanan araziler devlet tarafında alınmıştır.

Anadolu Bağdat hattının ilk kısmı olan İstanbul – İzmit arası devlet eliyle yapılmış, Haydarpaşa hattının Bağdat'a ulaşabilmesi için Almanlar, Fransızlar ve İngilizler başvuruda bulunmuşlardır (Efe, 1998: 16). Eskişehir-Konya- Kütahya ve İzmit-Ankara arası demiryolu yapım imtiyazları Deutsche Bank'a verilmiştir. 1890 yılında hattın Eskişehir'e kadar olan kısmı yapılmış, 1892 yılında ise Ankara'ya kadar olan kısmı tamamlanmıştır. Böylece hattın tamamlanan kısmı ile Anadolu Marmara ve Ege bölgesi ile bağlanmış, ulaşım, iletişim ve ticari konularda imkanlar artmıştır (Birgün, 2013:124).

Tanzimat ilanından önce Anadolu eyaletine bağlı olan Eskişehir Tanzimat ilanından sonra Kütahya Sancağına bağlı bir yerleşim yeri olmuştur. O dönemlerde kaza statüsünde olan kent, demiryolunun gelişi ile önem kazanmıştır. Ankara Vilayetine bağlı bir sancak haline getirilmeye çalışılmış fakat Kütahya Sancağına yakınlığı dolayısıyla bu durum mümkün olmamıştır (Efe, 1998: 73).

Birinci Dünya Savaşı'nda demiryolları stratejik önem kazanmıştır. Osmanlı Devleti savaşa Almanya'nın yanında dahil olduğunda topraklarında yer alan demiryollarından müttefik devletlere ait olan hatları imtiyazları şartları dahilinde kullanırken İtilaf Devletleri'ne ait hatlara el koymuştur. Asker ve mühimmat sevkinde kullanılan demiryolu yapımına savaş esnasında da devam edilmiş ve Anadolu-Bağdat hattı kesintisiz olarak tamamlanmıştır.

Demiryolu hattı yapım ve işletmesinde Osmanlı Devleti imtiyaz sahibinin kar oranını garanti altında tutmakta ve hat yapımı için seçilen arazileri karşılıksız bir şekilde sunmaktaydı. Arazi ve çevresindeki taş ocaklarını bedelsiz bir şekilde kullanma hakkı elde eden bazı şirketler bu durumu Eskişehir-Ankara hattındaki gibi kötüye kullanmışlardır.

Cumhuriyet'in ilanına kadar olan sürede yapılan demiryolu çalışmaları Batı Anadolu, Rumeli (Şark), Anadolu ve Bağdat, Filistin/Yemen, Hicaz demiryolları olarak sıralanabilir. Hicaz demiryolu ile Anadolu-Bağdat hattının ilk kısmı hariç olmak üzere bu dönemde yapılan çalışmaların ortak noktası yabancı sermayeler tarafından yapılmasıdır. Bu sebeple demiryolu konusunda bütüncül bir yaklaşım sağlanamamış ve ülke genelinde genel hat dağılımı bir liman ve onun hinterlandı şeklinde olmuştur.

Kurtuluş Savaşı öncesi Anadolu'daki hatlara TBMM. tarafından el konularak iyileştirme yapılmış ve öncelikli olarak askeri alanda kullanımı sağlanmıştır. Cumhuriyet'in ilanından

sonra yabancı imtiyazlar elinde bulunan hatlar millileştirilerek ülkede bir demiryolu ağ şeması kurulması hedeflenmiştir. Böylece yeni ulus- devletin ilk önceliği olan ülkenin tümünde hakimiyet kurma ve ülke güvenliğini sağlama hedefleri de kolaylaşmış olacaktır.

İlk olarak ülke içinde mevcut bulunan hatlar Orta ve Güneydoğu Anadolu' ya dek uzatılmış ve ülke iç pazarında bütünlük sağlayacak yeni hatlar inşa edilmiştir. Yeni yapılacak olan hatların devletin kendi imkanlarıyla yapılması kararı hakkında kanunlar hazırlanmış olup bu bağlamda yeni bir idare kurulmuştur.

Devlet eliyle yeni hat yapımı ve mevcut hatları millileştirme çalışmaları 1920'li yılların sonlarında başlamıştır. İlk olarak Bağdat demiryolu hattının ülke sınırları içerisinde kalan kısmı millileştirilerek başlanan bu süreç 1930'lu ve 1940'lı yıllarda artarak devam etmiştir. Millileştirme sürecini hızlandıran iki etmen bulunmaktadır. Bunlardan ilki yabancı şirketlerin ellerinde bulunan hatlarda uyguladıkları ücretlendirme sistemidir. Şirketler yerli üretim olan ürünlerden çok fazla ücret talep ederken yurt dışı kaynaklı ürünleri daha ucuz ücretlerle taşımaktadır. Millileştirme politikasının önemini arttıran diğer etmen ise şirketlerin devletin yapacağı yatırımlarda söz sahibi olmak istemesi ile ülke bağımsızlığını zedeleme girişimleri olmuştur.

Cumhuriyet'in ilanı ile başlayan yeni dönemde demiryolu yapımı ve işletmesi oldukça önem kazanmıştır. Bir bakıma yeni ulus-devlet ile demiryolu politikası özdeşleşmiş olup İkinci Dünya Savaşı'na dek oldukça fazla yatırımda söz sahibi olmuştur.

Demiryolu; Cumhuriyet öncesi dönemde bölgesel olarak etkisi altında olduğu yabancı sermayeyi destekleyen birbirinden bağımsız hatlar şeklindeydi. Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte demiryolu sistemine bakış açısı değişmiştir. Kurtuluş Savaşı sonrasında demiryolu konusunda milli bir yaklaşım sergilenerek yabancı himayesindeki hatlar alınmış, bütüncül bir şebeke oluşturma çalışmaları başlamış ve savaşta zarar gören kısımlar onarılmıştır. Başkent ilan edilen Ankara yeni oluşturulan demiryolu şebekesinin merkezi seçilmiştir. Böylece devletin ülke üzerindeki hakimiyetine vurgu yapılmıştır. Yapılan çalışmalarla birbirine bağlanan hatlar liman şehirlerinde son bularak ticaret ve endüstrileşme alanlarında ülkeye katkıda bulunmuştur (Tekeli ve İlkin, 2004: 287). 1950'li yıllarda artan malzeme sıkıntısı ve işgücü ihtiyacı ile ülke genelinde hakim olan olumsuz ekonomik sebepler ile demiryolu yatırımları oldukça azalmıştır.

Tanyeli'ye göre (1998: 101-107) Cumhuriyet için demiryolu ekonomik bir unsurdan ziyade siyasal bir unsur olmuştur. Ülke savunmasında, yeni siyasi ortamın kurulmasında ve modernleşme çabalarında demiryolundan yardım alınmıştır. Cumhuriyet'in ilk yıllarından 1950'li yıllara dek kalkınmanın homojen gerçekleştirilebilmesi ve ulus-devlet bilincinin toplumca kabul görmesi için demiryolu konusunda yoğun çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Demiryolu güzergahlarında bulunan gar yapıları devletin kentte kendini gösterme biçimi haline gelmiştir.

Demiryolu açısından düğüm noktasında yer alan Eskişehir kentinin güzergah olarak seçilmesindeki en etkili husus iklim ve coğrafi olarak bir geçiş noktasında yer almasıdır. Eskişehir önemli ticaret yolları güzergahında yer alan verimli topraklar üzerine kurulmuş bir kenttir. İç Anadolu Bölgesinin Ege ve Marmara Bölgelerine açılan kapısı olan kent, tarihsel tüm süreçlerde önemli bir yerleşim bölgesi olmuştur (Doğru, 1992: 26).

Demiryoluna verilen önem 1940'lı yıllara kadar giderek artmış fakat 1950'li yıllarda Marshall yardımlarının katkısıyla karayolu yatırımlarına başlanmıştır. Bu dönemde ağırlık verilen karayolu ulaşım politikaları demiryolu stratejilerini arka plana atmıştır. Karayolu yatırımları sonrasında gelişimine devam eden demiryolları, sürdürülebilir bir işletme olmuş, ülkenin gelişimine ayak uydurmuştur. Demiryolunda kayda değer gelişmeler 2000'li yıllardan sonra görülmeye başlanmıştır. Yüksek hızlı tren sistemleri kurulmaya başlanmış, mevcut güzergahlara yeni hatlar eklenmiştir. Ayrıca hatlarda yer alan istasyon ve gar binalarının çağın gereksinimlerine uygun şekilde yenilenmesi çalışmalarına başlanmıştır.

3.2. Eskişehir Garlarının Kent Kimliğindeki Yeri

Buhar makinesinin keşfi ile dünyada hızla yayılan demiryolu beraberinde yeni işlevler getirmiştir. Yük ve yolcu taşımacılığının artması ile demiryolu güzergahı üzerinde yük ve yolcuların trenlere ulaştığı, idari işlerin yürütüldüğü yeni mekansal gereklilikler ortaya çıkmıştır.

Bir demiryolu güzergahında işletme ve idari işlerin yürütülerek yolcu-yük taşımacılığının düzenlendiği, trenlerin belirlenen programları çerçevesinde durdukları yerlere durak denilmektedir. İstasyon konumları belirlenirken üstleneceği işlev dikkate alınır. İstasyonlarda, yolcu taşımacılığı ön planda ise yerleşim alanlarına daha yakın, yük

taşımacılığı ön planda ise hammadde, fabrika, depolama, nakliyat gibi birimlere yakın olacak şekilde lokasyon belirlenmektedir. İstasyonlar, demiryolu hattındaki belirlenen konumlarına göre nitelendirilmektedir. Trenlerin çift yönlü hareketine olanak sağlayan istasyonlara ara istasyon, demiryolu ağının sonunda yer alan ve trenlerin sadece tek bir doğrultuda hizmet verebildiği istasyonlara ise uç istasyon denilmektedir (Kösebay Erkan, 2007:119).

İlk inşa edilen istasyon yolcu binaları demiryolunun konumuna göre şekillenen küçük istasyonlar şeklindedir. Ahşap ve taştan inşa edilen demiryolu istasyon yolcu binaları; teknolojinin gelişmesi ve demirin yapı malzemesi olarak kullanılması ile artık farklı malzemelerden inşa edilmeye başlanmıştır. Daha geniş açıklıkların geçildiği devasa istasyon ve gar binaları ile mimaride bir devrim yaşanmıştır. İstasyonların boyutları ve kent içerisindeki konumları hakkında her ülkenin yaklaşımı farklı olmuştur. Fransa’da inşa edilen istasyon binaları kent merkezinde ve anıtsal binalar şeklinde olurken İngiltere de daha mütevazı bir yaklaşım sergilenmiştir (Ferrarini, 2005).

Anadolu’da yer alan istasyon ve gar binalarında yaşanan siyasi ortam kaynaklı olarak birçok kültürün yansımaları görmek mümkündür. Bazı istasyon yapıları, tasarımı yapan mimarın izlerini taşıırken bazıları ise inşa edildikleri ülkenin mimari kültürünü yansıtmaktadır. Tüm kültürel farkların yanında garların genel plan şeması ve simetrik yapısı, giriş aksı vurgusu gibi bazı ortak özellikleri mevcuttur. Haydarpaşa garı dışındaki garlar genel olarak dikdörtgen plan şemasına sahiptir. Bina girişi her kültürde vurgulanmıştır. Bazı binalarda giriş aksı öne çıkarılarak vurgulanırken bazı binalarda ise kullanılan üst örtü ile vurgulanmıştır. Genel olarak 2 katlı tasarlanan binalarda katlar silmeler ile bölünmüştür. Her katta farklı pencere stili kullanılmıştır. İdari birimler zemin katta çözümlenirken lojman işlevi üst katlarda çözümlenmiştir. Cephe süslemelerine önem verilen bu yapılarda kalem işi bezemeler, çini süslemeler kullanılmıştır. Başar ve Erdoğan’ın (2009) Yılmazyigit’in (1991) çalışmasından yaptıkları alıntıda Anadolu’daki yolcu binalarının yansıttıkları mimari kültürü ve bu durumun doğurduğu sonucu aşağıdaki şekilde anlatmışlardır;

O dönemlerde ortalarda görünmeyen Anadolu mimarlarının yerine, demiryolu binalarını yabancı mimarlar yapmaktaydı. Cephe alanında yuvarlak tek penceresi bulunan ve simetri aksı iki kat yükseltilmiş, saçaklarında akant oymalı ahşap kenarlıklarıyla, bacası Napolyon dönemini andıran, Fransa’nın güneyinden kesme taş konturlu, kilit taşlı, basık kemerli, dik çatılı, pencere kanatları çift camlı tip projeler, gar binalarının mimari karakterini oluşturmaktaydı.... Bu dönemde geleneksel yapı ustasının dış cephe sıvasına

yabancı olması, garların kaba işlerini yerli ucuz işgücüne, ince ve teknik işlerininse Prusyalı veya Ermeni ustalara yaptırılması sonucunu doğurmuştur

Türkiye’deki ilk istasyon yolcu binalarından olan Alsancak ve Basmane İstasyonları yabancıların kültürel değerlerini yansıtan istasyon binalarına örnek olarak gösterilebilir. 1900’lü yılların başında ortaya çıkan I. Ulusal Mimarlık Akımı sonucunda ulusal örnekler görülmeye başlanmıştır. Cumhuriyet’in ilanından sonra da etkisi süren bu akımın örnekleri arasında Eskişehir (eski), Ankara (eski), Adana ve Kayseri istasyonları gösterilebilir.

Kent merkezinden istasyona ulaşımı sağlayan caddelere genellikle “istasyon caddesi” denilmektedir. İstasyonların caddeye yakın olan kısımlarında yolculara ve yolculuğa dair temel işlevlerin çözümlendiği yolcu binaları bulunmaktadır. Bu bağlamda yolcu binalarının zemin katında bekleme salonları, tuvaletler, bilet ve bagaj işlemleri için birimler ile istasyon çalışanları için gerekli hizmet birimleri yer almaktadır. Lojmanlar ise yolcu binalarının üst katında yer almaktadır.

Demiryolu hattı imtiyaz sahibi ülkeler, elde ettikleri kazancı koruyabilmek adına inşa ettikleri gar ve istasyon binalarına küçük bütçeler ayırmışlardır. Özellikle Almanların imtiyaz sahibi oldukları hat üzerinde yer alan yapılar (Haydarpaşa Garı hariç) çok düşük bütçelerle inşa edilmiş biçimsel olarak dikkat edilen küçük istasyonlardır (Başar ve Erdoğan, 2009).

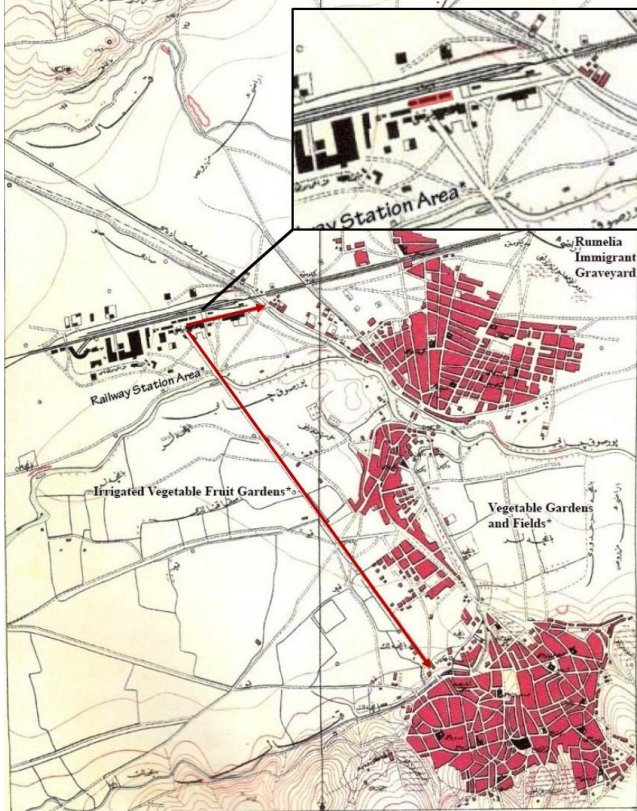
Yolcu binaları I, II, III. Sınıf ve durak olarak sınıflandırılır. I. Sınıf yolcu binaları daha merkezi alanlara yapıldığı bilinmektedir. Ankara- İzmit hattında yer alan duraklar şöyle sınıflandırılmaktadır:

I. sınıf yolcu binaları Eskişehir ve Ankara, II. sınıf yolcu binaları Adapazarı ve Bilecik, III. sınıf yolcu binaları Büyükderbent, Sapanca, Geyve (Ali Fuat Paşa), Akhisar, Mekece, Lefke, Vezirhan, Karaköy, İnönü, Beylikahır, Beylikköprü, IV. Sınıf yolcu binaları ise Bozüyük, Çukurhisar, Akpınar, Alpuköy, Sarıköy, Biçer, Sazılar, Polatlı, Maliköy, Sıçanköy’dür (Kösebay Erkan, 2007:128).

