

Reinhard Stewig'in Bursa Şehri İçin Belirlediği Nitelikler

Characteristics determined for Bursa by Reinhard Stewig

Ali Yiğit*

Bursa Uludağ Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü.

Özet: Reinhard Stewig, yarım asırdan fazla bir süre boyunca Türkiye, özellikle İstanbul ve Bursa şehirleri ile ilgilenmiş, bu konularda pek çok yayına imza atmıştır. Bursa'da ilk kapsamlı çalışmasını 1967'de yapmış ve bu çalışmanın sonuçlarını 1970'te kitap halinde yayınlamıştır. 1974'te kalabalık bir ekip ile daha ayrıntılı anket ve haritalama çalışmaları yapmış ve bu araştırmalarının sonuçlarını da birinci kısmı 1980'de ikinci kısmı 1986'da olmak üzere iki cilt kitap halinde yayınlamıştır. Bu arada çeşitli dergilerde Bursa ile ilgili 7 makalesi yayınlanmıştır. Emekli olduktan yıllar sonra 2002 ve 2003 yıllarında tekrar arazi çalışmaları yaparak şehrin son otuz yılda yaşadığı değişim ve dönüşümün coğrafi boyutlarını ortaya koyan bir kitap daha yayınlamıştır. Ardından Bursa'nın UNESCO dünya mirası envanterine dâhil olması teklifini içeren İngilizce kitabını yayınlamıştır. Son olarak da elli yılı aşkın bir süre üzerinde çalıştığı bu şehrin coğrafi vasıflarını açıklayan son kitabını yayınlamıştır. İşte bu yazımızda, Stewig'in 2012 yılında yayınlanan son kitabında Bursa şehri için ortaya attığı nitelikler ve bazı sorun ya da durumlar ile ilgili iddialarını ve bunların savunusunu eleştirel olarak değerlendireceğiz. Yani Reinhard Stewig'in yıllarca üzerinde çalıştığı Bursa hakkında bir özet ve sonuç bildirisi niteliğindeki bu kitabının geniş çaplı bir çözümlemesidir.

Anahtar Kelimeler: Reinhard Stewig, Bursa, Şehir Coğrafyası

Abstract: Reinhard Stewig was particularly interested with Istanbul and Bursa cities in Turkey for more than half a century, and signed a lots of publications on these subjects. He finished his first comprehensive study in Bursa in 1967 and published the results of this study in a book in 1970. In 1974 he conducted a more detailed survey and mapping studies with a crowded team and published the results of these researches in two volumes: the first part in 1980 and the second part in 1986. In the meantime, his 7 articles about Bursa were published in various journals. After years of his retirement, in 2002 and 2003 he conducted another field studies, and publish another book that reveals the geographical dimensions of the change and transformation that the city has experienced in the last thirty years. Then he published an English-language book containing a proposal that Bursa was included in UNESCO World Heritage Inventory. Finally, he published his last book, which brings important explanations about the geographical features of this city that he has been studied on for over fifty years. In this article, we will critically evaluate and justify the claims for the qualities of Bursa and some of his problems or situations that Stewig published in his last book published in 2012. In other words, it is a broad analysis of the book, which is a summary and conclusion report, about Bursa which he has been working on for years.

Keywords: Reinhard Stewig, Bursa, Urban Geography

* İletişim yazarı: Ali Yiğit, e-posta: aliyigit@uludag.edu.tr

1. Giriş

Bu yazımızda önce Reinhard Stewig'in kısa bir hayat hikâyesini, sonra Bursa ile ilgili yayınlarını tanıtır, bu yayınların sonuncusu olan kitabında Bursa için belirlediği nitelikleri ve bunun açıklamalarını kısaca ele alıp değerlendirmeye çalışacağız. Amacımız bir bilim adamının 50 yıldan uzun bir süre ilgilendiği ve tekrarlayan pek çok araştırmalar yaptıktan sonra, tüm bu gözlem ve deneyimlerine dayanarak ortaya koyduğu kanaatlerinin önemli olduğunu düşünerek, bu görüşlerini Türk coğrafya toplumuna tanıtmaktır. Maalesef son zamanlarda Bursa ile ilgili çalışma yapan meslektaşlarımızın böyle uzun soluklu çalışmalar yapmış ve bunların sonuçlarını bazı fedakârlıklar yaparak yayınlamış bu bilim adamından ve eserlerinden haberdar olmadıklarını gördük. Daha önce yayına verdiğimiz ancak henüz yayınlanmamış olan bir diğer yazımızda (Yiğit, 2018) Stewig'in Bursa ile ilgili kitaplarını ayrıntılı olarak tanıttığımızdan, bu yazımızda bunları kısaca hatırlatıp, 2012 yılında yayınlamış olduğu söz konusu kitabının içeriğini özetleyeceğiz.

2. Reinhard Stewig kimdir?

Reinhard Gottfried Stewig, 25 Şubat 1929'da, o zamanki Almanya'nın bir eyaleti olan Silesia (Silezya)'nın başşehri Breslau/Wroclaw'da, dünyaya gelmiştir. 1945 yılında, Silezya'nın Polonya'nın eline geçmesi ve buradaki Almanların sürgün edilmesi nedeniyle annesiyle birlikte Batı Almanya'ya sığınmıştır. 1957'de Kiel Üniversitesini (Christian-Albrechts-Universität zu Kiel) bitiren Stewig, ardından doktora başlamış ve 1959'da, Prof. Dr. Herbert Schlenger danışmanlığında "Dublin: Funktionen und Entwicklung" (Dublin: işlevleri ve gelişimi) adlı tezi ile coğrafya bilim doktoru (Dr. phil.) olmuştur. 1959'dan 1961'e kadar Kiel ve Hamburg liselerinde coğrafya ve İngilizce öğretmenliği yapmış ve Kiel Coğrafya Enstitüsü'nde 10 yıl kadar çalıştıktan sonra, 1969'da habilitasyonunu tamamlamıştır. 1972'den 1991'e kadar aynı enstitüde profesör olarak görev yapmıştır. 1991'de emekli olan Stewig, 13 Mart 2016'da Kiel'de 87 yaşında vefat etmiştir.

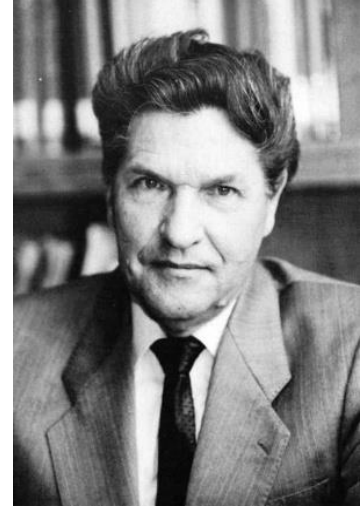


Foto 1. Reinhard Stewig (1929-2016)

Bilimsel çalışmaları daha çok, yıllarca içinde yaşadığı Kiel şehri ve Schleswig-Holstein eyaletinin bölgesel coğrafyası ve özellikle şehirleri ile Türkiye'de İstanbul ve Bursa üzerinde yoğunlaşmıştır. Bölgesel coğrafyanın ilke ve yöntemlerine dair ve orient (şarkiyat) araştırmaları üzerine pek çok yayını bulunan Stewig'in diğer ilgi alanları ise turizm ve sanayi coğrafyası idi, Türkiye sanayisi ile ilgili de 3 ciltlik kitabı vardır (Yiğit, 2018).



Foto 2. Stewig, Tümertekin, Tolun ve Turfan öğrencileri ile 1974'de Bursa'da alan araştırmasında. Soldan sağa doğru: Erol Tümertekin, M.Yıldız Hoşgören, Reinhard Stewig, Cazibe Hoşgören, Bedriye Denker-Tolun (gözlüklü), Ruhi Turfan (beyaz pardösülü) vd. (N. Özgüç arşivinden)

3. Reinhard Stewig'in Bursa ile ilgili Eserleri

Stewig'in diğer çalışmalarının yanında, Türkiye ile ilgili 50 kadar yayını bulunmaktadır. Bunların, 18'i İstanbul, 13'ü Bursa ile alakalı, biri İzmit, biri de Ankara ile ilgilidir. Batı Anadolu üzerine iki ayrı kitabı vardır. Ayrıca iki makalesi de yine bu alan ile ilgilidir. Türkiye'nin sanayisine dair üç ciltlik kitapları ve iki ayrı makalesi bulunmaktadır. Bu eserleri dışında, başka diğer yayınlarının içinde de yer yer Türkiye, İstanbul ve Bursa ile ilgili bölümler vardır. Kısacası tüm akademik çalışmalarının yaklaşık 1/3'ünü Türkiye ile ilgili çalışmalara hasretmiş, üstelik bu çalışmalarının yarısını da emekli olduktan sonra gerçekleştirmiştir (Yiğit, 2018). Burada Bursa ile ilgili yayınları kısaca tanıtılacaktır.

İlk kez hocası Prof. Dr. Herbert Schlenger'in tavsiyesi ile 1959'da Türkiye'ye gelerek Batı Anadolu'ya yaptığı gezide Bursa şehrini ve çevresini görme imkânı bulmuştur. 1967 yılında yaptığı ayrıntılı araştırma çalışmaları ile 1970'te yayınladığı ilk kitabını hazırlamıştır. Daha sonra Volkswagen vakfından aldığı burs ile 1974 yılı Şubat ve Mart aylarında Alman ve Türk öğrenciler ve meslektaşlarının katılımı ile gerçekleştirdiği anket ve haritalama çalışmalarına dayanarak hazırladığı ve ilk cildini 1980'de, ikinci cildini de 1986 yılında yayınladığı kitaplarını hazırlamıştır. Emekli olduktan 11 yıl sonra 2002 yılı Mart ve Ekim aylarında yaptığı gözlemlere dayanarak hazırladığı ve 2003 yılında yayınladığı dördüncü kitabının ardından 2004'te İngilizce olarak hazırladığı beşinci kitabını yayınlamıştır. Son olarak da 2012 yılında yayınladığı ve tüm bu çalışmalarının özeti mahiyetindeki kitabı ile Bursa'nın 50 yılı aşkın bir döneminin kesitini sunmuştur. Bursa ile ilgili olan bu altı kitabı şunlardır:

1- Bursa, Nordwestanatolien, Strukturwandel einer orientalischen Stadt unter dem Einfluß der Industrialisierung, (Bursa, Kuzeybatı Anadolu, Doğulu bir şehir yapısının sanayileşme etkisi altında değişimi) 1970'te Kiel Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü yayınları arasında 32. cilt olarak yayınlanmış olan kitap, 177 sayfa metin ve 60 sayfa da ek kısmı olmak üzere 238 sayfadır. Ek kısmında, 3 tablo, 23 diyagram, 39 harita ve 30 fotoğraf yer almaktadır.

