

19. ve 20. Yüzyıllarda, Kentsel Gelişmeyi Etkileyen Ulaşım Kararları

19th and 20th Century, Transportation Decisions Systems Affecting Urban Development

Erman AKSOY

Dr.Arş Gör, Gazi Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

eaksoy@gazi.edu.tr

ORCID Numarası|ORCID Numbers: 0000-0001-7660-1054

Öz

İki mekân arasındaki insan ve mal akımı ilişkileri ulaşım diye tanımlanır. Bu akımın yoğunlaştığı noktalarda yerleşimlerin hayat bulduğu görülür. Tarihsel süreçte ulaşım türlerin veya güzergâhlarının değişimi kentlerin kaderini belirlemiştir. Dolayısı ile ulaşım türlerinin kesişim, bağlantı veya kavşak noktalarında yerleşimlerin kurulması, gelişmesi ulaşım ve kentsel gelişmeyi açıklamaktadır. Kentlerdeki nüfus değişimleri, yaşam biçimleri ve yerleşim formları, ulaşım sistemi ve modları ile ilişkilidir. Bu ilişki Ayaş, Beypazarı ve Sivrihisar kentlerinde ulaşım sistemi, yol ağlarının kentsel gelişmeye etkileri incelenerek, sonuçlarının kent planlamaya girdi sağlaması önerilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Kentsel Yerleşme, Ulaşım, Ayaş, Baypazarı, Sivrihisar

Abstract

The relations of human and property flow between two spaces are defined as transportation. It is seen that settlements come to life at the points where this trend intensifies. In the historical process, the change of transportation types or routes has determined the fate of cities. Therefore, the establishment and development of settlements at the intersection, connection or junctions of transportation types explain transportation and urban development. Population changes, lifestyles and settlement forms in the cities are linked to transportation systems and modes. It is suggested that the effects of transportation system and road networks on urban development in Ayaş, Beypazarı and Sivrihisar cities are examined and its results should provide input for urban planning.

Keywords: Urban Settlement, Transportation, Ayaş, Baypazarı, Sivrihisar

Giriş

Ulaşım; insanın değerli gördüğü ya da ürettiği mal ve hizmetlerin, bilginin ve sermayenin bir yerden başka bir yere aktarılmasıdır. Ulaştırma sektörü, sanayi veya tarım sektörü gibi mal üreten değil işgücü ve hammaddenin taşınmasını yani diğer sektörlerde üretimin ve üretilenin ticaretini sağlayan hizmet sektörüdür. Yol, insan hareketliliğini, iletişimini ve mal akımını sağlamak için ulaşım sistemine, modlarına ve taşıma araçlarına ve döneminin teknolojik düzeyine göre belirlenmiş rota ya da inşa edilmiş yapıdır. Yol ağları (dolaşım mekânları) farklı yollar ile yol üzeri ya da yakın çevresinde hızlı, konforlu ve güvenli ulaşımı sağlayan donatılar ve yapılar bütünüdür. Ulaşım sistemleri ve yol ağları, bir ülke, bölge ya da kentte başta ekonomik olmak üzere sosyal, siyasi, askeri ve kültürel faaliyetlerin gelişmesinde en etkin araçtır. Bu nedenle yol ağları toplumların gelişmişlik düzeyinin göstergesidir¹. En eski yol ağlarının en eski medeniyetlerde bulunması bu olgunun kanıtıdır.

Anadolu, M.Ö. 8000'li yıllarla süregelen yol ve yerleşim geleneğine sahiptir. Bereketli Hilal (*the Fertile Crescent*) üzerinde, neolitik çağdan bugüne doğu ile batı arasında Dünyanın en işlek coğrafi ve kültürel köprüsü ve evrensel ana ulaşım akslarının kesişme noktası olan Anadolu'da^{2,3} uzak mesafe ticaret, ordu, posta ve hac yolları kentlerin kurulmasında ve gelişmesinde belirleyici olmuştur⁴. Anadolu'da yol ağları farklı dönemlerde yönetim biçimlerine ve teknolojik düzeye göre kentler sistemini, güvenlik, üretim-dağıtım ve toprak kullanım mekanizmalarını, yerleşim siyasasını ve

¹ Hanson 2004, 3-29

² Lloyd 1989, 16-18

³ Hammond 1972, 52

⁴ Taescher 1924, 3-5

böylece mekânsal ve işlevsel örgütlenme ile birlikte ülke-bölge ve kentsel ticari kademelenmeyi yönlendiren temel dinamik olduğu bilinmektedir. Kentleri birbirine bağlayan birincil bu yol ağları ve kentin tarımsal hinterland ilişkisini kuran ve güçlendiren ikincil yollar, kentin kalıcılığını, gelişmesini ve bu kademelenmeyi belirlemiştir. Anadolu'nun tarihi kentleri, ulaşım sistemlerine bağlı gelişmeyi ve sürekliliğini kanıtlayan değerlere sahiptir^{5, 6, 7}. Tarihsel süreçte, Hititler, Asurlar, Frigler, Persler, Yunanlılar, Romalılar, Selçuklu Türkleri ve Osmanlılar, Anadolu'da yolların böylece kentlerin odağındaki medeniyetin gelişmesine katkı sağlamışlardır^{8, 9, 10}.

MÖ. 9. yüzyılda Asur krallarının Anadolu krallıklarıyla savaşmaları ve 8. yüzyıl sonlarında bu krallıkların Asurlulara karşı birlik kurmaları, Batı Anadolu'yu doğuya, Orta Anadolu'yu güneye bağlayan yolların daha önceki tarihlerde kullanıldığını düşündürmektedir¹¹. Bölgede yapılan yüzey araştırmaları, bu yolların MÖ. 3. binden itibaren ticari ve askeri, MÖ. 3. binin ortalarında Kuzey Suriye ile Anadolu arasında ticaret yolu olduğunu ve MÖ. 2. binin ilk çeyreğinde Asurluların bu yollarla ticarete devam ettiklerini, MÖ. 1. binde aynı yolları Hititlerin ticari ve askeri amaçla kullandıklarını ve günümüzde olduğu gibi Kızılırmak ve Fırat Havzalarını birbirine bağlayan yol güzergâhları olduğunu göstermiştir^{12, 13}. Anadolu medeniyetinde Asur Ticaret Kolonileri (Kültepe) Çağında (MÖ. 1945- MÖ. 1730), Anadolu-Suriye-Mezopotamya arasındaki bu kervan yolları, yazının bu coğrafyaya taşınması ve ilk ticaret merkezleri-kolonilerinin (Karum ve Wabartum) kurulması nedeniyle ayrı bir öneme sahiptir. Asur dilinde liman ve rıhtım anlamındaki Karum, bugünkü serbest ticaret yerleri gibi büyük pazar yerleşmeleridir. En önemlileri yazılı tabletlerin bulunduğu Kaneş, Alişar ve Hattuş'tur. Misafir anlamındaki Wabartum, ana merkezler arasında konaklama, mal depolama için kullanılan görece küçük merkezlerdir (Ulama, Salatuwar, Karahna, Zalpa, Ankuwa gibi). Kayseri-Çorum-Yozgat üçgenindeki Anadolu'nun en eski bu ticaret merkezleri, Mezopotamya ve Suriye'ye üç ana güzergâhla bağlanmıştır. İlki Musul'dan kuzeyde Dicle üzerinden Midyat, Darende ve Gürün'den Kaneş'e, ikincisi Dicle vadisinde bir yerde batıya dönerek Urfa, Gaziantep, Adana ve Gülek geçidi ile Kapadokya'ya, üçüncüsü Gaziantep'ten kuzeye doğru Pazarcık, Maraş, Elbistan, Pazarviran'dan Kaneş'e ulaşmaktaydı¹⁴. Ticari kitabelerine göre; Frigler (MÖ. 1200-MÖ. 330) Anadolu'nun Orta Batı'sında çok gelişmiş ve iyi korunmuş bu yol sistemini kullanarak, batıda Hellenlerle, doğuda Urartularla, güneyde Asurlularla ilişkilerini geliştirmişler ve yeni kentler kurmuşlardır^{15, 16, 17, 18}.

MÖ 5. yüzyıla tarihlenen Kral Yolu (King Road), Anadolu'da Sardes'ten başlayıp Afyon-Sivrihisar-Ankara-Tokat-Malatya-Diyarbakır güzergâhını takip ederek İran'da Susa ve Persepolis'e ulaşıyordu. Bu yol ağı ile Friglerden itibaren önemli kentsel yerleşmeleri birbirine bağlayan çok sayıda ana ve tali yollar Anadolu yollarının omurgasını oluşturmuş¹⁹ ve Asya'nın ticaret malları Ege limanlarından Avrupa'ya ulaştırılmıştır. Bu ağın Merkez Yolu Konya'da Güney Yolu ile birleşip, buradan ayrılan yolun Ankara-Sivas-Malatya-Musul güzergâhı, Anadolu'nun dönemin en önemli ticaret yoludur²⁰ (Şekil 1) Kral Yolu'nun, farklı coğrafi bölgelerinde hızlı, konforlu ve güvenli ulaşımı sağlamak için yapılan dinlenme, duraklama mekânları (Çaparhane-*Chapar Khaneh*, *Menzilhane*) ve kavşak noktaları Anadolu'da da olduğu gibi zamanla ticari yerleşmelere dönüşmüştür^{21, 22}. Sasani döneminde (M.S.

⁵ Kemer 2018

⁶ Naumann 1991, 373

⁷ Tümertekin 1976, 270

⁸ Eskikurt 2014

⁹ Akurgal 1993, 2-3

¹⁰ Lloyd 1989, 27

¹¹ Birmingham 1961

¹² Ökse 2005

¹³ Kontani 1995

¹⁴ Yakar 2007, 8-11

¹⁵ Işık 2020

¹⁶ Şahin 2004, 28-30

¹⁷ Macguen 2001, 151-153

¹⁸ Sevin 2007, 18

¹⁹ Young 1963

²⁰ Çetin 2014

²¹ Nikaein ve Gültekin 2019

²² Ramsay 1960, 48

224-651) kervan yollarının Kral Yoluna bağlanıp, dönemin başkenti Hamedan (*Hegmataneh*) Kenti'nden farklı rotalara ayrılarak Hazar Denizinden Karadeniz'e ve Horasan ve Kabil kentlerinden Hindistan'a bağlanan İpek Yollarıyla birleşmiştir²³ (Şekil 1). Helen döneminde Anadolu'da bu yol önemini sürdürmüş ve Roma döneminde "Roma arazisi yollarının uzandığı yerdir" ilkesiyle yeniden tasarlanmış, inşa edilmiş, köprüler, kilometre taşları (*miliare*), garnizonlar ve hanlarla donatılmıştır²⁴. Özellikle İmparatorluğun Pax Romana döneminde (MS.27- 192) taşrada hâkimiyet kurmanın, Roma kültürünü yaymanın ve medeniyetin yer'i kenti imar etmenin, en önemli aracı ulaşım sistemi ve yol ağları olmuş ve bu anlayışla Anadolu'da da kentleri birbirine bağlayan birincil ve ikincil yolların alt yapısı bu dönemde kurulmuştur²⁵ (Şekil 1).