Birinci Ulusal Mimarlık Akımı etkisinde inşa edilen gar ve istasyonlarda Selçuklu ve Osmanlı döneminin öne çıkan biçimsel özellikleri vurgulanmaya başlansa da demiryolu yapım ve işletme hakkının imtiyaz olarak verilmesi sebebi ile Türkiye’de yer alan çoğu istasyon yapısı imtiyaz sahibi ülkenin kültürünü yansıtmaktadır.

3.2.1. 1892 yılında inşa edilen İstasyon Yolcu Binası

Eskişehir kenti demiryolu güzergahında bir kavşak niteliğine sahiptir. Bu bağlamda, Eskişehir istasyonu sahip olduğu hizmet potansiyeli ile aynı karakteri yansıtarak önemli bir düğüm noktası görevi görmektedir. Kentin tarihte karşılaştığı birçok yeniliğe ev sahipliği yapan ve kent için önemi büyük olan İstasyon Binası günümüzde mevcut değildir.

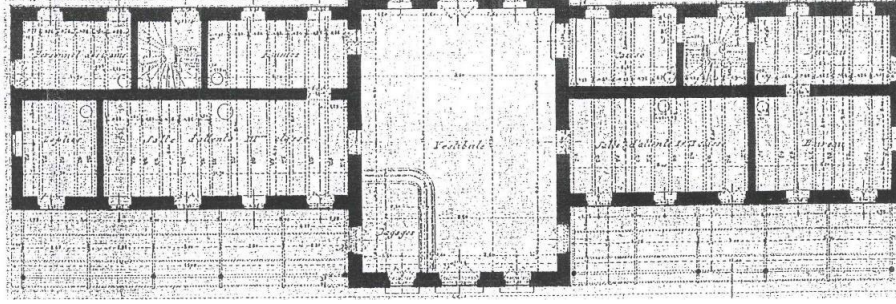


Harita 3.2. 1894 yılı haritasında İstasyon Binası konumu (Taneri yılmaz, 2009: 38’den alınan harita üzerinde yazar tarafından grafik çalışması yapılmıştır.)

Demiryolu ile kent merkezinin birbirine en yakın bulunduğu konumda yer alan İstasyon yolcu binasında; bilet gişeleri, bekleme salonu, büfe, idare ve haberleşme odası, personel ve makasçı odası ve tuvaletler bulunmaktadır (Harita 3.2). I. sınıf istasyon binaları statüsünde yer alan Eski Ankara ve Eskişehir istasyon yolcu binalarının planları aynıdır. Kösebay Erkan (2007: 129) yaptığı çalışmada I. sınıf yolcu binalarına ait plan özelliklerini aşağıdaki gibi açıklamıştır.

Yolcu binalarında sıklıkla karşımıza çıkan üçlü planlama burada da uygulanmıştır. Kagir olan yapı iki katlı ve simetrik. 40 x 13 m boyutlarındadır. Giriş holü olarak kullanılan yolcu binasının merkez bölümü ana kütlede 5,50 m dışarı taşırılmıştır. Holün tavanı iki kat yüksekliğindedir. Kanatlar II. ve III. sınıf bekleme salonları ile bürolardan

oluşmaktadır. Kanatların ikinci katlarına ayrı birer merdivenle ulaşılmaktadır. I. sınıf yolcu binasının karakteristik özelliği, cephede geride kalan kanatların önünde yer alan sundurmalarıdır.



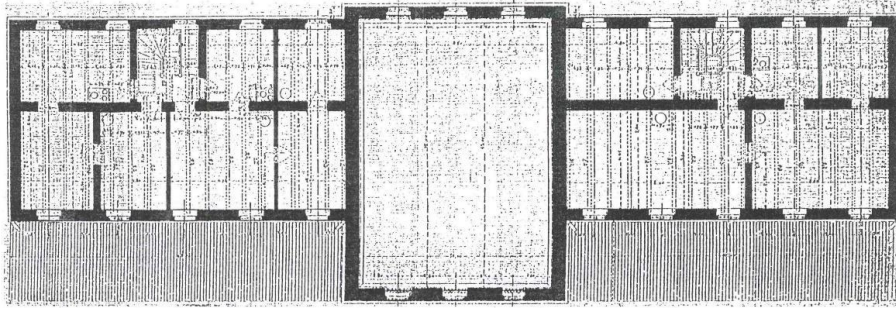
Şekil 3.1. I. Sınıf istasyon binası zemin kat planı (Araz, 1995)

İstasyon Binası dikdörtgen plan şemasına sahip olup demiryoluna paralel konumlanmıştır. Plan ve görünüş bazında vurgulanmış iki kat yüksekliğinde bir giriş ve diğer işlevleri içeren iki katlı yan kollardan oluşmaktadır (Şekil 3.1). Giriş vurgusu cephede üçlü kemerler ile sağlanmıştır. Kıрма çatıya sahip yapının cephesi oldukça sadedir. Pencereleler kemerli olup girişte kuşgözü penceresi mevcuttur (Resim 3.1).



Resim 3.1. Eskişehir İstasyon Binası (Eski Türkiye Fotoğrafları Arşivi, 2022).

Kagir olarak inşa edilen yapı iki katlıdır. Simetrik planlı yapının her bir koluna ayrı merdiven ile ulaşılmaktadır. Kanatlarda idari bürolar ile bekleme salonları bulunmaktadır. Bu istasyon tipinin ana özelliği girişin öne çıkarılarak hem plan hem de görünüş bazında vurgulanmasıdır (Şekil 3.2).



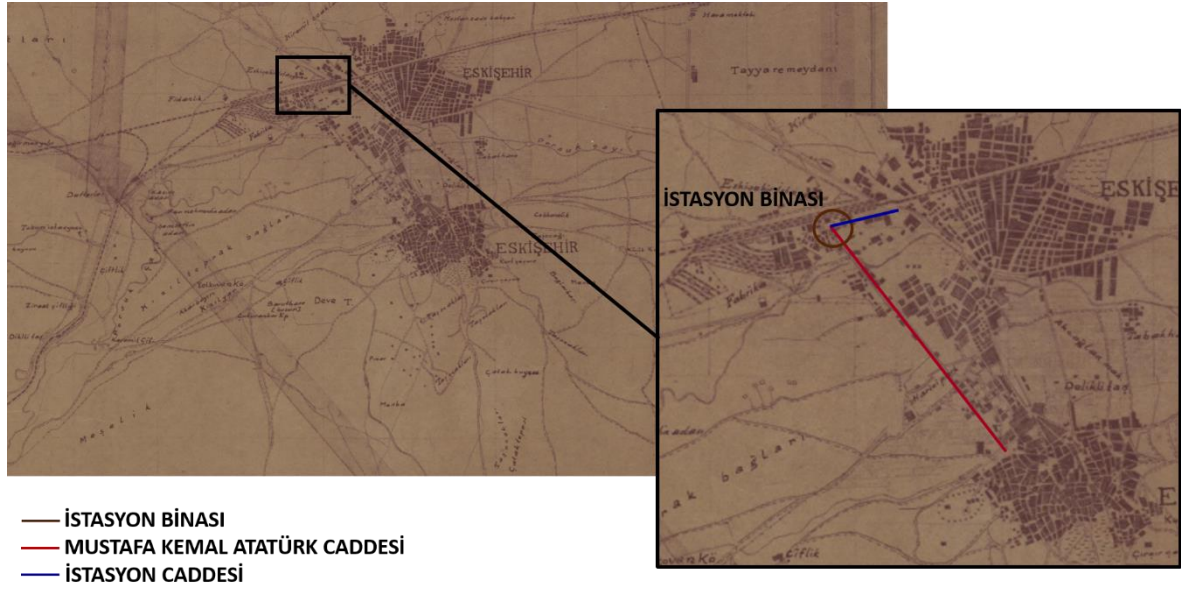
Şekil 3.2. I. Sınıf istasyon binası birinci kat planı (Araz, 1995)

Pencerelerde alt ve üst katlarda farklı tasarım yapılmıştır. Zemin katta yer alan pencereler kemerli iken üst katta yer alan pencereler düzdür. Yapı platform tarafına çıkma yapmış olup saçaklar ahşap taşıyıcılarla desteklenmiştir (Resim 3.2).



Resim 3.2. Eskişehir İstasyon Binası demiryolu cephesi (Eski Türkiye Fotoğrafları Arşivi, 2022).

İstasyon Binası, kent merkezi ile bugünkü adları İstasyon Caddesi ve Mustafa Kemal Atatürk Caddesi olan iki cadde aracılığı ile bağlantı kurmaktadır. Mustafa Kemal Caddesi kentin ilk yerleşimi olan Odunpazarı Bölgesi ile Mevcut Eskişehir Garı'nı bağlamakta ve kent için önemli bir aksı vurgulamaktadır. Kentin kamusal simgelerini barındıran Mustafa Kemal Atatürk Caddesi Gar Binası ile sonlanarak istasyonun kent içerisindeki yerini pekiştirmiştir (Yatağan, 2013: 110). İstasyon Caddesi ise demiryoluna paralel devam etmekte olup İstasyon Binası'nın yeni kurulan yerleşimler ile bağlantısını sağlamaktadır (Resim 3.3). Harita 3.3'te ise İstasyon Binası ile Mustafa Kemal Atatürk Caddesi ve İstasyon Caddesi ilişkisi gösterilmiştir.



Harita 3.3. İstasyon Binası ile Mustafa Kemal Atatürk Caddesi ve İstasyon Caddesi ilişkisi (Salt Araştırma'dan (2022) alınan harita üzerinde yazar tarafından grafik çalışması yapılmıştır.)

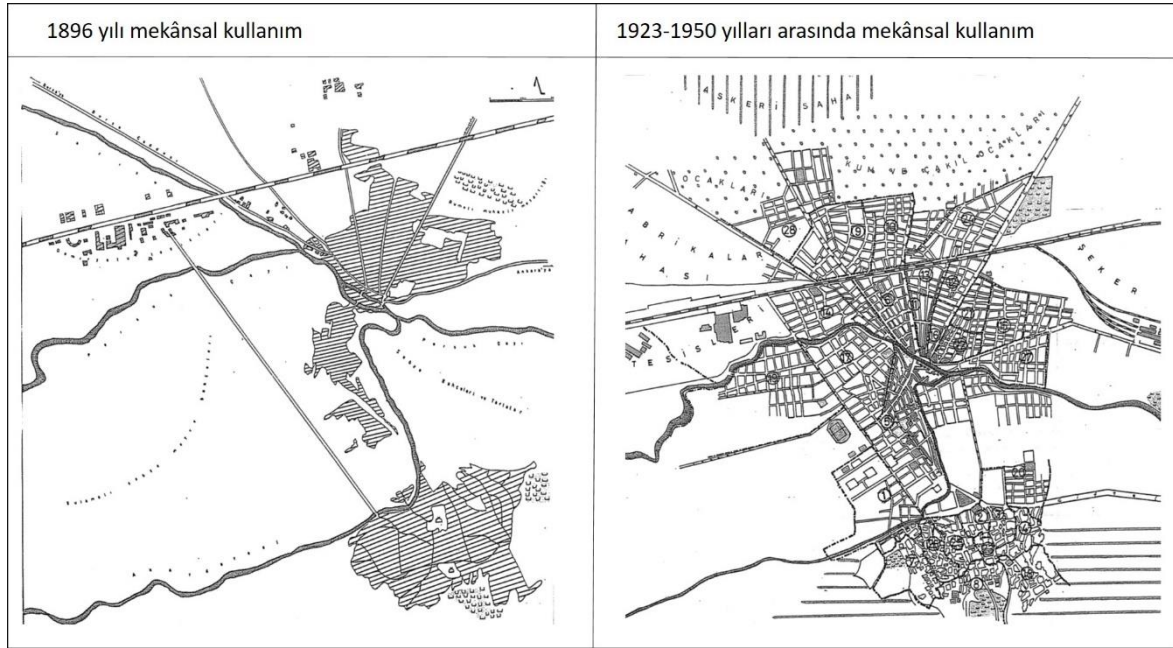
Trenin kent içi ulaşım aracı olarak kullanılmaya başlanması ile kentlilerin kazandıkları yeni günlük pratikler istasyon binasına simgesel bir anlam katmış olup Eskişehir İstasyonu kentlilerin gündelik yaşamına dahil olmuş ve kentsel ortak alan olarak kullanılmaya başlanmıştır. İstasyon Binası, herhangi bir yer ait olma fikrinden çok uzak, yabancı kültüre ait bir tip proje olmasına rağmen kentlilerin günlük pratiklerinde kendisine yer bulabilmiştir.



Resim 3.3. Eskişehir İstasyon Caddesi (Eski Türkiye Fotoğrafları Arşivi, 2022).

Eskişehir İstasyonu'nun yapımı ile kentte mekansal ve toplumsal değişimler yaşanmaya başlamıştır. İstasyon Binası'nın inşa edildiği dönemde demiryolu çevresinde yerleşim

olmadığı görülmektedir. Eskişehir’den demiryolu hattı geçişi ile kentte kentsel gelişim hızlanmış ve yeni yerleşimler kurulmuştur. Geleneksel kent merkezi yanında karma kullanıma açılmış farklı fonksiyonlar içeren yeni bir merkez oluşmuştur. Cumhuriyet ilanından önce demiryolunun kuzeyine uzanan yerleşimlerde Cer Atölyesi, hastane, karargah, otel, dükkan ve göçmen evleri bulunmaktadır.

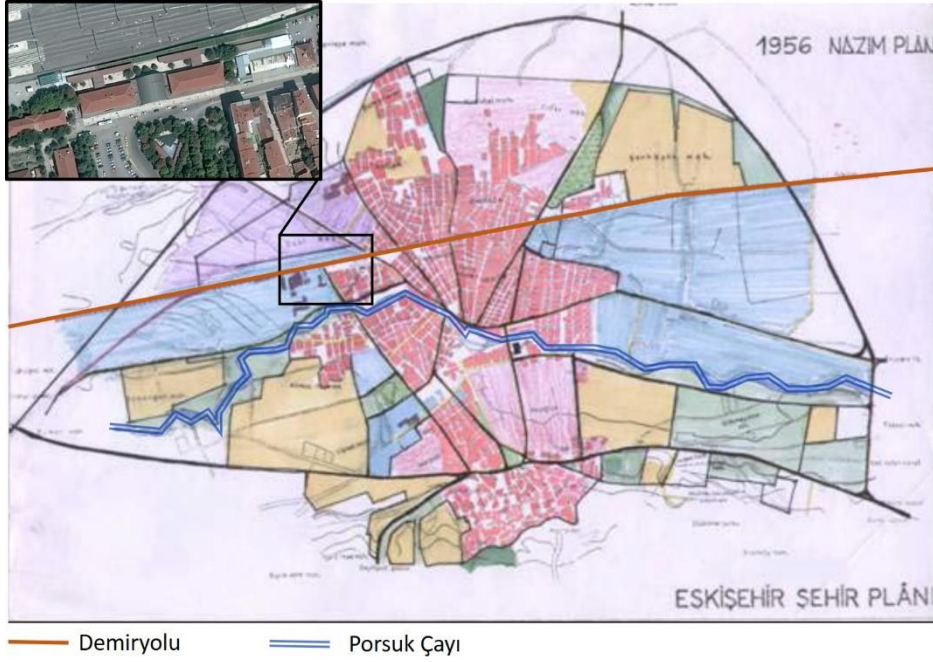


Harita 3.4. Eskişehir kenti 1896- 1950 yılları arası mekânsal kullanım analizi (Ertin, 1994: 213-215)

İstasyon binası ile kent merkezlerini bağlayan caddelerin sınırlandığı kentsel alan kentte yeni bir toplanma merkezi olmuştur. 1892 yılında yapılan Eskişehir İstasyonu yeni Eskişehir Garı yapımı amacıyla yıkılmıştır. Kentin 1896 yılı ile 1950 yılları arasında yaşadığı mekânsal değişim Harita 3.4’te gösterilmiştir.

3.2.2. 1955 Yılında hizmete açılan Eskişehir Garı

Eskişehir Garı; 1892 yılında inşa edilmiş olan eski İstasyon Binası yıkılarak yerine yapılmıştır. 1953 yılında temelleri zamanın Ulaştırma Bakanı tarafından atılan Eskişehir Tren Garı 4 Kasım 1955 yılında kullanıma açılmıştır. Garın kent içi konumu 1956 yılı Eskişehir kenti nazım imar planı üzerinde (Harita 3.5) gösterilmiştir.



