

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**OSMANLI MODERNLEŞMESİNDE YENİDEN YAPILANDIRICI ROTALAR:
BURSA MECİDİYE CADDESİ OKUMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Burcu GÜNAÇAR

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Programı

TEMMUZ 2024

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**OSMANLI MODERNLEŞMESİNDE YENİDEN YAPILANDIRICI ROTALAR:
BURSA MECİDİYE CADDESİ OKUMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Burcu GÜNAÇAR
(502211023)**

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Programı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Tan Kamil GÜRER

TEMMUZ 2024

ISTANBUL TECHNICAL UNIVERSITY ★ GRADUATE SCHOOL

**RESTRUCTURING ROUTES IN OTTOMAN MODERNIZATION:
A READING OF BURSA MECİDİYE STREET**

M.Sc. THESIS

**Burcu GÜNAÇAR
(502211023)**

Department of Architecture

Architectural Design Programme

Thesis Advisor: Assoc. Prof. Dr. Tan Kamil GÜRER

JULY 2024

İTÜ, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü'nün 502211023 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi Burcu GÜNAÇAR, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “OSMANLI MODERNLEŞMESİNDE YENİDEN YAPILANDIRICI ROTALAR: BURSA MECİDİYE CADDESİ OKUMASI” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı: **Doç. Dr. Tan Kamil GÜNER**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri: **Doç. Dr. Nesip Ömer EREM**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Nazlı ARSLAN
Yıldız Teknik Üniversitesi

Teslim Tarihi : 23 Mayıs 2024
Savunma Tarihi : 01 Temmuz 2024





Aileme,



ÖNSÖZ

Üç senelik yüksek lisans serüvenimin ürünü olan bu tez aynı zamanda büyüdüğüm kenti daha iyi anlamama olanak tanıyan ve keşfedilecek şeylerin sınırsızlığıyla beni büyüleyen zorlu ama bir o kadar da keyifli bir arayışın sonucudur.

Süreç boyunca yol gösteren, ilgi ve desteğini hiçbir zaman esirgemeyen kıymetli hocam ve tez danışmanım Doç. Dr. Tan Kamil GÜRER'e; yapıcı yorumlarıyla çalışmanın gelişmesini sağlayan değerli hocalarım Doç. Dr. Nesip Ömer EREM ve Dr. Nazlı ARSLAN'a; eğitim hayatım boyunca mimar kimliğimin inşasında katkısı olan tüm değerli hocalarıma ve arkadaşlarıma,

Bursa'ya ilişkin eski dönem verilerine ulaşmama yardımcı olarak araştırmama katkı sağlayan Bursa Mekânsal Planlama ve Strateji Ofisi'ne; 2210-A Yüksek Lisans Burs Programı aracılığıyla sağladığı destek için Tübitak'a,

Yorumları ve eleştirileriyle çalışmaya değer katan, birlikte düşünüp fikir alışverişi yapmaktan en çok keyif aldığım meslektaşım, kardeşim Ebru'ya; sürecin tüm duygusal dalgalanmalarına tanık olan en yakın destekçim ve ev arkadaşım olan kardeşim Kıvanç'a,

Beni ben yapan, hayatımı her zaman güzelleştiren ve kolaylaştıran iki muhteşem kadına: anneme ve Ayşecik'e; süreç boyunca maddi ve manevi destekleri ile güç veren babama, dedeme ve eniştem Sinan TOPÇU'ya,

Hayatımın her döneminde güven ve sevgilerini eksik etmeyen ailemin tüm kıymetli üyelerine ve can dostum Hatice AKÇAKAYA'ya sonsuz teşekkürlerimle.

Temmuz 2024

Burcu GÜNAÇAR
(Mimar)



İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ	vii
İÇİNDEKİLER	ix
KISALTMALAR	xi
ŞEKİL LİSTESİ.....	xiii
ÖZET.....	xvii
SUMMARY	xix
1. GİRİŞ	1
1.1 Çalışmanın Amacı ve Kapsamı	2
1.2 Araştırmanın Materyal ve Yöntemi.....	3
2. KENT MORFOLOJİSİ VE ROTALAR	7
2.1 Kentsel Morfoloji	7
2.1.1 Kentsel morfoloji yaklaşımları.....	9
2.1.2 Şehir-planı (town-plan) analizi	10
2.2 Kentsel Kutup.....	13
2.3 Kentsel Doku.....	13
2.4 Kentsel Rota	14
2.5 Bölüm Değerlendirmesi	17
3. BURSA'NIN KENTSEL GELİŞİM TARİHİ	19
3.1 Bursa.....	19
3.2 Osmanlı Dönemi'ne Kadar Bursa	21
3.3 Osmanlı Dönemi'nde Bursa	23
3.3.1 Bursa'da modernleşme dönemi.....	29
3.3.2 Modernleşmenin temel aracı olarak yeniden yapılandırıcı rota.....	31
3.4 Cumhuriyet Dönemi'nde Planlama Çalışmaları	39
3.4.1 Lörcher planı	40
3.4.2 Prost planı	41
3.4.3 Piccinato planı.....	42
3.4.4 1960 sonrası çalışmalar	43
3.5 Bölüm Değerlendirmesi	44
4. YENİDEN YAPILANDIRICI ROTA OLARAK MECİDİYE CADDESİ OKUMASI.....	49
4.1 Maksem Caddesi Bölümü	50
4.1.1 Maksem Caddesi'nin tarihsel süreçteki değişimi.....	52
4.1.2 Etkilenen yapı adalarının morfolojik analizi.....	56
4.1.2.1 Yapı adası-1	58
4.1.2.2 Yapı adası-2	60
4.1.2.3 Yapı adası-3	63
4.1.2.4 Yapı adası-4	65
4.1.2.5 Yapı adası-5	67
4.1.2.6 Yapı adası-6	68

4.1.2.7 Yapı adası-7.....	71
4.1.2.8 Yapı adası-8.....	72
4.1.2.9 Yapı adası-9.....	74
4.1.2.10 Yapı adası-10.....	75
4.1.2.11 Yapı adası-11.....	77
4.2 Ulu Cami Caddesi Bölümü.....	77
4.2.1 Ulucami Caddesi'nin tarihsel süreçteki değişimi.....	80
4.2.2 Etkilenen yapı adalarının morfolojik analizi.....	82
4.2.2.1 Yapı adası-12.....	85
4.2.2.2 Yapı adası-13.....	85
4.2.2.3 Yapı adası-14.....	86
4.2.2.4 Yapı adası-15.....	87
4.2.2.5 Yapı adası-16.....	88
4.2.2.6 Yapı adası-17.....	89
4.2.2.7 Yapı adası-18.....	90
4.2.2.8 Yapı adası-19.....	91
4.2.2.9 Yapı adası-20.....	92
4.2.2.10 Yapı adası-21.....	94
4.3 Fevzi Çakmak Caddesi Bölümü.....	95
4.3.1 Fevzi Çakmak Caddesi'nin tarihsel süreçteki değişimi.....	97
4.3.2 Etkilenen yapı adalarının morfolojik analizi.....	100
4.3.2.1 Yapı adası-22.....	101
4.3.2.2 Yapı adası-23.....	103
4.3.2.3 Yapı adası-24.....	104
4.4 Bölüm Değerlendirmesi.....	105
5. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ	109
KAYNAKLAR.....	111
EKLER.....	119
ÖZGEÇMİŞ.....	141

KISALTMALAR

MÖ	: Milattan Önce
MS	: Milattan Sonra
BBB	: Bursa Büyükşehir Belediyesi
Meps	: Mekansal planlama ve strateji ofisi
m	: metre
km	: kilometre





ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1 : 1862 tarihli Bursa Suphi Bey Haritası (Bursa Meps Arşivi).....	3
Şekil 1.2 : 1921 Bursa Haritası (BBB Nazım Plan Bürosu Arşivi).....	4
Şekil 1.3 : 1911 tarihli Bursa Kent Haritası (Osmangazi Belediyesi Arşivi).	5
Şekil 2.1: Artzamanlı (diachronic) ve eş zamanlı (synchronic) karşılaştırma (Scheer, 2016).	12
Şekil 2.2: Farklı durumlarda kentsel dokunun oluşumu (Url-1).	14
Şekil 2.3 : İki kentsel kutup arasında oluşturulan yeniden yapılandırıcı rota (Strappa, 2018).	16
Şekil 2.4 : Avenue de Wagram ve Avenue Hoche (Url-2).	16
Şekil 2.5 : Voltaire Bulvarı ve Wagram Bölgesi'nde yeniden yapılandırıcı rotalar (Samuels ve diğ, 2004).	17
Şekil 3.1 : Hisar yamaçları, hava fotoğrafı (Url-3).	20
Şekil 3.2 : Bithynia Krallığı ve Prusa Kenti (Url-4).	22
Şekil 3.3 : Hisar yerleşimi altında gelişen kentsel doku, 1717 (Url-5).	25
Şekil 3.4 : Yeşil Külliyesi ve Ulu Cami, 1900'ler (Url-6).	27
Şekil 3.5 : 1862 Suphi Bey Haritası üzerinde yeniden yapılandırıcı rotalar (Günaçar, 2023).	32
Şekil 3.6 : 1921 Haritası üzerinde yeniden yapılandırıcı rotalar (Günaçar, 2023). ...	34
Şekil 3.7 : 1880 Haritasında Yeni Yol (BBB Arşivi).	35
Şekil 3.8 : Yeni Yol (İnönü Caddesi), 1900 civarı. (Url-7).	35
Şekil 3.9 : Heykel'den Yeni Yol (İnönü Caddesi)'ne bakış (Günaçar, 2023).	36
Şekil 3.10 : Hamidiye Caddesi (Günaçar, 2024).	36
Şekil 3.11 : Cumhuriyet (Hamidiye) Caddesi kartpostal, 1900 civarı (BBB Arşivi).	37
Şekil 3.12 : 1911 Bursa Haritası üzerinde Cumhuriyet ve Mecidiye Caddeleri (Osmangazi Belediyesi Arşivi).	37
Şekil 3.13 : Kentsel doku içinde Mecidiye Caddesi (Url-8).	38
Şekil 3.14 : 1930'larda Maksem Caddesi üzerinden Ulu Cami'ye bakış (Url-9).	38
Şekil 3.15 : Maksem Caddesi üzerinden Ulu Cami'ye bakış (Günaçar, 2022).	39
Şekil 3.16 : 1930'lu yıllarda Cumhuriyet Alanı ve Atatürk Caddesi (Url-10).	40
Şekil 3.17 : Atatürk Caddesi'nin genişletilmeden önceki hali (Url-11).	41
Şekil 3.18 : Atatürk Caddesi'nin genişletilme sürecindeki yıkımlar (Url-12).	42
Şekil 3.19 : 1960'lı yıllarda Santral Garaj (Url-13).	44
Şekil 3.20 : Şehreküstü kutubunun oluşumuyla değişen yol sistemi ve kentsel doku (Url-14).	44
Şekil 3.21 : a.1862 Suphi Bey Haritası, b.1939 tarihli hava fotoğrafı, c.1969 tarihli hava fotoğrafı, d.1996 tarihli hava fotoğrafı (BBB arşivi).	45
Şekil 4.1 : Maksem, Ulu Cami ve Fevzi Çakmak Caddeleri'ne ayrılan Mecidiye Caddesi (Günaçar, 2024).	50
Şekil 4.2 : Maksem Caddesi silüeti (Günaçar, 2024).	51
Şekil 4.3 : Maksem (Düşturhan) Cami (Günaçar, 2023).	51

Şekil 4.4 : Yeniden yapılandırıcı rota öncesi ve sonrası Maksem bölümündeki kentsel doku (Günaçar, 2024).	52
Şekil 4.5 : Maksem Caddesi bölümünün değişimi (Günaçar, 2024).	53
Şekil 4.6 : Atatürk Caddesi, solda Maksem Caddesi girişi, 1910’lu yıllar (Url-15).	53
Şekil 4.7 : Maksem Caddesi girişi, 1906 (Hüdâvendigâr vilâyeti salnâme-i resmîsi, 1909).	54
Şekil 4.8 : Çinili Çeşme ve Maksem Caddesi girişi (Günaçar, 2024).	54
Şekil 4.9 : Kütle hareketlerindeki dengesizlik (Günaçar, 2024).	55
Şekil 4.10 : Maksem Caddesi üzerinde etkilenen yapı adaları (Günaçar, 2024).	56
Şekil 4.11 : Maksem Bölümünde etkilenen yapı adalarının günümüzdeki numaraları (Günaçar, 2024).	57
Şekil 4.12 : 1 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).	58
Şekil 4.13 : 1 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).	59
Şekil 4.14 : 1 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).	59
Şekil 4.15 : 1 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).	60
Şekil 4.16 : 2 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).	60
Şekil 4.17 : 2 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).	61
Şekil 4.18 : 2 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişimi (Günaçar, 2024).	61
Şekil 4.19 : 2 nolu yapı adasının üçüncü boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).	62
Şekil 4.20 : Rıfak Özbek Fabrikası (Günaçar, 2024).	62
Şekil 4.21 : 3 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).	63
Şekil 4.22 : 3 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).	63
Şekil 4.23 : 3 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).	64
Şekil 4.24 : 3 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).	64
Şekil 4.25 : 4 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).	65
Şekil 4.26 : 4 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).	65
Şekil 4.27 : 4 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).	66
Şekil 4.28 : 4 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).	66
Şekil 4.29 : Maksem Caddesi’nden 4 nolu yapı adasına bakış (Günaçar, 2023).	67
Şekil 4.30 : 5 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).	67
Şekil 4.31 : 5 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).	67
Şekil 4.32 : 5 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).	68
Şekil 4.33 : 5 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).	68
Şekil 4.34 : 6 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).	69
Şekil 4.35 : 6 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).	69
Şekil 4.36 : 6 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).	70
Şekil 4.37 : 6 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).	70
Şekil 4.38 : Maksem Caddesi üzerindeki geleneksel yapı örnekleri (Günaçar, 2024).	71
Şekil 4.39 : 7 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).	71
Şekil 4.40 : 7 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).	72
Şekil 4.41 : 7 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).	72
Şekil 4.42 : 7 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).	72

Şekil 4.43 : 8 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).	73
Şekil 4.44 : 8 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024)	73
Şekil 4.45 : 8 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).	73
Şekil 4.46 : 8 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).	74
Şekil 4.47 : 9 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).	74
Şekil 4.48 : 9 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024)	74
Şekil 4.49 : 9 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).	75
Şekil 4.50 : 9 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).	75
Şekil 4.51 : 10 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024). ..	76
Şekil 4.52 : 10 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).	76
Şekil 4.53 : 10 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).....	76
Şekil 4.54 : 11 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024). ..	77
Şekil 4.55 : 11 nolu adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).	77
Şekil 4.56 : 11 nolu yapı adasının 1862 yılındaki durumu (Günaçar, 2024).....	77
Şekil 4.57 : Ulu Cami Caddesi'ndeki kentsel doku (Url-16).....	78
Şekil 4.58 : Ulucami Caddesi bölümündeki rota öncesi ve sonrası kentsel doku (Günaçar, 2024).	78
Şekil 4.59 : Ulucami Caddesi, solda Şehreküstü Cami (Günaçar, 2024).	79
Şekil 4.60 : Cadde boyunca devam eden dükkanlar (Günaçar, 2024).....	79
Şekil 4.61 : Cumhuriyet Caddesi (Günaçar, 2024).....	80
Şekil 4.62 : Ulu Cami Caddesi bölümünün değişimi (Günaçar, 2024).	80
Şekil 4.63 : 1958 Kapalı Çarşı yangınından sonra İvaz Paşa Camii ve Cumhuriyet Caddesi civarı (Url-17).	81
Şekil 4.64 : Ulu Cami'ye göre rotadaki doğrultu değişikliği (Günaçar, 2024).	81
Şekil 4.65 : İpek Han nedeniyle rota doğrultusunda oluşan sapma (Günaçar, 2024)	82
Şekil 4.66 : Rotanın çarşı içindeki durumu, 1969-1939 hava fotoğrafları (BBB Arşivi)	82
Şekil 4.67 : Ulu Cami Caddesi üzerinde etkilenen yapı adaları (Günaçar, 2024).	83
Şekil 4.68 : Ulu Cami Caddesi Bölümünde etkilenen yapı adalarının günümüzdeki numaraları (Günaçar, 2024).	84
Şekil 4.69 : 12 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024). ..	85
Şekil 4.70 : 12 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).	85
Şekil 4.71 : 13 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024). ..	86
Şekil 4.72 : 13 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).	86
Şekil 4.73 : 14 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024). ..	86
Şekil 4.74 : 14 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).	87
Şekil 4.75 : 15 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024). ..	87
Şekil 4.76 : 15 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).	87
Şekil 4.77 : 16 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024). ..	88
Şekil 4.78 : 16 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).	88
Şekil 4.79 : 17 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024). ..	89
Şekil 4.80 : 17 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).	89
Şekil 4.81 : 18 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024). ..	90
Şekil 4.82 : 18 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).	90
Şekil 4.83 : 18 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).	90
Şekil 4.84 : 18 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).....	91

Şekil 4.85 : 19 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024) ...	91
Şekil 4.86 : 19 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024)	91
Şekil 4.87 : 19 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).....	92
Şekil 4.88 : 19 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).....	92
Şekil 4.89 : 20 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024). ..	93
Şekil 4.90 : 20 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024)	93
Şekil 4.91 : 20 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).....	93
Şekil 4.92 : 20 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).....	94
Şekil 4.93 : 21 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024). ..	94
Şekil 4.94 : 21 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).....	95
Şekil 4.95 : 21 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).....	95
Şekil 4.96 : Fevzi Çakmak Caddesi Bölümü'nde değişen kentsel doku (Günaçar, 2024).	96
Şekil 4.97 : Şehreküstü Meydanı'ndan Fevzi Çakmak Caddesi'ne bakış (Günaçar, 2024).	96
Şekil 4.98 : Fevzi Çakmak Caddesi silüeti (Günaçar, 2024).	97
Şekil 4.99 : Fevzi Çakmak Caddesi bölümünün değişimi (Günaçar, 2024).....	97
Şekil 4.100 : 1939 tarihli Hava Fotoğrafı (BBB arşivi).....	98
Şekil 4.101 : Fevzi Çakmak Caddesi yıkımları (Url-18).	98
Şekil 4.102 : Eski Santral Garaj'dan Fevzi Çakmak Caddesi'ne bakış (Url-19).....	99
Şekil 4.103 : Haşim İşcan Caddesi açılırken yapılan yıkımlar (Url-20).....	99
Şekil 4.104 : Düzenleme sonrası Fevzi Çakmak Caddesi ve Şehreküstü kentsel kutubu (Url-21).	99
Şekil 4.105 : Doğanbey Mahallesi'nin değişimi, 2006-2023 (Bursa Meps arşivi)..	100
Şekil 4.106 : Fevzi Çakmak Caddesi Bölümünde etkilenen yapı adaları (Günaçar, 2024).	100
Şekil 4.107 : Fevzi Çakmak Caddesi Bölümünde etkilenen yapı adalarının günümüzdeki numaraları (Günaçar, 2024).....	101
Şekil 4.108 : 22 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024)	102
Şekil 4.109 : 22 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024) ...	102
Şekil 4.110 : 22 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).....	103
Şekil 4.111 : 23 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024)	103
Şekil 4.112 : 23 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024)....	103
Şekil 4.113 : 23 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).....	104
Şekil 4.114 : 24 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).	104
Şekil 4.115 : 24 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024)....	105
Şekil 4.116 : 24 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).....	105
Şekil A.1: Etkilenen yapı adalarının güncel numara bilgileri (Günaçar, 2024).	120
Şekil B.1: Etkilenen yapı adalarının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).	122
Şekil C.1: Etkilenen yapı adalarının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024)	127
Şekil D.1: Etkilenen yapı adalarının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024)..	134

OSMANLI MODERNLEŞMESİNDE YENİDEN YAPILANDIRICI ROTALAR: BURSA MECİDİYE CADDESİ OKUMASI

ÖZET

Kentler yol sistemleri ve dokular olmak üzere iki temel bileşenden meydana gelmektedirler. Yol sisteminin temel ögesi olan rotaları okumak, kent formunu tüm bağlantılarıyla birlikte incelemenin önemli bir yoludur. Bu sayede parçalar arasındaki ilişkileri yorumlayarak bütünün süreçsel evrimi ve evrimin son durumu olan mevcut biçimin arkasında yatan dönüşümün nedenleri anlaşılabilir. Birçok Avrupa kentinde moderniteye geçişin etkileriyle yeniden yapılandırıcı rotaları görmek mümkündür. Bu rotalar genellikle, inşa sürecinin sonunda dokuya müdahale eder ve kendi mantıklarını mevcut dokuların bir parçası haline getirirler. Bu çalışmada, benzer şekilde Bursa’da modernleşme sürecinde kent formuna yapılan müdahalelerde temel araç olarak kullanıldığı tespit edilen “yeniden yapılandırıcı rota” kavramı ele alınmış ve bu dönemde oluşturulan yeni rotaların kent morfolojisinde yol açtığı değişimlerden bahsedilmiştir. Çalışma, Bursa kentinin o dönemki güney sınırlarından kuzey sınırlarına kadar uzanan ve kentin ticaret merkezinden geçen Mecidiye Caddesi’ne odaklanarak yeniden yapılandırıcı rota olarak caddenin kentsel doku ve dokunun bir parçası olan mimari form üzerindeki etkilerini ortaya koymaya çalışmıştır.

Çalışmada, zaman içinde değişen kent morfolojisi nedeniyle Maksem, Ulucami ve Fevzi Çakmak Caddeleri olarak üçe ayrılan temel rotanın her bir bölümü ayrı ele alınarak tarihsel süreçteki değişimleri incelenmiş, bölümler arasındaki farklılıklar ve bu farklılıkların nedenleri değerlendirilmiştir. Yeniden yapılandırıcı rotanın etkilerini anlamak için diyakronik ve karşılaştırmalı bir okuma yapılmıştır. Okumada materyal olarak Bursa’ya ait tarihi fotoğraflar, tarihi kent haritaları ve farklı yıllara ait hava fotoğrafları ile günümüze ait haritalar ve fotoğraflar kullanılmıştır.

Okuma sonucu elde edilen veriler morfolojik analiz yöntemi kullanılarak sırasıyla yol sistemi, parselasyon düzeni ve bina dokusu olmak üzere kentsel formun üç temel bileşeninde meydana gelen değişimler üzerinden tespit edilerek değerlendirilmiştir. Buradaki incelemede her ne kadar yol sistemindeki değişimler ön plana çıkıyor olsa da yeni rotanın kent dokusu üzerindeki etkileri parselasyon düzeni ve bina dokusu açısından da gözler önüne serilmiştir. Bu durumun mimarlık açısından belirgin önemli sonuçlarından biri de yapının biçimsel özelliklerinde farklılıkların ortaya çıkması olmuştur. Bu durum dolaylı olarak yeni tasarım kriterlerini de beraberinde getirmektedir.



RESTRUCTURING ROUTES IN OTTOMAN MODERNIZATION: A READING OF BURSA MECİDİYE STREET

SUMMARY

Cities consist of two basic components: road systems and fabrics. Reading the routes, which are the basic element of the road system, is an important way to analyse the urban form with all its connections. As a matter of fact, in the current form of architectural form, what the parts of the building are is as important as what the building is a part of, that is, the system in which it is located. In this way, by interpreting the relationships between the parts, the processual evolution of the whole and the reasons for the transformation behind the current form, which is the final state of evolution, can be understood.

Cities, which are living organisms, have important transformation phases in their historical development processes. In the process called the Modernisation Period, which started at the end of the 19th century for the city of Bursa, important interventions were made in the spatial dimension of the city under the influence of Tanzimat reforms.

The most comprehensive interventions in this period were undoubtedly the new streets opened. The road system changed with the new streets and became a network. These streets are the roads that gave the traditional city centre of Bursa, today known as the “Hanlar Bölgesi”, its current form. Each of the linear streets that fragment the organic fabric of the city and determine the axes of development since the 19th century has the characteristics of a restructuring route.

In this study, the concept of "restructuring route" is discussed and the changes in the urban morphology caused by the new routes created in this period are mentioned. The study focuses on Mecidiye Street, which extends from the southern borders of Bursa to the northern borders of the city and passes through the commercial centre of the city, and tries to reveal the effects of the street as a restructuring route on the urban fabric and the architectural form that is a part of the urban fabric.

In the study, each section of the main route, which was divided into three as Maksem, Ulu Cami and Fevzi Çakmak Streets due to the changing urban morphology over time, was handled separately, and the differences between the sections and the reasons for these differences were evaluated. In the urban analysis for this purpose, a diachronic and comparative reading was carried out in order to determine the situations before and after the route. Historical photographs, maps (Suphi Bey Map of Bursa dated 1862, Bursa City Map dated 1911, Bursa City Map dated 1921), aerial photographs and current maps of Bursa were used as materials in the reading.

In order to accurately determine the processual changes of the region and to make healthy comparisons, historical maps were drawn in the Autocad program and transferred to digital format. On the 1862 map, the direction of the route was determined and the building blocks it passes through were determined. While

determining the direction of the street, the locations of monumental buildings such as the Maksem Mosque and the Great Mosque were utilized. The affected building blocks were numbered to facilitate the follow-up of the narrative.

Conzen's urban plan analysis method was used to analyze the affected building blocks. In the analysis, the situation before and after the route was compared for each building block and the transformations in road systems, subdivisional order and building fabric were identified and evaluated respectively. While analyzing the changes in the road system, maps of 1862, 1921 and today's maps were used, and in some cases the 1911 map was used. While analyzing the changes in the subdivisional order, the drawings prepared based on the plot and building lines on the 1862 Suphi Bey map and the present cadastral map were used. While analyzing the change in the building fabric, the location and size of the existing buildings within the building block were compared with 1862, and it was determined how the building density changed. The change in the building fabric was also analyzed in the third dimension with the changing building heights. In the models prepared to examine the change in the third dimension, the buildings in 1862 were given a height of approximately 3 to 6 meters to obtain a general image of the period, while the sloping structure of the land was ignored.

Although the analysis here focuses on the changes in the road system, the effects of the new route on the urban fabric are also analyzed in terms of subdivisional order and building fabric.

As a result of the study;

- It has been observed that the area where the effects of the restructuring route can be read most clearly is the Maksem Street section. This is due to the location of the area within the city.
- It has been observed that the area with the least change in general appearance within the study area is Ulucami Section. This is due to the fact that it used to be a center and the presence of monumental buildings.
- Fevzi Çakmak Street is the area whose general appearance has changed the most within the study area. This is due to the transformation of the node where the route ends into an urban pole and the widening of the street.

As a result, with the inclusion of restructuring routes into the city during the Modernization Period in Bursa, the organic fabric of the city was fragmented, and significant losses and destruction were occurred in this process. However, the privacy-oriented road hierarchy has changed, the number of dead-end streets has decreased and the transitivity in the urban fabric has increased.

As in Western examples, restructuring routes led to the formation of irregular landscapes in Bursa. Mecidiye Street not only fragmented the urban blocks that existed at the time of its opening, but also changed the layout of many parcels, resulting in the emergence of parcels with different geometric structures. The new parcels created by the division of the building islands, which were previously irregularly shaped due to the topography, by the route, combined with the increasing tendency of construction especially on the street, brought along building forms shaped dependent on the parcel shape. These buildings with unusual geometric forms such as trapezoids and polygons require special architectural solutions in themselves.

Although restructuring routes such as squares, which serve as an organising mechanism in urban space by connecting certain urban areas, were not created for this

purpose in Bursa, squares, each of which has the characteristics of urban poles, have emerged at the starting, arrival and intersection points of the routes over time.

With the effect of the organisation of Mecidiye Street and other routes in the city and the subsequent urban poles, the building fabric that forms the three-dimensional form of the city has changed. As a result of the study, it was observed that the change in the fabric showed different characteristics in each section of Mecidiye Street and that urban poles were also effective on these differences. One of the significant results of this situation in terms of architecture has been the emergence of differences in the characteristics of the form of the building. This situation indirectly brings about new design criteria.





1. GİRİŞ

Yaşayan canlı bir organizma olarak kenti okumak en küçük öge olan binadan bölgeye, farklı ölçeklerde kentin zaman içinde geçirdiği dönüşümlerin açıklanmasını gerektirir. Kenti meydana getiren ögeler çeşitli zamanlarda farklı hiyerarşilerin kentsel düzlemde oluşmasına neden olur. Kentler temelde yol sistemleri ve dokulardan meydana gelirken dokuların en küçük yapı taşı binalardır. Yol sistemleri kendi içerisinde farklı ölçeklerde oluşmuş rota hiyerarşisi barındırmaktadır. Kentsel çevredeki herhangi bir değişiklik rotalar veya dokular seviyesindeki değişikliklerden kaynaklanabilmektedir.

Rota okuma eylemi, kent formunu tüm bağlantılarıyla birlikte morfolojik olarak incelemenin önemli bir yoludur. Bu sayede parçalar arasındaki ilişkileri yorumlayarak bütünün süreçsel evrimi ve evrimin son durumu olan mevcut biçimin arkasında yatan nedenler anlaşılabilir. Önceden var olan kutupları yenileriyle birleştirme ihtiyacı, kentsel yeniden yapılandırıcı rotaların ortaya çıkmasına yol açabilmektedir. Bu rotalar, önceden var olan dokularla örtüşme eğiliminde olan fakat müdahale ettikleri dokuların yapılarını ve hiyerarşilerini değiştiren ve genellikle travmatik sonuçlar yaratan rotalardır. Güncel tipolojiler ve daha yüksek yerleşim yaklaşımını beraberinde getirirerek kentin yeni bağlantı mekanlarını oluşturmaktadır (Maretto, 2021).

Bursa kentinin, Osmanlı Dönemi'nde Hisar bölgesi dışında gelişen kentsel dokusu, on dokuzuncu yüzyılın sonlarına doğru modernleşme hareketlerinin odak noktası olmuştur. Özellikle Avrupa'ya elçilik düzeyinde yapılan seyahatler mekânsal düzlemde kendini yeni rotaların organize edilmesiyle göstermiştir. Kentin daha sonraki dönemlerde ana gelişim eksenlerini oluşturan bu rotalar, kent içinde birer yeniden yapılandırıcı rota görevi üstlenerek, mevcut dokuların rotaya bağlı adaptasyonuna ve değişimine neden olmuştur. 19. yüzyılın sonlarında valilerin müdahaleleriyle açılan Yeniyol, Hamidiye ve Mecidiye Caddeleri bu rotalardan birkaç tanesidir (Tekeli, 2007). Bu rotalar içerisinde, yeni açılan diğer caddelerle belirli noktalarda kesişerek kentsel yol ağı içerisinde önemli bir yeniden yapılandırıcı rota

olarak ön plana çıkan Mecidiye Caddesi şehri güneyden kuzeye kateden önemli bir kentsel rotadır.

Bu kapsamda, yeniden yapılandırıcı rota örneği olarak Mecidiye Caddesi'nin ele alındığı tezin ikinci bölümünde, araştırmanın kuramsal temelini oluşturan kentsel morfoloji ve bileşenlerinden bahsedilmiş, bu bileşenlerden biri olan kentsel rotalar ele alınmıştır. Kendi içerisinde dörde ayrılan rotalardan araştırmanın odak noktasını oluşturan yeniden yapılandırıcı rota kavramı üzerinde durulmuştur.

Tezin üçüncü bölümünde yeniden yapılandırıcı rotaların Bursa'da ortaya çıkışını ve zaman içindeki etkilerini tespit edebilmek ve süreci daha iyi anlamak için kentin gelişim tarihi detaylı bir şekilde incelenerek bugünkü morfolojik biçimi üzerinde etkili olan dönemler ve müdahaleler değerlendirilmiştir. Osmanlı Modernleşmesi Dönemi'nde kente yapılan müdahalelerin temel aracı olarak kullanılan yeniden yapılandırıcı rotalar incelenmiştir.

Tezin dördüncü bölümünde ise, yeniden yapılandırıcı rotanın etkileri örnek olarak seçilen Mecidiye Caddesi üzerinden incelenmiştir. Kentsel dokuya müdahale eden yeni rota nedeniyle, ilgili alanların tarihsel süreçte nasıl değiştiği yapılan analizler üzerinden değerlendirilmiştir.

1.1 Çalışmanın Amacı ve Kapsamı

Yapılan çalışmanın iki temel amacı bulunmaktadır:

1. Osmanlı Modernleşme Dönemi'nde Bursa kentini batılı anlamda düzenlerken açılan caddelerin birer yeniden yapılandırıcı rota örneği olduğunu göstermek,
2. Bu rotaların kent formunu yeniden biçimlendirirken kentsel doku ve dokunun bir parçası olan mimari form üzerindeki etkilerini ortaya koymak.

Bu amaçlar doğrultusunda çalışma kapsamında yeniden yapılandırıcı rota olarak, zaman içinde Maksem, Ulucami ve Fevzi Çakmak Caddesi olarak üçe ayrılan Mecidiye Caddesi'ne odaklanılmıştır. Yeniden yapılandırıcı rotanın, cadde öncesi var olan kentsel dokularla olan adaptasyonu ve ortaya çıkardığı yeni dokular morfolojik olarak incelenmiştir.

1.2 Araştırmanın Materyal ve Yöntemi

Çalışmada yeniden yapılandırıcı rota etkisiyle kentsel dokuda yaşanan mekansal değişimleri ortaya koymak amacıyla diyakronik (artzamanlı) okuma yapılmıştır. Yeni rotanın neden olduğu değişimleri artzamanlı olarak tespit edebilmek için, günümüze ait harita ve fotoğraflarla birlikte; yapıların ve mekanların geçmiş dönemde içinde bulunduğu ortamları ifade eden tarihsel haritalar ve fotoğraflar gerekmektedir. Bu nedenle okumada 1862, 1910 ve 1921 tarihli Bursa kent haritaları; 1939, 1969 ve 1996 tarihli hava fotoğrafları; çalışma sınırları içindeki karakter alanlarına ait tarihi fotoğraflar ve günümüze ait harita ve fotoğraflar kullanılmıştır.

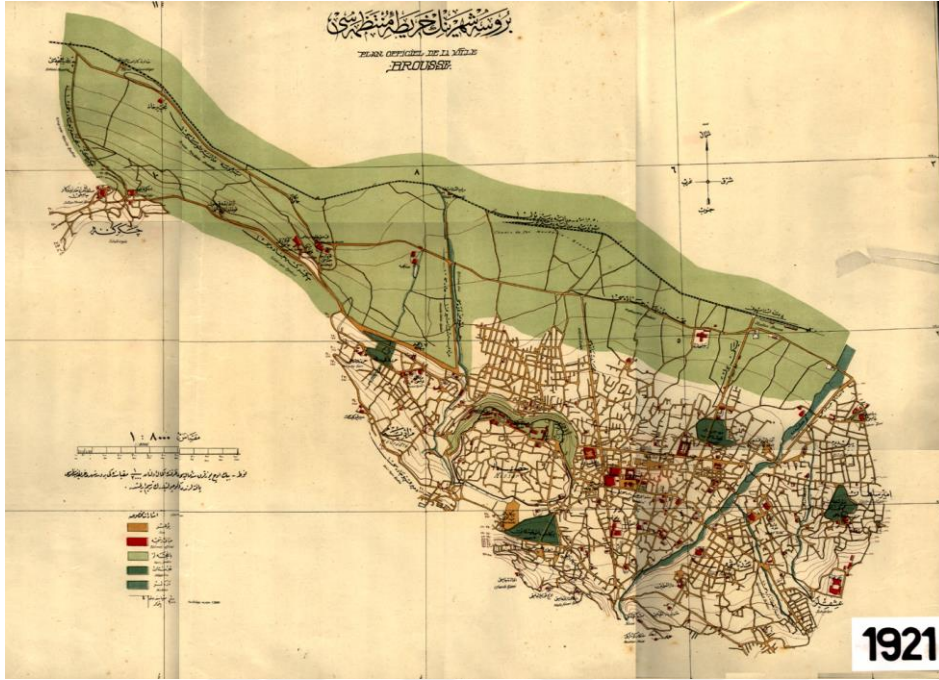
Mekansal okumalarda iki tarihi harita ön plana çıkmaktadır: Yeniden yapılandırıcı rota öncesi durumu tespit etmek için başvurulmuş Suphi Bey ve ekibi tarafından hazırlanan 1862 tarihli Bursa Haritası (Şekil 1.1) ve rota sonrası durumu tespit etmek için ise 1921 (Şekil 1.2) tarihli Bursa Haritası.



Şekil 1.1 : 1862 tarihli Bursa Suphi Bey Haritası (Bursa Meps Arşivi).

Bölgenin süreçsel değişimlerini doğru tespit edebilmek ve sağlıklı karşılaştırmalar yapmak için, seçilen tarihi haritaların inceleme alanını kapsayan bölümleri; değerlendirmelerde kullanılmak üzere autocad programında tekrar çizilerek dijital ortama aktarılmıştır. Dijital ortamdaki 1862 tarihli Suphi Bey Haritası üzerinde ilk olarak, Mecidiye Caddesi'nin açılış güzergahı çizilmiştir. Caddenin doğrultusu belirlenirken; rotanın güneydeki başlangıç noktası olan Maksem Camisi'nin, caddenin

batı kenarına paralel uzandığı Ulu Cami'nin ve diğer anıtsal yapıların konumlarından yola çıkmıştır.



Şekil 1.2 : 1921 Bursa Haritası (BBB Nazım Plan Bürosu Arşivi).

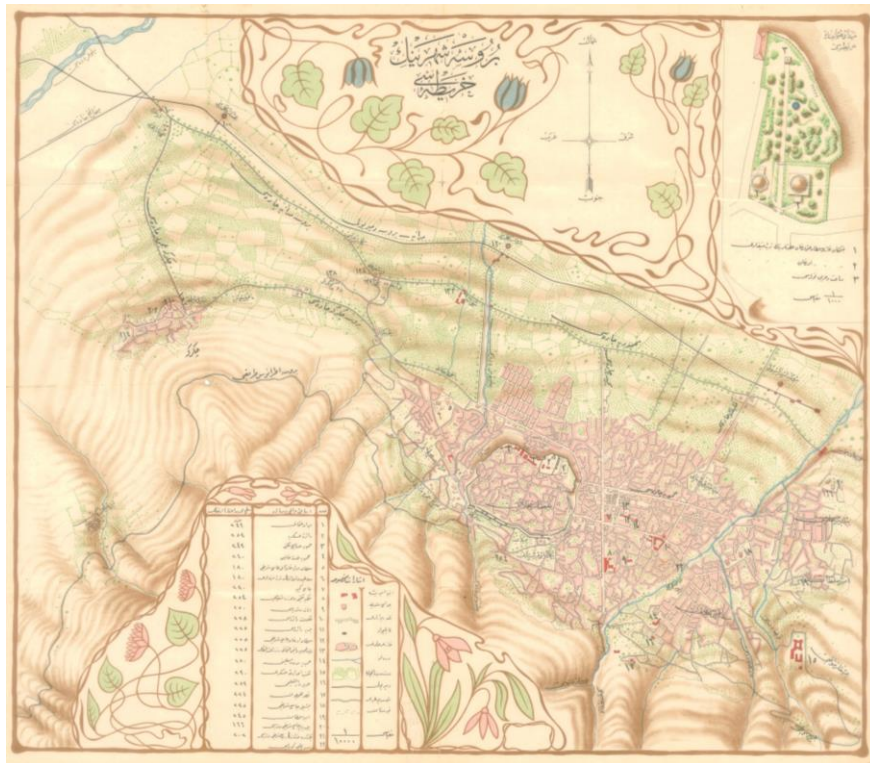
Tarihi haritanın restore edilmiş hali referans alınarak çizilse de günümüz planlarıyla kıyaslandığında bu doğrultunun, 19. yüzyıl çizim teknolojisi sebebiyle kentsel doku içinde küçük farklılıklar gösterdiği görülmüştür. Bu sebeple yapılan daha detaylı analizlerde caddenin doğrultusu ve konumu kontrol edilerek gerekli durumlarda yeniden çizilmiştir.

Daha sonra, 1862 haritası üzerinde yeniden yapılandırıcı rotanın geçtiği yapı adaları tespit edilmiş, yapılacak morfolojik analizde anlatımın takibini kolaylaştırmak için yapı adaları Maksim bölümünden başlanarak, 1'den 24'e kadar numaralandırılmıştır. Yapı adaları numaralandırılırken, inceleme alanının büyüklüğü göz önüne alındığında bugünün verilerinden yola çıkarak geri gitmenin anlaşılması güç sonuçlar doğuracağı öngörülerek ilerleme yönü geçmişten günümüze doğru belirlenmiştir. Bununla birlikte incelenen yapı adalarının bugünkü numaraları, caddenin her bölümü için ayrı olarak hazırlanan kadastro haritası üzerinde gösterilmiştir.

Çalışmada, yeniden yapılandırıcı rota sonrası kentsel doku ve dokunun bileşenleri nasıl değişti sorusuna yanıt vermek için kentsel morfoloji alanında önemli katkılar sunan Conzen'in geliştirmiş olduğu kent planı (town-plan) analiz yöntemi kullanılarak kentsel çözümleme yapılmıştır. Yapılan çözümlemede her bir yapı adası için rota

öncesi ve sonrası durum karşılaştırılarak; sırasıyla yol sistemleri, parselasyon düzeni ve bina dokusundaki değişimler tespit edilerek değerlendirilmiştir. Yapı adasının;

- Yol sistemi içindeki değişimi incelenirken, 1862, 1921 ve günümüz haritaları kullanılmış, gerektiğinde 1911 haritasından (Şekil 1.3) destek alınmıştır. Rota sonrası yapı adasının sınır ve boyutlarının nasıl değiştiği ve sınırları dahilinde açılan veya değişen yolların olup olmadığı tespit edilmiştir.
- Parselasyon düzenindeki değişimler incelenirken, 1862 Suphi Bey haritasındaki arsa ve yapı çizgilerinden yola çıkılarak hazırlanan çizimler ile günümüz kadastro planı kullanılmıştır.
- Bina dokusunun değişimi incelenirken, yapı adası içindeki mevcut binaların plan düzlemindeki konumu ve boyutu 1862 yılıyla kıyaslanmış, yapı yoğunluğun nasıl değiştiği tespit edilmiştir. Bina dokusunun değişimi yalnızca plan düzleminde değil üçüncü boyutta değişen yapı yükseklikleriyle de ele alınmıştır. Üçüncü boyuttaki değişimi incelemek için hazırlanan modellerde 1862'deki yapılara yaklaşık 3 ile 6 metre arası yükseklik verilerek dönemin genel görüntüsü elde edilmeye çalışılmış, arazinin eğimli yapısı ise göz ardı edilmiştir.



Şekil 1.3 : 1911 tarihli Bursa Kent Haritası (Osmangazi Belediyesi arşivi).

Ayrıca, yapılan okumada incelenen alanların tarihsel süreçteki değişimi de incelenerek, yeniden yapılandırıcı rotanın dışında yaşanan mekansal değişimlerde etkili olan yangın, kentsel dönüşüm gibi diğer etkenler ele alınmıştır.



2. KENT MORFOLOJİSİ VE ROTALAR

Kentsel Morfoloji, pek çok başka ülkede olduğu gibi Türkiye’de de yeni gelişen bir araştırma alanıdır. Türkiye’de Kentsel Morfoloji okulu bulunmasa da bu durumdan araştırmacıların bu alana kayıtsız kaldıkları veya kentlerin oluşum ve dönüşüm dinamikleriyle ilgilenilmediği anlamı çıkarılamaz. Nitekim, kentsel morfoloji Moudon’un ifade ettiği gibi iddialı bir araştırma alanıdır (Güvenç, 2018).

2.1 Kentsel Morfoloji

Morfoloji sözcüğü literatürde ilk kez 18. yüzyılın ikinci yarısında yazar Johann Wolfgang Von Goethe tarafından kullanılmıştır (Marshall ve Çalışkan, 2011). Yunanca kökenli sözcük, biçim-form anlamına gelen ‘morphe’ kelimesiyle mantık anlamına gelen, akademik bir disiplini de tanımlayan -logie ekinin birleşiminden oluşmaktadır (Hasol, 1975; Sadeghi ve Li, 2019). Goethe, morfolojiyi formların özleri ile uğraşan bilim dalı olarak tanımlamıştır (Oliveira, 2016). Biyoloji, coğrafya, dil bilgisi gibi birçok farklı disiplinde yer alan morfoloji kavramı en genel tanımıyla TDK’de yapı bilgisi veya biçim bilgisi olarak geçmektedir.

Disiplinler arası bir kavram olan kentsel morfolojinin ilk olarak 19. yüzyılın sonlarına doğru coğrafya alanında ortaya çıktığı ve disiplinin kurucu isminin Otto Schlüter olduğu bilinmektedir (Whitehand, 2007). Genel anlamda, kentsel morfoloji, kent formunu inceleyen disiplin olarak tanımlanmaktadır (Larkham ve Jones, 1991). Kavramı daha ayrıntılı açıklayan Moudon (1997)’a göre ise kentsel morfoloji, fiziksel çevrenin yaşadığı değişim süreçlerin bir parçası olan kentlerin nasıl inşa edildiğini ve zaman içinde nasıl dönüştüğünü inceleyen bilim dalıdır.

Kentsel morfoloji, kentin insan habitatı olarak incelenmesidir. Kent morfoloğları da bir kentin oluşum yıllarından sonraki dönüşümlerine kadar evrimini analiz eder, çeşitli bileşenlerini tanımlar ve incelerler. Bunlar genellikle şehirlerin fiziksel ve mekânsal özellikleridir (Moudon, 1994). Fakat sadece bununla kalmaz dönüşümlerin arkasında yatan sosyal ve ekonomik güçlerin somut sonuçlarına odaklanırlar. Sürekli kullanılan

ve dolayısıyla zaman içinde dönüşen organizmalar olarak binalar, bahçeler, sokaklar ve anıtlar, morfolojik analizin ana unsurları arasındadır (Moudon, 1987).

Kentsel morfoloji, çeşitli nedenler sonucunda değişen yapıyı oluşturan yapıları ve bu dönüşüm süreçlerini inceler (Kropf ve Malfroy, 2013). Kentin değişen sistem ve koşullarını analiz ederek kent biçimine yönelik genel bir çerçeve oluşturur (Malfroy, 2004). Ve böylelikle kent formunun gelecekte üretilme biçimleri için altlık sunar (Whitehand, 2001).

Madanipour (1996) kent morfolojisini, kentlerin inşa edilmiş dokusunun zaman içinde evrimleşme biçiminin ve kökeninin sistematik olarak incelenmesi olarak açıklamaktadır. Oliveira (2016)'ya göre bu evrimleşmeye yani kentsel formların dönüşümüne yol açan etken ve süreçlerin incelenmesi önemlidir.

Kentsel morfolojinin amacı, kentleri oluşturan kentsel dokuların biçiminin altında yatan düzenleri anlayarak oluşturulacak yeni kentsel dokular için bazı parametreler belirlemektir (Levy, 1999). Diğer bir ifadeyle kentsel morfolojinin araştırma alanı, kentlerin fiziksel formuna ilişkin süreçlerin incelenmesine karşılık gelmektedir (Moudon, 1992).

Zaman etkeni ve farklı müdahalelerle birlikte yerleşim biçimleri ve mekânsal karakterler farklılaşarak kent formunu oluşturmaktadır (Giritlioğlu ve Gürleyen, 2018). Değişen biçimler incelenerek kentsel morfoloji hakkında bilgi edinilebilir. Yapılacak morfolojik incelemelerin kentin gelişim tarihi ile birlikte ele alınması, şehrin geçmişte nasıl değiştiğine ve gelecekte nasıl şekillenebileceğine dair fikir üretir (Scheer, 2016).

Moudon (1997)'a göre kent morfolojisindeki çalışmalar form, ölçek ve zaman olmak üzere üç temel prensibe dayanmaktadır:

- Kent formu; binalar ve açık alanlar, parseller ve sokaklardan meydana gelmektedir.
- Kent formu, bina-parcel, yapı-sokak, kent ve bölge gibi farklı ölçekler üzerinden incelenebilir.
- Sürekli değişim ve dönüşüm halinde olan kent formunun anlaşılabilmesi için tarihsel olarak incelenmesi gerekmektedir (Gözek, 2012).

Kropf (2011)'a göre morfolojik analizin temel nesnesi, sokak, parsel ve bina tiplerinin farklı bir bileşiminden oluşan kentsel dokudur. Mekânın farklı ölçeklerde, farklı aktörler tarafından, farklı amaçlarla biçimlendirilmesi sonucunda oluşan kentsel doku her dönemde farklılaşabilen ilişkiselliğin ifadesi olarak üretilir ve süreç içerisinde tekrar tekrar üretilerek yeniden biçimlendirilir (Ünlü, 2018).

2.1.1 Kentsel morfoloji yaklaşımları

Kentsel morfoloji, mimarlık, planlama, coğrafya gibi alanları kapsayan multidisipliner bir araştırma alanıdır. Bu alanda çalışan araştırmacılar, kent formunu bileşenlerine ayırarak incelerler. Yapılan morfolojik analizlerin temel unsurları ise, yaşanan değişimin yansımalarının görülebileceği sokaklar, parseller, binalar ve anıtlardır (Koç ve Kubat, 2018).

Yapılan çalışmalarda farklı okullar ve ekoller kentsel morfolojiyi farklı yaklaşımlarla ele almış, kent formunu incelemek için farklı yöntemler geliştirmişlerdir (Hoşkara, Cömert, 2018). Moudon (1997), kentsel morfoloji yaklaşımlarının farklılaştığı okulları İngiliz, İtalyan ve Fransız Okulları olmak üzere üçe ayırmıştır. Bunlardan İngiliz okulunun tanımlayıcı (descriptive), İtalyan Okulu'nun öngörücü (prescriptive) ve Fransız Okulunun ise değerlendirici (assess) olduğunu vurgulamaktadır. Her ekolün kurucuları farklı meslek gruplarına dahil olmaları sebebiyle kent formu için farklı bakış açıları üretmekte ve bu çok yönlülüğünden dolayı kentsel morfoloji, multidisipliner bir çalışma alanı haline gelmektedir (Kropf, 2009).