Bizans döneminde Anadolu'daki Güney, Kuzey ve Merkez olmak üzere üç ana yöndeki kervan yolları ağları, Roma döneminin mirasıdır. Ancak, Roma yollarının başlangıcı Efes'in yerine önce İzmit, sonra da başkent olan İstanbul olarak değiştirilmiştir (Şekil 1). 1096'da başlayan Haçlı Seferlerinde izlenen güzergâh sonrasında ticaret ve posta yollarına ve Kudüs'e giden Hıristiyan için hac yoluna dönüştürülmüştür. İznik'te ikiye ayrılan bu yol bugünkü Nallıhan, Beypazarı üzerinden Ankara'ya bağlanarak Aksaray üzerinden Akdeniz kıyılarına ulaşmıştır²⁶. Bu yol ağı Anadolu Selçuklu döneminde de kullanılmış ve Selçuklu döneminde -kervan yolları- geliştirilmiştir (Şekil 1). 13. yüzyıldan itibaren günlük yaşamda Roma anlayışının (hukuk, ticaret, vd. alanlarda) yerine Türk kültür altyapısına göre kentler sistemi ve topografyaya uygun yol ağları, konaklama ve korunma ihtiyaçları için sayısız kamusal hizmet ve savunma yapıları (ribat, han, kervânsaray, derbent) ile yeniden yapılandırılmıştır. Böylece daima açık ve güvenli yol ağlarıyla üretim-dağıtım ve savunma sistemleri güçlendirilmiş, kentler de anıtsal yapılarla imar edilmiştir^{27, 28, 29}. Selçuklu hâkimiyeti 13. yüzyıldaki Moğol akınlarıyla zayıflayınca, Anadolu yol güzergâhları can ve mal emniyeti kalmadığı için ıssızlaşmış ve ticaret faaliyetleri gerilemiştir. Osmanlı Devleti'nin kurulmasıyla yenilenen yol ağları (Şekil 1) derbent-menzil teşkilatı olarak yeniden örgütlendiği için ticaret eski canlılığına kavuşmuştur. 16. yüzyılda Osmanlılar gelişmiş posta sistemi (menzil) kurup, yol ağlarını da menzil külliye ve kervansarayları ile donatmışlardır³⁰.

Günümüzde Anadolu'da varlığı süregelen tarihi kentler, yol ağlarındaki konumuna bağlı geçmişin izleri üzerindeki Osmanlı Döneminin ulaşım ve kentler sistemini aktarmaktadır. Bu kentlerin çoğunluğunda, deniz aşırı keşifler, sanayi devrimiyle ulaşım teknolojisi, modları dolayısıyla ve güzergâh değişimleri ve buna bağlı yeni ekonomik ilişkiler ve modernleşme hareketlerinin etkisiyle ekonomik yapının dolayısıyla kentsel mekândaki değişimler de izlenmektedir. 19. yüzyılın ikinci yarısında Anadolu'da demiryolu (Şekil 1) bağlanan bölgelerde 20. yüzyılın başında, kervan yolu üzerindeki birçok kentin ekonomik ve ticari önemini kaybettiği görülmektedir. Yani ulaşım sistemlerine dayalı yeni bölgesel ilişkilerle, kentler sistemi, ticari kademelenmeyle kentlerde ekonomik, sosyal ve mekânsal yapı da değişmiştir. 19 Haziran 1892'de İstanbul-Eskişehir demiryolunun açılması, 31 Ağustos 1892'de Eskişehir'in İzmit-Ankara hattına bağlanması ve 27 Kasım 1892'de İzmit-Ankara demiryolunun açılması³¹, İç batı Anadolu ile İstanbul arasındaki kervan yolları üzerindeki bölgesel ticari merkez olan kentler ve aynı güzergâhtaki ikinci kademe ticari merkez olan yerleşkeler ekonomik işlev ve önemlerini yitirmişlerdir.

Cumhuriyet'in modernite projesinin öngördüğü ekonomik hızlı kalkınma ve çağdaşlaşma politikaları ile ulaşım ve üretim-dağıtım sistemleri için demiryolunun önemsenmesine koşut yeni kentler sistemiyle kentsel yerleşme, yapılaşma ve yaşam biçimi değiştirilmiştir. Bu yapılanmanın ekonomik dinamikleri, yol üzeri kentlerde gelişmeye öncülük etmiş ya da yol ağının dışında kalan kentlerin

²³ Mohammadi 2016, 75-84

²⁴ Owens 2000, 21

²⁵ Thorpe 2002

²⁶ Eskikurt 2014

²⁷ Özergin 1959, 10

²⁸ Özcan 2005, 96-101

²⁹ Cahen 2001

³⁰ Halaçoğlu 1981

³¹ Efe 1998, 136

çökmesine neden olmuştur. 1950'lerle değişen ulaşım politikasıyla karayoluna öncelik kazandırılması ve eşzamanlı olarak tarımda sanayileşme ile kırdaki işgücünün kentlere göç etmesi, her kademedeki kentte ekonomik, sosyal ve mekânsal değişimi keskinleşmiştir. Ardından 1980'lerle süregelen küreselleşmeyle pompalanan mega projeler, yeni yol ağları ve ticaret mekânları, kentte ayrışmaya ve giderek kaosa neden olmaktadır.

Yöntem ve Çalışma Alanları

Anadolu'da ilk kentlerin doğuşundaki tarımsal, ekonomik, dinsel ve sosyal ve güvenlik faktörleri³² ile birlikte yol ağlarının kentsel işlevleri ve kentleri birbirine bağlayarak gelişmeyi yönlendirmesi, durak ve kavşak noktalarının ticaret merkezlerine dönüşüp, stratejik önem kazanmaları, kentsel gelişme ile ulaşım sistemleri arasındaki etkileşimin göstergeleridir. Kentlerin mekânsal strüktüründe belirleyici olan bu etkileşimin, tarihi çağlar boyunca izlenebilmesi bu çalışmanın dayanağıdır. Çalışmanın amacı ise ulaşım sistemi, teknolojisi ve modlarının değişimine göre; yol ağındaki kentlerin geliştiğini ya da yenilenen yol ağının dışındaki kentlerin önemini yitirmesini, kentin mekânsal strüktürü üzerinden açıklamaktır. 19. yüzyıl sonunda İstanbul-İzmit-Eskişehir-Ankara demiryolunun yapımıyla, batı-doğu arasındaki ana kervan yolu üzerinde birinci kademe ticaret merkezi olan Beypazarı ve Sivrihisar kentleri ile aynı güzergâhta ikinci kademe merkez olan Ayaş yerleşkesi, bu olguyu doğrulayan mekânsal özellikleri nedeniyle örneklem seçilmiştir.

19. yüzyıldan bugüne örneklem kentlerde mekânsal değişim ve değişimin ardındaki ulaşım sistemi ve yol ağlarının etkinliği, kentsel morfoloji³³ yaklaşımı temelinde geliştirilen, kültürel coğrafya, tarihi coğrafya ve ekonomik tarihe dayalı yapı-mekân /zaman çözümlemesi yöntemi ile değerlendirilmiştir. Mekânsal niteliklerinin zaman sürecinde sistematik analizini öngören “*tarihsel coğrafi yaklaşım*” olarak tanımlanan bu yöntem ve mekânsal strüktürün yapısı ve dinamikleri üzerine kurulu olan “*mekânsal analitik yaklaşım*”³⁴ ve kentsel mekânın biçimleniş sürecinin inceleyen “*tipolojik mekânsal biçimleniş (tipomorfoloji) yaklaşımı*”^{35,36}, yöntemleri birlikte izlenmiştir. Bu çalışmanın amacı ve kapsamı nedeniyle birbirini tamamlar nitelikteki bu yöntemlerle, yapılı çevrenin (*artifact*) araziye yapısına ve kentsel işlevlere göre oluşturulan kent içi yollar yani sokak(lar)la biçimlendirilen kentsel doku ve ana yol bağlantılarına göre kent formu analiz edilmiştir. Kentsel doku formları; ulaşım sistemlerinin ve politikalarının da değişim zamanlarıyla da örtüşen organik, ızgara, Cumhuriyet döneminin modernist planlama anlayışıyla oluşturulmuş modern ve 1980 sonrasına biçimlenme olarak sınıflandırılmıştır. Bu kapsamda tarihsel arka planda kent sistem ve kademelenmesindeki değişimin etkilerini tanımlamada kentin kendi ekonomik ve sosyal zamanlarıyla birlikte, ülkenin ekonomi ve ulaşım politikalarının tarihi süreci incelenmiştir. Eşzamanlı olarak örneklem kentlere ilişkin literatür taraması, yerinde yapılan inceleme ve gözlemler, görsel materyaller, alanla ilgili daha önceki çalışmalar değerlendirilmiştir.

19. ve 20. Yüzyıllarda Anadolu Kenti'nin Morfolojik Özellikleri ve Ulaşım Sistemindeki Değişikliklerin Etkileri: Beypazarı, Ayaş ve Sivrihisar Örnekleri

Anadolu Kenti'nin tarihsel süreçte Morfolojik Özelliklerinin ulaşım sistemleri ve yol ağlarına bağlı olarak gelişimi ve değişimi, örneklem seçilen kentler üzerinde aşağıdaki bölümlerde incelenmektedir.

³² Yerleşimlerin ilk oluşumu; hidrolik (su kaynaklarına bağlı tarım organizasyonlarıyla yerleşimlerin kurulması (*hidrolik teori*), yerleşmelerin gelişmesiyle kutsallıkla halkın kontrol edilmesi (*teolojik teori*) ana yol kavşaklarında ticari faaliyetlerle pazar yerlerinin geliştirilmesi (ekonomik teori), güvenlik nedeniyle askeri amaçla yerleşimlerin oluşturulması (askeri teori) olmak üzere dört teori ile açıklanmaktadır (Carter 1977).

³³ Kentsel mekânın biçimini ele alan kentsel morfoloji, kentsel mekânın belirli bir süre içerisinde geçirdiği dönüşümün fiziki, sosyal ve tarihi açılardan incelenmesine yardımcı olan bir kentsel mekân okuma yaklaşımıdır (Larkham 1998, 159-171). Bu yaklaşımın, kentin coğrafyası, tarihi ve yaşamını genel hatlarıyla ele alan bir disiplin olduğu da ifade edilmektedir (Rossi 2006, 9-11).

³⁴ Kropf 2009

³⁵ Moudon 1997

³⁶ Birik 2016, 534-546

Tarihsel Süreçte Anadolu'da Yol Ağları ve Değişimin Kentsel Yerleşmeye Etkileri

Tarihi kentlerin mekânsal analizinde ve yol ağlarının kentte yarattığı ekonomik dinamikleri anlamak için tarihsel arka plan betimlenmektedir. Anadolu'daki kentlerin çoğunluğu antik dönem kervan yolları üzerinde kurulmuştur ve antik bir çekirdeğe sahiptir. Birçok kent, höyükten akropole geçmiştir. Bu durumda, çok yüksek kotta olduğu için terk edilen kaleler (Afyon, Bayburt gibi) hariç, iç kale (Ankara, Amasya gibi) antik kentin kendisidir. İç kale, Osmanlı öncesinden gelen morfolojik ve mimari tek öge değildir. Osmanlı kenti dağ eşiği-yamaç kenti olarak ovanın kenarına tutunmuştur. Mabede odaklanma, güneye yönelme, topografyaya uyum, manzaraya açılma yerleşim ilkeleri ile mahalleler oluşturulmuştur. Yapılar arasında ulaşımı sağlayan bağlantılar bu şema içerisinde, günün ulaşım teknolojisine uygun olarak (genelde bir en fazla iki atlı arabanın geçişine uygun genişlikte) organik bir yerleşme desenini ortaya çıkarmıştır. Kent morfolojisinde akarsu, yaşamsal zorunluluğu olan öğedir. Arazinin alçak kotunda, ana yol ağına bağlanan ticaret merkezi, suya arkasını dönmüştür³⁷. 16. yüzyıla kadar Anadolu'da bu yerleşme geleneğine göre kent, kale ve yamaçtaki mahalleler ile "kale altı" denen kale dışında pazarların, tekke ve zaviyelerin bulunduğu yerden oluşmuştur^{38, 39}. Bu yüzyıla kadar en işlek ticaret yolu olan doğu-batı eksenindeki kervan yollarının duraklama ve kavşak noktalarındaki kentler ticaret kademelenmesinde önemli merkezler olmuştur. Osmanlı Devleti üç ticaret eksenini yani yol ağları üzerinde konumlanmıştı. Birinci eksen, Osmanlı-İran iktisadi ilişkilerinin kurulduğu Doğu-Batı (Doğuda Hindistan ve Çin'e, batıda Güney ve Doğu Avrupa'ya bağlanan Tebriz, Halep, Şam, Diyarbakır, Konya Bursa hattı) yani İpek ve Baharat yollarına bağlanan eksendir. İkincisi başkent ve ordu için gerekli hammaddeyi sağlamak için Doğu Akdeniz'den Mısır'a uzanır. Üçüncüsü Anadolu ile Karadeniz ticaretini her dönemde canlı tutan Karadeniz merkezli kuzey-güney eksenidir 16. yüzyıl ile birlikte, ticaretteki gelişmeye koşut bu kentlerin morfolojisi değişmiş, kapan han, bedesten, çarşı gibi büyük ticaret mekânları kalenin karşısında ikinci mekânsal odak olarak belirmiş ve zamanla etrafında belirli üretim, ticaret ve hizmet faaliyetlerinde uzmanlaşan sokaklar oluşmuştur. Yeni mahallelerin (Şehre küstü) bu merkeze eklenmesiyle kent makroformu değişmiş ve genişlemiştir^{40, 41}.