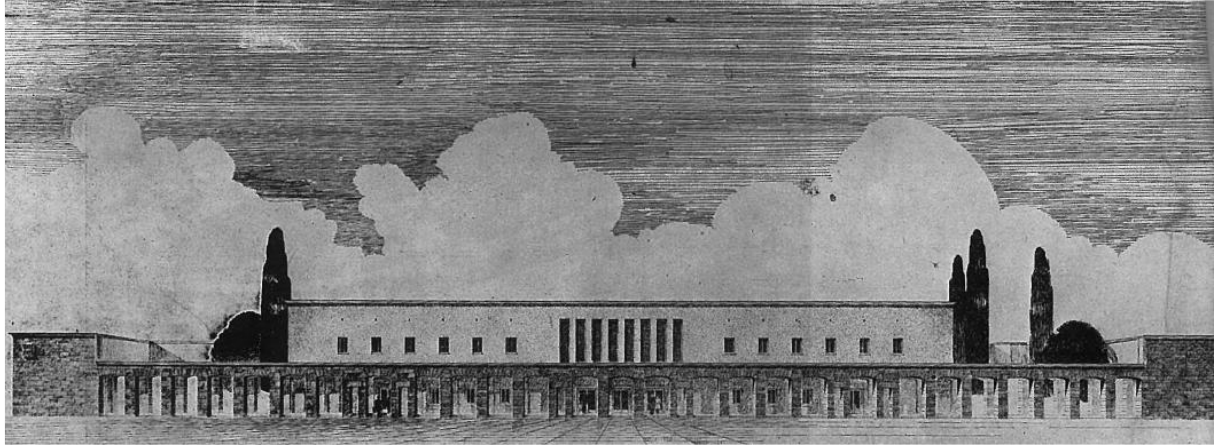
Harita 3.5. Eskişehir Garı'nın 1956 yılı nazım imar planındaki konumu (Taneri Yılmaz, 2009:28'den alınan harita üzerinde yazar tarafından grafik çalışması yapılmıştır.)

Eskişehir'de yerel mimarinin dışında örnekler görülmesi kentte açılan proje yarışmaları sayesinde gerçekleşmiştir. Proje yarışmaları sayesinde kente gelen mimarlar farklı ve yeni bakış açıları ile kente modern kimlik kazandıran mimari eserler ortaya koymuşlardır. Dönemin dünyasında ağırlık kazanmış mimari yaklaşımlar Eskişehir'de görülmeye başlanmıştır. Gar Binası, Orduevi, Emek Oteli gibi Eskişehir tarihinde önemli yerleri olan bu yapılar kentin mekansal organizasyonunda da önemli rollere sahiptir. Söz konusu yapılar kente kazandırdıkları yeni fonksiyonların yanında kentin odak noktaları haline gelmiş ve kent için önemli işlevleri üstlenmiştir (Koca ve Karasözen, 2010).

Savaş sonrası dönemde kentte bayındırlık faaliyetleri hız kazanmıştır. Üretime ağırlık verilmiş, elde edilen tüm gelir ve sağlanan destekler yapı sektöründe kullanılmış, devlet eliyle kamusal mekan üretimleri başlamıştır. Eskişehir mekansal gelişimi incelendiğinde kent merkezinde mimari yarışmalar sonucunda elde edilmiş birçok yapı olduğu görülmektedir. Yarışmalarla elde edilen mimari yapılar kentin mekansal gelişimini destekleyerek modern bir bakış açısı yakalamasında büyük rol oynamıştır. Kentte yarışma sonucu elde edilen yapılardan biri de Eskişehir Garı'dır (Koca ve Karasözen, 2010).

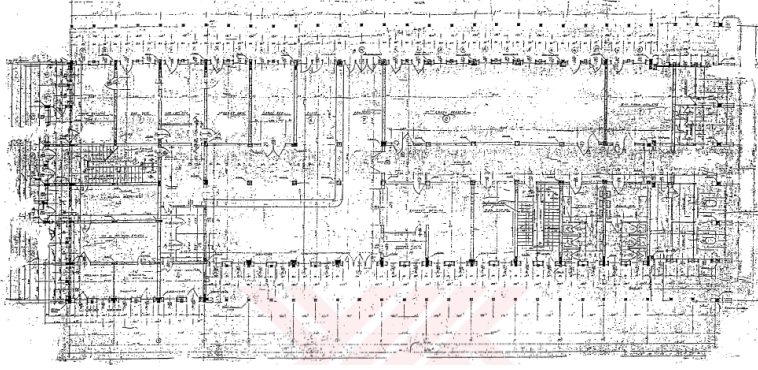
Koca ve Karasözen (2010) çalışmalarında yarışma hakkında şu bilgileri vermişlerdir.

TCDD'ye ait gar ve istasyon bina projeleri için o dönemde açılan yarışmalardan en sonuncusu Eskişehir Garı için açılmıştır. Devlet Demiryolları Başkanlığı tarafından 1946 yılında açılan Eskişehir Garı Proje Müsabakasında Paul Bonatz, Şekip Akalın, İrfan Kuraner, Galip Yenal, Hüseyin Kara, Sedat Eldem, Emin Onat, Nurettin Evin, Recai Akçay'dan oluşan jüri üyeleri, birincilik ödülünü Yüksek Mimar Leyla Taylan (Baydar) ile Ferzan Baydar'ın hazırladığı projeye vermiştir (Resim 3.4). Ancak yarışmayı kazanan proje yerine, Profesör Orhan Safa tarafından hazırlanan proje uygulanmıştır.

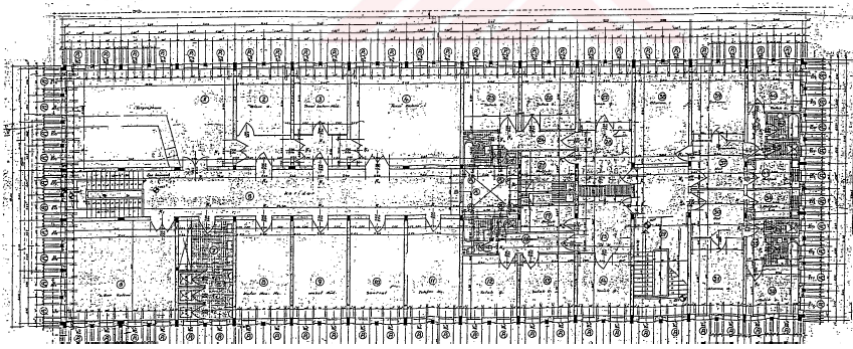


Resim 3.4. Yarışmada birincilik ödülü alan Yüksek Mimar Leyla Taylan (Baydar) ile Ferzan Baydar'ın hazırladığı proje (Arkitekt, 1947).

Eskişehir'den demiryolu hattı geçişi ile kentte kentsel gelişim hızlanmış, kente yeni fonksiyonlar kazandırılmış ve yeni yerleşimler kurulmuştur. Eskişehir'in en eski yerleşim merkezlerinden olan Odunpazarı bölgesini demiryolu hattı ile buluşturan Mustafa Kemal Atatürk Bulvarı bitiminde konumlanan Eskişehir Garı, kentte geleneksel ve yeni arasında bir düğüm noktası görevi görmektedir. Demiryolu birimleri kazandığı yeni sosyal mekanlar ile 1950'li yıllarda yerleşke düzenine geçmeye başlamıştır. Gar Binası tanımladığı kentsel mekansal alan ile bu yerleşkenin bir sınırı haline gelmiştir. Demiryolu hattı boyunca uzanan lineer bir yapı olan Eskişehir Garı orta kısımda giriş ve bekleme salonu ile yan kanatlardaki idari birimlerden oluşmaktadır. 1892 yılında hizmete açılan İstasyon Binası'nın kente kazandırdığı roller ve günlük pratikler Eskişehir Garı kullanıma açıldığında devam etmiştir.



Şekil 3.3. Orhan Safa tarafından tasarlanan Eskişehir Tren Garı sol kanat zemin kat planı (Sobutay, 1996: 132).



Şekil 3.4. Orhan Safa tarafından tasarlanan Eskişehir Tren Garı sol kanat üst kat planı (Sobutay, 1996: 132).

Orta aksta yer alan giriş ve bekleme salonu yan kanatlardan daha geniş tasarlanarak plan bazında vurgulanmıştır. Cephe boyunca zemin kat hizasında devam eden kolonlu arkad, giriş ve bekleme salonuna yapılan vurguyu düşeyde desteklemektedir. Ayrıca yan kanatlardan daha yüksek ve biçimsel olarak farklı tasarlanan giriş ve bekleme salonu yapıya anıtsal bir özellik katmıştır. Tonoz olarak tasarlanan bölüm ikinci kat hizasında yan kollardan bağımsız yükselerek anıtsal bir görünüm kazanmıştır (Şekil 3.3, Şekil 3.4).

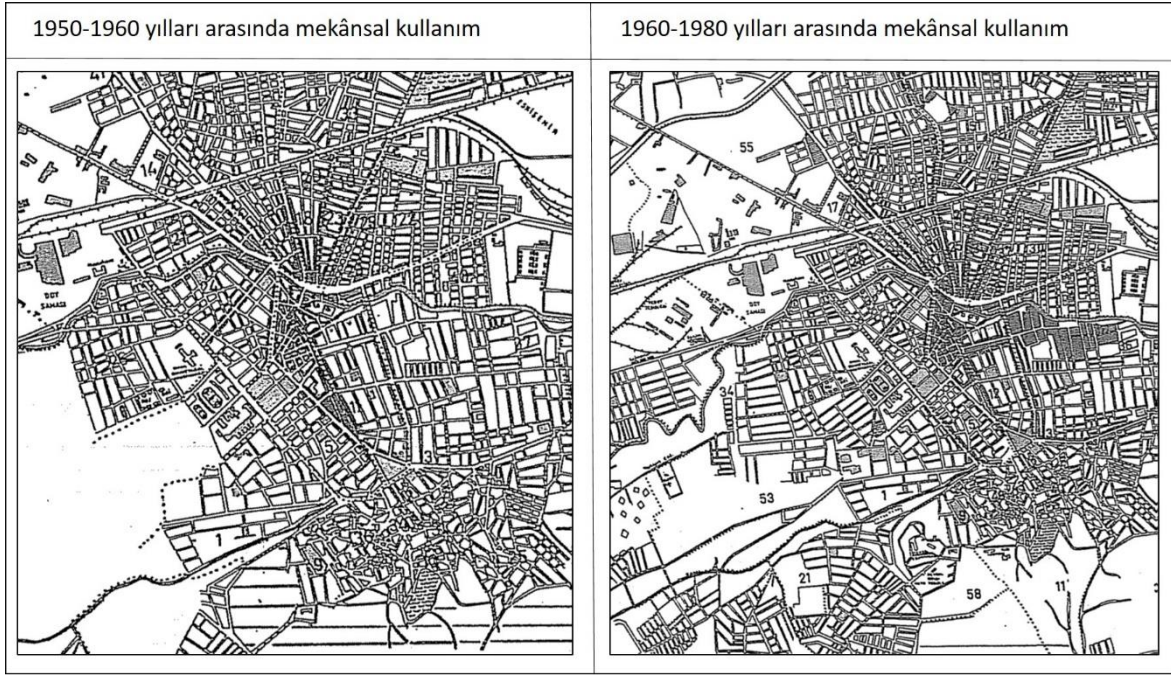


Resim 3.5. Eskişehir Garı genel görünüm (Mapio.net, 2022).

Döneminin malzemesi ve yapım tekniği konusunda oldukça modern bir duruş sergileyen Eskişehir Garı'nda, giriş ve bekleme bölümü mekansal organizasyonu kemerler tarafından sağlanmaktadır. Bina girişleri, giriş-bekleme salonu ve arkadlı kısmının birleştiği noktadan sağlanmaktadır (Resim 3.5). Eskişehir Garı'nın tek bir anlayışı yansıttığını söylemek doğru değildir. Giriş ve bekleme salonunun oluşturduğu ana kütle; malzemesi, şekli ve cephe elemanları ile daha modern bir yaklaşım sağlarken, yan kolların cephe oranları ve saçak şekilleri daha çok II. Ulusal Mimarlık anlayışı ile benzeşmektedir. Yapının bütününe bakıldığında farklı tarzların birbiri ile uyumu ve oluşturduğu dil birliği göze çarpmaktadır.

Giriş ve bekleme salonu cepheleri ağırlıklı olarak şeffaf tasarlanmıştır. Kent için önemli bir ulaşım aksı sonunda bulunan yapı modern tonoz tasarımı ve şeffaf cepheleri sayesinde demiryolu hattı ile kent arasında bir ara yüz elemanı olmuştur. Kentin giriş kapısı olan Eskişehir Garı bu özellikleri sayesinde yolcuların kente dahil olmasını ve kentle iletişim kurmasını kolaylaştırmıştır.

Eskişehir Garı'nın kullanıma açıldığı 1955 yılında gar çevresi yapılaşmanın oldukça yoğunlaştığı görülmektedir. Sanayi ve fabrika yapıları ile kente gelen göçmenlerin oluşturduğu mahalle sayıları artmıştır. Gar bu dönemlerde kente sunduğu imkanlar ile mekânsal gelişimi etkilemiştir (Harita 3.6)



Harita 3.6. Eskişehir'in 1950-1980 yılları arasında mekânsal gelişimi (Ertin, 1994: 216-219)

Eskişehir Garı kent merkezinde yer almasının avantajı ile kentlilerin günlük pratiklerine dahil olmuş bir yapıdır. Eskişehir Garı sadece bir ulaşım yapısı olarak düşünülmemelidir. Kamu yapılarını barındıran ve kent için oldukça önemli olan aksların kesişiminde bulunan Gar Binası önemli bir kentsel meydanı da tanımlamaktadır. Kentin günlük yaşamı ile iç içe olan yapı bir uğurlama- karşılama mekanı olmasının yanı sıra kentliler için buluşma, toplanma, dinlenme işlevlerini de taşımaktadır. Bu nedenle kullanıma açıldığı günden bugüne Eskişehir Garı'nın Kentin ve kentlinin belleğinde yeri oldukça önemlidir (Resim 3.6).



Resim 3.6. Tarihte İstasyon meydanı günlük kullanımı (Es Gazete, 2022).

Tren seferlerinin başladığı dönemden bahseden birçok kaynakta güvenlik sebebiyle seferlerin sadece gündüz yapılabildiğinden bahsedilmiştir. İki gün süren İstanbul Ankara yolculuğunda Eskişehir’de verilen mola ile yolcular hem dinlenme fırsatı bulmakta hem de az da olsa kenti tanıma fırsatı elde etmekteydiler. Fakat Poynter tren yolculuğu sebebiyle kentte kalan birinin sabah çok erken saatte kentten ayrılmak zorunda kaldığını ve kentin en güzel yerlerinden olan Porsuk kenarında vakit geçirme fırsatı elde edemediğinden yakınmıştır (Yılmaz ve Yetgin, 2018).

Haydar Ergülen tarafından ‘Yolgeçen Garı’ olarak isimlendirilen Eskişehir Garı kentlilerin ve kullanıcıların gözünden aşağıdaki şekilde anlatılmıştır;

O güzelim sarı yarım ay renkli gar binasının içi de bir üçüncü şehir sayılır. Eskiden bu kadar kalabalık değildi, bekleme salonu bilhassa kadın yolcuların, köylerden, kasabalardan gelenlerin mekanı olurdu... Doğru ya bekleme salonlarının saati yok ki, istediğin kadar bekle! Eskişehir Garı’nın sevdiğim yanlarından biri budur, sabaha karşı da trenler geçtiği için gar 24 saat açıktır, geceyi geçirmek isteyenler için de kışın sıcacık bir imkandır... Garın yanında bir de düğün salonu var. Biraz ilerisinde parkın içinde Emek Cafe vardı, henüz kafelerin adım başı olmadığı zamanlar orada oturur, aşktan ve devrimden konuşurduk arkadaşlarla... Gar uzaktan bakıldığında sıcacık bir kuş yuvası gibi görünür. Yaklaştıkça içini bir ürperti sarar insanın. Bunun sebebi de garın ülkedeki diğer garlara oranla benzersiz bir mimari üsluba sahip olmasıdır. Etkileyici bir mimariye sahiptir. Yağmurlu günlerde yağmur damlaları kubbe şeklindeki gar çatısını mütemadiyen döver ve bu sebeple garın kendine has kokusu daha net hissedilmeye başlar. Yolcuların, uğurlamaya gelenlerin ve garın müdavimi olmuş akıl hastalarının beklediği birinci peronda, milletin yağmurdan, güneşten ve diğer etkenlerden korunması için gar binasına geçişik sundurmalar inşa edilmiştir (Ergülen, 2018).

Prof. Dr. Yılmaz Büyükerşen Eskişehir’de geçen hayatını anlattığı bir söyleşisinde Eskişehir Garı’nın kentlinin sosyal hayatında çok önemli bir anlama sahip olduğundan bahsetmiştir.

...Eskişehirli vakit geçirmek için sadece Porsuk kenarında dolaşmazlar özellikle cumartesi pazar günleri gara da giderlerdi ve gelen geçen trenleri izlerlerdi. Bütün trenler Eskişehir’de yarım saat mola verirdi. Hepsi buharlı trenlerdi. Biliyorsunuz buharlı lokomotifler buhar çıkarırlar. O hızla giderken o buhar bütün yolcu vagonlarını arkaya doğru yalar ve gecenin soğukunda buz tutardı bütün trenler kristal vagonlar olarak Eskişehir Garı’na girerlerdi. Tren geldikten sonra garın içinde bulunan salepçiler güğümleriyle hemen perona çıkarlar salep ve simit satışı başlar yolcuların bir kısmı inerler biraz gara girerler ısınırlar yolcu salonunda arkasından sıcak simitle tarçınlı saleplerini içerlerdi (Eskişehir.net: 2022).