2- Bursa, Nordwestanatolien. Auswirkungen der Industrialisierung auf die Bevölkerungs- und Sozialstruktur einer Industrie-großstadt im Orient. Teil 1. (Bursa, Kuzeybatı Anadolu, Doğuda büyük bir

TÜCAUM 30. Yıl Uluslararası Coğrafya Sempozyumu
International Geography Symposium on the 30th Anniversary of TUCAUM
3-6 Ekim 2018 /3-6 October 2018, Ankara

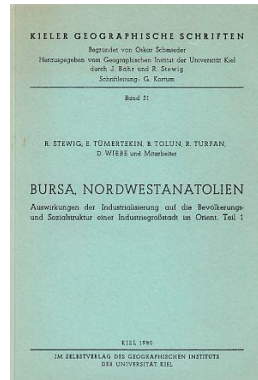
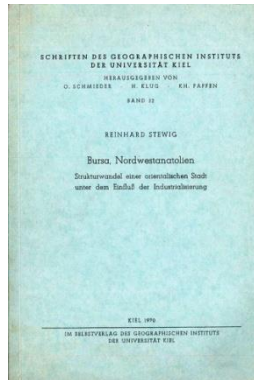
endüstri şehrinin nüfuslanması ve sosyal yapısı üzerinde sanayileşmenin etkisi; 1. Kısım). Erol Tümertekin, Bedriye Tolun, Ruhi Turfan, Dietrich Wiebe ve diğerleri ile birlikte yazılan bu kitap, 1980'de Kiel Coğrafya yayımları 51. cilt olarak yayınlanmıştır. XXVI+335 sayfadan, 253 tablodan ve 19 şekilden oluşmaktadır.

3- Bursa, Nordwestanatolien. Auswirkungen der Industrialisierung auf die Bevölkerungs- und Sozialstruktur einer Industriegroßstadt im Orient. Teil 2. (Bursa, Kuzeybatı Anadolu, Doğuda büyük bir endüstri şehrinin nüfuslanması ve sosyal yapısı üzerinde sanayileşmenin etkisi; 2. Kısım). 1986'da Kiel Coğrafya yayımları 65. cilt olarak yayınlanmış olan kitap; XVI+222 sayfa, 71 tablo, 7 şekil ve 20 fotoğraftan oluşmaktadır.

4- 2002 yılı Mart ve Ekim aylarında yaptığı gözlemlere dayanarak hazırladığı ve 2003 yılında yayınladığı "Bursa, Nordwestanatolien: 30 Jahre danach". (30 yıl sonra Bursa, Kuzeybatı Anadolu), Kiel Coğrafya Enstitüsü yayımları arasında 107. cilt olarak yayınlanmış olan 163 sayfalık bu kitapta, metin kısmı ile birlikte 16 tablo, 20 şekil ve 20 fotoğraf bulunmaktadır.

5- 2004'te İngilizce olarak yayınladığı "Proposal for Including Bursa, the Cradle City of the Ottoman Empire, in the UNESCO World Heritage Inventory". (Osmanlı İmparatorluğu'nun Beşik Şehri Olan Bursa'nın, UNESCO Dünya Mirası Envanterine Dâhil Olması Teklifi), Kiel Coğrafya Enstitüsü yayımları arasında 108. cilt olarak yayınlanmış olan bu kitapta X+75 sayfa, 16 tablo, 16 renkli fotoğraf ve 21 şekil bulunmaktadır.

6- Son olarak 2012 yılında yayınladığı ve tüm bu çalışmalarının özeti mahiyetindeki kitabı "Bursa, Nordwest-Anatolien: Kulturstadt, Industriestadt, Millionenstadt"; (Kültür şehri, Sanayi şehri, Milyonluk şehir Bursa, Kuzeybatı Anadolu), Kiel Üniversitesi (Christian-Albrechts-Universität zu Kiel) Asya ve Afrika Çalışmaları Merkezi'nin (ZAAS) yayımları arasında 15. cilt olarak, EBV yayınevi tarafından Berlin'de yayınlanan kitapta, 90 sayfa, 3 harita ve 34 tane renkli fotoğraf bulunmaktadır.



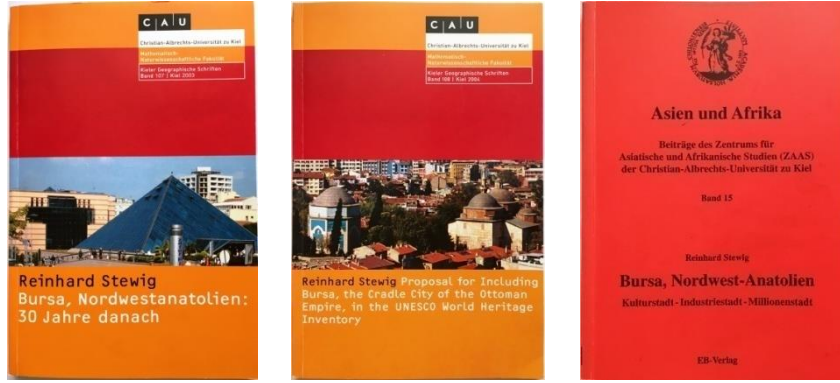


Foto 3. Reinhard Stewig'in Bursa kitapları

Ayrıca Stewig'in Bursa ile ilgili 7 tane makalesi bulunmaktadır. Makalelerinin adı, anlamı ve künyesi de şöyledir:

- 1- “Die räumliche Struktur des stationären Einzelhandels in der Stadt Bursa” (Bursa şehrinde sabit perakende ticaretin mekânsal yapısı). içinde: R. Stewig & H. G. Wagner (eds.), *Kulturgeographische Untersuchungen im islamischen Orient*, Kieler Geographische Schriften Bd. 38. Kiel - 1973, s. 143-175.
- 2- “Bursa als Fremdenverkehrsstadt” (Turizm şehri olarak Bursa), *Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Belleteni*, 43/322, İstanbul - 1974, s. 21-30.
- 3- “The patterns of centrality in the province of Bursa (Turkey)” (Bursa ilinin merkezi desenleri). *Geoforum*, Oxford - 1974, cilt: 5, sayı: 2, s. 47-53.
- 4- “Vergleichende Untersuchung der Einzelhandelsstrukturen der Städte Bursa, Kiel und London/Ontario (Comparative Analysis of the Retail Structure of the Cities of Bursa (Turkey), Kiel (West-Germany) and London/Ontario (Canada))” (Bursa, Kiel ve London/Ontario şehirlerinde perakende ticaret yapılarının karşılaştırmalı analizi), *Erdkunde*, Bonn - 1974, Bd. 28, H. 1, s. 18-30.
- 5- “Konzeption, Forschungsziele und erste Ergebnisse des Bursa-Projekts (Nordwestanatolien)” (Bursa projesinin konsepti, araştırma hedefleri ve ilk sonuçları), *Die Erde*, Berlin - 1977, sayı: 108, s. 239-255.
- 6-“Tümertekin, E., Tolun, B., Turfan, R., Wiebe, D. & Mitarbeitern: Bursa, Nordwestanatolien. Auswirkungen der Industrialisierung auf die Bevölkerungs- und Sozialstruktur einer Industriegroßstadt im Orient. Teil 1”, (ilgili kitabın İngilizce kısa özeti), içinde: *Abstracts in German Anthropology*, Nr. 4, Göttingen - 1982, lfd. s. 82-172.
- 7- “Vergleichende Untersuchung der Einzelhandelsstrukturen der Städte Bursa, Kiel und London/Ontario” (Bursa, Kiel ve London/Ontario şehirlerinde perakende ticaret yapılarının karşılaştırmalı analizi), içinde: Günter Heinritz (ed.), *Beiträge zu einer Geographie des tertiären Sektors. Wege der Forschung*, 591, Darmstadt - 1985, s. 148-173.

4. Reinhard Stewig'in “Kültür, Endüstri ve Milyonluk Şehir Bursa” Adlı Eserinde Bursa İçin Belirlediği Nitelikler

Elli yılı aşkın bir süre üzerinde çalıştığı Bursa şehrinin coğrafi vasıflarını açıklayan ve ölümünden dört yıl önce yayımlanmış olan bu son kitabında Stewig, Bursa şehrinin coğrafi karakterini özet olarak kısa ve net bir şekilde tanımlamıştır. Kitap metin, haritalar ve resimler olmak üzere üç ana bölüm şeklinde düzenlenmiştir. Metin bölümü de, giriş ve kaynakça dâhil 14 başlık halinde sunulmuştur. Giriş ve kaynakçayı hariç tutarsak 12 başlığın 8 tanesi bir yargı cümlesidir. Yani ortaya attığı bir iddia ve bunu savunmak için yazdığı genellikle 3-4 sayfalık bir metin yer almaktadır. Geri kalan 4 başlıkta da şehrin bir özelliği ifade edilmiş ve aynı şekilde 3-4 sayfalık bir açıklama metninden oluşmaktadır. Yani bütün kitap

baştan sona, yıllarca üzerinde çalıştığı şehir hakkında bir özet ve sonuç bildirisi olarak hazırlanmıştır denilebilir. Kitabın başlıkları ve bu başlıklar altında yer alan bilgiler özetle şöyledir:

4.1. Bursa ve çevresinin doğal yöresel deseni (doğal özellikleri)

Bursa ve çevresinin doğal özelliklerini şekillendiren en önemli etken, tektonik hareketlerin aktif olduğu bir bölgede yer alması nedeniyle sıkça rahatsız eden depremlerdir. Bu aktif tektonik yapının olumlu sonuçları da vardır. Bunun başında şifalı kaplıca sularının çıkması gelir. Bursa şehrinin kuruluş ve gelişmesinde kaplıcaların önemli bir payı vardır. Bursa sadece kaplıcaları ile değil, daha birçok doğal güzellikleri ile de önemli potansiyele sahiptir. Özellikle dikey ortam farklılaşması büyük bir önem arz eder. Marmara Denizi kıyılarında Mudanya'da liman, plajlar ve ikincil konutlarla başlayan bu dikey farklılık, Uludağ'ın zirvesinde kış sporlarına imkân tanıyan oteller bölgesine kadar uzanır. Yani Uludağ'ın üzerinde 2000 m.lerdeki oteller bölgesi de, Mudanya'da deniz kıyısındaki sahil kuşağı da Bursa'nın bir banliyösü konumundadır. Denizden dağların zirvesine kadar uzanan bu turistik ilginçlik, Bursa'nın gelişiminde ekonomik açıdan da önemli bir değer taşır.