Ünlü (2018) ise bu yaklaşımları 4'e ayırmaktadır:

- İngiltere'de MRG Conzen'in öncülüğünde başlayıp ve J. Whitehand, M.P. Conzen ve M. Bark ile devam eden tarihsel-coğrafi (historico-geographical) yaklaşım
- İtalya'da Muratori'nin çalışmaları ile başlayan tipolojik süreçleri inceleyen tipomorfolojik (typo-morphological) yaklaşımı
- Hillier ve Hanson'ın öncüleri olduğu, mekân diziminin yöntemiyle çalışan biçimlenimci (configurational) yaklaşım
- Batty tarafından geliştirilen mekânsal çözümleme (spatial analysis) yaklaşımı.

Hoşkara ve Cömert (2018)'e göre bunlar arasında en önemli iki tanesi; planlama ölçeğinde çalışan tarihsel-coğrafi yaklaşım yani İngiliz ekolü ve mimari ölçekten

başlayıp kentsel ölçeğe kadar uzanan tipolojik süreçleri inceleyen tipomorfolojik yaklaşım yani İtalyan ekolüdür. Nitekim, kentsel morfoloji disiplini içinde ortaya çıkışı daha eski dönemlere dayanan, tarihsel-coğrafi yaklaşım ve tipomorfolojik yaklaşım, diğer yaklaşımlara göre daha çok kullanılmaktadır (Ünlü, 2018).

Muratori'ye göre şehirlerin yapısı sadece tarihsel olarak anlaşılabilir ve araştırmaların temelini bina tipolojisi oluşturmaktadır. İtalyan ekolünün öne çıkan bir diğer ismi Caniggia ise, yapılı çevreyi birbiriyle ilişkili yapıli nesneler bütünü olarak tanımlar ve bunları dörde ayırır: bina, bina grupları, şehir ve bölge.

Yapılı çevre her biri aslında bir organizma olan daha küçük bileşenlerden oluşan daha büyük bir organizmadır (Moudon, 1994). Caniggia'ya göre kent bitmiş bir ürün değildir. Birçok küçük öğeden meydana gelen şehirlerin biçim ve biçimlerinde yaşanan dönüşümlerin anlaşılması için tipin zaman içerisindeki değişiminin çözümlenmesi gereklidir. Bu nedenle tipomorfoloji/süreçsel tipoloji şehirlerin tasarımı ve mimarisini anlamak için önemlidir (Gürer, 2016).

Tarihsel-Coğrafi yaklaşım ile çalışan Conzen ise, kentsel planlama kavramı yerine kentsel morfogenetik kavramı üzerinden yeni yöntemler geliştirmiş, çalışmalarına kenti oluşturan bileşenleri tanımlayarak ve bu bileşenlerin birbirleriyle olan ilişkilerini analiz ederek başlamıştır (Hoşkara ve Cömert, 2018).

2.1.2 Şehir-planı (town-plan) analizi

Conzen yaklaşımı, kentsel dokudaki yapı düzenlerini incelemek için sistematik bir seçenek sunmaktadır (Conzen, 1960). Conzen, kentsel morfolojiyi daha iyi anlamak amacıyla şehri; sokak sistemi, parselasyon düzeni ve bina dokusu elemanlarına ayırarak inceleyen, şehir plan (town-plan) analiz yöntemini geliştirmiştir (Koç ve Kubat, 2018). Bu yöntemin ilk örneği, 1960 yılında İngiltere'nin Alnwick kentinde yapılan ve kentin kökeninden başlayarak gelişim sürecinin incelendiği 'Alnwick, Northumberland: a study in town – plan analysis' isimli çalışmasıdır. Bu kapsamda yapılan çalışmaların üç boyutu bulunmaktadır:

- Kent planı (iki boyutlu form)
- Bina dokusu (binalar ve açık alanlarından oluşan üç boyutlu form),
- Arazi ve bina kullanımı (Whitehand, 2001).

Şehir-planı analizinde üç temel öge ele alınmaktadır: sokaklar, parseller ve binalar. Conzen'a göre bu üç öge incelenerek kent planı evrimsel bir şekilde analiz edilebilir (Gürer, 2016).

Conzen (1960) tarafından yol sisteminin kurucu ögesi olarak tanımlanan ve yaya-taşıt ulaşımına imkân sağlayan sokaklar, aynı zamanda kent formunun ana bileşenidir. Sokak, Jacobs tarafından gündelik kamusal devinimi sağlayan kentsel alanlar olarak tanımlanırken Kropf (2011)'e göre sokaklar yapı adalarını tanımlayan yollardır.

Yolların bir araya gelerek oluşturduğu sokak dokusu ile sınırlandırılan yapı adası genellikle birden fazla parselden meydana gelen ve kentin bölgesel karakteristiğini yansıtan bir unsurdur (Conzen, 1960). Kentler tek tipten oluşan parselasyon düzenine sahip değildir, çok çeşitli boyut ve şekillerdeki parsellerden oluşan farklı düzenler söz konusudur (Gürer, 2016). Kentsel dokunun en küçük parçası olan binalar ise bir araya gelerek bina dokularını oluştururlar (Spreiregen, 1965).

Conzen'e (1960) göre, morfolojik elemanlar hiyerarşik bir ilişki içerisinde. Yapılar birleşerek parselleri, parseller de yapı adalarını ve sokak sistemini biçimlendirmektedir. Kentsel bileşenlerin her biri diğer elemanların içerisinde kusursuz bir şekilde yerleşmektedir (Gürer, 2016).

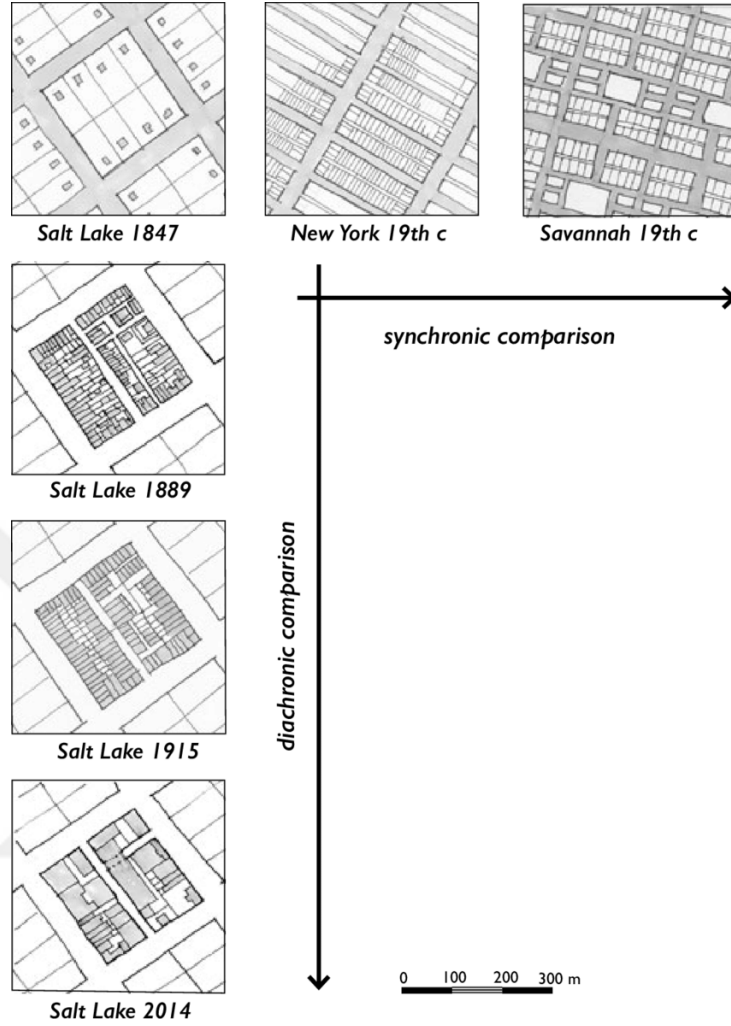
Ayrıca Conzen'ın kentsel morfoloji alanına iki kavram eklediği bilinmektedir: parsel döngüsü (burgage cycle) ve kent kenarı (fringe belt). Parsel döngüsü, bir parselde bulunan yapı sayısındaki değişimi ifade etmektedir (Gürer, 2016). Parselde ilk inşa edilen yapıyı takiben devam eden inşaat faaliyetleriyle birlikte yapı sayıları önce artmakta, ancak daha sonra çeşitli nedenlerle azalmaktadır (Whitehand, 2007).

Parsel döngüsü, bir parselde bulunan yapı sayısındaki değişime işaret etmektedir. Parselde ilk inşa edilen yapıdan sonra, inşaat faaliyetlerinin artmasıyla yapı sayıları artmakta, ancak daha sonra çeşitli sebeplerle yapı sayıları azalmaktadır (Whitehand, 2007).

Kent kenarı (urban fringe belt) kavramı ise, yapılaşma sürecinin başlangıcında çeper görevi gören, kentin büyümesiyle iç kısımlarda kalan ve kentin yapılı çevresinden farklılaşan koridor alanlarını ifade etmektedir (Conzen, 1960).

Kent morfolojisi çalışmalarında süreç, kentsel dokuların farklı ölçeklerdeki art zamanlı mutasyonlarının anlaşılmasını içermektedir (Scheer, 2010). Böylelikle bugünkü durumu açıklayarak gelecekteki değişimlere yön verilebilir. Bu nedenle

dokuların oluşum mantığında tekrar eden özellikleri anlamaya çalışarak hiyerarşiler ve ölçekler oluşturulabilir (Şekil 2.1).



Şekil 2.1: Artzamanlı (diachronic) ve eş zamanlı (synchronic) karşılaştırma (Scheer, 2016).

Mevcut kentsel dokuyu okuma eylemi, tasarlama aşamasının en önemli adımlarından biridir. Bu okuma her zaman eleştirel özellik taşımaktadır, çünkü bir tasarımcı için okumak hiçbir zaman tarafsız değildir. Özne ile nesne arasındaki bir ilişkidir; dolayısıyla bir yorumu, bir eleştiriyi içerir. Bu yöntem, herhangi bir çağdaş kentsel müdahalenin mevcut yapıyı çevrenin eleştirel bir devamı olması gerektiği inancına dayanmaktadır. ‘Devam’, çünkü zaten orada olan (bir yerin, bir binanın, bir dokunun) formun okunması anlamına işaret etmektedir (Oliveira, 2016). Kent, yapılarının sürekli dönüşümü yoluyla zaman içinde gelişme ve varlığını sürdürme yeteneğini bulan dinamik bir organizmadır. Kentsel rota okuma eylemi, inşa edilmiş gerçeklikte tanımlanan olguları bütünüyle anlamaya yönelik bir işlem olarak, organizmanın zaman

içinde geçirdiği dönüşümleri ve bu süreçte aldığı çeşitli biçimlerin açıklanmasını ifade eder (Strappa, 1995).

Kent morfolojisi insan yerleşimlerini karakterize eden üç temel kavram üzerine kuruludur: kutup, rota ve doku (Maretto, 2021).

2.2 Kentsel Kutup

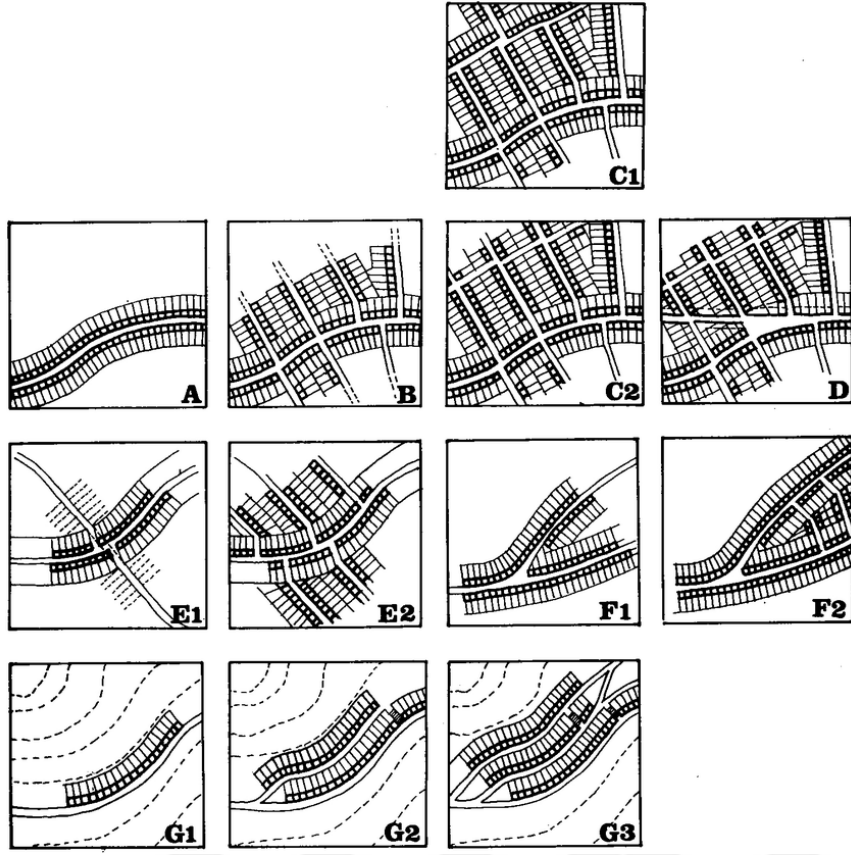
Kentsel düğüm, kentsel mekandaki iki sürekliliğin kesişmesiyle ortaya çıkan tekil bir noktadır (Caniggia ve Maffei 1979). Genellikle iki veya daha fazla rotanın bir noktada kesişmesiyle kentsel düğüm oluşur. Kent gibi sistematik bir yapının birbiriyle ilişkili her bir bileşeni arasındaki ilişki ve ölçeğe göre farklı derecelerde bir düğümleme meydana getirir (Moudon, 2019). Bu nedenle her kentsel düğüm kutup özelliği taşımaz.

Kentsel kutup terimi düğüm teriminin yüceltilmiş halidir; genel olarak, bir noktadan bir araya gelen birden fazla sürekliliğin varlığıyla belirlenir. Düğüm ve kutup kavramları arasındaki fark okuma ölçeğine bağlıdır. Kutup, rotaların orijinini ve yakınsama yerini gösterir (Strappa, 2018).

Kentsel kutuplaşma kavramı incelenirken ortaya çıkan iki temel ilişki vardır. Birincisi kutuplar arasında kurulan dinamik ilişkidir; kentsel yapıların yaşayabilmesi ve dönüşebilmesi kutuplar arasındaki bu ilişkiye bağlıdır. İkincisi ise kutuplar ile kent dokusu arasında kurulan ilişkidir; bu karşılıklı bir ilişkidir (Maretto, 2021). Bununla birlikte şehre canlılık özelliğini kazandıran kutuplaşma özelliğidir. Nitekim kent tüm yaşamın kutuplaşma eğilimi gösterdiği bir sistemdir (Bahdrt, 1966) ve zaman içinde bu eğilime göre şekil değiştirir.

2.3 Kentsel Doku

Kent dokulardan oluşan bir organizmadır. Kentsel doku ise, yapı gruplarının oluşumunu ayırt etmeyi mümkün kılan farklı zamansal karakterlerin toplamıdır (Şekil 2.2). Dolayısıyla kentsel doku, çeşitli dönüşüm süreçlerinin birbirini takip eden farklı aşamalarında art zamanlı olarak yinelenabilir ve tanımlanabilir bir düzen ile karakterize edilir (Strappa, 2018). Bu düzen her yapı ve alanın, doku içindeki konumuna bağlı olarak kendi kimliğini ve kentsel rolünün ölçüsünü bulmasına imkân sağlar fakat bu ölçü farklı nedenlerle zaman içinde değişebilir (Maretto, 2021).



Şekil 2.2: Farklı durumlarda kentsel dokunun oluşumu (Url-1).

Kentsel dokuların zamanla oluşumunun altında yatan mantıkları ve bakmamız gereken genel ve özel yönleri analiz etmek önemlidir; çünkü bu yönler bir şehrin dönüşümünün ana hatlarıdır; kentsel toplumun doğrudan bir ifadesidir. Kentin canlılığı anlamak ve buna nasıl yaklaşılabileceğini bilmek, yapılacak kentsel müdahalelerin başarısı veya başarısızlığı arasındaki ayrıma yol açabilir (Maretto, 2021).

2.4 Kentsel Rota

Rota kelimesi eski Fransızca kökenli ‘rute’ kelimesinden türetilmiştir ve kendiliğinden oluşan bir güzergahı sağlamlaştıran ya da bir karara göre inşa ederek yapay olarak elde edilen düzenli bir yoldur. Öte yandan harekete ilişkin fiiller olan İngilizce ‘course’, İtalyanca ‘percorso’ ve Latince ‘currere’ kelimeleriyle de benzerlik göstermektedir. Bu nedenle, bir yerin tamamını veya bir bölümünü geçmek için yapılan eyleme karşılık gelmektedir. Aynı zamanda kentsel rotalar bir başlangıç ve bir varış noktasını da ima eder (Strappa, 1998). Rota boyunca bu noktaları anlamak geçilen mekânın hiyerarşisi açısından önem taşımaktadır. Bu, bir kutup ya da bir düğüme yakınlığına göre bir güzergâh boyunca mekânın hiyerarşisini anlamak için temeldir. Bir rotayı okumak, parçalar arasındaki ilişkileri, bunların sırasını ve işlevini

yorumlamak anlamına gelir: mimari formu morfolojik anlamda bütünün görünür bir parçası olarak incelemenin bir yoludur ve böylece miras alınan şehirle süreklilik içinde tasarım yapmamıza olanak tanır (Strappa, 2016).

Orta çağı anlatırken sıklıkla kullanılan banliyö ve bölge gibi terimler, kentsel dokuların oluşumunun temelinde yapının değil de inşa edilmiş yolun yer aldığını göstermektedir. Aslında yolu kentsel rota haline getiren ise yol çeperlerindeki inşa faaliyetleridir. Fakat yapının inşası yolu rota haline getiriyor olsa da bazı durumlarda genellikle yıkıcı eylemlerle birlikte rota kendini mevcut bir dokuya entegre edebilir. İlkinde süreç kendiliğinden yaşanırken ikincisinde genellikle bir karar sonucu uygulanmaktadır (Maretto, 2021).

Genel olarak, orta çağ kentinden günümüze kadar kentsel dokularda bulunan bazı temel rota tipolojilerini tanımlamak mümkündür (Maretto, 2021). Strappa'ya göre (2018) yapıları gerçeklikte, kentsel oluşumların gelişim ve dönüşüm aşamalarına şematik olarak karşılık gelen dört ana rota türü bulunabilir:

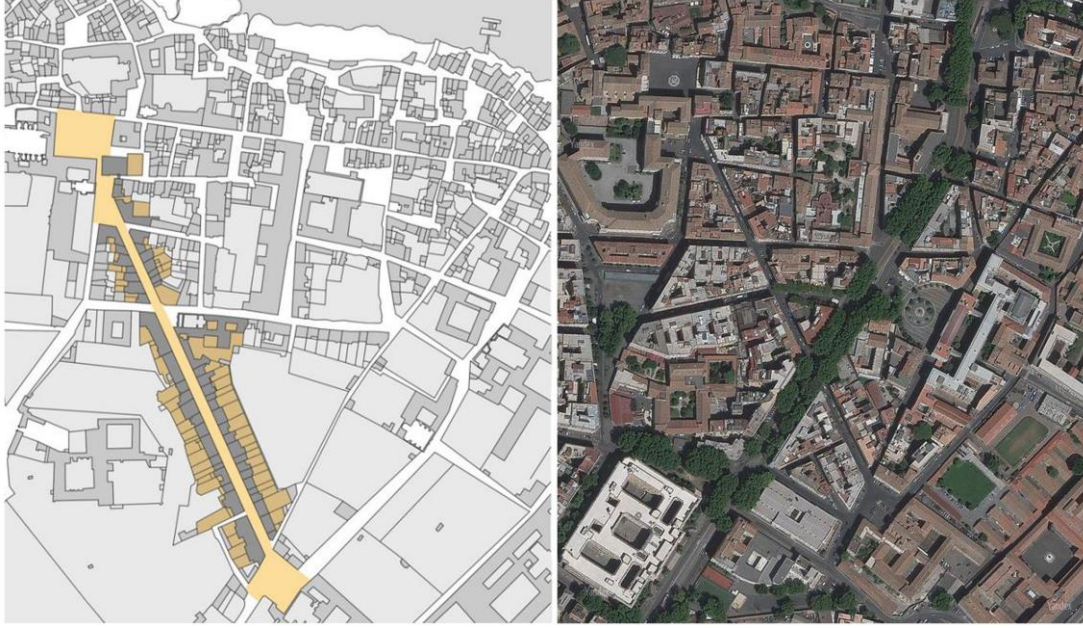
Matris rota, imar faaliyetleri öncesi mevcut olan en eski rotadır. Bu sebeple bu rotalar üzerinde bulunan yapılar alanın yapılandırma sürecinin ilk tanıkları ve bileşenleridir. Planlama iradesi veya bir karara bağlı olmaksızın kendiliğinden yaşantıya göre oluşan matris rotanın bu dönemde oluşturduğu yapı adaları genellikle sonraki dönemde oluşacak olanlara kıyasla daha az düzenlidir (Strappa, 2018).

Bina rotaları, kronolojik olarak matris rotasını takip eden rotalar olarak bilinmektedirler. Ekonomik ve işlevsel sebeplerden dolayı parsel içindeki arka kısımları da kullanma eğilimine yönelik oluşturulurlar. Alanı yapılandırma sürecinin ikinci aşamasında ortaya çıkarlar ve genellikle matris rotaya dik doğrultudadırlar.

Bağlantı rotaları, bina rotalarını birbirine bağlayan bağlantı yollarıdır. Bir dizi parselin çevresini tamamlayan bağlantı yollarının oluşumuyla birlikte, yapı adası nihai şeklini almaktadır.

Yeniden yapılandırıcı rotalar, genellikle yeni bağlantı ihtiyaçları üreten, yeni kentsel kutupların oluşumunu takip eden süreçte ortaya çıkarlar. Bu rotalar, mevcut kentsel dokuyla kısmen örtüşseler de onu değiştirerek yeni adaptasyonlar üretirler.

Strappa (2018)'e göre Roma'daki Santa Maria Meydanı ile San Francesco D'Assisi Meydanı arasında bulunan Via di San Francesco a Ripa bunun bir örneğidir (Şekil 2.3).



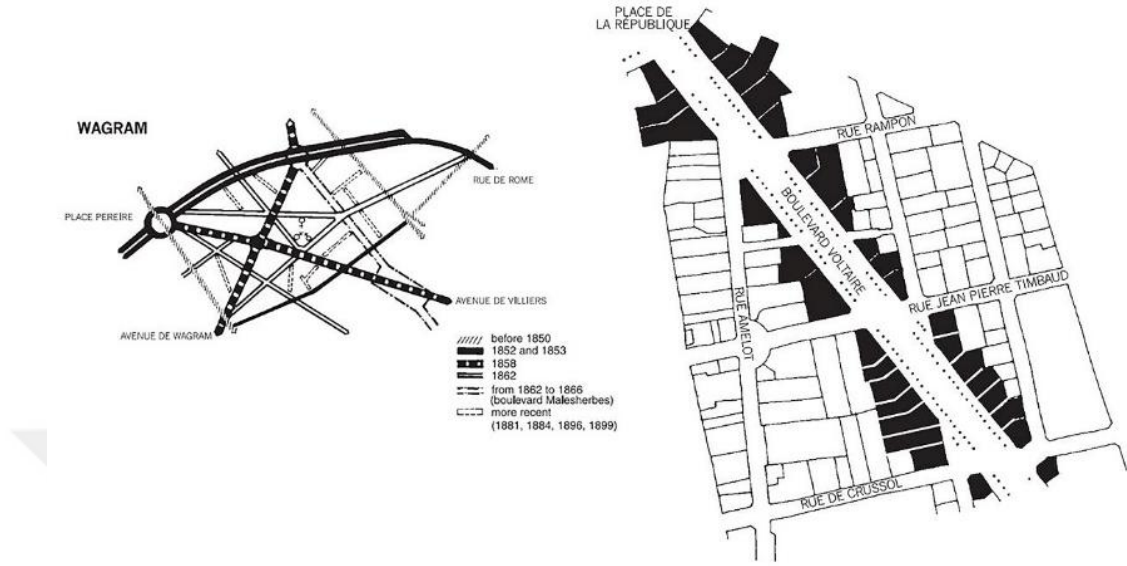
Şekil 2.3 : İki kentsel kutup arasında oluşturulan yeniden yapılandırıcı rota (Strappa, 2018).

Yeniden yapılandırıcı rotalar tarih boyunca kentsel dokular üzerinde önemli dönüşümlere neden olmuştur. Yeniden yapılandırıcı rota etkisiyle dönüşen kentsel dokunun en çarpıcı örneği Haussmann'ın Paris'idir (Şekil 2.4).



Şekil 2.4 : Avenue de Wagram ve Avenue Hoche (Url-2).

Paris'teki Rue Voltaire örneğinde olduğu gibi parseller üçgen veya yamuk şeklindedir. Bunun sonucunda ortaya çıkan bina tiplerinin genellikle ızgara plandan kaynaklanan temel tiplerin türevleri olarak geliştiği görülmektedir (Şekil 2.3).



Şekil 2.5 : Voltaire Bulvarı ve Wagram Bölgesi'nde yeniden yapılandırıcı rotalar (Samuels ve diğ, 2004).

Yeniden yapılandırıcı rotalar gelişimini tamamlamış kentsel dokulara inşaat sürecinin sonunda müdahale ederek "travmatik" sonuçlara neden olurlar. Genellikle yamuk veya çokgen biçimindeki düzensiz parsellere yol açarak bunu takip eden yeni bina formlarında farklı özelliklerin oluşmasına yol açarlar (Strappa, 2018). Bununla birlikte bu rotalar, yüksek yerleşim yaklaşımı ve özelleşmiş yeni tipolojilerle birlikte karakterize edilen, kentin yeni matris rotalarıdır (Maretto, 2021).

Kentsel dokuda ve bina formlarında yarattığı tüm bu dönüşümler nedeniyle yeniden yapılandırıcı rotalar, birçok Avrupa kentinde moderniteye geçişi anlamak açısından oldukça önemlidir.

2.5 Bölüm Değerlendirmesi

Çalışmanın bu bölümünde, tezin kuramsal temelini oluşturan kentsel morfoloji ve bileşenlerinden bahsedilmiş, bu bileşenlerden biri olan kentsel rotalar ele alınmıştır. Kent formunu inceleyen disiplin olarak tanımlanan kentsel morfoloji, kentlerin nasıl inşa edildiğini ve zaman içinde nasıl dönüştüğünü inceler. Kent morfolojisinin temelinde kutup, doku ve rota olmak üç kavram bulunmaktadır. Bunlardan biri olan ve kentlere ait yol sistemlerinin temel bileşeni olan rotalar, farklı şekillerde elde edilen

düzenli birer yoldur ve kendi içerisinde farklı ölçeklerde oluşmuş bir hiyerarşi barındırmaktadır. Bu hiyerarşi içinde dörde ayrılan rotalardan araştırmanın odak noktasını oluşturan yeniden yapılandırıcı rotalar, kentsel dokuda ürettiği yeni adaptasyonlar, düzensiz parseller; neden olduğu travmatik sonuçlar ve yeni bina formlarındaki farklı özellikler aracılığıyla kentlerin modernleşme dönemlerini anlamak açısından önemlidir.



3. BURSA'NIN KENTSEL GELİŞİM TARİHİ

Yaşayan bir organizma olan kent, süreç içinde ortaya çıkan sosyo-mekansal bir oluşumdur. Gelişim tarihlerine bakıldığında, kent formlarını şekillendiren belirli dönüşüm dönemleri dikkat çekmektedir. Bu dönemler, kentlerin mekansal çerçevesini değiştiren olayların meydana geldiği eşiklerdir (Tekeli, 2007). Değişen kent morfolojisini ve değişimin temelinde yatan mantığı anlamak için kentlerin mekansal çerçevesini değiştiren bu eşiklere yakından bakmak önemlidir. Bursa kentinin gelişim tarihinde mekansal çerçevesini değiştiren üç dönüşüm dönemi yaşadığı bilinmektedir. Bunlardan ilki 14.yy'ın, ikincisi ise 19.yy'ın ikinci yarısının denk gelirken üçüncü dönüşüm dönemi yaklaşık 50 sene önce 1970'li yıllarda yaşanmıştır (Tekeli, 1999).

Bu bağlamda çalışmanın bu bölümünde Bursa kentinden ve kentsel gelişim tarihinden bahsedilecek, araştırmanın odak noktası olan yeniden yapılandırıcı rotaların ortaya çıktığı ve kent formunu değiştiren dönüşüm dönemlerinden ikincisi olan Osmanlı Modernleşme Dönemi üzerinde durulacaktır.

3.1 Bursa

Türkiye'nin dördüncü büyük şehri olan Bursa aynı zamanda İstanbul'dan sonra Marmara Bölgesi'nin en büyük ikinci şehridir. Şubat 2024 verilerine göre nüfusu 3 milyon 214 bin 571 olan kent, Anadolu Yarımadası'nın kuzeybatısında yer almaktadır.

Kentin yer aldığı Kuzeybatı Anadolu'nun doğal coğrafyası, doğu-batı yönünde eşdeğer denebilecek mesafelerde uzanan bir dizi ova ve dağdan oluşan kendine özgü bir yapıya sahiptir (Ergenç, 2006). Bu karakteristik alan içinde kentin toplam alanının yaklaşık yüzde 48'inin platolar, yüzde 35'inin dağlık alanlar, yüzde 17'sinin ise ovalardan oluştuğu bilinmektedir (Akkılıç, 1987). Yüzey alanının yaklaşık üçte birini kaplayan ve genellikle doğu-batı doğrultusunda uzanan bu dağlardan biri de Kuzeybatı Anadolu'nun en yüksek dağı olan Uludağ'dır. 1925 yılından önce Keşiş Dağı olarak bilinen dağ antik dönemde Mysia Olymposu olarak adlandırılmaktaydı (Özgan, 2008). Bursa, 2543 m yüksekliğindeki bu dağın kuzey eteklerinde eğimli bir yüzey üzerinde

kurulmuştur. Bu nedenle kent, bir taraftan ovaya doğru inerken, diğer taraftan Uludağ'ın yamaçlarına doğru yükselmektedir (Kaplanoğlu, 2003).

Kentin en eski bölümü, Bursa Hisarı olarak adlandırılmaktadır (Şekil 3.1). Uludağ'ın alt eteğinde yer alan Hisar değişik katmanlardan oluşan traverten ve kalker tüfleri üzerinde kurulu bir teras karşılık gelmektedir (Oğuzoğlu, 2013). Bu teras yaklaşık 260 m yüksekliktedir ve Cilimboz akarsuyu tarafından ikiye bölünmektedir. Cilimboz'un doğusundaki terasın asıl kısmı 250 m civarı yükseklikteyken kuzeyinde yani bugünkü Altıparmak Caddesi'ne bakan tarafında yaklaşık 40 m'lik dik bir bayır oluşturur ve doğuya doğru eğimini sürdürerek güneydoğuda Gökdere ile birleşir. Terasın buradaki yükseklik farklı, kuzeydeki kadar keskin olmadığı için şehir merkezindeki gibi ayrımı çok net değildir. Bununla birlikte, Hisar'ın güney tarafında Uludağ'ın yamacı ile yükseklik farkı çok az olduğu için çift sur yer alırken, diğer taraflarında topoğrafya doğal duvar görevi görmektedir (Ergenç, 2006).



Şekil 3.1 : Hisar yamaçları, hava fotoğrafı (Url-3).

Hisar yerleşimini takip eden yıllarda büyüyen şehrin gelişimine bakıldığında, uzunca bir dönem büyük bölümünü oluşturan kısmının iki dağ akarsuyunun birbirine bitişik olan alüvyonlu alanları üzerinde bulunduğu görülmektedir. Uludağ'dan inen ve baharda karların erimesiyle birlikte kente bol su taşıyan bu akarsulardan doğudaki ve suyu daha bol olan Gökdere iken, batıdaki Cilimboz' dur. Şehir uzun bir dönem boyunca, bu iki akarsu tarafından net bir biçimde üç bölüme ayrılmıştır: Cilimboz

akarsuyunun batısındaki Muradiye semtinin yer aldığı bölüm, iki akarsuyun arasında kalan, Hisar'ın ve ticaret merkezinin yer aldığı orta bölüm ve Gökdere'nin doğusundaki Yıldırım semtine kadarki bölüm (Ergenç, 2006).

3.2 Osmanlı Dönemi'ne Kadar Bursa

Tarih boyunca çeşitli uygarlık ve kültüre ev sahipliği yapan Bursa kentindeki yerleşimler M.Ö. 4000'e kadar uzansa da bu döneme ilişkin aktarılan yeterli bilgi bulunmamaktadır. İlk yazılı kayıtlar M.Ö. 700 civarında bölgeye yerleşen Bithynia'lılardan söz eder (Vardar, 2007). Yapılan çalışmalar bölgenin Anadolu'dan Avrupa'ya geçiş yolu üzerinde bulunduğunu göstermektedir (Oğuzoğlu, 2013).

Yüksek bir tepe üzerinde kurulan ve etrafı surlarla çevrili olan kent adını Prusias isimli Bithynia yöneticisinden almış ve zamanla Prusias adı Prusa'ya, daha sonra da Bursa'ya dönüşmüştür (Gabriel, 2008; Yenal, 1996). Yazılı kaynaklarda, Bursa ve çevresindeki yerleşmeler içinde ilk olarak Myrleia (Mudanya) ile Kios (Gemlik) 'un isimleri geçmektedir. Herodotos'un bölgeye ilişkin aktarımlarına göre, bugünkü Bursa kenti civarındaki en eski kent M.Ö. 12.yüzyılda kurulan Kios (Gemlik)'tir. Onu takiben M.Ö. 10.yüzyılda Apamea (Mudanya) ve M.Ö. 6. Yüzyılda ise Apollonia (Gölyazı) kentleri kurulmuştur. (Gürgen, 2022). Ayrıca bölgedeki bir diğer önemli kent olan Nikaia'nın (İznik) kuruluş tarihinin M.Ö. 316 yıllarına denk geldiği ve bu tarihe kadar Bursa'nın önceli olan Prusa'dan bahsedilmediği bilinmektedir (Akkılıç, 2001).

Homeros'un İliada Destanı'nda Bursa ve çevresinden Phrygia olarak bahsetmektedir. (Gürgen, 2022). Bölgenin hakimiyeti, M.Ö. 7.yüzyılda Phryg Devleti'nin yıkılmasıyla Lydialılara ve onların ardında da Perslere geçmiştir. M.Ö. 300'lü yıllarda Büyük İskender'in Asya Seferi'ni başlatarak Anadolu'ya geçmesiyle bölgedeki dengeler değişmiştir. Persler Bithynia Kralı tarafından mağlup edilerek bölgenin Makedonya hakimiyetine girmesine engel olunmuş, kazanılan zaferle birlikte Pers İmparatorluğu yıkılmış ve M.Ö. 3.yüzyılın ilk yarısında Bithynia Krallığı kurulmuştur (Şekil 3.2). Bölgenin ilk yerel krallığı olarak bilinen Bithynia, egemenliğini yaklaşık 300 yıl devam ettirmiştir (Yenal, 1996a).

Antik çağ yazarlarından Strabon ve Plinius'un Prusa kentinden bahsettiği ve kentin M.Ö. II. yüzyıl sonlarında I. Prusias veya Hannibal tarafından kurulduğu bilinmektedir (Can, 2011). Bbu iki yazarın kentin kuruluşuna dair anlattıkları birbirleriyle örtüşmez;

Strabon'un anlatısına göre kentin kurucusu Kral Prusias iken, Plinius'a göre kurucu Prusias'a sığınan Kartaca Devleti'nin generallerinden Hannibal'dır (Gürgen, 2022).



Şekil 3.2 : Bithynia Krallığı ve Prusa Kenti (Url-4).

Bursa'nın önceli olan Prusa'nın isminin geçtiği bilinen en eski kaynak olan, Antikçağ'ın ünlü gezgini Strabon'un Geographika adlı eserinde kent hakkında şu ifadeler yer almaktadır:

“Prusa, Mysia Olymposu (Uludağ) eteklerinde kurulmuştur ve iyi yönetilen bir kenttir. Phrygialılar ve Mysialılarla sınır komşusu olan kent, Kroisos'a karşı savaşan Prusias tarafından kurulmuştur.” (Kaplanoglu, 2003; Strabon, 1987).

Kurulan bu kentin ismi, Prusa ad Olympium (Uludağ Bursa'sı) olmuştur (Özendes, 1996). Bithynia döneminde kurulan başka kentlere de Prusias isminin verildiği bilinmektedir (Yenal, 1996a): Prusias ad Mare, yani deniz kıyısındaki Prusia, bugünkü Gemlik (Chios) ve Prusias ad Hypilum, yani Hypios ırmağı kıyısındaki Prusia, bugünkü Düzce kentindeki Üskübü veya Konuralp ilçesi (Oğuzoğlu, 2013). Bu kentler daha önce var olan eski yerleşimler üzerinde kurulmuş ve coğrafi konumları belirtilerek birbirlerinden ayırt edilebilecek biçimde adlandırılmışlardır. Bu yüzden büyük bir ihtimalle, benzer şekilde Prusias ad Olympum da Bithynia öncesi var olan eski bir yerleşim üzerine kurulduğu düşünülmektedir (Özgan, 2008).

Prusa bu süre içinde krallığın önemli merkezlerinden biri olsa da Nikaia (İznik) ve Nikomedeia (İzmit) kentlerinin yanında ikinci planda kalmıştır. Bu durumda, o

dönemde bataklıklarla kaplı olduğu bilinen Bursa ovasının aşılmasının zorluğunun etkili olduğu düşünülmektedir (Akkılıç, 2001).

M.Ö. 74 yılında Bithynia Kralı IV. Nikomedes'in ölümüyle birlikte Prusa, kralın vasiyeti gereği diğer Bithynia kentleri gibi Roma İmparatorluğu'na devredilmiştir. Prusa'nın da içinde bulunduğu Bithynia, Pontus topraklarıyla birleşerek "Pontus et Bithynia" ismiyle Roma'nın bir eyaleti haline gelmiştir (Akkılıç, 2001). Bölgede M.S. 395 yılında Roma İmparatorluğunun ikiye ayrılmasıyla birlikte Doğu Roma İmparatorluğu (Bizans) hakimiyeti başlamış ve bu durum 1326 yılında Osmanlılar tarafından alınincaya kadar devam etmiştir.

Roma İmparatorluğu, Kral Theodosius'un M.S. 395 yılında ölümünün ardından oğulları arasında bölüşülünce Prusa ve çevresinde Bizans (Doğu Roma) dönemi başlamış ve bu durum 1326 yılında Osmanlılar tarafından alınincaya kadar devam etmiştir (Gürgen, 2022). Bizans döneminde giderek önemini yitiren Bursa, VII. yüzyıldan itibaren İstanbul'a yönelik düzenlenen saldırılarda hedeflerden biri olmuştur. Ancak dönemin koşulları göz önüne alındığında, Prusa'nın hisar nedeniyle ele geçirilmesi oldukça zor olduğu ve nitekim Osmanlıların da uzun yıllar süren kuşatma sonucunda kenti ele geçirebildikleri bilinmektedir (Akkılıç, 2001).

1315'te başladığı bilinen Osmanlı kuşatmasında öncelikle iki küçük kale yaptırılarak kentin çevresiyle olan bağlantısı kesilmiş ve 1321'de Montania'nın (Mudanya), 1325'te de Atranos'un (Orhaneli) fethedilmesiyle birlikte, Prusa artık Bizans'tan yalıtılmış bir kent haline gelmiştir. Kuşatmanın ne kadar sürdüğü net olarak bilinmese de kente egemen gücün değişim tarihi kaynaklarda 6 Nisan 1326 olarak geçmektedir (İnalçık, 1976).

Bizans döneminde askeri amaçlı kullanılan bir kale olan Prusa, fetih öncesi adı anılmayan bir kentti. Öyle ki, dönemin Bizans kaynaklarında Osmanlıların eline geçtiğinden söz edilmez. Ancak fetihten kısa süre sonra, ticaret yollarının kesişiminde yer alan büyük ticaret merkezlerinden biri haline gelecektir (Akkılıç, 2001).

3.3 Osmanlı Dönemi'nde Bursa

Fetih öncesi tipik bir kale kent (castron) olan Bursa iç kale, kale ve kale altı olmak üzere üç temel ögeden oluşmaktaydı (Ergenç, 2006; Tekeli, 2007). Kentin topografik durumundan bahsedilirken belirtildiği gibi, Hisar alanı doğal yapısı ve savunmaya

yönelik avantajlı özellikleri nedeniyle Bursa'ya kuruluş nedeni olmuştur (Ergenç, 2006).

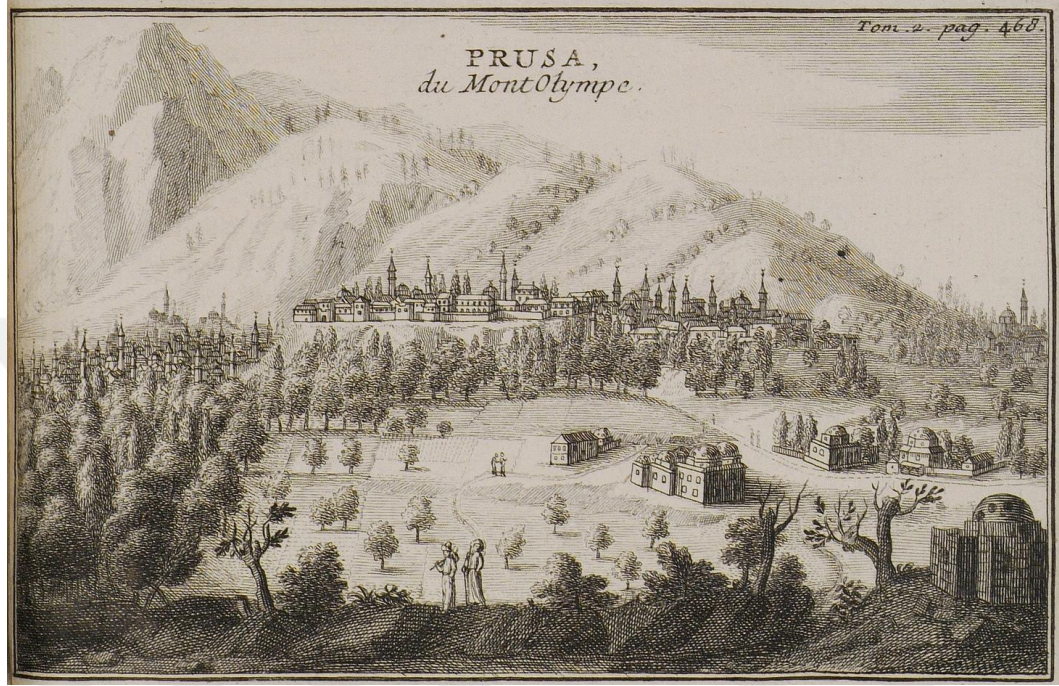
Kent 12 yıl süren kuşatma sonucu, savaş olmaksızın 1326 yılında Osmanlıların eline geçtiğinde; 67 kulesi ve 5 kapısı bulunan Hisar yerleşiminde yaklaşık 2 bin ev, yedi kilise, yirmi dükkândan oluşan bir çarşı ve bir hamam olduğu bilinmektedir. (Armağan, 1998). Ayrıca kuşatma nedeniyle, evlerin çoğunun boş olduğu düşünülmektedir. Baykal'a göre (1976) 1326 yılında Osmanlılar tarafından alınan kent hisar yerleşimiyle sınırlıydı. Sur dışındaki ilk yerleşimlerin kentin fethi sırasında hisar çevresinde kurulduğu ve kaynaklarda bu mahallenin ismi Şhreküstü olarak geçtiği bilinmektedir (Kepecioğlu, 2009).

Fetih sonrası Orhan Bey, Hisar içinde iç kalede yer alan saraya yerleşmiş, büyük bölümü boş halde bulunan evlere ise Türk nüfus yerleştirilmiştir. Yapılan küçük çaplı müdahaleler dışında hisar içinde ciddi bir değişiklik yapılmamıştır (Çetin, 1999; Kırayoğlu, 2004). Daha sonraki yıllarda hisarın dışında başlayan kentleşme hareketleriyle Bursa'daki ilk önemli dönüşüm süreci başlamıştır.

Savunma meselesi, Bursa kenti için kurulduğundan bu tarihe kadar en önemli konu olagelmıştır. Bu nedenle kent bir dağın yamacında kurulmuş ve yine bu sayede uzun yıllar korunabilmişti. Nitekim bulunduğu yer itibariyle ovaya hâkim bir pozisyonda yer alan yerleşim, surlarla çevrili izole bir alandı (Tanyeli, 1999).

Fetihle birlikte bahsedilen savunma dönemi son bulmuş, yeni dönemde amaç Hisar içinde kalarak korunmak değil; yayılmak, ticari olanaklardan faydalanarak zenginleşmek ve gelişmek olmuştur (Kırayoğlu, 2004). Bu amaç doğrultusunda Orhan Bey, sur dışında yeni bir kent merkezi oluşturmak için harekete geçmiştir (Şekil 3.3). Orhan Bey yeni merkez için fazla uzağa gitmemiş, surların doğusunda yer alan alandan kendi adını taşıyan külliyesini inşa ettirmeye başlamıştır. İmaret, cami, medrese ve hamamdan oluşan külliyenin etrafı duvarlarla çevriliydi. Bu durum savunma kaygısının tümüyle ortadan kalkmadığının göstergesidir (Tanyeli, 1999). Merkezin gelişmesiyle birlikte ilerleyen yıllarda, bu duvarlara ihtiyaç kalmamıştır. Orhan Bey döneminde, külliyenin bir parçası olarak bir de Bey Han'ı inşa ettirilmiştir. Bugünkü ismi Emir Hanı olan yapının, o dönemde ticaret dışında konaklama amaçlı da kullanıldığı bilinmektedir (Baykal, 1993). Yine bu dönemde hanın çevresinde yaklaşık 210 dükkân ve 110 adet ev inşa edilmişti. Böylelikle kentin yeni ticaret merkezinin

çekirdeği oluşmuştur (Faroqhi, 2002). Bu şekilde oluşmaya başlayan kent merkezi, Roma ve Bizans şehirlerindeki katı formlardan oldukça farklıydı. Yapılar düzgün çokgenlerden (kare ve dikdörtgenlerden) oluşsa da kendi içlerindeki konumlanmış biçimleri serbestti. Bu düzen, geometrik biçimli yapıların doğal bir alanda kontrollü bir serbestlik içinde yerleşimi olarak tanımlanıyordu (Cerasi, 2001).



Şekil 3.3 : Hisar yerleşimi altında gelişen kentsel doku, 1717 (Url-5).

Bursa gibi bir kentin önemli bir merkeze dönüşmesi için uzun mesafeli ticaret yollarından birinin güzergâhı üzerinde yer alması gerekiyordu. O dönemdeki ticaret yolları içinde ise en önemli olanı İpek Yoluuydu. Başlangıç noktası İran'daki Tebriz kenti olan yol, burada üretilen ipeği Avrupa'ya ulaştırıyordu. (Akşin ve diğ., 1997; Kırayoğlu, 2004). Tebriz'den yola çıkan kervanlar ilk olarak Trabzon limanına ulaşıyor, oradan deniz yoluyla Pera'ya, Pera'dan da İtalya'ya varıyordu. Bu nedenle döneminin en önemli ticaret yolu olsa da aslında Pera dışında önemli bir durak noktası bulunmayan, transit bir yol özelliği taşıyordu. Bu durum üzerinde deniz yolunun karayoluna göre daha ucuz olması, karayolu üzerinde yer alan savaş halindeki devlet ve beylikler ile kervanların güvenliğinin sağlanmasının yüksek mali bedellere yol açması etkiliydi (Faroqhi, 1994).

İpek Yolu'nun kontrolünü ele geçirmek isteyen Osmanlı Devleti bu hedefine ulaşmak için üç aşamalı bir plan uyguladı. İlk olarak tüccarlar için kolaylıklar sağladı. İkinci olarak doğu ve batı yönünde yayılma politikasını takip ederek ticaret yolları üzerinde

denetimi kontrol altına alarak güvenliğini sağladı. Son olarak ise yol boyunca devam eden ticaret merkezleri aracılığıyla İpek Yolu'nu yalnızca taşımacılığın yapıldığı bir güzergâh olmaktan çıkararak ekonomik faaliyetlerin sürekliliğini sağladı. Bunun sonucunda, yol üzerindeki kentler ticari merkezlere dönüşürken, kervanlar da hareket halindeki bir pazar haline gelerek iki tarafın da işine yarıyordu. Bu süre zarfında bu durum sayesinde uzun mesafeli ticaret olabildiğince geliştirilirken, aynı zamanda devletin kendi ticaret ve üretim merkezleri de ortaya çıkıyordu. Oluşan ticari sistem içinde Bursa'nın önemli bir konuma sahipti (Kırayoğlu, 2004). Uygulanan planlar sonucunda İpek Yolu'nun Tebriz-Trabzon Limanı-Pera güzergahı önemini yitirmeye ve yeni iki güzergâh tercih edilmeye başladı. Bunlar: Tebriz-Erzincan-Tokat- Amasya-Bolu-Bursa veya Tebriz- Erzincan-Tokat-Ankara-Eskişehir-Bursa'ydı. Bununla birlikte bu dönemde kent, baharat kervanlarının da uğrak noktası haline gelmişti (Tekeli, 1999).

Yaşanan gelişmelerle birlikte dünya kenti haline gelen Bursa'da ticaret merkezinin gelişimi de devam etmiş ve Murat Bey döneminde Orhan Külliyesi'nin dışında Kapan ve Vezir Hanları yaptırılmıştır (Baykal, 1993). Fetihden yaklaşık yetmiş sene sonra Bursa çok değişerek dünyadaki önemli ticaret merkezlerinden biri haline gelmiştir (İnalçık ve diğ., 2007). Nitekim devletin başkenti 1453 yılında İstanbul'a taşınacak olsa da Bursa kenti önemini korumaya bir süre daha devam edecektir. Zira bu dönemde, İpek ve Baharat Yolları üzerinde bulunan Bursa aracılığıyla Tebriz'den gelen İpek İtalya'ya, Hindistan'dan gelen baharatlar ise Avrupa'ya sevk edilmekteydi (Dostoğlu, 2009).