Eskişehir’de trenin kente kattığı zaman kavramı Memleket Garları kitabında aşağıdaki şekilde özetlenmiştir;

O zaman şöyle düşünmüştüm, demek ki saat kulesi olmayan bir şehir, zamanını trenle ölçmektedir. Doğrusu bu buluş bile değil, biliş diyelim, çünkü Eskişehirli her çocuk bilir, iki saati vardır Eskişehir'in... Trenler de halkın beş vakit ibadeti gibi, şehrin vakitlerini gösterir adeta. 12:00 treni Ankara'ya gider, bir saat rötarı vardır, 14:00 treni Haydarpaşa'ya gider, 50 dakika gecikmiştir, gece yarısı iki tren birbirlerinin yorgunluğuna yetişmeye çalışırlar, fakat ikisi de birbirinden yorgun olduğu için aradaki farkı da, zamanı da kapatamazlar bir türlü. Biri saat üçe, biri dörde doğru yolcularının gözlerini, gönüllerini, kimi zaman kar kokusu, kimi zaman soğuk kokusu, ama her zaman sıcak sahlep ve haşhaşlı börek kokusuyla açarak şehrimden geçerler (Ergülen, 2018).



Resim 3.7. Eskişehir Garı tescil haberi (kentvedemiryolu.com, 2022).

Eskişehir Garı, Eskişehir Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 2008 yılında tescillenmiştir (Resim 3.7) (kentvedemiryolu.com, 2022). Hızlı tren seferlerinde bilet ve bagajların geleneksel trenlerden farklı olarak yolculuk başlamadan kontrol edilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda geleneksel tren ve hızlı trenlere farklı peronlardan hizmet sunulması planlanmış ve Eskişehir –Ankara hızlı tren seferleri başladığında peronlar arası geçiş için kullanılan altgeçitte bilet ve bagaj kontrol alanları oluşturulmuştur. 2018 yılında Garı'nın tadilata girmesi ile söz konusu alan tümüyle düzenlenerek tüm seferler için kullanılmaya başlanmıştır. Gar meydanında oluşan trafik yoğunluğu sebebiyle Tepebaşı bölgesinden alt peronlara ikinci bir giriş noktası açılmıştır (Resim 3.8).



Resim 3.8. Eskişehir Garı Tepebaşı Girişi (eskishirekspres.net, 2022).

6 Ağustos 2018 tarihinde başlanan tadilat çalışmaları halen devam etmekte olup günümüzde Eskişehir Garı kapalı durumdadır. Gar binasında verilen tüm hizmetler alt peronlardan sunulmaya devam etmektedir (rayhaber.com, 2022).

Eskişehir'in tarihsel sürecinde demiryolunun önemi çok büyüktür. Demiryolu, kentin çehresini kurulduğu günden bugüne sürekli değiştirmiş ve yenilemiştir. Önemli bir kavşak noktasında yer alan Eskişehir, Anadolu Demiryollarına ait iki hat sayesinde hem yolcu ve hem de yük taşımacılığı bakımından oldukça işlek durumdadır. Eskişehir İstasyonunun kent merkezinde yer alması, yapının kentlilerin gündelik yaşamlarının bir parçası haline gelmesini sağlamıştır. Demiryolu kullanıcılarına kentin modernliğini temsil eden ve tarihsel açıdan önemli ikonik bir yapı olan Eskişehir Garı; sahip olduğu modern tavır ve yerel mimari esintileri ile gar yapıları arasında önemli bir yere sahiptir. Eskişehir Garı kullanıcı profilini; kente giriş-çıkış yapan, güzergah boyunca sadece kentten geçen ya da hatlar arası aktarma yapan yolcular, yolcuları uğurlamaya gelen kentliler, geçim kaynağı demiryolu olan çalışanlar ile gar binasını kent içi buluşma, dinlenme, geçiş mekanı olarak kullanan kentliler oluşturmaktadır. Eskişehir Garı kent için bir ulaşım yapısından çok daha fazlasını temsil etmektedir.

Demiryolu ile kentin kazandığı yeni günlük pratiklerin sürekliliği istasyon yapıları ile sağlanmaktadır. 1955 yılında hizmete açılan Eskişehir Garı uzun yıllar bu görevi başarıyla yerine getirmiş ve Eskişehir'e bir şekilde yolu düşen herkesin belleğinde bir iz bırakmıştır.

Günümüzde kent için oldukça önemli olan Gar Binasında yapılacak olan kontrolsüz değişiklikler kentsel belliğin ve kent kimliğinin zarar görmesine neden olacaktır.

3.2.3. Eskişehir Yüksek Hızlı Tren Garı Projesi

Türkiye’de yüksek hızlı tren ilk olarak 2009 yılında Eskişehir-Ankara arasında kullanılmaya başlanmıştır. Daha sonra sırasıyla Eskişehir-Konya ve İstanbul- Eskişehir- Ankara hattı kullanıma açılmıştır. Yüksek hızlı tren ile şehirlerarası yolculuk süreleri oldukça kısalmış ve bu hatların gördüğü talep günden güne artmıştır.

Yüksek hızlı tren seferlerinin başlaması ile güzergaha olacak talebin artacağı ve mevcut hattın bu talebi karşılayamayacağı öngörülmüştür. Bu kapsamda kentteki ulaşımı etkileyen demiryolu hattının yer altına alınarak kent içerisindeki hemzemin geçitlerin ortadan kaldırılması planlanmıştır. 2008 yılında başlayan Eskişehir Gar Geçişi Projesi yapımı tamamlanarak kullanıma açılmıştır (Resim 3.9). Rayların yer altına alınması demiryolu üzerindeki köprüler kaldırılarak kavşaklar yeniden tasarlanmış, şehir içi ulaşım sistemleri ve hemzemin geçitler düzenlenmiştir.

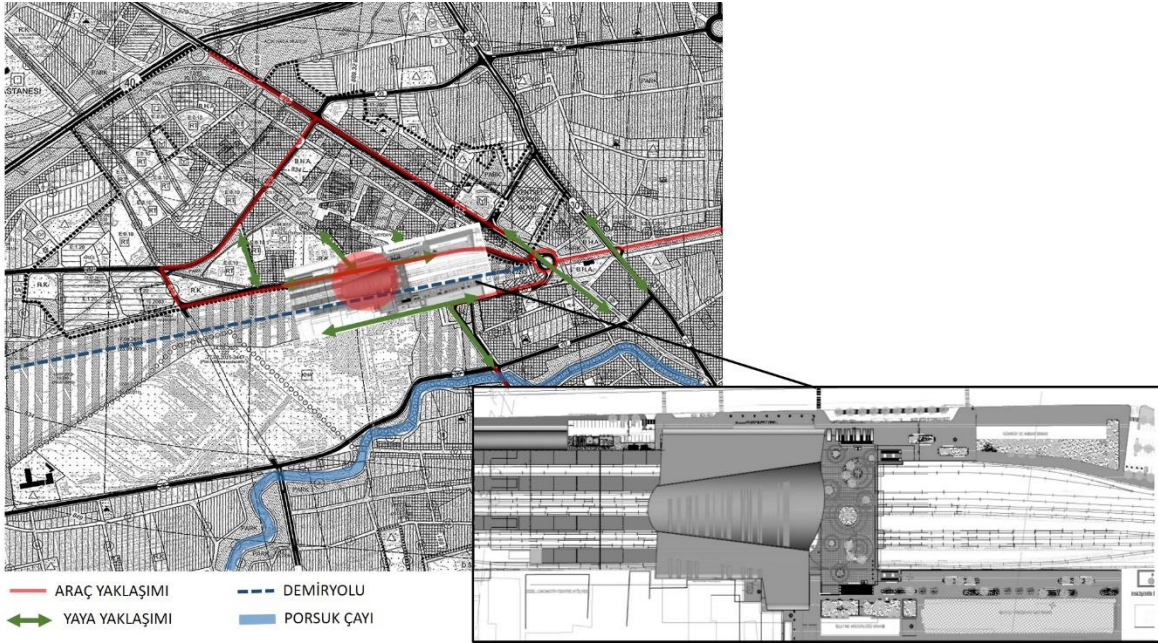


Resim 3.9. Eskişehir Garı Geçişi (eskishirekspres.net, 2022).

1955 yılında kullanıma açılmış olan Eskişehir Garı’nın artan yolcu kapasitesi karşısında yetersiz kalacağı düşünüldükçe TCDD tarafından proje çalışmalarına başlanmış, 2013 yılında gerçekleştirilen ihale sonucunda; Uludağ Mimarlık Eskişehir YHT Garı Projesi’ni hazırlamaya hak kazanmıştır. Proje çalışmaları 2015 yılında tamamlanmış olup netleştirilemeyen imar planları sebebiyle proje yapımına henüz başlanmamıştır.

Bilindiği üzere 1955 yılında hizmete açılmış olan Eskişehir Garı 2008 yılında tescillenmiş olup gar çevresinde yer alan demiryolu yapıları endüstri mirasını oluşturmaktadır. Proje tasarım aşamasında kentlilerce endişe duyulan en büyük husus yeni yapılacak olan garın şehir içindeki konumu olmuştur. Yerel gazetelerde bu duruma ait endişeleri görmek mümkündür.

Hızlı trenin Eskişehir geçişi için yeni gar projesi üzerinde durulduğunun açıklanmasının ardından kentte başlayan tartışmalar, şehir gündemini adeta ikiye bölmüştü... Kent kamuoyunu adeta ikiye bölen tartışmaların ardından yeni yapacak garın projesi olduğu iddia edilen görseller kamuoyuna sunulmuş ve proje büyük beğeni kazanmıştı (İstikbal Gazetesi, 2014).

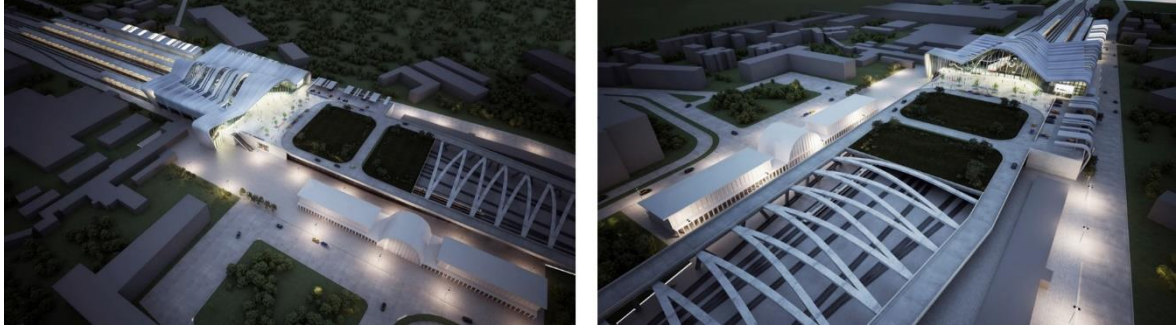


Harita 3.7. Eskişehir YHT Garı Projesinin 2021 yılı imar planındaki konumu (Eskişehir Belediyesi, 2022 ve Uludağ Mimarlık,2022'den alınan harita ve görsel üzerinde yazar tarafından grafik çalışması yapılmıştır.)

Tasarım konumu belirlenirken kentsel verilerin dikkatle incelendiği ve çevrede yer alan değerlerin analiz edilerek proje konumuna karar verildiği görülmüştür. Demiryolunun ve 1955 yılında hizmete açılan mevcut Eskişehir Garı'nın kentin geçmişinde sahip olduğu önem göz önüne alınarak tarihi garın kuzeybatısında YHT Gar Projesi tasarımı gerçekleştirilmiştir (Harita 3.7).

Proje müellifleri ile yapılan görüşmelerde Eskişehir YHT Garı Projesi tasarımının çıkış noktasının; Eskişehir Garı'nın kültürel değerini, kentlilerin hafızasındaki yerini ve kent için önemini günümüz ihtiyaçlarına da cevap vererek geleceğe taşımak olduğu öğrenilmiştir.

Proje incelediğinde mevcut gar binasının bağımsız duruşuna zarar verilmeden kent ölçeğinde yeniden işlevlendirilerek projenin bir parçası haline getirildiği görülmüştür. Bağlamsal duyarlılık çerçevesinde mevcut Eskişehir Garı'na müze işlevi verilerek kentsel bellekteki yerine saygı duyulduğu görülmüştür. Kentsel ölçekte incelendiğinde, Eskişehir YHT Gar Projesi'nin Eskişehir'in sahip olduğu simgesel değerlere saygı duyarak kentin yeni odak noktası olmayı hedeflediği anlaşılmaktadır.



Resim 3.10. Eskişehir YHT Garı Projesi platformu (Uludağ Mimarlık, 2022).

Projede, mevcut gara ait ulaşım aksları kullanılarak yapıya giriş demiryolunun her iki tarafından ve İstasyon Caddesinden sağlanmaktadır. Proje incelendiğinde birçok önemli tasarım kararı göze çarpmaktadır. Bilet satış ve bekleme gibi hizmet birimleri platform üzerinde ara kat döşemesi olmadan dış kabuk ile çerçevelenen ana mekanda çözümlenmiştir (Resim 3.10). Yemek ve dinlenme birimleri ise bekleme alanına bakan asma katlarda yer almaktadır. Projeye ait ihtiyaç programının zaman içerisinde değişime uğraması söz konusu olduğunda yapının esnekliğinin bu duruma engel olmayacağı görülmüştür. Proje tasarımında kentin gündelik yaşantısının, kamusal alanlarının, yaya trafiğinin sürdürülebilirliğinin önemsendiği görülmüştür. Genel anlamda programın parçaları demiryolunun iki yakasında devam eden bir kabuk altında çözümlenmiş ve kenti birleştiren bir ara yüz olma fikri görsel olarak da desteklenmiştir. Projede hem yapısal hem de görsel olarak geçirgen bir yapı planlanmış ve yolcuların kente katılımının daha cazip hale getirildiği görülmüştür (Resim 3.11). Günümüz şartlarında ulaşım yapıları insanları hapseden, bünyesinde birçok ihtiyacın giderilebildiği programlara sahip yapılar haline dönüşmüştür. Bu durumun aksine Eskişehir YHT Garı Projesi'nin canlı, kent yaşamına dahil olan, kamusal alan yaşam deneyimini sunan ve kentin hafızasına saygı duyan bir yapı olmasına önem verilmesi kentlilerce önemsenen bir durum olacaktır.



Resim 3.11. Eskişehir YHT Garı Projesi görünüşü (Uludağ Mimarlık, 2022).

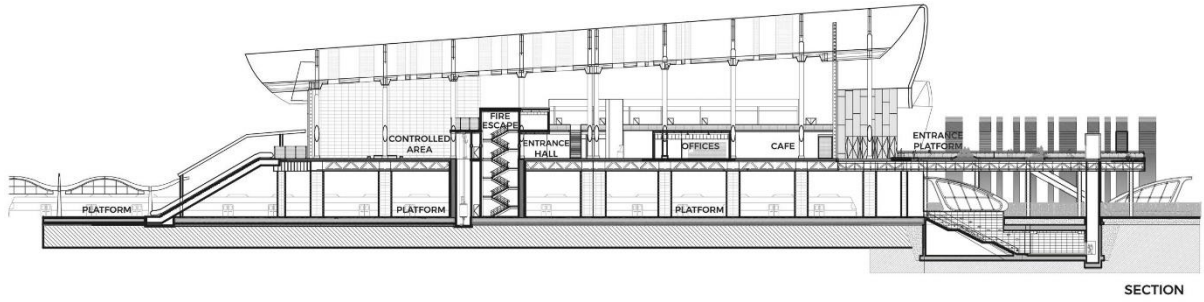
Uludağ Mimarlık (2022) ile yapılan sözlü görüşmelerde Eskişehir YHT Garı Projesi'nin ana tasarım kararının bölünmüş yapıda olan kenti ara yüz elemanı ile tekrar birleştirmek olduğu öğrenilmiştir. Eskişehir Gar Geçişi projesi tamamlandıktan sonra kentteki hemzemin geçitler ortadan kalkmış kent rekreasyon alanları ile bütünleştirmeye çalışılmış fakat nitelikli alanlar elde edilememiştir. Önceki dönemlerde gar önü meydan çevre yapıların ölçekleri ile birlikte kentsel bir alan olarak kullanılırken günümüzde araç yolları ile sınırlandırılmış nitelikli kullanım alanı olmayan bir meydan haline gelmiştir (Resim 3.12). Ulus Meydanı ise araç sirkülasyonuna açık bir meydandır (Harita 3.8). Şu anki kullanımda gar alanı çevresinde yaya kullanımına ait kentsel bir meydana ihtiyaç duyulmaktadır. Proje, kentin bu ihtiyacını gidermeyi hedeflemektedir.



Resim 3.12. Tarihte Eskişehir Garı (Wowturkey, 2022).