Ova tabanındaki bataklık alanların kurutulması ve şehrin ova üzerine yayılması ile tarımsal karakterinde önemli değişimler yaşanmasına rağmen, Bursa ovasının şehrin ekonomik gelişimine meyvecilik ve sebzeçilik açısından büyük katkıları bulunmaktadır. Özellikle dut ağaçlarına bağlı ipekböcekçiliği, bugün eski önemini yitirse de Bursa'nın gelişiminde önemli bir etken olmuştur.

Bursa ovasından Uludağ'ın yükseklerine kadar farklı yükselti basamaklarında değişik ağaçların baskın olduğu şeritler halinde, basamak basamak yükselen vejetasyon kuşakları yer alır. Nihayetinde kışın kayak yapma imkânı sunan alpin kuşağa ulaşılır. Eskiden keşiflerin inzivaya çekildiği Uludağ'ın bu kesiminde bugün bitki ve diğer doğal özellikleri göz önüne alınarak 1961'de kurulan ve 1998'de genişletilen Milli Park da, Bursa şehrinin turistik cazibesini artırmıştır.

4.2. Osmanlı öncesi Prusa şehri olarak Bursa

Anadolu'nun Akdeniz ve Ege kıyılarında Eski Yunan yayılcılığının etkin olduğu dönemlerde Marmara kıyılarına 20 km mesafede olmasına rağmen, Bursa'nın yerleşim çekirdeğini oluşturan Hisar çevresi yayılcıların ilgisini çekmemiştir. Daha sonra M.Ö. 304'te Nikäa (İznik) ve M.Ö. 264'te Nikomedia (İzmit) kurulduğu dönemlerde de Hisar çevresi ıssız kalmıştır. Ancak M.Ö. 184'te burada bir yerleşim oluşmuştur. Daha sonra Kuzeybatı Anadolu'da Bithynia isimli bir Roma eyaletinin kurulduğu dönemde, Kilise konsili toplantısının gerçekleştiği ve uzak mekânlara ulaşan yolların kavşağında yer aldığı esnada Nikäa ve Nikomedia'da siyasi-dini merkez olarak önemli gelişmeler yaşandığı zamanlarda, kaplıcaları ve onların şifalı suları ile öne çıkan Prusa küçük ve sessiz bir şehir olarak kalmıştır.

Roma İmparatorluğunun ikiye bölünmesi ile Bizans Devletine dönüşen Doğu Roma'nın M.S. 330'dan beri başşehri olan İstanbul'a yakın olması ile Prusa'nın gelişiminde önemli değişiklikler olmuştur. Ancak Hıristiyanlığın yayılcılığında bir merkez (Opsikion) olma imkânı bulsa da hâlâ Bizans sarayının kaplıca mekânı olarak görev yapan Prusa'nın önemi bu kaplıcasında saklı idi.

Bursa'nın gelişiminde önemli aşamalardan biri hiç kuşkusuz, Çin'den gizli bir aktarım yoluyla Bizans topraklarına sokulan ipekböceği yetiştiriciliğinin merkezlerinden biri haline gelmesi ile yeni bir fonksiyon kazanmasıdır. Ancak Prusa, kuzeybatı Anadolu'da karayollarının dışında olmasına rağmen, istila ve yağmalar ile defalarca harap olmuştur. Önce Araplar 7. ve 8. yüzyıllarda Anadolu'dan batıya ilerlemişler ve geçici olarak Prusa'yı fethetmişlerdir. 1071'den sonra Anadolu'da Türk aşiretlerinin ilerlemesiyle birlikte, Orta Anadolu'da iyi organize olmuş bir Selçuklu devletinin kurulması ve Bizans İmparatorluğu'nun batıya çekilmesi ile Prusa'nın bir şehir olarak tehdidi artmıştır. Özellikle 4. Haçlı Seferinde Latinlerin yağmaları ile

tahrip olan şehir uzun süren çalkantılı dönemlerde pek gelişmemiş, sakinleri hisar alanı içinde yaşayan küçük bir yer olarak kalmıştır.

4.3. Osmanlının başşehri ve türbeler şehri olarak Bursa

1326'da Osmanlı Türklerinin eline geçen Bursa, 1453'te İstanbul fethedilene kadar 127 yıl Osmanlının yönetim merkezi olmaya devam etmiştir. Yüzyılı aşkın bu süre Bursa'nın en önemli gelişim dönemi olmuştur. Osmanlıların yerleşik hayata ve şehir kültürüne uyum sağlaması açısından Bursa, Osmanlının saray ve şehir kültürünün doğduğu yerdir. Gelişmekte olan devletin temel yapısı başlangıçta Bursa merkezli bir idari ve askeri, devlet ve belediye örgütü idi. Orhan bey (1326-1360) için hisarda bir saray inşa edilmiştir. Hisar Türk nüfusu için ayrılmış, Rum nüfusu, Hisar'dan batıdaki Cilimboz deresine, Ermeni nüfusu Gökdere'deki doğu bölgesine ve Yahudi nüfusu da hisarın altında yani kuzey bölgesine yerleşmiş ve böylece Bursa dörde bölünmüştür. Bu Bursa'ya yeni bir nüfus yapısı kazandırmış ve genişlemiştir. 1365'te başşehir Edirne'ye taşınmış ancak Bursa yönetim merkezi olma işlevini yitirmemiş, Edirne ile birlikte yönetim merkezi olma özelliğini sürdürmüştür. Bu nedenle ilk altı Osmanlı hükümdarı ve Emir Sultan, Hamza bey gibi önemli şahsiyetlerin türbeleri Bursa'da bulunmaktadır. Bugün de bu yapılar Bursa'nın en önemli sembolleri arasında yer almaktadır. Bu türbeler çevresinde cami, medrese, han, hamam ile birlikte bir külliye şeklinde organize olmuş ve böylece birer gelişim çekirdekleri olarak öne çıkmıştır. 1855 depreminde yıkılan bu eserler tamir ve yenilenme geçirmiştir. Bursa erken dönem Osmanlı mimari ve sanatının sergilendiği bir açık hava müzesi konumundadır.

İmparatorluğun oluşumu yalnızca göçebe kabilenin devleti yeniden düzenlenmesinde değil, aynı zamanda sermayenin yetkisini çoğaltan olağanüstü bir bölgesel genişlemeye de yansıtılmıştır. Bursa ve çevresinde yeni devletin askeri ve siyasi teşkilatlanmasının yanı sıra önemli ticari yapılar da yer almıştır. Ulucami ve çevresindeki kapalı çarşı, bedesten ve iş yerleri Bizans döneminden bu yana ipekli dokuma sanayinin ve ticaretinin merkezi, yeni gelişen Bursa'nın da en önemli iş ve ticaret merkezi olma konumunu korumaktadır.

4.4. Levanten (Doğu Akdeniz) ticaret şehri olarak Bursa

Antik çağlardan beri süregelen Anadolu ana ticaret yollarından uzak, تنها bir yerde bulunan Bursa, başşehir olduktan sonra ticaret yollarının güzergâhını kendine doğru çekmiştir. Roma dönemindeki askeri ve ticari yollarla Prusa'nın hiçbir ilişkisi yoktur. 7-11. yüzyıllarda Bizans'ın merkezi olan İstanbul üç kıtanın kavşağında siyasi bir iktidar merkezi olmanın yanında, ticaretin de merkezinde yer alıyordu. Bursa İstanbul'un gölgesinde, hamamları ve ipek üretimi ile sınırlı bir ekonomik işleve sahiptir. Ancak İstanbul'un zayıflamasıyla Bursa'nın ticari gücü artmaya başlamıştır. İç Anadolu'da Selçukluların 1071'den beri yayılmasından dolayı Selçuklu imparatorluğunun başşehri Konya merkezli oluşan ticari yollardan ve Haçlı Seferleri'nin ana güzergâhlarından uzak kalan Prusa تنها bir konumda kalmıştır. Selçuklu İmparatorluğu'nun parçalanmasıyla ortaya çıkan çok sayıda beylikten oluşan yapı ile bu durum değişmiştir. İç Anadolu'dan geçen eski diyagonal yol işlevini yitirmiş; 1326'dan beri Bursa'nın da dâhil olduğu, yeni başşehirler kendi trafikleri için yarışmışlardır. Bu gelişmenin arka planında Anadolu'daki ekonomik değişimler vardır.

1500'den önce Afrika'dan Hindistan'a giden deniz yolunun (1498) ilk keşfedildiği bir dönemde bile, Arap, Hintli, Polonyalı ve Rus tüccarlar ile Yukarı İtalyan şehir devletlerinin (Venedik, Cenova vd.) tüccarları Bursa'da buluşmakta, ham ipek, ipek ve yünlü kumaşlar, biber ve safran, baharatlar, şeker, balmumu, porselen, mücevherler, bıçaklar, kürkler ve diğer yüksek kaliteli ürünlerin alım satımını yapmakta idi. 1432'de 3000 deveden oluşan bir kervanın Halep'ten Bursa'ya rotasını Adana, Konya, Akşehir, Afyonkarahisar ve Kütahya üzerinden yaklaşık 50 günde tamamladığı söyleniyor. Mısır'dan deniz yolu ile

Antalya üzerinden Bursa'ya ulaşılmakta idi. Bursa'dan doğan geniş kervan trafiğini barındırmak için inşa edilen kervansaray ve hanların sayısı, küçük bir kasaba konumundaki Bursa için şaşırtıcı sayıda idi. Bugün pek azı ayakta kalmış çok sayıda kervansaray ve hanlarla donanan Bursa önemli bir levanten (Doğu Akdeniz) ticaretin merkezi halini almıştır. Bu hanlardan bazıları günümüzde de aktif olarak kullanılan ticaret merkezleridir.

4.5. Geç-Osmanlı ipek endüstrisi şehri olarak Bursa

İpekböcekçiliği, yaprakları böcekleri beslemeye hizmet eden dut ağaçlarının yetiştirilmesinden, ipekböceklerinin bakılması saklanması ve korunmasına, kozaların ipliğe ve ipek kumaşa dönüştürülmesine ve giysiye işlenmesine kadar, çok yönlü, çok köklü bir kültür, bilgi birikimi gerektirir. Bu kültür Bursa'da I. Justinian döneminden (527-565) başlayarak günümüze kadar süregelen köklü bir kültürdür. Bursa'nın Osmanlılar tarafından fethinden sonra da devam etmiş ve Doğu Akdeniz ticaret şehri olarak Bursa'nın bir parçası olmuştur.