Yine Murat Bey döneminde, ilerleyen yıllarda Bursa'nın kentleşme modeli üzerinde etkili olan, külliyelerin ana merkezin uzağında inşa edilmesi uygulaması başlamıştır. Ticaret merkezinin batısında, eski dönemlerde Bursa'dan ayrı bir kent olarak kabul edilen ve sıcak sular nedeniyle ilgi gören Çekirge (Pythia) semtinde bir tepe üzerinde Murat Bey tarafından yaptırılan külliye, kent içinde değildi (Kırayoğlu, 2004). İnşa edilen külliyeler, kendi içlerinde bütünlüğe sahip, bazı durumlarda etrafında duvarlar olsa da kent dokusundan tümüyle ilişkisiz olmayan yapı topluluklarıdır. Kapıları tehdit olmadığı sürece açıkken kentin yolları içlerinde kesilmeyen külliyeler, kentin organik bir parçası olmasalar da kent hayatını uyarlanmış bir biçimde devam ettirmekteydiler (Cerasi, 2001). Bu dönemde sultanların dışında devletin diğer önemli kişileri

tarafından medrese, kütüphane, cami, hamam gibi başka kamu yapıları da yaptırılmıştır (Kırayoğlu, 2004).

Osmanlı Devleti İstanbul'un ticari bağlantılarını ve çevresiyle ilişkisini keserek, şehrin üzerinde kuşatma benzeri bir kontrole sahip olduğu ve bu nedenle İstanbul'un uluslararası ticaret merkezi rolünü Bursa'ya devrettiği bilinmektedir (Tekeli, 1999). Bu gelişmelerin kentsel mekandaki yansıması Ulu Cami'nin ve Bedesten (Bezzazistan) 'in inşası olmuştur. Ticaret merkezinin çekirdeği olan bu korunaklı yapı büyük tüccarları bir araya getirirken geceleri de güvenli bir depo olarak kullanılıyordu (Yediyıldız, 2003). Yıldırım Bayezid cami, medrese, darüşşifa ve hamamdan oluşan külliyesini kentin doğusunda inşa ettirerek, kent merkezi dışındaki yapılaşmaya yönelik hareketi devam ettirmiştir (Baykal, 1993).

Kentin ticaret merkezinde birbirini tamamlayan fonksiyonların bir araya getirilmesiyle oluşan yoğun kentsel doku ve merkez dikkat çekicidir. Bununla birlikte, kentin o dönemki sınırlarını belirleyen Yıldırım ve Hüdavendigâr Külliyesi arasındaki mesafe, o dönemdeki başka bir kentte görülmemiş boyuttadır: kentin kuzey-güney doğrultusundaki genişliği yaklaşık 500 m iken, doğu-batı uçlarındaki külliye arasındaki mesafe yaklaşık 6 km'yd. Kentten tümüyle ayrı olmayan bu yapılar arasındaki mesafe dönemin kent dokusu düşünüldüğünde oldukça yüksekti (Şekil 3.4).



Şekil 3.4 : Yeşil Külliyesi ve Ulu Cami, 1900'ler (Url-6).

Kentsel gelişmenin 20.yüzyılının ikinci yarısına kadar bu sınırlar içinde kaldığı göz önüne alınırsa, külliyelerin yer seçimin aslında gelişime açık bir kent yaratma amacından kaynaklandığı söylenebilir (Can, 1995). Sonraki dönemde yönetime gelen Mehmet Çelebi ise bugün Yeşil Külliyesi olarak bilinen yapı kompleksini kentin doğusunda fakat doğudaki sınırı aşmaksızın önceki külliyeler gibi yine yüksek bir tepe üzerinde yaptırmıştır. İpek Han da bu dönemde onun tarafından ancak kent merkezinde inşa ettirilmiştir.

Bursa kent morfolojisi üzerinde etkili olan beş külliye (Orhan, Hüdavendigâr, Yıldırım, Yeşil ve Muradiye) içinde ilki hariç hepsi çevresine göre yüksekçe bir tepe üzerinde inşa ettirilmiştir. Bu durum düşünüldüğünde geleneksel kent merkezinin yerini kesinleştiren Ulu Cami olmuştur (Akkılıç, 2001).

Bursa’da kent silüetine hâkim ögeler yüksekte yer alan cami ve benzeri anıtsal yapılar, mahalleler bu tepeler arasındaki alanı doldurmaktadır (Ergenç, 2006). Böylelikle doğal topoğrafya mimariyle birleşerek kent topoğrafyası haline gelmiştir (Cerasi, 2001).

Fatih Sultan Mehmet’in babası II. Murat, Bursa’da yönetime geçen ve külliyesini bu kentte yaptıran son sultan olmuş ve İstanbul’un başkent olmasını takip eden dönemde Bursa’da önemli gelişmelerin yaşanmamıştır. Aslında İstanbul’un fethine kadar Anadolu ve Rumeli arasında bir çift merkezlik söz konusuydu. Ancak bu merkezlerden Edirne’nin askerî harekât merkezi olarak kullanıldığı, gerçek merkezin ise Bursa olduğu kabul edilmektedir. Bursa, İstanbul’un alınmasıyla birlikte ticari kimliği nedeniyle bir süre daha önemini korumaya devam etse de bir süre sonra tüm ilgi İstanbul üzerinde toplanmıştır (Kırayoğlu, 2004).

Bursa’nın mekânsal büyümesini durduran bir diğer olay ise 16. yüzyılda dünya ticaretindeki aktörlerin değişmesiyle birlikte İpek Yolunun önemini kaybetmesidir. Bu dönemde gelişen teknolojiyle birlikte deniz yoluyla daha önce gitmeye cesaret edilemeyen mesafelere gidilmeye başlanmış, yeni güzergahlar oluşturulmuştur (Faroqi, 1994).

Fakat, yine de kentin mekânsal büyümesini durduran ve ekonomik çöküşünü başlatan asıl nedenin devletin merkeziyetçi yapısından kaynaklandığı düşünülmektedir. 1453’ten sonra Bursa bölgesel önemini sürdürse de İstanbul’a olan yakınlığını nedeniyle bölgesel merkez olma özelliğini de yitirerek bundan sonra asıl amacı

başkenti beslemek olan bir taşra kenti haline gelmiştir. Nitekim İstanbul'a bu kadar yakın başka bir merkezin yer alması mümkün değildi (Kırayoğlu, 2004).

3.3.1 Bursa'da modernleşme dönemi

19. yüzyılın ikinci yarısına kadar, Bursa'da mekânsal gelişmeler bağlamında söylenebilecek fazla bir şey yoktur. Anadolu'nun gittikçe karışan iç yapısı, Bursa'nın zaten gerilemekte olan ekonomisini kötü etkilemiş ve fiziksel yapısına zarar vermiştir. Bu dönemde Bursa, başkent İstanbul'un gıda ve tekstil ihtiyacının karşılanmasında önemli yeri olan, Gemlik ve Mudanya limanlarının da bağlı olduğu Hüdavendigâr vilayetinin merkeziydi. Ancak, Dünya ticaretinde söz sahibi olma niteliği gerilerde kalmıştı (Akşin ve diğ., 1997).

Osmanlı Devleti'nin, imkânları ölçüsünde Dünya'daki sanayileşme eğilimini yakalamaya, yeniden şekillenmekte olan Dünya ticaretine dâhil olmaya çalıştığı bu dönemde, tekstil üretim merkezi olarak seçilen Bursa'da 1838'de ilk filatür (ipek çekme) fabrikası kurulmuştur. 1852'de Fabrika-i Hümayun'un kurulmasıyla bu sanayiye yönelik girişimler hız kazanmıştır. Kurulan iplik fabrikaları kentin iki akarsuyu etrafında yoğunlaştığı bilinmektedir. 1860 yılında fabrikası toplam 8 bine yakın çalışanıyla birlikte yaklaşık 90 filatür fabrikası bulunmaktaydı (Kaplanoğlu, 2006).

Bursa, kentsel formunu değiştiren ikinci dönüşüm sürecini bu dönemde yaşamıştır (Tekeli, 1999). Dönüşümün başlamasına yol açan ise Tanzimat Fermanının 1839 yılında yürürlüğe girmesiyle başlayan modernleşme dönemi olmuştur. Modernleşme Dönemi devletin sadece yönetsel olarak değil aynı zamanda fizik mekânda yaptığı değişimler açısından da önemlidir. Öyle ki bu dönemin odak noktalarından biri kent olmuş, yapılan batılı tarzda müdahalelerle birlikte kentler yeniden şekillendirilmeye başlanmıştır. Bu süreçteki girişimlerin arka planında kenti daha işler ve estetik kılla kaygısıyla birlikte onu daha düzenli hale getirme arzusu da yer almaktadır. 1840'lardan itibaren tam anlamıyla olgunlaşmamış 'Hausmannvari' bir yaklaşımla yalnızca kentleri modernleştirmek değil bununla birlikte daha sağlıklı hale getirmek de istenmiştir (Dumont ve Georgeon, 1999).

Osmanlı modernleşmesi olarak da bilinen bu dönemde Bursa'daki dönüşümlerin öncüsü; Haussman'ın Paris'teki büyük imar müdahalelerini yerinde gören, o dönemki Paris elçisi Ahmet Vefik Paşa olmuştur. Bursa'da ilk görev süresi Mart 1863'te

başlayıp Eylül 1864 yılında sona eren Paşa, ilk görevi sırasında yarım kalan projelerini de kapsayan asıl önemli müdahalelerini ikinci görevi esnasında gerçekleştirmiştir (Saint-Laurent, 1996). Vefik Paşa 1855 Büyük Bursa Depremi'nden sonra hemen hemen tümüyle yıkılmış bir kentten Tanzimat reformları aracılığıyla modern bir Osmanlı kenti inşa etmesi için görevlendirilmiştir (Dostoğlu, 2009).

Tarihi boyunca diğer Osmanlı kentleri gibi büyük felaketler geçirmiş olsa da Bursa'da modernleşme dönemine kadar yaşanan deprem ve yangınlar sonrasında zarar gören kent kısımları; sokak ve mahalle dokusu değişmeksizin, aynı fiziksel özelliklerle tekrar inşa edilmiştir (Yenal, 1996). Felaket sonrası yeni ölçülerle kenti farklı bir düzende yeniden inşa etme isteği ilk kez modernleşme döneminde ortaya çıkmıştır (Dumont ve Georgeon, 1999).

Ziyareti sırasında Hausman'ın müdahalelerinden etkilenen Vefik Paşa'nın Bursa'da başlattığı imar operasyonları, oluşturulmaya başlanan Osmanlı imar mevzuatının sağladığı imkanlarla birlikte diğer valiler tarafından devam ettirilmiştir. Yürütülen tüm bu operasyonlar nedeniyle kentsel doku önemli bir dönüşüm sürecine girmiştir. Süreç sonunda çıkmaz sokakların yer aldığı yaya odaklı ve kendiliğinden oluşan yol sistemi, taşıt trafiğine uygun hale gelmiş, çıkmaz sokaklar ise büyük ölçüde yok olmuştur (Dörtok Abacı, 2005).

Kentteki bu dönüşümün temelinde 3 farklı yenilik vardır:

1. Kentte yeni ve büyük caddelerin açılması: Kentin geleneksel merkezini biçimlendiren bugünkü ana yollar bu süreçte açılmıştır. Açılan yollarla kent demiryolu ve karayoluna bağlanmıştır (Durak, 2003).
2. Deprem ve Yangınlar sonucu plan değişiklikleri: 1854 Büyük Bursa Depremi'nden sonra çıkan yangın, 1863 yangını, 1872 Kayan Yangını, 1880 Manavzade Yangını, 1881 Kapan Han Yangını sonucu tahrip olan alanlar yenilenmiştir (Tekeli, 1999).
3. Yeni mahallelerin kurulması: Kentte valilik yaptığı ikinci görevlendirilmesi sırasında Ahmet Vefik Paşa, 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı sonrası kente gelen göçmen nüfusu yerleştirmek için ızgara planlı yeni mahalleler kurmuştur: Çırpan, İntizam ve Rusçuk mahalleleri bu nitelikteki göçmen mahallelerine örnektir (Arslanoğlu, 1998).

Bu yeniliklerden ikincisi ve üçüncüsü kentte daha küçük ölçekli değişimlere neden olurken, ilki kentin tümünü ilgilendiren ve etkileri sonraki dönemlerde de devam eden bir yenilik olarak öne çıkmaktadır. Aslında bu yenilik, modernleşme döneminde Vefik Paşa'nın başlattığı çağdaş kent yaratma arayışındaki temel araç olan, yeniden yapılandırıcı rota kavramıdır.

3.3.2 Modernleşmenin temel aracı olarak yeniden yapılandırıcı rota

Osmanlı kentinde;

- Kent merkezine ulaştıran ana yollar
- Ana yollar üzerinden mahalle içlerine giden sokaklar
- Yer yer daralmalara uğrayan mahalle içlerindeki sokaklar olmak üzere yol sistemine ilişkin üç seviye yer almaktadır.

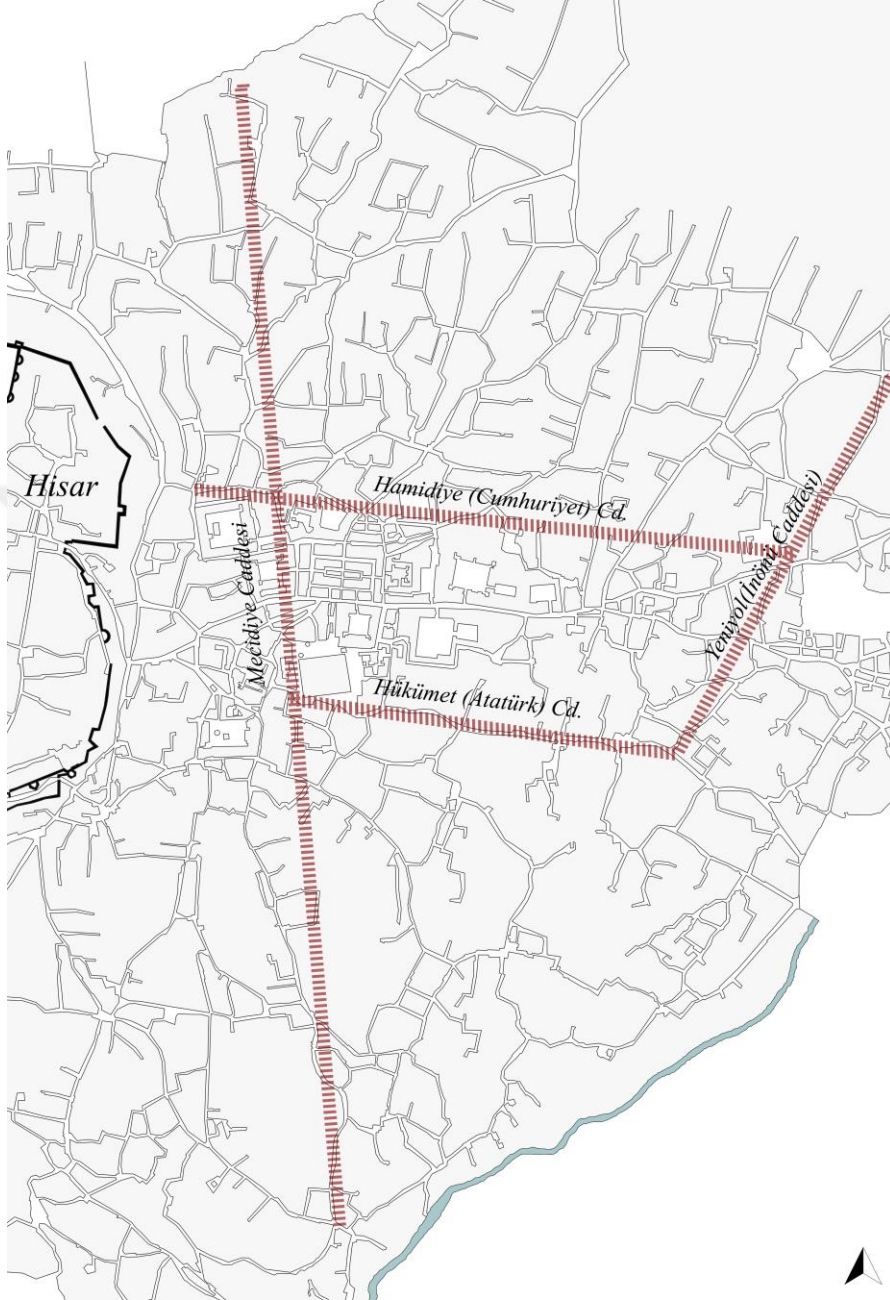
Modernleşme sürecinde yaratılmak istenen modern kent şemasında, çıkmaz sokak ve parçası olduğu bu hiyerarşi mahremiyetin ve güvenliğin bütün avantajlarına sahip olsa da kentsel dokuda geçişi olanaksız kılması nedeniyle değiştirilmek istenen bir durumdu (Yerasimos, 1999). Kentin modernleştirilme sürecinde yaşanan mekânsal dönüşümlerin temel aracı olan yeniden yapılandırıcı rotalar bu değişimi gerçekleştirmiştir.

Yapılacak çalışmalara zemin oluşturması nedeniyle, deprem sonrası Suphi Bey ve ekibi tarafından hazırlanan şehrin ilk kapsamlı haritası (1862) önemli bir belgede niteliği taşımaktadır (Akkılıç, 2001). Ahmed Vefik Paşa döneminde başlayan kent mekanına yönelik müdahaleler daha sonra görev alan diğer valiler tarafından sürdürülmüştür (Dostoğlu, 2009). Devam eden süreçte imar operasyonları kapsamında; Yeniyol (İnönü) Caddesi, Hamidiye Caddesi, Mecidiye Caddesi açılmış; Saray Caddesi genişletilerek düzenlenmiştir (Batkan, 1996) (Şekil 3.5).

1863-1909 yıllarında görev yapan valilerin dönemlerinde yaşanan değişimlere daha detaylı bakıldığında:

- Ahmet Vefik Paşa döneminde bugünkü Heykel civarındaki yol ve meydanlar yine bu bölgede yapılmaya başlanan resmi binalara bağlı olarak bu dönemde oluşmaya başlamıştır (Akkılıç, 2001). Ulucami'nin güneyinden geçen doğu-batı doğrultusundaki Saray Caddesi kısmen genişletilerek düzenlenmiş ve ismi Hükümet Caddesi olarak değiştirilmiştir. Çekirge semtini kent merkezine

bağlayan yol ile Çekirge köyü kent yerleşiminin bir parçası haline gelmiştir (Köprülü Bağbancı, 2008).



Şekil 3.5 : 1862 Suphi Bey Haritası üzerinde yeniden yapılandırıcı rotalar (Günaçar, 2023).

- Ahmet Münir Paşa (1891-1897) döneminde, Mecidiye Caddesi'nin Maksem bölümü açılmaya başlanmış, Ahmet Vefik Paşa tarafından başlatılan ancak yarım kalan yol çalışmaları tamamlanmıştır (Kırayoğlu, 2004).
- Vali Mümtaz Reşit Paşa (1903-1906) döneminde, Hamidiye Caddesi açılmıştır. Ahmet Münir Paşa döneminde yapımına başlanan Mecidiye

Caddesi, Fevzi Çakmak ve Maksem bölümleriyle birlikte tamamlanmış ve Altıparmak Caddesi açılmıştır (Batkan, 1996).

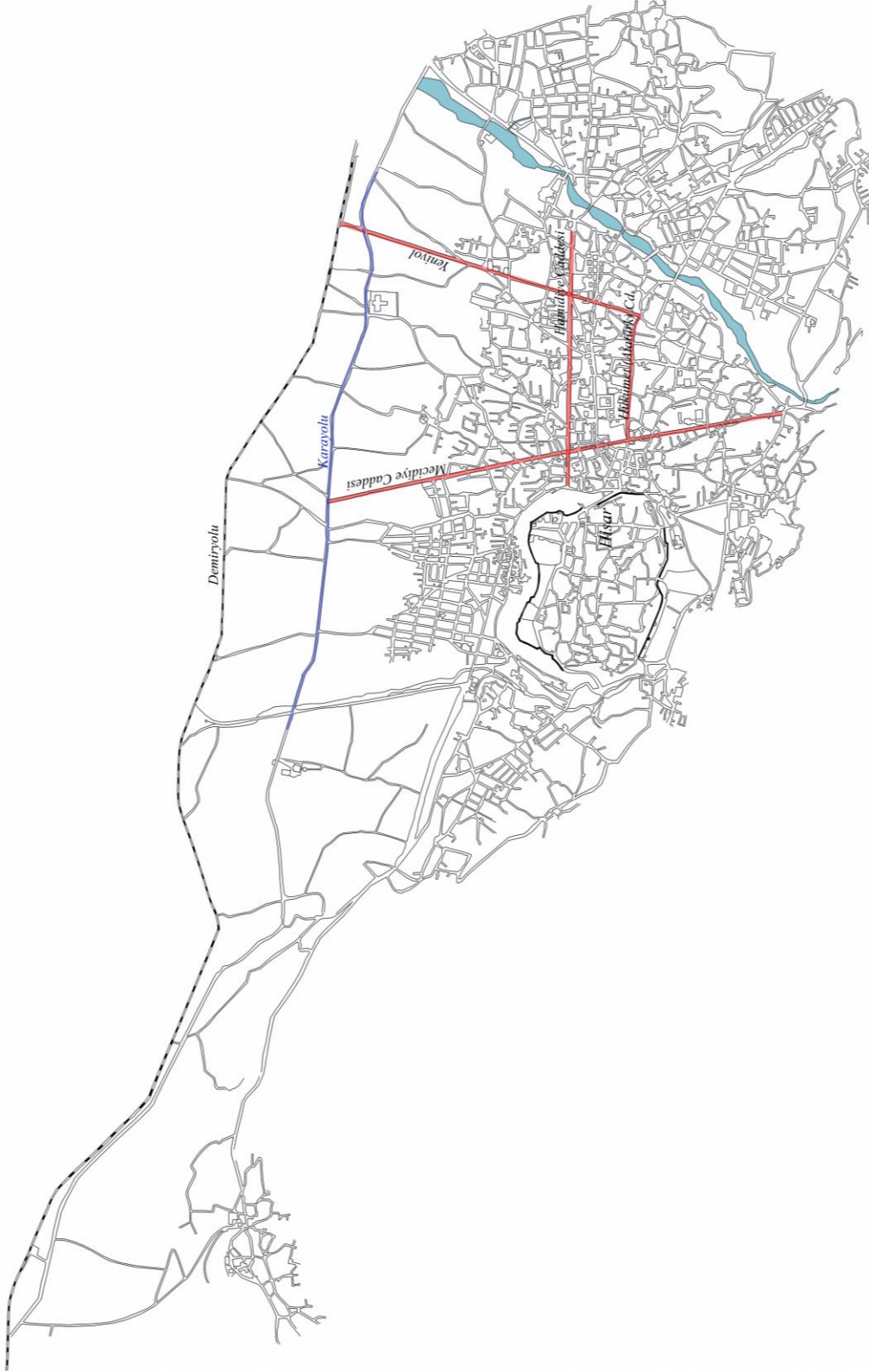
Gerçekleştirilen bu imar faaliyetleri sonucunda kent merkezi güneyde Hükümet Caddesi (Atatürk), doğuda İnönü (Yeniyol) Caddesi, kuzeyde Hamidiye Caddesi (Cumhuriyet) ile sınırlanan bir alan haline gelmiştir.

19.yüzyıl sonu ile 20.yüzyıl başında, şehircilik projeleri sonucunda açılan caddelerle birlikte; ulaşım sistemi değişmiş, 16.yüzyılın sonlarında genişçe bir alana yayılan ticaret merkezinin bugünkü sınırları çizilmiştir (Şekil 3.6). Bu yollar aynı zamanda kenti Mudanya-Bursa demiryolu ve Mahmudiye Caddesi'ne (Uluyol) bağlamıştır (Durak, 2003).

Açılan yeni rotalar, çıkmazlarla sonlanan organik kent dokusunu değiştirerek kent içindeki ulaşımı kolaylaştırır da birçok anıtsal yapının kısmen veya tamamen yıkılmasına da neden olmuştur (Dörtok Abacı, 2005). Örneğin Hamidiye (Cumhuriyet) Caddesi'nin açılma sürecinde Tahıl Han ikiye bölünmüş, Pirinç Han ve Perşembe Hamamı'nın köşeleri yıkılmıştır (Köprülü Bağbancı, 2007).

Görevli valilerin görüşleri doğrultusunda açılan caddeler ortak bir planlama stratejisi barındırmasa da kentin gelişim eksenlerini belirlemiş ve Bursa kentinin geleneksel merkezinin bugünkü biçimini vermişlerdir (Alkan Günay, 2009; Köprülü Bağbancı, 2007). 19.yüzyıl sonlarından 20. yüzyılın ilk yıllarına kadar devam eden süreçte açılan Yeniyol (İnönü), Hamidiye (Cumhuriyet), Mecidiye (Maksem-Ulucami-Fevzi Çakmak) ve Altıparmak Caddeleri kentsel dokuda değişimlere neden olan birer yeniden yapılandırıcı rota örneğidir.

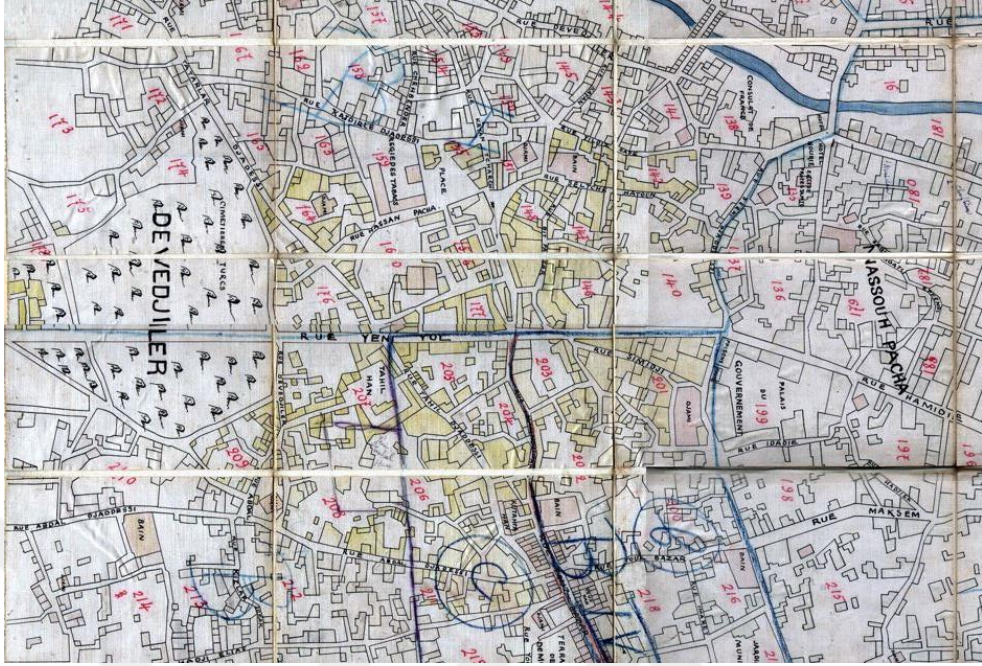
Modernleşme Dönemi'nde Bursa'da yeniden yapılandırıcı rota olma özelliği taşıyan ilk cadde, Yeniyol (İnönü Caddesi) olmuştur. Hükümet Caddesi'ne dik doğrultuda açılan İnönü Caddesi ile birlikte hem kent merkezine ulaşım kolaylaştırılmak istenmiş hem de Haussmann'ın Paris'teki uygulamalarına benzer bir biçimde tarihi anıtsal yapılar Tanzimat Dönemi yapılarıyla bağlanmaya çalışılmıştır. Bu düşünce bağlamında; Temenyeri'nde inşa edilen Hünkâr Köşkü, İpekçilik Caddesi aracılığıyla Gökdere'nin diğer tarafında bulunan Hükümet Konağı'nın da yer aldığı yeni yönetim merkezine, oradan da Hükümet Caddesi ile Ulucami ve Hisar'a bağlamıştır (Saint-Laurent, 1996).



Şekil 3.6 : 1921 Haritası üzerinde yeniden yapılandırıcı rotalar (Günaçar, 2023).

1880 yılına ait haritada Hükümet Meydanından kentin kuzeyine doğru uzandığı görülmektedir (Şekil 3.7). Günümüzde Heykel (Cumhuriyet Alanı)’ndan başlayıp Ankarayoluna kadar devam eden cadde, açıldığı yıllarda Deveciler Mezarlığını ikiye

bölmesi nedeniyle tartışmalara ve tepkilere sebep olduğu bilinmektedir (Kaplanoğlu, 2001).



Şekil 3.7 : 1880 Haritasında Yeniyol (BBB Arşivi).

1929 yılına ait fotoğrafta (Şekil 3.8) görünen cadde üzerindeki geleneksel ahşap konutlar zamanla yerini ticari kullanım yoğunluklu yüksek katlı yapılara bırakmıştır (Şekil 3.9).

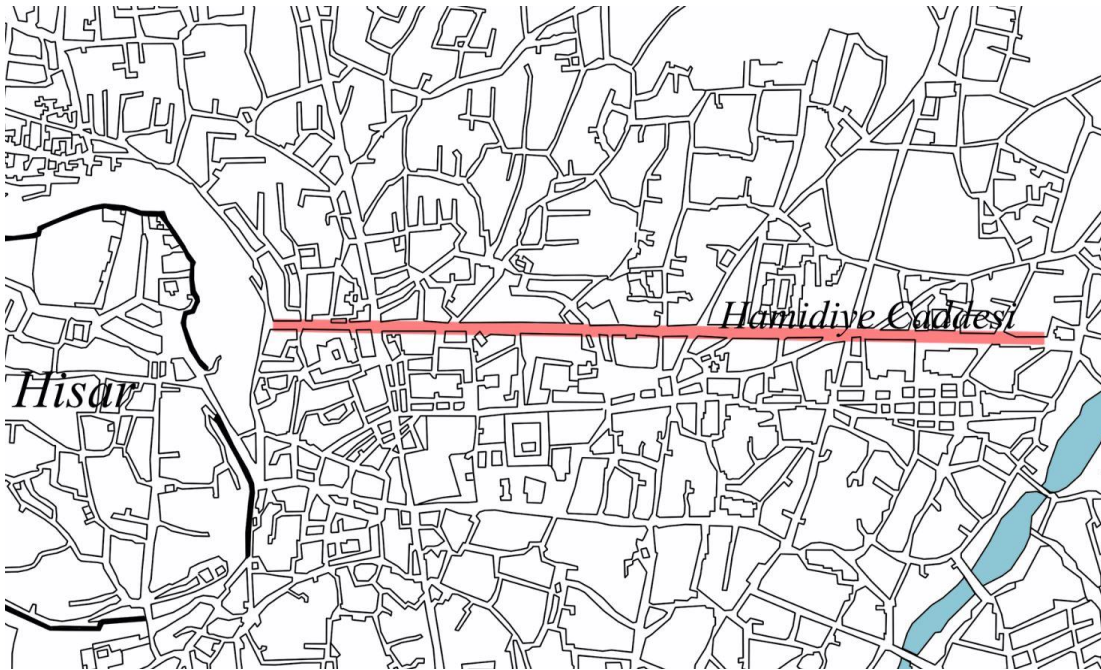


Şekil 3.8 : Yeniyol (Inönü Caddesi), 1900 civarı. (Url-7).



Şekil 3.9 : Heykel'den Yeni yol (İnönü Caddesi)'ne bakış (Günaçar, 2023).

Bu dönemde açılan bir diğer yeniden yapılandırıcı rota örneği Hamidiye Caddesi'dir (Şekil 3.10 ve Şekil 3.11). Günümüzde Tarihi Pirinç Han'dan başlayıp Gökdere Bulvarı'na kadar devam etmektedir. Mahmud Reşid Paşa (Mümtaz Paşa)'nın valiliği sırasında 1903- 1906 yıllarında açılan caddenin verilen ilk adı (Hamidiye), 1926 yılında Cumhuriyet olarak değiştirilmiştir (Köprülü Bağbancı, 2007). Doğu-batı doğrultusunda uzanan ve kentin geleneksel ticaret merkezinin içinden geçen cadde, çalışmanın odak noktası olan Mecidiye Caddesi ile de kesişmektedir.



Şekil 3.10 : Hamidiye Caddesi (Günaçar, 2024).



Şekil 3.11 : Cumhuriyet (Hamidiye) Caddesi kartpostal, 1900 civarı (BBB Arşivi).

Caddenin o dönemki kentsel dokuyu kesmesi sonucu oluşan birbirini tamamlar haldeki parçalanmış yeni doku Şekil 3.12’de görünmektedir. Kentin ticaret merkezinden geçtiği için açılması esnasında çok sayıda anıtsal yapı kısmen veya tamamen yıkılmıştır (Kaplanoğlu, 2001). Örneğin bu süreçte Tahıl Han ikiye bölünmüş, Pirinç Han ve Perşembe Hamamı’nın köşeleri yıkılmıştır.



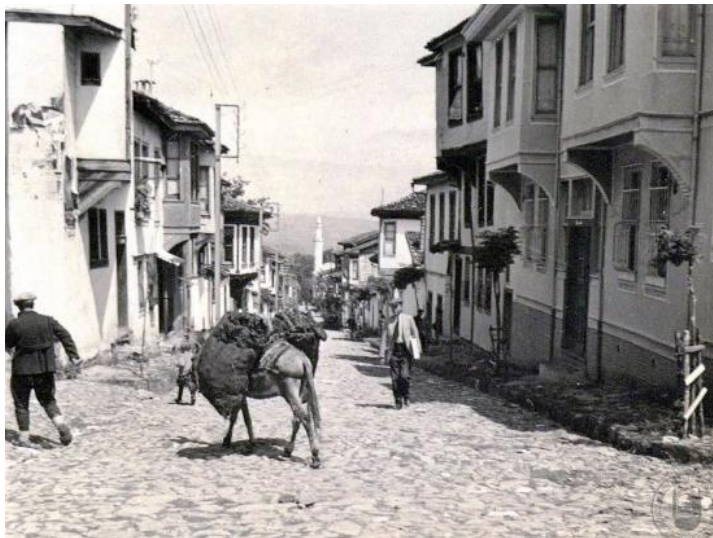
Şekil 3.12 : 1911 Bursa Haritası üzerinde Cumhuriyet ve Mecidiye Caddeleri (Osmangazi Belediyesi Arşivi).

Bu dönemde açılan bir diğer yeniden yapılandırıcı rota örneği Mecidiye Caddesi'dir. Mahmud Reşid Paşa (Mümtaz Paşa)'nın valiliği sırasında 1903-1906 yıllarında açılmıştır (Şekil 3.13).



Şekil 3.13 : Kentsel doku içinde Mecidiye Caddesi (Url-8).

Günümüzde Maksem Camisi'nden başlayıp bugünkü Kent Meydanı'na (Eski Santral Garaj) kadar devam eden cadde açıldığı dönemde kentin kuzeyindeki Mahmudiye Caddesi'ne kadar düz bir şekilde devam etmekteydi (Dostoğlu, 2001). Ulu Cami'nin yanından geçerek güneyden kuzeye uzanan cadde Şekil 3.13'de kentsel doku içinde rahatlıkla okunabilmektedir. Şekil 3.14'de 1930'lu yıllara ait fotoğrafta Maksem Caddesi'nin rota sonrası oluşan doğrultu üzerinde inşa edilmiş genellikle iki katlı ve cumbalı geleneksel konutlar görülmektedir.



Şekil 3.14 : 1930'larda Maksem Caddesi üzerinden Ulu Cami'ye bakış (Url-9).

Şekil 3.14’ deki ne benzer bir açıdan Ulu Cami’ye doğru bir bakış sunan fotoğrafta cadde üzerinde geleneksel konutların yerini alan yüksek katlı yapılar görülmektedir. Bununla birlikte cadde üzerinde geleneksel yapı örnekleri de bulunmaktadır (Şekil 3.15).



Şekil 3.15 : Maksem Caddesi üzerinden Ulu Cami’ye bakış (Günaçar, 2022).

3.4 Cumhuriyet Dönemi’nde Planlama Çalışmaları

19.yüzyılın ikinci yarısında Ahmet Vefik Paşa ile başlayan ve diğer valilerce devam ettirilen kente yönelik müdahaleler daha sonra Cumhuriyet Dönemi’nde de devam ettirilmiştir. Bu dönemde planlama çalışmalarının daha bilinçli bir hal aldığı bilinmektedir. Nitekim yönetimdeki değişim kendini kent idare sisteminde de göstermiş; kurulan yeni kent yönetimleri gelişen bu potansiyeli yönlendirebilmek için ilk kent planlama çalışmalarını başlatmıştır (Dostoğlu ve Oral, 1999). Bu dönemde Türkiye’de bir planlama okulu bulunmadığından kentteki imar faaliyetlerini yürütmesi için yabancı planlama uzmanları davet edilmiştir. Bursa için çalışmalar yapan plancılar sırasıyla: Karl Lörcher, Henri Prost ve Luigi Piccinato’dur. Farklı tarihlerde görev yapan isimler Bursa için dönemlerinin popüler planlama anlayışlarının etkili olduğu öneri planlar hazırlamışlardır (Vural, 2008). Öneri planların iyi kötü uygulanmaya çalışıldığı bu dönemden geriye çok fazla belge kalmasa da kentte bu dönemin izlerini görmek mümkündür (Kırayoğlu, 2004).

3.4.1 Lörcher planı

Cumhuriyet Dönemi'nde, Bursa'nın ilk planlama çalışması 1924'te Karl Lörcher tarafından yapılmıştır. Bu plan, o dönemin Ebenezer Howard'ın Bahçeşehir hareketinin etkisinde kalarak, mevcut dokuyu tamamen yok sayan bir anlayışa sahiptir (Batkan, 1996). Kır ve kent mekanının olumlu yönlerini birleştirmeyi hedefleyen bu plan, nüfus artışının çok yoğun olmadığı kentler için uygun olabilecek nitelikler taşıması ve Bursa'nın o dönemde iç ve dış göçler nedeniyle nüfusunun hızla artması nedeniyle uygulamaya geçirilememiştir (Dostoğlu ve Vural, 2001).

Bu dönemde kentin ana eksenini Atatürk Caddesi'ne kaydırılmıştır. 1925 ve sonrasında, bugünkü Cumhuriyet Alanı'ndaki (Heykel) yönetim yapılarını teşkil eden vilayet, defterdarlık ve adliye binaları bu karar doğrultusunda inşa edilmiştir. Bunu takiben, 1931 yılında Tayyare Kültür Merkezi, 1940 yılında eski Halkevi (Ahmet Vefik Paşa Tiyatrosu) inşa edilmiştir. Böylelikle ticaret merkezine eklemlenen bir yönetim merkezi oluşturulmuştur (Akkılıç, 2001; Kaplanoğlu, 2002).

Kentsel kutup olan ve halk arasında Heykel olarak bilinen alan, Cumhuriyet öncesindeki ismi Hükümet Meydanı'ydı. İnönü Caddesi ve Atatürk Caddesi'nin kesiştiği noktada yer almaktadır. Eski hükümet binaları, meydandaki Atatürk Heykeli'nin bulunduğu yerdedi. 20.yüzyılın başlarında çıkan yangın nedeniyle binalar Cumhuriyet Caddesi'ne taşınmış, daha sonra 1927'de tekrar yapılmıştır. Alanın Heykel adıyla anılmasının nedeni olan Atatürk Anıtı'nı açılışı 1931 yılında yapılmıştır (Kaplanoğlu, 2001). Şekil 3.16'da caddenin açılmasını takip eden inşa faaliyetleri de görülmektedir.



Şekil 3.16 : 1930'lu yıllarda Cumhuriyet Alanı ve Atatürk Caddesi (Url-10).

3.4.2 Prost planı

1938 yılında İstanbul şehrinin planlama çalışmaları için Türkiye’de bulunan Fransız Uzman Henri Prost talep üzerine 1938-1944 yılları arasında Bursa için de bir plan önerisi hazırlamıştır (Köprülü Bağbancı, 2008). Haussman’ın Paris’te uyguladığı doğrusal (aksiyel) planlama anlayışına benzer bir yaklaşıma sahip öneri planının temelinde kenti motorlu taşıt trafiğine uygun hale getirirken, kent için gerekli olan su, elektrik vb. hizmetlerin de verimli bir şekilde sunulması amacı yer almaktadır. Bu amacın sağlanabilmesi için Prost yol güzergahlarının tanımlanarak genişletilmesini ve bunu gerçekleştirmek için gerekli istimlaklerin çekinilmeden yapılmasını istemiştir. (Vural, 2008). Ancak, Prost’un Paris’in planlanmasından etkisinde kaldığı bu planlama anlayışı ile Bursa’nın topografik durumunun örtüşmemesi uygulamada bazı sorunlara yol açmıştır. Bununla birlikte belirlenen sokakların genişletilmesi için evlerin geri çekilmesi fikrinin tarihi dokuya vereceği zarar nedeniyle bu plan da tam olarak uygulanamamıştır (Batkan, 1996; Vural, 2008).

Prost planından sonra diğer bir uzman planıcı olan Piccinato Bursa’ya gelmeden önce kentle ilgili yeni planlama çalışmaları yapıldığı bilinmektedir. Bu çalışmalarda kentteki yol dokusunun iyileştirilmesi ve anıtların kentsel doku içinde ön plana çıkarılması amacıyla tarihi kent merkezinin güney sınırını oluşturan Atatürk Caddesi genişletilmiştir (Şekil 3.17 ve Şekil 3.18).



Şekil 3.17 : Atatürk Caddesi’nin genişletilmeden önceki hali (Url-11).



Şekil 3.18 : Atatürk Caddesi'nin genişletilme sürecindeki yıkımlar (Url-12).

3.4.3 Piccinato planı

24 Ağustos 1958'deki Büyük Kapalı Çarşı Yangını'ndan sonra yerel yönetimin girişimleriyle, Mimar Emin Canpolat'ın başkanlığında bir İmar Planlama Bürosu kurulmuş; bu planlama biriminin teknik desteğiyle İtalyan planlama uzmanı Luigi Piccinato'nun danışmanlığında 1960 yılında 1/4000 ölçekli Bursa Nazım Planı hazırlanmıştır (Köprülü Bağbancı, 2008). Bu plan, Bursa Hanlar Bölgesi'ni ele alan o zamana kadar üretilmiş en kapsamlı plan olma özelliği taşımaktadır.

Kentin genel karakteristiğinin ve kültür mirasının korunmasına büyük önem veren Piccinato bu karakteristik özelliklerin yalnızca anıtların korunmasıyla sağlanamayacağını; ayrıca geleneksel dokuya has özelliklerin de korunmasının önemini vurgulamıştır. Bu bağlamda yaptığı çalışmada kentin tarihi dokusunu oluşturan bölgelerin bu özelliklerini koruyarak devam ettirecek bir planlama anlayışı benimsemiştir (Vural, 2008). Bu kapsamda günün değişen koşullarına göre tarihi yapılardaki yaşamı daha sağlıklı bir hale getirirken, onları korumak ve şehrin en merkezi konumunda bulunan bu mahalleleri kendi ruhlarına uygun bir şekilde yaşatmak ve onları çevrelerinde yer alan anıtlarla bir bütün olarak ele almak

hedeflenmiştir. Piccinato'nun burada anıtlar olarak yalnızca şehrin simgesi haline gelmiş büyük ölçekli eserleri ele almamıştır; bununla birlikte mahalle ölçeğindeki camiler, hamamlar, türbeler ve çeşmeler de geleneksel dokuyu oluşturan karakteristik parçalar olarak ele alınmıştır (Vural, 2008).

Piccinato'nun Bursa'ya bir başka katkısının ise 1958 Yangını sonrasında Kapalı Çarşı ve Hanlar Bölgesi ile ilgili olarak hazırladığı plan çalışması olduğu ve bu doğrultuda han yapılarının restore edilip çevreleri temizlendiği ve modern yapı teknikleriyle üstü örtülü çarşı akslarının inşa edildiği bilinmektedir (Kırayoğlu, 2004). Bu planın tümü uygulanmamış olsa da Bursa Kapalı Çarşı ve Hanlar Bölgesi'nde ilgili planın izlerini görebilmek mümkündür. Kapalı Çarşı'nın üst örtüsü, bölge içinde yer alan hamamların yeniden işlevlendirilerek ticari amaçlar için kullanılması Piccinato planının yansıması olarak bilinmektedir. (Vural, 2007). Ayrıca Santral Garaj civarında oluşturulan yeni iş merkezini, güçlü bir ticaret aksıyla tarihi merkezle bağlamayı öngören bu planın genel kararları uygulanmaya çalışılmışsa da 1960'lardan itibaren kentteki nüfus artışı bunu engellemiştir (Köprülü Bağbancı, 2008).

3.4.4 1960 sonrası çalışmalar

Yabancı planlama uzmanlarının çalışmalarının ardından, 1960 yılında sanayileşmenin deneme bölgesi olarak seçilen Bursa'da Organize Sanayi Bölgesi kurulmuş, bununla birlikte göçle artan kent nüfusu nedeniyle öneri plan kararları yetersiz kalmıştır. Yaşanan hızlı göç sonucunda ortaya çıkan kent sorunlarını çözebilmek için 1970 yılında nazım plan bürosu kurulmuştur. 1976 yılında İmar İskân Bakanlığı tarafından plan hazırlanarak ova koruma kanunu çıkartılmış; 1978 yılında kentin tarihi, arkeolojik ve doğal sit alanları belirlenmiştir (Kırayoğlu, 2004; Vural, 2008). Bu alanların korunmasına yönelik kararlar 1979 yılında Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Kurulu'nda alınmıştır. Bunları takiben günümüze kadar başka çalışmalar da yapılmıştır.

Mecidiye Caddesi'nin kuzeydeki başlangıç noktasında caddenin açıldığı yıllarda yapı bulunmuyorken, 1960'lardan sonra kentin ovaya doğru büyümesiyle bu alan kent içinde kalmıştır. 1961'den 1978 yılına kadar şehirlerarası otobüs terminali olarak kullanılan Eski Santral Garaj (Kent Meydanı) bugün aynı isimli alışveriş merkezinin yer aldığı alana karşılık gelmektedir (Şekil 3.19). 2000'li yıllarda düzenlenen yarışmayla Kent Merkezi ve Meydanı halini almıştır.



Şekil 3.19 : 1960'lı yıllarda Santral Garaj (Url-13).

Mecidiye Caddesi'nin Fevzi Çakmak bölümünün düzenlenmesiyle ve 1970'lerden sonra açılan Haşim İşcan Caddesi ile birlikte meydana gelen düğüm noktası, zamanla özelleşerek kentsel kutup haline gelmiştir. Parsbey (Şehreküstü) Cami yakınlarındaki meydana karşılık gelen bu alanı takiben meydana gelen yeni bağlantı ihtiyaçları nedeniyle yol sistemi ve kentsel doku değişmiştir (Şekil 3.20).



Şekil 3.20 : Şehreküstü kutubunun oluşumuyla değişen yol sistemi ve kentsel doku (Url-14).

3.5 Bölüm Değerlendirmesi

Bitinya Kralı 1.Prusias'a ithafen Prusa ismiyle M.Ö. 185 yılında kurulduğu bilinen Bursa kenti, Roma ve Bizans hakimiyetinde geçen yıllarından sonra 1326'da Orhan Bey tarafından alınmış ve başkent olmuştur. Hisar altındaki alanda ticaret merkezinin

kurulması ve kentin doğu-batı sınırlarında külliyelerin inşa edilmesiyle birlikte Bursa'nın kentsel strüktürü oluşturulmuştur (Tekeli, 1999; Vural, 2008). Çalışmanın bu bölümünde, erken Osmanlı şehircilik anlayışını yansıtan bu mekansal strüktürünün bugünkü biçimini alma sürecinde etkili olan; 19.yüzyılın ikinci yarısında başlayan modernleşme hareketlerinden, Cumhuriyet'in ilk yıllarında yabancı kent plancılarına yaptırılan planlardan ve 1960'lardan sonra yerel yönetimler tarafından alınan kararlardan bahsedilmiştir. İmar faaliyetleriyle değişmeye devam eden kentte yapılacak yeni müdahalelerde, kent morfolojisini oluşturan süreçlerin anlaşılması ve değerlendirilmesi kentin sağlıklı gelişimi açısından oldukça önemlidir.

Tarihsel gelişim süreci boyunca kentin çalışma alanını kapsayan bölümünde yaşanan değişimler, Şekil 3.21'de bir araya getirilen 1862 haritası ve 1939, 1969 ve 1996 yıllarına ait hava fotoğrafları üzerinden incelenmiştir.



Şekil 3.21 : a.1862 Suphi Bey Haritası, b.1939 tarihli hava fotoğrafı, c.1969 tarihli hava fotoğrafı, d.1996 tarihli hava fotoğrafı (BBB arşivi).

Şekil 3.21.a.'daki 1862 yılına ait haritada:

- Kentteki yaşantıya göre kendiliğinden oluşmuş yol ağı,

- Hisarın doğusundan başlayarak devam eden hanlar ve çarşılardan oluşan ticaret merkezi,
- Mahalle içlerinde daralan yollar ve çıkmaz sokaklar,
- Ticaret merkezinin etrafında oluşan mahallelerde, yapıların yola yakın konumlandırıldığı ve yeşil dokunun genellikle yapı adalarının iç kısımlarında yer aldığı görülmektedir.

