

Gelişmişlik Düzeyi Farklı Ülkelerdeki Metropol Kentlerin (Londra, İstanbul, Dakka) Karşılaştırılması

Abidin KEMEÇ¹, Ayşen PEKER YILDIZAN^{2,*}

¹Uşak Üniversitesi/Karahallı Meslek Yüksekokulu Büro Hizmetleri ve Sekreterlik Bölümü,
Uşak, Türkiye

²Süleyman Demirel Üniversitesi/ Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, Isparta, Türkiye
*aysenpeker@yahoo.com

ÖZET

Ülkelerin gelişmişlik düzeyi ve mekânsal dönüşümleri arasında güçlü bir bağ olduğu söylenebilir. Çalışmada ele alınan az gelişmiş, gelişmekte olan ve gelişmiş kent örneklerinin seçilmesindeki amaç bu bağı ayrıntılı olarak incelemektir. Bu kapsamda Londra, İstanbul ve Dakka metropol kentlerinin farklı zamanlarda ve ölçeklerde büyümeleri/genişlemeleri ele alınmıştır. Ayrıca bu kentlerin metropoliten alan olmasında etkin rol oynayan faktörler de değerlendirilmiştir.

Çalışmanın temel amacı, öncelikli olarak metropol kent kavramını inceleyerek, farklı gelişmişlik düzeylerindeki metropol kentlerin gelişim sürecini inceleyip, kent alanı, yıllık nüfus artışı, kişi başına gelir, işsizlik oranı, kültürel etkinlikler, coğrafi ve ulaşım olanakları özellikler gibi değişkenler üzerinden karşılaştırmalı bir değerlendirme yapmaktır.

Anahtar Kelimeler: Mekânsal Dönüşüm, Metropol Kent, Londra, İstanbul, Dakka.

Comparison of Development Level of Metropolitan Cities in Different Countries (London, Istanbul, Dhaka) on Spatial Transformation

ABSTRACT

It can be said that there is a strong connection between the level of development and spatial transformations of the countries. The purpose of the selection of the underdeveloped, developing and developed urban examples studied in the study is to examine this link in detail. Within this study, the growth/ expansion of the metropolitan cities of London, Istanbul and Dhaka at different times and scales were discussed. In addition, factors that play an active role in the metropolitan area of these cities are also evaluated.

The main aim of the study is to examine the development process of metropolitan cities at different levels of development and to make a comparative assessment through variables such as urban area, annual population growth, per capita income, unemployment rate, cultural activities, geographical and transportation facilities.

Keywords: Spatial Transformation, Metropolitan City, London, Istanbul, Dhaka.

GİRİŞ

Sanayi Devriminin başlamasıyla, manüfaktür üretimden, büyük ölçekli ve sistemli seri üretime geçilmiştir. Üretim biçiminde yaşanan değişimler, sosyal, kültürel, ekonomik, yönetsel birçok alana yansımıştır. Bu değişim neticesinde nüfusun belirli bölgelerde yoğunlaşması, kentsel mekânları önemli ölçüde dönüşüme uğratmıştır. Fabrikaların kapasitelerindeki artış, iş gücüne olan talep ciddi oranlarda artmış, bu talep kırsal bölgelerden gelen tarım işçinin kentsel mekânlara göçü ile karşılanmıştır. Kır- kent arasındaki nüfus oranları değişmiştir. Kentsel mekânların yer seçiminde ise, özellikle İngiltere’de, fabrika çevresi öncelikli alanlar olarak belirlenmiştir. Çalışma imkânlarının ve koşullarının olduğu bölgelerde nüfus yoğunluğu sürekli artar hale gelmiştir.

Nüfus yoğunluğunun artmasının ve metropolleşme sürecine geçişte Londra açısından en önemli etken Sanayi Devrimidir. Çalışma kapsamında ele alınan diğer kentlerde ise metropolleşme sürecinde farklı etkenler rol oynamıştır. Bu çalışmada nüfus büyüklüklerine göre metropol olarak değerlendirilen; Londra, İstanbul ve Dakka Metropol kentlerinin farklı zamanlarda ve ölçeklerde büyümeleri/genişlemeleri ele alınıp tarihsel bir değerlendirme yapılmıştır.