Bu dönemde Avrupa'da gelişen endüstrinin talepleriyle ham madde iç pazar yerine, dış pazara kaymış, böylece mal akışı yönü ve ilişkilerinin değişmesi ve kırsal alandan kentlere gönderilen üretim miktarı azalmasıyla kentlerin ekonomisiyle birlikte mekânsal yapısı değişmiştir⁴². Taşradaki devlet yöneticilerinin kentlere mal akışı için üreticilere baskıları ve vergileri artırmasıyla, Anadolu köylüsünün büyük bir kısmı kentlere göç etmesi bu değişimi tetiklemiştir. Kırdan kopan nüfusun, devlete karşı ayaklanan tımar erbabıyla birleşmesi, 17. yüzyılın ilk yarısına kadar süren iç savaşa neden olmuş, kentlerde asayiş ve yiyecek kıtlığı sorunlarıyla birlikte kervan yollarında güvenlik sağlanamadığı için ticaret yani ekonomi de gerilemiştir. Aynı dönemde doğu-batı güzergâhının Afrika'yı dolanan yeni bir rotaya kaymasıyla Osmanlı İmparatorluğu transit geçiş rolünü ile Hindistan ve Ortadoğu ile ticaret hacmini yani ticaret gelirlerini de kaybetmiştir⁴³. 17. yüzyılın ikinci yarısı ve 18. yüzyıl boyunca, Doğu Akdeniz'de iktisadi güç dengesi de değişmiş, Venedik ve İtalyan kent devletlerinin etkinlikleri kalmamış, İngiltere'nin gücü artmış, bu yüzyılın sonuna doğru Anadolu'nun da dış ticaretteki payı artmıştır⁴⁴. Ancak, bu dönemin sonlarında devletin vergi gelirlerini iltizama devretmesi, yerli eşrafın ya da ayanların merkezi otoriteye karşı güçlenmesine ve kentsel üretimin loncalar dışına kaymasına neden olmuştur. Avrupa'nın sanayi malları Osmanlı'nın geleneksel

³⁷ Cerasi 1999, 16-19

³⁸ Tekeli 1982, 28-32

³⁹ Tekeli 1996, 16-19

⁴⁰ Tekeli 1996, 19-20

⁴¹ Aktüre 1981

⁴² Gültekin 2010, 27-32

⁴³ Anbar 2009

⁴⁴ Özgen 2000

ürünlerinin iç pazarını daraltmış, yabancı üretim ve ulaşım altyapı yatırımları ile İmparatorluğu daha çok yarı sömürge haline getirmiştir. Bu ortamda mülkiyet ve servet toplumsal tabakalaşmanın tek belirleyicisi olmuş⁴⁵, kentlerde ekonomik ve buna bağlı olarak sosyal ve mekânsal yapıda sıkıntılı değişimlere neden olmuştur.

19. yüzyıl, modern devlet amacıyla Tanzimat Fermanı ile başlatılan yeniden (batıya öykünen modern) yapılanma, teknolojik ilerleme ve bazı sosyal gelişmelere koşut Osmanlı kentlerinde başta İstanbul olmak üzere, yeni kent yönetimi, ulaşım/haberleşme şebekeleri ve modern kentsel hizmetler ve kamusal mekânlarla mekânsal yapıda radikal değişimler başlamıştır. Kentlerde başlatılan imar hareketleriyle geniş bulvarların açılması, modern kamu binalarının inşa edilmesi kentsel mekânda ayrışma gerçekleştirilmiştir⁴⁶. 19. yüzyıl ile birlikte 20. yüzyılın ikinci yarısında milliyetçilik hareketleri ve Anadolu'ya zorunlu dönen Türk nüfusunun kentin bitişiğine yerleştirildiği, göçmen mahalleleri, ızgara tipi kent formu ile gerçekleştirilmiştir⁴⁷. Ahşap binaların çoğunlukta olduğu kentlerdeki büyük yangınlar sonrasında yangın yerlerinin ızgara sistemli yeni dokuya geçişi hızlandırmıştır⁴⁸. Böylece, 1882 tarihli Ebniye Kanunu ile kargir yapılaşma koşulu ile birlikte yasallaştırılan ızgara sistemli yerleşim deseni ile kent içi yol düzleştirilip, genişleştirilerek sosyal doku ile uyumu azalan, sadece "ulaştırma" için kullanılan kimliksiz sokak mekânları oluşturulmuştur⁴⁹. Kentin bu müdahalelerle mekânsal ve sosyal dokusuyla eşzamanlı olarak, göçmen mahalleriyle birlikte, tüm önlemlere rağmen kırdan gelenlerin kentin çeperlerinde yerleştikleri gecekonduya benzer mahalleler kent makroformu da değiştirmiştir⁵⁰.

Cumhuriyetin kuruluşuyla, ulus-devletin kontrolünde, devrimlerle desteklenen ve kırsalı da kapsayan modernite projesinde kent; modernizmle özdeşleştirilen çağdaşlaşmanın mekânsal ifadesi ve başarısının göstergesi olarak görülmüştür. Bu ideoloji ile kentte, modern şehircilik ve modern mimari yaklaşımlarıyla yapısal dönüşümler başlatılmıştır. Savaş sonrasında kentlerin imarı, mübadillerin iskânı, bataklıkların kurutulması, ekonomik kalkınma hedefiyle kentlerde sanayi ve altyapı tesislerinin gerçekleştirilmesi gibi birçok gereklilikler, planlı radikal bu dönüşümü zorunlu kılmıştır. Tanzimat ve/veya batılılaşma döneminden itibaren bu dönemde de kentlerin mekânsal strüktürünü, büyüklüğünü ve formunu, sanayi devrimi ve buharlı ve motorlu nakil araçları belirlemiştir. Demiryolları ve karayollarının kentsel yaşama geçmesiyle, yaya egemen kentlerde fiziki/mekânsal yapının değişimi, toplumsal ve ekonomik yapı da değişmiştir. Özellikle 1950'lerden sonra karayolunun, demiryoluna tercih edildiği dönemde bu değişim keskinleşmiştir. Böylece, bu döneme kadar kent merkezinden geçen demiryolu ve gar binalarına odaklı yeni-modern kent merkezi ve çevresinde gelişen ticari ve toplumsal yaşam, kentin dışından geçen by-pass karayolu bağlantısıyla âtil kalmıştır^{51, 52}. 1980li yılların ardından da ülkenin yeni liberal ekonomik politikalarının uzantısında küresel sermaye yatırımlarıyla öncelik ve önem kazandırılan karayollarının çevresindeki büyük alışveriş merkezleri ve çevresinde oluşturulan korunaklı konut siteleri aracılığı ile kentin mekânsal yapısı ve kent makro formu karayoluna paralel biçimde genişlemiştir⁵³. Bu süreç ve sonuçları Ankara'yı merkez alan Beypazarı, Sivrihisar ve Ayaş kentleri üzerinden izlenebilmektedir.

⁴⁵ Tekeli 1981, 28-29

⁴⁶ Aktüre 1985, 9-11

⁴⁷ Denel 1982

⁴⁸ Aksoy 2005, 36

⁴⁹ Denel 1982

⁵⁰ Tekeli 1981

⁵¹ Gültekin 2019-a:1-19

⁵² Gültekin, 2019-b

⁵³ Aksoy 2005, 36-37

Beypazarı

Arkeolojik bulgulara göre Beypazarı ve yakın çevresindeki Boyalı Köy'deki mezarlar ve Fasıl Köyü yakınındaki kayalıklardaki yaşam ve ibadet mağaraları ve yapı kalıntıları, kaya oyma mekânlar, yerleşimin tarihi Neolitik dönem ve Frigler'e kadar uzanmaktadır. Kronolojik sırayla Frigler (MÖ. 8. yüzyıl) ve Galatlar (MÖ. 3. yüzyıl) yerleşime egemen olmuştur. Galatya kentleri Bursa ve Ankara arasında tek yolun Beypazarı'ndan geçmesi, Hititlerin de bu yolu kullanması, kent kuruluşunun bu kervan yolunda, taşıma kolaylığı ve kalkerli tepeler sağladığı güvenlik olanaklarıyla durak-Pazar yeri olarak kurulduğunu düşündürmektedir. Kentin etrafında konumlandığı Kirmir Çayı'na hâkim bir tepede yapımı Roma Dönemine onarım ve eklentileri Selçuklu Döneminde tarihlenen, bugünkü kent merkezinin kuzeydoğusundaki Adaören kalesi, önceki dönemlerdeki doğu-batı arasındaki ana kervan (Kral) yolunun, Roma ve Selçuklu dönemindeki önemini, durak yeri ve kentin antik çekirdeği olduğunun göstergesidir. Avdan Mevki yakınlarındaki Üregil yerleşkesinin yakınlarındaki kalıntılar ve mezarların konumu da Anadolu yerleşim geleneğine koşut olarak antik dönem kale yerleşiminden yamaca-ovaya geçişi ve yerleşim tercihinin bu yol üzerine kaydırılmış olduğunu doğrulamaktadır. Bu gelişme Roma Döneminden itibaren İpek yolunun (İstanbul-Ankara-Bağdat-Hindistan) bu dönemde işlerlik kazanmasına bağlanmıştır^{54, 55}. Yerleşimin bilinen ilk adı ilk yerleşikleri (MÖ. 1200'ler) Hint-Avrupa kökenli Luwi dilinde Kaya Doruğu Ülkesi anlamındaki adı Lagania, Doğu Roma İmparatoru Anastasios'un (491-513) ziyaretine atfen adı, Lagania-Anastasipolis (Anastasios'un Kenti) adını almıştır⁵⁶. Kentin, imparator tarafından ziyaret edilmiş olması gelişmiş ve zenginleşmiş bir yerleşim olduğunu düşündürmektedir.