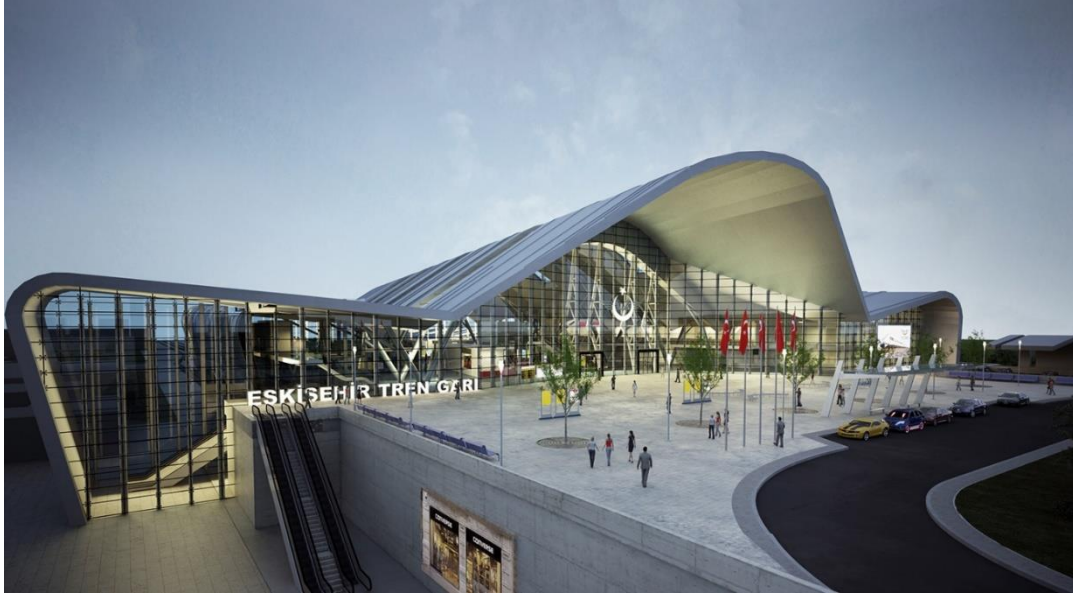
Harita 3.8. Eskişehir Garı çevresinde yer alan meydanlar



Şekil 3.5. Eskişehir YHT Garı Projesi kesiti (Uludağ Mimarlık, 2022).

Yaklaşık 23.000 m² toplam inşaat alanına sahip proje incelendiğinde peronlar üzerine tasarlanan bir platform ve platformu çevreleyen çelik bir kabuk görülmektedir. Platform üzerinde yer alan mekanların üst örtüsü çelik kabukla sağlanmış olup, açık alanda yer alan platform gar önü meydanı oluşturmaktadır (Şekil 3.5). Bu meydana bina girişi ve peronların bağlantısı sağlanmaktadır. Aynı zamanda bu meydan Eskişehir Gar Geçişi Projesi ile yer altına alınmış olan hattın yeryüzüne çıktığı noktada yer almaktadır. Böylece Eskişehir YHT Garı Projesi kente kazandırılan hat boyunu tanımlayan bir odak noktası haline gelerek kentsel önemine vurgu yapmıştır (Resim 3.13). Tasarlanan platform ile kent dokusunun mekansal olarak bağlandığı görülmüştür. Proje ile günümüz teknolojilerinden yararlanılarak elde edilen büyük bir saçak altında yolculara ve kentliye oldukça tanımlı bir toplanma alanı sunulmuştur. Eskişehir YHT Garı Projesi ile Eskişehir için oldukça önemli bir ihtiyaç olan kamusal alan sürekliliği sağlanmış ve kentsel meydan işlevi öngörülmüştür. Yapının sadece yolcular tarafından değil tüm kentli tarafından kullanılması hedefi tasarım kararlarında

okunmaktadır. Ancak böyle bir tasarımla kentlilere sunulan kamusal alan deneyimleri ile kentin sosyal-kültürel yaşamının geliştirilebilmesi mümkün olabilir.



Resim 3.13. Eskişehir YHT Garı Projesi kent meydanı (Uludağ Mimarlık, 2022).

Eskişehir YHT Garı Projesinde yolcuların trenden indiklerinde 1955 yılında hizmete açılan Eskişehir Garı'nı görerek kente katılım sağlayacak şekilde tasarım yapıldığı görülmüştür. Böylece garın kente giriş kapısı rolü devam etmiş olacaktır (Resim 3.13). Eskişehir Garı kentin tarihine tanıklık etmiş, kentte Cumhuriyet'in temsilcisi olmuş ve kentin simgesi haline gelmiş bir yapıdır. Ülkemizin önemli endüstri miraslarından olan yapının kent kimliği açısından devamlılığını koruması oldukça önemlidir. Yapılan incelemelerde Eskişehir YHT Garı Projesi'nin, tarihi garın formunu baz alarak etrafındaki korunmuş yapılarla bütünlük sağladığı görülmüştür. Bu durum projenin tarihi garın kent kimliğine kattığı değerleri önemseydiği ve geleceğe yansıtmayı amaçladığı izlenimi vermektedir. Proje tasarımı aşamasında tarihi gar binasının yeni proje ölçeği karşısında oransal olarak ezilmeden atıl durumda kalmaması hedeflenmiştir. Ayrıca projede tarihi gara verilen müze işlevi ile yapının yıllardır süregelen kentin kimliğini ve geçmişini yansıtmaya durumu devamlılığını koruyacaktır.

Eskişehir YHT Garı Projesi incelendiğinde, günümüzün sorunu olan tip proje kavramından uzaklaşmış, bulunduğu yere ait olamaya çabalayan, kente özel ve çevresine duyarlı bir proje olarak tasarlandığı görülmektedir. Projenin, geçmişten günümüze gar yapılarının kentlilere sunmuş olduğu kamusal deneyimi destekleyerek sürdürmek, kent kimliğine katkı sağlamak

ve kentsel belleği reddetmeden katkı sunmak istediği anlaşılmaktadır. Eskişehir YHT Garı Projesi, kente entegre olma çabaları ve hedeflenen kullanıcı profili ile kentin yeni odak noktası olmayı ve Eskişehir'in gelecekteki simgesel yapısı olmayı hedeflemektedir. Projenin inşaat aşaması henüz başlamamıştır. Ancak ulusal ve uluslararası önemli iki ödüle layık görüldüğü izlenmiştir. Proje; 2018 yılında Türk Yapısal Çelik Derneği (TUCSA) tarafından verilen Ulusal Çelik Yapı Ödülü ve 2020 yılında Dünya Mimarlık Örgütü (WAC) tarafından verilen World Architecture Community 33. Dönem Ödülü olmak üzere proje dalında iki adet ödüle sahiptir (worldarchitecture.org, 2022, Uludağ Mimarlık, 2021) (Ek-1).

3.3. Eskişehir Garlarının Kent Belleği Bağlamında Analizleri

Eskişehir'in ilk istasyon binası 1892 yılında yapılmıştır. İngilizler tarafından yapılan İstasyon Binası günümüzde mevcut olan Eskişehir Garı yapılmak üzere yıkılmıştır. Eskişehir Garı, 1955 yılında yarışma projesi eliyle elde edilmiş ve 2008 yılında tescillenmiştir. 2018 yılından bu yana tadilat sürecinde bulunan yapı kentin simgesel yapılarından biri haline gelmiştir. Eskişehir YHT Gar Projesi ise 2013 yılında mevcut garın kuzeybatısında tasarlanmış fakat henüz yapımına başlanmamıştır (Çizelge 3.1).

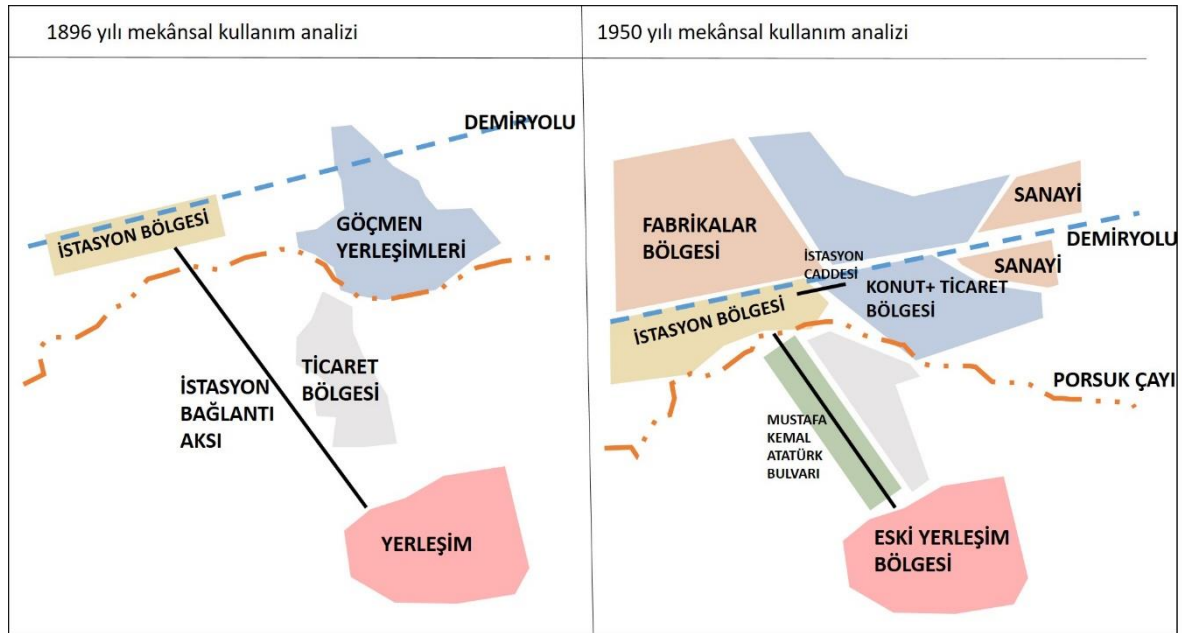
Çizelge 3.1. Eskişehir gar yapıları (Eski Türkiye Fotoğrafları Arşivi, 2022, (Mapio.net, 2022 ve Uludağ Mimarlık, 2022'den alınan resimler yazar tarafında grafik çalışma ile birleştirilmiştir.)



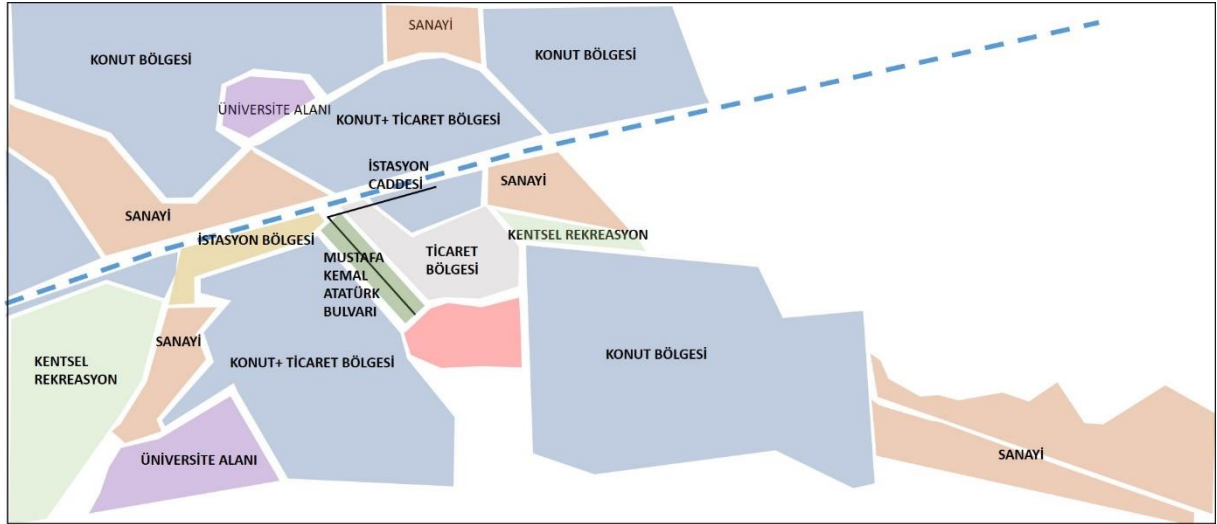
Eskişehir demiryolu ile tanıştığı dönemde küçük bir Anadolu kasabası görünümündedir. Kentte Müslümanların yaşadığı konut bölgesi, Porsuk Çayı kenarında yer alan ticaret bölgesi ve Porsuk Çayı ile demiryolu arasında daha çok göçmenlerin oluşturduğu göçmen mahallesi olmak üzere iki ana bir tali yerleşim nüvesi görülmektedir. Eskişehir mekânsal gelişim hızı demiryolu ile oldukça ivmelenmiştir. Bu durum 1950'li yıllara ait yerleşim analizine bakıldığında açıkça görülmektedir. Eskişehir'de kurulan Cumhuriyet öncesi en önemli sanayi kuruluşu Cumhuriyet sonrasında bir yerleşke halini alarak gelişmiş, kentte sanayi

kuruluşlarının sayısı artmıştır. Kent aldığı göçler neticesinde nüfus bakımından kalabalıklaşmış ve yerleşim bölgeleri yoğunlaşmıştır. Kent ile İstasyon Binasını bağlayan aks kentin en önemli bulvarı haline gelerek Mustafa Kemal Atatürk Bulvarı adını almış, İstasyon Caddesi de önemini korumaya devam etmiştir. 1950’li yıllarda İstasyon Binası artık kent merkezinde kalmış ve istasyon çevresi fonksiyonel bakımdan oldukça zengin yapılarla çevrilmiştir. 1955 yılında Eskişehir Garı hizmete açıldığında Eski İstasyon Binasının rolünü devam ettirmiştir. Kentlilerce oldukça yoğun şekilde kullanılan Eskişehir Garı, çevresini ve kenti mekânsal olarak geliştirmeye devam etmiştir (Çizelge 3.2).

Çizelge 3.2. Eskişehir kenti 1896-1950 yılları yerleşim analizleri

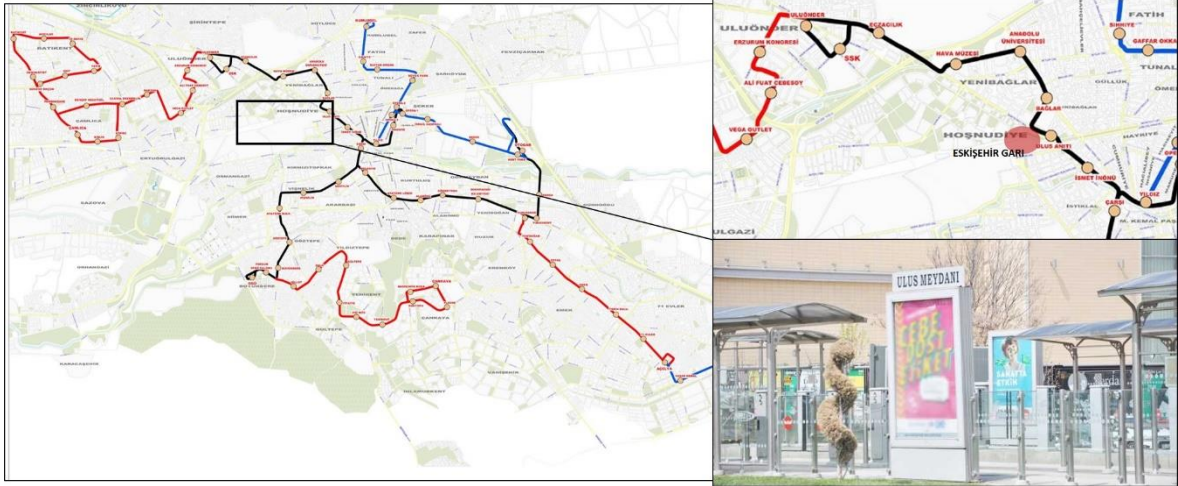


2000’li yıllara ait yerleşim analizine bakıldığında kentte artan konut yapıları, kampüsler haline gelmiş eğitim yapıları, sanayi bölgeleri, sayıları artan bulvarlar görülmektedir. Konut yerleşimleri kentin her noktasına yayılmıştır (Şekil 3.6).



Şekil 3.6. Eskişehir kenti güncel yerleşim analizi

Eskişehir Garı kentin tam merkezinde kalmış, kent içi ulaşım sistemleri ile entegre olmuştur. Tamamlanan Eskişehir Gar Geçişi çalışmalarından sonra oluşan meydana Ulus Meydanı adı verilmiş ve toplu taşıma sistemine ait bir durak eklenmiştir. Ulus Meydanı durağı mevcut Eskişehir Garı'na 0,4 km mesafede yer almaktadır (Resim 3.14).



Resim 3.14. Eskişehir kent içi ulaşım sistemleri ve Ulus Meydanı durağı (Sonhaber.com, 2022'den alınan görseller yazar tarafından birleştirilmiştir).

Afşar ve diğerleri (2015:88) tarafından hazırlanan çalışmada Eskişehir'e gelen yolcuların gardan ayrılımları için tercih edecekleri ulaşım çeşidini sordukları anket çalışmasında katılımcıların neredeyse %50'sinin tramvayı tercih ettiği görülmüştür (Çizelge 3.3). Günümüzde büyük ulaşım yapılarının kent içi raylı ulaşım sistemleri ile bağlantılı olması kullanıcılar açısından oldukça önemsenen bir durum haline gelmiştir.