On altıncı yüzyıldan Osmanlı döneminin sonuna kadar, yeni teknikler ve belirleyici ivmeyi sağlayan yabancı faaliyetlerle çeşitli gelişmeler olmuştur. Avrupa'da ipek üretiminin mekanik ekipmanlarla yapılmaya başlaması ile Bursa'da zanaatsal ipek dokumalarının üretim seviyesi ciddi bir gerileme yaşamış ve büyük ölçüde batmıştır. 1830'larda, yabancı girişimciler, ihraç ettikleri buharlı makinelerle ipek üretimini ve diğer dokuma endüstrisini geliştirmişlerdir. Bu durum Bursa'da bir yandan sanayileşmenin başlangıcını, diğer yandan da ipek dokumacılığının daha da azalmasını ifade ediyordu. Buhar gücü, 1908 yılına kadar ipekli dokuma düzeyini korumuş ve İpek sanayi şehri olarak Bursa, ipek yumakları için en önemli yer haline gelmiştir. Ayrıca küçük zanaat şirketleri, ipek dokuma, ipek boyama ve ipek baskı tesisleri de devam etmiştir. Girişimciler arasında yabancılara ek olarak, Osmanlı İmparatorluğu ve Bursa'daki azınlıklar da vardır. Kapitülasyonlar ile yabancılara ekonomik ayrıcalık tanınması ve ticaret özgürlüğünün getirilmesi ile Bursa'da ekonomik canlanma yaşanmış ve şehrin ekonomisi uluslararası düzeye ulaşmıştır. Bu ticari ilişkiler, 1877-1940 arasında Mudanya limanı ile Bursa şehri arasında işleyen demiryolu hattının kurulmasını gerektirmiştir. Ayrıca zaman zaman görülen ipekböceği yumurtalarının hastalıklarının tedavisi için dış yardımlarla 1888 yılında Bursa'da bir ipekböcekçiliği enstitüsü (Institut Sericicole/Harir Darüttalimi) kurulmuştur.

Geç dönem Osmanlı ipek sanayi şehri olarak Bursa'nın karakterleri arasında, şehri saran dut ağaçları ve kozaları depolamak için yapılmış özel yapılar da dikkat çekmekteydi. İplikleri kozalardan daha kolay ayırmak için, Hisar'ın doğusundaki Gökdere ile batısındaki Cilimboz derelerinden alınan sulardan yararlanılması Bursa'da ipek endüstrisinin belli yerlerde yoğunlaşmasına neden olmuştur. Buralar aynı zamanda Rum ve Ermeni nüfusun yaşadığı bölgelerdir. Çalışanların % 90'ından fazlası Rum ve Ermeni kadınlardır.

Bursa'da, işyeri ve çalışanların ikametgâhı ile yakınlardaki dağ dereleri ve su kaynakları arasında bir bağlantı vardır. Bursa'da ilk sanayileşme alanları ve zamanla modern sanayi tesisleri de buralarda kurulmuştur. I. Dünya Savaşı'nın ve dolayısıyla Osmanlı İmparatorluğu'nun sona ermesi, Bursa'nın bir üst düzey ipek sanayi şehri olmasının da sonunu getirmiştir. Azınlıkların göç etmesi ile ipek endüstrisi işgücünün çoğunu kaybetmiştir. Yerlerine gelen yeni yerleşimciler, ipek üretimi gibi faaliyetleri tanıyamıyorlardı. Küçük bir ölçüye dek, Bursa'da ipek üretimi durma noktasına gelmiştir. Fakat II. Dünya Savaşı sırasında bile ipek iplikleri Bursa'dan Almanya'ya paraşütlerin üretimi için ihraç edilmiştir.

4.6. Türk tekstil endüstrisi şehri olarak Bursa

Aslında tekstil endüstrisinin bir parçası olan, ipek endüstrisinin Bursa'daki ortaya çıkışı, büyük gelişimi ve Osmanlı dönemindeki düşüşü, tekstil endüstrisinin özel bir örneği olduğu için ayrıca ele alınmıştır. Diğer tekstil endüstrisinin gelişimi ise cumhuriyet döneminde olmuştur. Osmanlı döneminde azınlıklar ve yabancılar ekonomideki aktif gruplardı, I. Dünya Savaşı'nın sonunda bunların göç etmesi ile var olan sanayinin de çökmesi ve özel sermaye birikiminin olmaması, devletin bu konuya el atmasına neden olmuş ve Sümerbank kurulmuştur. Bu banka, 1990'ların sonuna kadar Bursa'nın en büyük sanayi kuruluşu olarak kalacak olan Merinos fabrikasının sahibi idi. Yerli yünü işleyen bir fabrika olarak tasarlanmış ve yünün temini için, Bursa'dan çok uzak olmayan Karacabey'de bir devlet çiftliği kurulmuştur. Ancak, Türkiye'nin iklim koşulları, uzun lifli yün üretimi yapan koyunların yetiştirilmesini büyük ölçüde engellemiş, böylece, yüksek üretim kapasitesi nedeniyle fabrika, yün ithalatına bağlı kalmıştır.

Merinos tekstil sanayinin her alanını içine alan dev bir entegre üretim tesisi idi. Fabrika, 1938 yılında 1.500 çalışanla faaliyete geçmiş; (bunların 400'ü kadındır) otuz yıl sonra çalışan sayısı 12 bine yükselmiştir; (bunların 1.200'ü kadındır) iş sayısı da 37 bindir. Fabrikanın kurulması için gereken geniş düz arazi şehrin kuzey kenarında tarımsal araziler üzerinde bulunmuştur. Bu, Bursa'daki dış kenar endüstriyel kuşağın başlangıcıdır. 60 yıl sonra Merinos tesisleri faaliyetlerini durdurduğunda, işletme şehir merkezi sayılabilecek bir yerde bulunuyordu. Bursa'nın büyük boyutlu yün fabrikasına ek olarak, 1930'larda, bir ipek fabrikasının üretime yöneliminin dönüştürülmesiyle oluşturulmuş iki küçük, orta büyüklükte özel sektör yün fabrikası daha vardır. 1950 yılında iktidara gelen parti, özel sanayi faaliyetlerini teşvik etmeyi amaçlayan yeni bir ekonomi politikası uygulamaya başlamıştır. Bu Bursa için, çok sayıda küçük (endüstriyel) şirketin ortaya çıkması anlamına geliyordu. Nitekim olağanüstü bir sanayileşme artışı olmuştur. Gerçekten, 1967 yılında, Bursa şehrinde yapılan bir incelemede, yaklaşık 800 civarında fabrika keşfedilmiştir. Ancak, bu fabrikaların neredeyse tamamı, az sayıda dokuma tezgâhı ve çalışanı olan tesislerdir.

Yün, pamuk, ipek, yapay ipek tamamen işlenmiş ve karıştırılmış gibi çok çeşitli üretim yönelimleri ortaya çıkmıştır. Kaplıca kasabası olan Bursa'da, havlu üretimi, özellikle küçük dokuma fabrikaları için çok uygun bir işti. Bursa'daki bu yerel geriye dönük entegrasyon, ileriye dönük entegrasyon ile takip edilmiştir. Çünkü üretilen malzemeler daha fazla işlenmeksizin satışa sunulmaktaydı. Bu, bir ağda onlarla çalışan küçük dokuma fabrikalarından daha büyük olan boyama ve kumaş baskı şirketleriyle sonuçlanmıştır. Modern makineleri temin edemeyen küçük dokuma fabrikalarının satışları büyük ölçüde yerli Türk ve kırsal pazarlara yönelmiştir. Bu gelişme ile Bursa tekstil sanayi şehri olarak derinlik ve genişlik kazanmıştır.

Bu, birçok küçük dokuma şirketinin müşterilere, özellikle kendi satış organizasyonlarını karşılayamadıkları için, sorun haline gelmiştir. Çözüm olarak en az iki örgütsel yol bulundu, dağıtım sistemi ve taşeronluk. Çoğu toptancı olan tüccarlar, küçük şirketlere ham madde temin etmiş ve ürünlerini satmışlardır. Taşeronluk, daha büyük şirketler ile bağlantılı olarak örgütlenmiştir. Bu örgütsel imkânlar, Bursa'da tekstil endüstrisinin çeşitli dallarından oluşan bir ağa bağlılık yaratmış ve tekstil endüstrisinde, kapsamlı holdingler ortaya çıkmıştır.

Dokuma fabrikaları, iplikhaneler, boyahaneler, yazıcılar ve farklı büyüklükleri ile çeşitli tekstil şirketleri göz önünde bulundurulduğunda, aynı zamanda konum bakımından da büyük çeşitlilik sergilenmiştir. Dokuma değirmenleri, gecekondu evlerdeki konutların alt katlarında oluşturulmuş; eski ipek yumakları dokuma olmuş; orta ölçekli dokuma fabrikaları ve boya işleri kendi binalarını oluşturmuştur. Genel olarak, şehrin kuzeyinde küçük dokumacılığın yoğunlaşmasına, daha azı da şehrin doğu eteklerine doğru yayılmaya ve böylece endüstriyel bir dış halkanın oluşmasına neden olmuştur. Bunların işgal ettikleri yerler tarım arazileriydi. Gecekondu evler şehrin sarp güney ucunda ortaya çıkmıştır. Bursa'ya göç edenlerin

yerleşim bölgeleri, şehrin sarp güney eteklerinde ortaya çıkmış olsa da, ticari yerleşmeler başlangıçta şehrin kuzey ve doğu eteklerine göre daha önce hâkim olmuştur.

Devlete ait Merinos fabrikalarının geniş çaplı iş gücü ve şehrin genişleyen tekstil endüstrisinde özel endüstriyel istihdam olasılığı ile birlikte kırsal alandan göç başlamıştır. 1927 sayımında Bursa, 61 bin, 1945 sayımında 85 bin nüfuslu idi. Yeni ekonomik politikanın başladığı 1950 yılında ise nüfusu 103 bine çıkmıştır. Bulgaristan'daki Türk yerleşim yerlerinden gelen mülteciler için şehrin kuzey batı kenarında yeni yerleşim alanları oluşturulmuştur.