Çalışmanın birinci bölümünde metropol kent tanımları ve metropol kenti oluşturan unsurlar değerlendirilmiştir. İkinci bölümde ise; az gelişmiş, gelişmekte olan ve gelişmiş ülkelerden birer metropol kentler ele alınarak bu kentlerin metropolleşme süreçleri farklı yönleriyle karşılaştırılmıştır.

1- Metropol Kent Nedir, Metropol Kent Kavramları Nelerdir?

Metropol kent kavramı üzerine literatürde farklı tanımlamalar mevcuttur. Metropol kent kavramı, büyük ölçekli kentleri diğerlerinden ayırt etmek için, sanayi devriminden sonra ortaya çıkan Londra, Paris, Tokyo ve New York gibi büyük ölçekli yerleşim yerleri için kullanılmaya başlamış ve genel kabul görmüş bir kavramdır. (Eke, 1985, s. 42; Keene, 2004, s.459-462). Başka bir tanıma göre metropol kent, yüksek nüfus yoğunluğunun yanı sıra ekonomik, politik ve kültürel faaliyetlerin yoğunlaşmasıyla karakterize edilen, kentleşmenin yoğun olduğu kent bölgeleri olarak tanımlanmaktadır (GIZ, 2014).

Bir kentin metropolleşme sürecinde bazı karakteristik özellikler söz konusudur. Nüfusun hızla yükselmesi ve yoğunluğun artması ile ivme kazanan süreçte, kentin ana merkezi gelişmeye başlar. Kent, merkezdeki gelişmeye paralel olarak çevredeki yerleşimlere ve kırsal alanlara doğru genişleme gösterir. Bu süreçte yeni yerleşim alanları oluştuğu gibi, çevredeki küçük yerleşimler büyüyerek merkeze bağlı yeni alt merkezler oluştururlar. Bu süreçte nüfus, ekonomik sektörler, kentsel altyapı yönetim vb. kentsel unsurlar çevreye doğru desantralizasyon süreci yaşar. Merkez kent çevresinde çevre kentler (banliyo) ortaya çıkar. Kentin çevreye doğru desantralizasyonu, kent merkezindeki yoğunlukları, dolayısıyla yerel hizmetlerdeki yoğunlukları da azaltıcı bir etki yapar (Rao, 2007, s. 4-8).

Metropol kent/metropolitan alan için belirlenen temel ölçütler şu şekilde sıralanabilir;

- Nüfus büyüklüğü ve yoğunluğu,
- Tarım dışı alanlarda çalışan işgücü oranı, sektörlerin kapasitesi ve ciroları,
- Merkezdeki kentle bütünleşebilme düzeyi, merkezdeki kentin egemenliği ve karşılıklı bağımlılık,
- Erişebilirlik, ulaşım sistemlerinin gelişmişlik düzeyi,
- Donatılardaki çeşitlilik (Tekel, 2002; 1-2).

2- Gelişmişlik Düzeyleri Farklı Kentlerin Metropolleşme Süreçleri

2.1. Londra'nın Metropolleşme Süreci

Sanayi Devrimi İngiltere'nin durumunda köklü değişikliklere neden olurken aynı zamanda İngiltere içindeki dengede değişiyordu. 1770 yılına kadar nüfus ve siyasi güç merkezi güneydeydi. Londra, 500 binin üzerinde bir nüfusa sahipti ve hükümetin merkezi konumundaydı. 1760'da sonraki en büyük kasaba Bristol, Norwich ve Manchester'dır ayrıca pamuk endüstrisinin merkezi sadece 17.000 nüfusa sahipti. Fakat Sanayi Devrimi, ülkenin kuzeyinde bir fenomen haline geldi ve nüfus, gelir ve politik güç kuzey lehine hareket etti. 1830 yılına gelindiğinde Manchester, 180.000 kişilik bir nüfusa sahipti ve pamuklu tekstil fabrikalarının çoğu, Manchester'ın 50 kilometre uzaklığında kurulmuştu. Bu sayede 1850'de Manchester bölgesi, dünya pamuklu tekstil üretiminin yaklaşık% 40'ını üretiyordu. Güneybatıdaki ve Norwich çevresindeki geleneksel yünlü kumaş üretim merkezleri, Yorkshire'daki fabrika endüstrisi tarafından değiştirildi. Bu bölgeler, kuzeydeki nüfusu kaybetme ya da ücretler durgunlaştı ve işsizlik arttıkça yurtdışına göç etmeyi bıraktı (<http://faculty.econ.ucdavis.edu/faculty/gclark/ecn110b/readings/ecn110b-chapter2-2005.pdf>).