Çizelge 3.3. Araştırma anket sonuçları (Afşar ve diğerleri, 2015:88)

Sizce gardan ayrılmak için en iyi ulaşım seçeneği	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Tramvay	1258	42.88
Belediye Otobüsü	391	13.33
Yürüyerek	367	12.51
Ücretsiz Servis	346	11.79
Ticari Taksi	302	10.29
Dolmuş, Minibüs	250	8.52
Özel Araç ile	16	0.55
Bisiklet	4	0.14
Toplam	2934	

Çizelge 3.4. Eskişehir gar yapıları kentsel konumları

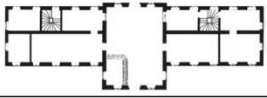
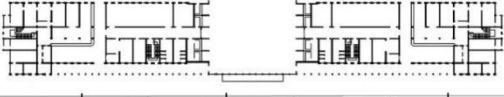
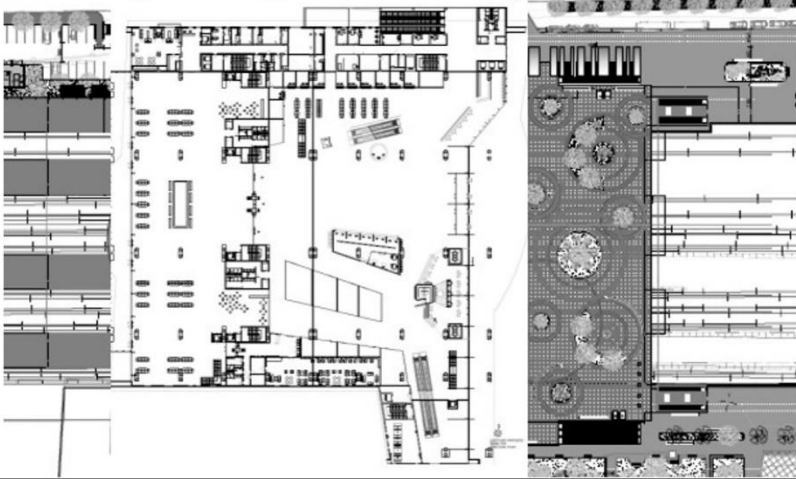


Eskişehir'in tarihsel sürecinde yer alan demiryolu yolcu binalarından 1892 yılında yapılmış olan İstasyon Binası'nın demiryoluna paralel konumlandığı görülmektedir. Eskişehir Garı, İstasyon Binası yıkılarak aynı konuma inşa edilmiştir. Eskişehir YHT Gar Projesi çalışmaları başladığında garın konumu için çeşitli alternatifler sunulmuş olup nihai proje mevcut garın kuzeybatısında tasarlanmıştır. YHT Gar Projesi önceki yapıların aksine demiryoluna paralel olarak değil, demiryolunun üzerinde bir platform şeklinde tasarlanmıştır. Böylece yapı, diğer gar yapılarının aksine kent ile bir ön-arka ilişkisi kurmamaktadır (Çizelge 3.4).

Eskişehir İstasyonu geleneksel kent merkezi ile bir aks aracılığı ile bağlantı kurmaktaydı. Zamanla bu aks gelişerek Mustafa Kemal Atatürk Bulvarı adını almış olup günümüzde hala önemini korumaktadır. Kentin demiryolu çevresinde gelişim göstermesiyle bugün kentlilerce yoğun şekilde kullanılan İstasyon Caddesi oluşmuştur. Eskişehir Garı bu iki önemli caddeyi aktif olarak kullanmaktadır. Ayrıca günümüzde Eskişehir Garı alt peronlarına açılan Ambar Sokak girişi ile İsmet İnönü Bulvarı gar kullanıcıları tarafından ulaşılabilir hale gelmiştir. Tasarımı tamamlanan proje hayata geçtiği takdirde Eskişehir Garı tarafından kullanılan bütün akslar kullanılacak olup ek olarak Ulus Meydanı'na yapılan araç giriş-çıkış düzenlemeleri ile alanın ulaşılabilirliği artacaktır.

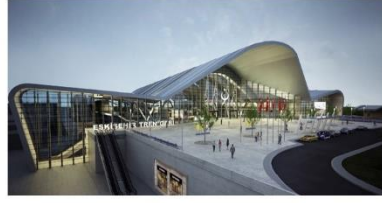
İstasyon caddesi hayata geçtiği dönemde Eskişehir’de bir toplu taşıma düzenlemesi henüz bulunmamaktaydı. 1950’li yıllarda kent içi sokak ve cadde düzenlemeleri yapılarak otobüs seferleri başlatılmıştır. Eskişehir Garı önceki dönemlerde kent içi toplu taşıma sistemlerinden sadece otobüsler ile ulaşılabilirken günümüzde artık kent içi ulaşım sistemlerine tümüyle entegre edilmiş durumdadır. Eskişehir YHT Gar Projesi inşa edildiği takdirde hali hazırda kurulmuş olan sisteme dahil olacaktır.

Çizelge 3.5. Eskişehir gar yapıları plan özellikleri karşılaştırması

İSTASYON BİNASI	
ESKİŞEHİR GARI	
ESKİŞEHİR YHT GAR PROJESİ	

İstasyon Binası iki katlı kagir olarak inşa edilmiş simetrik planlı lineer bir yapıdır. Bina girişi 2 kat yüksekliğinde olup giriş bölümü plan bazında vurgulanmıştır. Girişi öne çıkarılmış simetrik plan ve lineer yapı özelliğini taşıyan Eskişehir Garı plan şeması olarak İstasyon Binasına benzemektedir. Eskişehir YHT Gar Projesi planları incelendiğinde ise bina girişinin diğer yapıların aksine içeri çekilerek vurgulandığı görülmektedir. Ayrıca projede tasarlanan kentsel meydan ile bina girişinin kentsel ölçekte dikkat çekmesi istenmiştir (Çizelge 3.5). Eskişehir YHT Gar Projesi demiryolunun üzerinde bir lineer yapı sağlayarak demiryolunun iki tarafı arasında net bir bağlantı sağlamıştır. Projede Eskişehir Garı’na dik olarak sağlanan bu lineerlik sayesinde kent garın arkasında kalmamış ve kamusal alan sürekliliği sağlanmıştır.

Çizelge 3.6. Eskişehir gar yapıları cephe karşılaştırması

İSTASYON BİNASI	ESKİŞEHİR GARI	ESKİŞEHİR YHT GAR PROJESİ
		

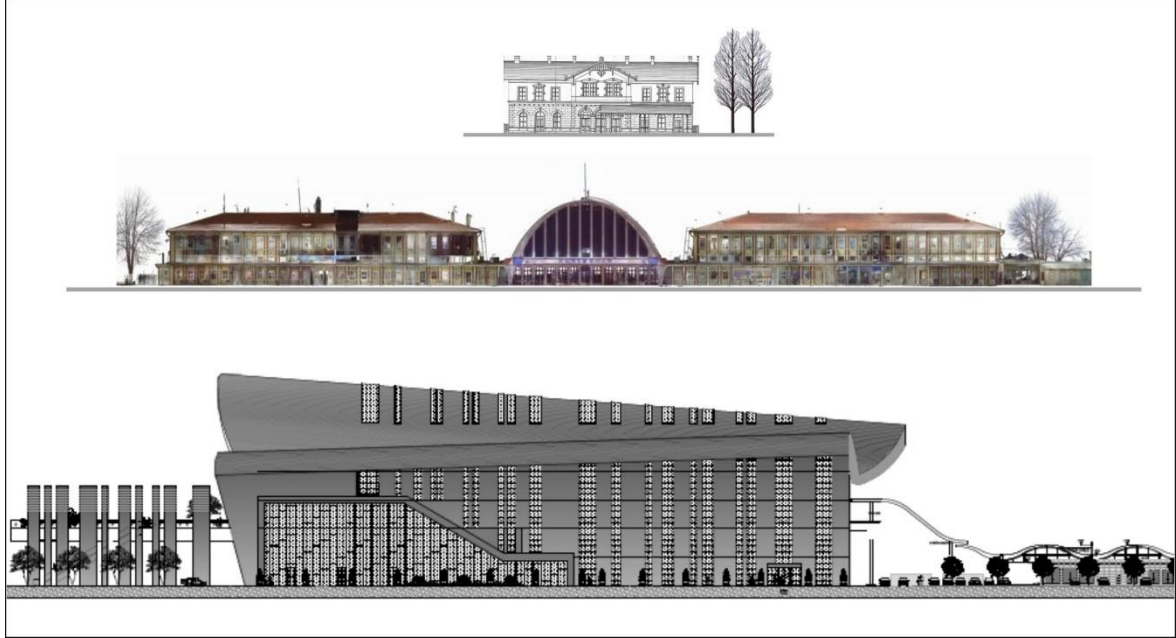
Günümüzde mevcut olmayan İstasyon Binası imtiyaz sahibi ülkenin kültürel tarzını yansıtmaktadır. Yapıda bina giriş vurgusu cephede yer alan üçlü kemerler ile yapılmıştır. Alt ve üst katlarda farklı pencere tasarımları görülen yapıda giriş aksı üzerinde kuşgözü pencere yer almaktadır. 2008 yılında tescillenen ve 2018 yılından bu yana tadilat çalışmaları devam eden Eskişehir Garı'nda II. Ulusal Mimarlık anlayışı ve modern mimari izlerini görmek mümkündür. Yan kollardan yüksek tasarlanan tonoz şeklindeki giriş bölümü ve cephede yer alan kolonlu arkad ile yapı anıtsal bir görünüm kazanmıştır. Lineer yapısına rağmen şeffaf cepheleri ile demiryolu ile kent arasında bir duvar hissi oluşturmamaktadır. Eskişehir YHT Gar Projesi görselleri incelendiğinde yapının oldukça modern tarzda tasarlandığını görmek mümkündür. Çelik bir kabuk tarafından sarılan platform içine yerleştirilmiş birimler ve önünde yer alan meydan ile hedeflenen kullanıcı profiline sadece yolcular olmadığı görülmektedir (Çizelge 3.6).



Resim 3.15. Eskişehir YHT Garı Projesi ile Eskişehir Garı (Uludağ Mimarlık, 2022).

Eskişehir'in gelecek hedeflerinden olan YHT Tren Gar Projesi görselleri incelendiğinde Eskişehir Garı üzerinde herhangi bir baskı oluşturmaktan kaçındığı görülmektedir. Proje incelendiğinde, platform yüksekliğinin Eskişehir Garı çatı kotu seviyesinden başlayarak Fabrikalar Bölgesi yönünde yükseldiği ve Ambar Sokakta yeniden aynı kota düştüğü görülmüştür. Böylece Eskişehir Garı'nın görsel ve oransal olarak yeni tasarımın yanında

ezilmesinin önüne geçilmeye çalışılmıştır. Tarihi gara verilen müze işlevi ile yapının kamusal kullanımına devam edilerek atıl duruma düşmesinin önlenmeye çalışıldığı anlaşılmıştır (Resim 3.15).



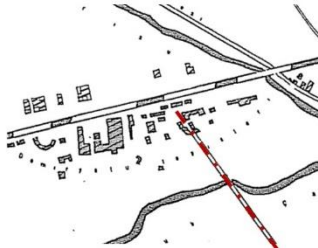
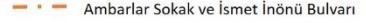
Resim 3.16. Eskişehir gar yapıları boyut analizi (Kat yüksekliklerinden yola çıkarak boyutlandırılmıştır.)

Tez çalışmasının bu bölümünde Eskişehir kenti özelinde demiryolu gelişimi ve kentin demiryolu ile yaşadığı gelişmeler anlatılarak Eskişehir'in sahip olduğu istasyon yolcu binaları kronolojik sıra ile analiz edilmiştir. Eskişehir garlarının boyutları ve programları karşılaştırıldığında kent tarihinde yer almış olan her gar yapısının kentte yer alan çevre yapıların ölçeğine uyum sağladığı görülmüştür. Günümüz gereksinimleri ile programı oluşturulan Eskişehir Yüksek Hızlı Tren Garı Projesi ise bu durumu demiryolu üzerinde yer alan platform üzerine konumlanması ile sağlamıştır. Kentin tarihinde yer alan gar yapıları boyutları Resim 3.16'da karşılaştırılmıştır.

Her istasyon yolcu binası inşa edildiği dönemin toplumsal ve mekânsal özelliklerini yansıtmıştır. Düşük bütçelerle ve yabancı mimarlar eliyle inşa edilen Anadolu'nun ilk istasyon binalarından olan Eskişehir İstasyon Binası kentin idari yapısını, sosyo-ekonomik düzeyini, yerleşimini, yapıların fonksiyon çeşitliliğini olumlu yönde etkilemiştir. Geçirdiği doğal afetler ve savaşlar sonrası oldukça yıpranan yapı yıkılmış yerine Eskişehir Garı inşa edilmiştir. Eskişehir Garı mimari özellikleri ile inşa edildiği dönemde kentsel bir simge haline gelmiş, kentlilerin günlük yaşamlarında kendisine yer bulmuştur. Günümüzde

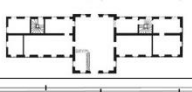
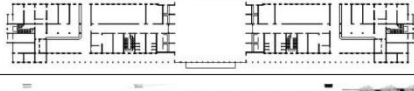
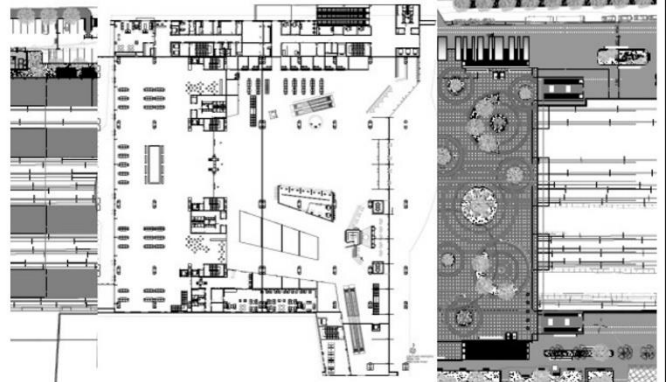
demiryolu teknolojisinin mekânsal yansımaları olan YHT tren garlarında proje ve inşaa süreçleri hızla ilerlemektedir. Bu bağlamda Eskişehir için hazırlanan projeler incelenmiş ve tarihi gar ışığında kente sunmayı hedeflediğı katkılar analiz edilmiştir.

Çizelge 4.2. Eskişehir gar yapıları kentsel konum analizleri

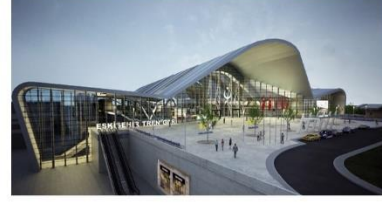
İSTASYON BİNASI	ESKİŞEHİR GARI	ESKİŞEHİR YHT GAR PROJESİ
 • Demiryoluna paralel konumlanmıştır. • Kent merkezi ile bugünkü adları İstasyon Caddesi ve Mustafa Kemal Atatürk Caddesi olan iki cadde aracılığı ile bağlantı kurmaktadır. • Hizmet verdiği dönemde kent içi yollar açılmış, toplu taşıma hizmeti başlamamıştır.	 • Demiryoluna paralel konumlanmıştır. • Kent merkezi ile İstasyon Caddesi M. Kemal Atatürk Caddesi ve Ambarlar Sokaktan ile bağlantı kurmaktadır. • Yapı hizmet verdiği dönemde kent içi ulaşım sistemlerine entegre edilememiştir.	 • Bir platform ile demiryolunun üzerinde tasarım yapılmıştır. • Eskişehir Garı'na ait tüm aksların kullanılması planlanmış olup Ulus Meydanı ile alanın ulaşılabilirliği artmıştır. • Kent içi ulaşım sistemlerine entegre edilmeye uygundur.
		

Eskişehir garlarına ait veriler incelenerek elde edilen sonuçlar tablolar halinde sunulmuştur. İstasyon Binası ve Eskişehir Garı Eskişehir'de aynı konumda inşa edilmiştir. Eskişehir YHT Gar Projesi ise yapılan birçok analiz sonrasında diğer gar binaları ile aynı konumda fakat rayların üzerinde olacak şekilde tasarlanmıştır. Tüm gar yapıları farklı dönemin mimari kültürlerini yansıtmalarına rağmen yüksek giriş - bekleme alanı, lineer plan yapısı gibi konularda benzer özellik göstermektedir. Gar yapılarının cepheleri incelendiğinde ise tüm binalarda ortak olan bina giriş vurgusu göze çarpmaktadır. Eskişehir YHT Gar Projesi'nin bina girişi ve saçak tasarımının Eskişehir Garı'nın sahip olduğu tonoz şekline atıfta bulunduğu görülmüştür. Bu bağlamda incelenen her gar yapısının kendi döneminin özelliklerini sunduğu fakat kentsel ölçekte kendinden önce inşa edilmiş garın kente sunduğu değerleri geliştirerek geleceğe taşıma amacı olduğu görülmüştür (Çizelge 4.2, Çizelge 4.3, Çizelge 4.4).