Türklerin Anadolu'ya hâkim olmaya başladığı ve İslamiyetin yaygınlaştırıldığı 1071 sonrasında Ankara ve civarı, Türk Boylarına ve Dervişlerine yurtluk yapmıştır. Beypazarı'na Oğuz Boyunun Kayı Kolunun büyük bir kısmı Osmanlı Devleti'nin kurucusu Osman Bey'in dedesi Gazi Gündüzalp yönetiminde yerleşmişler ve yerleşme töresi olan kurucularına türbe yapma geleneği ile Hırkatepe köyüne Gazi Gündüzalp'ın Türbesini inşa etmişlerdir. Bu süreçte yerleşime İstanbul-Mudurnu-Ankara- Bağdat ana kervan (İpek) yolu üzerindeki konumu ve pazar işlevi nedeniyle "Beğ Bazarı" adının verilmesi ulaşımına bağlı büyük Pazar oluşumunu doğrulamaktadır. Kent, 1100'lü yıllarla Danişmentler'den sonra kentin 1127'de Anadolu Selçuklu egemenliğine girmiştir. Selçuklular, İslam ve Türk kültürünü güçlendirmek için medrese, zaviye, köprü, cami ve hamamlar inşa etmişlerdir. Selçuklu hükümdarı Sultan Alaaddin döneminde sultana atfedilen Alaaddin Cami'nin (Paşa Cami, Cami-i kebir), sonradan ilk inşa edilen (1221-1225) yerde yeniden yapıldığı (1805-1809) bilinmektedir (Şekil 2). Kent merkezinin bu caminin odağında geliştiği, cami ile hamam arasındaki yolun kuzeydoğu yönünde hemen ana kervan yani İpek yolu bağlantısı ve Hacılar Köprüsüne kadar bugüne ulaşmış olan 10 m.'de bir yer alan kemerli küçük köprüler, kentin bu dönemde de kervan ticareti ile geliştiğini açıklamaktadır. Selçuklular döneminde Beypazarı, Germiyanogulları veziri Dinar Hezar tarafından Osmanlı topraklarına katılmış, Orhan Gazi döneminde Ankara'nın alınmasıyla (1354) Osmanlı yönetimine Hüdevandigar (Bursa) Sancağı'na bağlanarak girmiş, ancak tam olarak Osmanlı yönetimine 1362'de Ankaralı Ahi isyanlarının sonlandırılmasıyla girmiştir^{57, 58}. 1402'de Ankara Savaşı sonrasında Anadolu'nun siyasi birliği bozulduğu süreçte Timur, II. Murat Döneminde (1444) Balkan Savaşlarını fırsat bilen Karamanoğlu İbrahim Bey kenti yağmalamıştı^{59, 60}. Fatih Sultan Mehmet döneminde Anadolu siyasi birliğinin güçlenmiş ve sağlanan yol güvenliği ile kentte ticaret yeniden canlanmış, 16. yüzyılda 20 olan mahalle sayısı 23 ulaşmış⁶¹, kent kalkerli (Hıdırlık, Salihler ve Üç Kızlar) tepeleri arasında kervan yoluna olabildiğince paralel biçimde İnözü, Murdancı ve

⁵⁴ Şener 1997, 28-30

⁵⁵ Atak 2008, 28-36

⁵⁶ Umar 1993, 21

⁵⁷ Gültekin 2010, 78

⁵⁸ Atak 2008, 44

⁵⁹ Akdağ 1971

⁶⁰ Uzunçarşılı 1988

⁶¹ Ünal 1996, 17

Kumsüren derelerinin geçtiği vadilerin yamaçlarına doğru genişlemiştir (Şekil 2). 17. yüzyılda “kale ve aşağı şehir” olmak üzere ikili yerleşim düzeninde, jeopolitik konumuna bağlı canlı bir sosyoekonomik sahipti. Kale, Mundarcı Deresi'nin iki yakasında Doğu-batı doğrultusunda birbirine paralel uzanan iki sıra doğal sur hattıyla kale, Alâeddin Camii odaklı yerleşimi kuşatmaktadır (Foto 1, Foto2). İnözü Çayı ile Mundarcı Deresi arasındaki bölge aşağı şehirdir. Bu bölgede 20 mahalle, 41 cami-mescit ve 70 okul vardır. Ahşap strüktürlü yaklaşık 3000 adet iki katlı konut alanında nüfus 12.000 kişidir. Merkezdeki 7 han ve 600 dükkânlık çarşı ve Suluhan kentin zenginliğini aktarmaktadır⁶². 16. yüzyılda mahalle adlarının odaklandığı mescid yapılarıyla adlandırılmış olması (Mescidi Ali Çelebi, Mescidi Hacı Pir Ahmet, Mescidi Eminoğlu, Mescidi Hacı Kasım gibi) ve topografyanın elverdiği ölçüde organik biçimlenen sokaklarla vadiye yönelen yerleşim dokusu Osmanlı dönemi yerleşim geleneğine uygun biçimlendirilmiştir^{63, 64}. Bu yüzyılda da kentte tiftik ve sofun yanında başta pirinç, afyon ve yaş meyve (kavun, armut gibi) yetiştirilmiş ve ihraç edilmiştir. 19. yüzyıla kadarki dönemde kentin varıllığını, çarşılar (Bostancılar, Develik, Bedesten) ve çarşılardaki işlikler (semerciler, nalbantlar, yemeniciler, dokumacılar, gümüşçüler gibi) hanlar ve pazarlar açıklamaktadır.

1868'de Beypazarı, Tanzimat dönemindeki idari yapılanmada Ankara livasına bağlı ilçe olmuştur⁶⁵. Bu dönemde kentin merkezi Alaaddin Cami etrafında güneydoğuya yayılmış merkezi ve etrafında Bey (Beytepe) mahallesi ve güneyinde İstanbul'a uzanan ana yol (bugünkü İstanbul Caddesi) üzerinde II. Abdülhamit tarafından yaptırılan ve yurt dışından gelen Türk göçmenlerin yerleştirildiği (bugünkü Zafer Mahallesi) bitişik nizam, üç katlı konutlar, kentte ikili mekânsal yapıyı oluşturmuştur^{66, 67}. 19. yüzyıl sonlarında sof (angora) üretiminin ülke dışına kayması ve kervan yollarında savaşlar ve iç çekişmelerle güvenliğin sağlanamamasıyla nedenleriyle bu dönemden itibaren kent göç vermeye başlamıştır. Eşzamanlı olarak büyük yangınlarla 1869'da Beytepe Mahallesi, 1884'te Nerdübandede ve Karcıkaya Mahalleleri dışındaki tüm mahalleler, 1894'de çarşının tamamı yanmıştır. Yangınlarla birlikte 1845 ve 1874'te kıtlık, 1874'de ağır kış koşulları, 1851'de çarık çıkartmaz, 1893'de kolera salgınları kentin ekonomisi ile birlikte fiziksel ve mekânsal yapısını olumsuz etkilemiştir⁶⁸. Yangın sonrası bir mühendis tarafından grid sistemle yeniden planlanan çarşı, kâgir yapım sistemle yeniden inşa edilmiş ve geleneksel olarak her esnaf (Saraçlar, Tenekeçiler, Demirciler, Yağcılar, Semerciler, Bakırcılar, Zahireciler, Dokumacılar, Bostancılar, Terziler gibi) ayrı bir sokakta ayrı yer almıştır⁶⁹.

19. yüzyıl sonlarına kadar Beypazarı çevre kasaba ve köylerin alış-veriş ve Ankara esnafının mal alıp sattığı büyük ticaret merkezi iken, ülkede ulaşım teknolojisi ile güzergâhının değişmesiyle, tarımsal hinterland ilişkilerini korumuşsa da bölgesel ölçekte ana yol ağlarına bağlı ticari önemini kaybetmiştir. 1911'deki kolera salgını, 1918'deki büyük yangın ve kentin 1892'de açılan Ankara-İstanbul demiryolu bağlantısının dışında kalması ve aynı güzergâhtaki karayolunun Kızılcahamam'a yönlendirilmesi, bölgesel ticaretin başkent olan Ankara'da yoğunlaşması nedenleriyle kentin ekonomisi çökmüştür.

Beypazarı, Cumhuriyet Döneminde Ankara Vilayetine bağlı önemli bir kaza olmuştur. 1927 nüfus sayımı sonuçlarına göre kaza nüfusu 21.445 kişiye ulaşarak, vilayete bağlı kazalar içerisinde 7. büyük nüfusa sahip olmuştur. Bu dönemde kentte 1930'lara tarihlenen kargir ve cephesi taş konut yapıları ve grid sisteme yakın yerleşme dokusuyla yeni kurulan Gazipaşa Mahallesi, tarihi merkeze göre

⁶² Evliya Çelebi Seyahatnamesi,102

⁶³ Bozkurt 2004, 36

⁶⁴ Gültekin 2005

⁶⁵ Tuğracı 1985, 49

⁶⁶ Aktüre 1985, 701

⁶⁷ Gültekin 2010, 82

⁶⁸ Gültekin 2010, 92

⁶⁹ Şener 1970, 38

farklılaşmıştır⁷⁰. Kent 1940-1945 tarihlerinde büyük kentlere göç vermeye ve 1950 yıllarla hinterlandındaki kırsal alandan göç almaya başlamıştır. 1970'ler sonrasında, Çayırhan Termik Santralının kurulmasıyla çalışanlar için 1978'de kentin batı ve güneybatısında inşa edilen lojmanlar, 1980'lerle kooperatif eliyle Kurtuluş ve Hacıkara Mahalleleri ve sanayi sitesinin Akyazı mevkiine taşınmasıyla kent doğuya gelişmiştir. 1990'larla Ankara Yolu yenilenmiş ve bu bağlantıyı güçlendiren Alparslan Türkeş Bulvarı üzerindeki yeni-modern iş yerleri kentsel gelişmeyi yönlendirilmiştir. Planlı bu gelişme alanı da bu dönemi okutan yerleşme ve mimari tercihlerle belirgindir.

Beypazarı'nda 2000 yılının başında dönemin belediye başkanının öncülüğünde tarihi dokunun tekrardan canlandırılması için çalışmalar başlanmıştır. Bu çabalar sonucunda kentte kültür turizm geliştirilmiş, yerel ürünler değerlendirilmiş, Beypazarı kurusu ve baklavası, havucu ve gümüş işlemeciliğinde marka olmuş, başta Ankara olmak üzere iç ve dış pazara açılmıştır.

Ayaş

Ayaş ve yakın çevresi yöredeki höyüklerle ve bazı antik kalıntılara göre M.Ö. 2000'lerden itibaren Asurlular Hititler, Frigler, Kimmerler, Lidyalılar, Persler ve Galatlar Roma ve Doğu Romalıların hakimiyetinde sürekli yerleşim yeridir⁷¹. Kral Yolu ile Roma Dönemi'nde İstanbul'dan başlayıp Bağdat'a ulaşan ana kervan (İpek)- ticaret ve İstanbul'dan Tarsus üzerinden Kudüs'e uzanan Hac (*Via Tauri*) yolunun Beypazarı-Ankara güzergâhı üzerindeki konumu Ayaş'ın durak yeri olarak önemini arttırmıştır⁷². Bu süreçte Hac yolu üzerinde piskoposluk merkezi Mnizos (Minizos) ve durak yeri olan⁷³ Ayaş'ta Türk-İslam kültürüyle bu dönemden farklılaşan izler ve yapılar günümüze ulaşmıştır⁷⁴.