“1800'e kadar Batı'daki kentlerde 1 milyon'u geçen nüfus yoktu. En büyüğü Londra'da 959,310' du. 1850' de Londra 2 milyonun, Paris 1 milyon'un üzerindeydi. 1900'lerde Viyana, Tokyo, Berlin, Maskov, Chicago, New York, Philadelphia, Sen Petersburg ve Kalküta 1 milyon'dan fazla nüfusa sahip metropoller oldular. 30 yıl sonra her kıtada metropollerinde 1 milyonu geçen toplam 27 kent mevcuttu” (Mumford, 2007: 640).

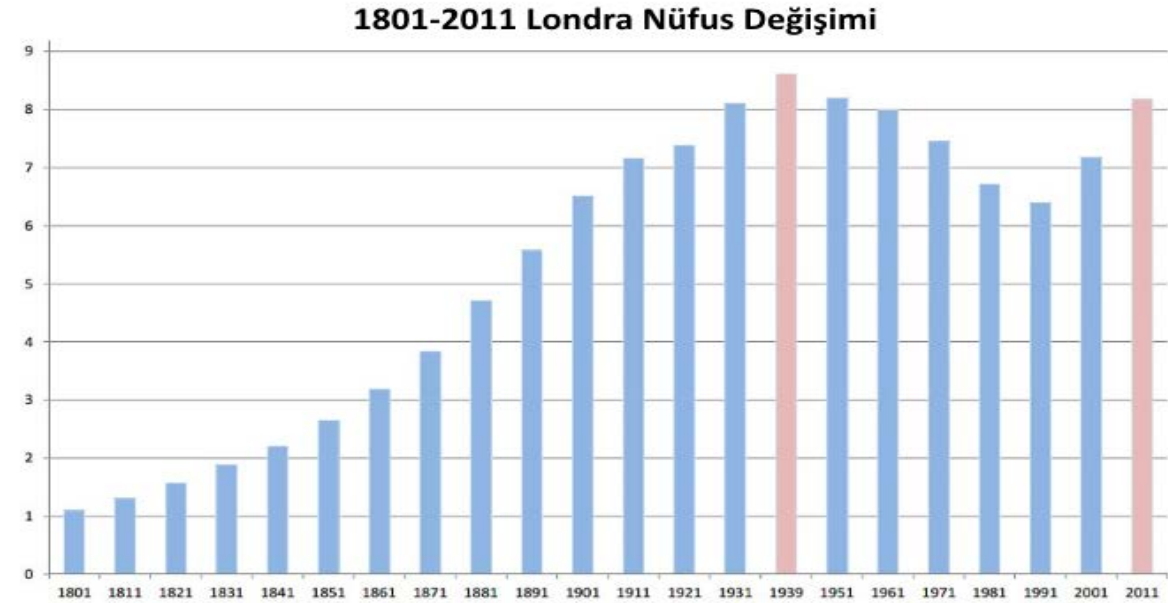
Sanayi Devriminin en önemli yansımalarından, özellikle 19.yy'da, biri kentler üzerinde olmuş, kent nüfusları hızlı bir şekilde artışa geçmiştir. Kentlerin gerek fiziksel olarak gerek nüfus açısından büyümeleri, 21. yüzyılda da artarak devam etmiştir. Kentlerin hızlı bir şekilde büyümeleri motorlu araç kullanımının artmasına, çevresel kalitenin bozulmasına, nüfus yoğunluğuna, gürültüye, yaşam kalitesinin düşmesine ve sosyal ayrılmaya neden olmuştur. Kentin çeperinde bulunan banliyöler, kırsal alanlarla birleşmeye başlamış ve buralarda konut ve ticaret bölgeleri ortaya çıkmıştır. Yayılan kent formları, çoğu kez kentlilere yürüme mesafesinde bulunan konut alanlarında, karşılayabilecekleri fiyatlarda kaliteli konut olanağı sunmamaktadır. Dolayısıyla bireyler kaliteli konutlara erişebilmek için kent merkezinden uzak ve kentsel rantın düşük olduğu bölgelerde bir konut arayışı içine girmektedir. Böylece kent fiziksel olarak büyümeye başlamaktadır (Tosun, 2013; 2).