1980'lerdeki ekonomik politikadaki yeni ve derin değişim, özel sektörün üretim hedefine ithal ikamesinin eklenmesi ile Bursa şehrine yönelik sanayileşmeye yeni bir hız kazandırmıştır. Sadece devlet mülkiyetindeki işletmelerin özelleştirilmesi değil, aynı zamanda finans ve dış ticaretin liberalleşmesi de Türkiye'nin ihracata, ülkenin/sanayinin dünya ekonomisine katılmasıyla, şirketler için rekabetçi bir ortam yaratmıştır. Bu, tekstil endüstrisini Bursa'da sürdürmüş ve önemli ölçüde genişletmiştir. O zamana kadar, dokuma ve eğirme üretiminin aşamaları ve ülke içi satışlar baskın iken, artık, sentetik ipliklerin artan üretimine ek olarak, çoğunlukla Avrupa Birliği'ne ihracat için, hazır giyim üretim aşaması eklenmiştir. Böylece pamuk ve yün gibi bir tekstil endüstrisi için gerekli olan temel hammaddelerin yerel alanda ve çevrede yetersiz olmasına rağmen, tam gelişmiş ve dünya pazarında tekstil sektörüne ulaşmıştır.

Özetle, çeşitli hammaddelerin (yün, pamuk, ipek, naylon), tüm olası üretim aşamalarının mevcudiyeti (iplik üretimi, eğirme, dokuma, boyama, kumaş baskı, terbiye), işletme büyüklüklerinin çeşitliliği (çok büyük orta, küçük, çok küçük) ve farklı mülkiyet (devlet, özel) Bursa'da tekstil endüstrisinin yerel, sinerjik bir ağını ortaya çıkarmıştır. Birçok yeni tekstil firması ile sadece giyim üretimi düzeyinde değil, aynı zamanda üretimin diğer aşamalarında da şehirdeki yerleşme sorunu gündeme gelmiştir. Bursa'ya muazzam göç nedeniyle şehrsel gelişim çok ilerlemiştir. 2000 yılında nüfusu 1.184.000 idi, 2010'da 1.905.570'e yükselmiş, İstanbul, Ankara ve İzmir'den sonra Adana şehrinin yerine Bursa dördüncü sırayı almıştır.

4.7. Türk otomobil endüstrisi şehri olarak Bursa

Bursa şehrinin modern, uluslararası rekabetçi, çok yönlü tekstil endüstrisi, zanaatkarlık başlangıçlarından itibaren uzun bir gelişme süreci içinde ortaya çıkmıştır. Ancak, şehirdeki otomotiv endüstrisi 70'lerin başında nispeten aniden yaratılmıştır. O zamanlar sadece Bursa'nın değil, Türkiye'nin de otomobil endüstrisi için bir birikimi yoktu. Bu nedenle Bursa'da bir otomotiv endüstrisi oluşturmak için, yurt dışında ilgili fabrikalarla yoğun işbirliği gerekiyordu. Aslında 1950'lerden beri, birçok alanda ilgili değişikliklere sahip sanayileşmiş bir toplum olma yolunda ilerleyen bir ülkenin sosyal gelişmesi buna müsaitti. 1980 yılında Türkiye'de binek otomobil mevcudu sadece 742 bin iken, 1990'da 1 milyon 641 bine ve 2000'de 4 milyon 422 bine çıkmıştır. Türkiye'de demiryollarının gelişimi kasıtlı olarak ihmal edilmiş ve karayolu ile motorlu taşıt trafiğine yönlendirilmiş olduğu için otomobil fabrikalarının oluşturulması bir zorunluluk olmuştur. Böylelikle, 70'li yılların başlarında Bursa'da iki büyük otomobil fabrikası yabancı katılımı kurulmuştur. % 40 yabancı sermayeli Tofaş-Fiat ve yaklaşık % 44 yabancı sermayeli Oyak-Renault binek otomobiller üretmeye başlamıştır. 60'lı yıllarda, küçük bir fabrika olan Karsan, minibüs üretimi için Peugeot ile işbirliği içinde oluşturulmuştur. 880 kişilik ilk işgücü ile başlayan Tofaş-Fiat'ta, 20 yıl sonra çalışan sayısı 8 binden fazla idi. Otomobil endüstrisinin Bursa'da kurulma süreci, ülkenin ekonomik politikasının ithal ikamesini norm olarak kabul ettiği bir aşamadır. Bu doğrultuda da Tofaş-Fiat'ta gelişme gözlenmiştir. Başlangıçta, üretimin yaklaşık % 45'i yerel imkânlarla gerçekleştirilirken, zamanla daha fazla şirket içi üretim eklenmiş ve 1990'larda, % 95'lik bir yerel üretim payına ulaşıldığı belirtiliyordu. Başlangıçta, vasıfsız işçileri bile istihdam edebilmek için üretim süreci birçok aşamada, küçük adımlara

parçalanmıştı, payları yavaş yavaş azalmış, ancak yine de, akan band üretimi ile hareketli mekân yan yana mevcuttur. 1980'lerin başında ihracata yönelimi getiren yeni bir ekonomi politikası oluşturulmuş ve Tofaş-Fiat için komşu Arap ülkelerine (Ürdün, Irak, Mısır, Libya) ihracat yapılmıştır. Üretim dört kat artmıştır.

Motorlu taşıtlar, hepsi kendi bünyesinde imal edilmeyen çok sayıda parçadan oluştuğu için, Bursa, mevcut otomotiv endüstrisine tedarikçilerin ekonomik temelini de taşımaktadır. Bu sadece çok sayıda küçük işletmelerin ortaya çıkması demek değil, aynı zamanda büyük ölçekli bir operasyonu da yaratmıştır. Dizel motorlar için enjeksiyon ve enjeksiyon pompaları üreten ve dünya çapında satış yapan Bosch, ürünlerinin % 95'ini ihraç etmektedir. Fabrika, 2002 yılında faaliyete başladıktan birkaç yıl sonra 2.800 kişi istihdam etmeye başlamıştır. Böylece, bir taşeron firma, bir araba fabrikasının büyüklüğüne taşınmıştır. Bursa dışındaki diğer fabrikalar ve diğer üretim tesisleri ile birlikte Bosch, Türkiye'deki en büyük yabancı işverenlerden biridir.

Bursa'daki otomobil endüstrisine binek otomobil üretimi hâkim olmasına rağmen, Tofaş-Fiat ve Oyak-Renault'nun ilk çalışmalarına başka şirketler de eklenmiştir. Bursa'daki tekstil endüstrisine benzer şekilde, büyük, orta ve küçük ölçekli şirketler de bulunmaktadır. Yan sanayileşme ile kompozit üretim yapılabilmesi için tedarikçiler ve nihai ürün üreticilerinin bir endüstri karışımı durumundadır. Son yıllarda Bursa'da tekstil sektörünü geride bırakan, otomotiv endüstrisinin mevcut tesislerinin bu entegrasyonu neticesinde, sektördeki yerel bir etkileşim mümkün olabileceği gibi, zor ekonomik dönemlerin yönetimi için bile elverişli bir durum söz konusudur.

4.8. Bursa şehrinde endüstri alanları

Bursa'nın sanayileşmesinin ilk 100 yılında, 19. yüzyılın ortalarından 20. yüzyılın ortalarına kadar, şirketler kendi yerlerini seçmişlerdir. Böylelikle, 1950'li yıllarda mekânsal planlama olmaksızın, o zamanlar oldukça küçük bir şehir olan Bursa'nın etrafında hemen hemen kapalı bir sanayi kuruluşu halkası inşa edilmiştir. İlk iki fabrika, Rum ve Ermeni kadın işçilerin yerleşim alanlarına bitişik ipek endüstrisi bağlamında ve şehrin güneybatı ve güneydoğu eteklerinde su açısından zengin dağ derelerinde, 1850 civarında inşa edilmiştir. Daha sonra Cumhuriyet döneminde, şehrin kuzey ve doğu eteklerinde, devlet tarafından işletilen çok büyük yün endüstrisi ve birçok küçük özel dokuma ve ayrıca orta ölçekli boyama ve kumaş baskısı tesisleri kurulmuştur. Bursa'da 1950'lerden sonra, sanayileşmede yeni, uzun ömürlü bir patlama başladığı zaman, başta tekstil ve otomotiv endüstrisi olmak üzere çeşitli sanayi sektörlerindeki birçok büyük ve küçük işletme, şehrsel alanı kapsayan mekânsal ve şantiye planlaması yapmıştır. Bunu yaparken Bursa şehrinin yüzey alanını ovanın kuzey sınırına çıkarmak daha mantıklıydı.

Bursa, Türkiye'de 1960'ların başlarında bir Anglo-Amerikan tipi sanayi alanı (Bursa Organize Sanayi Bölgesi) inşa eden ilk şehir olmuştur. Bursa'dan Mudanya limanına giden yol kenarında, o zamanlar şehrsel alana yaklaşık 10 km uzaklıkta bulunan bir yerleşim yerine yavaş yavaş alan inşa yeri olarak seçilmiştir. Anglo-Amerikan modeline göre, Ticaret ve Sanayi Odası altyapı geliştirme, caddeler ve yollar, su, kanalizasyon, doğal gaz, elektrik, itfaiye, kurtarma hizmetleri, telekomünikasyon sağlamıştır. 180 ha üzerinde 72 parsel ile başlanmış; yaklaşık 3.000 işçi istihdam edilmiştir. 1995 yılında bölge, 25 bin işçi çalıştıran 140 şirketi barındıran 600 hektara genişletilmiştir. Endüstri dallarının dağılımı şöyledir: % 40'ı tekstil sektörü, % 21'i metal ve makine imalatı sektörü, % 18'i otomotiv sektörü, % 4'ü kimya sanayi, % 7'si lastik ve plastik sanayi, % 3'ü ahşap ve kâğıt sanayi, % 3'ü de gıda sanayinden oluşmuştur.

Oyak-Renault tesislerinin de eklenmesiyle, Bursa Organize Sanayi Bölgesi yaklaşık yarım kat daha fazla yer kaplamıştır. 1970'lerin başlarında, Oyak-Renault ile aynı zamanlarda, Tofaş-Fiat'ın otomobil fabrikası, Yalova'ya (ya da İstanbul'a) giden yeni karayolunun kenarında yer almıştır. 1970'lerde Tofaş-Fiat otomobil fabrikasının hemen yanında bir başka Organize Sanayi Bölgesi (Demirtaş) kurulmuştur. Bu sanayi

bölgesi de geniş ilgi görmüştür. BOSB gibi Demirtaş Organize Sanayi Bölgesi (DOSB) de çeşitli sektörlere sahiptir. 1995 yılında % 58'i tekstil endüstrisinden, % 24'ü otomotiv ve tedarik endüstrilerinden, % 5'i makine imalatı ve metal endüstrilerinden, % 13'ü diğer sektörlerden oluşuyordu.