Şekil 3.21.b.'da görülen 1939 tarihli renklendirilmiş hava fotoğrafı 1862 haritasından sonra bina dokusunu gösteren ilk belge olma özelliği taşımaktadır. Yalnızca yapı adaları ve yol sistemi hakkında bilgi veren 1921 kent haritasıyla karşılaştırıldığında, aradan geçen 18 yıllık süre boyunca yol sisteminde ve dolayısıyla kentsel dokuda büyük bir farklılık görülmemekle birlikte:

- Kentin kuzey kısmının hala bağlık-bahçelik olduğu,
- Atatürk Caddesi'nin henüz genişletilmediği,
- Yeniden yapılandırıcı rota sonrası parçalanmış veya küçülen yapı adalarının biçim ve boyutlarında büyük bir farklılık olmadığı ve yapı boyutlarının da 1862 yılıyla benzerlik taşıdığı görülmektedir.

Şekil 3.21.c' de 1969 tarihli hava fotoğrafında:

- Atatürk Caddesi'nin genişletilmiş olduğu ve bu nedenle ilgili alanda kentsel dokuda kayıplar yaşandığı,
- Kapalı Çarşı'nın yangın sonrası yeniden düzenlemesiyle Atatürk Caddesi ve Cumhuriyet Caddesi arasında kalan dokunun büyük bölümünün değiştiği,
- Yangın sonrası yapılan düzenlemelerde İpek Han'ın ilk haliyle inşa edildiği ve bu nedenle Mecidiye Caddesi'nin çarşı içinde sapmaya uğradığı,
- Fevzi Çakmak Caddesi'nin düzenlenmesi nedeniyle yıkımların yapıldığı,
- Rotanın karayoluna bağlandığı alanda Santral Garaj kentsel kutubunun oluştuğu görülmektedir.

Şekil 3.21.d. 1996 tarihli hava fotoğrafında:

- Mecidiye Caddesi'nin kuzey bölümünü oluşturan Fevzi Çakmak Caddesi üzerinde yapılaşmanın arttığı, caddenin genişletilmesi esnasında yıkılan

alanlarda yüksek katlı ve mevcut dokudaki yapılarla kıyaslandığında büyük boyutlu yapıların inşa edildiği,

- Haşim İşcan Caddesi'nin ve caddeyi Altıparmak Caddesi'ne bağlayan Ahmet Hamdi Tanpınar Caddesi'nin açıldığı ve bu caddelerin açılmasıyla Şehreküstü (Parsbey) Camisi'nin bulunduğu alanın kentsel kutup (Şehreküstü Meydanı) haline geldiği,
- Oluşan Şehreküstü Meydanı'nı yol sistemi içinde Ulu Cami kentsel kutubuna bağlamak amacıyla Çatalfırın Viyadüğü'nün inşa edildiği,
- Bugün geleneksel dokuya ait hiçbir iz bulunmayan Fevzi Çakmak Caddesi'nin doğusunda bulunan Doğanbey Mahallesi'nin kentsel dönüşüm projesi öncesindeki durumu görölmektedir.



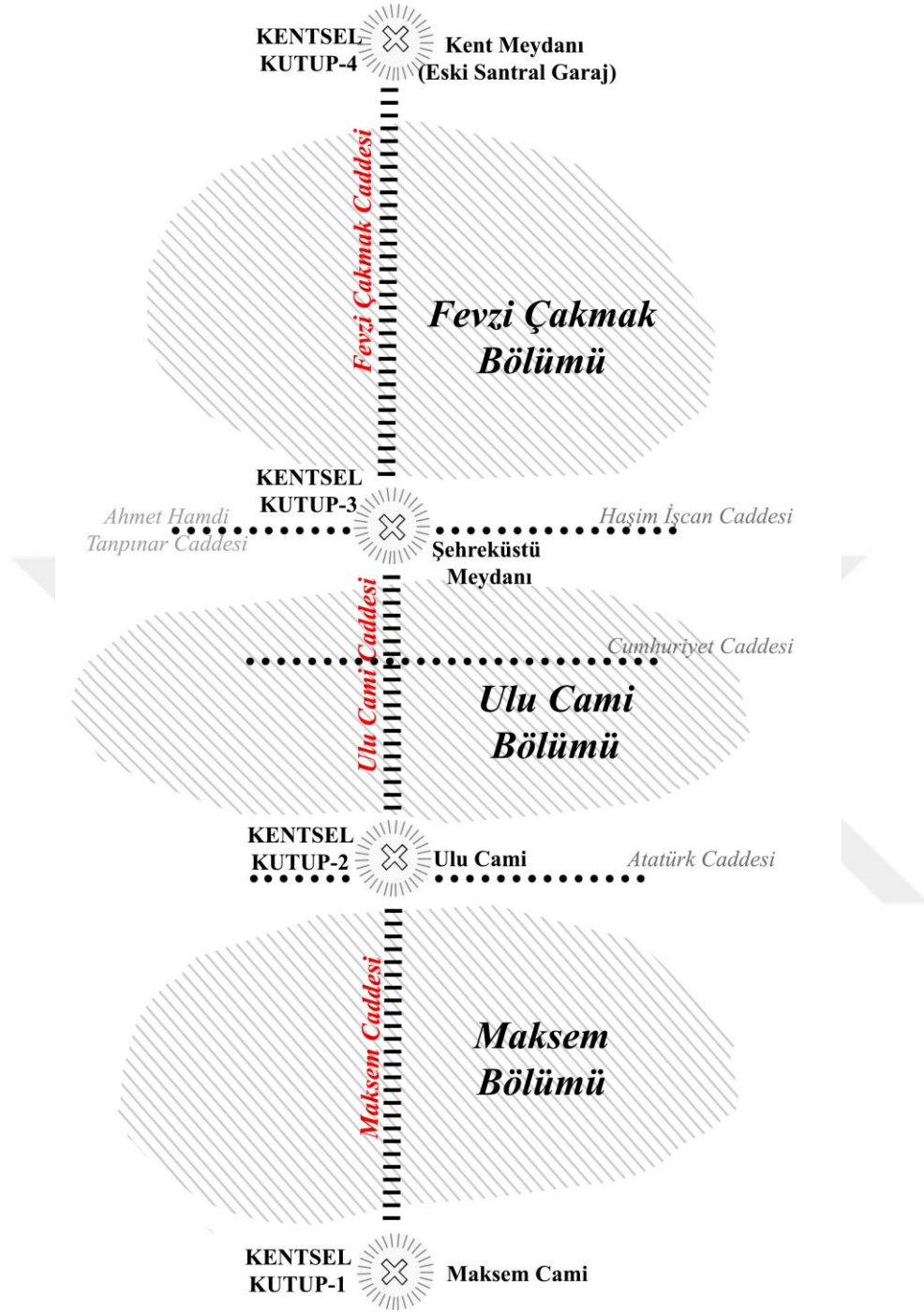
4. YENİDEN YAPILANDIRICI ROTA OLARAK MECİDİYE CADDESİ OKUMASI

Bursa'nın 1862 yılındaki kentsel dokusunda üç temel unsur öne çıkmaktadır: topoğrafya, organik yol ağı ve çıkmaz sokak. İbadethane merkezli, genellikle iki veya üç katlı geleneksel konutlar olarak yapılaşan mahallelerden oluşan kentin organik yol ağı topoğrafyanın bir sonucudur. Topoğrafya yolların biçiminde etkili olurken, yolların biçimi de benzer şekilde sınırlarını oluşturduğu yapı adalarının biçimini ve parselasyon düzenini etkilemiştir. Bu durum Osmanlı kentlerinde görülen genel bir özelliktir. Topoğrafyanın asimetrik özelliği nedeniyle her yapının oturduğu arsa, dikdörtgen biçimli eş parsellerden oluşmaz (Cansever, 2010). Dolayısıyla bu asimetri parsel içinde farklı yerleşme alternatiflerini de beraberinde getirmektedir.

Topoğrafya ile uyumlu, çıkmazlar hiyerarşisine dayanan kentsel doku, yeniden yapılandırıcı rota örneği olarak ele alınan Mecidiye Caddesi'nin etkisiyle değişmiştir. Cadde zaman içinde üçe ayrılmıştır; Maksem Camisi'nden Ulu Cami'ye kadar devam eden Maksem Caddesi, Ulu Cami'den Şehreküstü Meydanı'na kadar devam eden Ulu Cami Caddesi ve Şehreküstü Meydanı'ndan Kent Meydanı'na kadar devam eden Fevzi Çakmak Caddesi (Şekil 4.1). Çalışmada yeniden yapılandırıcı rotanın etkileri üç cadde ve ilgili kentsel doku üzerinden ayrı ayrı ele alınacaktır.

Ele alınan üç bölüm yeniden yapılandırıcı rota etkisiyle kentsel doku ve dokunun bileşenleri nasıl değişti sorusuna yanıt vermek için, Conzen'in geliştirmiş olduğu kent planı (town-plan) analiz yöntemi kullanılarak incelenecektir. Yapılan çözümlemede üç bölümdeki her bir yapı adası için rota öncesi ve sonrası durum karşılaştırılarak; sırasıyla yol sistemi içindeki durumunda, parselasyon düzeninde ve bina dokusunda yaşanan değişimler tespit edilerek değerlendirilecektir.

Yeniden yapılandırıcı rota öncesindeki durumu gösteren 1862 yılına ait haritada yapı adalarına ait numara bilgisi bulunmadığından, çalışmada etkilenen yapı adaları Maksem Bölümü'nden başlanarak 1'den 24'e kadar numaralandırılmıştır. Numaralandırılan yapı adalarının günümüze ait numara bilgileri ayrıca Şekil A.1'de sunulmuştur.

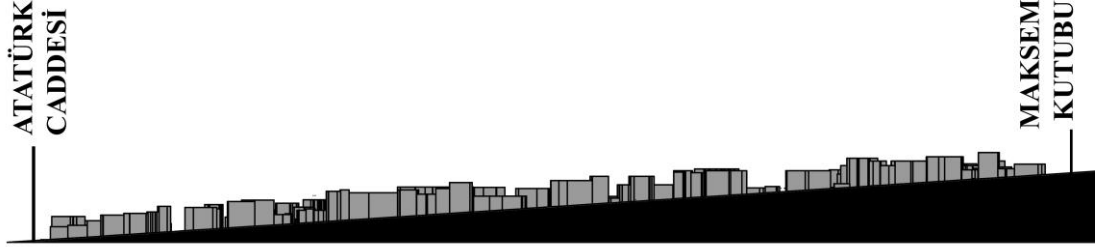


Şekil 4.1 : Maksem, Ulu Cami ve Fevzi Çakmak Caddeleri'ne ayrılan Mecidiye Caddesi (Günaçar, 2024).

4.1 Maksem Caddesi Bölümü

Mecidiye Caddesi'nin güney parçasını oluşturan Maksem Caddesi, rotanın Maksem Kutubu'ndan Atatürk Caddesi'ne kadar olan bölümünü kapsamaktadır (Şekil 4.2). Cadde bugünkü ismini kentin en eski mahallelerinin birinden almaktadır. Kente üstten bakan bir konumda yer alan Maksem Mahallesi, suyun şehre dağıtılan noktası olduğu

için bu ismi almıştır. Arapça kökenli maksem kelimesi taksim etmek anlamına gelmektedir (Eksen, 2011). Bu nedenle mahalleye ‘maksim’ veya su dağıtım yeri anlamında ‘makseml-ma’ da denildiği bilinmektedir (etin, 2011; Köseoğlu, 1946).



şekil 4.2 : Maksem Caddesi silüeti (Günaçar, 2024).

Mahallede aynı ismi taşıyan 1470’li yıllarda inşa edilen Maksem (Dsturhan) Camisi vardır. Yaptıran kişinin lakabıyla da anılan cami nedeniyle zaman zaman mahallenin de Dsturhan olarak anıldığı bilinmektedir (Oğuzoğlu, 2011). Bu anıtsal yapı aynı zamanda incelenen yeniden yapılandırıcı rotanın güneydeki başlangıç noktasını oluşturmaktadır (şekil 4.3).

Maksem Camisi’nin bulunduğu küçük meydan kentsel kutup özelliği taşıda da diğer kentsel kutuplarla karşılaştırıldığında zayıf kalmaktadır. Çünkü kentsel kutubun güneyinde yer alan Uludağ nedeniyle kent bu yönde gelişime açık değildir ve dolayısıyla yeni bağlantı noktaları üretme potansiyeli daha düşüktür.



şekil 4.3 : Maksem (Dsturhan) Cami (Günaçar, 2023).

Yeniden yapılandırıcı rota olarak incelenen Maksem Caddesi'nin değiştirdiği alan 1862 yılına ait haritaya göre kentin ticaret merkezinin güneyindeki konut ağırlıklı mahallelerden oluşmaktadır (şekil 4.4).

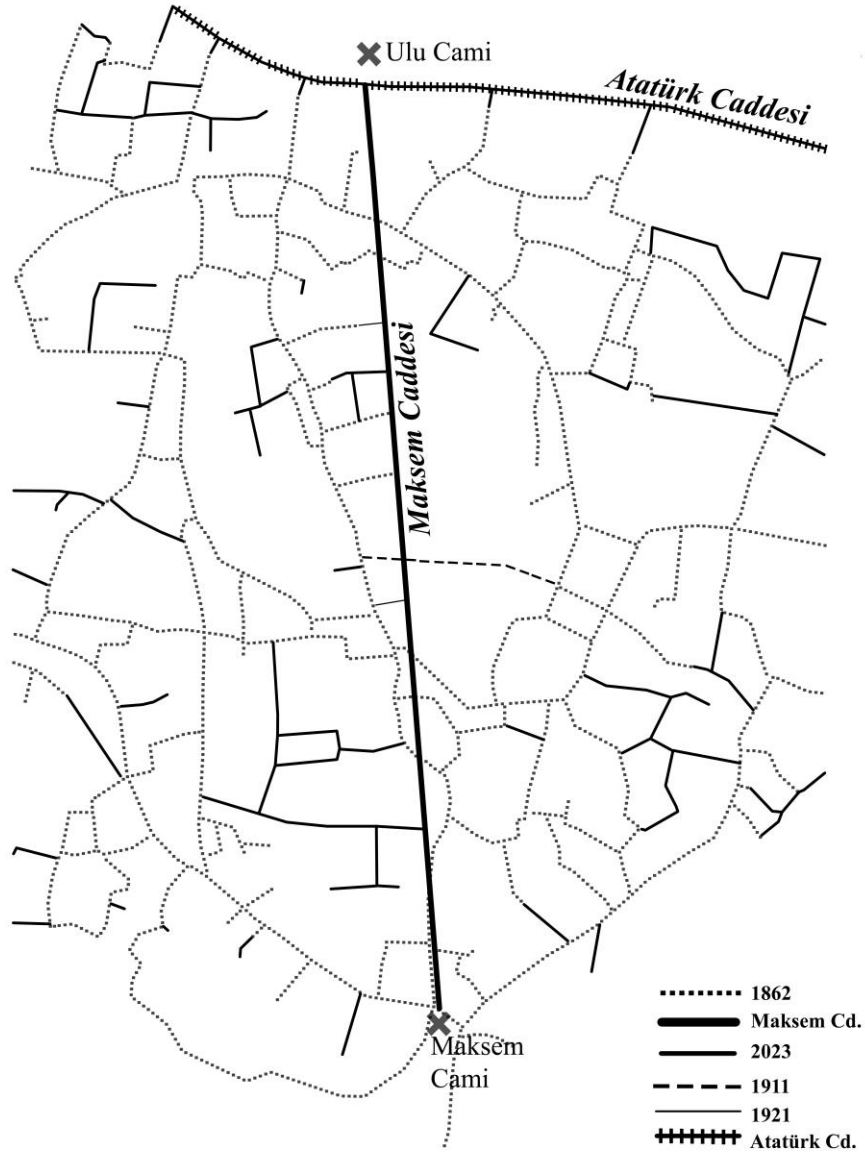


şekil 4.4 : Yeniden yapılandırıcı rota öncesi ve sonrası Maksem bölümündeki kentsel doku (Günaçar, 2024).

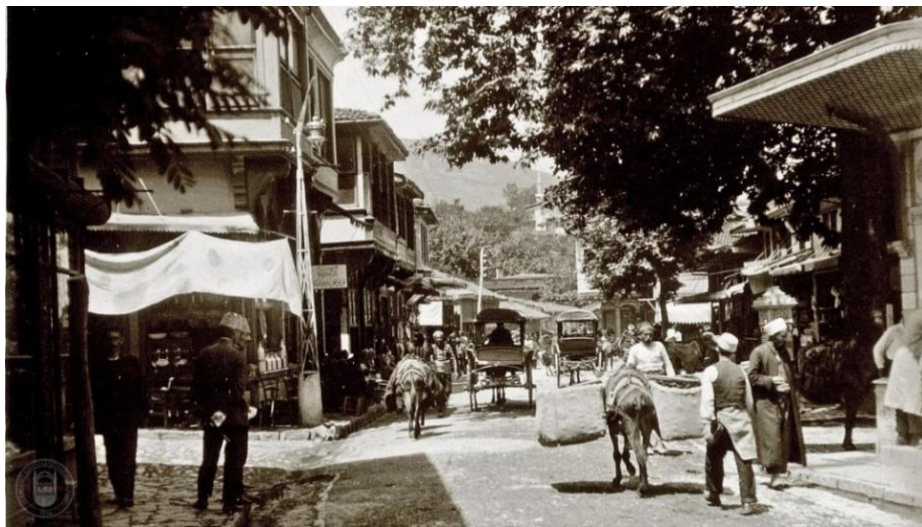
4.1.1 Maksem Caddesi'nin tarihsel süreçteki değişimi

Günümüzde caddeler üzerinde yapılan müdahaleler, özellikle yol genişletme çalışmaları, sokak boyutlarında değişikliklere neden olmaktadır. 1940'ların sonlarında Atatürk Caddesi'nin genişletilerek yeniden organize edilmesiyle kentsel dokuda kayıplar yaşanmıştır (şekil 4.5). Cadde Maksem tarafına doğru genişletilmeden önce Ulu Cami ve yapılar arasındaki yakınlık şekil 4.6'da görünmektedir.

Genişletme alışmaları sonrası Maksem Caddesi'nin Atatürk Caddesi ile olan kesişimindeki alan da etkilenmiş, bazı parseller ve buna bağlı olarak da yapılar ortadan kalkmış, yapı adaları yeniden düzenlenmiştir. Düzenlemelerle birlikte caddenin girişi tümüyle değişmiştir (şekil 4.7 ve şekil 4.8).



Şekil 4.5 : Maksem Caddesi bölümünün değişimi (Günaçar, 2024).



Şekil 4.6 : Atatürk Caddesi, solda Maksem Caddesi girişi, 1910'lu yıllar (Url-15).



Şekil 4.7 : Maksem Caddesi girişi, 1906 (Hüdâvendigâr vilâyeti salnâme-i resmîsi, 1909).

1906 yılına ait salnamede yer alan, Ulu Cami'nin batısında yer alan çinili çeşme ve Maksem Caddesi'nin girişinin birlikte görülebildiği ve Şekil 4.7'de gösterilen fotoğrafta caddenin iki tarafında bulunan her iki yapı yapılan yol genişletme çalışmaları nedeniyle bugün yoktur (Şekil 4.8).



Şekil 4.8 : Çinili Çeşme ve Maksem Caddesi girişi (Günaçar, 2024).

Zaman içerisinde yapılan mekansal değişimler yol mekanını da etkilemiştir. Yapılan gözlemlerde Maksem Caddesi'nin genişliğinin yol boyunca sabit olmadığı, kaldırım yönü ve ölçülerindeki farklılıklara göre değiştiği görülmüştür.

Caddenin Maksem'e doğru çıkarken solda kalan kısmı otopark için ayrılmışken, trafik Ulucami'den Maksem'e doğru akmaktadır. Cadde işlev çeşitliliğini de kendi içinde barındırmakla birlikte özellikle zemin kotun bu amaçla daha sık kullanıldığına tanık

olunmuştur. Genellikle market, fırın, kırtasiye vb. ticari kullanım sürekliliği yer yer kesilse de zemin katta cadde boyunca devam etmektedir.

Rotanın üç boyutlu yapısı da heterojen bir yapıya sahiptir. Farklı dönemlere ait ve cadde boyunca devam eden yapıların cephelerindeki kütle hareketleri birbirleriyle dengeli olmadıkları gözlemlenmiştir (Şekil 4.9). Bu durum sadece geleneksel-modern veya ahşap-betonarme ikiliklerinden kaynaklanan bir durum değildir, yeni yapıların kendi aralarında da mevcuttur. Kuşkusuz bu durum zaman içerisinde değişikliğe uğrayan imar kurallarından da kaynaklanmaktadır. Bazı yapılar zeminden itibaren geleneksel dokudan gelen izi korurken, bazılarının daha geride konumlandığı görülmüştür.



Şekil 4.9 : Kütle hareketlerindeki dengesizlik (Günaçar, 2024).

On dokuzuncu yüzyıl sokak dokusu ile Maksem Caddesi'nin kesişmesi sonucunda oluşan farklı tipteki köşe parseller, cadde cephelerinin kıymetli olması nedeniyle doldurulmuş, farklı yapı tiplerini ortaya çıkarmıştır. Öte yandan, cadde boyunca kaldırım aracılığıyla yolun en çok genişlediği yerler caddenin iki başlangıç ucudur. Bu düğüm noktaları kısmen polar özellikler göstermektedir. Maksem Cami tarafındaki başlangıç noktası cami ve etrafında yer alan ticaret ve konut işlevleri ile desteklenmektedir. Rotanın Atatürk Caddesi ile kesiştiği noktadan girişi ise yine Ulu Cami ve ticari işlevler tarafından beslenmektedir.

4.1.2 Etkilenen yapı adalarının morfolojik analizi

Çalışmanın bu bölümünde yeniden yapılandırıcı rota olarak ele alınan Mecidiye Caddesi'nin günümüzde Maksem Caddesi'ne karşılık gelen bölümünün, kentsel doku üzerindeki etkileri sırasıyla sokak dokusunda, parselasyon düzeninde ve bina dokusunda yaşanan değişimler üzerinden incelenecektir.

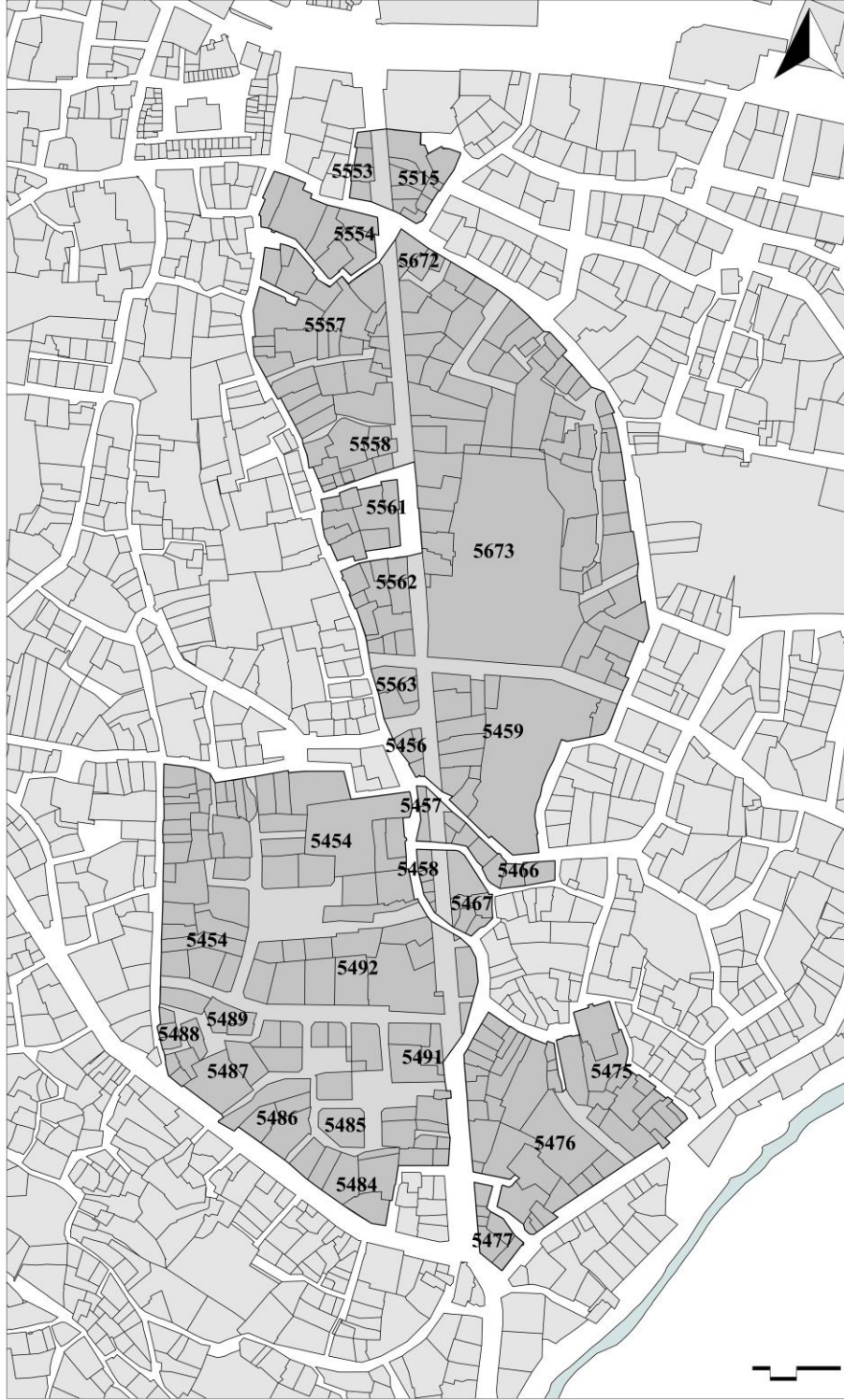
1862 yılı haritasına göre cadde açılırken bu bölümde on bir yapı adasını etkilemiştir. (Şekil 4.10). Yapı adaları değişimlerini günümüze kadar devam ettirdiği için 1921 haritasında görülen, rota oluşturulduktan sonraki yapı adalarının parça sayısı günümüzle farklılık göstermektedir. 1'den 11'e kadar numaralandırılan yapı adalarının günümüz bilgileri Şekil 4.11'deki kadastro haritası üzerinde gösterilmiştir.



Şekil 4.10 : Maksem Caddesi üzerinde etkilenen yapı adaları (Günaçar, 2024).

Şekil 4.11'de çalışmada:

- 1 olarak numaralandırılan yapı adasının güncel numarasının 5477 olduğu,
- 2 olarak numaralandırılan yapı adasının güncel numaraları 5454, 5469, 5470, 5484, 5485, 5486, 5487, 5488, 5489, 5490, 5491 ve 5492 olan on iki yapı adasını kapsadığı,



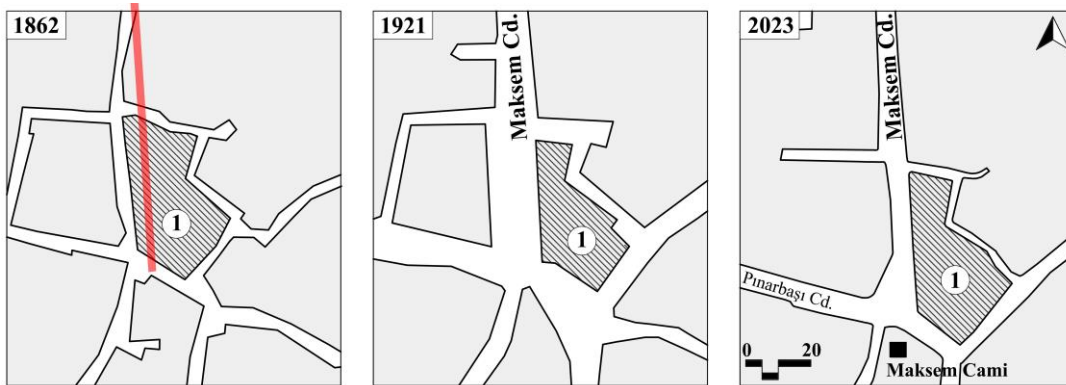
Şekil 4.11 : Maksem Bölümünde etkilenen yapı adalarının günümüzdeki numaraları (Günaçar, 2024).

- 3 olarak numaralandırılan yapı adasının güncel numaraları 5475 ve 5476 olan iki yapı adasını kapsadığı,
- 4 olarak numaralandırılan yapı adasının güncel numaraları 5458 ve 5467 olan iki yapı adasını kapsadığı,

- 5 olarak numaralandırılan yapı adasının güncel numaraları 5457 ve 5466 olan iki yapı adasını kapsadığı,
- 6 olarak numaralandırılan yapı adasının güncel numaraları 5456, 5459, 5557, 5558, 5562, 5563, 5672, 5673 olan sekiz yapı adasını kapsadığı,
- 7 olarak numaralandırılan yapı adasının güncel numarasının 5561 olduğu,
- 8 olarak numaralandırılan yapı adasının güncel numarasının 5554 olduğu
- 9 olarak numaralandırılan yapı adasının güncel numaraları 5515 ve 5553 olan iki yapı adasını kapsadığı,
- 10 olarak numaralandırılan yapı adasının ise Maksem Caddesi etkisiyle başlangıçta küçülse de Atatürk Caddesinin genişletilmesiyle birlikte değişen yol sistemi içinde çevresindeki diğer adalarla birleştiği için mevcut dokuda okunamadığı görülmektedir.

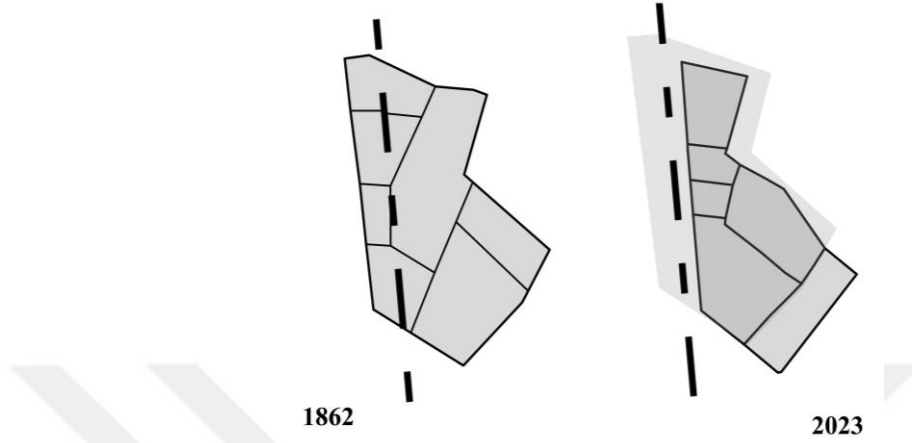
4.1.2.1 Yapı adası-1

1 numaralı yapı adası, yeniden yapılandırıcı rota olarak ele alınan Maksem Caddesi'nin kutuplarından biri olan Maksem Camisi'nin kuzey-kuzeydoğusunda bulunmaktadır. Yapı adasının 1862'den günümüze kadar değişen yol sistemi içindeki durumuna bakıldığında; 1862 yılındaki boyutunun ilk olarak Maksem Caddesi'nin açılmasıyla küçüldüğü, tarihi kesin olmamakla birlikte, 1921 yılı öncesinde yapı adasının güney-güneydoğu sınırını oluşturan caddenin düzenlenmesi nedeniyle 1862 yılında başka bir yapı adasına bağlı olan başka bir parselde birleşerek büyüdüğü ve 1921 yılı ve günümüz arasında ise önemli bir değişiklik yaşanmadığı görülmüştür (Şekil 4.12).



Şekil 4.12 : 1 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı adasının parselasyon düzenindeki değişime bakıldığında, 1862 yılından gelen bazı izleri koruduğu görülmektedir. Bununla birlikte yapı adasının boyutunun bu bölümde etkilenen diğer yapı adalarına kıyasla küçük olması ve anıtsal yapı bulunmaması nedeniyle değişimden etkilenmeyen parsel yoktur (Şekil 4.13)



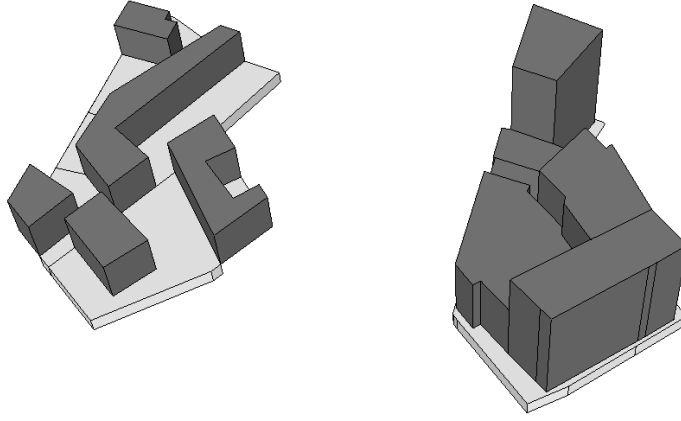
Şekil 4.13 : 1 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı adasının bina dokusundaki değişime bakıldığında, yapı yoğunluğunun arttığı görülmektedir. Parselasyon düzeni ve bina dokusundaki değişimler kıyaslandığında, oluşumunda topoğrafyanın temel etken olduğu asimetrik parsellerde yüksek yapılaşma eğilimiyle birlikte farklı biçimlerde yapıların ortaya çıktığı görülmektedir (Şekil 4.14). Parsel boyutlarının büyümesiyle birlikte yapı büyüklükleri de artmıştır.



Şekil 4.14 : 1 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

Şekil 4.15’de yapı adasının üçüncü boyuttaki değişimi gösterilmektedir. Bu değişime göre yapıların hem alan hem de yükseklik olarak ciddi oranda farklılaşarak büyüdüğü görülmektedir. Modelde gösterilen 1862 yılına ait duruma bakıldığında birbirinden bağımsız ve genellikle parselin bir köşesine yerleşmiş yapılar görülürken, günümüzde bu durum bitişik nizamda inşa edilmiş yapılarla birlikte değişmiştir.

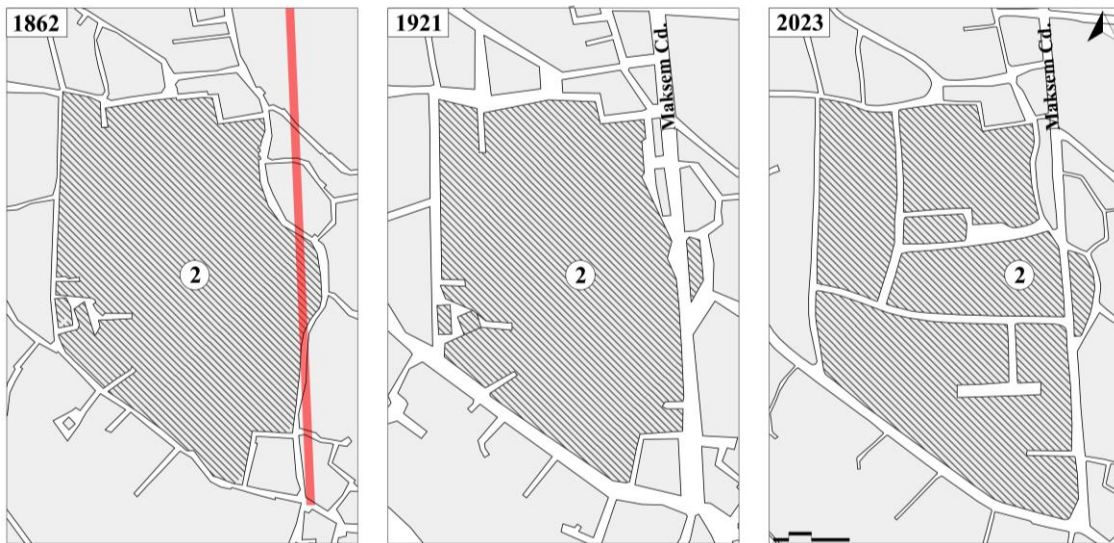


Şekil 4.15 : 1 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).

4.1.2.2 Yapı adası-2

2 numaralı yapı adasının 1862'den günümüze kadar değişen yol sistemi içindeki durumuna bakıldığında, Maksem Caddesi etkisiyle farklı büyüklükteki iki parçaya ayrıldığı ve 1862-1921 arasında önemli bir değişim yaşanmazken, 1921 yılından sonra büyük olan parçada 1862 yılı haritasındaki iki çıkmaz sokağın uzatıldığı görülmektedir. Bunlardan ilki Maksem Caddesi'ne dik doğrultuda açılan 1. Mert Sokak, ikincisi ise 1. Mert Sokağı takiben ve ona dik ekseninde açılan Ali Paşa Sokaktır. 1921 sonrası yolların düzenlenmesiyle birlikte büyük parçanın 5 parçaya daha bölünmüştür (Şekil 4.16).

2 numaralı yapı adasının 1921 yılından daha sonra caminin kuzeybatısındaki başka bir yapı adasıyla birleştiği ve bu birleşim nedeniyle var olan sokağın çıkmaz sokak haline geldiği görülmektedir.



Şekil 4.16 : 2 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı adasının parselasyon düzenindeki değişimlere bakıldığında 1862 yılının izleri okumanın mümkün olduğu görölmektedir. Bazı parsellerin konum ve büyüklüklerinin 1862 ile benzer olduğu görülürken, bazı parsellerin ada içinde oluşan diğer sokak ve caddelerin etkisiyle çok sayıda küçük parsellere bölündüğü görölmektedir (Şekil 4.17).



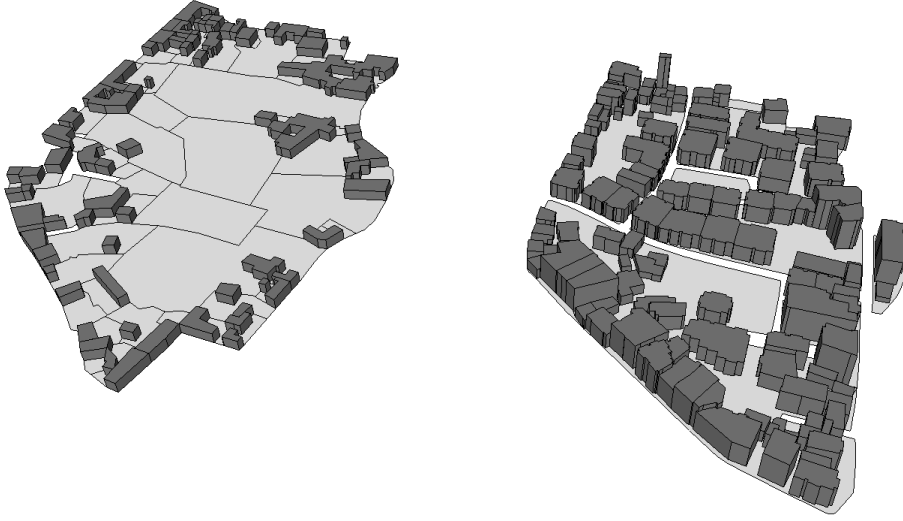
Şekil 4.17 : 2 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı adasının bina dokusundaki değişime bakıldığında ise, Maksem Caddesi ve rotayı takip eden süreçte açılan diğer yollar üzerinde yapılaşmanın arttığı görölmektedir (Şekil 4.18).



Şekil 4.18 : 2 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişimi (Günaçar, 2024).

Şekil 4.19’da yapı adasının üçüncü boyuttaki değişimi gösterilmektedir. Modelde 1862 yılına ait duruma bakıldığında, büyük bir yapı adası içerisinde inşa edilmiş alçak katlı yapılardan oluşan seyrek kentsel doku; günümüzdeki duruma bakıldığında ise yapı adasını tamamen doldurma eğilimindeki yüksek katlı yapılardan oluşan yoğun kentsel doku görülmektedir. Yapılaşmanın Maksem Caddesi ile yapı adası içinde oluşan diğer yolların çeperlerini takip ettiği görülmektedir (Şekil 4.19).



Şekil 4.19 : 2 nolu yapı adasının üçüncü boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı adasının, doğuda Maksem Caddesi, batıda 3. Alipaşa Sokak, kuzeyde 1. Merve Sokak, güneyde 1. Mert Sokak ile sınırlanan alanında Maksem Caddesi üzerinde eski bir ipek fabrikası (Rıfat Özbek Fabrikası) bulunmaktadır (Şekil 4.20).

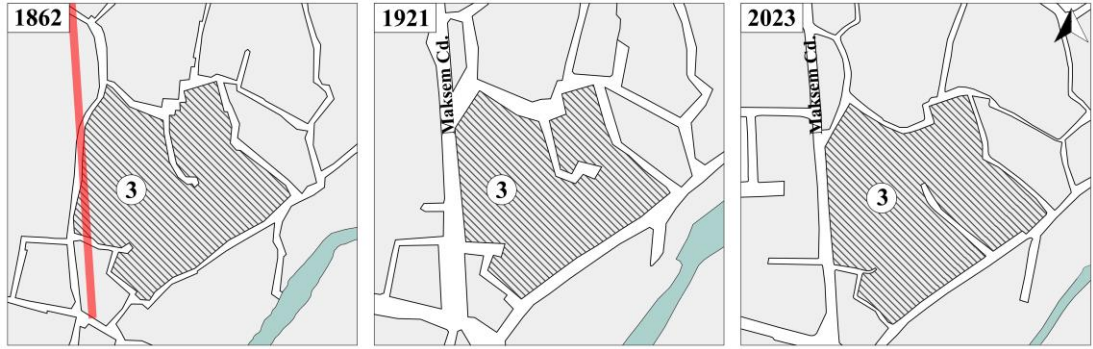


Şekil 4.20 : Rıfat Özbek Fabrikası (Günaçar, 2024).

Haritalara göre yeniden yapılandırıcı rota sonrası inşa edildiği görülen yapı, 1970’li yıllara kadar ipek filatür fabrikası olarak kullanılmaya devam etmiştir. 1998 yılında fabrikanın bulunduğu alanın imara açılmasıyla birlikte bugün mevcut olan cadde üzerinde yer alan tescilli tek parçası dışında fabrikanın ünitelerinin tümü yıkılmıştır. 2014 yılından beri kullanılmayan bu bölüm günümüzde âtıl haldedir (Oral ve Ahunbay, 2005).

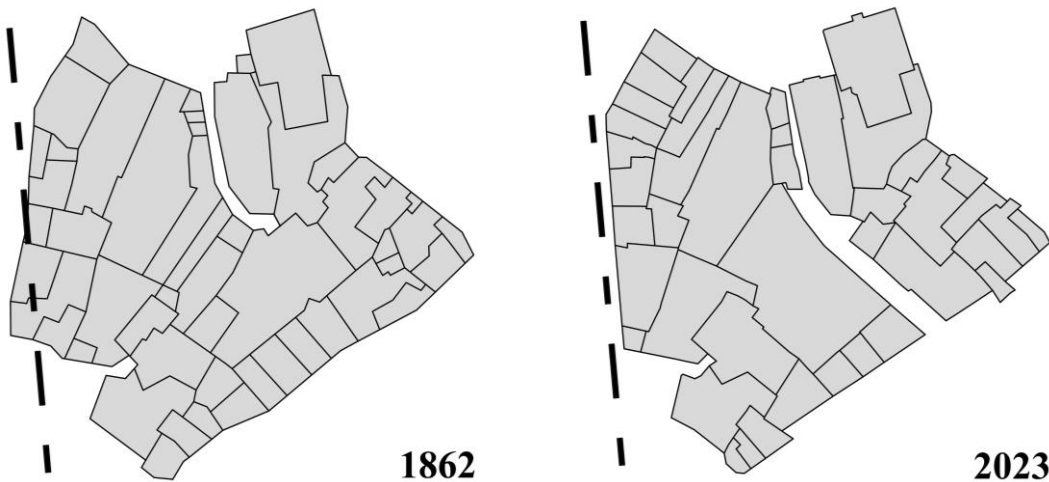
4.1.2.3 Yapı adası-3

3 numaralı yapı adasının 1862’den günümüze kadar değişen yol sistemi içindeki durumuna bakıldığında, Maksem Caddesi etkisiyle küçüldüğü ve 1921 yılından sonra var olan çıkmaz sokağı, yapı adasının güneydoğu sınırını oluşturan Çinkolu Kahve Sokak’a bağlayan Külhan Sokak’ın açıldığı görülmektedir (Şekil 4.21).



Şekil 4.21 : 3 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı adasının parselasyon düzenindeki değişime bakıldığında, 1921’den sonra açılan yolun etkili olduğu gözlemlenmiştir (Şekil 4.22).



Şekil 4.22 : 3 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).

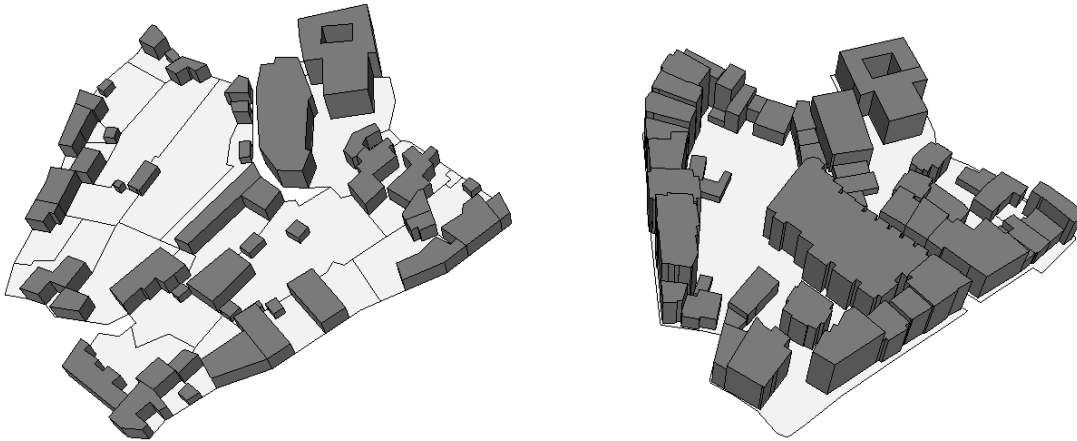
Nitekim bazı parsellerin açılan yollarla birlikte çok küçüldüğü ve bazı küçük parsellerin birleşerek daha büyük parseller oluşturduğu görülmektedir. Ada içerisinde anıtsal yapıların bulunması sebebiyle sınırları hiç değişmeyen parseller bulunmakla birlikte çok farklı boyutlarda parseller de bulunmaktadır (Şekil 4.22).

Yapı adasının bina dokusundaki değişime bakıldığında; yapılaşmanın yapı adası çeperlerinde, özellikle Maksem Caddesi üzerinde yoğunlaştığı ve yapıların bulundukları asimetrik parselleri maksimum kullanım amacıyla doldurduğu görülmektedir (Şekil 4.23).



Şekil 4.23 : 3 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

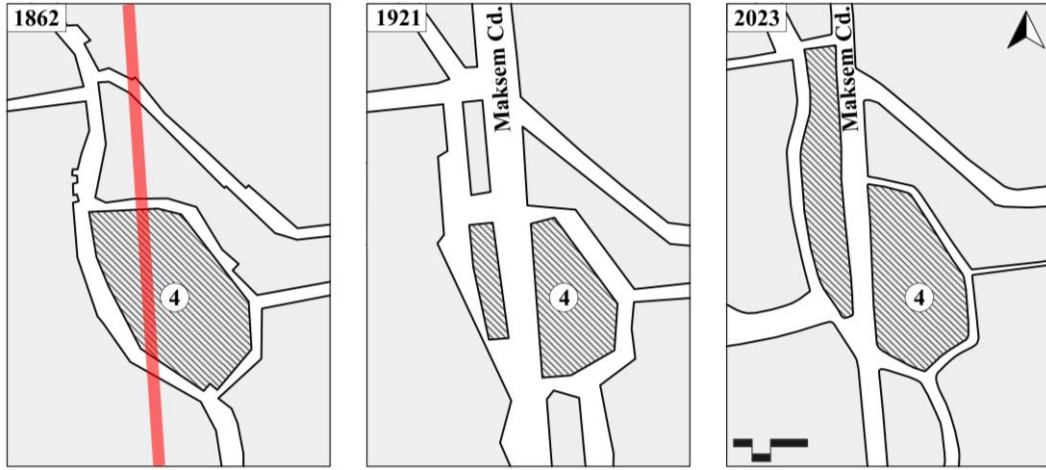
Yapı adasının üçüncü boyuttaki değişimini gösteren modele bakıldığında ise anıtsal yapıların boyutlarının değişmediği ve buna karşın yapı adasının Maksem Caddesi'ne bakan çeperlerinde sıralanan yapıların kat yüksekliğinin arttığı görülmektedir (Şekil 4.24).



Şekil 4.24 : 3 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).

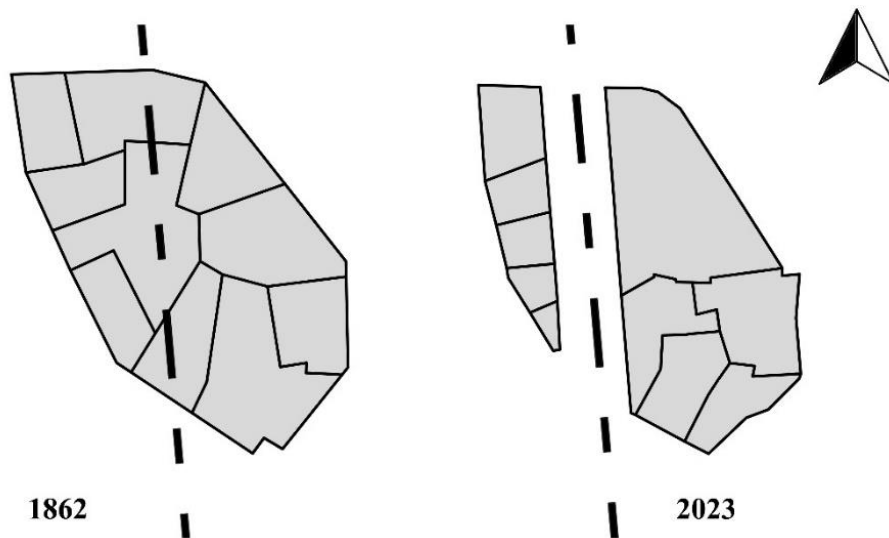
4.1.2.4 Yapı adası-4

4 numaralı yapı adasının değişen yol sistemi içindeki durumuna bakıldığında, Maksem Caddesi etkisiyle ikiye ayrıldığı görülmektedir. Bugün bu parçalardan biri Maksem, diğeri Ali Paşa Mahallesi'ndedir (Şekil 4.25). Yapı adası parçalarından küçük olanı, parselasyon düzeninde ayrı olmalarına karşın kuzeyinde bulunan başka bir yapı adasıyla birleşmiştir. Yapı bulunmayan bu birleşme ara kesitindeki alan günümüzde otopark olarak kullanılmaktadır.