Londra'da kentleşmenin bu kadar yoğun yaşanmasında kentsoyluların, yeni burjuvazinin, tüccarların, bankacılarında etkisi büyük olmuştur. Bu yeni toplum tabakası endüstride ve ekonomide liberal bir ekonomik düzen getirmiştir. Kentlerin finans, sigorta ve reklamcılık gibi, yeni kolların onları sınırları içinde ve dışında rahatlıkla yayılmasını sağlamıştır. (Demirci, 2013; 36).

Metropolün coğrafi konumu hem ulusal hem de uluslararası rekabet açısından önemli bir unsurdur. Londra gibi küresel düzlemde rekabetçi metropollerin açık denizlere erişim imkânının bulunması hem sanayileşmede hem de ticaret ve finansal hizmetlerin gelişiminde ön plana çıkmalarını sağlamıştır. Dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 90'ının denizyolu ile yapıldığı düşünüldüğünde denizyollarına erişimin ne denli önemli olduğu görülmektedir. Küresel değer zincirinin düğüm noktaları olan bu merkezler ileri hizmet sektörlerinin güçlü olduğu, uzak kentler arasındaki işbirliği kültürünün de ilk geliştiği merkezlerdir (Jacobs, Ducruet ve Langen, 2010: 93-94).

Londra'nın nüfusu 1801 yılında yaklaşık olarak bir milyonken, bu tarihten 1940'lı yıllara kadar sürekli bir artış yaşamıştır. Londra'nın nüfus 1939 yılında en yüksek seviyeye çıkmış, sanayi sektörünün 1945'li yıllardan sonra desantralizasyonu ile Londra nüfus kaybına uğramıştır.

Grafik 1: Yıllara Göre Londra Nüfusu Gelişimi¹



Kaynak: Office for National Statistics (ONS)

Londra da 1970'li yıllarda konteynır taşımacılığıyla birlikte geleneksel sanayi alanlarının fonksiyonunu yitirmesi sonucu, tersane alanlarında ve komşu mahallelerde hızlı bir kentsel çöküntünün oluşmaya başladığı bir liman kentidir. Fakat Londra aynı zamanda 1980'lerin sonlarından itibaren ekonomisinin üretimden uzaklaşıp, özellikle finansal hizmetler ve turizm olmak üzere, servis sektörüne doğru hızlı ve dinamik olarak yeniden yapılandırılması tecrübesini yaşamış olan küresel bir kenttir. Bu küresel ekonomik süreçler 1980'lerdeki ilk Canary Wharf kulesinden bugüne Docklands'in dikkat çekici gayrimenkul esaslı yeniden gelişimini hızlandırmıştır. Ancak, bu yeniden yapılandırma süreci ciddi biçimde eleştirilmiştir. Çünkü eski Tersane Alanlarındaki ofislere, dükkânlara, pahalı konutlara ve marinalara yapılan büyük yatırım, ülke genelinde en kötü koşullara sahip konut ve sosyal koşulların iyileştirilmeden bırakıldığı komşu yoksul mahallelere hiçbir faydası olmamıştır. Ülke ekonomik büyümesi 1991 ekonomik durgunluğu ile yavaşlamış fakat 1990'ların ortalarından 2008 küresel finansal krizi sancılarında aksayana kadar yükselen enerjisiyle sürmüştür (Kocabaş, 2012).