1073'te Selçuklular, bu bölgeyi ele geçirip, dönemin beş büyük piskoposluk merkezinden biri olan Mnizos'u fethederek, Oğuzların Bozok Kolu, Gün Han Oğullar, Bayat Boyu, Barak obasına bağlı Ayaş (Öztürkçe Ayas) oymağını⁷⁵, bu oymağın adını verdiği bölgeye yerleştirmiştir. Türkler, Ayaş Beli'nin batı eteğinde, Sakarya Nehrinin kolu Ayaş Çayı'nın kuzeyinde vadiye hâkim olan İbicek Tepesinin (1025 m.) güney yamacında, dik ve engebeli araziye (bugünkü Karakaya mevki, Hacı Veli ve Hacı Recep Mahalleleri) yerleşip, kale, menzil hane ve kaplıca inşa etmişlerdir. Günümüze ulaşan kale kalıntıları ve kalıcılığı olmanın ifadesi Toprak -Ahmet- Dede türbesi ilk yerleşim alanının bu bölge olduğunu düşündürmektedir⁷⁶.

Ayaş, 1354'te Orhan Gazi döneminde Ankara Bölgesi ve Beypazarı'nın fethedilmesiyle birlikte Osmanlı egemenliğine girmiştir⁷⁷. Aynı güzergâhtaki Beypazarı'nda olduğu gibi bölgedeki savaş ve siyasi iktidar değişiklikleri sonunda Sultan II. Murat döneminde tamamen Osmanlı Yönetimine geçmiş, Fatih Sultan Mehmet zamanında Beypazarı ile ordu yolu ve durak yeri olmuştur⁷⁸. 1558'de Ayaş'ın (Nahiye-i Ayaş der Liva-ı Ankara) bağlı olduğu sancak merkezi Ankara'ya kırsalındaki nahiye statüsü, 1864'te il yapılan Ankara'ya bağlı ilçe olana kadar devam etmiştir⁷⁹.

⁷⁰ Gültekin 2007

⁷¹ Erzen 1946, 56

⁷² Ünal 1992, 8

⁷³ Aldan 1965

⁷⁴ Aldan 1965, 9

⁷⁵ Tuğlacı 1985, 18

⁷⁶ Gültekin 2010, 89

⁷⁷ Gültekin 2002, 28-29

⁷⁸ Uzunçarşılı 1983

⁷⁹ Tuğlacı 1985, 18

15. yüzyılda Anadolu'nun doğu-batı eksenindeki tek kervan yolu üzerindeki jeostratejik konumuna bağlı ticaretle varsıllaşan kent, güneye doğru gelişmeye başlamıştır. Böylece, ana kervan yolu olduğu düşünülen (bugünkü Beypazarı-Ayaş-Ankara güzergâhı) yolun kuzeyinde kalan ilk yerleşim alanı Yukarı Ayaş, güneydeki yerleşim alanı Aşağı Ayaş olarak anılmaktadır. Her iki yerleşim alanı Osmanlı Dönemi Anadolu kentsel yerleşme geleneği ile düzenlenmiştir. Yukarı Ayaş, vadiyi yana kervan yolunu dik sokaklar üzerinde (İğdeli ve Kilik Sokakları gibi) vadiye-güneye açılan dar alanda Karakaya Killik Cami⁸⁰ etrafında eğime paralel konumlanan konutlarla, eğimin birden dikleştiği (%50'ye varan) yere kadar uzanmaktadır (Şekil 3). Bu yerleşke güneyde kervan yoluna paralel kaplıca alanı, güneybatıda mezarlık, güneydoğuda kağnı pazarı ile sonlanmaktadır. Günümüze ulaşan yapı temel izlerinden geçmişte bu yerleşkenin iki kat daha büyük olduğu anlaşılmaktadır.

Aşağı Ayaş batıda Kirazlı Dere ile güneyde Kocadere ile çevrilidir. Bu yerleşke güneyde Kocadere'ye sınırdaş alandan sonra mezarlık alanı, kuzeye doğru ana yola yaklaştıkça eğimin yerleşime uygun olmadığı alandaki çam koruluğu ile ana yolda üzeri kaplıca alanı ile sonlanmaktadır (Şekil 3). Günümüzde koruluğun küçültülerek farklı işlevlerdeki kamu yapılarının (kaymakamlık lojmanı, hükümet konağı, yetiştirme yurdu, sağlık ocağı, v.d) inşa edildiği anlaşılmaktadır. Aşağı Ayaş'ta yerleşme düzeni, Kocadere'nin etrafındaki dar vadi ve derenin her iki yanında eğimin azaldığı alanda, derenin hemen kuzeyindeki Eski (Ulu) Cami ve Paşa Hamamı etrafında, ana yola topografyayı uymaya çalışarak bağlanan sokaklar üzerinde eğime paralel biçimdedir (Foto 3). Osmanlı Döneminde Ayaş'ta 19.yüzyıl sonuna kadar sof, tiftik ve çoğunluğu saraya ulaştırılan (üzüm, dut, kiraz gibi) yaş sebze ve meyve üretim ve ticaretine dayalı canlı sosyo-ekonomik yaşantıyı ve nüfus büyüklüğünü, Aşağı Ayaş'taki dar ve eğimli araziye rağmen konut alanında yapı yoğunluğu ile birlikte çok sayıda camiler⁸¹ (Aktaş Mescidi-15. yüzyıl, Bünyamin Cami-15. yüzyıl sonu-, Sinanlı Ulu Cami-1547, Şeyh Muhyiddin Cami -17. yüzyıl sonu, Kesikbaş Cami -18. veya 19. yüzyıl, vd.), türbeler, hamamlar, kaplıcalar, çeşmeler Yukarı Konak, Hasan Efendi, Çarşı Çeşmeleri, vd.) ve yunaklar (Ilıca Sokak, Dibekbaşı Sokak, vd.) gibi ortak kullanım alan ve mekânları açıklamaktadır.

1907 tarihli Ankara Vilayeti Salnamesinde belirtildiği gibi Ankara-İstanbul yolu üzerinde bulunmasıyla üretim ve ticaret merkezi olan Ayaş⁸² 1892'de İstanbul-Ankara arası demiryolunun açılmasıyla bu önemini kaybetmiştir. Ancak, Ankara ve İstanbul'da yeni iş ve endüstri alanlarının açılması ve ihraç edilen hammadde miktarında artış nedenleriyle Ankara'nın bu hat boyundaki hinterlandında tarımsal üretim artmıştır. Çünkü Ankara istasyonuna deve kervanları ile mal akımını sağlayabilen Ankara'nın doğusu, güneyi ve kuzeyinde, yeni ulaşım sisteminin avantajlarla Ayaş ve Beypazarı'nda olduğu gibi tiftik üretimi artmış ve Ayaş'ta pamuklu dokuma, şal, çorap, çömlek, testi gibi zanaatlar ve ticaret tekrar önem kazanmıştır⁸³. Ancak 1950'li yıllarla başlayan büyük kente ve özellikle Ankara'ya göçle Ayaş'ta sosyo-kültürel ve ekonomik düzeyde gerileme ve Yukarı Ayaş'ta heyelanların da tetiklemesiyle hızla terk edilen konutları, kırdan göç edenler sahiplenmiştir⁸⁴. Böylece kent geçmişteki ticaret ve kent kültürünü yitirmiştir. Günümüzde, Çayırhan Termik Santraline bağlantı sağlayan Ankara-Nallıhan karayolunun yenilenmesiyle, bu yolun ulaşım kolaylığı ile kent ekonomisi, kaplıca ve hafta sonu turizmi ve Ankaralıların ikinci konut tercihleri ile gelişmektedir.

⁸⁰ Killik Caminin kesin olmamakla birlikte 1560 yılına tarihlenmesi (Yüksel 2016; Karaçağ 2010), Ulu Caminin, 14. yüzyılda (Önge 1972, 224) ve 15. yüzyılda inşa edildiği (Karaçağ 2010) konusundaki farklı görüşler Ayaş'ta ilk yerleşimin tarihi konusunda çelişkilere neden olmaktadır.

⁸¹ 1890 – 1891 tarihli Ankara Vilayeti Salnamesinde Ayaş'ta toplam 45 cami, 15 mescit olduğu, 1902 tarihli Salnamede 1900 yılında Ayaş'ta 5 caminin inşa ve tamir edildiği belirtilmektedir (Karaman 2006, 29).

⁸² Ünal 1997, 36

⁸³ Ortaylı 2000, 214

⁸⁴ Gültekin 2002, 33

Sivrihisar

Sivrihisar Orta Anadolu'nun Yukarı Sakarya bölümünde Ankara'nın 153 km. güneybatısında, Eskişehir'in 97 km. güneydoğuya doğru rakımı 1080 m., yüzölçümü 4043 km² olan Eskişehir iline bağlı ilçedir. Kent kuruluşundan bugüne Ege ve Akdeniz bölgelerini Orta ve Doğu Anadolu'ya bağlayan uzak mesafe yollarının kesiştiği kavşak noktasıdır. Yerleşime kuzeyindeki Güneş Dağı'na ait volkanik sivri kayalar kente bugünkü adını veren sivri kayalar, kentin doğal kimlik ögesidir. Sivrihisar günümüze ulaşan Osmanlı kent kurgusunun ardındaki -Roma ve Bizans- medeniyetlerinin izleriyle birlikte Selçuklular döneminde Anadolu'nun Türkleşme ve İslamiyet'e geçiş sürecini de açıklayan tarihi, kültürel, mimari, dini ve simgesel değerleriyle, sadece Türklerin, Anadolu'nun değil dünya tarihinin 20. yüzyıla kadarki dönemini aktaran mekânsal birikimlere sahiptir. Sivrihisar Ulu Camii'nin 2018'de UNESCO-Dünya Miras Merkezi (*World Heritage Centre*) tarafından Anadolu'da Ahşap Çatılı ve Ahşap Sütunlu Camiler (*Wooden Roofed and Wooden Columned Mosques in Anatolia*) grubunun (Afyon Ulu Camii-1272, Ankara Aslanhane -Ahi Şerafettin- Camii-1289, Beyşehir Eşrefoğlu Camii-1297, Kastamonu Mahmut Bey Camii-1366,) içerisinde, dünya kültür mirası geçici listesine alınmış olması kentin kültürel miras değerini açıklamaktadır.

Kent, Hitit döneminde Palia (*Spalia, Spâlya* ya da *Spania*) adında küçük bir yerleşim olduğu, Frig döneminde (MÖ. 6. ve 7. yüzyıl) tanrıça Kibebe'ye (Kybele) tapınma yerlerinden Pessinus'un (bugünkü Ballıhisar) kuzey batısında 16 km. kadar uzaklıkta kale yerleşimidir. Antik dönemde, doğu ile batıyı bağlayan, uzak mesafe ticareti ve askeri amaçlarla kullanılan ana kervan yolunun (Kral Yolu) kavşak noktasındaki konumu ve kalenin sağladığı güvenlikle bu yerleşim ticaretle gelişmiştir. Dolayısıyla, kent kuruluşundan itibaren ana yol ağlarıyla çeşitli coğrafyalardan ulaştırılan malların ve kendi tarımsal artı ürün ticareti ve askeri lojistik merkez olarak zenginleşmiştir. Roma Döneminde 313'de Milan Fermanıyla Hıristiyanlığın yani tek tanrı inancının kabul edilmesiyle ibadet biçim ve mekânlarının değişmesi ve ticaret kolonilerini birbirine bağlayan Roma Yollarının Sivrihisar'a bağlanmasıyla Pessinus önemini kaybettiği için Sivrihisar, bölgesel ölçekte askeri, ticari ve dini merkeze dönüşmüştür. Bizans döneminde, İmparator Justinian I (527-565) tarafından Justinianopolis-Mokisos (Kırşehir yakını) ve Justinianopolis-Mela (İnegöl yakını) ile birlikte Anadolu'da kurduğu üç kaleden biri olan Sivrihisar Kalesi imparatora atfen Justinianopolis-Palia olarak adlandırılmıştır^{85, 86}. Böylece kent, güvenli ve daha kestirme olan Roma Yollarının üzerindeki konumu ve sağlanan güvenlikle önemini Bizans döneminde sürdürmüştür⁸⁷.