Her ikisi de çevre üzerinde yer alan ve otoyollar ile şehre ve dış mahallelere bağlanan sanayi bölgesi ve otomobil fabrikasının bir araya getirilmesi, planlama başarısı olsa da, merkezi olmayan yoğunlaşma düşüncesi daha da farklılaştırılmıştır: Küçük sanayi ve zanaat endüstrileri için uygun sınırlı sanayi alanları ortaya çıkmıştır. Küçük Balıklı ve Duaçınarı küçük sanayi alanının oluşmasını takiben, şehir merkezinin çevresinde, iki küçük sanayi alanı daha planlanmıştır. Şehrin doğusundaki İnegöl ve Ankara'ya giden karayolu kenarında Otosansit (Oto Sanayi Sitesi) ve şehrin batısındaki Karacabey ve İzmir'e giden karayolu kenarında Beşevler'de Küçük Sanayi Sitesi oluşturulmuştur. Bursa'daki genç sektörlerin merkezi olmayan yoğunlaşması ile ikincil sektörün örnek bir mekânsal gelişimine değil, aynı zamanda konutların mekânsal yayılmasına, dolayısıyla Bursa şehrindeki yerleşim alanlarına da yön verilmiştir.

4.9. Bursa şehrinde gecekondulardan toplu konutlara

Bursa'da farklı ve modern bir tekstil endüstrisi ve biraz daha az çeşitlilik gösteren modern bir otomotiv endüstrisi ortaya çıktığından, şehir nüfusunun önemli ölçüde artması şaşırtıcı değildir. Türkiye Cumhuriyeti'ndeki ilk nüfus sayımı olan 1927'den itibaren 33 yıl içinde nüfusu 61.690 kişiden 153.866'ya yükselmiştir. Daha sonra 1960'dan 2000'e kadar 40 yıl içinde 1.030.278 kişi artarak 1.184.144'e tırmanmıştır. 2010 yılındaki son nüfus sayımında, Bursa nüfusu 1.905.570 idi: 2000 yılına göre 721.426 kişi artışla bir başka büyük nüfus artışı yaşanmıştır. Nüfustaki böyle bir artış sadece olağanüstü göçle açıklanabilir. Bu artışın küçük bir kısmı, 1950'den sonra Bulgaristan'dan gelen ve planlı yerleşim yerlerinde bulunan Türk nüfusu idi. Kırsal-şehirselle göç hareketinin başlangıcında göçmenler, çevredeki kırsal alandan Bursa'ya gelmişler, yavaş yavaş, kökeni genişlemiş, Karadeniz bölgesine ve İç Anadolu'ya taşınmıştır. Bursa'da iş bulma umuduyla gelen bu muazzam göçmen kitlesini şehirde barındırma sorunu ortaya çıkmıştır.

Şehrin etrafındaki doğal koşullara göre, yeni yerleşim kurulabilmesi için, hisarın kuzey ve güneyindeki iki farklı alt saha buluyordu. Bu, yerleşimde sosyo-ekonomik bir farklılaşmaya yol açmıştır. Daha da önemlisi, maddi olarak çoğunlukla kötü durumdaki göçmenlerin kendilerine kalacakları yerleri acilen sağlamaları gerekiyordu. Arazi satın almak için yeterli parası olmayan göçmenler, Hisar'ın güneyinde, Uludağ'ın dik eğimli yamaçlarında, aslında hiç kimseye ait olmayan, ancak gerçekte devlet orman işletmesine ait arazilere yerleşmişlerdir. Arazi edinme masraflarını karşılayanlar da, Hisarın kuzeyinde, meydana gelen sanayi alanlarının çevresindeki tarımsal arazilerde barınaklarını inşa etmişlerdir. Her iki durumda da, tasarımıda çoğunlukla mütevazı olan gecekondulardan yapılmıştır. Özellikle dik yamaçlarda altyapı zayıftı. Ovada –hafif eğimli alüvyal yelpazelerde– en azından artezyen suyu vardı. Konutlar, çoğunlukla kendileri tarafından inşa edildiğinden, çok çeşitli yapı şekilleri vardı.

Bursa şehrinin gecekondulardan yerleşim alanları içinde aynı coğrafi kökene göre ayrılmışlar ve kırsal dayanışmayı uygulamışlardır. Sıklıkla olduğu gibi, Türk şehirlerinin kenarlarındaki gecekondulardan bölgelerini slumlara benzetmek doğru değildir. Daha ziyade, bunlar şehirselle yaşam biçimlerine uyum sağlama alanlarını giderek geliştirmektedir. Büyük nüfus artışı nedeniyle geçici olarak Bursa nüfusunun % 50'den fazlası gecekondularda yaşıyordu. Yıllar içinde, sadece Bursa'da değil, ülke çapında gecekondulardan evleri problemini kontrol altına almaya çalışılmıştır. Özel inşaatı mümkün kılan ve daha ucuz olan konut birlikleri ortaya çıkmıştır. 1980-1985 arasında Türkiye'de konut kooperatiflerinin sayısı 578'den 1302'ye yükselmiştir. Yasa gereği, 1981 ve 1984'te toplu konutlar için bir fon (Toplu Konut Fonu) kurulmuştur. Konut alımı için sübvansiyonlu ve uzun vadeli krediler sağlanmıştır. Çalışanlar için Sosyal Sigortalar Kurumu, (SSK) ve serbest çalışanlar için (Bagkur) da buna katılmıştır.

Bursa'da devlet tarafından, çoğunlukla sanayi bölgelerine yakın, Beşevler'de 330 ha, Fethiye-İhsaniye'de 540 ha, Cumalıkızık'ta 140 ha büyük konut alanları belirlenmiştir. Güneyde, Uludağ'ın dik eğimi Bursa'nın genişlemesini engellediği için, konut inşaatı alanları olarak Bursa ovasının düz alanları seçilmiştir. Şehir kuzey sınırına, kıyı dağlarına, aynı zamanda batıya ve doğuya doğru ilerlemiştir. 1990'lı yıllara gelindiğinde, Bursa ovasında sebze ve meyve yetiştiriciliği için kullanılan 71 km²'lik tarım alanı kaybedilmiştir. Batıda, İzmir arter yolunda, etrafı çevrili siteler içinde büyük konutlar, Demirtaş sanayi bölgesinin güneyinde gösterişli kompleks bulunmaktadır. İnşaatın yapımından sonra kiracı veya mal sahibinin sosyal düzeyinin de yükselmesiyle sonuçlanabilir. Binaların kütselliği ve çok sayıda kattan oluşması dikkat çekmektedir. Eski batı bölgesinde, balkonlu yüksek kaliteli geniş konutlar bulunmaktadır.

Son derece sanayileşmiş ülkelerin büyük şehirlerinde, iki süreç vardır: Şehir merkezinden bağımsız ve dışkenarda banliyöleşme. Bugün bir metropol olsa da Bursa'da bu süreçler henüz beklendiği gibi görülmemektedir. Geleneksel oryantal şehirde mutad olduğu gibi, şehir merkezindeki mağaza ve iş yerlerinde yüksek katlarda şehrsel nüfus, tüccarlar, avukatlar ve doktorlar, bodrum katları ticari olarak kullanılan çok katlı evlerde yeni oluşturulan geniş sokaklarda yaşamaktadır. İkametgâh boşluğu şehir merkezinde ana cami, bedesten, kapalı çarşı ve eski kervansarayın etrafında yer almaktadır. Bursa'da hala geleneksel, tarihi sektör düzenini takip edebilirsiniz: Ulu Cami'de hediyelik eşyaların satılmasından, altın, gümüş, bedesten gibi üst düzey malların satışına, açık çarşıda daha önce açılmış kıyafetler, tekstiller, ayakkabılar ve Kapalıçarşı sonunda metalden yapılmış ve gürültü sıkıntısı ile ilgili nesnelere üretimi ve satışını da görebilirsiniz. Böylece, Avrupa şehirlerinden çok daha erken bir zamanda, merkezde nüfustan yoksun bir şehir ortaya çıkmıştır. 1958 yılında şehir merkezinde, özellikle Bursa'nın tarihi çarşı bölgesinde meydana gelen büyük yangın, önemli anıtsal yapıların büyük ölçüde tahrip olmasına neden olmuştur. Ama sonra kapsamlı bir yeniden yapılanma gelmiştir. Dolayısıyla Bursa'nın şehir merkezinde bir şehrsel karmaşa söz konusu değildir.

Banliyöleşme olgusuyla ilgili olarak, şehir içindeki sakinlerin yeni göçmenler için toplu konut alanı olarak belirlendiği dış kenarda radikal bir hareket yoktur. Sanayi bölgelerinde ve yeni şehirlerarası otobüs terminalinde veya üniversite kampusu gibi ulaşım hizmetlerinde çift hat yollar görülmektedir. Marmara Denizi kıyısında Mudanya'nın doğusunda, Altıntaş ve Kurşunlu civarında meydana gelen ikincil konutların Bursa'nın banliyölerine yükselmesi mümkündür. Bursa'da kaplıca beldesi Çekirge'de ve oraya şehir merkezinden gelen yollarda, kısıtlayıcı bir engel olmadan bahçeli villalarda lüks yaşamak için fırsatlar sunmaktadır. Tarihi şehir Bursa, başşehir, türbeler merkezi ve Doğu Akdeniz ticaret şehri olarak işlev gördüğünden, ayrıca üst sınıf nüfusu için bir konut olarak da kullanıldığı göz önüne alındığında, bu sosyal grup, günümüzün ikincil ve üçüncül sektörün büyük işletmelerinin liderleri tarafından modern zamanlarda dönüştürülmüştür.

4.10. Bursa şehrinde bakkallardan alışveriş merkezlerine

1326 yılında Bizans'ın Prusa şehrini fethettikten sonra, Osmanlıların Türk göçebe kabilesi sadece Anadolu'da ve Marmara Denizi'nin Avrupa yakasında daha fazla arazi ıslahı aramakla kalmamış, aynı zamanda kale şehirlerinin dönüşümünü de yapmıştır. Selçuklu Devleti'nin dağılmasından sonra bir dizi beylik ve onların küçük başşehirlerinin ortaya çıkması, Osmanlı'nın başşehirlerini tasarlayabilecekleri sayısız rol modeli oluşturmuştur. Bu, şehrin ticari merkezi haline gelen Hisar dışındaki alan için özellikle doğrudur. 1453'te İstanbul fethedilmeden önce Bursa, inşa edilen Ulucami, bedestenler, çarşılar, hanlar ve kervansaraylar ile levanten ticaret şehri olmuştur. 1365'te Bursa'nın sermaye işlevini kaybetmesine rağmen, büyüyen nüfusun yerleştiği merkezler oluşturulmuştur.