Günümüzde ise Londra, New York ve Tokyo ile birlikte, dünyanın üç büyük finansal merkezinden biridir. Sınır ötesi krediler, uluslararası bono ihracı ve ticareti, döviz ve hisse senedi ticareti ve fon yönetimi de dâhil olmak üzere ülke pek çok uluslararası mali piyasalara liderlik yapmaktadır. Diğer önemli uluslararası finans merkezlerinden daha fazla sayıda yabancı banka ve yatırım şirketine ev sahipliği yapan Londra'da ayrıca dünyanın en büyük sigortacılık, spot altın ve denizcilik piyasaları da bulunmaktadır. 2007 yılı itibarıyla Londra'da yaklaşık 450 yabancı banka faaliyet göstermektedir. Ayrıca nüfusu yaklaşık olarak 8 milyon olan Londra'da, Birleşik Krallıkta alan olarak en küçük bölgesi olmasına rağmen, ekonomik aktivite ve GSMH'ye katkı açısından en önemli bölgesidir. İngiltere'de yıllar itibarıyla, imalat sanayi, tarım ve madencilik sektörlerinin GSYİH'ye katkısı azalmış, buna karşın, hizmet sektörlerinin katkı artmıştır. İngiltere, küresel ekonomide mali hizmetler sektöründe önemli bir tedarikçi konumundadır. Uluslararası banka kredilerinin ve sigortacılık işlemlerinin önemli bölümü Londra kaynaklıdır (T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, 2011).

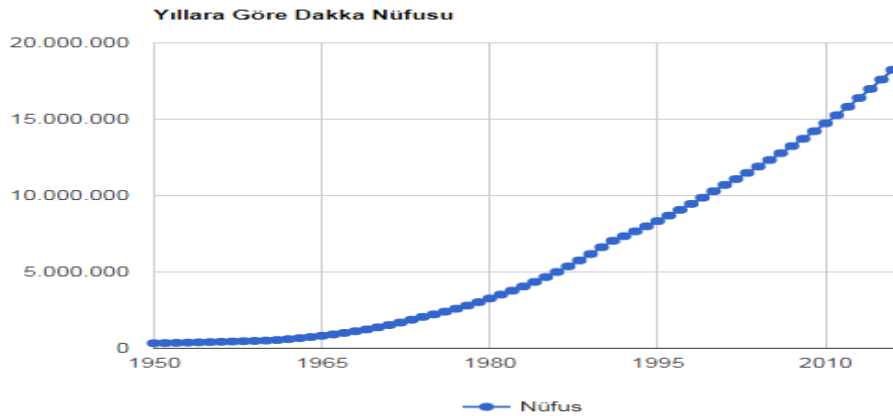
¹ <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2950401/How-one-three-Londoners-born-abroad-areas-live-in.html>

2.2. Dakka'nın Metropolleşme Süreci

Dakka kentindeki insan yerleşimin izleri, deltanın verimli topraklarından dolayı 12. yüzyıla kadar dayandığı varsayılmaktadır. Babür'ün egemenliğinin sona ermesi ve 1760 civarında İngiliz gücünün başlamasıyla Dakka, önemi kaybetmeye başlamıştır. İngiliz Hindistan'ın başkenti olan Kalküta'nın önemi artmaya başlıyordu ve şehir felaket kıtlıkları, sel ve yangınlar yaşayan Dakka'nın Kalküta ile rekabet etmesi zordu. Bu dönemde Dakka toprak kaybı da yaşamaktadır (Chowdhury and Faruqui, 1989). Dakka nüfusta da önemli kayıplar yaşamaktadır. 1800-1867 yılları arasında nüfus 200.000'den 60.000'in altına düşmüştür (Islam, 1996). Her ne kadar verimli topraklara da sahip olsa Dakka'da bunu işleyebilecek bir potansiyel bulunmamaktaydı. Sömürgecinin de çoğalmasıyla birlikte Dakka daha da değer kaybeden bir kent haline gelmektedir.