Selçuklular, bu yol ağı, ticaret ve kent sistemini, kervansaray ya da ribât yapıları ile destekleyerek değiştirmiş ve yine uzak mesafe yol ağı ile bütünlük yeni bir üretim-dağıtım sistemine dayanan ekonomi politikası izlemiştir⁸⁸. Bizans hâkimiyetini sonlandırmayı hedefleyen bu politikayla ticaret-kervan yollarının güvenliğini de örgütleyerek, stratejik noktalara yeni yerleşim yerleri kurmuşlar veya Sivrihisar gibi ana kervan yolu yakınındaki yerleşimleri geliştirmişlerdir. Selçuklular, savunma ve kervansaray örgütlenmesine bağlı olarak, kentin jeo-stratejik konumu nedeniyle Sivrihisar'ın bu statüsünü karahisar⁸⁹ örgütlenmesiyle desteklemiştir. Ancak, Sivrihisar'ın gelişimi ikincil kervan yolu üzerindeki konumuyla yavaşlamıştır⁹⁰. Selçukluların Anadolu'ya taşıdığı mimari üslupla inşa edilen Alemşah Kümbeti, kentin Anadolu Selçuklu Devleti sonrasında İlhanlıların hâkimiyetine geçtiğinin kanıtıdır. Bu yapının bugüne ulaşmamış medrese ve mescit ile birlikte yaptırılmış olması,

⁸⁵ Ramsay 2010, 211

⁸⁶ Gültekin ve Canbolat 2019

⁸⁷ Bektaş 1999, 21

⁸⁸ Özcan 2006

⁸⁹ Selçuklular döneminde, Sivrihisar, *Sol Kol Ya da Güney Uc Eyaleti* içerisinde, *Karahisar* statüsündedir. Karahisar, Anadolu yol sisteminin stratejik bağlantı noktalarında erişilmesi güç kayalıklara inşa edilmiş Roma-Bizans döneminden devralınan kale kentlerin (*castron*), Türk topografi geleneğiyle savunma sisteminin mekânsal unsuru olarak kolonizasyon ve askeri hareket üssüne çevrilmiştir (Özcan 2005)

⁹⁰ Faroqi 2000, 32

Türklerin Anadolu’da yerleşme siyasasını ve İslamiyet’i yayma araçlarını açıklamaktadır. İlhanlıların Acem mahallerine verdikleri Tat adıyla kentte kurulan Tatlar Mahallesi bu dönemin izleridir⁹¹.

Orhan Gazi’nin 1354’te Ankara’yı aldığıında coğrafi bağlantısı olan Sivrihisar Osmanlı Beyliği’nin egemenliğine geçmişse de 1402’deki Ankara Savaşı sonrasında Timur tarafından Karamanoğulları’na verilmiştir. 1415’te Padişah I. Mehmed, kenti geri almıştır. 14. yüzyıl ortalarından itibaren Ahilik sistemini etkin kullanan Türkler, Türklüğün ve İslam’ın yayılmasını desteklemişlerdir. Kentteki bedesten ve varlığını sürdüren arasta bu sistemin nesnel göstergeleridir (Foto 4). 15.-16. yüzyıllarda Sivrihisar’ın (Seferihisar-ı Günyüzü Kazası) İstanbul’a odaklı değiştirilen ana kervan yollarının üzerindeki konumuyla bölgesel ticaret merkezi olarak gelişmesiyle artan nüfus yamaçtan güneğe doğru yerleşmeye başlamıştır. 15. yüzyıl başında nüfusun 3100 kişi (587 hane) ve yüzyılın ortalarında nüfusun 3500 kişiye (621 hane) ulaşmış olması⁹² bu gelişmeyi doğrulamaktadır. Aynı sürece tarihlenen bedesten, han, çarşı, açık pazar ve arasta, kentin ticarete ve dönemi itibariyle (tabanca, eyer, ayakkabı işlikleriyle) sanayide gelişmişliğini göstermektedir⁹³. Bu dönemden 19. yüzyıla kadar yerleşime ve ekonomisine ilişkin bilgiye ulaşılammışsa da Anadolu’da yaşanan yönetsel ve ekonomik karmaşanın bu kentte de geçerli olduğu söylenebilir⁹⁴.

Osmanlı dönemi kent morfolojisinin sabit göstergesi ve odağı ulu cami ve onu çevreleyen ticaret birimleridir. Bedesten çarşının odak noktasıdır. Ticaret merkezi, ulu cami ve bedesten etrafında gelişir. Dükkânlar, bunlara yapışık veya ayrıık düzendedir. Cami ve dükkân ikilisi, ticari ve kültürel işlevlerin bir tür birleşimidir⁹⁵. Sivrihisar kentinde Ulu Cami ve arastaya-çarşıya odaklı konut alanları bu kurguyu açıklamaktadır (Foto 5). Diğer Müslüman mahalleleri de camiye odaklı ve topografyaya uygun organik yerleşim dokusuna sahiptir. Merkezdeki 36 dükkâni olan Umur Beyoğlu Selçuk Bey Külliyesine ait vakıf bedesteni, han ve 102 vakıf dükkâni ekonomik varsıllığı göstermektedir⁹⁶.

18. yüzyılda Eskişehir bölgesine Kırım, Kafkasya, Romanya ve Bulgaristan’dan göç olmuştur. Rusların 1783’te Kırım’ı ilhak etmesinden sonra kitlesel bir göç başlamıştır. Devlet bu göçmenleri, köylülerin, Türkmen ve Yörüklerin geçim alanı dışında kalan, devlete ve vakıflara ait topraklara yerleştirmiştir. İç göçlerle yeni köyler kurulduğu gibi, göçmenler kentlerin ve kasabaların çevrelerine yerleşmişler ve yeni mahalleler oluşturmuşlardır. Bu anlayışla, Kırım Tatar’larının Sivrihisar’da yeni mahalleler kurularak yerleştirildikleri bilinmektedir. Bu göçmenlerle birlikte 1800’lerde kent nüfusu 11.200 kişiye ulaşmıştır. Balkan Savaşı sonrası 1880’de Balkan göçmenlerinin de başta Eskişehir olmak üzere kente yerleştirilmesiyle Sivrihisar nüfusu 34.900’e yükselmiştir⁹⁷. Sivrihisar’da Ulu Cami çevresindeki yerleşmeye görece yeni olan ve bugün “Yenimahalle” olarak adlandırılan gridal düzene benzeş kentsel dokuyu göçmenler kurmuştur⁹⁸. Kent merkezinin kuzeybatısında, 1880’lerle at ve kağni arabasının yoğun kullanımında bağılı olarak organik yol dokusundan kolaylıkla ayırt edilebilen ızgara yani “dama tahtası” düzenindeki yol ağı ile oluşturulan Yenimahalle (Foto 5) yerleşim geleneği ile birlikte kent makroformunu değiştirmiştir⁹⁹.

Sivrihisar’ın uzak mesafe ticaret merkezi olarak gelişmesiyle kente Ermeniler ve Yahudiler göç etmiştir. 20 yüzyıl başında Ermeni nüfusunun 4.000 kişiye, Yahudi nüfusun 500 kişiye ulaştığı tahmin edilmektedir. Gayrimüslimlerin nüfusu, 36.000 kişi olan kentsel nüfusun 9/1’idir¹⁰⁰. Gayrimüslimler

⁹¹ Gültekin ve Canbolat 2019

⁹² Sezgin 2009, 31

⁹³ Faroqhi 2000, 128

⁹⁴ Gültekin vd., 1998, 29

⁹⁵ Tuncer 2001, 9-12.

⁹⁶ Faroqhi 2000, 379.

⁹⁷ Işık, Şenlier 1998,10.

⁹⁸ Gültekin, 1998, 36.

⁹⁹ Aktüre 1978, 135.

¹⁰⁰ Gültekin, 1998, 121

merkezin uzağına Yenimahalle'nin kuzeyinde grid yerleşim düzeninde kurdukları Gâvur Mahallesi olarak anılan mahalleye yerleşmişlerdir¹⁰¹. Bu mahallenin odak noktası Ermeni Kilisesidir (Foto 5). Ermeniler 1915 tehcir yılları ve I. Dünya Savaşı sonrasında kenti terk etmişlerdir. Eskişehir'in hinterlandını olumsuz etkileyecek biçimde gelişmesi ve Gayrimüslimlerin Anadolu'dan tehcir ile gitmeleri, Sivrihisar'da varlıklı kesimin de Eskişehir'e göç etmesine neden olmuştur¹⁰².

Gayrimüslimlerin Sivrihisar'dan ayrılmaları sonucu kent ekonomik canlılığını kaybederek gündelik yaşamını devam ettirmeye çalışmıştır. Cumhuriyetin ekonomik politikaları ve sanayileşme tercihi doğrultusunda İstanbul-Ankara demiryolunun Eskişehir'e bağlanmasıyla Sivrihisar'da ulaşımın ekonomik kayıplara dolayısıyla göçe neden olmuştur. Sivrihisar'ın 1920'den sonrasındaki kentsel gelişme sürecinde küçülen geleneksel kent merkezinin yeni ulaşım modundaki değişimle canlandığı görülmektedir. Ulaşım türü ve ağındaki değişim eski Eskişehir yolu ve Ankara Caddelerinin üzerinde olan ticaret merkezinin kentin güneyindeki devlet karayoluna doğru kaymasına neden olmuştur

Sivrihisar, Türkiye'de ulaşım politikası olarak demiryolunun geliştirilmesi yerine karayollarına önem verilmesi sonucu özellikle 20. yüzyıl başında yeniden kırsallaşmaya başlamıştır. Ancak, 1960'larda karayolu politikalarının gelişmesi ile Ankara-Eskişehir-İstanbul karayolunun Sivrihisar'ın güneyinden geçmesi kentsel gelişme için önemli bir dinamik olmuştur. Sivrihisar kenti, ayrıca Ankara-Polatlı-Sivrihisar-Eskişehir karayolu bağlantısıyla birlikte Batı Anadolu'nun ulaşım modlarının kesişme noktasındadır. Özellikle, Sivrihisar'ın Batı Anadolu ulaşım ağına bağlanan ve Eskişehir'i Afyon'a ulaştıran karayolu kavşağının yakınında bulunması kentsel gelişmeye yeniden ivme kazandırmıştır. 1970'te planlı olarak geleneksel ticaret merkezinde yoğunluk artırılmış, 1980'de kentsel yatırımlar devlet karayoluna doğru yönlendirilmiştir. 1990'larda yeni konut politikaları, kamu yatırımları ve karayolunun ağındaki aktifliğiyle kentsel gelişme ile Sivrihisar'da konut alanları Eskişehir Karayolunun güneyine sıçramasına neden olmuş ve kent makroformu da genişlemiştir (Şekil 5).