Çizelge 4.3. Eskişehir gar yapıları plan özellikleri analizleri

İSTASYON BİNASI		- Yapım yılı:1892 - Simetrik planlı, iki katlı yan kollar - Kagir olarak inşa edilmiştir. - Bina girişi: İki kat yüksekliğinde ve plan bazında vurgulanmıştır.
ESKİŞEHİR GARI		- Yapım yılı:1955 - Simetrik planlı lineer bir yapı, iki katlı yan kollar - Betonarme olarak inşa edilmiştir. - Bina girişi: İki kat yüksekliğinde-tonoz şeklinde, plan bazında vurgulanmıştır.
ESKİŞEHİR YHT GAR PROJESİ		2014 yılında proje çalışmaları tamamlanmıştır. 3 katlıdır. - Demiryolunun iki tarafı arasında net bir bağlantı sağlayan, Eskişehir Garı'na dik kurulan lineerliğe sahip bir yapı - Betonarme ve çelik sistem bir arada kullanılmıştır. - Bina girişi: çelik kabuk altında atriumlu - Bina girişi vaziyet planında kensel meydan ile vurgulanmıştır.

Çizelge 4.4. Eskişehir gar yapıları cephe analizleri

İSTASYON BİNASI	ESKİŞEHİR GARI	ESKİŞEHİR YHT GAR PROJESİ
		
- Günümüzde mevcut değil - Giriş vurgusu cephede üçlü kemerler ile - Pencereler kemerli - girişte kuşgözü penceresi - Giriş görünüş bazında vurgulanmış - Alman Mimarisi yaklaşımı - Yapı tümünde çok sayıda pencere	- Günümüzde mevcut - Giriş vurgusu kolonlu arkad ile - Giriş yan kanatlardan daha yüksek ve biçimsel olarak farklı II. Ulusal Mimarlık anlayışı + Modern Mimari - Yan kollarda çok sayıda pencere, giriş bölümü ağırlıklı olarak şeffaf cephe - Tescilli yapı	- Henüz inşa edilmedi - Giriş vurgusu çelik kabuk yapısı ile - Yapı İstasyon Caddesi ve Ambar Sokağı bağlayan bir bağlayan bir köprü gibi - Giriş biçimsel olarak Eskişehir Garı'nı andırıyor. - Modern Mimari - Yapı genelinde ağırlıklı olarak şeffaf cephe - Ödüllü proje

1892 yılından sonra kentin yaşadığı mekansal, sosyal ve idari tüm değişimler demiryolu ile beraberinde kente gelen istasyon yapılarına simgesel bir anlam yüklemiştir. Tren kent içi ulaşım aracı olarak kullanılmaya başlanmış, işe gidip-gelme kültürü sonucunda yoğun ve karma kullanıma sahip olan istasyon bekleme salonu bireylerin toplumsal iletişim kurabildikleri bir mekan haline gelmiştir. Kent ile önemli bulvarlar ile bağlantı kuran istasyon binası önemli bir kentsel mekanı tanımlamaktadır.

İstasyon binasının kent için ifade ettiği simgesel değer Eskişehir Garı için de geçerliliğini korumaktadır. Gar Binası, sahip olduğu mimari anlayışı ile kent ve demiryolu arasında bir ara yüz oluşturmuştur. Eskişehir Garı bir uğurlama karşılama mekanı olmasının yanında; buluşma, toplanma ve dinlenme gibi işlevleri ile kentlilerin günlük yaşamında yer almaktadır. Sadece bir ulaşım yapısı olarak düşünülmemesi gereken Eskişehir Garı'nın kent, kentli ve kentsel bellek açısından değeri oldukça büyüktür. Cumhuriyet sonrası dönemde mekanların modernleşmesi sağlanarak toplumsal yapının modernleşmesi hedeflenmiştir. 1955 yılında hizmete açılan Eskişehir Garı kenti mekansal olarak geliştirmesinin yanında kente sunduğu sosyal imkanlar ile toplumsal modernleşmeyi sağlamıştır.

YHT seferlerinin başlaması ile mevcut garın artan talebi karşılayamayacağı öngörülerek 2013 yılında Eskişehir YHT Garı projeleri hazırlanmış fakat henüz yapımına başlanmamıştır. Kent merkezinde yer alan gar projesi, sahip olduğu ölçeğe rağmen etrafında yer alan korunmuş yapılarla bütünleşme konusunda başarılı görünmektedir. Eskişehir YHT Garı Projesi'nin raylar üzerine konumlanması sayesinde gar ve kent arasında giren demiryolu raylarının ortadan kalktığı ve kentte kamusal mekan sürekliliğinin sağlandığı izlenmiştir. Projenin yerleşim kararlarında kenti bölmeden, kentlinin dolaşımını engellemeden yeni bir kentsel meydan sunması, kamu kentsel meydan sunması, kamusal alan kullanımı oldukça fazla olan Eskişehir'in dinamik yapısına katkıda bulunma potansiyeli olarak görülebilir. Programında yer alan mekanlarıyla kentlinin günlük yaşamında değişimlere sebep olacak kente ait bir sosyal donatı haline gelmesi mümkündür. Bu durumda proje, Eskişehir'in sosyo-kültürel gelişimine katkıda bulunarak ve kentle nitelikli bir ilişki kurarak kentin geleceğinde önemli bir yere sahip olabilir. Sonuçta kent zeminini çoğaltarak kamusal alan sürekliliğini ve zenginliğini arttıran, kente değer katan bir öneri olan Eskişehir YHT Garı Projesi'nin kentin geçmişine saygı duyarak bugünkü hedeflerini yakalayacağı ve Eskişehir'in kent gelişimine katkı sunacağı yapılan analizler sonucu öngörülmektedir.

Eskişehir'in gelişimine 1892 yılından bu yana tanıklık etmiş, kente yolu düşen herkesin hayatında yer etmiş olan gar binasının kentsel bellekte varlığını sürdürmesi oldukça önemlidir. Eskişehir Garı'nın “Eskişehir” ve “tren” denildiğinde hafızalarda yer almamasının büyük bir kayıp olacağı değerlendirilmektedir. Gar, kente gelenlerin kentin geçmişi ile bağ kurmasını sağlamalı, eskiden beri süregelen kente giriş- çıkış kapısı olma işlevini sürdürmeli, kamusal kullanıma kapanmamalı ve atıl durumda bırakılmamalıdır.

Eskişehir Garı'nın kentle kurduğu ilişki yeni yapılacak projelerde geliştirilerek devam ettirilmelidir. Aksi takdirde kente ve kentlilere ait olmayan yapıların ortaya çıkacağı ve kentin gelişiminin zarar göreceği düşünülmektedir.

Gar ve istasyon yapıları, kentin geçmişini ve gelişmişlik düzeyini yansıtan mimari açıdan oldukça önemli ikonik yapılardır. Tarihsel süreçte yaşanan toplumsal değişimler gar ve istasyon yapılarının da mekansal olarak değişmesini gerekli kılmıştır. Günümüzde büyüyen ihtiyaç programları ve ilerleyen ulaşım teknolojileri gereği mekansal olarak daha büyük gar projeleri hazırlanmaktadır. Yeni bir gar tasarımı yapılırken garın kentle olan ilişkisi önemsenmelidir. Kent merkezinde yer alan ve erişilebilir olan gar binaları kullanıcıları demiryolu kullanımına teşvik edeceği düşünülmektedir. Böylece kent merkezinde yer alan gar binaları kentin gelişimini destekleyecek ve kentin geleceğinde kendine yer edinebilecektir. Proje tasarımlarında mevcut tarihi garların kent için ifade ettiği değer ve kent ile kurduğu ilişkinin iyi analiz edilmesi gerekmektedir. Bu yapıların kentsel bellekte yerini alarak gelecek nesillere kenti anlatmaya ve yaşatmaya devam edebilmesi için fiziksel ve sosyal çevresi ile ilişki kurması, kentsel bağlantılarının güçlü olması, kentlilere ulaşım dışında hizmet eden yeni kamusal deneyim mekanları sunması sağlanmalıdır.

KAYNAKLAR

- Afşar, M., Erdoğan, Z., Kutlu, E., Açıklan, S., Afşar, A., Er, F., Tosunoğlu, T. (2015). *Yüksek hızlı trenin Eskişehir'e etkileri araştırması*. Eskişehir: Eskişehir Ticaret Odası Yayınları No 31,88.
- Akalan, A. O. (2010). *Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları Tarihi*, Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara, 9, 12, 47.
- Akbulut, E. (2008). *Eskişehir'de Konaklama Tesislerinin Tarihsel Süreçte İncelenmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir, 10-11.
- Aktüre, S. (1978). *19. yüzyıl sonunda Anadolu kenti mekansal yapı çözümlemesi*. Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, 220.
- Albek, S. (1991). *Dorlion'dan Eskişehir'e*. Eskişehir: Eğitim Sağlık ve Bilimsel Araştırma Vakfı Yayınları, 160.
- Alperen, A. (2018). Bağdat Demiryolu: siyasi sonuçları olan bir Türk-Alman demiryolu Projesi. *21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum*, 7(19), 1-22.
- Araz, M. (1995). *Impacts Of Political Decisions In The Formation Of Railroads And Railroad Architecture In Turkey Between 1856 and 1950*, Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 55-70.
- Assmann, J. (2015). *Kültürel bellek: eski yüksek kültürde yazı, hatırlama ve politik kimlik*. (Çev. A. Tekin). İstanbul: Ayrıntı Yayınları. (Eserin orijinali 2013'de yayımlandı), 45.
- Bağce, H. (2004). Modernliğin temelleri ve ikircikli serüveni., G. Erdumlu. (Editör). *Modernlik ve modernleşme sürecinde Türkiye*. Birinci Baskı. Ankara. Babil Yayıncılık, 3-59.
- Bağlı, M., Binici, A. (2005). *Kentleşme tarihi ve Diyarbakır kentsel gelişimi*. Ankara: Bilim Adamı Yayınları, 22.
- Baslo, M. (2008). *Türk Devrimi ve Devrim Mimarlığı Evrensellik Tabanında Bir Araştırma*, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 67-70.
- Başar, M. E., Erdoğan, H. A. (2009). Osmanlı'dan Cumhuriyete Türkiye'de tren garları. *Selçuk Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 24 (3), 29-43.
- Baykal, B. (2010). *Eskişehir Kentinin Sanayileşme Sürecinde Fabrikalar Bölgesinin Değişim ve Dönüşüm Evreleri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Osmangazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir, 26-27, 38.
- Bilgin, İ. (1998). Modernleşmenin ve toplumsal hareketliliğin yörüngesinde Cumhuriyet'in imarı., Y. Sey. (Editör). *75 Yılda değişen kent ve mimarlık*. Birinci Baskı. İstanbul. Tarih Vakfı Yayınları, 255-277.

- Bilgin, N. (2013). *Tarih ve Kolektif Bellek*. İstanbul: Bağlam Yayıncılık, 22.
- Birgün, M. (2013). *Atatürk Döneminde Eskişehir (1923-1938)*, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 124, 125.
- Bookchin, M. (1999). *Kentsiz kentleşme yurttaşlığın yükselişi ve çöküşü*. (Çev. B. Özyalçın). İstanbul: Ayrıntı Yayınları. (Eserin orijinali 1992’de yayımlandı), 11.
- Bulut, Y. (2005). *GAP bölgesinde kentleşme: sorunlar ve çözümlere ilişkin yaklaşımlar*. İstanbul: Nobel Kitabevi, 33.
- Certel, Y. B. (2019). *Cumhuriyet’in İlanından Günümüze Antalya’nın Kentsel Gelişiminin İncelenmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Isparta, 1.
- Coşar, S. (1996). Türk Modernleşmesi: ‘aklıleşme’, ‘patoloji’ ve ‘tıkanma’. *Doğu Batı Dergisi*, 2(8). 59-61.
- Çakmak, Ş. (2008). *Şehrin Biçimlenişinde Ve Kimlik Kazanmasında Belirleyici Rolü Olan Artifaktlar: Eskişehir Kenti Üzerinden Bir İnceleme*, Yüksek Lisans Tezi, Osmangazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir, 7, 22, 88.
- Çalak, I. E. (2012). Kentsel ve kolektif belleğin sürekliliği bağlamında kamusal mekanlar: ULAP Platz örneği, Almanya. *Tasarım+Kuram Dergisi*, 8(13). 34-47.
- Demir, Ö., Acar, M. (2006). *Sosyal bilimler sözlüğü*. (Altıncı Baskı). Ankara : Vadi Yayınları, 132.
- Demir, U. (2020). *Türkiye’de Modernleşme, Toplumsal Değişim Ve Ramazan Ayı*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 76.
- Deniz, K. (2004), *Konya’da farklı Üç Kentsel Mekânda Kent Kimliği Üzerine Bir Araştırma*, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya, 14.
- Doğru, H. (1992). *XVI. yüzyılda Eskişehir ve Sultanönü sancağı*. (Birinci baskı). Ankara: AFA Yayınları, 26.
- Efe, A. (1998). *Eskişehir Demiryolu*, Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, 12-97.
- Eisenstadt, S. N., (2007). *Modernleşme: başkaldırı ve değişim*. (Çev. U. Coşkun) İstanbul: Doğubatı Yayınları. (Eserin orijinali 1973’de yayımlandı), 11.
- Engin, V. (2012). Rumeli demiryolları., V. Engin., A. Uçar ve O. Doğan. (Editör). *Osmanlı’da ulaşım- kara deniz demiryolu*. İstanbul: Çamlıca Basım Yayın, 219-236.
- Erdal, İ. (2017). Türk modernleşme sürecinde; İttihat Ve Terakki’den Demokrat Partiye siyasal parti programlarında laiklik anlayışı. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 10(49), 97-107.
- Ergülen, H. (2018). Eskişehir Garı. K. Varol. (Editör). *Memleket garları*. İstanbul. İletişim Yayınları, 79-92.

- Erkan, R. (2004). *Kentleşme ve sosyal değişme*. Ankara: Bilim Adamı Yayınları, 22-128.
- Erkan, R. (2010). *Kentleşme ve sosyal değişme*. Ankara: Bilim Adamı Yayınları, 22-128.
- Ertin, G. (1994). *Eskişehir kentinde yerleşmenin evrimi*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları, 4- 219.
- Erton, M. (1995). *Kent Kimliği: İznik ve Mudurnu Yerleşmeleri Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 13.
- Ertürk, H., Sam, N. (2009). *Kent ekonomisi*. Bursa: Ekin Basın Yayın Dağıtım. 11-13
- Eskişehir Garı Proje Müsabakası. (1947). *Arkitekt*, 1947 (181-182), 18-26.
- Ferrarini, A. (2005). *Railway stations: from the gare de l'est to penn station*. Milano: Electra Architectura, 55.
- Giddens, A. (1994). *Modernliğin sonuçları*. (Çev. E. Kuşdil). İstanbul: Ayrıntı Yayınları. (Eserin orijinali 1992'de yayımlandı), 9, 12, 42.
- Gökdoğan Celal, M. (2006). *Alışveriş Mekanlarının Gelişim Süreci Örneklem: Eskişehir*, Yüksek Lisans Tezi, Osmangazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir, 45.
- Görmez, K. (1997). *Kent ve siyaset*. Ankara: Gazi Kitabevi, 11.
- Görmez, K. (2004). *Bir metropol kent Ankara "sosyal yapı, kimlik, yaşam"*. Ankara: Odak Yayınevi, 10-11, 13.
- Grieson, R. E. (1973). *Urban transport planning an overview*. New York: Free Press, 11.
- Güçlü, S. (2002). *Kentlileşme ve göç sürecinde Antalya 'da kent kültürü ve kentlilik bilinci*. Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, 113.
- Gül, H. (2014). *Kentleşme, çevre, yerel politika ve sürdürülebilirlik.*, M. Tuna. (Editör). *Çevre sosyolojisi*. Eskişehir. Anadolu Üniversitesi Yayınları No 2482, 155-183.
- Güllüpinar, F. (2013). *Kent sosyolojisinde değişen kavrayışlar ve Türkiye'nin kentleşme deneyimi.*, Ö. Uğurlu. (Editör). *Türkiye perspektifinden kent sosyolojisi çalışmaları*. İkinci Baskı. İstanbul. Örgün Yayınevi, 50-83.
- Güneş, F. (2011). *Kentleşme.*, N. Suğur (Editör). *İnsan ve toplum*. Eskişehir. Eskişehir Anadolu Üniversitesi Yayınları No 2387, 70.
- Harrison, S, Dourish, P. (1996) *Re-place-ing space: the roles of place and space in collaborative systems.*, M. S. Ackerman (Editor). *CSCW '96: Proceedings of the 1996 ACM conference on Computer supported cooperative work*. Boston. Association for Computing Machinery, 67-76.
- Harvey, D. (1997). *Postmodernliğin durumu*. (Çev. S. Savran). İstanbul: Metis Yayınları. (Eserin orijinali 1990'da yayımlandı), 227.
- Heynen, H. (2011). *Mimarlık ve modernite*. (Çev. N. Bahçekapılı ve R. Ögdül). İstanbul: Versus Yayınları. (Eserin orijinali 1999'de yayımlandı), 22-26.

İlgar, E. (2008). *Kent Kimliği ve Kentsel Değişimin Kent Kimliği Boyutu: Eskişehir Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir, 10-47.