Türk-Osmanlı-İslamî nüfus ile Hıristiyan, Rum, Ermeni ve Yahudi nüfusun Hisar dışında, farklı çekirdeklerin bulunduğu mahallelerde toplanan küçük tedarik merkezleri ortaya çıkmış, mahalle pazarları, muhtemelen haftalık pazarlar ortaya çıkmıştır. 1967'de Bursa şehrinin perakende ticaretinin tam bir envanteri yapıldığında, birçok küçük merkezin eski yapısı hala duruyormuş. Bir mahalle; cami, bir çeşme, bir çınar ağacı, birkaç sokağın birleştiği bir meydan, bir bakkal dükkânı, bir fırıncı, bir manav, bir çay evi, bir berber, bir terzi dâhil –tek tük farklılıklarla– bunlardan oluşuyormuş. Ana merkezin ve şehir merkezinin dışındaki küçük merkezlerin varlığı, geleneksel oryantal şehrin iki seviyeli bir merkezi yapısı olarak tanımlanabilecek bir şeye yol açmıştır: Ana cami ve ana çarşı şehir merkezinde, mahalle camileri ve günlük ihtiyaçlar için mahalle çarşıları ise şehir merkezi dışında yüksek taleplerde oluşmuştur. Perakendecilik, sadece satılan ve satın alınan mallarla değil, aynı zamanda değişen ve alım-satım organizasyonu ile ilgilidir. Bursa şehrinin sanayileşmesi 1970'lerde büyük bir ilerleme kaydetmiş ve şehir nüfusu 1960'tan itibaren hızla büyümüştür. Böylece yerli perakende ticarete yeni formlar eklenmiştir.

Ulucami, Kapalıçarşı ve kervansarayların etrafındaki eski, geleneksel şehir merkezinin etrafında, üç geniş cadde, güneyde Atatürk caddesi, kuzeyde Cumhuriyet caddesi ve batıda Cemal Nadir / Altıparmak caddeleri oluşturulmuştur. Böylece, sanayileşmiş ülkelerde olduğu gibi, inşa edilen çok katlı binalar ile üç ana alışveriş caddesi meydana gelmiştir. Hizmetlere (postane, şehir idaresi, tiyatro) ek olarak, zemin katlarda camlı vitrinler ve kapılar, üst katlardaki doktor büroları, hukuk büroları, acenteler ve üstlerde de daireler vardır. Böylece ikinci bir farklı tür, perakende ticaretin modern merkezi ve doğrusal bir biçimde hizmetler ortaya çıkmıştır. Buna ek olarak, Gemlik (ve İstanbul) karayolunun şehri karşıladığı ve şehirlerarası otobüs terminalinin yapıldığı Uluyol'da, şehir merkezinin kuzey ucunda uzmanlaşmış (araba aksesuarları üzerine odaklanmış bir iş bölgesi) sabit perakende ticareti kurulmuştur. Bu uzmanlık, şehirdeki ve Bursa ilindeki özel araçlara sahip olanların artışını da yansıtmaktadır.

Bursa ilinin nüfusu 1980'lerin başından bu yana büyümüş ve 2000 yılına kadar bir milyonu aşmıştır, şehirdeki perakende ticaretin örgütlenme biçimi de o kadar hızlı değişmiştir. Bugünkü yeni gelişim aşaması, alışveriş merkezlerinden, hatta birkaç katlı iç gezinti yolu ile dükkânların bulunduğu yerleri içeren en modern alışveriş merkezinden oluşmaktadır. Bursa'da ve başka yerlerde, modern bir alışveriş merkezinde, genellikle halka ve özellikle de çocuklara yönelik çok çeşitli yeme-içme mekânları ve sinema ve bowling salonları gibi eğlence mekânlarının bileşimini içerir. Ayrıca Bursa'da bir alışveriş merkezinde (As AVM) bir buz pateni pisti dahi vardır. Tabii ki uluslararası etiketler, özellikle giyim, kozmetik, spor malzemeleri için çeşitli alış-veriş mağazaları bulunmaktadır. Kimi yerlerde, Paris'teki Louvre'un camlı giriş piramidi üzerinde modellenen üç bölümlü alışveriş merkezi (Zafer Plaza) gibi mimari açıdan çarpıcı tasarımlar seçilmiştir. Şehrin yeni mimari ve ticari merkezini temsil etmeyi amaçlamaktadır. Bursa şehir merkezindeki alışveriş merkezlerine gelince –basit olanlar bir hipermarkete daha çok benziyor– tanınma konusunda tutarlı bir eğilimleri yoktur. Diğer alışveriş merkezlerinin merkeze uzakta dışarıda, toplu konut inşaatının bina kompleksleriyle çevrili, arter yolların kıyısında seçilmiş bir yerleri vardır. As AVM gibi cazip tipik bir alışveriş merkezi bile büyük bir yol üzerindedir, ancak sanayi tarafından çevrelenmiştir. Diğer büyük şehirlerde olduğu gibi, yer seçiminde, araç sahipliğinin gelişim durumu önemli bir rol oynamaktadır. Bursa'daki tüm alışveriş merkezleri, müşterilerin kendi otomobilleriyle merkeze gidebilmeleri için kurulmuştur. Ancak –şehir merkezine veya çevreye bağlı olarak– farklı park seçenekleri vardır: Zafer Plaza'da 650 araçlık yeraltı, uzakta dışarıda Nilüfer metro istasyonu yanındaki Carrefour'da 2.500 açık otopark yeri vardır. Zafer Plaza'nın çevresinde, Bursa şehrinin yeni demiryolu bağlantılı şehir içi trafiğinin yer aldığı Şhreküstü'de, uluslararası bir modele göre bir gökdelen inşa edilmektedir.

4.11. Bursa'da şehir içi trafiğin düzenlenmesi

Ülkelerde veya şehirlerde gelişme söz konusu olduğunda, birçok konu rol oynamaktadır. Bunlar içinde değişim hızını artıran bir süreci temsil eden trafik, özel ilgiyi hak etmektedir. Şehirler bağlamında şehir içi trafiği ve şehirlere yönelen ya da uzaktaki trafiği birbirinden ayırmak önemlidir. Bu, şehir içi trafik için de önemlidir. Uzun vadeli sosyal gelişim bağlamında, özellikle teknik gelişme ile ilgili olan ulaşımın çeşitli aşamaları arasında ayırım yapmak önemlidir.

Bursa çok uzun bir süre yaya şehri idi. 1974'te 350 bin nüfuslu Bursa şehrinde 1.356 hane halkı araştırması yapılmıştır. Buna göre, hane halkının ana kazanç sahiplerinin % 48'i iş yerlerine yürüyerek ulaşmaktadır. Böylelikle, bir yaya şehri olmasına rağmen, bir halk otobüsü ile ulaşanlar % 19, işyeri servis otobüsleri ile ulaşanlar % 11 ve paylaşılan taksiler (dolmuş) ile ulaşanlar % 14'tür. Özel araba sadece % 8'dir. Bursa'daki trafik gelişimi taşıt stokunun gelişimine büyük ölçüde bağımlıdır. Bursa ilinde 1950'de 829, 1960'da 2.869, 1990'da 91.881 ve 2000'de 248.497 adet motorlu taşıt vardır. 2000'de Bursa şehrinde 1.184.144 kişi yaşamaktadır. İldeki ve şehirdeki trafiğin hızlı artışı ve şehrinin gelişmesi ile Bursa bariz bir otomobil şehri olmuştur.

Bursa'nın hedef ve kaynak trafiğiyle başa çıkabilmek için, öncelikle mevcut konumunu ortaya koymak gerekir. Şehir, Uludağ'ın etekleri ve Bursa ovasının doğu-batı uzanımına uygun olarak hizalanan doğu-batı yönlü ana yollara uygun şekilde konumlanmıştır. Kuzeyde Mudanya ve Gemlik limanlarına kadar arter yollar oluşturulmuştur. Trafik, Uludağ'ın güneyindeki geniş bağlantıları kapsamamaktadır. Mevcut yol ve Uludağ'a giden teleferik çoğunlukla turistlere hizmet etmektedir.

Motorlu taşıt trafiği için şehrin yapısındaki küçük değişiklikler bile genişlemiş, bu yüzden trafiğin yatay ya da dikey olarak ayrılması veya park ve garaj yerleri, ya da şehir merkezinden gelen trafiğin ovanın kuzey kenarındaki bypass yoluna aktarılması, sorunu çözememiştir. Bursa'daki son yüzyılda meydana gelen büyük dönüşümden bu yana, otomobil şehri olarak bir şehrsel ulaşımın gelişmesi de eklenmiştir: Bursa'da, bir şehir içi, demiryoluna bağlı ulaştırma ağı oluşturulmasına başlanmıştır. Ama, Bursa'da tam bir demiryolu ağından söz edilemez. Orografik-topografik koşullara göre, kuzey-batı şeritli bir doğu-batı demiryolu trafiğidir. Hatlar, çarşının kenarında bulunan Şehreküstü'de –yeraltında– bulunmaktadır. Demiryolu araçları geniş mekânlı bir iki vagonlu tramvaydan oluşmaktadır. Bursa'daki tramvayın batı, doğu ve kuzey yönünde daha da genişlemesi planlanmaktadır. Toplu konut inşaatının yerleşim alanları için trafik gelişimi değişmektedir. Daha önce şehir merkezinde kullanılmış olan dolmuş taksiler, şimdi banliyö treninin duraklarında beklemektedir. Bu trafik şehir merkezinden dışarı taşınıyor ve yeni bir ulaşım ağı daha gerekmektedir.

Bursa'nın dışındaki ulaşım hatlarının genişletilmesi de planlanmaktadır. Bu, güneyde Uludağ, kuzeyde kıyı dağları ve Marmara Denizi ile sınırlanan trafik hortumunun sınırlandırılmasıyla sonuçlanmaktadır. Gönen-Manyas-Ulubat-Bursa-Yenişehir ova serisi ile planlanan İstanbul-İzmir otoyolu, İzmit Körfezi üzerinde köprü ile çalışacaktır. Bundan sonra, Bursa'nın kuzey ucundaki bölüm Bursa'nın bir baypası olarak tamamlanmış durumdadır.