Dakka kenti açısından kötü giden sürecin ardından 1947'deki İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra bağımsızlığını kazanmasıyla birlikte, Dakka'da kalkınma anlamında yeni bir ivme kazanmış ve fiziksel yenilenmesinin başlangıcı olmuştur. Bu tarihten sonra Dakka kenti kendini yenilemeye ve geliştirmeye başlamıştır. 1971 yılında ise Bangladeş'in egemen kazanması ile birlikte, kalkınma ve şehir statüsünü hızlandıracak hızlı bir büyüme yakalanmıştır. Dakka, günümüzde dünyanın birçok mega kentine kıyasla çok sayıda fakir olan düşük gelirli bir kent olmaya devam ediyor. Birçok dünya kentiyle yarışabilmesi imkânsızdır. Bu kötü ekonomiyi etkileyen sebeplerden birisi de ne yazık ki ülkenin içerisinde bulunduğu coğrafik özelliklerden kaynaklanmaktadır. Ülkenin büyük bölümü, sınırlı ekonomik güce sahip bir ülkenin mekânsal büyümesini sınırlayan yıllık sel baskını olma ihtimali yüksek olan bir yerdir. (Kabir ve Parolin, 2012; 2,3) Grafik 1'de Dakka metropol kentinin nüfusunda yaşanan gelişme yıllar itibariyle verilmiştir. 1950'li yıllardan itibaren hızlı bir nüfus alan Dakka 2010 yılından itibaren 15 milyondan fazla nüfusa sahip olmuştur.

Grafik2: Yıllara Göre Dakka Nüfusu Gelişimi



Kaynak: Birleşmiş Milletler (BM) Nüfus Araştırmaları Birimi

1990'a kadar Dakka, doğu ve batıdaki Balu ve Turag nehirleri arasında sınırlıydı, çünkü nehirlerin dışında kalan alan düşük seviyede, bataklık ve taşkın etkilenme oranı yüksek olan yerlerdir. Bu da bizlere bir kez daha coğrafi alanların kent yaşamlarında önemli bir role sahip olduğunu kanıtlar niteliktedir. Ancak hızlı nüfus artışı ve özel sektörün piyasaya girmesiyle düşük seviye alanlar doldurulmuş, yüksek ve farklı konut programları sunulmuştur. Arazi daha da küçüldükçe, ticari ve konut sektörleri ortak bir model haline gelmektedir (Kabir ve Parolin, 2012).

Dakka da, 1960 ve 2005 yılları arasında yaşanan hızlı kentleşme (%11'den %14'e) ile kentsel mekânın yüzölçümü yaklaşık 15.924 hektar artarken; tarım arazisi 7.614 hektar, bitki örtüsü 2.336 hektar, sulak alan/ ova 6.385 hektar ve su gövdeleri 864 hektar azalmıştır (Taleb, 2012). Kentin alanının sınırlı olması yeni yaşam alanları oluşurken diğerler alanların kaybedilmesine neden olmuştur.

Dakka,1980'den bu yana ciddi bir nüfus artışı ve kentleşme ile karşı karşıya kalmıştır. 2000 yılında nüfusu 9.3 milyon iken, metropoliten alanın kapladığı alan 1 528 km²'dir. Tüm alanın yanlış bir şehirselleşme anlayışı ile yönetildiği ve kentin yayıldığı ifade edilmektedir (Zaman ve Lau, 2000). Ülkenin gelişmişlik düzeyi, ekonomik alanda yaşanan sıkıntılar, dışa bağımlılık bunu etkileyen önemli unsurlar arasındadır.

Gayrimenkul piyasasındaki düzenleme eksiklikleri kent merkezinde ciddi bir yoğunlaşma süreci başlatmıştır. Mevcut durumda zayıf olan düzenleme ve kontrol mekanizmaları, aşırı nüfus ve büyüme ile iyice bozulmaya başladığı belirtilmektedir. Altyapı ve toplu taşıma kapasitelerinin oldukça sınırlı olması diğer sürdürülebilir bir gelişme önündeki diğer engellerdir. Kentin yoğunlaşması, kompakt büyümeyi teşvik etse de, tüm süreç beraberinde dengesiz büyüme, aşırı kalabalık olan, plansız ve çevre dostu olmayan bir büyümeyi getirmiştir (Zaman ve Lau, 2000).