Şekil 4.25 : 4 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı adasının parselasyon düzenindeki değişime bakıldığında, parsel şekil ve konumlarının 1862 yılıyla paralellik taşıdığı ve yapı adasının ayrılan küçük parçasındaki parsellerin Maksem Caddesi'ne dik doğrultuda daha küçük parsellere bölündüğü görülmektedir. Ayrıca büyük parçadaki küçük parsellerin birleşerek oluşturduğu büyük parsel de dikkat çekmektedir (Şekil 4.26).



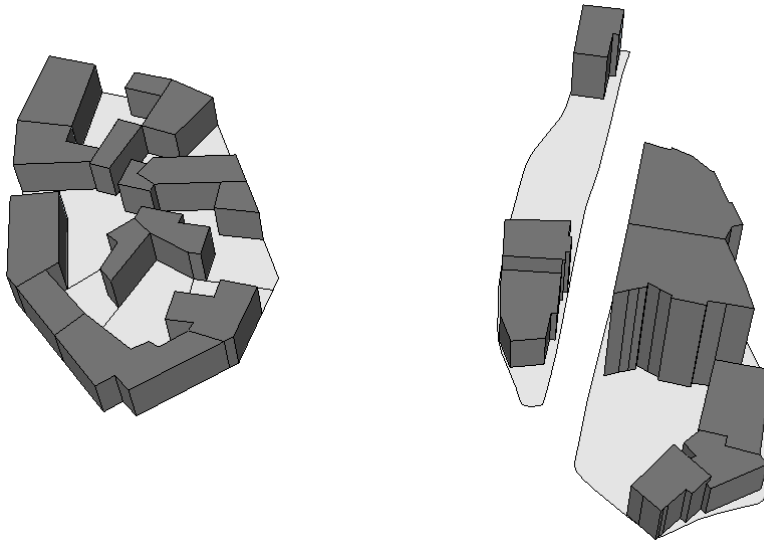
Şekil 4.26 : 4 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı adasının bina dokusundaki değişimine bakıldığında, mevcutta kullanılmayan parseller nedeniyle plan düzlemindeki yoğunluk hakkında net bir şey söylenememektedir. Bununla birlikte cadde üzerinde artan kat yükseklikleri nedeniyle üçüncü boyuttaki yoğunluk artmıştır (Şekil 4.27).



Şekil 4.27 : 4 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı adasının üçüncü boyuttaki değişimine bakıldığında, adanın büyük parçası içerisinde bulunan iki yapının hem alan hem yükseklik olarak diğer yapılardan farklılık gösterdiği görülmektedir (Şekil 4.28). Kentsel dokudaki bu ikilik Şekil 4.29'daki fotoğrafta görülmektedir.



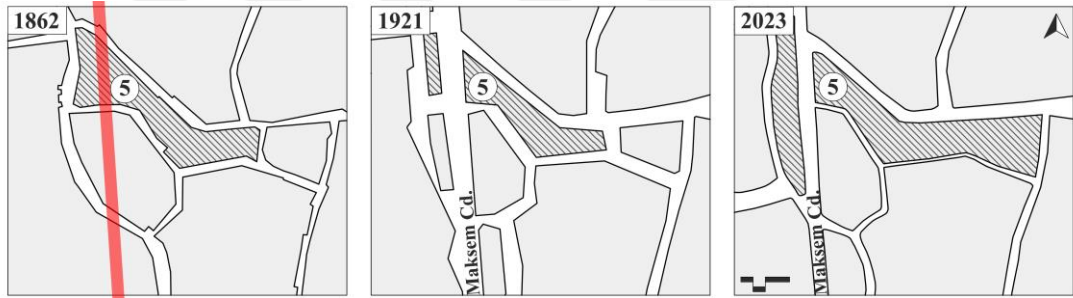
Şekil 4.28 : 4 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).



Şekil 4.29 : Maksim Caddesi'nden 4 nolu yapı adasına bakış (Günaçar, 2023).

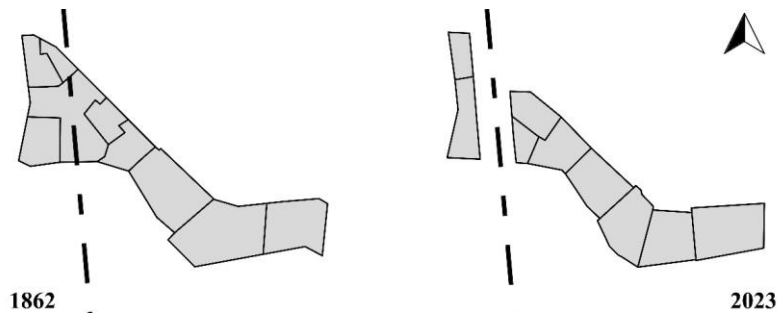
4.1.2.5 Yapı adası-5

5 numaralı yapı adasının değişen yol sistemi içindeki durumuna bakıldığında; Maksim Caddesi etkisiyle ikiye ayrıldığı, ikiye ayrılan yapı adasının büyük kısmının 1921 yılından sonra başka bir yapı adasıyla birleşerek büyüdüğü ve küçük kısmının da benzer şekilde güneyindeki yapı adasıyla birleştiği görülmektedir (Şekil 4.30).



Şekil 4.30 : 5 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Şekil 4.31'de görülen yapı adasının parselasyon düzenindeki değişime bakıldığında; yeniden yapılandırıcı rota etkisiyle ikiye ayrılan yapı adasının özellikle büyük parçasındaki mevcut düzenin 1862 yılıyla çok benzer olduğu görülmektedir. Ayrıca bazı parsel boyutlarında çok küçük değişimler yaşanırken 1862'deki düzenin büyük ölçüde korunmuştur. Diğer yapı adalarıyla kıyaslandığında 5 numaralı yapı adası içerisinde birbirine yakın boyutlardaki parseller yer almaktadır (Şekil 4.31).



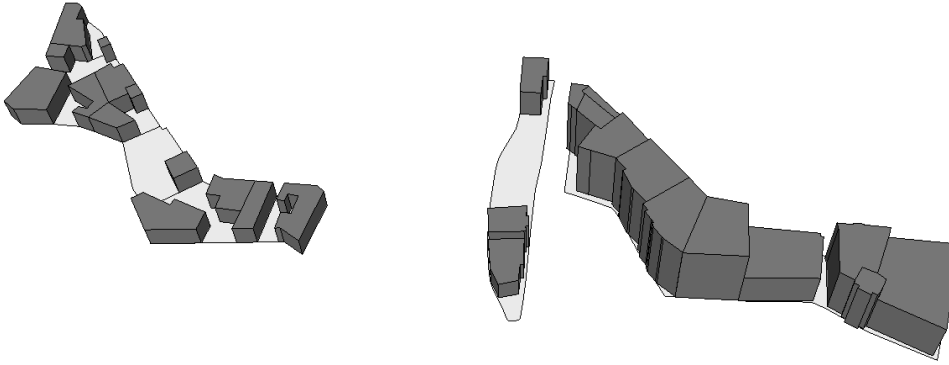
Şekil 4.31 : 5 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı adasının bina dokusundaki değişime bakıldığında ise; dokudaki değişimin ikiye ayrılan yapı adasının büyük parçasında daha fazla olduğu, günümüzde içinde bulunduğu parseli açık alan bırakmaksızın tamamen doldurarak parsel temelli şekillenen yapıların yer aldığı ve yoğunluğun hem plan düzleminde hem de üçüncü boyutta arttığı görülmektedir (Şekil 4.32 ve Şekil 4.33).



Şekil 4.32 : 5 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı adasının üçüncü boyuttaki değişimine bakıldığında; büyük ölçüde değişmeyen parsellere rağmen yapıların büyüdüğü, bitişik nizamda yerleşen yapılara ilişkin açık alan kullanımının olmadığı ve bina yüksekliklerinin de yapıların plan düzleminde kapladıkları alan ile doğru orantılı olarak arttığı görülmektedir (Şekil 4.33).

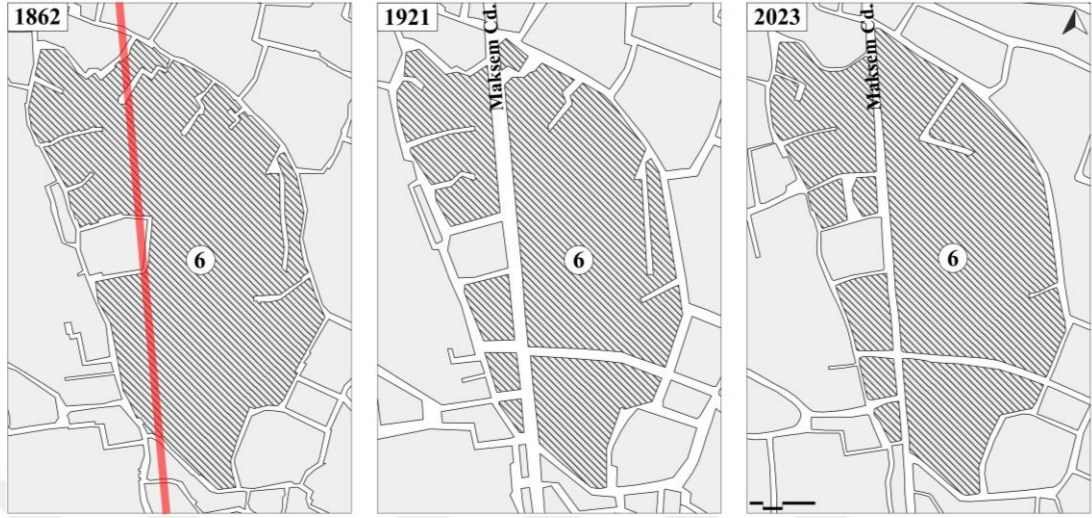


Şekil 4.33 : 5 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).

4.1.2.6 Yapı adası-6

6 numaralı yapı adasının değişen yol sistemi içindeki durumuna bakıldığında; Maksem Caddesi etkisiyle 3 parçaya ayrıldıktan sonra bu sayının yol sistemindeki değişiklikler nedeniyle 1921 yılında 6'ya günümüzde ise 8'e yükseldiği görülmektedir. Bu parçalanma çıkmaz sokakların veya mevcut yolların devam ettirilmesiyle oluşturulmuştur. Nitekim 1862 yılı haritasında görülen çıkmaz sokak başka bir sokağı

karşılacak biçimde Maksem Caddesi'ni keserek devam ettirilmiş ve 1921'den sonra İpekçioğlu Çıkmazı'nın L şekli yaparak uzamıştır (Şekil 4.34).



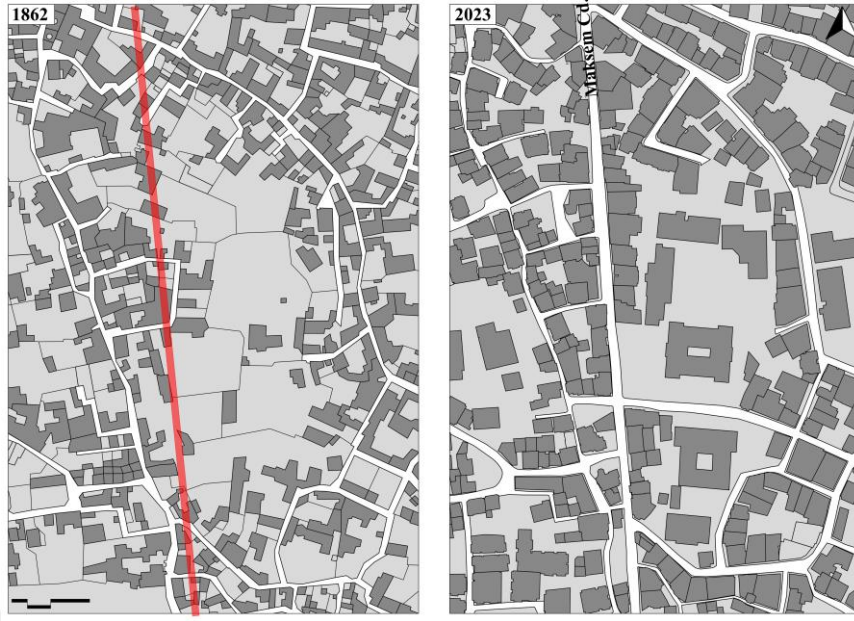
Şekil 4.34 : 6 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı adasının parselasyon düzenindeki değişime bakıldığında; yapı adası içerisinde çok farklı boyutlarda parsellerin bulunduğu görülmektedir. En büyük iki parselin üzerinde eğitim yapıları bulunmaktadır (Şekil 4.35).



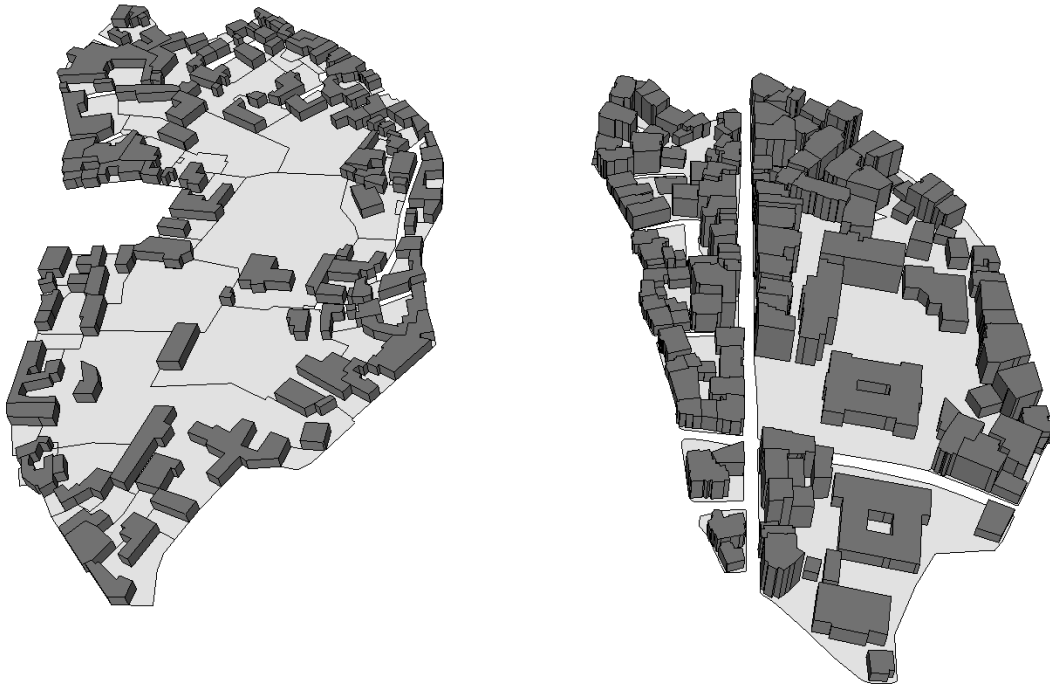
Şekil 4.35 : 6 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı adasındaki bina dokusunun değişimine bakıldığında ise, yapıların cadde ve sokak çeperlerini takip ederek bitişik nizamda sıralandığı görülmektedir. Bazı noktalarda bu düzenin kırılmasının nedeni eğitim amaçlı kullanılan tarihi yapılarıdır (Şekil 4.36).



Şekil 4.36 : 6 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı adasının üçüncü boyuttaki değişimine bakıldığında, yeniden yapılandırma rotasının, üzerinde sıralanan yapılarla birlikte kentsel dokuda çok net okunabildiği görülmektedir. Zaman içinde yapı boyut ve yükseklikleri artmıştır. Yapı adası içerisindeki en büyük yapılar olarak karşımıza çıkan eğitim binaları aynı zamanda yapılaşma yoğunluğunu azaltmıştır (Şekil 4.37). Maksem Caddesi'nin bu bölümünde geleneksel yapı örneklerine de rastlamak mümkündür (Şekil 4.38).



Şekil 4.37 : 6 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).



Şekil 4.38 : Maksem Caddesi üzerindeki geleneksel yapı örnekleri (Günaçar, 2024).

4.1.2.7 Yapı adası-7

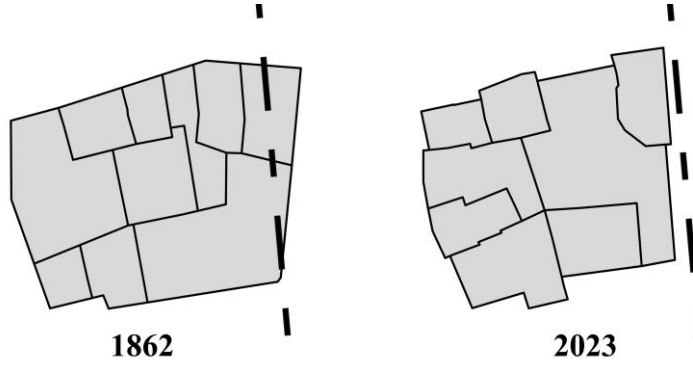
7 numaralı yapı adasının değişen yol sistemleri içindeki durumuna bakıldığında; Maksem Caddesi etkisiyle küçüldüğü ve 1921'deki durumunda Maksem Caddesi dışında yol kurgusunda ciddi bir değişim yaşanmadığı görülmektedir. 1921 yılındaki durumu 2023'deki durumuyla karşılaştırıldığında zaman içinde adanın kuzeyindeki çıkmaz sokağın Maksem Caddesi'ne kadar devam ettiği ve oluşan yeni sokak üzerinden yapı adasına dik başka bir sokak daha oluştuğu görülmektedir (Şekil 4.39). Bu değişimlerin dışında yapı adası genel çerçevesini büyük ölçüde korumuştur.



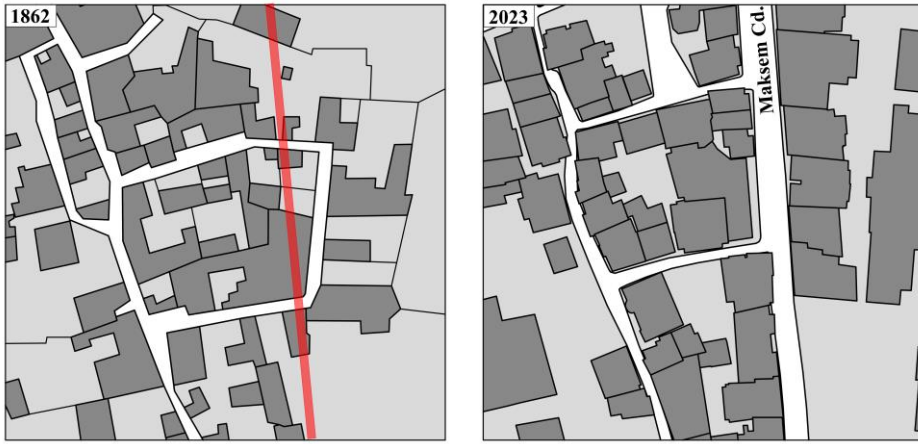
Şekil 4.39 : 7 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı adasının parselasyon düzenindeki değişime bakıldığında, günümüzdeki parsel şekil ve büyüklüklerinin büyük ölçüde 1862 yılı ile benzerlik taşıdığı ancak yapı adası içinde yer alan üç parsel dışındaki tüm parsellerin alandaki genel eğilimin aksine birleşerek daha büyük parseller oluşturduğu görülmektedir (Şekil 4.40).

Yapı adasının bina dokusundaki değişime bakıldığında ise, iki dönem haritasında da yapı adası içerisinde yoğun bir yapılaşma görülmektedir. 1862 yılının aksine günümüzde yapılar ada çeperlerini her yerde takip etmektedir (Şekil 4.41).

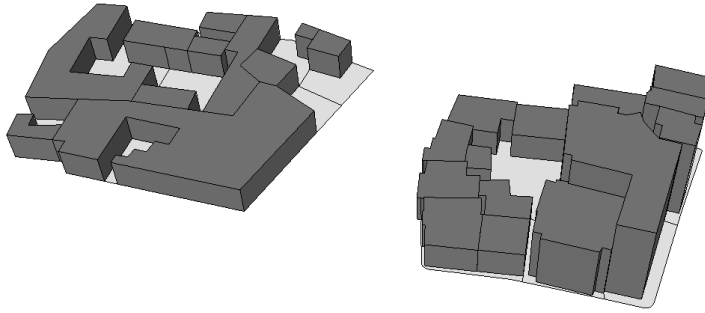


Şekil 4.40 : 7 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).



Şekil 4.41 : 7 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

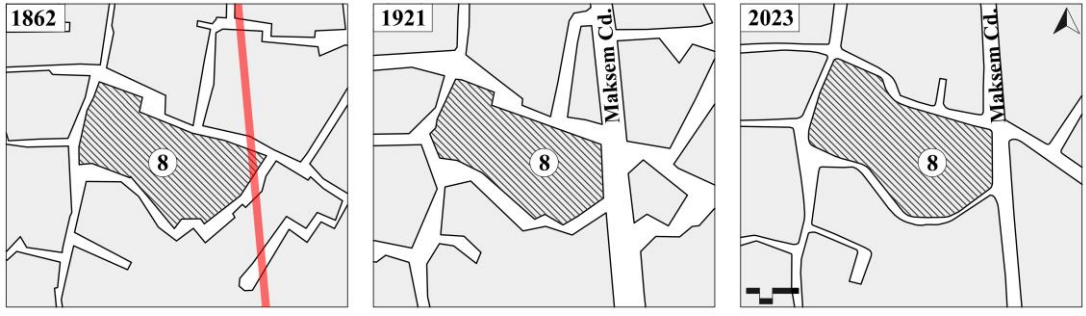
Yapı adasının üçüncü boyuttaki değişimine bakıldığında Maksim Caddesi üzerindeki yapıların yüksekliği dikkat çekmektedir. Yapı adası içindeki genel yapılaşma yoğunluğu 1862 ile günümüz arasında büyük bir farklılık göstermemiştir. Ancak rotayı takip eden yeni yüksek katlı yapıların inşa edildiği görülmektedir (Şekil 4.42).



Şekil 4.42 : 7 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).

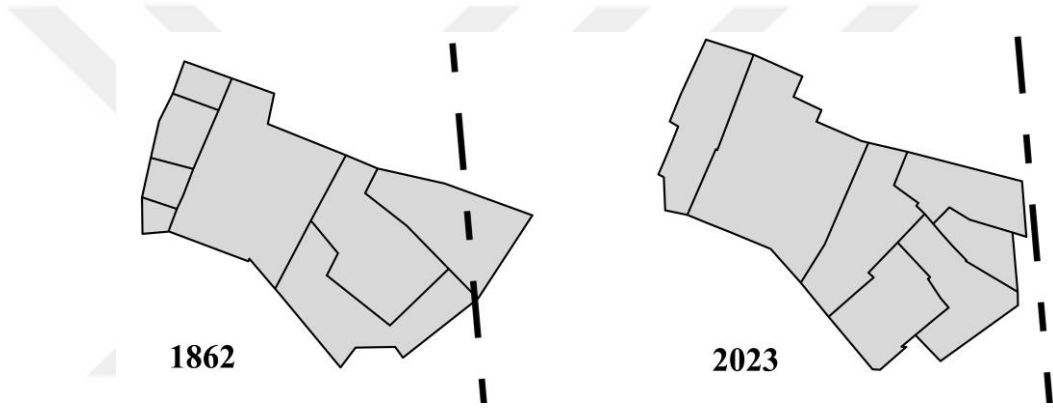
4.1.2.8 Yapı adası-8

8 numaralı yapı adasının değişen yol sistemleri içindeki durumuna bakıldığında, Maksim Caddesi etkisiyle küçüldüğü görülmektedir (Şekil 4.43).



Şekil 4.43 : 8 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı adasının parselasyon düzenindeki değişime bakıldığında; 1862 parselasyon düzeniyle mevcut durumun çok büyük oranda benzerlik taşıdığı, sadece caddeye sınırı olan parsellerde bölünmeler yaşandığı ve adanın en büyük parselinin üzerinde tarihi bir yapı olması sebebiyle değişmediği görülmektedir (Şekil 4.44).



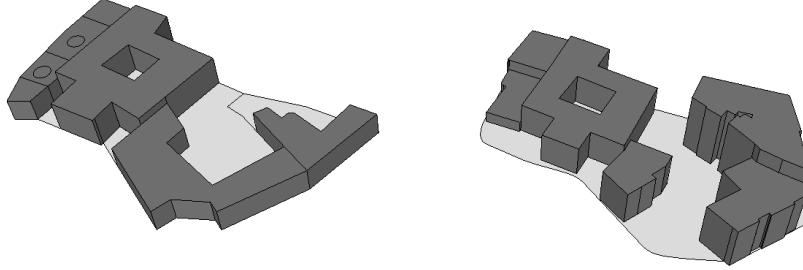
Şekil 4.44 : 8 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı adasının bina dokusundaki değişime bakıldığında kentsel dokuda önemli bir farklılık olmadığı görülmektedir. 1862 ve 2023 yılları karşılaştırıldığında yapılaşma yoğunluğunda büyük bir farklılık görülmemesinin nedeni yapı adasının hemen hemen yarısını kaplayan anıtsal yapının korunarak günümüze kadar ulaşmasıdır. Bununla birlikte Maksem Caddesi üzerinde farklı formlara sahip yapılar yer almaktadır (Şekil 4.45).



Şekil 4.45 : 8 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

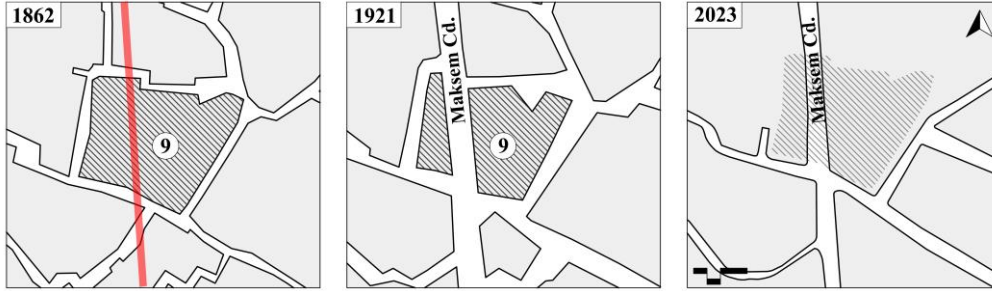
Yapı adasının üçüncü boyuttaki değişimine bakıldığında; günümüzde İnebey Yazma Eserleri Kütüphanesi olarak kullanılan anıtsal yapının, iki dönemde de ada içerisinde kapladığı alan ile baskın öge olarak öne çıktığı görülmektedir. Yapı yüksekliğinin Maksem Caddesi üzerindeki parsellerde arttığı görülmektedir (Şekil 4.46).



Şekil 4.46 : 8 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).

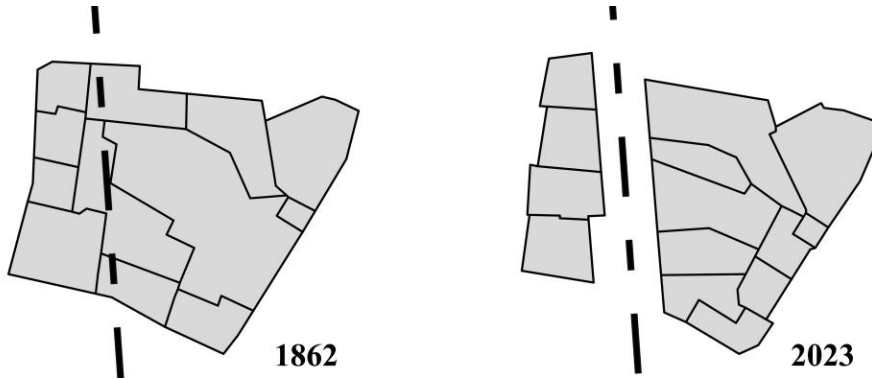
4.1.2.9 Yapı adası-9

Maksem Caddesi etkisiyle ikiye ayrılan 9 numaralı yapı adasının 1921 yılından sonra diğer yapı adalarıyla birleştiği ve dolayısıyla adanın kuzey sınırını oluşturan sokağın ortadan kalktığı görülmektedir (Şekil 4.47).



Şekil 4.47 : 9 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı adasının parselasyon düzenindeki değişime bakıldığında, yapı adası biçiminin bugün kentsel dokuda okunamamasına rağmen değişmeyen parseller sayesinde tespit edilebildiği görülmektedir (Şekil 4.48).



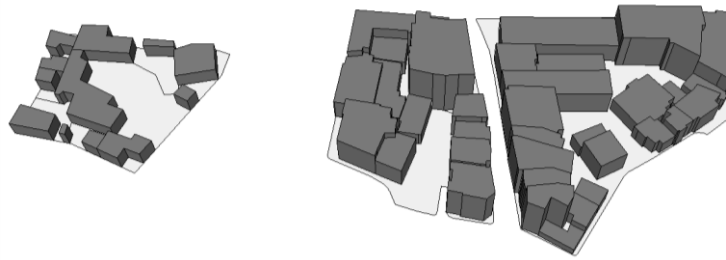
Şekil 4.48 : 9 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).

Şekil 4.49’da rota etkisiyle yapı adasının bina dokusunda ciddi bir değişimin yaşandığı görülmektedir. Parselleri dolduran farklı açısall özelliklere sahip yapılar adanın caddeye bakan her iki cephesinde sıralanmaktadır. Rota etkisiyle bölünme sonucu oluşan ve diğer yapı adalarıyla birleşen parçada tarihi Şeker Hoca Cami yer almaktadır. Alan içindeki tek boşluğu teşkil eden yapıyla, yapı adasının iç kısmındaki binalar ölçek ve diğer fiziksel özellikler açısından farklılık göstermektedir.



Şekil 4.49 : 9 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

Şekil 4.50’ye bakıldığında yapı adasının 3. boyuttaki değişimi görülmektedir. 2023 yılına ait modelde Maksem ve Atatürk Caddesi üzerinde bulunan yapıların hacimsel olarak ciddi oranda büyüdüğü görülmektedir. Buna karşın adanın 1862’deki dokuya göre değişmeyen sokağın üzerindeki yapıların ölçek bazında büyük bir değişim geçirmediği görülmektedir.

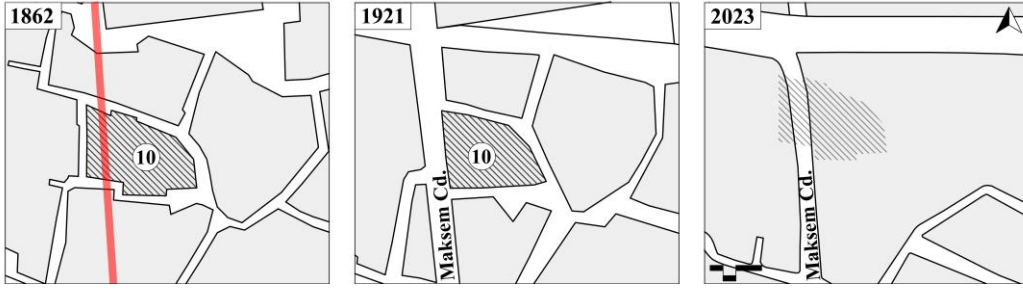


Şekil 4.50 : 9 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).

4.1.2.10 Yapı adası-10

Değişen yol sistemi içinde Maksem Caddesi etkisiyle küçülen 10 numaralı yapı adasını, 1921 yılından sonra çevresindeki diğer adalarla birleştiği için mevcut dokuda okunmak zordur ve kesinlik ifade etmemektedir. Yapı adasının 1921’deki yeniden yapılandırıcı rota sonrası durumu ve günümüzde içinde yer aldığı büyük yapı adası görülmektedir (Şekil 4.51). Yapı adasının diğer adalarla birleşmesi sonucunda, 1921

haritasında görülen rota sonrası sınırlarını oluşturmaya devam eden sokakların, Maksem Caddesi hariç yok olduğu görülmektedir.



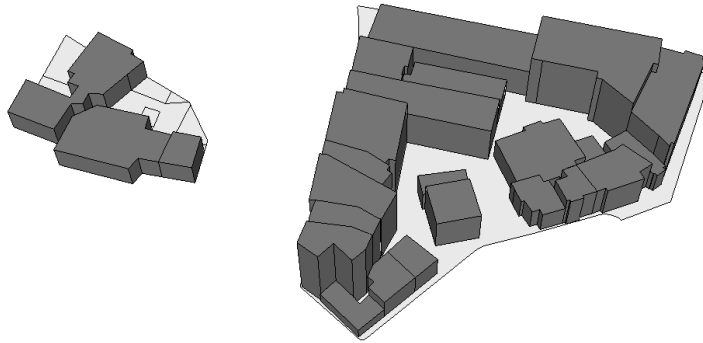
Şekil 4.51 : 10 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı adasının kesin konumu tespit edilemeyeceğinden parselasyon düzenindeki ve bina dokusundaki değişimler hakkında yorum yapılamamaktadır. Genel olarak yapı oranlarında büyüme yaşandığı ve yapıların çoğunlukla parsellerin tamamını dolduracak şekilde evrildiği söylenebilir (Şekil 4.52).



Şekil 4.52 : 10 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

Şekil 4.53'e bakıldığında adanın konumunun tam olarak tespit edilemediği görülmektedir. Genel olarak Atatürk ve Maksem Caddeleri çeperlerinde hem plan düzleminde hem de üçüncü boyutta yoğunluk artışı olduğu görülmektedir.



Şekil 4.53 : 10 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).

4.1.2.11 Yapı adası-11

Değişen yol sistemleri içerisinde 11 numaralı yapı adasının durumuna bakıldığında; Maksem Caddesi etkisiyle ikiye ayrılan yapı adasının 1921 sonrası Atatürk Caddesi'nin genişletilmesiyle birlikte büyük ölçüde yok olduğu geriye kalan küçük bir bölümünün ise diğer yapı adalarına katıldığı görülmektedir (Şekil 4.54). Düzenlenen rotalarla birlikte yapı adası civarında genel olarak yapılaşma artmıştır (Şekil 4.55).

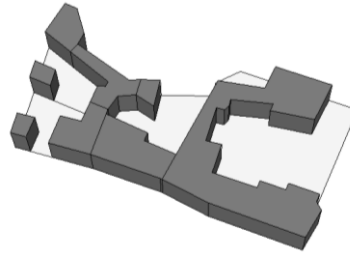


Şekil 4.54 : 11 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).



Şekil 4.55 : 11 nolu adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

Şekil 4.56'daki yapı adasının 1862 yılındaki durumunda, yapı adasında kent merkezine yakınlığı nedeniyle küçük ölçekli veya kendi iç avlusunu oluşturan yapıların yer aldığı görülmektedir. Günümüzde bu durum tümüyle değişmiştir.



Şekil 4.56 : 11 nolu yapı adasının 1862 yılındaki durumu (Günaçar, 2024).

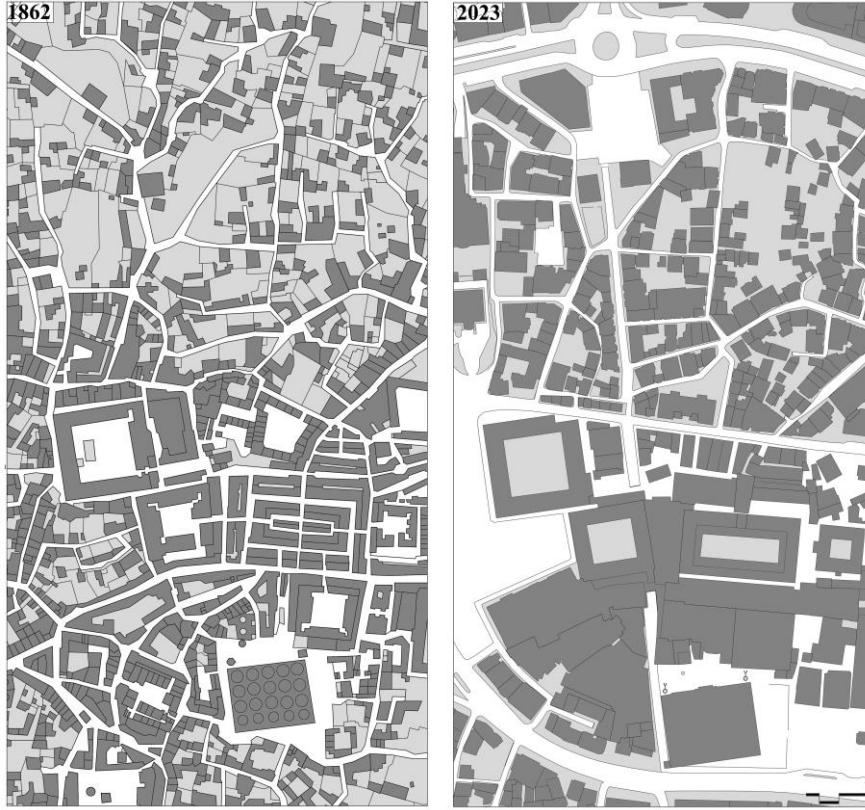
4.2 Ulu Cami Caddesi Bölümü

Mecidiye Caddesi'nin bu bölümü kentin geleneksel merkezinin içinden geçmektedir. 14.yüzyılda inşa edilmeye başlayan hanlar ve zamanla bu hanlar arasında yaşantı sonucu spontane bir kurguyla oluşan çarşı ve dükkanlar bütünü, sokak dokusunu şekillendirmiştir (Şekil 4.57).



Şekil 4.57 : Ulu Cami Caddesi’ndeki kentsel doku (Url-16).

Yaniden yapılandırıcı rota olarak ele alınan Mecidiye Caddesi’nin bu bölümünün açılması sırasında İpek Han gibi birçok anıtsal yapı kısmen veya tamamen yıkılmıştır (Şekil 4.58). 1862 haritasında kentsel dokunun yoğunlaştığı kentin ticaret merkezi ve merkezin kuzeyinde zaman içinde gelişen konut alanları görülmektedir.



Şekil 4.58 : Ulucami Caddesi bölümündeki rota öncesi ve sonrası kentsel doku (Günaçar, 2024).

Alan ticaret merkezi olma görevini bugün de devam ettirirken, 1862 haritasında bulunan konut alanları ticari fonksiyonun yeniden yapılandırıcı rota etkisiyle yayılmasını takiben değişmiştir. Daha sonraki yıllarda alanın bu bölümü taşıt trafiğine

kapatılarak yayalaştırılmıştır. Caddenin büyük bölümü içinden geçtiği Hanlar Bölgesi tarafından domine edilirken güney kısmı Ulucami ve Orhangazi Meydanı tarafından, rotanın kuzeydeki başlangıç noktası ise Şehreküstü Meydanı tarafından arttırılan insan faaliyetleriyle beslenmektedir (Şekil 4.59).



Şekil 4.59 : Ulucami Caddesi, solda Şehreküstü Cami (Günaçar, 2024).

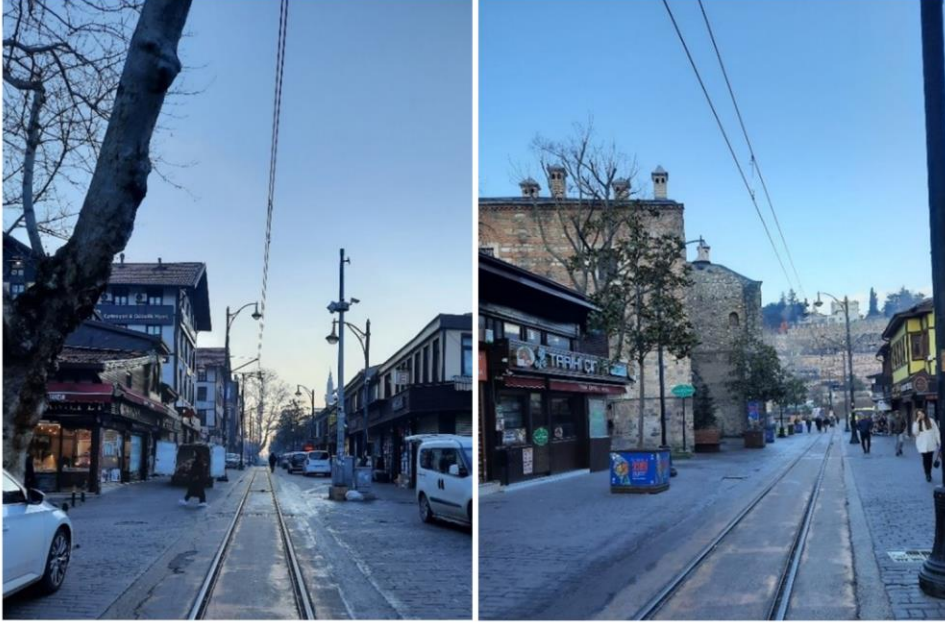
Zaman içerisinde yapılan mekansal değişimler yol mekanını da etkilemiştir. Yapılan gözlemlerde yayalaştırılan caddenin genişliğinin Maksem bölümünde olduğu gibi rota boyunca sabit olmadığı görülmüştür. Ticari fonksiyon çarşının başladığı alandan başlayarak Şehreküstü Meydan'ına kadar rota boyunca devam etmektedir (Şekil 4.60). Rotanın üç boyutlu yapısı da heterojen bir yapıya sahiptir. Farklı dönemlere ait yapılar bir arada bulunmaktadır.



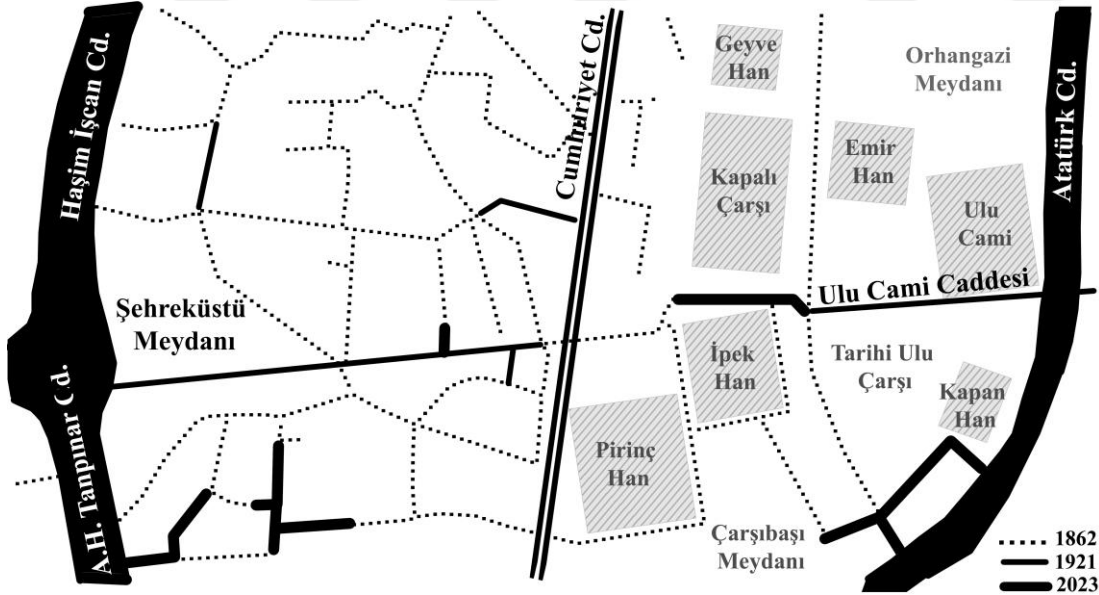
Şekil 4.60 : Cadde boyunca devam eden dükkanlar (Günaçar, 2024).

4.2.1 Ulucami Caddesi'nin tarihsel süreçteki değişimi

Alanın tarihsel süreçteki değişiminde sadece Mecidiye Caddesi değil modernleşme döneminde açılan bir başka yeniden yapılandırıcı rota örneği olan Cumhuriyet Caddesi de etkili olmuştur (Şekil 4.61 ve Şekil 4.62).



Şekil 4.61 : Cumhuriyet Caddesi (Günaçar, 2024).



Şekil 4.62 : Ulu Cami Caddesi bölümünün değişimi (Günaçar, 2024).

1862 haritasında Cumhuriyet Caddesi ile Mecidiye Caddesi'nin kesiştiği alanda bulunan Kuşbazlar Hanının bugün mevcut olmaması bu durumun en belirgin örneğidir. Benzer şekilde dükkanların ve hanların sıralandığı, Hisar'dan başlayan ve Mecidiye Caddesi'ni keserek geleneksel kent merkezi içinden geçen Cumhuriyet

Caddesi Şekil 4.62’de görülmektedir. Alanın morfolojisinin değişiminde etkili olan bir diğer olay ise 1958 yangını ve sonrasındaki düzenleme çalışmalarıdır (Şekil 4.63). Kontrolü uzun süren felaket sonrasında kapalı çarşı dışında Emir Han’ı ve birçok dükkân neredeyse tümüyle yıkılarak kullanılamaz hale gelmiştir (Akkılıç, 1987; Dara, 2003). Bu yangın kapalı çarşının tarihindeki en büyük yıkım olarak bilinmektedir.



Şekil 4.63 : 1958 Kapalı Çarşı yangınından sonra İvaz Paşa Camii ve Cumhuriyet Caddesi civarı (Url-17).

Yeniden yapılandırıcı rotanın açılması sırasında İpek Han’ın bir bölümü yıkılmış ancak 1958 Kapalıçarşı yangını sonrası yapılan düzenlemelerde ilk haliyle inşa edilmiştir. Bu durum rotanın doğrultusunu değiştirerek çarşı içinde sapmasına neden olmuştur. Ulu Cami’nin minaresinin hemen yanından geçen rotanın doğrultusunda yaşanan değişim Şekil 4.64 ve Şekil 4.65’te görülmektedir.

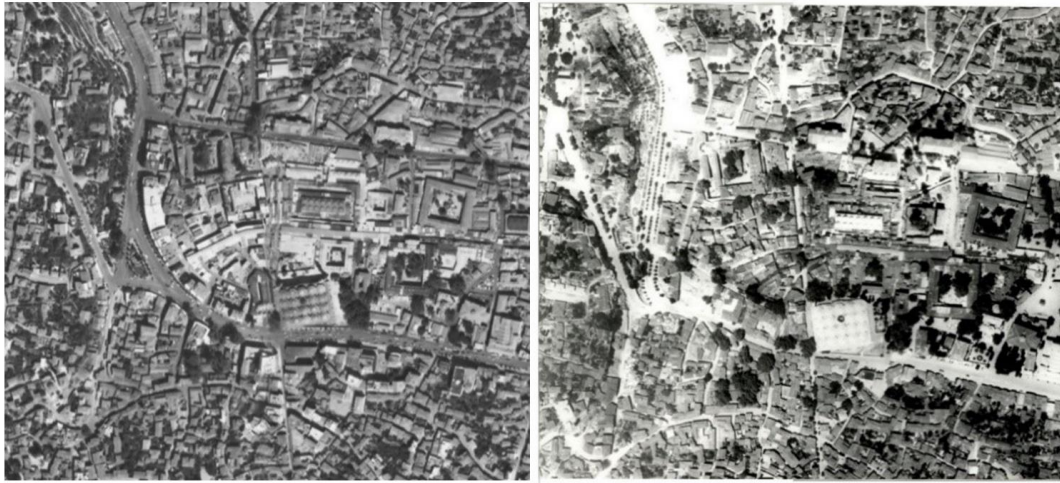


Şekil 4.64 : Ulu Cami’ye göre rotadaki doğrultu değişikliği (Günaçar, 2024).



Şekil 4.65 : İpek Han nedeniyle rota doğrultusunda oluşan sapma (Günaçar, 2024).

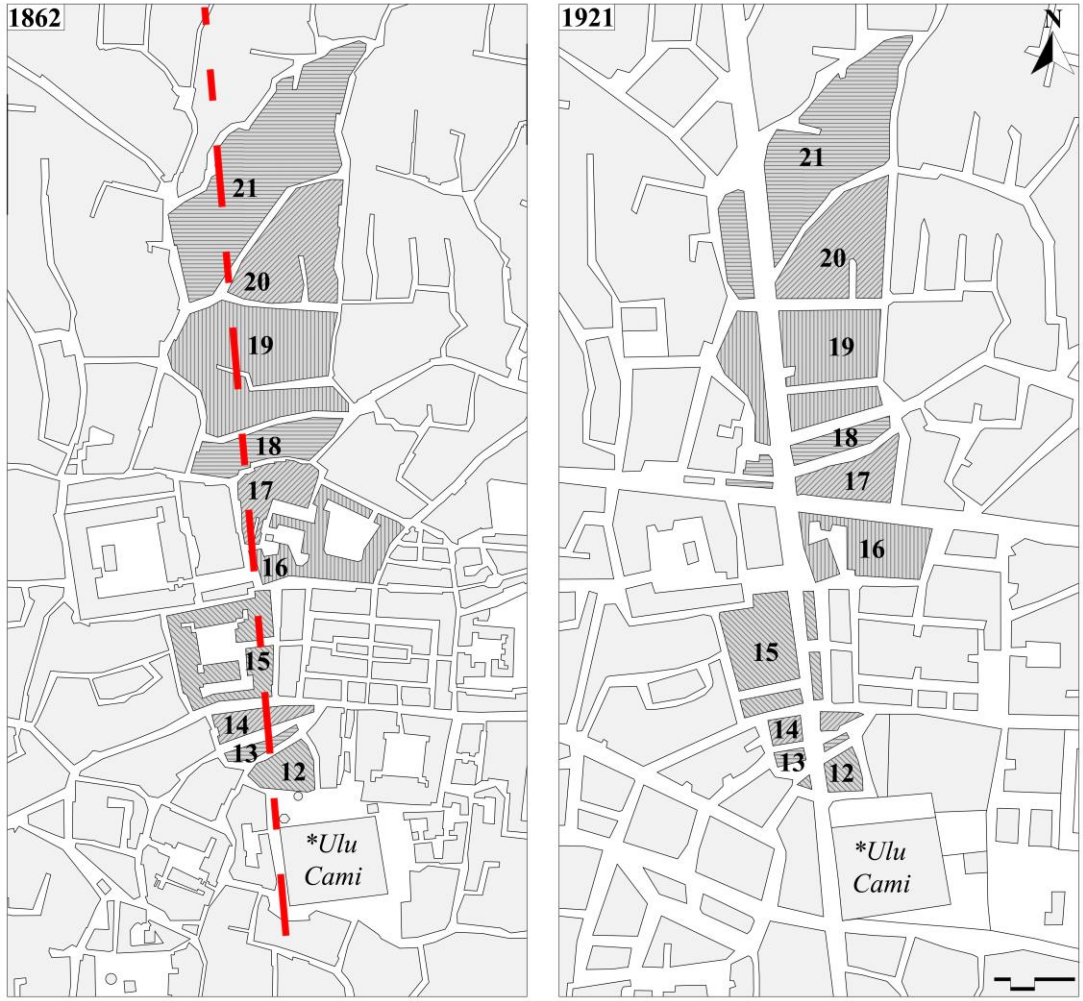
Kaplanoglu (2001) 'na göre Mecidiye Caddesi'nin Ulu Cami'den sonraki bölümü bu nedenle iptal edilmiş ve adı değiştirilmiştir. Rotanın çarşı içindeki ilk hali 1939 yılına ait hava fotoğrafında, bugün de geçerliliğini koruyan düzenlenme sonrası durumu ise 1969 yılına ait hava fotoğrafında görülmektedir (Şekil 4.66).