Sonuç

Bu çalışmada, kentlerin gelişmesinde ulaşımın sistem ve yol ağlarının kentsel gelişmeye etkileri, tarihsel arka planda ilk kentlerin etkenleri (teorileri) üzerinden doğu-batı arasında küresel ölçekte özellikle coğrafi keşiflerle ve teknolojik gelişmelerle değişen ya da yönetim dönemleri ve siyasi iktidarın ekonomik politikalarının uzantısında değiştirilen yol güzergâhlarına göre tartışılmıştır. Anadolu'nun antik dönemden itibaren kıtalar arasında köprü-geçiş alanı olmasına bağlı jeostratejik konumu, bu coğrafyada ulaşım bağlantılarının kent sistemlerinin oluşumunda ve kentsel gelişmede temel etken olmasını ve önemini göstermektedir. Anadolu'da uzak mesafe yol ağlarının küresel ölçekte hem de bu coğrafyadaki kesişme-kavşak noktalarında, tarihin her döneminde kentlerin kurulduğu ve ekonomik, kültürel gelişmenin sağlandığı için her siyasi iktidarın ele geçirmeye çalıştığı yerler olmuştur. Beypazarı, Ayaş ve Sivrihisar kentlerinin kurulma ve gelişme serüveni bu bağlamla incelenmiştir. Sonuç olarak ulaşım sistem, yol ağı ve teknolojisinin bir ülke, bölge ya da kentte başta ekonomi olmak üzere sosyal ve kültürel faaliyetlerin gelişmesinde ve kentlerin yerleşim deseninin yani morfolojik yapısının özellikle mimarisinde kısaca yapı çevresinin biçimlenmesinde etkin araç olduğu anlaşılmıştır. Dolayısıyla, bir kentin mekânsal gelişiminin tarihsel bağlamla okunması ve ulaşım ile kent ilişkilerinin analiz edilmesi, geleceğe yönelik planlamalarda hem de kültürel miras değeri olan kentsel dokulara ilişkin koruma planlamasında ve olası ulaşım sorunlarına ilişkin çözüm senaryolarının üretilmesine katkı sağlayacaktır.

Kaynakça

Akdağ, M. (1979), Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi cilt: I 1243-1453, Tekin Yayınevi, Ankara.

¹⁰¹ Gültekin, 1998, 36.

¹⁰² Gültekin 2010, 92.

- Aksoy, E. (2005), Ulaşım ile Kentsel Gelişme Etkileşimi Sivrihisar Örneği, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara.
- Aktüre, S. (1978), 19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekânsal Yapı Çözümlemesi, ODTU Mimarlık Fakültesi Basım, s. 74-90,135-140,195, 220-225, Ankara.
- Aktüre, S. (1985), Osmanlı Devleti'nde Taşra Kentlerindeki Değişimler, Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, sayı: 28-29, 891-904, İstanbul.
- Akurgal, E. (1993), Anadolu Uygarlıkları. (4.baskı) İstanbul: Net Turistik Yayınları.
- Aldan, M. (1965), Türlü Yönleriyle Ayaş, Ay Yıldız Matbaası, Ankara.
- Anbar, A. (2009). Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'yla Finansal Entegrasyonu: 1800-1914. Maliye Finans Yazıları Dergisi, 23(84): 17-7.
- Andre-Asyan, H., D. (1964), Polonyalı Simeon Seyahatnamesi 1608-1619, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, s. 157-162, İstanbul.
- Ankara Kalkınma Ajansı, (2018), Ankara Keçisi, Tiftik ve Sof, Ankara.
- Atak, S. (2008), Beypazarı Şehrinin Kuruluşu, Gelişimi ve Şehir İçi arazi Kullanımı, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara.
- Bayartan, M. (2005), Tarihi Coğrafya Çalışmaları Açısından Şehir ve Osmanlı Şehri. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Coğrafya Dergisi, 13: 85-92, İstanbul.
- Bektaş, C. (1999), Selçuklu Kervansarayları Korunmaları, Kullanılmaları Üzerine Bir Öneri, Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, s. 21, İstanbul.
- Birik, M. (2016), Kentsel Morfolojiye Bütüncül Yaklaşım. Türkiye Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiri Kitabı, 22-23 Ekim 2015, Mersin: Mersin Üniversitesi Yayınları, Mersin.
- Birmingham, J. M. (1961), The Overland Route Across Anatolia in the Eighth and Seventh Centuries B.C. Anatolian Studies, 11: 185-195.
- Bozkurt, T. (2004), Beypazarı'ndaki Türk Devri Yapıları. Ankara: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayın, Ankara.
- Busbecq, O. (1939), Türk Mektupları, Yalçın Ç.,Y., Tekin Yayınevi, s. 67-70 İstanbul.
- Cahen, C. (2001), 13. Yüzyıl Başında Anadolu'da Ticaret. (çev. A.Derman), Cogito, 29: 132-143.
- Carter, H. (1977), Urban Origins: A review. Progress in Human Geography, 1 (1): 12-32.
<https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/030913257700100103>
- Cengiz, P. (2003), Ankara İli, Beypazarı İlçesinin Geleneksel Ticaret Merkezi Koruma Geliştirme Önerisi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara.
- Cerasi,M.M. (1999,. Osmanlı Kenti –Osmanlı İmparatorluğunda 18. ve 19. Yüzyıllarda Kent Uygarlığı ve Mimarisi (çev. A. Ataöv), İstanbul: Yapı Kredi Kültür Sanat Yayın, İstanbul.

Çetin, E. (2014), Franz Taeschner'in Muhtelif Devirlerde Anadolu'nun Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti İsimli Eseri Üzerine Notlar, Tarih Okulu Dergisi (TOD), 7 (XVII): 321-343.

Çınar, H. ve Gümüşçü, O. (2002), Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Çubuk Kazası, s.108.

Denel, S. (1982), Batılılaşma Sürecinde İstanbul da Tasarım ve Dış Mekânlarda Değişim ve Nedenleri, Kurt Yayınları, 45-52.

Doğru, H. (1997), XV. ve XVI. Yüzyılda Sivrihisar Nahiyesi, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

Efe, A. (1998), Eskişehir Demiryolu (Yayınlanmamış Y.Lisans Tezi) Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, Eskişehir. <http://libra.anadolu.edu.tr/tezler/1998/133565.pdf>

Erzen, A. (1946), İlkçağlarda Ankara. Türk Tarih Kurumu Yayın, Ankara.

Eskikurt, A. (2014), Ortaçağ Anadolu Ticaret Yolları. Muğla Sıtkı Kocaman Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, (33): 15-40, Muğla.

Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi (1611-1685). Ed. M. S. Koz, P. Kazma (2016), 2. Cilt, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Faroqhi, S. (2000), Osmanlı'da Kentler ve Kentliler Kent Mekânında Ticaret Zanaat ve Gıda Üretimi 1550-1650, Elif Kılıç, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, s. 32-33, 61-75 İstanbul.

Faroqhi, S. (2000b), Ankara ve Çevresindeki Arazi Mülkiyetinin ya da İnsan-Toprak İlişkilerinin Değişimi, Tarih İçinde Ankara, Derleyen Aysıl Tükel Yavuz, ODTÜ Ankaralılar Vakfı, 59-89, Ankara.

Gültekin, N. (1998), Geleneksel Dokuda Kullanılabilirlik Ölçütlerinin Belirlenmesi Sivrihisar Geleneksel Konut ve Dokusu Örneği, Yaşanabilir Çevre Araştırma Dizisi-1, Gazi Üniversitesi Araştırma Fonu, Proje Kod no: 06/97-08, Ankara.

Gültekin, N. (2010), 19. Yüzyılda Anadolu Kenti ve Konut Dokusu, Ayaş ve Beypazarı, Nobel Yayınevi, Ankara.

Gültekin, N. (2019-a), Cumhuriyetin İlk Yıllarında (1923-1960) Kent Planlama, Mimarlık ve Miras Değerleri- Sosyal Bilimler Araştırmaları I- Bölüm:I (eds. M.Yıldırım, M. Sarıoğlan), Akademisyen Kitabevi, Ankara.

Gültekin, N. (2019-b), From Modernism To Today: Reading Urban Planning Approaches Over Capital Ankara. A&U- Journal of Architectural and Town-Planning Theory (Arhitektúra & Urbanizmus Časopis Pre TeóriuArchitektúry A Urbanizmus), 54 (3-4): 156-169.

Gültekin, N. (2005), Geleneksel Konut Dokusunda Kullanılabilirlik Ölçütlerinin Belirlenmesi Beypazarı Örneği, Yaşanabilir Çevre Araştırma Dizisi-1V, Gazi Üniversitesi Araştırma Fonu, Proje Kod no: MMF.06/2002-02, Ankara.

Gültekin, N. (2002), Geleneksel Konut Dokusunda Kullanılabilirlik Ölçütlerinin Belirlenmesi Ayaş Örneği, Yaşanabilir Çevre Araştırma Dizisi-1V, Gazi Üniversitesi Araştırma Fonu, Proje Kod no: 06/00-24, Ankara.

Halaçoğlu, Y. (1981), Osmanlı İmparatorluğunda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahazalar. Osmanlı Araştırmaları II. (ed. H. İnalçık, N. Göyünç H. W. Lowry), s.123-132, İstanbul. <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/112819>

Hammond, M. (1972), *The City in the Ancient World*. Cambridge: Harvard University Press.

Hanson, S. (2004), *The Context of Urban Travel: Concepts and Recent Trends. The Geography of Urban Transformation* (ed. S. Hanson, Giuliano, G.), Third Edition, New York, London: Guilford Press.

Işık, A. (2020), Anadolu'da Asur Ticaret Kolonileri Çağı. *Mavi Atlas*, 8(1):13-18.

Işık, C. ve Şenlier, K. (1998), Sosyo Ekonomik Gelişmede Eskişehir Nereden Nereye?, Eskişehir Ticaret Odası Yayınları No:2, s. 10, Eskişehir.

Karaçağ, A. (2010), Ayaş (Ankara) Ulu Camii. *Akdeniz Sanat Dergisi*, 3(5):95-125.

Karaman, A.F. (2006), XIX. Yüzyıl Ortalarında Ankara İline Bağlı Ayaş Kazasının Sosyal ve Ekonomik Durumu. (yayınlanmamış Y.Lisans tezi) G.Ü. Sosyal. Bil. Enst, Ankara.

Kemer, N . (2018), Anadolu'nun Tarihi Yolları ve Ankara için Bir Yeşil Yol Planlama Olanadı. Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, 9(2): 136-143.

Kontani, M. (1995), Relations Between Kültepe and Northern Syria During the Third Millennium B.C. *Bulletin of the Ancient Orient Museum-Tokyo*, 16: 109-142.

Kropf K. S. (2009), Aspects of Urban Form. *Urban Morphology, International Seminar on Urban Form* (23 March 2009), 13 (2): 105-120.

Larkham, P. J. (1998), *Urban Morphology and Typology in the United Kingdom. Typological Process and Design Theory*, (ed. A.Petruccioli), Cambridge, Massachusetts: Aga Khan Program for Islamic Architecture.

<https://s3.us-east-1.amazonaws.com/media.archnet.org/system/publications/contents/4251/original/DPC0454.pdf?1384782376>

Lloyd,S. (1989), *Türkiye'nin Tarihi (Ancient Turkey: A Traveller's History of Anatolia)*. (Çev. Ender Varinliođlu), TÜBİTAK Yayın, Ankara.

Macguen, J.G. (2001), *Hititler ve Hitit Çağında Anadolu*. (çev. E. Davutođlu), Ankara: Arkadaş Yayınevi.

Mohammadi, A.(2016), *Tarihi İpek Yolu'nun Tekrar Canlanması (Afganistan-Orta Asya Hattı)*. Yükselen İpek Yolu-1. Cilt, Ankara.

Moudon. A. V. (1997), *Urban Morphology as an Emerging Interdisciplinary Field. Urban Morphology*, (1):3-10

Naumann, R. (1991), *Ancient Anatolian Architecture (Eski Anadolu Mimarlığı)*. (3. Baskı) (Çev. B.Marda), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

Nikaein, G., Gültekin, N.T. (2019), İpek Yolu Üzerine Dünya Tarihi, Kültürel Miras Olarak Tebriz Bazaar, 13. Uluslararası Avrasya Sosyal Bilimler Kongresi Bildiri Tam Metinleri Kongre E-Kitabı, 18-21 April / Nisan 2019 Bodrum, 1128-1147, Muğla.