İnternet: Anadolu Gazetesi (2022). URL: <http://www.anadolugazetesi.com/galeri/hatboyu-isil-isil-oldu.html?sayfa=8#res>, Son Erişim Tarihi: 02.06.2022

İnternet: Es Gazete (2022). URL: <https://www.esgazete.com/tren-gari>, Son Erişim Tarihi: 02.06.2022

İnternet: Eski Türkiye Fotoğrafları Arşivi. (2022). URL: <http://www.eskiturkiye.net/3761/eskisehir-tren-gari>, Son Erişim Tarihi: 02.06.2022

İnternet: Eski Türkiye Fotoğrafları Arşivi. (2022). URL: <http://www.eskiturkiye.net/2137/1890larda-eskisehir-tren-gari>, Son Erişim Tarihi: 02.06.2022

İnternet: Eski Türkiye Fotoğrafları Arşivi. (2022). URL: <http://www.eskiturkiye.net/2132/eskisehir-istasyon-caddesi>, Son Erişim Tarihi: 02.06.2022

İnternet: eskisehirekspres.net (2022). URL: <https://www.eskisehirekspres.net/tren-garina-tepebasi-kapisi>, Son Erişim Tarihi: 02.06.2022

İnternet: Eskişehir Büyükşehir Belediyesi (2022). URL: <https://www.eskisehir.bel.tr/tum-imar-planlari>, Son Erişim Tarihi: 02.06.2022

İnternet: Eskişehir.net (2022). URL: <https://www.eskisehir.net/eskisehir/eski-sehri-anlatti-h40534.html>, Son Erişim Tarihi: 02.06.2022

İnternet: İstikbal Gazetesi, (2022). URL: <http://www.istikbalgazetesi.com/haber18.asp?sec=1&newsid=121748&newscatid=7>, Son Erişim Tarihi: 02.06.2022

İnternet: kentvedemiryolu.com (2022). URL: <http://kentvedemiryolu.com/eskisehir-gar-binasi-tescillendi/>, Son Erişim Tarihi: 02.06.2022

İnternet: Levantine Heritage Foundation. (2022). URL: <http://www.levantineheritage.com/eskisehir.htm>, Son Erişim Tarihi: 02.06.2022

İnternet: Mapio.net. (2022). URL: <https://mapio.net/pic/p-16494909/>, Son Erişim Tarihi: 02.06.2022

İnternet: rayhaber.com (2022). URL: <https://rayhaber.com/2019/10/eskisehir-gar-binasi-aslina-uygun-olarak-yeniden-hizmet-verecek/>, Son Erişim Tarihi: 02.06.2022

İnternet: Salt Araştırma. (2022). URL: <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/103263>, Son Erişim Tarihi: 02.06.2022

İnternet: Sonhaber.com. (2022). URL: <https://www.sonhaber.com.tr/yeni-durak-adi-ulus-meydani-103688.html>, Son Erişim Tarihi: 02.06.2022

İnternet: TDK (2022). URL: <https://sozluk.gov.tr/>, Son Erişim Tarihi: 17.11.2022

İnternet: worldarchitecture.org, Eskişehir YHT Gar Projesi (2022). URL: <https://worldarchitecture.org/architecture-projects/hemec/eskisehir-highspeed-train-station-project-pages.html>, Son Erişim Tarihi: 02.06.2022

İnternet: wowturkey.com, (2022). URL: <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=13539&start=30>, Son Erişim Tarihi: 02.06.2022

İspir, E. (1982). *Kentleşme, metropolitan alan ve yönelimi*. Ankara: Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, 7-8.

İspir, E. G. (2014). Kentleşme ve kentleşmenin nedenleri., B. Açma. (Editör). *Kentleşme ve konut politikaları*. Eskişehir. Anadolu Üniversitesi Yayınları No 2552, 2-25.

Kartal, K. (1987). *Kentleşme ve insan*. Ankara: TODAİE Yayınları, 4.

Kasaba, R. (1999). Eski ile yeni arasında Kemalizm ve modernizm., S. Bozdoğan. ve R. Kasaba. (Editörler). *Türkiye’de modernleşme ve ulusal kimlik*. İstanbul. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 21-53.

Kaya, E. (2003). *Kentleşme ve kentlileşme*. İstanbul: İlke Yayıncılık, 87.

Keleş, R. (1974). Şehirleşmede denge sorunu. *Mimarlık Dergisi*, 4 (37), 27-30.

Keleş, R. (1998). *Kentbilim terimleri sözlüğü*. Ankara: İmge Kitabevi, 80.

Keleş, R. (2008). *Kentleşme politikası*. Ankara: İmge Kitabevi, 25-37, 69-72.

Keleş, R. (2014). *100 soruda türkiye ’de kentleşme, konut ve gecekondu*. İstanbul: Cem Yayınevi, 20.

Keleş, R., Harmancı, C. (1993), *Çevrebilim.*, Ankara: İmge Kitapevi, 21.

Keyder, Ç., Tabak F. (1998). *Osmanlı’da toprak mülkiyeti ve ticari tarım*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 133.

Kiprit Kahveci, G. (2018). *Kentsel Değişim Ve Konut: Trabzon Yenimahalle Bahçelievler Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon, 14.

Koca, G. (2004). *Planlı dönemde Eskişehir’de yaşanan kentsel gelişme ve planlama sorunları*. I. uluslararası dünden bugüne Eskişehir sempozyumu: siyasal, ekonomik, sosyal ve kültürel yapı. Eskişehir.

Koca, G., Karasözen, R. (2010). 1945–1960 dönemi Eskişehir modern kent merkezinin oluşumunda öne çıkan yapılar. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 10 (3), 191-211.

Koçak Turhanoğlu, A. F. (2013). Kent sosyolojisinde değişen kavrayışlar ve Türkiye’nin kentleşme deneyimi., Ö. Uğurlu. (Editör). *Türkiye perspektifinden kent sosyolojisi çalışmaları*. İkinci Baskı. İstanbul: Örgün Yayınevi, 200-225.

- Köse, O. (2019). *Eskişehir'in Sosyal Ve Kültürel Tarihi(1939-1945*, Yüksek Lisans Tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyonkarahisar, 111.
- Kösebay Erkan, Y. (2007). *Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari Ve Korunması*, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 119, 128.
- Krier, R, Rowe, C. (1979). *Urban space*. London: Academy Editions, 74.
- Kuban, D. (2000). *Tarihi çevre korumanın mimarlık boyutu*. İstanbul: YEM Yayınları, 207.
- Kurtuluş, H. (2013). Kent sosyolojisinde değişen kavrayışlar ve Türkiye'nin kentleşme deneyimi., Ö. Uğurlu. (Editör). *Türkiye perspektifinden kent sosyolojisi çalışmaları*. İkinci Baskı. İstanbul: Örgün Yayınevi, 177-227.
- Marshall, G. (1999). *Sosyoloji sözlüğü*. (Çev. O. Akınhay ve D. Kömürcü), Ankara: Bilim ve Sanat Yayınları. (Eserin orijinali 1994'de yayımlandı), 23, 508.
- Metin, C. (2011). *Emperyalist çağda modernleşme Türk modernleşmesi ve İran (1800-1941)*. Ankara: Phoenix Yayınları, 64.
- Nora, P. (2006). *Hafıza mekanları*. (Çev. M.Özcan). Ankara: Dost Kitabevi. (Eserin orijinali 1984-92'de yayımlandı), 250.
- Onbaşı, F. (2003). Geleneksel ve modern: sınırlar ve geçirgenlikler üzerine. *Doğu Batı Dergisi*, (25), 83-100.
- Ortaylı, İ. (1995). *İmparatorluğun en uzun yüzyılı*, İstanbul: Hil Yayın, 25.
- Ortaylı, İ. (2008). *Türkiye teşkilat ve idare tarihi*. Ankara: Cedit Neşriyat, 280-281.
- Osmay, S. (1998). 1923'ten günümüze kent merkezlerinin dönüşümü. Y. Sey. (Editör). *75 yılda değişen kent ve mimarlık*. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınlar, 139-155
- Özden, P. P. (2008). *Kentsel yenileme*. (Birinci Baskı). Ankara: İmge Kitabevi, 272-278.
- Özel, M. (2005). Kentsel gelişme ve kentleşme sürecinde Niğde. *Selçuk Üniversitesi Karaman İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 5 (2), 120-144.
- Özyüksel, M., (2008). *Osmanlı İmparatorluğu'nda nüfuz mücadelesi ve Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. (Birinci Baskı). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 3, 62.
- Pamuk, Ş. (2008). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e küreselleşme, iktisat politikaları ve büyüme*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 12.
- Relp, E. (1976), *Place and palacelessness*, London; Pion Limited, 79–80.
- Rossi, A. (2006). *Şehrin mimarisi*. (Çev.N. Gürbilek). İstanbul: Kanat Kitap, (Eserin orijinali 1981'de yayımlandı), 15.
- Sahtiyancı, E. (2018). *Türkiye Modernleşme Projesinin 1930-1940 Dönemi Mimarlığa Etkileri*, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 15-21.

- Seligman, E., Johnson, A. (Ed.) (1957). Railroads. *Encyclopedia Of The Social Sciences*. (13-14), Newyork: Macmillan Company, 74.
- Sey, Y. (1998). Türkiye’de Cumhuriyet döneminde kentsel gelişme ve kent planlaması., Y. Sey. (Editör). *75 yılda değişen kent ve mimarlık*. İstanbul. Tarih Vakfı Yayını, s. 25-39.
- Sığın, N. (2017). *Türkiye’de Modernleşme Süreci’nde Basın: Ulus Gazetesi’nin Modernleşme Söylemi*, Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir, 49-64.
- Simmel, G. (2006). *Modern kültürde çatışma* (Çev. T. Bora ve N. Kalaycı). İstanbul: İletişim Yayınları. (Eserin orijinali 1918’de yayımlandı), 93.
- Sobutay, L. (1996). *Türkiye’de İstasyon Yapılarının Geçmişten Günümüze Değişmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 132.
- Şengül, H.T. (2009). *Kentsel çelişki ve siyaset, kapitalist kentleşme süreçlerinin eleştirisi*. Ankara: İmge Yayınevi, 122.
- Şenol, S. B. (1994) . *TÜLOMSAŞ Türkiye demiryollarında 100. Yıl 1894-1994*. Eskişehir: Etam A.Ş. Yayınları, 14.
- Şenyapılı, Ö. (1981). *Gecekondu çevre işçilerin mekanı*. Ankara: ODTÜ Yayını, 39.
- Taneri Yılmaz, E. (2009). *Eskişehir Kentinin Gelişiminde Belirleyici Rolü Olan Süreçler ve Bu Süreçler İçerisinde Beliren Yerleşkeler*, Yüksek Lisans Tezi, Osmangazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir, 13-16, 28-38.
- Tazegül, M. (2005). *Modernleşme sürecinde Türkiye*. İstanbul: Babil Yayınları, 254.
- Tekeli, İ. (1977). *Bağımlı kentleşme: kırdan ve kentte dönüşüm süreci*. Ankara: Mimarlar Odası Yayınları, 18- 20.
- Tekeli, İ. (1978). *Türkiye’de kentleşme yazıları*. Ankara: Turhan Kitabevi, 17.
- Tekeli, İ. (Ed.) (1985). Tanzimat’tan Cumhuriyet’e kentsel dönüşüm. *Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, (3), 878-890.
- Tekeli, İ. (1995). Bir modernite projesi olarak Türkiye’de kent planlaması. *Ege Mimarlık Dergisi*, 5(16), 51-55.
- Tekeli, İ. (1998). Türkiye’de Cumhuriyet döneminde kentsel gelişme ve kent planlaması., Y. Sey. (Editör). *75 yılda değişen kent ve mimarlık*. İstanbul. Tarih Vakfı Yayını, 1-24.
- Tekeli, İ. (2001). *Modernite aşılırken kent planlaması*. Ankara: İmge Kitapevi, 19.
- Tekeli, İ., İlkin, S. (2004). *Cumhuriyet’in harcı 3; modernitenin altyapısı oluşurken*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 78, 287, 317.
- Thrift, N. (1990). The making of a capitalist time consciousness., J. Hassard. (Editör). *The sociology of time*. London. Palgrave Macmillan, 105-129.

- Tolan, B. (1996). *Toplum bilimlerine giriş*. Ankara: Adım Yayıncılık, 157-162
- Touraine, A. (1995). *Modernliğin eleştirisi*. (Çev. H. Tufan). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları. (Eserin orijinali 1994'de yayımlandı), 25-44.
- Tutal, O., Üstün, B. (1999). Bir Anadolu Şehrinde Yüzyıllık Mimarlık. *Arredamento Mimarlık*, (02), 88-90.
- Tutal, O., Üstün, B. (2003), Kentlerin Halinden Eskişehir'in Haller'ine. *Arredamento Mimarlık*, (03), 112-117.
- Uçkaç, L. (2006), *Kentsel Tasarımın Kent Kimliği Üzerine Etkileri: Keçiören Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 29.
- Ulu, A. (2005), *Kent yönetiminde kentsel altyapı politikalarının önemi*, 4. Kentsel Altyapı Ulusal Sempozyumu, Eskişehir.
- Ulu, A., Akçoral, B. (2004). 1923-1956 yılları arasında Eskişehir kentinin mekansal gelişim süreci. *I. Uluslararası Düünden Bugüne Eskişehir Sempozyumu: Siyasal, Ekonomik, Sosyal Ve Kültürel Yapı*, Eskişehir.
- Ulu, A., Karakoç, İ. (2004), Kentsel değişimin kent kimliğine etkisi. *Planlama Dergisi*, 2004(3), 59-66.
- Uludağ, O. (2022,12 Haziran). *Yazar tarafından Orhan Uludağ ile Eskişehir YHT Projesi üzerine gerçekleştirilen söyleşi*, Uludağ Mimarlık Müşavirlik, Ankara.
- Uludağ, Z. (2011). Kamusal alanda yeni bir deneyim; değişen mekansal pratikler ve Ankara Cer Atölyeleri., E. O. İncirlioğlu. ve B. Kılıçbay. (Editörler). *Mekan ve kültür*. Ankara: Tetragon İletişim,149-155.
- Uyar, H. (1998). *Tek parti dönemi ve Cumhuriyet Halk Partisi*. İstanbul: Boyut Kitapları, 80.
- Varlık, B. (1976). *XIX. yüzyılda emperyalizmin Batı Anadolu'da yayılması*. Ankara: Tüm İktisatçılar Birliği Yayınları, 30.
- Yatağan, N. (2013). *Cumhuriyet Dönemi Endüstri Yapıları Ve Modernleşme İlişkileri Üzerine Bir İnceleme: Eskişehir TÜLOMSAŞ Yerleşkesi*, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir, 110, 115, 122
- Yavuzarslan, E. (2021). *19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Demiryolu Seferberliği ve Başkent İstanbul'un Kentsel Dönüşümüne Katkıları*, Doktora Tezi, Sabahattin Zaim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul, 98-104
- Yavuztürk Mungan, G. (2001). Bir garın tarihinde yolculuk. *Kebikeç Dergisi*, (11), 223-233.
- Yaylı, H., Pustu Y. (2010). Klasik dönemde Osmanlı'da kent yönetimi ve kentliler. *Muhafazakar Düşünce Dergisi*, 6(23), 139-162.
- Yılmaz, A., Yetgin, D. (2018). Seyyahların Anlatımı İle Osmanlı'nın Son 30 Yılındaki Eskişehir (1892-1922). *Akademik İncelemeler Dergisi*, 13(2), 159-182.

- Yörükan, A. (2006). *Şehir sosyolojisinin ve insan ekolojisinin teorik temelleri*. Ankara: Nobel Yayınevi 49-55.
- Yurt Ansiklopedisi (1981). Eskişehir. *Türkiye, il il: dünü, bugünü, yarını*. (4). İstanbul: Anadolu Yayıncılık, 55.
- Yurt Ansiklopedisi (1982). Eskişehir maddesi CCCC-V. *Türkiye, genel: dünü, bugünü, yarını*. İstanbul: Anadolu Yayıncılık, 40.
- Yüksel, M. (2004). *Modernite postmodernite ve hukuk*. (İkinci baskı). Ankara: Siyasal Kitabevi, 5-8.
- Zeybekoğlu, S. (2009). Erken Cumhuriyet Döneminde sanayi komplekslerinin mekânsal analizi: Nazilli, Kayseri, Bursa, Eskişehir., A. Cengizkan. (Editör). *Fabrikada barınmak, Erken Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de işçi konutları: yaşam, mekan ve kent*. İkinci Baskı. Ankara: Arkadaş Yayınevi, 215-254.
- Zürcher, E. J. (1995), *Modernleşen Türkiye’nin tarihi*. İstanbul: İletişim Yayınları, 72-73.

EKLER

EK-1. World Architecture Community 33. Dönem Ödülü



Uludag Architecture & Consultant's project **Eskisehir High-Speed Train Station** received WA Awards in the category **Architecture - Designed**, 33rd Cycle, February 2020.



Resim 3.1. World Architecture Community 33. Dönem Ödülü (worldarchitecture.org, 2022).



Gazili olmak ayrıcalıktır