Şekil 4.66 : Rotanın çarşı içindeki durumu, 1969-1939 hava fotoğrafları (BBB Arşivi).

4.2.2 Etkilenen yapı adalarının morfolojik analizi

Çalışmanın bu bölümünde yeniden yapılandırıcı rota olarak ele alınan Mecidiye Caddesi'nin günümüzde Ulucami Caddesi'ne karşılık gelen bölümünün, kentsel dokudaki etkileri sırasıyla yol sistemi içindeki durumu, parselasyon düzeni ve bina dokusundaki değişimler üzerinden incelenecektir. 1862 yılı haritasına göre caddenin açılırken bu bölümde on yapı adasını etkilemiştir (Şekil 4.67).

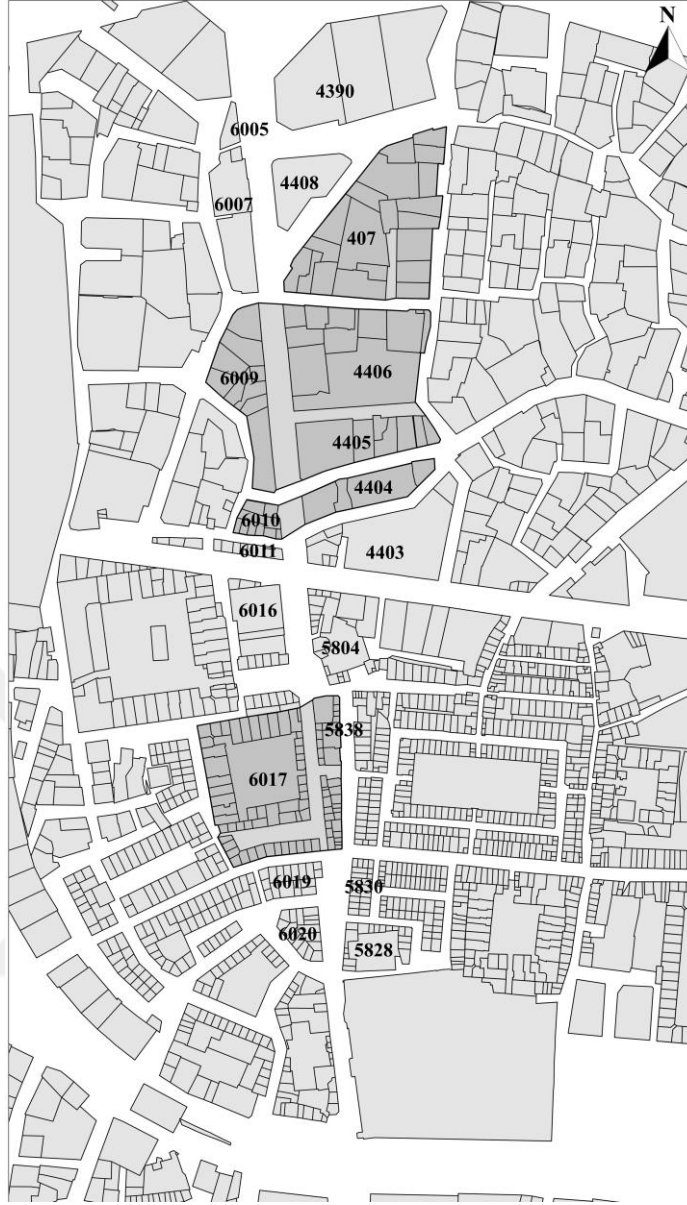


Şekil 4.67 : Ulu Cami Caddesi üzerinde etkilenen yapı adaları (Günaçar, 2024).

Yapı adaları değişimlerini günümüze kadar devam ettirdiği için 1921 yılına ait haritada görülen, rota oluşturulduktan sonraki yapı adalarının parça sayısı günümüzle farklılık göstermektedir. 12’den 21’e kadar numaralandırılan yapı adalarının günümüz bilgileri Şekil 4.68’deki kadastro haritası üzerinde gösterilmiştir.

Çalışmada:

- 12 olarak numaralandırılan yapı adasının güncel numarası 5828 olan yapı adasının bir bölümünü içerdiği,
- 13 ve 14 olarak numaralandırılan yapı adalarının 1958 yılında yaşanan büyük yangın sonrası yapılan düzenlemeler nedeniyle bugün kentsel doku içinde okunmadığı,
- 15 olarak numaralandırılan Tarihi İpek Han güncel numaraları 5838 ve 6017 olan iki yapı adasını kapsadığı,



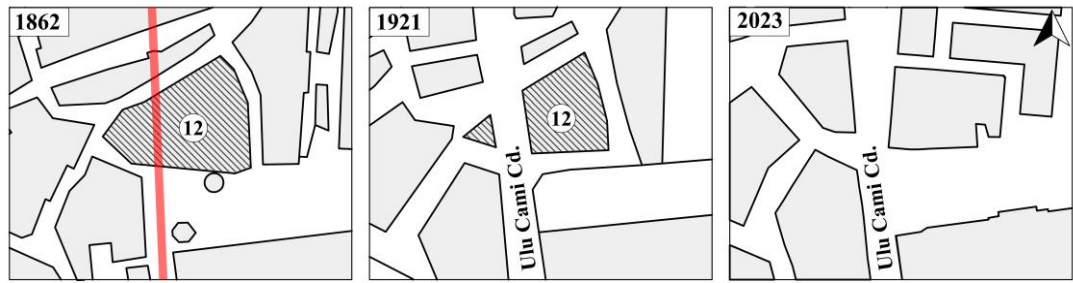
Şekil 4.68 : Ulu Cami Caddesi Bölümünde etkilenen yapı adalarının günümüzdeki numaraları (Günaçar, 2024).

- 16 olarak numaralandırılan yapı adasının güncel numarası 5804 olan yapı adası kapsadığı,
- 17 olarak numaralandırılan yapı adasının diğer bir yeniden yapılandırıcı rota olan Cumhuriyet Caddesi tarafından parçalanması nedeniyle bugün kentsel doku içinde okunamadığı,
- 18 olarak numaralandırılan yapı adası güncel numaraları 6010 ve 4404 olan iki yapı adasını kapsadığı,
- 19 olarak numaralandırılan yapı adası güncel numaraları 4406, 4405 ve 6009 olan üç yapı adasını kapsadığı,

- 20 olarak numaralandırılan yapı adasının güncel numarasının 4407 olduğu,
- 21 olarak numaralandırılan yapı adası güncel numaraları 6007, 4408 ve 4390 üç yapı adasını kapsadığı görülmektedir (Şekil 4.68).

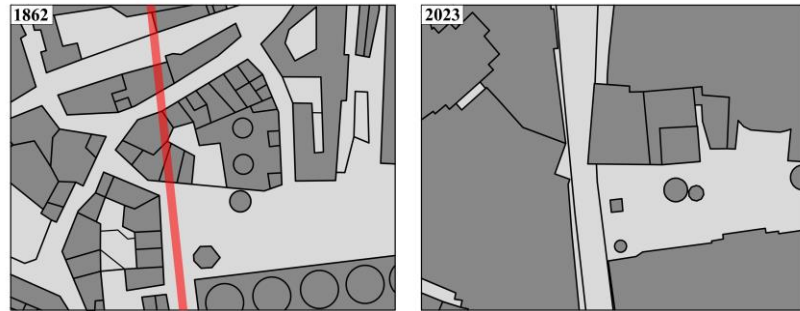
4.2.2.1 Yapı adası-12

12 numaralı yapı adasının değişen yol sistemi içindeki durumuna bakıldığında, Ulucami Caddesi etkisiyle ikiye ayrıldığı 1921 haritasında görülmektedir. 1958 yangını sonrası tekrar inşa sürecinde bu bölüm değişmiştir. Küçük olan kısım kuzeyindeki diğer bir yapı adası parçasıyla birleşmiştir. 1862'deki yapı adasının biçiminin bugün tümüyle değişmiş olmasına karşın, anıtsal yapı olan Şengül Hamamı'nın varlığı yapı adasının konumun tespitini kolaylaştırmıştır (Şekil 4.69).



Şekil 4.69 : 12 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı adasının parselasyon düzeni ve bina dokusundaki değişimine bakıldığında; yapı adasının ayrılan her iki parçası farklı düzenlemeler geçirse de caddeye bakan bölümlerinde cadde eksenine dik doğrultuda daha küçük parsellerin olduğu görülmektedir (Şekil 4.70). Ulu Cami'nin üç kapısından birinin, caminin kuzeyinde kalan bu alana açılması sebebiyle bölgenin en kalabalık ara mekanlarından biridir.

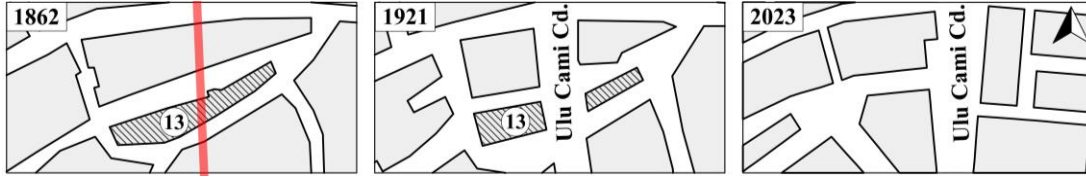


Şekil 4.70 : 12 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

4.2.2.2 Yapı adası-13

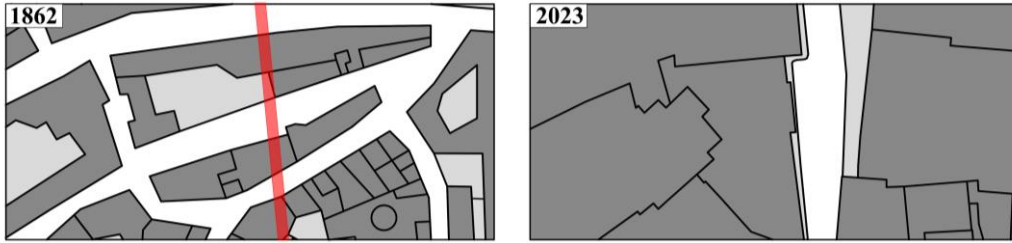
13 numaralı yapı adasının değişen yol sistemi içindeki durumuna bakıldığında, Maksem Caddesi etkisiyle ikiye ayrıldığı görülmektedir (Şekil 4.71). 1958

yangınından sonra yapılan düzenlemeler nedeniyle yapı adasının konumu bugün tam olarak tespit edilememektedir. Dolayısıyla güncel yapı adası numarası bilgisi de verilememektedir (Şekil C.1).



Şekil 4.71 : 13 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

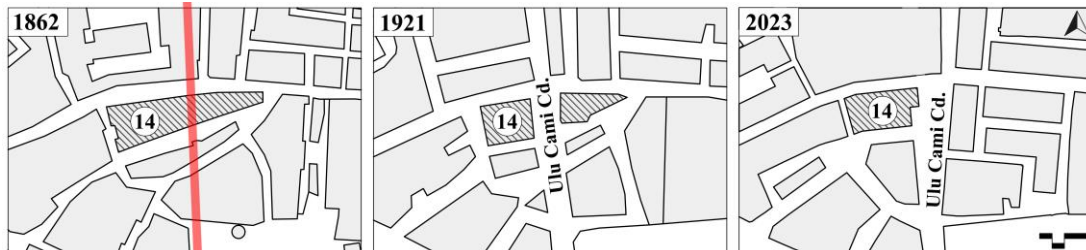
Yapı adasının konumu tespit edilemediğinden parselasyon düzeni ve bina dokusu hakkında net bir yorum yapılamamaktadır (Şekil 4.72).



Şekil 4.72 : 13 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

4.2.2.3 Yapı adası-14

14 numaralı yapı adasının değişen yol sistemi içindeki durumuna bakıldığında; Ulu Cami Caddesi etkisiyle ikiye ayrıldığı, günümüzde bu parçalardan büyük olanın 1921 sonrası durumla hemen hemen aynı olduğu ve parçalardan küçük olanın ise yapılan düzenlemeler nedeniyle başka bir yapı adasına katıldığı görülmektedir (Şekil 4.73).



Şekil 4.73 : 14 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

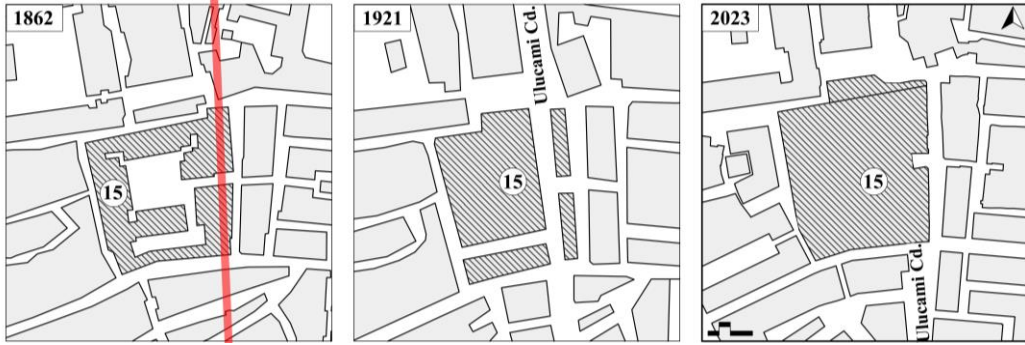
Yapı adasının parselasyon düzenindeki değişimlere bakıldığında, yapı adasının rota sonrası ikiye ayrılan parçalarından büyük olanında 1862'deki düzenin izleri görülmektedir (Şekil C.1). Rota sonrası bölünen parçalarından birinin günümüzdeki 6019 numaralı yapı adasına karşılık geldiği görülmektedir. Parseller sınır olduğu yollara dik doğrultuda bölünerek daha küçük parseller oluşturmuştur. Yapılaşma diğer yapı adalarında olduğu gibi artmıştır (Şekil 4.74).



Şekil 4.74 : 14 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

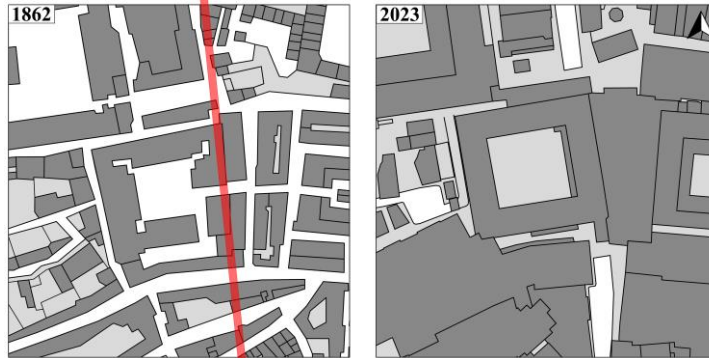
4.2.2.4 Yapı adası-15

15 numaralı yapı adasının (Tarihi İpek Han) değişen yol sistemi içindeki durumuna bakıldığında, Mecidiye Caddesi açılırken yapılan yıkımlar nedeniyle dörde ayrıldığı görülmektedir. Tarihi Han 1958'deki büyük kapalı çarşı yangını sonrasında yapılan düzenleme ve onarım çalışmalarında aslına uygun olarak tekrar inşa edilmiştir (Şekil 4.75). Bu durum daha önce de belirtildiği gibi, yeniden yapılandırıcı rotanın doğrultusunun çarşı içinde sapmasına yol açmıştır.



Şekil 4.75 : 15 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

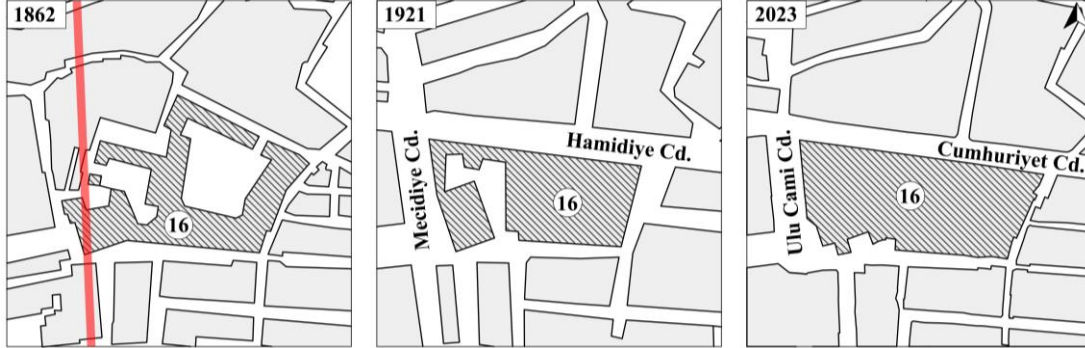
Yapı adasının bina dokusundaki değişimine bakıldığında ise yapı adası ve çevresindeki bina yoğunluğunun benzer bir şekilde devam ettiği görülmektedir (Şekil 4.76). Bu durum şüphesiz anıtsal yapılardan ve yapı adasının da içinde yer aldığı alanın üstlendiği ticari merkez özelliğinden kaynaklanmaktadır.



Şekil 4.76 : 15 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

4.2.2.5 Yapı adası-16

16 numaralı yapı adası günümüzde Ulu Cami Caddesi ve Cumhuriyet Caddesi'nin kesiştiği alanda yer almaktadır (Şekil 4.77).



Şekil 4.77 : 16 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı adasının değişen yol sistemi içindeki durumuna bakıldığında, Mecidiye Caddesi ve yakın yıllarda açılan bir diğer yeniden yapılandırıcı rota olan Cumhuriyet (Hamidiye) Caddesi etkisiyle küçüldüğü görülmektedir. Yapı adasının bu iki yeniden yapılandırıcı rotanın dışında kalan bugünkü sınırları büyük ölçüde değişmeden kalmıştır (Şekil 4.77).

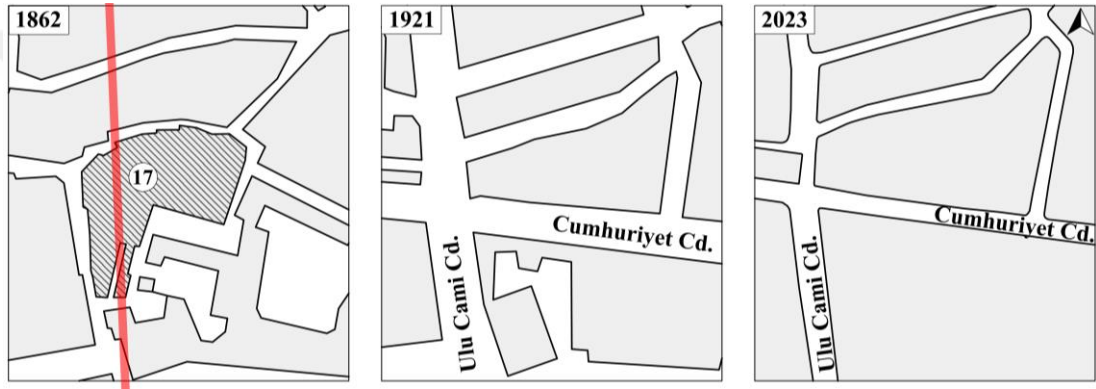
Yapı adasının parselasyon düzenindeki değişimlere bakıldığında, 1862 yılıyla benzerlikler taşısa da büyük ölçüde değiştiği görülmektedir. Bu değişim yeniden yapılandırıcı rotaların müdahale ettikleri alanlarda daha fazladır. 1862 tarihli harita incelediğinde alandaki han yapısının parçalanarak kaybolduğu ve bununla birlikte yeni rotalardan doğrudan etkilenmeyen yapı adasının çeperlerindeki dükkanların bugün de varlığını sürdürdüğü görülmektedir (Şekil 4.78).



Şekil 4.78 : 16 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

4.2.2.6 Yapı adası-17

17 numaralı yapı adasının değişen yol sistemi içindeki durumuna bakıldığında, 1862 yılı ile günümüz arasında sadece adanın kuzeyinde uzanan yolun bir bölümünün benzerlik taşıdığı görülmektedir. Bunun dışında genel çerçevesi büyük ölçüde değişen yapı adasının Mecidiye Caddesi ve bir diğer yeniden yapılandırıcı rota olan Cumhuriyet (Hamidiye) Caddesi etkisiyle önce parçalanıp daha sonra çevresindeki diğer yapı adalarıyla birleşerek farklı bir düzen oluşturduğu görülmektedir. Nitekim yapı adası mevcut kentsel doku içinde okunamamaktadır. Bununla birlikte sokak kurgusuna ilişkin 1921 yılından sonra önemli bir değişimin yaşanmadığı gözlemlenmiştir (Şekil 4.79).



Şekil 4.79 : 17 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

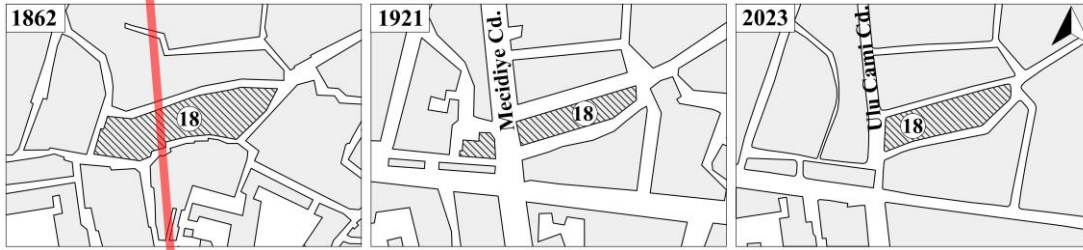
Yapı adasının bina dokusundaki değişime bakıldığında, dokunun tümüyle değiştiği görülmektedir. Yeniden yapılandırıcı rota etkisiyle parsel boyutlarında yaşanan değişimlerin yol açtığı ölçülerdeki dengesizlik, bina büyüklüklerine de yansımıştır (Şekil 4.80). Nitekim alanda farklı boyut ve yükseklikte, farklı dönemlere ait yapılar bir arada bulunmaktadır.



Şekil 4.80 : 17 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

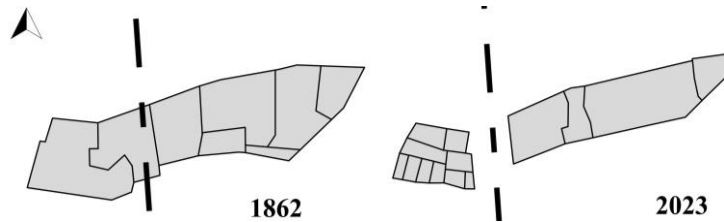
4.2.2.7 Yapı adası-18

18 numaralı yapı adasının değişen yol sistemi içindeki durumuna bakıldığında, yapı adasının Mecidiye Caddesi etkisiyle başlangıçta ikiye ayrıldığı ancak daha sonra oluşan iki parçadan daha küçük olanın kuzeyindeki başka bir yapı adasıyla birleştiği görülmektedir (Şekil 4.81). Bunun dışında yapı adası genel çerçevesini büyük ölçüde korumuştur.



Şekil 4.81 : 18 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı adasının parselasyon düzeninde yaşanan değişimlere bakıldığında, yapı adasının ikiye ayrılan parçalarından büyük olanındaki parsellerin sadece düşey doğrultuda bölünerek daha küçük parsellere dönüştüğü ve daha küçük olan yapı adası parçasındaki parsellerin ise düşey ve yatay doğrultuda bölünerek yaklaşık beş katı kadar parsel oluşturduğu görülmektedir (Şekil 4.82).



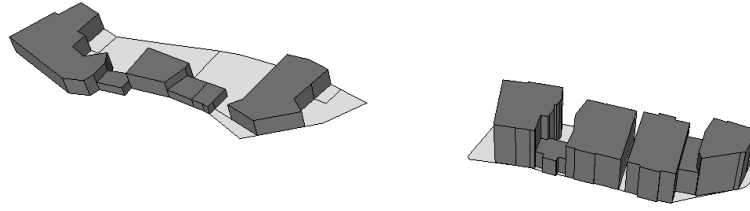
Şekil 4.82 : 18 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı adasının bina dokusundaki değişimine bakıldığında, yapılaşma yoğunluğun plan düzleminde arttığı ve farklı boyuttaki yapıların bir arada bulunduğu görülmektedir (Şekil 4.83).



Şekil 4.83 : 18 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

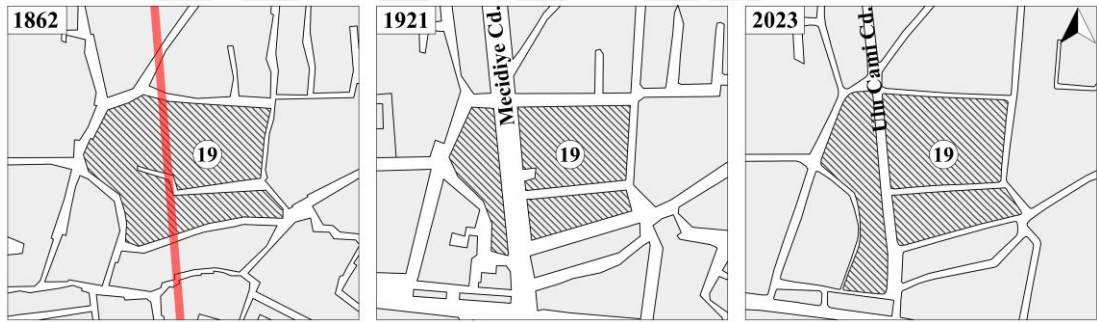
Yapı adasının üçüncü boyuttaki değişimi incelendiğinde, bina yüksekliklerinin arttığı ve kat sayısının beş-altı civarına yükseldiği görülmektedir. (Şekil 4.81).



Şekil 4.84 : 18 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).

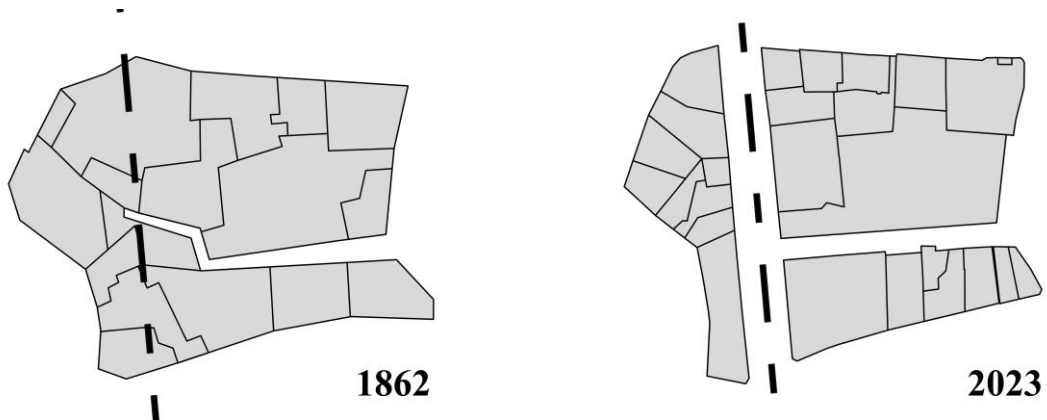
4.2.2.8 Yapı adası-19

19 numaralı yapı adasının değişen yol sistemi içindeki durumuna bakıldığında, Mecidiye Caddesi etkisi ve yeniden yapılandırıcı rotanın çıkmaz sokak üzerinden geçmesi nedeni ile üçe ayrıldığı görülmektedir. 1921 sonrası ayrılan parçalardan uzun olanın güneyindeki başka bir yapı adasıyla birleşerek büyüdüğü görülmektedir (Şekil 4.85).



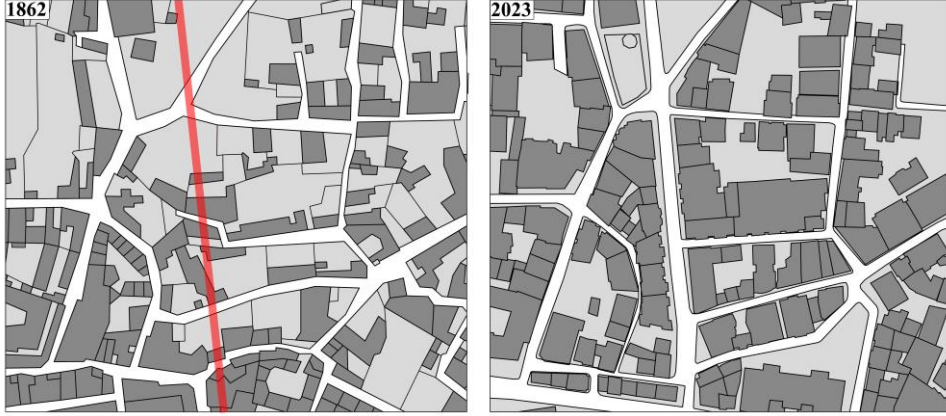
Şekil 4.85 : 19 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı adasının parselasyon düzenindeki değişimine bakıldığında, 1862'deki düzeni büyük ölçüde devam ettirdiği ve bazı parsellerde yalnızca birleşme ve bölünme bazında farklılıklar yaşandığı görülmektedir (Şekil 4.86).



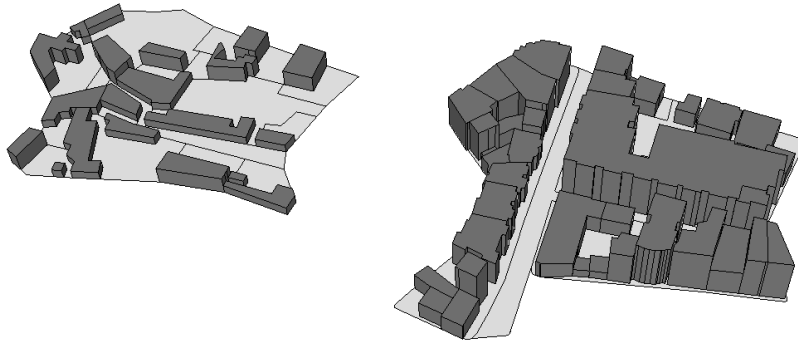
Şekil 4.86 : 19 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı adasının bina dokusundaki değişimine bakıldığında ise, yoğunluğun arttığı ve yapı boyutlarının büyüdüğü görülmektedir. Ulu Cami Caddesi üzerinde sıralanan yapılar yeniden yapılandırıcı rotayı kolaylıkla okutmaktadır (Şekil 4.87).



Şekil 4.87 : 19 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı adasının 3. Boyuttaki değişimi incelendiğinde, 1862’de yapıların içerisinde bulundukları parsellerin sadece bir bölümüne yerleştiği seyrek bir yapılaşma görülmektedir. Günümüzdeki durumda ise yapılaşmanın arttığı, yüksek katlı ve büyük boyuttaki yapıların sayısının Şehreküstü Meydanı’na doğru yükseldiği görülmektedir (Şekil 4.88).



Şekil 4.88 : 19 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).

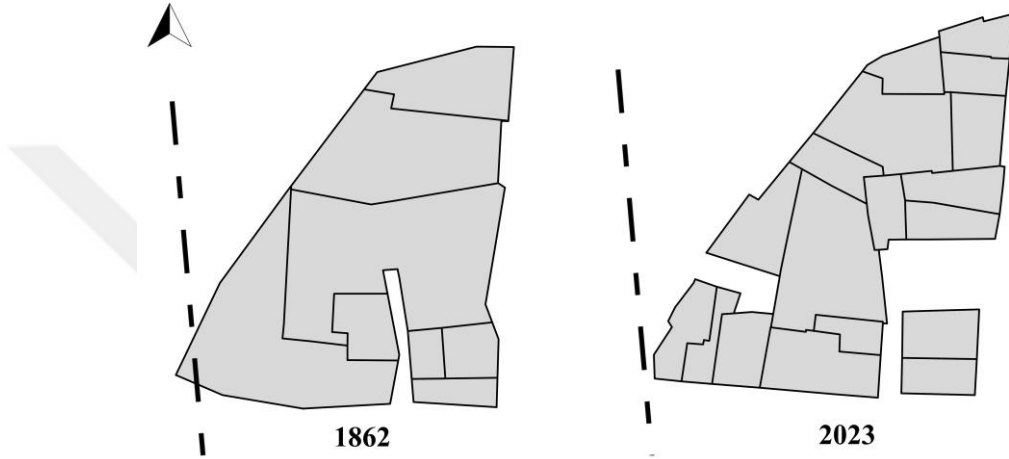
4.2.2.9 Yapı adası-20

20 numaralı yapı adasının değişen yol sistemi içindeki durumuna bakıldığında, Mecidiye Caddesi etkisiyle küçüldüğü ancak büyük ölçüde aynı kaldığı görülmektedir (Şekil 4.89).

Yapı adasının parselasyon düzenindeki değişimine bakıldığında; 1862’deki düzenin büyük ölçüde değişmediği bazı parsellerin birleştiği bazılarının ise bölümlere ayrıldığı görülmektedir (Şekil 4.90).

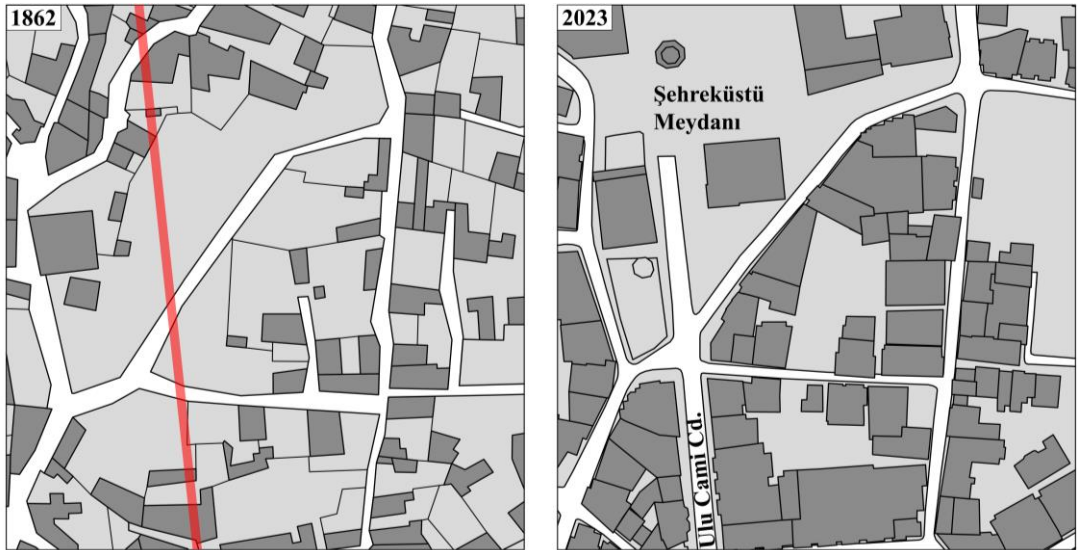


Şekil 4.89 : 20 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).



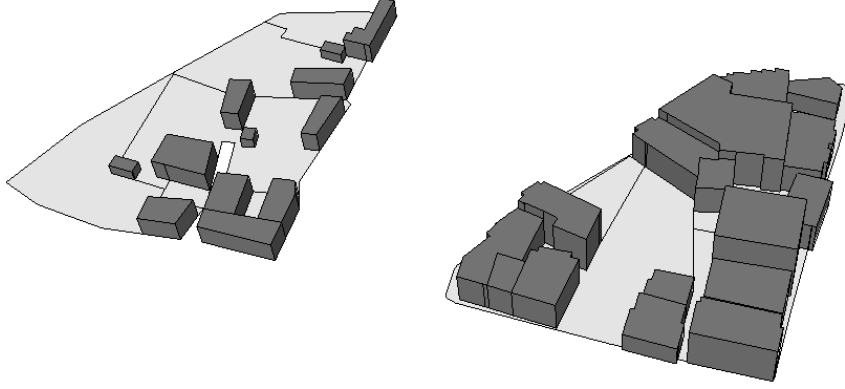
Şekil 4.90 : 20 nolu yapı adasının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı adasının bina dokusundaki değişimine bakıldığında, yapılaşma yoğunluğun arttığı görülmektedir (Şekil 4.91). 1862 yılında Şehreküstü Cami'nin yer aldığı alan ve yapı adası arasında kalan bölümde yapılaşma yokken, günümüzde yapı adasının çeperlerini takip eden bir düzen söz konusudur.



Şekil 4.91 : 20 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

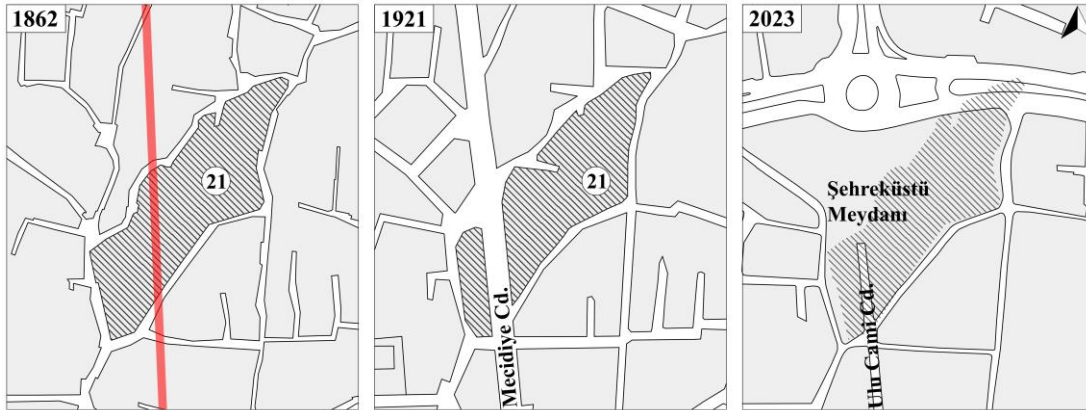
Yapı adasının 3. boyutundaki değişimi incelendiğinde, zamanla ada içerisinde yapılaşma yoğunluğunun ve kat yüksekliğinin arttığı görülmektedir. 1862’deki durumda birbirileri ile mesafeli konumlanan yapılar görülürken, bu durum günümüzde değişmiştir (Şekil 4.92).



Şekil 4.92 : 20 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).

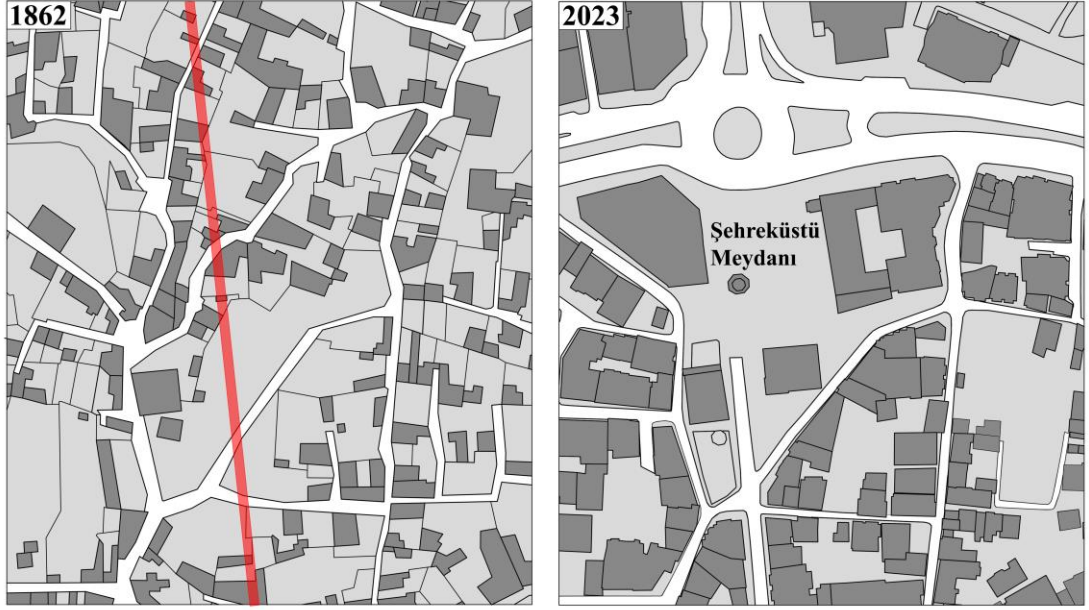
4.2.2.10 Yapı adası-21

21 numaralı yapı adasının değişen yol sistemi içindeki durumuna bakıldığında; Mecidiye Caddesi etkisiyle ikiye ayrıldığı, Haşim İşcan Caddesi’nin açılmasıyla küçülse de Şhreküstü Meydanı oluşturulurken diğer yapı adalarıyla birleşerek büyüdüğü görülmektedir (Şekil 4.93). Günümüzde yapı adası Haşim İşcan, Fevzi Çakmak ve Ahmet Hamdi Tanpınar Caddelerinin kesiştiği alanın güneyinde yer almaktadır.



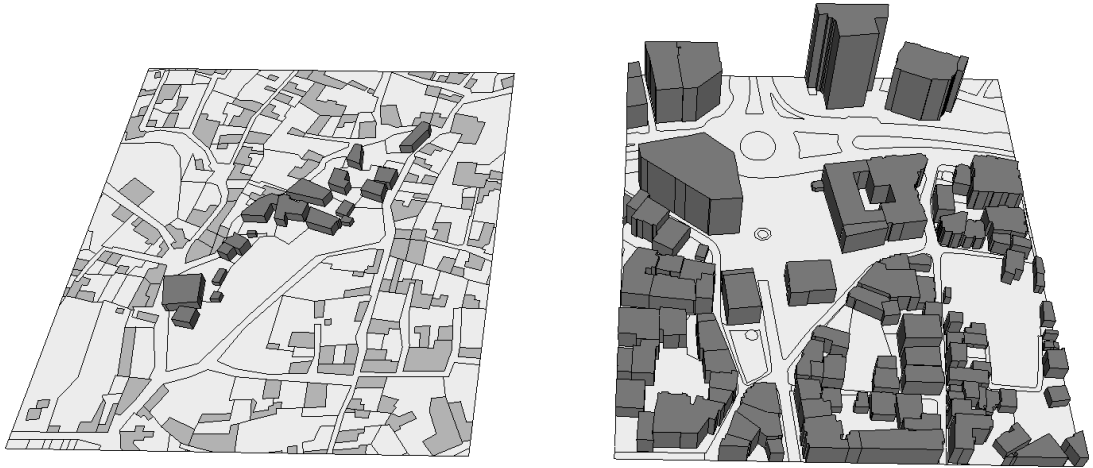
Şekil 4.93 : 21 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı adasının parselasyon düzenindeki değişimlere bakıldığında, Şhreküstü (Pars Bey) Camisi dışında 1862 yılındaki düzenle hiçbir benzerlik taşımayan büyük ve ayırık parseller görülmektedir (Şekil C.1). Yapı adasının bina dokusundaki değişime bakıldığında ise, dokunun tümüyle farklılaştığı görülmektedir (Şekil 4.94).



Şekil 4.94 : 21 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

Şekil 4.95’de gösterilen yapı adasının üçüncü boyuttaki değişimi incelendiğinde, 1862 durumunda yapılaşmanın adanın kuzeyindeki sokak üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Diğer caddelerin düzenlenmesiyle birlikte oluşan düğüm noktasında yer alan Şehreküstü Meydanı ve onu çevreleyen yapılarıdaki boyutsal artış görülmektedir.

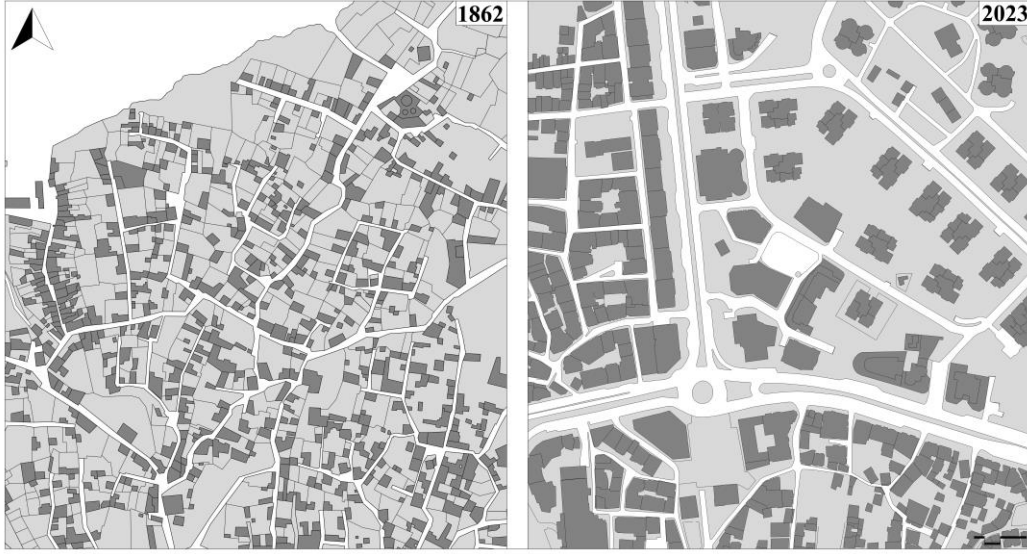


Şekil 4.95 : 21 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).

4.3 Fevzi Çakmak Caddesi Bölümü

Şekil 4.96’da 1862 yılındaki konut yerleşimlerinden oluşan seyrek yoğunluklu kentsel dokunun tümüyle değiştiği, çıkmaz sokakların yer aldığı yol sisteminin yerini bir yol

şebekesine bıraktığı görülmektedir. Buna rağmen belirli noktalarda yol sisteminde rota öncesiyle bazı örtüşmeler bulunmaktadır.



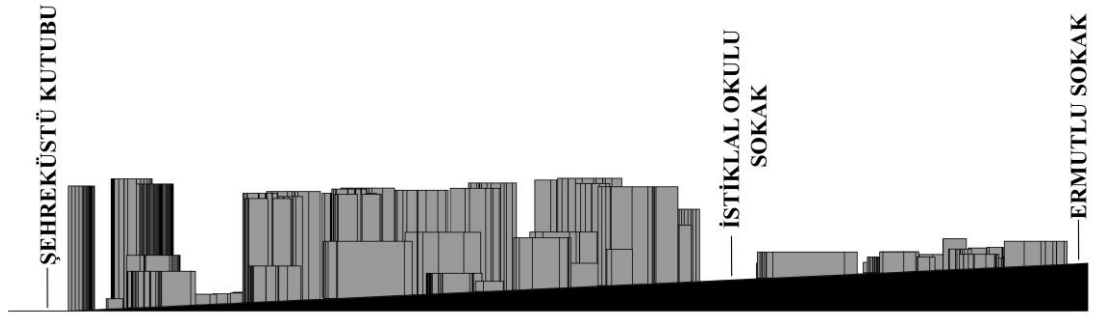
Şekil 4.96 : Fevzi Çakmak Caddesi Bölümü'nde değişen kentsel doku (Günaçar, 2024).

Rotanın bu bölümü 1862 yılındaki kent haritasına göre kentin kuzey sınırlarında bulunmaktadır. Daha sonra yeniden yapılandırıcı rotanın karayoluyla birleştiği alanda terminal inşa edilmiştir. Eski Santral Garaj olarak bilinen bu alanda 1862 yılında yalnızca sebze-meyve bahçeleri bulunmaktaydı (Polat, 2005). Günümüzde Şhreküstü Meydanı'nda başlayan cadde, Kent Meydanı'na kadar devam etmektedir (Şekil 4.97).



Şekil 4.97 : Şhreküstü Meydanı'ndan Fevzi Çakmak Caddesi'ne bakış (Günaçar, 2024).

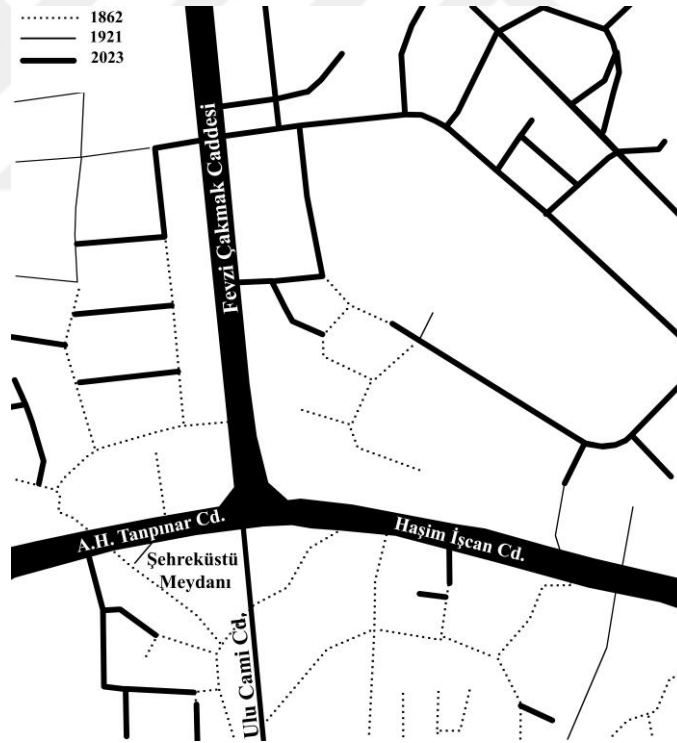
Bugün cadde boyunca, zemin katları ticari amaçla kullanılan, üst katları ofis veya konut kullanımlı bloklar yer almaktadır (Şekil 4.98).