Ortaylı, İ. (2000), 19. Yüzyıl Ankara'sında Demiryolunun Gelişi, Hinterlandının ve Hinterlan'daki Üretim Eylemlerinin Değişimi, Tarih İçinde Ankara, Derleyen Ayşıl Tükel Yavuz, ODTÜ Ankaralılar Vakfı, 207-219, Ankara.

Owens, E. J. (1991). The City in the Greek and Roman World (Yunan ve Roma Dünyasında Kent) (çev. C.Bilsel, 2000), Homer Kitabevi, İstanbul.

Ökse, A. T. (2005), Kızılırmak ve Fırat Havzalarını Birbirine Bağlayan Eski Kervan Yolları. Bilig, (34):15-32.

Önge, Y. (1972), Selçuklularda ve Beyliklerde Ahşap Tavanlar, Ankara Konferansları, Kültür Bakanlığı Yayın. 224, Ankara.

Özcan, K. (2005), Anadolu'da Selçuklu Dönemi Yerleşme Sistemi ve Kent Modelleri. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Selçuk Üniversitesi, Konya.

Özcan, K. (2006), Anadolu'da Selçuklu Kentler Sistemi ve Mekânsal Kademelenme (1) METU JFA, 23 (2): 21-61, Ankara.

Özergin, M.K. (1959), Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul.

Özgen, F.B. (2000), Osmanlı Devletinin Diğer Devletlerle İktisadi İlişkileri. Yeni Türkiye Dergisi, 701 Osmanlı Özel sayısı II, 6 (32): 101-111.

Özkaya, Y. (2001), Sivrihisar'ın 19. Yüzyıl'daki Durumuna Genel Bakış (1.2.3. no'lu Şer'iyye Sicillerine Göre), Tarihte Eskişehir Sempozyumu-1, Eskişehir.

Ramsay, W. M. (1960), Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.

Rossi, A. (2006), Şehrin Mimarisi. (çev. N. Gürbilek), Kanat Kitabevi, İstanbul.

Sevin, V. (2007), Anadolu Tarihi Coğrafyası I. (2. Baskı), Türk Tarih Kurumu Yayın, Ankara.

Şahin, H.A.(2004), Anadolu'da Asur Ticaret Kolonileri Devri (M.Ö. 1975- 1725), E.Ü. Kayseri ve Yöresi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, Kayseri.

Şener, Y. (1970), Beypazarı Tarihte ve Bugün, Ankara.

Şener, Y. (1997), Tarihte ve Bugün Beypazarı. Yücel Ofset, Ankara.

Taescher, F. (1924), Das Anatolische Wegenetz Nach Osmanischen Quellen (Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı). (çev. N.Epçeli, 2010), Bilge Kültür Sanat Yayın, İstanbul.

Tekeli, İ. (1981), Türkiye'de Kentleşme Yazıları, Turhan Yayınları, s. 15-16, 29-38, Ankara.

Tekeli, İ. (1982), Anadolu'daki Kentsel Yaşantının Örgütlenmesinde Değişik Aşamalar. Türkiye'de Kentleşme Yazıları, Turhan Yayın, Ankara.

Tekeli, İ. (1996), Osmanlı İmparatorluğu'nda Kent Planlama Pratiğinin Gelişimi ve Kültürel Mirasın Korunmasındaki Etkileri. (der. V. Akyüz, S. Ünlü), İslam Geleneğinden Günümüze Şehir ve Yerel Yönetimler, İlke Yayınları, İstanbul.

Thorpe, M. (2002), Roma Mimarlığı (çev. R. Akbulut), Homer Kitabevi, İstanbul.

Tuğlacı, P. (1985), Osmanlı Şehirleri. Milliyet Yayınları, İstanbul.

Tuncer, M. (2001), Ankara (Angora) Şehir Merkezi Gelişimi (14.-20. yüzyıl), T.C. Kültür Bakanlığı Kültür Eserleri, s. 9-12, Ankara.

Tümertekin, E. (1976), Ulaşım Coğrafyası. İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul.

Ünal, M. (1992), Geleneksel Ayaş Evleri, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara.

Umar, B. (1993), Türkiye'deki Tarihsel Adlar. İstanbul: İnkılâp Yayın, İstanbul.

Ünal, N. (1996), Beypazarı İlçesinin Yerleşme ve Nüfus Coğrafyası. (Yayınlanmamış Y. Lisans tezi)A.Ü. Ankara Dil ve Tarih- Coğrafya Fakültesi, Ankara.

Yakar, J. (2007), Anadolu'nun Etnoarkeolojisi (çev. S. Hırçın Riegel), Homer Kitabevi, İstanbul.

Yinanç, R. (1993), Ayaş Tapu Tahrir Defterleri, Tarihten Günümüze Ayaş ve Bünyamin Ayaş-i Sempozyumu bildiri Kitabı, Ayaş Belediyesi Yayın No: 1, s. 18-22, Ankara.

Young, R.S. (1963), Gordion on the Royal Road. Peocceeding of the American Philosophical Society, 107 (4): 348-364. <https://www.jstor.org/stable/985675>

Yüksel, A. E. (2016), Ayaş Camilerinde Mimari Özellikler. Journal of History and Future, 2 (2): 321-341

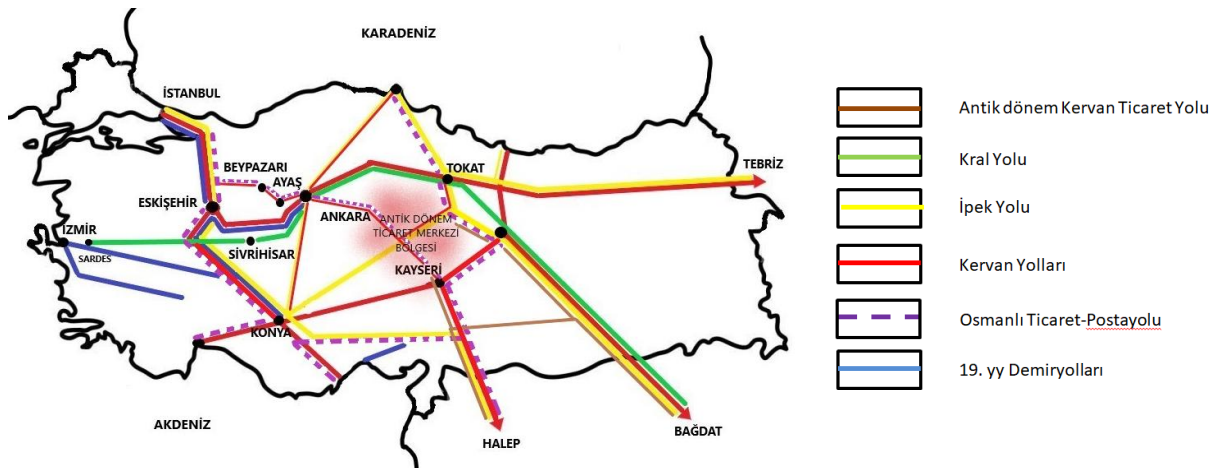
İnternet Kaynaklar

<http://ogmmateryal.eba.gov.tr/panel> (Erişim 18.11.2020)

https://www.turkcebilgi.com/ipek_yolu (Erişim 18.11.2020)

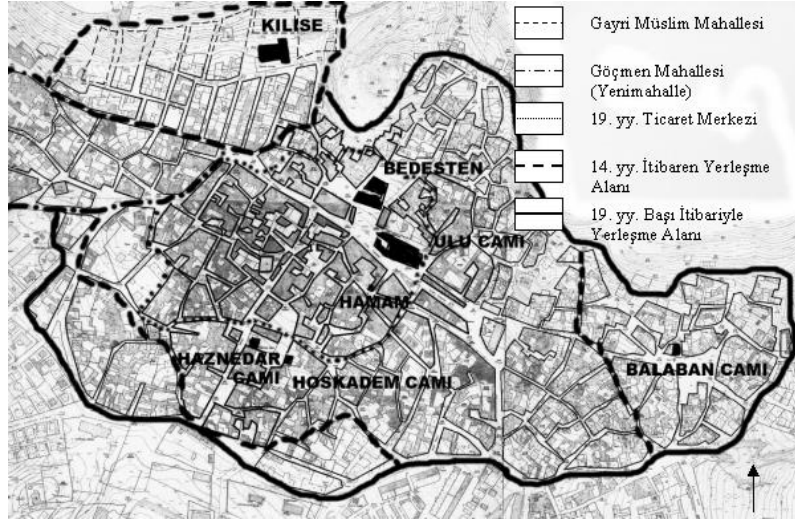
<http://www.beypazari.gov.tr/tarihi-yapilar>

Şekiller

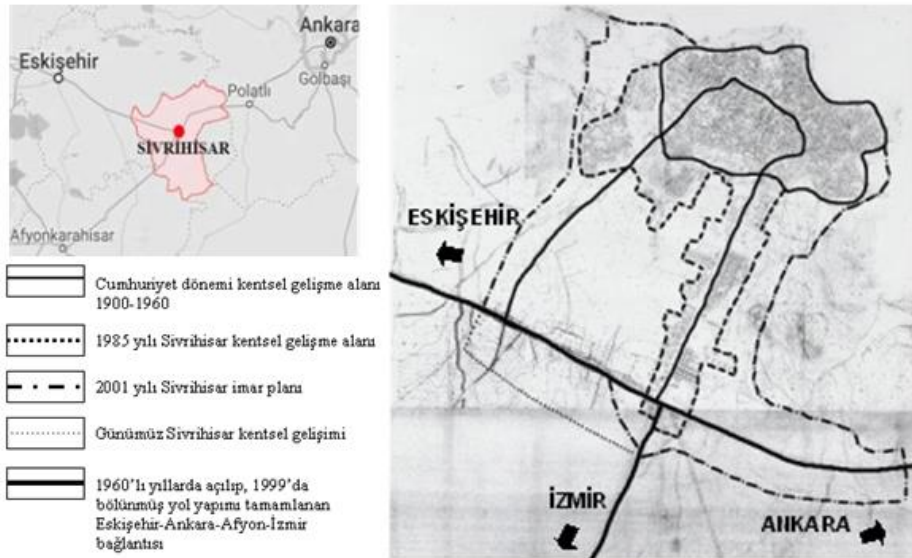


Şekil 1. Osmanlı Dönemi ve öncesinde Anadolu'da ana (kervan) yol ağları

Şekil 3. Ayaş Yerleşimin Strüktürü -Aşağı Ayaş ve Yukarı Ayaş yerleşkelerinin konumu^{105, 106}



Şekil 4 19. yüzyıl sonunda Sivrihisar Kent Merkezinin ve farklı yerleşim biçimindeki mahallerin konumu¹⁰⁷



Şekil 5. 20. yüzyıl Sivrihisar Kentsel Gelişme Şeması¹⁰⁸

Fotoğraflar

¹⁰⁵ Gültekin 2002, 28

¹⁰⁶ Gültekin 2010, 65

¹⁰⁷ Aksoy 2005

¹⁰⁸ Aksoy 2005



Foto 1. Beypazarı kent merkezi Alaaddin Cami ve çevresi **Foto 2.** Beypazarı'nda organik kentsel doku



Foto 3. Ayaş Ulu Cami ve etrafında gelişen organik desenli yerleşim dokusu



Foto 4. Sivrihisar Ulu Cami, Arastadan dükkân örnekleri ve Müslüman mahallesinde konutlar



Foto 5. Ermeni Kilisesi ve Sivrihisar'da Ermeni ve Göçmen Mahallerinin grid dokusunda konutlar