Günümüzde dünyanın en büyük metropol kentlerinden biri olan Dakka'da önemli sorunlar ile karşılaşmaktadır. Dakka kenti, konut imkânlarının ciddi sıkıntısı nedeniyle dikkat çekmektedir. Kentteki konutların % 90'ını özel sektör yaparken, devlet konutların sadece % 10'unu gerçekleştirmektedir (Siddiqui vd., 2000). Toprak, kentte kıt bir faktör olarak göze çarpmaktadır. Şehrin nüfusunun % 70'inden fazlası arazi sahibi değil geriye kalan % 30'luk arazi sahipliği dağılımı da oldukça eşitsizdir (Stubbs ve Clarke 1996). Bu yüzden arazi fiyatlarında sürekli artış gözlenmektedir. Bu durum sıradan vatandaşın arazi satın alıp üzerine ev yapmasını imkansız hale getirmektedir. Devlet destekli yetersiz konut finansmanı, arazi bedelinin yüksekliği, modern yapı malzemelerinin yüksek fiyatı nedeniyle konutlarda genellikle bambu ve kereste gibi yerel malzemeler kullanılmaktadır (Siddiqui vd., 2000).

Dakka kenti yirmi birinci yüzyılın başlarında, altyapısının hemen hemen tüm alanlarında elektrik arzı, gaz ve yakıt arzı, su arzı, kanalizasyon ve atık yönetimi, katı atık yönetimi konularında ciddi sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. (Hossain, 2001). Sellerin sıklığı ve şiddeti, drenajın kötü olması yağış mevsiminde maddi hasarla ağır ticari faaliyetlerde de maddi kayıplara neden olmakta ve şehirdeki sağlık ve hijyen sorunlarını ağırlaştırmaktadır (JICA 1991).

2.3. İstanbul'un Metropolleşme Süreci

4.yy'da Roma İmparatoru Büyük Konstantinus, hem Hristiyanlığın hem bir bağlacı hem de Boğaziçi'nde ikinci bir Roma kenti kurmayı düşlemiştir. Kent, Konstantinopolis (Konstantin'in Kenti) olarak anılmaya başlar. Roma'nın coğrafi yapısına olan benzerliği dolayısıyla kenti siyasi gayretlerle Büyük Konstantinus yeniden inşaaya koyulur (MS. 324). Nea- Roma (Yeni Roma) olarak adlandırılır ve törenle başkent ilan edilir (MS. 330). Böylece İstanbul, daha sonra ikiye ayrılacak olan Büyük Roma İmparatorluğu'nun ikinci başkenti olur (Kos, 1995).

16. yy sonlarına gelindiğinde yarım milyonluk nüfusa sahip İstanbul, Avrupa'nın en büyük kentlerinden biriydi (Kuban, 1996).

18. yüzyılda başlayan ve daha sonra da devam eden yenileşme çabalarına rağmen Osmanlı Devleti 19. yüzyılda siyasi bakımdan olduğu gibi ekonomik bakımdan da geri kalmış bir ülke durumundaydı. Temel sanayi kurulamadığı gibi, iyi durumda olan dokuma sanayi bile ülke ihtiyaçları için yeterli üretim kapasitesine ulaşamamıştı. Mevcut sanayi ülkenin tarım ve maden zenginliğini değerlendirmekten çok uzaktı. Üretim büyük ölçüde tarıma dayalıydı. Fakat tarım üretimi son derece düşüktü. Bu gelişmelerde o dönemin Osmanlı Devleti açısından en önemli kenti olan İstanbul'u olumsuz yönde etkilemiştir (Ortaylı, 1983).