Şekil 4.98 : Fevzi Çakmak Caddesi silüeti (Günaçar, 2024).

4.3.1 Fevzi Çakmak Caddesi'nin tarihsel süreçteki değişimi

Mecidiye Caddesi'nin kuzey bölümünü oluşturan alanda açılan caddeler, yol genişletme çalışmaları ve oluşan yeni kentsel kutuplar nedeniyle değişimler yaşanmıştır (Şekil 4.99).



Şekil 4.99 : Fevzi Çakmak Caddesi bölümünün değişimi (Günaçar, 2024).

Şekil 4.100'de caddenin açıldığı yıllarda üzerinde yapılaşma bulunmayan kuzey bölümünün 1939 yılında hala bağlık-bahçelik olduğu görülmektedir. 1939 hava fotoğrafında caddenin batısında yer alan yapı, Şekil 4.101 ve Şekil 4.102' de 1960'lı yıllara ait fotoğrafta artık kent içinde yer almaktadır. Bu değişimin temelinde caddenin

karayoluyla kesiştiği alanda açılan terminal (Santral Garaj) yer almaktadır. Yapıldığı yıllarda kente uzaklığı nedeniyle birçok eleştiri alan terminal 1961 yılında çalışmaya başlamıştır (Polat, 2005). Ve böylelikle terminalin yer aldığı düğüm noktası rotanın kutuplarından biri haline gelmiştir. 1939'da kentin bu bölümünde yerleşim bulunmazken caddenin sonunda kentsel kutubun oluşmasıyla birlikte cadde üzerinde ve terminal etrafında yerleşim sayısı artmış, kentin kuzeyinde yer alan bu bölüm çok kısa bir süre içinde kent içinde kalır hale gelmiştir. Prost Planı kararları doğrultusunda düzenlenen yeniden yapılandırıcı rotanın Fevzi Çakmak Caddesi bölümünün etkisiyle kent kuzeye doğru yönelmiştir (Polat, 2005).



Şekil 4.100 : 1939 tarihli Hava Fotoğrafı (BBB arşivi).

Yeniden yapılandırıcı rotanın 1960'lı yıllarda bugünkü haliyle düzenlemesi sırasında rotanın izi doğu yönünde sabit tutularak batı tarafına doğru genişletilerek yapılan yıkımlar Şekil 4.101'de görülmektedir.

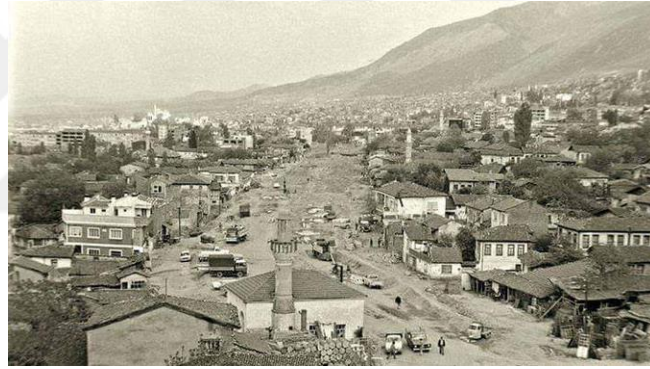


Şekil 4.101 : Fevzi Çakmak Caddesi yıkımları (Url-18).



Şekil 4.102 : Eski Santral Garaj'dan Fevzi Çakmak Caddesi'ne bakış (Url-19).

Alanın değişiminde sadece Mecidiye Caddesi değil 1970'li yılların sonlarında açılan Haşim İşcan Caddesi de etkili olmuş, alanın bu bölümünde kentsel dokuda kayıplar yaşanmıştır (Şekil 4.103).



Şekil 4.103 : Haşim İşcan Caddesi açılırken yapılan yıkımlar (Url-20).

Bununla birlikte açılan caddenin Fevzi Çakmak Caddesi ile birlikte kesişerek oluşturduğu düğüm noktası, zaman içinde günümüzdeki Şhreküstü Meydanı'nın yer aldığı kentsel kutubu oluşturmuştur (Şekil 4.104).



Şekil 4.104 : Düzenleme sonrası Fevzi Çakmak Caddesi ve Şhreküstü kentsel kutubu (Url-21).

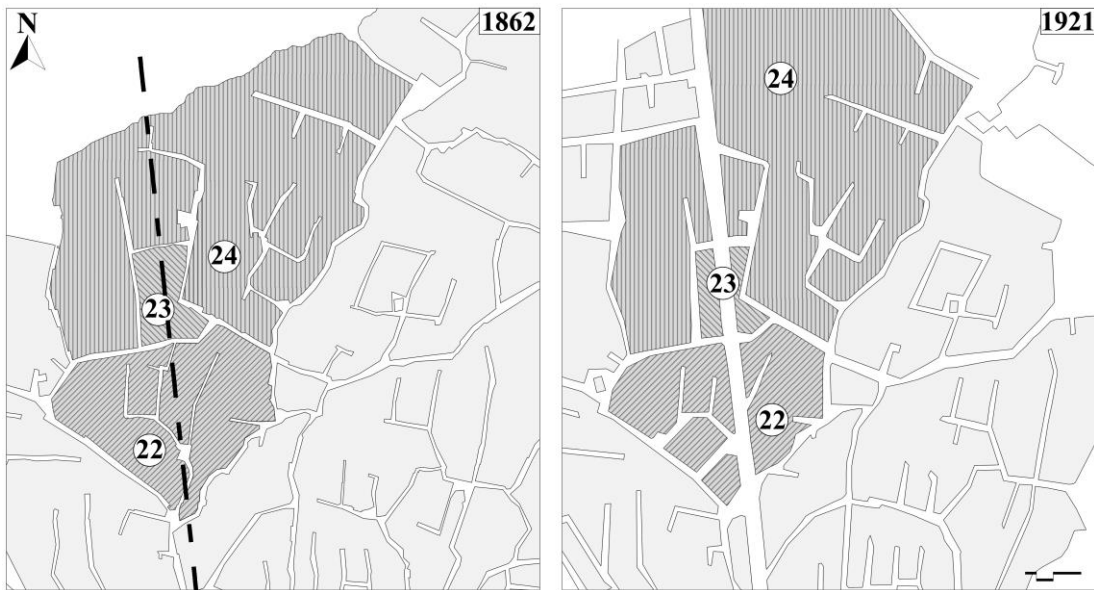
Alanın morfolojisinin değişiminde etkili olan bir diğer olay ise 2006 yılında başlayan Bursa Doğanbey Kentsel Dönüşüm Projesi’dir. Dönüşüm sonucu Doğanbey Mahallesi’nin görünümü tümüyle değişmiştir (şekil 4.105).



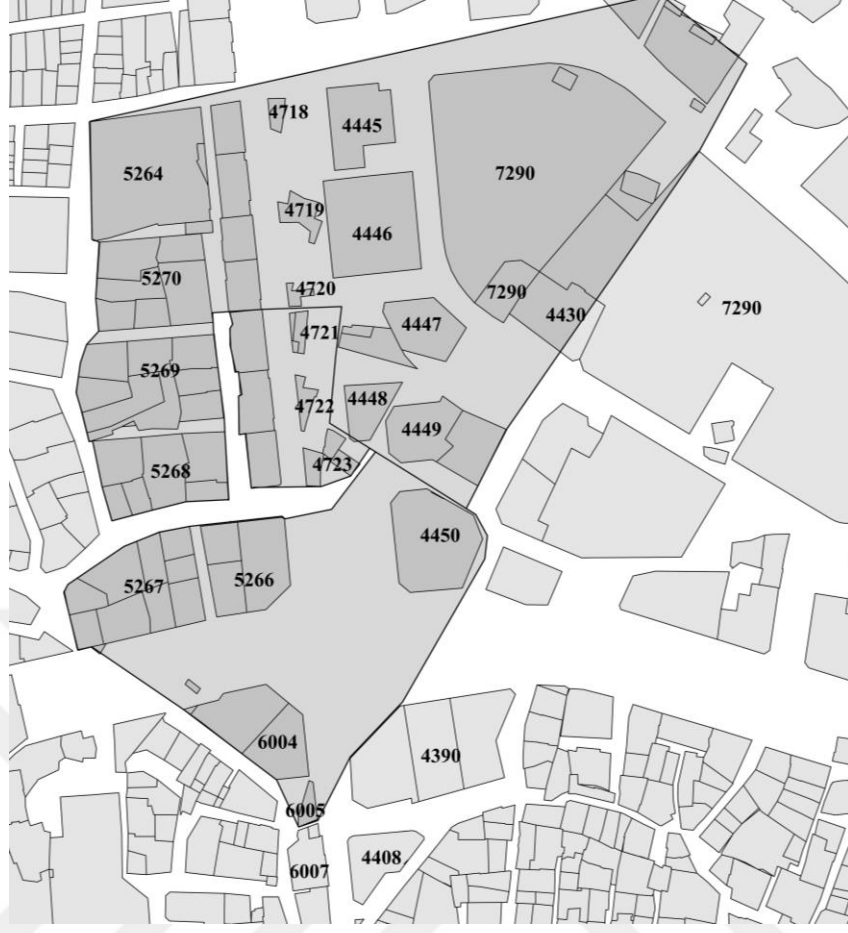
şekil 4.105 : Doğanbey Mahallesi’nin değişimi, 2006-2023 (Bursa Meps arşivi).

4.3.2 Etkilenen yapı adalarının morfolojik analizi

1862 yılı haritasına göre Mecidiye Caddesi açılırken bu bölümde 3 yapı adasını etkilemiştir (şekil 4.106). Yapı adaları değişimlerini günümüze kadar devam ettirdiği için 1921’deki rota oluşturulduktan sonraki parça sayısı günümüzle farklılık göstermektedir. 22’den 24’e kadar numaralandırılan yapı adalarının günümüz bilgileri şekil 4.107’deki kadastro haritasında görölmektedir.



şekil 4.106 : Fevzi akmak Caddesi Bölümünde etkilenen yapı adaları (Günaçar, 2024).



Şekil 4.107 : Fevzi Çakmak Caddesi Bölümünde etkilenen yapı adalarının günümüzdeki numaraları (Günaçar, 2024).

Çalışmada:

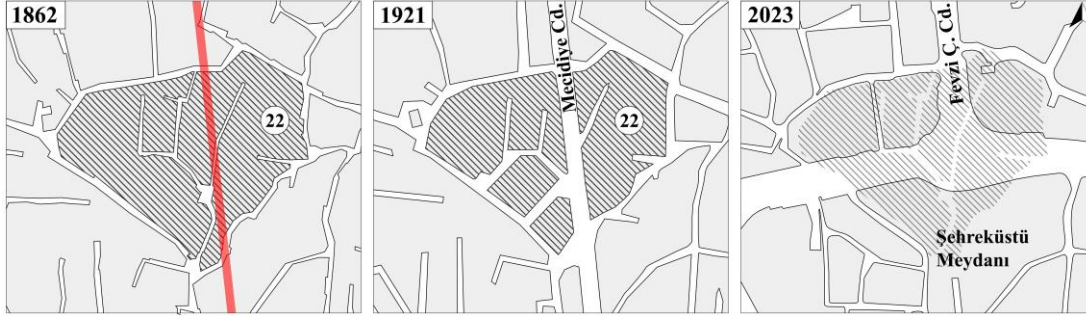
- 22 olarak numaralandırılan yapı adasını güncel numaraları 4450, 5266, 5267, 6004 ve 6005 olan 5 yapı adasını,
- 23 olarak numaralandırılan yapı adasının güncel numaraları 4721, 4722 ve 4723 olan 3 yapı adasını,
- 24 olarak numaralandırılan yapı adasını güncel numaraları 4430, 4445, 4446, 4447, 4448, 4459, 4718, 4419, 4420, 5264, 4468, 4469 ve 4470 olan 14 yapı adasını kapsamaktadır (Şekil 4.107).

Ayrıca Şekil 4.107’de görülen cadde üzerindeki 4718, 4719, 4720, 4721, 4722, 4723 numaralı yapı adaları caddenin genişletilmeden önceki halini göstermektedir.

4.3.2.1 Yapı adası-22

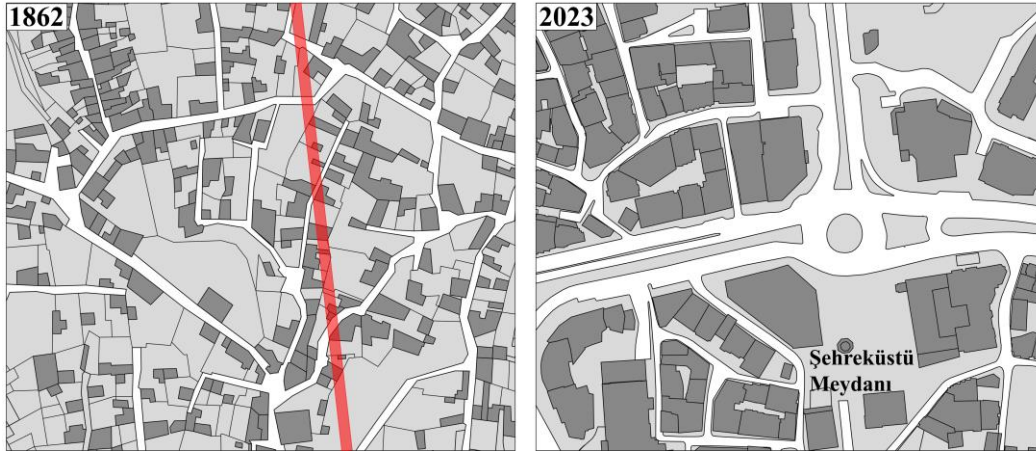
22 numaralı yapı adasının değişen yol sistemi içindeki durumuna bakıldığında, başlangıçta Mecidiye Caddesi etkisiyle üçe ayrıldığı görülmektedir. Daha sonra diğer

yolların oluşturulmasıyla 1921’de bu sayını dörde çıktığı görülmektedir. 1970’li yıllarda Haşim İşcan ve Ahmet Hamdi Tanpınar Caddeleri’nin açılmasıyla büyük değişim yaşamıştır. Çıkma sokaklardan biri iptal olurken diğeri sokağa dönüşerek kuzeybatıdaki parçalardan biri de ikiye ayrılmıştır. Güneybatıdaki iki parça ise birleşerek büyümüşür. Benzer şekilde kuzeydoğusundaki parça da yanındaki diğ er adayla birleşerek büyümüşür. Bugün yapı adasının ortasında Şehreküstü Meydanı’nın bir bölümü yer almaktadır (Şekil 4.108).



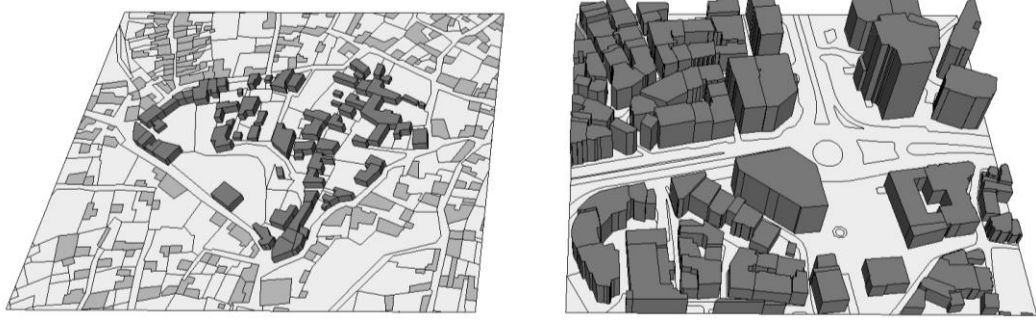
Şekil 4.108 : 22 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı adasının parselasyon düzenindeki değişime bakıldığında, 1862’deki düzenle herhangi bir benzerlik görülmemektedir. Yapı adası parçalanırken parseller birleşerek büyüme eğilimi göstermiştir (Şekil C.1). Yapı adasının bina dokusundaki değişime bakıldığında, dokunun tümüyle değiştiği görülmektedir (Şekil 4.109).



Şekil 4.109 : 22 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı adasının konumu tam olarak belirlenememekle birlikte, Şekil 4.110’da yapı adasının içinde yer aldığı alan ve çevresinin üçüncü boyuttaki değişimi görülmektedir. Yapılaşmanın kentsel dokunun tamamında artış gösterdiği görülmektedir. Özellikle cadde çeperlerinde yapı boyutları ve yükseklikleri artmıştır. Fevzi Çakmak Caddesinin düzenlenmesini takip eden süreçte açılan diğ er caddeler görülmektedir (Şekil 4.110).



Şekil 4.110 : 22 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).

4.3.2.2 Yapı adası-23

23 numaralı yapı adasının değişen yol sistemi içindeki durumuna bakıldığında, Mecidiye Caddesi etkisiyle ikiye ayrıldığı görülmektedir. Ayrılan parçaların her ikisi de daha sonraki dönemlerde yapılan diğer düzenlemeler nedeniyle çevre dokuyla birleşerek doku içerisinde kaybolmuştur (Şekil 4.111).



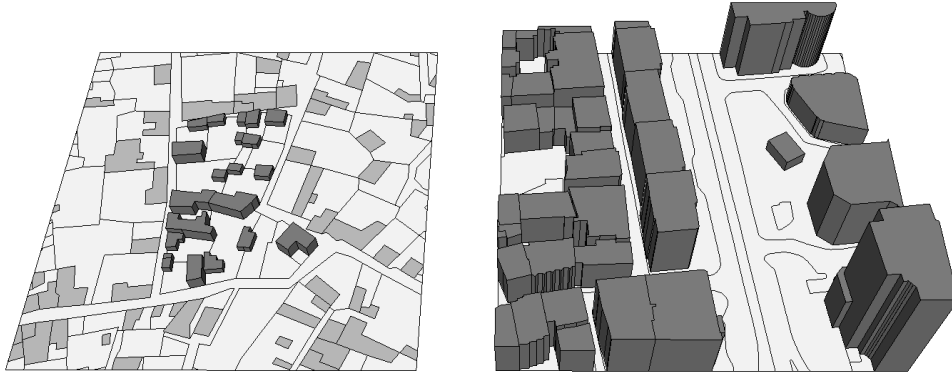
Şekil 4.111 : 23 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı adasındaki bina dokusunun yıllar içindeki değişimine bakıldığında, kentsel dokunun tümüyle değiştiği görülmektedir. (Şekil 4.112).



Şekil 4.112 : 23 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

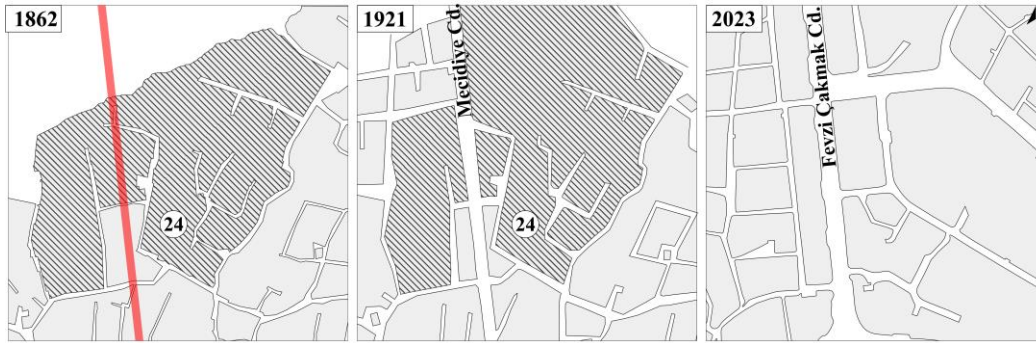
Yapı adası ve çevresinin üçüncü boyuttaki değişimi incelendiğinde yapıların hacimsel olarak ciddi oranda değişim gösterdiği görülmektedir (Şekil 4.113).



Şekil 4.113 : 23 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).

4.3.2.3 Yapı adası-24

24 numaralı yapı adasının değişen yol sistemi içindeki durumuna bakıldığında Mecidiye Caddesi etkisiyle üçe ayrıldığı görülmektedir. Daha sonraki yıllarda Fevzi Çakmak Caddesi'nin genişletilmesi ve diğer düzenlemeler nedeniyle yapı adası 1862'deki biçimini koruyamamıştır (Şekil 4.114).



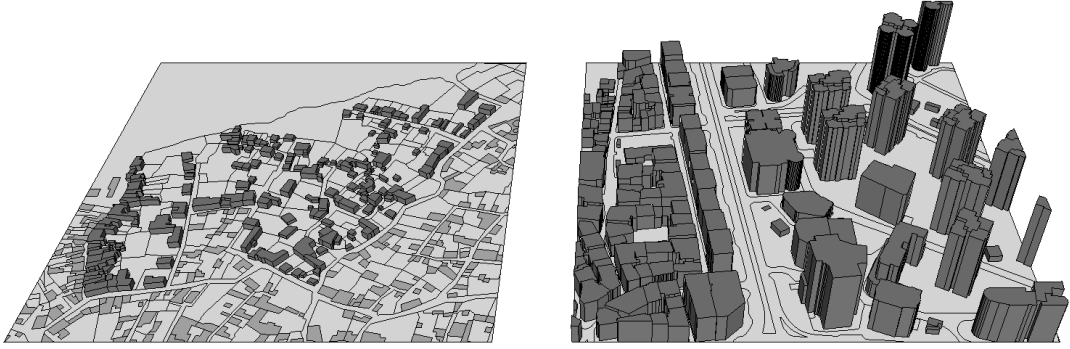
Şekil 4.114 : 24 nolu yapı adasının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı adasının parselasyon düzenindeki değişimlere bakıldığında çok büyük parsellerin olduğu görülmektedir (Şekil C.1). Yapı adasındaki bina dokusunun yıllar içindeki durumuna bakıldığında artan yapı boyut ve yükseklikleriyle birlikte dokunun tümüyle değiştiği görülmektedir (Şekil 4.115).

Yapı adası ve çevresinin 3. boyuttaki değişimi incelendiğinde, caddenin doğu ve batı tarafı arasında da ciddi bir farklılık söz konusudur. Bir tarafta cadde boyunca ayırık nizamlı yapı blokları bulunurken, diğer tarafta bitişik nizamlı bir yapılaşma söz konusudur. Kat sayısının 7 ile 24 arasında değişkenlik gösterdiği ve kat yüksekliğinin caddeden uzaklaştıkça azaldığı görülmektedir (Şekil 4.116).



Şekil 4.115 : 24 nolu yapı adasının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).



Şekil 4.116 : 24 nolu yapı adasının 3. boyuttaki değişimi (Günaçar, 2024).

4.4 Bölüm Değerlendirmesi

Bu bölümde, tez çalışması kapsamında yeniden yapılandırıcı rota olarak Bursa kent dokusunda moderniteye geçişin yer yer travmatik izlerini taşıyan Mecidiye Caddesi'ne odaklanılmış ve rotanın kentsel doku ve dokunun bir parçası olan mimari form üzerindeki etkileri incelenmiştir. Rotanın süreçsel etkilerini tespit edebilmek için güncel ve tarihi harita, fotoğraf vb. materyaller kullanılarak diyakronik (artzamanlı) okuma yapılmış, yapılan okuma sonucu elde edilen veriler kentsel morfolojik analiz yöntemiyle karşılaştırılarak değerlendirilmiştir. Böylelikle kentsel dokunun ve mimari formun dönüşümünün arkasında yatan nedenler ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Yapılan okuma sonucunda yeniden yapılandırıcı rotanın doğrultusu üzerinde yer alan 24 yapı adasının etkilendiği tespit edilmiştir. Zaman içinde yaşanan parçalanmalar ve artan sayı nedeniyle, anlatımın takibini kolaylaştırmak amacıyla etkilenen yapı adalarına 1'den 24'e kadar numara verilmiştir (Şekil A.1).

Açıldığı dönemde Maksem Camisi'nden başlayarak kentin kuzeyinde doğu-batı doğrultusunda uzanan karayoluna kadar devam eden Mecidiye Caddesi, zaman içinde yol sisteminde meydana gelen değişiklikler nedeniyle; Maksem, Ulucami ve Fevzi Çakmak Caddeleri olarak üçe ayrılmıştır. Bu üç caddenin ayrı ele alınarak yapıldığı kentsel çözümleme sonucunda aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır:

Maksem Bölümü yeniden yapılandırıcı rotanın etkilerinin en net okunabildiği alan olmuştur. Bu durum alanın kent içindeki konumundan -güneyinde yer alan Uludağ'dan- kaynaklanmaktadır.

- Maksem Bölümü'nde sokak kurgusunun değişimine bakıldığında, bazı yapı adalarının küçüldüğü, bazılarının ise iki veya daha fazla parçaya ayrıldığı görülmüştür. Ayrıca, Maksem Caddesi ile bağlantı kuracak şekilde çıkmaz sokakların uzatıldığı, yapı adaları içlerinde başka yolların oluşturulduğu ve bu yüzden rotayla başlayan parçalanmanın rota sonrası dönemde de devam ettiği görülmüştür. Atatürk Caddesi'nin düzenlenmesinin etkisiyle rota sonrası parçalanmış bazı yapı adaları diğer adalarla birleşerek farklı bir düzen oluşturmuş ve bu nedenle bazı sokaklar ortadan kalkmıştır (Şekil B.1).
- Maksem Bölümü'nde parselasyon düzeninin değişimine bakıldığında, Maksem Caddesi üzerindeki parsellerin bazılarının caddenin doğrultusuna dik şekilde parçalara ayrılarak daha küçük parseller oluşturduğu, rota sonrası küçülen bazı parsellerin ise birleşerek farklı geometrik şekillere sahip yeni parseller oluşturduğu görülmüştür (Şekil C.1)
- Maksem Bölümü'nün bina dokusundaki değişimine bakıldığında, cadde üzerinde yapılaşmanın arttığı, binaların boyut ve yüksekliklerinin arttığı görülmüştür (Şekil D.1).

Yapılan çalışma sonucu Ulucami Bölümü'nün çalışma alanı içinde genel görünümü en az değişen alan olduğu görülmüştür. Bu durum eskiden de merkez olma özelliği taşımasından ve anıtsal yapıların varlığından kaynaklanmaktadır.

- Ulu Cami Bölümü'nde sokak kurgusunun değişimine bakıldığında, bazı yapı adalarının küçüldüğü, bazılarının ise iki veya daha fazla parçaya ayrıldığı görülmüştür. Cumhuriyet Caddesi'nin de etkisiyle bazı yapı adalarının ise diğer adalarla birleşerek farklı bir düzen oluşturduğu görülmüştür. Bugünkü

sokak düzeninde görülen farklılıklar ise 1958 yangını sonrası kentsel mekânın yeniden organize edilmesinde kaynaklanmaktadır (Şekil B.1).

- Ulu Cami Bölümü’nde parselasyon düzeninin değişimine bakıldığında, alanın büyük bölümündeki düzenin 1958 yangını sonrası kentsel mekânın yeniden organize edilmesi nedeniyle tümüyle değişmiştir. Yangından etkilenmeyen bölümde yer alan, rota üzerindeki parsellerin ise daha küçük parçalara ayrıldığı görülmüştür (Şekil C.1).
- Ulu Cami Bölümü’nde bina dokusunun değişimine bakıldığında çarşı kısmında yangın sonrası yapılan değişiklikler gözardı edildiğinde Şehreküstü Meydan’ına yaklaştıkça yapı büyüklük ve boyutlarının arttığı, yapılaşmanın cadde üzerinde yoğunlaştığı görülmüştür (Şekil D.1).

Yapılan çalışma sonucu Fevzi Çakmak Bölümü’nün çalışma alanı içinde genel görünümü en çok değişen alan olduğu görülmüştür. Bu durum rotanın sonlandığı düğüm noktasının kentsel kutuba dönüşmesi ve caddenin genişletilmesinden kaynaklanmaktadır.

- Fevzi Çakmak Bölümü’nde rota etkisiyle yapı adalarının ikiye veya daha fazla parçaya ayrıldığı görülmüştür. Daha sonra yol sisteminde gerçekleşen değişiklikler nedeniyle bu sayı artsa da Fevzi Çakmak Caddesi’nin genişletilmesini takip eden süreçte yaşanan dönüşümler nedeniyle 1862 yılına ait sokak kurgusunun tümüyle değiştiği görülmüştür (Şekil B.1).
- Fevzi Çakmak Bölümü’nde 1862’ye ait parselasyon düzenin tümüyle değiştiği ve bugün caddenin sınırları içinde yer alan bazı parsellerin yeniden yapılandırıcı rotanın ilk genişlik ve doğrultusu hakkında bilgi verdiği görülmüştür (Şekil C.1).
- Fevzi Çakmak Bölümü’nde bina dokusunun ise yapıların artan boyut, yükseklik ve sayılarıyla birlikte dokunun tümüyle değiştiği görülmüştür (Şekil D.1).



5. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Mimari formun mevcut biçiminde parçalarının ne olduğu kadar, neyin parçası olduğu yani içinde yer aldığı sistem de önemlidir. Nitekim mimari formu kendi bağlamıyla birlikte morfolojik olarak incelemenin bir yolu da rota okumaktır. Rotalar, bir kentsel mekânın insanlaştırılması süreçlerini yapısal yönleriyle derinlemesine anlamamıza olanak sağlayan araçlar olarak oldukça önemlidir.

Yaşayan canlı bir organizma olan kentler tarihsel gelişim süreçleri içinde önemli dönüşüm evrelerine sahiptir. Bursa kenti için 19. yüzyılın sonlarında başlayan ve Modernleşme Dönemi adı verilen süreçte Tanzimat reformlarının etkisiyle kente mekânsal boyutta önemli müdahaleler yapılmıştır. Bu dönemdeki en kapsamlı müdahaleler şüphesiz açılan yeni caddeler olmuştur. Bunlarla birlikte yol sistemi değişmiş ve bir şebeke halini almıştır. Bu caddelerin büyük bölümü aynı zamanda bugün adı Hanlar Bölgesi olarak geçen Bursa'nın geleneksel kent merkezine mevcut biçimini veren yollardır. Kentin organik dokusunu parçalayan ve 19. yüzyıldan bugüne gelişim eksenlerini belirleyen doğrusal caddelerden her biri yeniden yapılandırıcı rota özelliği taşımaktadır.

Bursa'da Modernleşme Dönemi'nde yeniden yapılandırıcı rotaların kentsel mekâna dahil olmasıyla birlikte kentin organik dokusu parçalanmış, bu süreçte önemli kayıplar ve yıkımlar yaşanmıştır. Bununla birlikte mahremiyet odaklı şekillenmiş yol hiyerarşisi değişmiş, çıkmaz sokak sayısı azalarak kentsel dokudaki geçişlilik artmıştır. Ancak kentsel dokuyu dikkate almayan müdahaleler sonucunda kentin mimari kimliği zarar görmüş, açılan yeni caddeler üzerinde hemen arkasındaki geleneksel dokuya tamamen yabancı, büyük boyutlu ve yüksek katlı yeni yapılar inşa edilmiştir.

Batılı örneklerde olduğu gibi, yeniden yapılandırıcı rotalar Bursa'da da düzensiz arazilerin oluşumuna neden olmuştur. Mecidiye Caddesi açıldığı dönemde mevcut olan yapı adalarını parçalara ayırmakla kalmamış, birçok parseldeki düzeni değiştirerek farklı geometrik yapıya sahip parsellerin ortaya çıkmasına da neden olmuştur. Topoğrafya nedeniyle önceden de düzensiz biçimli olan yapı adalarının, rota

tarafından bölünmesiyle ortaya çıkan yeni parseller, özellikle cadde üzerinde artan yapılaşma eğilimiyle birleşerek parsel biçimine bağımlı şekillenen bina formlarını beraberinde getirmiştir. Yamuk, çokgen gibi alışılmadık geometrik formlara sahip bu yapılar kendi içlerinde özel mimari çözümler gerektirmektedir.

Meydanlar gibi belirli kentsel alanları birbirine bağlayarak kentsel mekân içinde bir düzenleme mekanizması olarak hizmet eden yeniden yapılandırıcı rotalar, Bursa'da bu amaçla oluşturulmamış olsa da zaman içinde rotaların başlangış, varış ve birbirleriyle kesiştiği noktalarında her biri kentsel kutup özelliği taşıyan meydanlar (Heykel, Şehreküstü ve Santral Garaj veya Kent Meydanı) ortaya çıkmıştır. Bu nedenle yeniden yapılandırıcı rotaların öncesinde kentteki tek odak noktası Ulu Cami- Kapalı Çarşı bölgesiyken rotaların düzenlenmesiyle bu sayı artmıştır.

Mecidiye Caddesi ile birlikte kent içinde diğer rotaların düzenlenmesi ve bunu takiben oluşan kentsel kutupların etkisiyle, kentin üç boyutlu formunu oluşturan bina dokusu değişmiştir. Yapılan çalışma sonucunda dokunun değişiminin Mecidiye Caddesi'nin her bir bölümünde birbirinden farklı özellikler gösterdiği ve ortaya çıkan bu farklılıklar üzerinde kentsel kutupların da etkili olduğu görülmüştür. Nitekim Fevzi Çakmak Caddesi'nde yaşanan değişimin Maksem Caddesi'ne kıyasla daha fazla olmasının nedeni budur.

Tüm bunların işaret ettiği üzere yeniden yapılandırıcı rota olarak Mecidiye Caddesi beraberinde getirdiği diğer etkenlerle birlikte kentsel mekâna yeni bir anlam yükleyerek, onu ve bileşenlerini değiştirmiştir.

KAYNAKLAR

- Akkılıç, Y.** (1987). Büyük Bursa Yangını. *Bursa ansiklopedisi-1*. Bursa: Bursa Hakimiyet Gazetesi Kültür Hizmetleri Dizisi.
- Akkılıç, Y.** (2001). *Prusa'dan Bursa'ya, Bursa'dan Yıldırım'a: Bir Kentin Serüveni*. İstanbul: Burdef yayınları.
- Akşin, S., Faroqhi, S., Ödekan & A., Kunt, M.** (1997). *Türkiye Tarihi II: Osmanlı Devleti 1300-1600*. İstanbul: Cem Yayınevi.
- Alkan Günay, N.** (2009). Modernleşme Bursa'sında Ulaşımındaki Gelişmeler. C. Çiftçi (Der.), *Osmanlı Modernleşmesi ve Bursa* içinde (ss. 251-269). Bursa: Bronz Grup.
- Armağan, M.** (1998). *Bursa Şehrengizi*. İstanbul: İz Yayıncılık.
- Aslanoğlu, R.** (1998). *Kent, Kimlik ve Küreselleşme*. Bursa: Asa Kitabevi.
- Bahrtdt, H. P.** (1966). *Outlines of the city sociology*. Venice: Marsilio.
- Batkan, Ö.** (1996). Bursa Kentsel Gelişim ve Planlama Süreci. E. Yenal (Der.), *Bir Masaldı Bursa* içinde (ss. 247-259). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Baykal, K.** (1976). *2000 Yıllık Bursa'nın Belediyesi*. Bursa: Öz Kardeşler Matbaası.
- Baykal, K.** (1993). *Bursa ve Anıtları*. Bursa: Bursa Eski Eserleri Sevenler Kurumu.
- Bursa Büyükşehir Belediyesi Arşivi.** 1880 Tarihli Bursa Sigorta Haritası, 1939-1969-1996 Tarihli Hava Fotoğrafları.
- Bursa Mekansal Planlama ve Strateji Ofisi (Meps) Arşivi.** 1862 Tarihli Bursa Suphi Bey Haritası-rest.
- Bursa Büyükşehir Belediyesi Nazım Plan Bürosu Arşivi.** 1921 Bursa Haritası.
- Can, Y.** (1995). *İslâm Şehirlerinin Fiziki Yapısı*. Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Can, A.** (2011). Antik metinler üzerinden Bursa. *Bursa Araştırmaları Kent Tarihi ve Kültürü Dergisi*, 8(32), 21-27.
- Caniggia, G., Maffei, G.L.** (1979). *Composizione architettonica e tipologia edilizia I. Lettura dell'edilizia di base*, Venice: Marsilio.
- Cansever, T.** (2010). *Osmanlı Şehri*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Cerasi, M. M.** (2001). *Osmanlı Kenti*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Conzen, M. R. G.** (1960). Alnwick, Northumberland: a study in town-plan analysis. *Progress in Human Geography*, 33(6), 859-864. London: George Philip. doi:10.1177/0309132509334948.
- Çetin, O.** (1999). *Sicillere Göre Bursa'da İhtida Hareketleri ve Sosyal Sonuçları (1472-1909)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

- Çetin, A.** (2011). 1844'de Maksem Mahallesi: Sosyal, Kültürel ve Ekonomik Araştırma. Dostoğlu, N., Oğuzoğlu ve O., Elbas, A. (Der.), *Bursa'nın Tarihi Mahalleleri-I* içinde (ss.192-199). Bursa: Bursa Kültür A.Ş.
- Dara, R.** (2003). *Tarihi Bursa Hanları ve Kapalı Çarşı*. Bursa: TED Bursa Koleji Kültür Yayınları.
- Dostoğlu, N.** (2009). Modernleşme Döneminde Bursa'daki Kentsel Gelişme. C. Çiftçi (Der.), *Osmanlı Modernleşmesi ve Bursa* içinde (ss. 11-30). Bursa: Bronz Grup.
- Dostoğlu, N. & Oral, E. Ö.** (1999). The Physical Transformation of the Ottoman Capital of Bursa from Tanzimat to Republic. In N. Akın, A. Batur, S. Batur (Eds.), *7. Centuries of Ottoman Architecture "A Supra-National Heritage"* (pp. 234-243). İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Publications.
- Dostoğlu, N. & Vural, T.** (2001). The role of western planners in the transformation of Bursa from a traditional ottoman city to a metropolitan center of the Turkish Republic. In H. Turgut and P. Kellet, (Eds.), *Traditional Environments in a New Millenium: 2nd International Symposium of IAPS-CSBE Network*, (pp. 239-245). Amasya, Turkey, 20-23 June.
- Dörtok Abacı, Z.** (2005). *Modernleşme sürecinde Bursa Kenti'nin mekansal ve sosyal değişimi 1860-1910.* (Doktora tezi). Erişim: <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/>
- Dörtok Abacı, Z.** (2007). Bursa'nın Kent Dokusundaki Değişim. C. Çiftçi (Der.), *Bursa'nın Kentsel ve Mimari Gelişimi* içinde (ss. 165-182). Bursa: Gaye Kitabevi.
- Dumont, P. & Georgeon, F.** (1999). *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Durak, S.** (2003). *Bir modernleşme projesi olarak Anadolu'da demiryolları ve Bursa-Mudanya demiryolu hattı.* (Yüksek Lisans tezi.) Erişim: <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/>
- Eksen, Z.** (2011). Değişen Sokak ve Mahalle İsimleri. N. Dostoğlu, Y. Oğuzoğlu, & A. Elbas (Der.), *Bursa'nın Tarihi Mahalleleri-1* içinde (ss. 50-53). Bursa Kültür A.Ş.
- Ergenç, Ö.** (2006). *XVI. Yüzyıl Sonlarında Bursa*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Faroqhi, S.** (1994). *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Faroqhi, S.** (2002). *Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Gabriel, A.** (2008). *Bir Türk Başkenti Bursa* (N. Er, H. Er ve A. Kazancıgil, Çev.) (Vol. 1, ss.1-13). İstanbul: Osmangazi Belediyesi Yayınları.
- Giritlioğlu, C., & Gürleyen, T.** (2018). Kentsel morfoloji dinamikleri ve yönetsel çerçevesi. İçinde A. S. Kubat, vd. (Der.), *Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, (213-224). İTÜ, Mimarlık Fakültesi, Taşkışla, 31 Ekim- 2 Kasım.

- Gözek, F. P.** (2012). *İstanbul Bahçeşehir yerleşiminin morfolojik olarak incelenmesi*. (Yüksek Lisans tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Gürer, T. K.** (2016). Tipomorfoloji: Kentsel Mekânın Yapısını Anlamak. *İDEALKENT*, 7 (18), 8-21.
- Gürgen, İ.** (2022). Bursa'nın Eski Çağları: Prusa'dan Bursa. Behçet Kemal Yeşilbursa (Der.), *Bursa'da Zaman, Mekân ve İnsan: Bursa'nın Yunan İşgalinden Kurtuluşunun 100. Yılı içinde* (ss.117-129). Bursa: Sentez Yayıncılık.
- Güvenç, M.** (2018). Kentsel morfoloji alanı kurulurken. İçinde A. S. Kubat, vd. (Der.), *Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitabı* içinde (73–79). İTÜ, Mimarlık Fakültesi, Taşkışla, 31 Ekim- 2 Kasım.
- Hasol, D.** (1975). *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*. İstanbul: YEM Yayınları.
- Hoşkara, Ş. Ö. & Cömert, N. Z.** (2018). Tipo-morfolojik analiz yöntemi: CMC ndüstri Bölgesi örneklem çalışması, Kuzey Kıbrıs. A. S. Kubat, vd. (Der.), *Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitabı* içinde (257–270). İTÜ, Mimarlık Fakültesi, Taşkışla, 31 Ekim- 2 Kasım.
- Hüdâvendigâr vilâyeti salnâme-i resmîsi.** (1909). *Vilayet Matbaası* (ss: 86). Erişim:<https://kutuphane.ttk.gov.tr/resource?itemId=303447&dkymId=55374>
- Kaplıanoğlu, R.** (2001). *Bursa Yer Adları*. İstanbul: Avrasya Etnografya Vakfı Yayınları.
- Kaplıanoğlu, R.** (2003). *Doğal ve Anıtsal Eserleri ile Bursa*. İstanbul: Osmangazi Belediyesi Yayınları.
- Kaplıanoğlu, R.** (2006). *Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Bursa (1876-1926)*. İstanbul: Avrasya Etnografya Yayınları.
- Kepecioğlu, K.** (2009): Şehreküstü Mahallesi. İçinde H. Algül vd. (Der.), *Bursa Kütüğü* (Vol.4, ss.146). Bursa: Uludağ Yayınları.
- Kırayoğlu, K.** (2004). *Bir Osmanlı şehri Bursa'da şehir merkezi/ hanlar bölgesi sorunsalı*. (Yüksek Lisans tezi). Erişim: <https://polen.itu.edu.tr/items/b97ff6fa-d792-4d00-98db-5662728a6fed>
- Koç, A. & Kubat, A. Ş. (2018).** Kent biçimi araştırmalarında karşılaştırmalı analiz yöntemleri: İstanbul Tarihi Yarımadası örneği. A. S. Kubat, vd. (Der.), *Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitabı* içinde (243–254). İTÜ, Mimarlık Fakültesi, Taşkışla, 31 Ekim- 2 Kasım.
- Köprülü Bağbancı, Ö.** (2007). Bursa Hanlar Bölgesi'nin Değişim Süreçleri. C. Çiftçi (Der.), *Bursa'nın Kentsel ve Mimari Gelişimi* içinde (ss. 309-320). Bursa: Gaye Kitabevi.
- Köprülü Bağbancı, Ö.** (2008). Kentsel Planlamanın Mimariye Etkilerinin Bursa Hanlar Bölgesi'nde İncelenmesi. Y. Oğuzoğlu (Der.), *Bursa Şehrinin Gelişmesi ve Kentsel Planlama Kültürü* içinde (ss. 103-110). Bursa: Gaye Kitabevi.

- Köseoğlu, N.** (1947). *Tarihte Bursa Mahalleleri: XV. ve XVI'ıncı yüzyıllarda*. Bursa: Ant Basımevi.
- Kropf, K.** (2009). Aspects of urban form. *Urban Morphology International Seminar on Urban Form*, 13 (2), 105-120. doi:10.51347/jum.v13i2.3949.
- Kropf, K.** (2011). Morphological investigations: cutting into the substance of urban form. *Built Environment*, 37(4), 393–408. doi: 10.2148/benv.37.4.393.
- Kropf, K.** (2014). Ambiguity in the definition of built form. *Urban Morphology*, 18(1), 41–57. doi:10.51347/jum.v18i1.3995.
- Kropf, K. & Malfroy, S.** (2013). What is urban morphology supposed to be about? specialization and the growth of a discipline. *Urban Morphology*, 17(2), 128-131.
- Larkham, P. & Jones A. N.** (1991). *A Glossary of Urban Form: Historical Geography Research Series*. Birmingham: Urban Morphology Research Group.
- Levy, A.** (1999). Urban morphology and the problem of the modern urban fabric: some questions for research. *Urban Morphology*, 3(2), 79-85. <https://doi.org/10.51347/jum.v3i2.3885>
- Madanipour, A.** (1996). *Design of Urban Space: An Inquiry into a Socio-Spatial Process*. New York: John Wiley & Sons.
- Madanipour, A.** (1999). Why are the design and development of public spaces significant for cities? *Environment and Planning B: Planning and Design*, 26(6), 879–891. <https://doi.org/10.1068/b260>
- Malfroy, J.** (2004). Conceptualisation of a professional doctorate program: focusing on practice and change. *Australian Educational Researcher*, 31(2), 63–79. doi:10.1007/BF03249520
- Maretto, M.** (2021). The European Medium-Sized City: The Characteristics of the Urban Form. In Amistadi, L. et al (Eds.), *Mapping Urban Spaces: Designing the European City* (pp. 225-235). Routledge.
- Marshall, S. & Çalışkan, O.** (2011). A joint framework for urban morphology and design. *Built Environment*, 37(4), 409-426. doi: 10.2148/benv.37.4.409
- Moudon, A. V.** (1986). *Built for Change: Neighborhood Architecture in San Francisco*. Cambridge: MIT Press.
- Moudon, A. V.** (1992). A catholic approach to organizing what urban designers should know. *Journal of Planning Literature*, 6(4), 331–349. doi:10.1177/088541229200600401
- Moudon, A. V.** (1994). Getting to know the built landscape: typomorphology. In K. A. Frank, L. H. Schneekloth (Eds.), *Ordering Space: Types in Architecture and Design* (pp. 289- 311). New York: Van Nostrand Reinhold.
- Moudon, A. V.** (1997). Urban morphology as an emerging interdisciplinary field. *Urban Morphology*, 1, 3-10.
- Moudon, A.V.** (2019). Introducing supergrids, superblocks, areas, networks, and levels to urban morphological analyses. *ICONARP International*

- Oğuzoğlu, Y.** (2011). Uludağ'ın Eteklerini Süsleyen Bursa Mahalleleri. N. Dostoğlu, Y. Oğuzoğlu, & A. Elbas (Der.), *Bursa'nın Tarihi Mahalleleri-1* içinde (ss. 14-24). Bursa: Bursa Kültür A.Ş.
- Oğuzoğlu, Y.** (2013). *8500 Yıllık Tarihin İzinden Bursa Tarihi*. Bursa: Bursa Kültür A.Ş.
- Oliveira, V.** (2016). *Urban Morphology: An Introduction to The Study of The Physical Form of Cities*. Dordrecht: Springer.
- Oral, E. Ö. ve Ahunbay, Z.** (2005). Bursa'nın ipekçilikle ilgili endüstri mimarisinin korunması. *İTÜ Dergisi A*, 4(2), 37-46.
- Osmangazi Belediyesi Arşivi.** 1911 Tarihli Bursa Kent Haritası.
- Özendes, E.** (1999). *Osmanlı'nın İlk Başkenti Bursa*. İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları.
- Özgan, R.** (2008). Antik Devirde Bursa. Y. Oğuzoğlu (Der.), *Bursa Şehrinin Gelişmesi ve Kentsel Plnalama Kültürü* içinde (ss. 19-25). Bursa: Gaye Kitabevi.
- Polat, S.** (2005). *Mimarlık ve kentsel yaşam kalitesinin sağlanmasında dönüşüm projelerinin rolü: Bursa-Santral garaj örneği*. (Yüksek Lisans tezi). Erişim: <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/>
- Sadeghi, G. & Li, B.** (2019). Urban morphology: comparative study of different schools of thought. *Current Urban Studies*, 07(4), 562-572. doi:10.4236/cus.2019.74029.
- Saint Laurent, B.** (1996). Bir Tiyatro Aşığı: Ahmed Vefik Paşa ve XIX, Yüzyıl Sonlarında Bursa'nın Yeniden Biçimlendirilişi. E. Yenal (Der.), *Bir Masaldı Bursa* içinde (ss. 105-117). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Samuels, I., Panerai, P., Castex, J., & Depaule, J.C.** (2004). Haussmannien Paris: 1853-82, In I. Samuels (Ed.), *Urban Forms: The Death and Life of the Urban Block* (pp. 1-29). New York: Routledge Taylor & Francis Group.
- Scheer, B. C.** (2010). *The Evolution of Urban Form: Typology for Planners and Architects*. New York: Routledge.
- Scheer, B. C.** (2016). The epistemology of urban morphology. *Urban Morphology*, 20(1), 5-17. doi:10.51347/jum.v20i1.4052.
- Shaw, J. & Shaw, E. K.** (1977). *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey II: Reform, Revolution, and Republic: The Rise of Modern Turkey 1808–1975*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Spreiregen, P. D.** (1965). *Urban Design: The Architecture of Towns and Cities*. New York: McGraw-Hill Book Company.
- Strabon** (1975). *Coğrafya (Geographika) XIV*. İstanbul: İstanbul Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- Strappa, G.** (1995). *Unità dell'Organismo Architettonico*. Bari: Dedalo.