Bursa'nın ipek sanayi şehri olarak altın çağını yaşadığı zamanlarda, 1877'den 1940'a kadar limanı besleyici olarak Bursa-Mudanya güzergâhında demiryolu bağlantısı varmış. Motorlu taşıt trafiğindeki artış nedeniyle, demiryolu bağlantısı yeniden yapılmamalıdır. Bununla birlikte Bursa üzerinden bir demiryolu hattı, Bursa'nın doğusundaki İstanbul-Ankara demiryolu ile Bursa'nın batısındaki Bandırma (liman)-İzmir arasında planlanmaktadır.

Bursa'daki şehrsel ulaşım ve kuzeybatı Anadolu'da Bursa ile bağlantılı trafik dışında, Bursa il sınırları içinde merkezi yerel şartlarla belirlenen bir başka trafik seviyesi de ayırt edilebilir. Bursa ilinin

çevresindeki tüm 10 ilçe merkezine ait 1967 yılında yapılan bir araştırma, bu yerlerin ticari ve idari işlevlerinde önemli farklılıklar olduğunu ortaya koymuştur. Bu, çorak dağlarda veya zengin ovadaki yerlerinden kaynaklanmaktadır. Ancak, Bursa'nın ilçe merkezleri ile ilişkilerinde, Bursa il merkezinde ana merkez ile şehir merkezinin dışındaki küçük merkezler arasında bulunana benzer sosyo-ekonomik koşulların mekânsal dağılımının merkeziyet ilkesi, Bursa'da şehrsel ve şehir dışı alanlarda önem taşımaktadır.

4.12. Üniversite şehri olarak Bursa

Bursa'da geleneksel olarak Ulucami ve türbe külliyelerinin önemli camileri dini eğitim merkezleri olarak kullanılmakta idi. Ancak Bursa'da 19. yüzyılın sonlarına doğru ipekböceklerinin bir hastalığını, Fransız bilim adamı Louis Pasteur'un yöntemlerini kullanarak, iyileştirmek amacıyla Fransız yardımı altında, 1888 yılında ilgili bir enstitü, İpek Enstitüsü (Böcekçilik Enstitüsü) kurulmuştur. Bu enstitü bugünün üniversitesinin öncüsü olarak kabul edilebilir. Ayrıca Bursa'nın Işıklar Askeri Lisesi ve Eğitim Enstitüsü gibi bazı üst düzey eğitim tesisleri de vardır. Türkiye'deki üniversitelerin kurucu dalgasının sonucu olarak Bursa Uludağ Üniversitesi'ne de uygun bir tesis bulunmuştur. 1972'den beri yapılan hazırlıklardan sonra, 1976 yılında üniversite, şehir ve çevresine faydacı olarak uyarlanmış bir dizi fakülte ile açılmıştır. Böylece şehrin hamamlarına ve eski hastanelerin binaen Tıp Fakültesi ile birlikte, bölgenin geniş tarım potansiyeline dayanılarak Ziraat ve Veteriner Fakülteleri kurulmuştur. Aynı zamanda İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Edebiyat Fakültesi ve Teknik Meslek Yüksek Okulu (Ali Osman Sönmez MYO) bulunmaktadır.

Üniversite iki yerleşkeye yayılmıştır. Yerleşkelerden biri, Bursa'nın batısındaki Görükle beldesinde daha fazla tesis alanı olan geniş bir alandır. Rektörlüğe ve Üniversite Kütüphanesine ek olarak, bir otel (Holiday Inn) ve bir alışveriş merkezi de bulunmaktadır. Diğer yerleşke ise, şehrin kuzeyinde, kuzey arter yolunda, şehirlerarası otobüs terminalinin yakınındadır. Uludağ Üniversitesi'nin bu iki yerinin bulunduğu yer ile şehrin batıya ve kuzeye doğru genişlemesi için önemli noktalar oluşturulmuştur. Bursa şehri için daha da önemlisi, şehrin sanayi sektörünün uzun yıllara dayanan gelişiminden sonra, üniversitenin kurulmasıyla, kültürel antitezin, genişlemiş ve yeni bir varyantı yaşadığı anlaşılmaktadır.

4.13. Tezatlar şehri olarak Bursa

Bursa şehri, antik çağlarda bilinen hamamları göz ardı edilirse, göze çarpmayan başlangıçlarda Prusa adıyla ortaya çıkmıştır. Ortaçağda, Osmanlılar zamanında geçici bir süre Osmanlı İmparatorluğunun başşehri olmuş ve uzun zamandan beri, ilk altı Osmanlı sultanının, yani 1326'dan 1451'e kadar, Osman bey, Orhan bey, Murat Hüdavendigar, Yıldırım Beyazıt, Çelebi Mehmet ve II. Murat'ın türbelerinin bulunduğu şehirdir. Bunların mezarları ve şehrin tarihi merkezindeki cazibe alanları ile Osmanlı kültürünün beşiği olmuştur. Bu sadece mimariye değil, sanatsal tasarıma da yansımıştır. Bursa'da sadece tarihsel türbelerin gerisinde bir mezar kültürü değil, ayrıca, şehir merkezinde, Ulucami'nin çevresindeki tarihi çarşı alanı da vardır. Gelişme sürecinde, tarihi Bursa şehrinin bu vurgusuna zıt, yeni bir vurgu (şehrin sanayileşmesi) eklenmiştir. Günümüz ekonomilerinde, tekstil ve otomotiv endüstrisindeki iki büyük ve bazı küçük endüstrilerle, Bursa şehri, Osmanlı kültürünün beşiği olarak Bursa'nın aksine, ekonomi alanında daha az önemli bir konuma sahip değildir. Bursa gibi milyonluk şehrin, biri şehir merkezinde, diğeri çevrede olmak üzere iki farklı özelliği uyumlu bir şekilde birleştirmesi, tüm şehre eşsiz bir kalite kazandırmaktadır.

5. Sonuç

Reinhard Stewig, Almanya'nın Schleswig-Holstein eyaletinde buluna Kiel Üniversitesi Coğrafya Enstitüsünde öğretim görevlisi ve öğretim üyesi olarak 32 yıl çalışmış ve 1991'de emekli olmuş bir coğrafyacıdır. Emekli olduktan sonra da akademik faaliyetlerini sürdürerek 25 yıl yaşamıştır. Yani akademik olarak etkin olduğu süre yarım asırdan fazladır. Bu zaman içinde Türkiye'ye ve özellikle İstanbul ve Bursa şehirlerine olan ilgisi hiç eksilmemiş ve pek çok yayına imza atmıştır. Bursa'da ilk kapsamlı çalışmasını 1967'de yapmış ve bu çalışmanın sonuçlarını 1970'te kitap halinde yayınlamıştır. Daha sonra Volkswagen vakfından aldığı maddi destek ile Türk ve Alman öğrenci ve öğretim üyelerinden oluşan 40 kişilik bir ekip ile daha ayrıntılı anket ve haritalama çalışmaları yapmıştır. Bu araştırmalarının sonuçlarını birinci kısmı 1980'de ikinci kısmı 1986'da iki ciltlik kitap halinde yayınlamıştır. Emekli olduktan yıllar sonra 2002 ve 2003 yıllarında tekrar arazi çalışmaları yaparak şehrin son otuz yılda yaşadığı değişim ve dönüşümün coğrafi boyutlarını ortaya koymuştur. Ardından Bursa'nın UNESCO dünya mirası envanterine dâhil olması teklifini içeren İngilizce kitabını ve son olarak da elli yılı aşkın bir süre üzerinde çalıştığı bu şehrin coğrafi vasıflarını açıklayan kitabını yayınlamıştır.

Bu son kitabında Stewig Bursa'yı kısaca şöyle özetlemiştir: Marmara denizine uzak olmayan, Kuzeybatı Anadolu'nun en yüksek dağının eteğinde yer alan Bursa şehrinin, bugün iki milyon nüfusu vardır. O, kültür ve sanayi şehri olmak gibi, birbiriyle çelişkili iki özelliği, benzersiz bir şekilde birleştirmektedir.

Bunlardan birincisi, sıcak kaynak suları ve kaliteli kaplıcaları dışında, doğmakta olan Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk başşehri olarak kültürel işlevi, 1326'dan 1451'e kadar hüküm süren, ilk altı Osmanlı sultanının karakteristik türbelerinin bulunduğu ve geleneksel İslam yapılarının ilk erken Osmanlı dönemi çarşı alanı örneklerinin yer aldığı tarihi şehir olarak Bursa.

İkincisi ise, erken ipek endüstrisi ile 19. yüzyıla kadar uzanan tarihi öncülere sahip tekstil endüstrisi ve otomotiv endüstrisinin temel taşlarını oluşturan Fiat, Renault ve Bosch ile Türk tekstil ve otomotiv endüstrisinin önemli bir yeri olan, endüstriyel bir şehir olarak Bursa.

Bursa'da kültür ve sanayinin uyumlu mekânsal birleşimi modern planlamayla ortaya çıkmıştır: Tarihi iç ve eski şehirde kültür, dış kenarda merkezleştirilmiş yoğunlaşma şeklinde büyük ve küçük sanayi bölgelerinde endüstri.

Milyonluk şehir kavramı, Avrupa dışındaki ülkelerde gecekondu topluluklarıyla ilişkilidir. Bursa'da ise durum böyle değildir. Dizginsiz göç aşamasının aşılmasından sonra endüstrinin cazibesi ve göçmenlerin "gecekondu evler"e yerleşmesi, bugün, gelişmiş toplu konut egemen orta sınıfın ifadesidir. Aynı zamanda şehrin altyapı genişlemesine de karşılık gelen, karayolu ve demiryolu ile trafik gelişimi ve alışveriş merkezleri modern metropol şehirlerine nüfuz sağlamaktadır.

Referanslar

Achenbach, H. (1991). "Reinhard Stewig: Wissenschaftler - Akademischer Lehrer - Kollage" (s. V-X), "Reinhard Stewig: Veröffentlichungen" (s. 368 - 376) ve "Reinhard Stewig: Betreute wissenschaftliche Prüfungsarbeiten" (s. 377-384), içinde: Achenbach, Hermann (ed.); *Beiträge zur regionalen Geographie von Schleswig-Holstein: Reinhard Stewig gewidmet von Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der Geographisches Institut der Universität Kiel*, Kieler Geographische Schriften, Bd. 80, Kiel, ISBN: 3923887221.

Yiğit, A. (2018). "Reinhard Stewig'in Bursa Çalışmaları" TALİD 32, Türkiye'de Coğrafya Çalışmaları I (Baskıda).

https://prabook.com/web/reinhard_gottfried.stewig/249537, 08.04.2018.