- Strappa, G.** (1998). The Notion of Enclosure in the Formation of a Special Building Type. In A. Petruccioli (Ed.), *Typological Process And Design Theory*, (pp. 91-115). Cambridge: MIT Press.
- Strappa, G.** (2016). L'architettura Come Organismo e Processo. In P. Gregory (Ed.), *Nuovo realismo/ postmodernismo*, (pp. 163-169). Roma: Officina.
- Strappa, G.** (2018). *Reading The Built Environment as a Design Method*, In V. Oliviera (Ed.), *Teaching Urban Morphology* (pp.159-185). Springer.
- Tanyeli, U.** (1999). Bursa'da Erken Osmanlı Kentleşmesinin Sorunları, *Osmanlı Devleti'nin Kuruluşunun 700. Yıldönümünde Bursa ve Yöresi Uluslararası XI. Yapı ve Yaşam Kongresi*, Bursa: 06- 08 Mayıs.
- Tekeli, İ.** (1999). Bursa'nın tarihinde üç ayrı dönüşüm dönemi, *Osmanlı Devleti'nin Kuruluşunun 700. Yıldönümünde Bursa ve Yöresi Uluslararası XI. Yapı ve Yaşam Kongresi*, Bursa: 06- 08 Mayıs
- Tekeli, İ.** (2007). Anadolu'da kent tarihi yazıcılığı üzerine. İçinde C. Çiftçi (Der.), *Bursa'nın Kentsel ve Mimari Gelişimi* (ss. 49-97). Bursa: Gaye Kitabevi.
- Türkün Dostoğlu, N.** (2001). *Osmanlı Dönemi'nde Bursa: 19. Yüzyıl Ortalarından 20.Yüzyıla Bursa Fotoğrafları*. İstanbul: Suna & İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü (AKMED).
- Vardar, B.** (2007). Bursa'nın Kentsel Mirasının Korunması ve Yaşatılması: Osmangazi Belediyesi Örneği. C. Çiftçi (Der.), *Bursa'nın Kentsel ve Mimari Gelişimi* içinde (ss. 185-195). Bursa: Gaye Kitabevi.
- Vural, T.** (2007). Tarihsel süreklilik İçinde Bursa Kapalıçarşı ve Hanlar Bölgesi. İçinde C. Çiftçi (Der.), *Bursa'nın Kentsel ve Mimari Gelişimi* içinde (ss. 289-308). Bursa: Gaye Kitabevi.
- Vural, T.** (2008). Bursa'nın Kentsel Gelişimi ve Piccinato Planı. İçinde Y. Oğuzoğlu (Ed.), *Bursa Şehrinin Gelişmesi ve Kentsel Planlama Kültürü* içinde (ss. 95-102). Bursa: Gaye Kitabevi.
- Ünlü, T.** (2018). Mekânın biçimlendirilmesi ve kentsel morfoloji. İçinde A. S. Kubat, vd. (Der.), *Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitabı* içinde (59-70). İTÜ, Mimarlık Fakültesi, Taşkışla, 31 Ekim- 2 Kasım.
- Whitehand, J.W.R.** (2001). British urban morphology: the Conzenian tradition. *Urban Morphology*, 5(2), 103-109. doi:10.51347/jum.v5i2.3896.
- Whitehand, J.W.R.** (2007). Conzenian urban morphology and urban landscapes. In A. S. Kubat, (Ed.), *Proceedings of the 6th International Space Syntax Symposium*, (pp. 1-9). İTÜ, Taşkışla, 12-15 June.
- Yedi yıldız, M. A.** (2003). *Şer'ie Sicillerine Göre XVI. Yüzyıl İkinci Yarısında Bursa Esnafı ve Ekonomik Hayat*. Bursa: Arasta Yayınları.
- Yenal, E.** (1996a). Osmanlı Öncesi Bursa. E. Yenal (Der.), *Bir Masaldı Bursa* içinde (ss. 11-15). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Yenal, E.** (1996b). Osmanlı Başkenti, Osmanlı Kenti Bursa. E. Yenal (Der.). *Bir Masaldı Bursa* içinde (ss. 19-48). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

- Yenişehirlioğlu, F.** (1981). XIV-XV. yüzyıl mimari örneklerle göre Bursa kentinin sosyal, ekonomik ve kültürel gelişimi. *IX. Türk Tarih Kurumu Kongresi Bildirileri III*, (ss.1345-1352). Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Yerasimos, S.** (1999). Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine. P. Dumont & F. Georgeon (Der.), *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri* içinde (ss. 1-18). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Url-1** <<https://www.researchgate.net/profile/KarlKropf/publication/289348372/figure/fig4/AS:332280993206276@1456233370506/The-formation-of-urban-tissue-or-aggregates-in-different-generalized-situations.png>>, erişim tarihi 21.01.2024
- Url-2** <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8b/Avenue_de_Wagram_and_Avenue_Hoche_from_Arc_de_Triomphe%2C_Paris_6_March_2015.jpg>, erişim tarihi 22.05.2024
- Url-3** <<https://fotograf.bursa.com.tr/tophane-yamaclari/tophane-yamaclari-hava-fotograf/>>, erişim tarihi 18.05.2024
- Url-4** <https://dipnot.hypotheses.org/files/2018/11/Heinrich_Kiepert._Asia_cite_rior.Bithynia.jpg>, erişim tarihi 21.04.2024
- Url-5** <<https://kulturenvanteri.com/tr/yer/bursa/#17.1/40.186085/29.054396>>, erişim tarihi 21.04.2024
- Url-6** <<https://kulturenvanteri.com/tr/yer/bursa/#17.1/40.186085/29.054396>>, erişim tarihi 21.04.2024
- Url-7** <<https://www.facebook.com/photo/?fbid=10221021237774303&set=gm.2963623047038156>>, erişim tarihi 04.03.2024.
- Url-8** <<https://www.facebook.com/photo/?fbid=10225606656686544&set=gm.5128248080575631&idornvanity=1930729780327493>>, erişim tarihi 05.03.2024
- Url-9** <<https://www.facebook.com/photo/?fbid=10220927422548981&set=gm.2937414339659027>>, erişim tarihi 12.03.2024
- Url-10** <<https://www.facebook.com/photo/?fbid=10227162383819116&set=gm.5694706063929827&idornvanity=1930729780327493>>, erişim tarihi 08.03.2024
- Url-11** <<https://www.facebook.com/photo/?fbid=10225412995925146&set=gm.5028030667264040&idornvanity=1930729780327493>>, erişim tarihi 06.01.2024
- Url-12** <<https://www.facebook.com/photo/?fbid=10223904960825577&set=gm.3970639763003141>>, erişim tarihi 04.03.2024
- Url-13** <<https://www.facebook.com/photo/?fbid=10224119616111825&set=gm.4052941778106272>>, erişim tarihi 05.03.2024
- Url-14** <<https://www.facebook.com/photo/?fbid=10226938159813656&set=gm.5578120502255051&idornvanity=1930729780327493>>, erişim tarihi 05.03.2024
- Url-15** <<https://www.facebook.com/photo/?fbid=10222583178941856&set=gm.3486558961411226>>, erişim tarihi 06.03.2024

- Url-16** <<https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/bursa/TurizmAktiviteleri/hanlar-bolgesi>
- Url-17** <<https://www.facebook.com/photo/?fbid=10222473755206331&set=gm.3449325788467877>>, erişim tarihi 18.03.2024
- Url-18** <<https://www.facebook.com/groups/1930729780327493/permalink/4378021112265002/>>, erişim tarihi 09.02.2024
- Url-19** <<https://www.facebook.com/groups/1930729780327493/permalink/3999746370092480/>>, erişim tarihi 09.02.2024
- Url-20** <<https://www.facebook.com/eskibursaresimleri/photos/a.406552369038/10157634708154039/?type=3>>, erişim tarihi 13.04.2024
- Url-21** <<https://www.facebook.com/photo/?fbid=1503627403801100&set=gm.6587719107961847&id=1930729780327493>>, erişim tarihi 06.04.2024



EKLER

EK A: Etkilenen yapı adalarının güncel numara bilgileri.

EK B: Etkilenen yapı adalarının yol sistemi içindeki değişimi.

EK C: Etkilenen yapı adalarının parselasyon düzenindeki değişim.

EK D: Etkilenen yapı adalarının bina dokusundaki değişim.



EK A

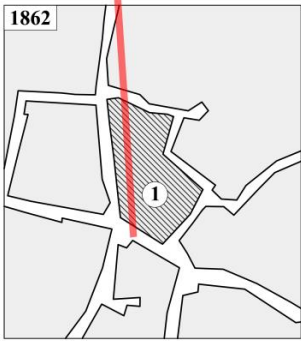
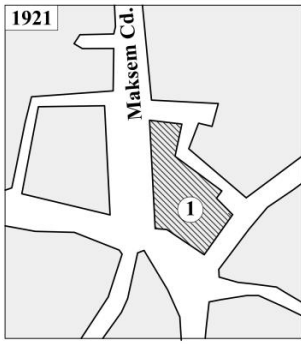
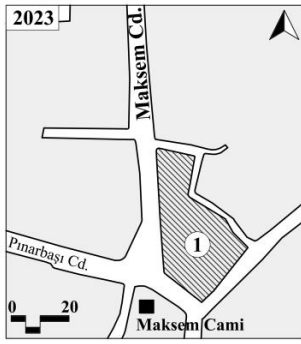
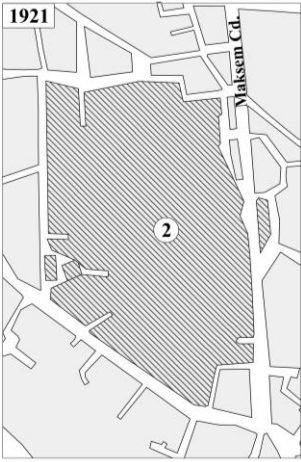
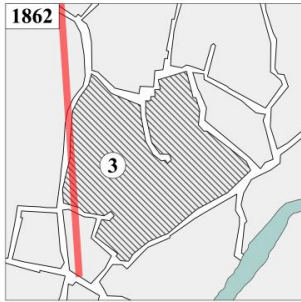
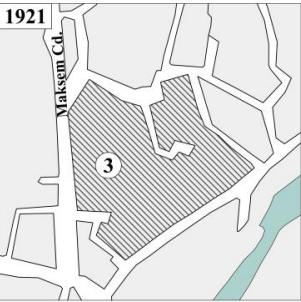
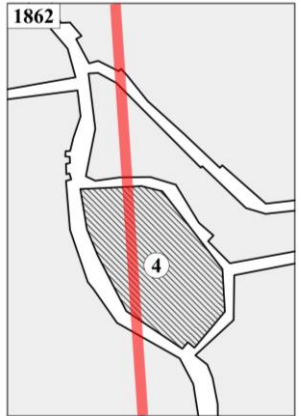
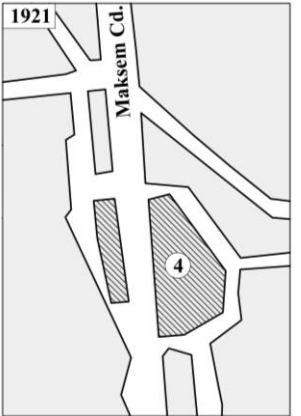
Verilen Y.A. Numarası	1921 yılındaki parçası sayısı	2023 yılındaki parça sayısı	Yapı Adası (Y.A.) parçalarının 2023 yılındaki numaraları
1	1	1	5477
2	2	12	5454, 5484, 5485, 5486, 5487, 5488, 5489, 5490, 5491, 5492, 5469, 5470
3	1	2	5475, 5476
4	2	2	5458, 5467
5	2	2	5457, 5466
6	6	8	5456, 5459, 5557, 5558, 5562, 5563, 5672, 5673
7	1	1	5561
8	1	1	5554
9	2	2	5515, 5553
10	1	-	-
11	2	-	-
12	2	-	-
13	2	-	-
14	2	-	-
15	4	2	5838, 6017
16	1	1	5804
17	1	2	-
18	2	1	6010, 4404
19	3	3	4405, 4406, 4390
20	1	1	4407
21	2	3	4390, 4408, 6007
22	4	5	4450, 5266, 5267, 6004, 6005

Şekil A.1: Etkilenen yapı adalarının güncel numara bilgileri (Günaçar, 2024).

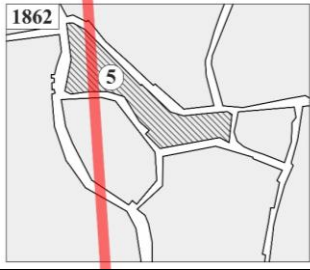
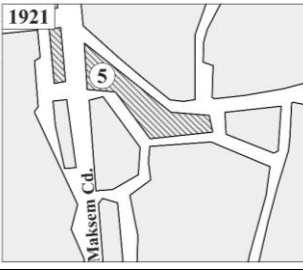
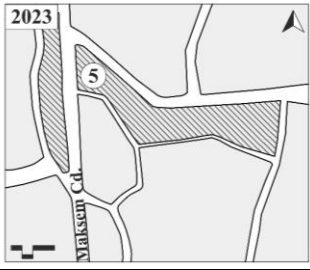
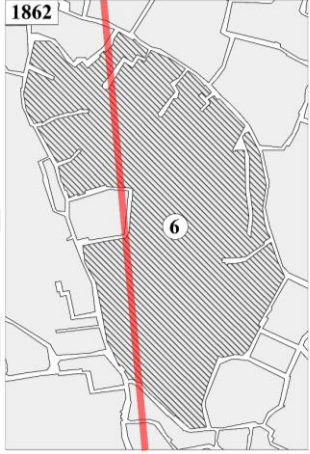
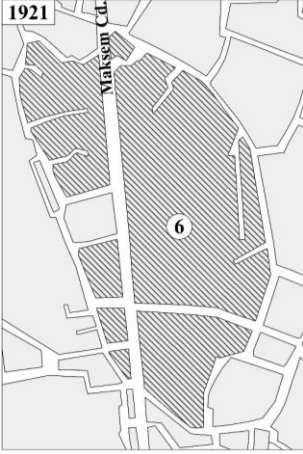
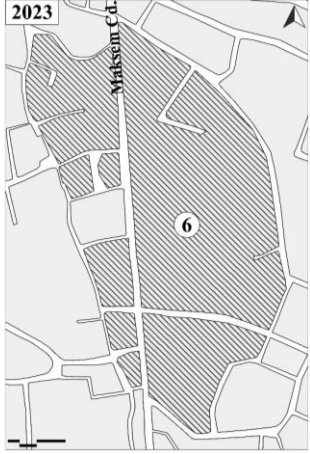
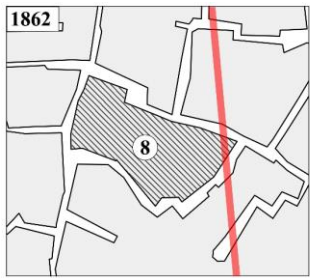
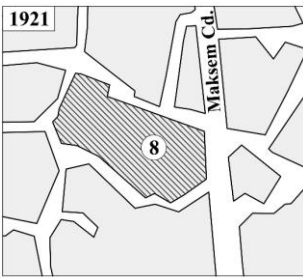
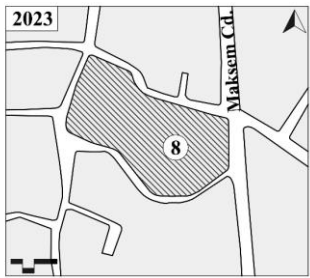
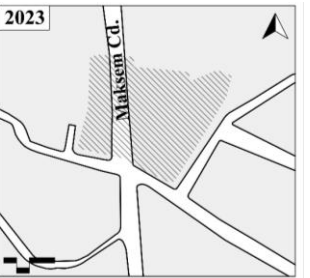
Verilen Y.A. Numarası	1921 yılındaki parçası sayısı	2023 yılındaki parça sayısı	Yapı Adası (Y.A.) parçalarının 2023 yılındaki numaraları
23	2	3	4721, 4722, 4723
24	3	13	4430, 4445, 4446, 4447, 4448, 4459, 4718, 4719, 4720, 5264, 5268, 5269, 5270

Şekil A.1 (devam): Etkilenen yapı adalarının güncel numara bilgileri (Günaçar, 2024).

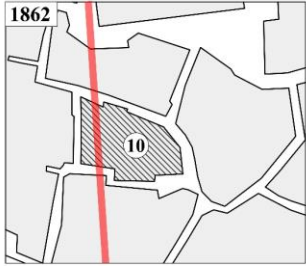
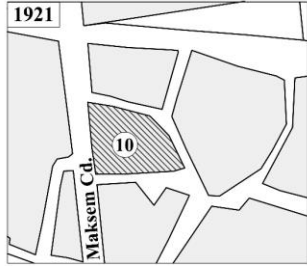
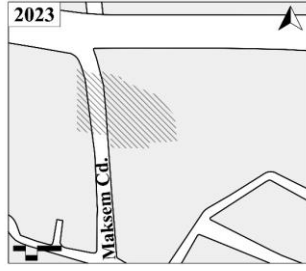
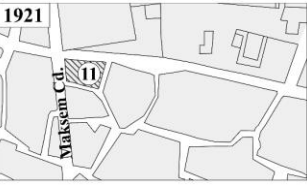
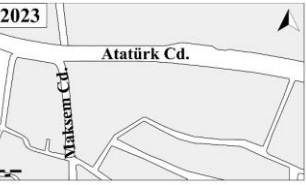
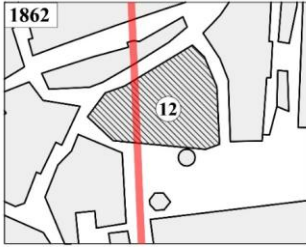
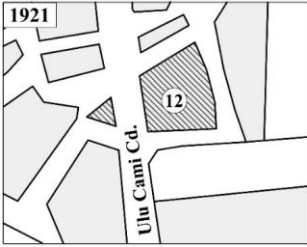
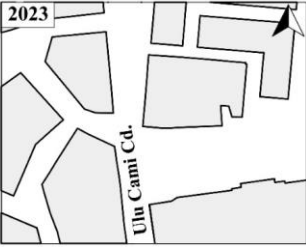
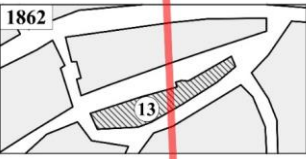
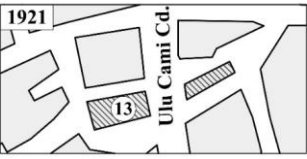
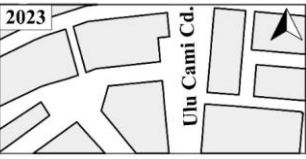
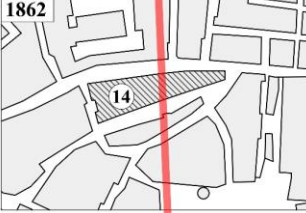
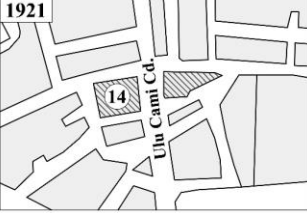
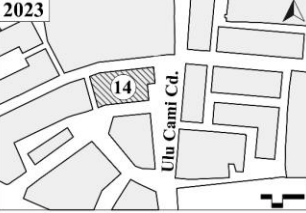
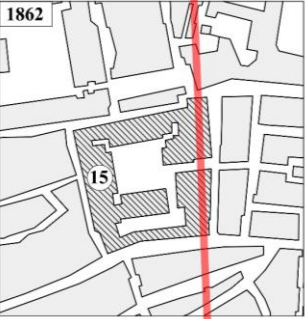
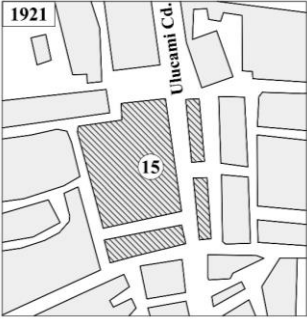
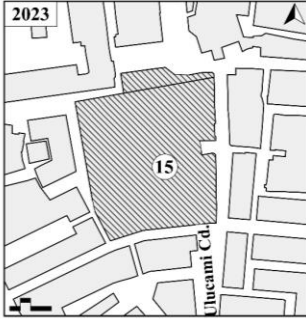
EK B

Yapı Adası No	Yol sistemi içindeki değişim (1862, 1921, 2023)		
1			
2			
3			
4			

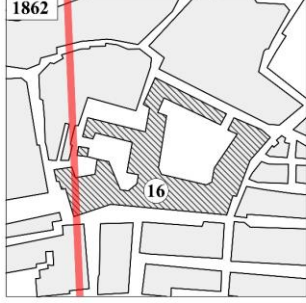
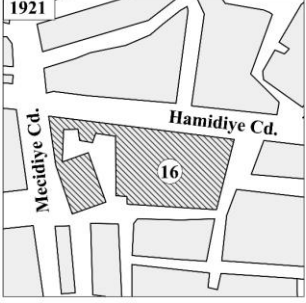
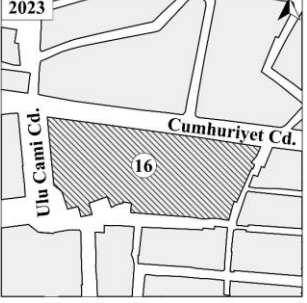
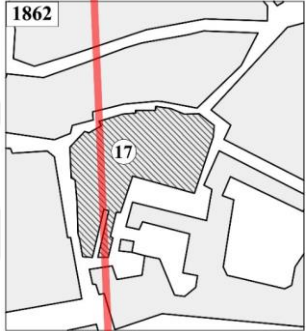
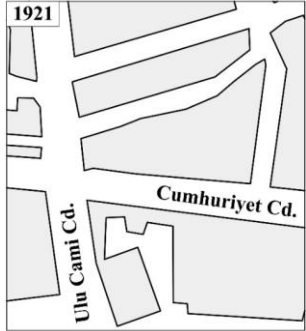
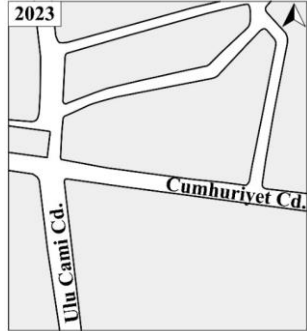
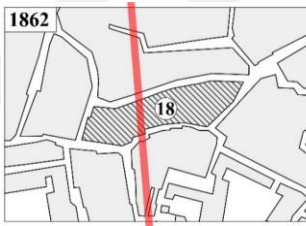
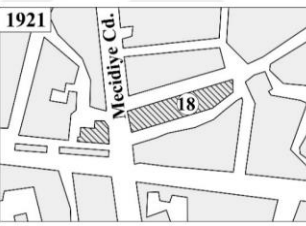
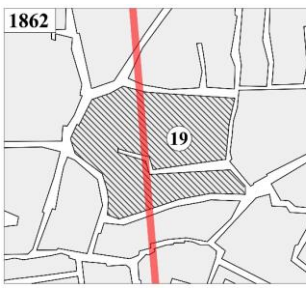
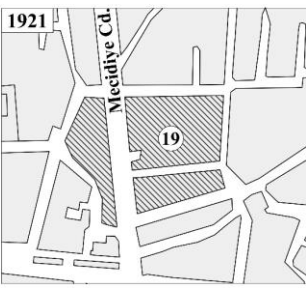
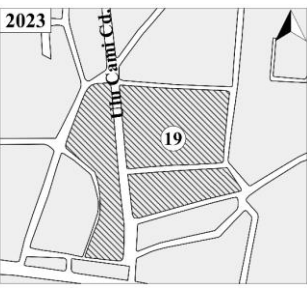
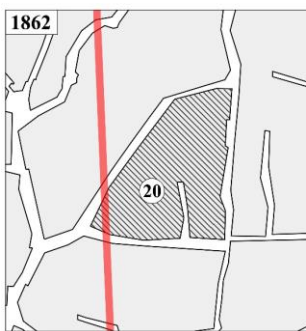
Şekil B.1: Etkilenen yapı adalarının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı Adası No	Yol sistemi içindeki değişim (1862, 1921, 2023)		
5			
6			
7			
8			
9			

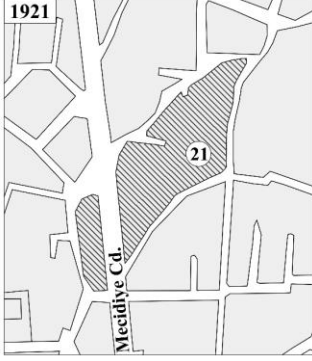
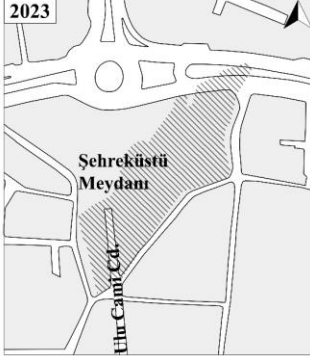
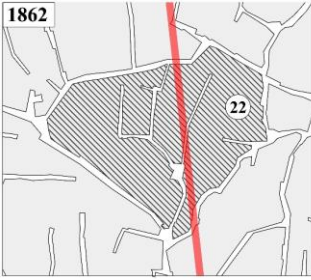
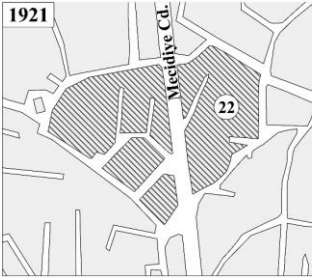
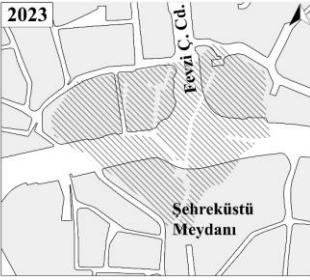
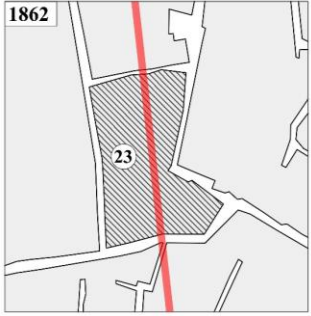
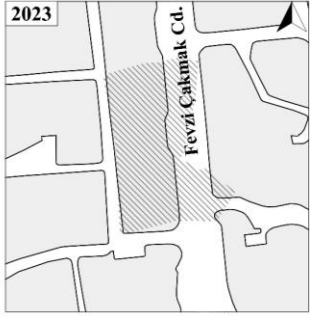
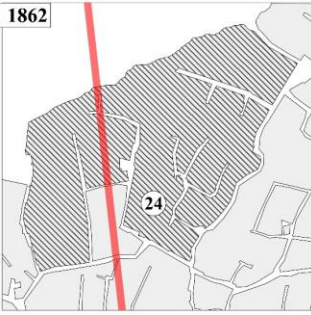
Şekil B.1 (devam): Etkilenen yapı adalarının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

Yapı Adası No	Yol sistemi içindeki değişim (1862, 1921, 2023)		
10			
11			
12			
13			
14			
15			

Şekil B.1 (devam): Etkilenen yapı adalarının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

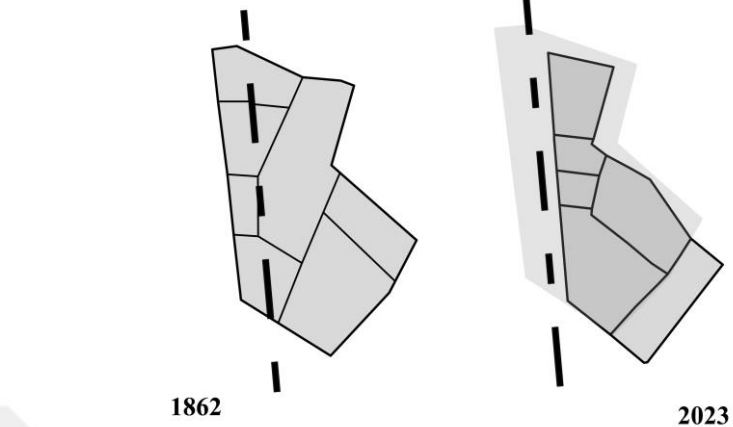
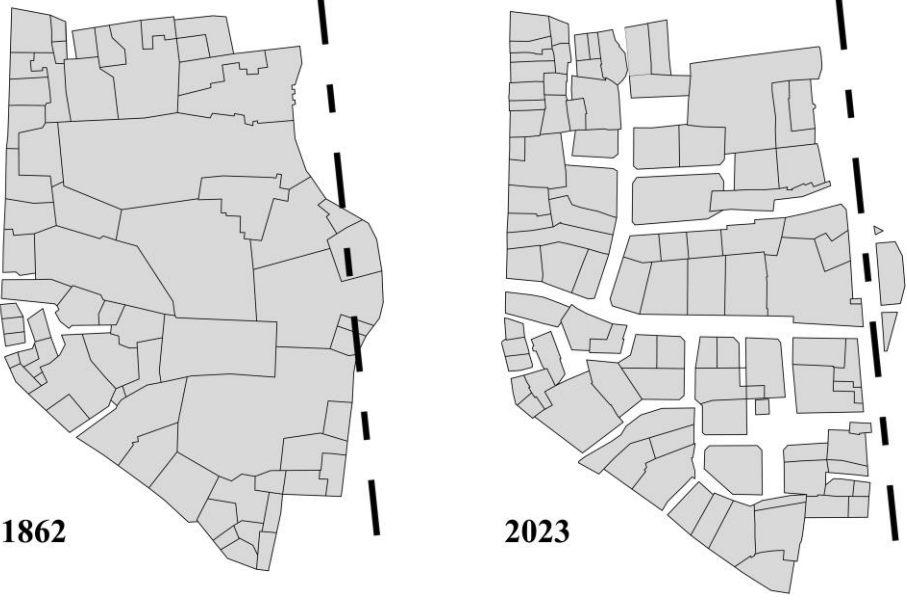
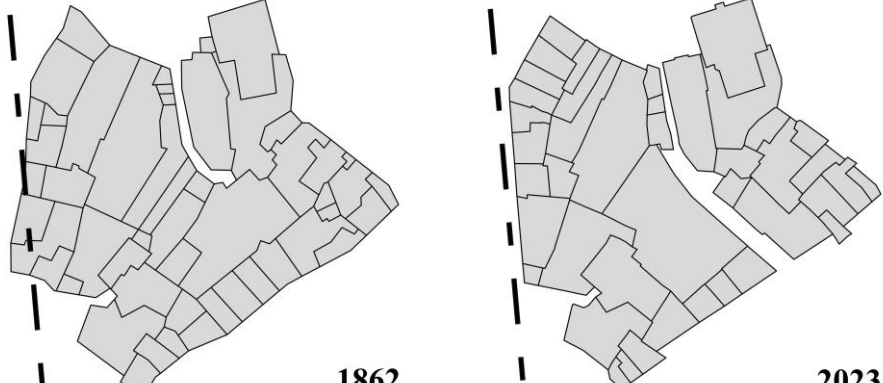
Yapı Adası No	Yol sistemi içindeki değişim (1862, 1921, 2023)		
16			
17			
18			
19			
20			

Şekil B.1 (devam): Etkilenen yapı adalarının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

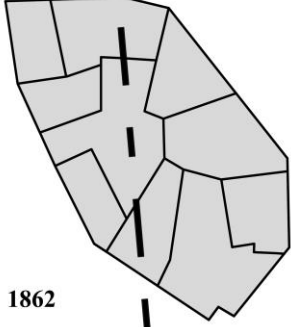
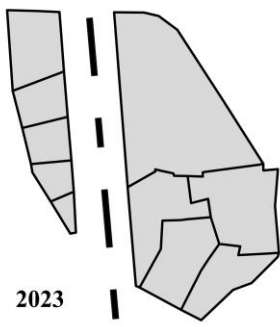
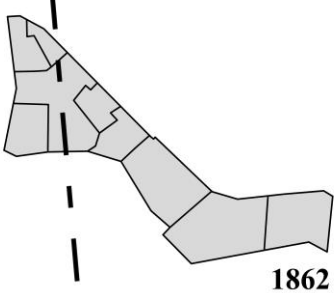
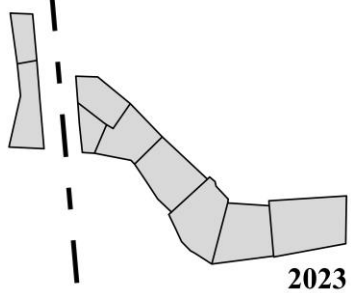
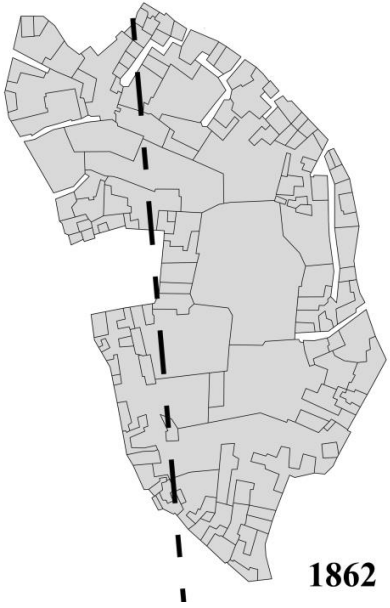
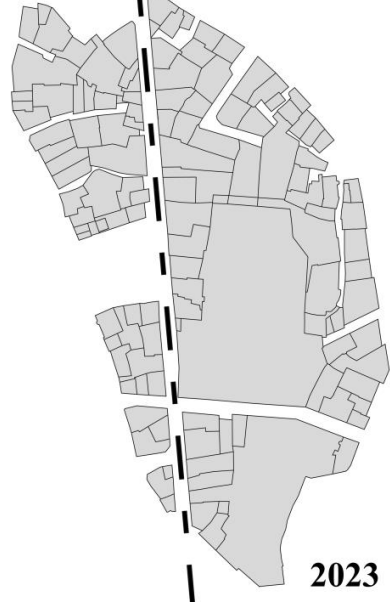
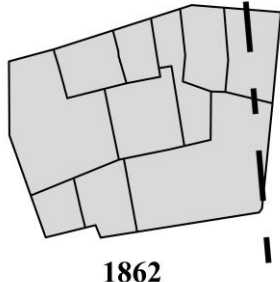
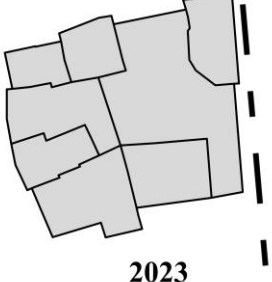
Yapı Adası No	Yol sistemi içindeki değişim (1862, 1921, 2023)		
21			
22			
23			
24			

Şekil B.1 (devam): Etkilenen yapı adalarının yol sistemi içindeki değişimi (Günaçar, 2024).

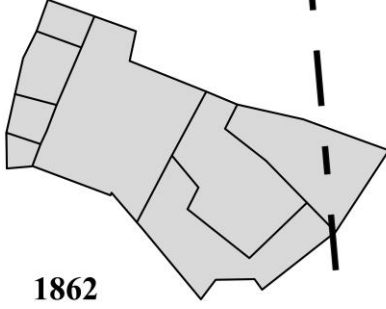
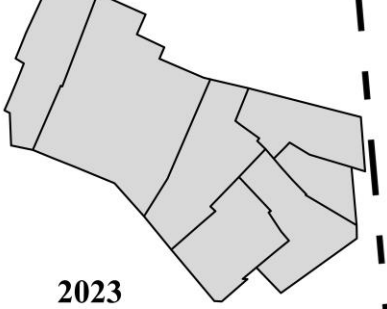
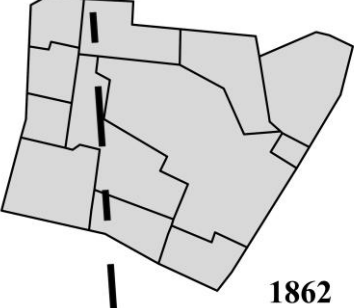
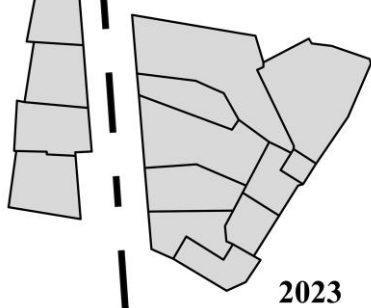
EK C

Yapı Adası No	Parselasyon düzenindeki değişim (1862, 1921, 2023)
1	 1862 2023
2	 1862 2023
3	 1862 2023

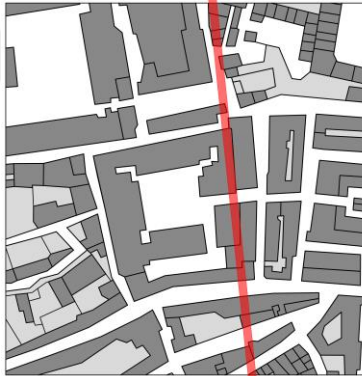
Şekil C.1: Etkilenen yapı adalarının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı Adası No	Parselasyon düzenindeki değişim (1862, 1921, 2023)	
4	 1862	 2023
5	 1862	 2023
6	 1862	 2023
7	 1862	 2023

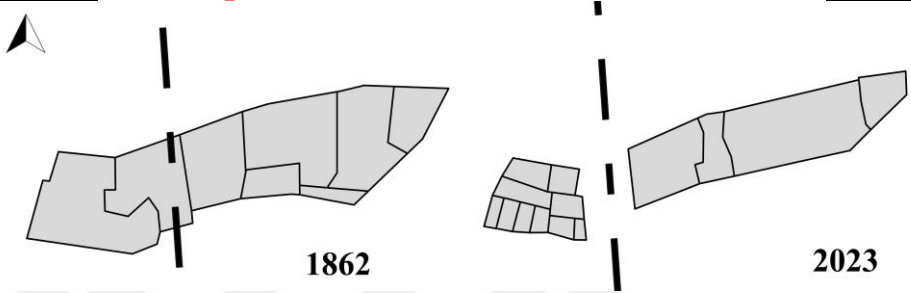
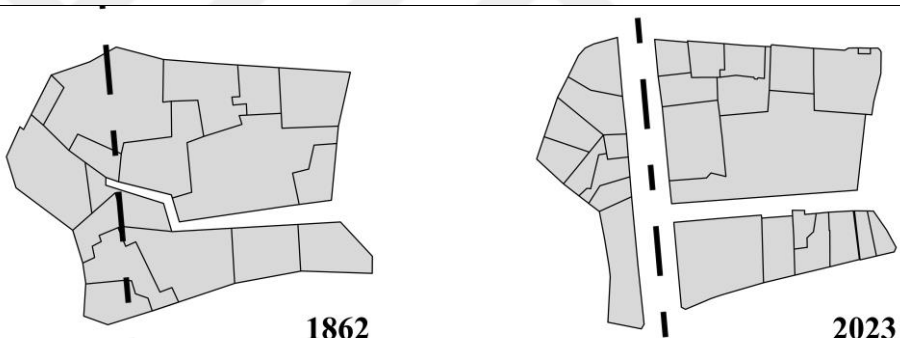
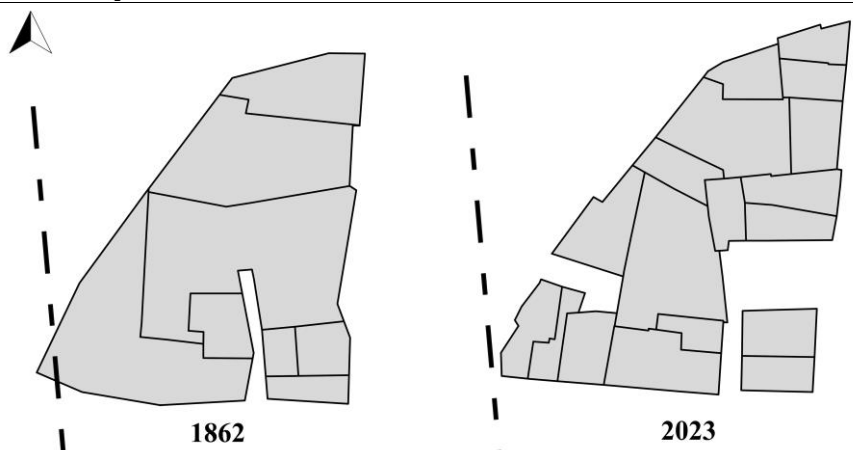
Şekil C.1 (devam): Etkilenen yapı adalarının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı Adası No	Parselasyon düzenindeki değişim (1862, 1921, 2023)	
8	 1862	 2023
9	 1862	 2023
10		
11		

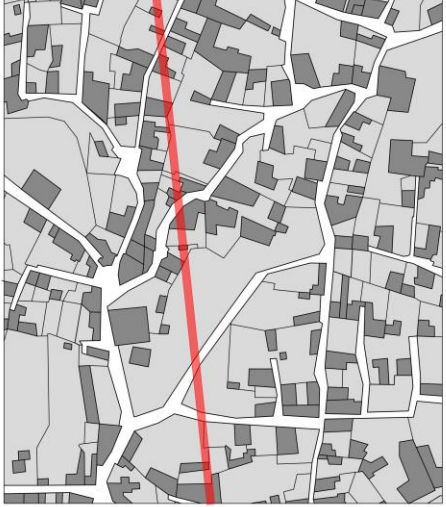
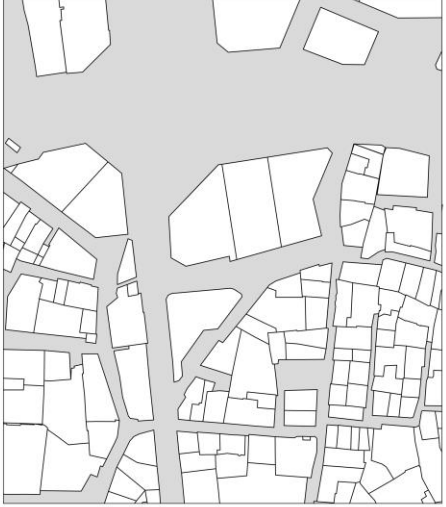
Şekil C.1 (devam): Etkilenen yapı adalarının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı Adası No	Parselasyon düzenindeki değişim (1862, 1921, 2023)	
12		
13		
14		
15		
16		

Şekil C.1 (devam): Etkilenen yapı adalarının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı Adası No	Parselasyon düzenindeki değişim (1862, 1921, 2023)
17	
18	
19	
20	

Şekil C.1 (devam): Etkilenen yapı adalarının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).

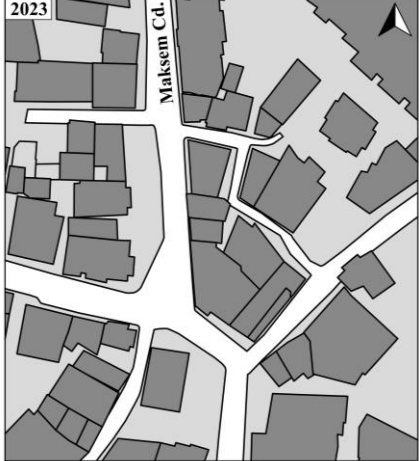
Yapı Adası No	Parselasyon düzenindeki değişim (1862, 1921, 2023)	
21		
22		
23		

Şekil C.1 (devam): Etkilenen yapı adalarının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).

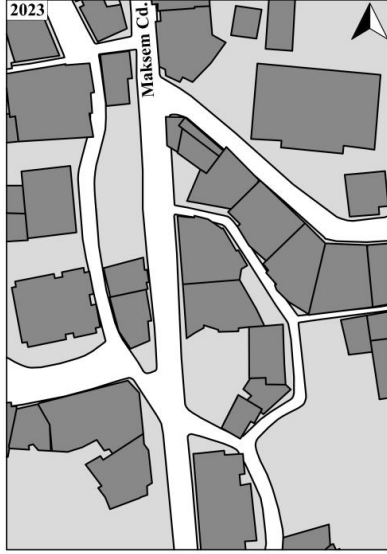
Yapı Adası No	Parselasyon düzenindeki değişim (1862, 1921, 2023)
24	

Şekil C.1 (devam): Etkilenen yapı adalarının parselasyon düzenindeki değişim (Günaçar, 2024).

EK D

Yapı Adası No	Bina dokusunun değişimi (1862, 1921, 2023)	
1		
2		
3		

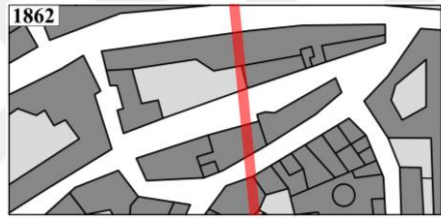
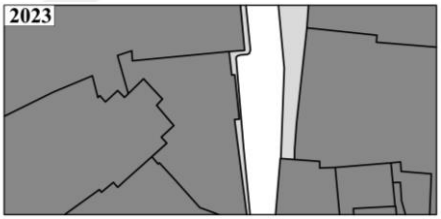
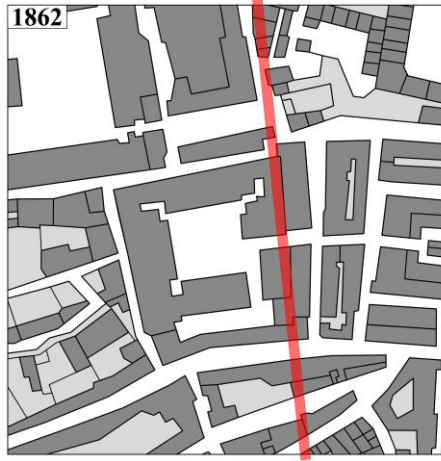
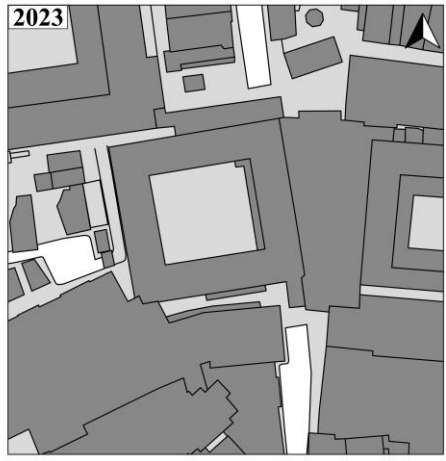
Şekil D.1: Etkilenen yapı adalarının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı Adası No	Bina dokusunun değişimi (1862, 1921, 2023)	
4	 	
5	 	
6	 	

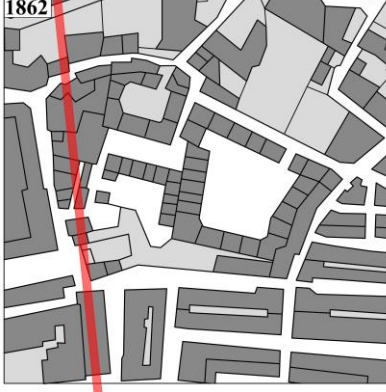
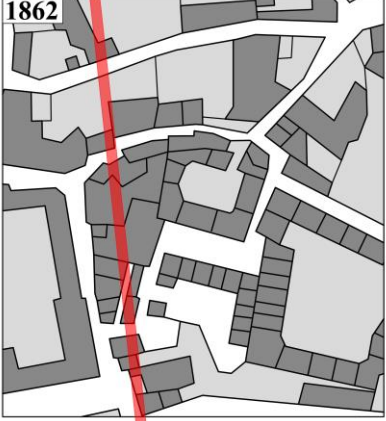
Şekil D.1 (devam): Etkilenen yapı adalarının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı Adası No	Bina dokusunun değişimi (1862, 1921, 2023)	
7		
8		
9		
10		

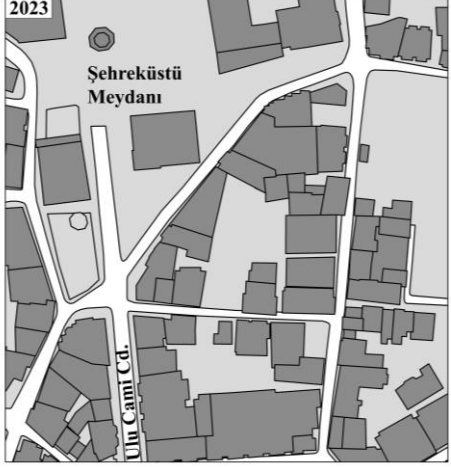
Şekil D.1 (devam): Etkilenen yapı adalarının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı Adası No	Bina dokusunun değişimi (1862, 1921, 2023)	
11	 	
12	 	
13	 	
14	 	
15	 	

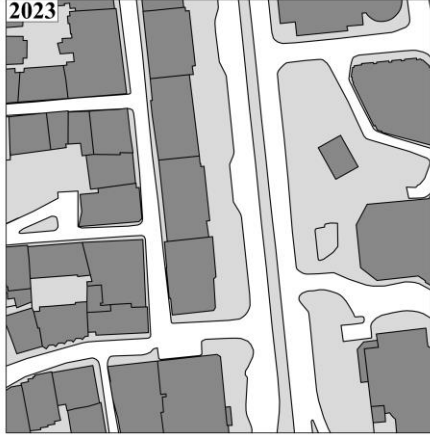
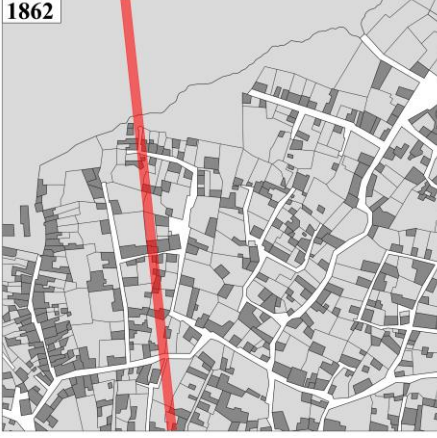
Şekil D.1 (devam): Etkilenen yapı adalarının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı Adası No	Bina dokusunun değişimi (1862, 1921, 2023)	
16		
17		
18		
19		

Şekil D.1 (devam): Etkilenen yapı adalarının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı Adası No	Bina dokusunun değişimi (1862, 1921, 2023)	
20	 	 
21	 	 
22	 	 

Şekil D.1 (devam): Etkilenen yapı adalarının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

Yapı Adası No	Bina dokusunun değişimi (1862, 1921, 2023)	
23	 	
24	 	

Şekil D.1 (devam): Etkilenen yapı adalarının bina dokusundaki değişim (Günaçar, 2024).

ÖZGEÇMİŞ

Ad-Soyad : Burcu Günaçar

ÖĞRENİM DURUMU:

- **Lisans** : Uludağ Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü

YÜKSEK LİSANS TEZİNDEN TÜRETİLEN YAYINLAR, SUNUMLAR VE PATENTLER:

Günaçar, B., Gürer, T. K. 2024. The Effects of the Restructuring Route: The Example of Maksem Street, *A+ArchDesign*, 10(1), 57-70.
doi:10.17932/IAU.ARCH.2015.017/arch_v010i1004