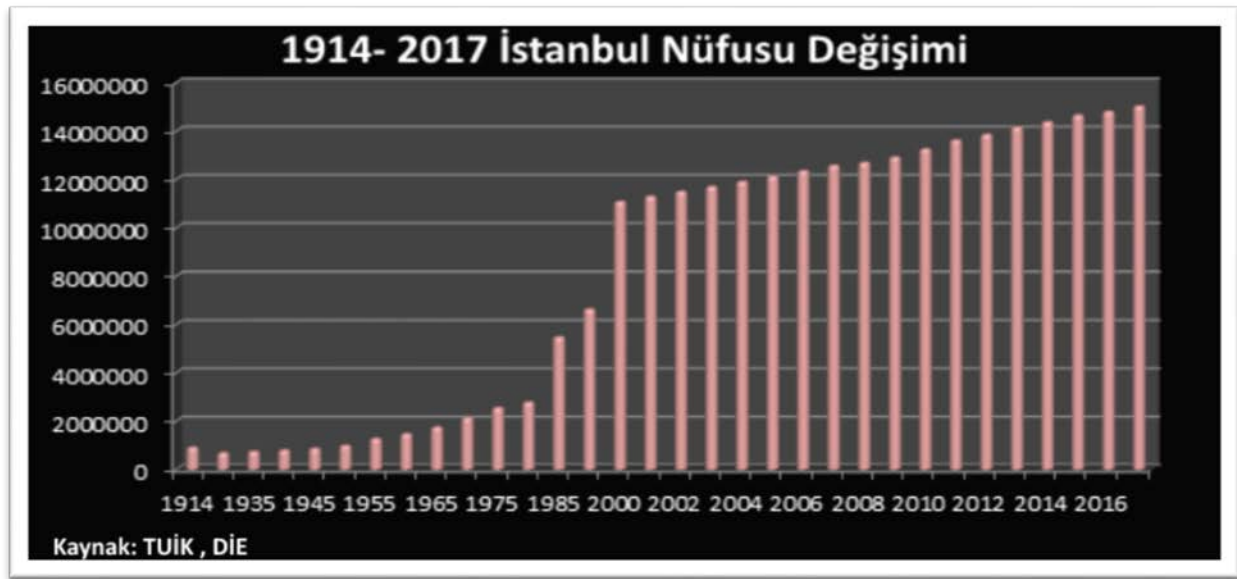
Kurtuluş savaşı öncesinde Osmanlı Devleti siyasal, ekonomik ve mali bakımdan tam bir çöküntü içinde, kapitülasyonlar zinciriyle dışa bağımlı durumdaydı. Dış borçlar giderek artmaktayken, yabancı sermaye ülkenin önemli bütün ekonomik girişim alanlarını ele geçirmiş durumdaydı; daha açık bir deyişle Osmanlı Ülkesi kapitalist ülkelerin hammadde ambarı, mamul madde pazarı konumuna gelmişti. Dolayısıyla Kurtuluş Savaşı mali kaynak bulma çabalarıyla geçmiş, Osmanlı Devleti'nin yıkıntılarında farklı bir iktisadi anlayışa sahip yeni bir Türk Devleti ortaya çıkmıştır (Özgün, 2008: 10).

Kurtuluş Savaşı'nın ardından yaşanan sosyal, ekonomik ve politik gelişmeler sonucunda ülke genelinde fiziki mekânda değişimler yaşansa da, bu durumdan en çok İstanbul etkilenmiştir. Zaman içerisinde kentin yapısında, büyüklüğünde ve üçüncü boyutta öngörülemeyen değişimler yaşanmıştır. İstanbul'un değişim süreci başkentlik işlevini yitirmesiyle başlamıştır. Ankara'nın başkent ilan edilmesiyle yurdun mali kaynakları Ankara üzerinde yoğunlaştırılmış; şehircilik anlamında hâlihazırda yoksullaşmış olan İstanbul ihmal edilmiştir. Bu da İstanbul'un daha yoksul bir görüntüye sahip olmasına neden olmuştur. 1930'lara gelindiğinde İstanbul için şehircilik adını girişimlerde bulunmaya başlanmıştır. Yabancı planıcı ve mimarlara yaptırılan imar planları ile değişim süreci devam etmiş ve günümüz İstanbul topoğrafyası "eski İstanbul" yapısından çıkarak şekillenmeye ve ne yazık ki tarihinden kopmaya başlamıştır. 1940 yılı itibariyle imar faaliyetleri başlamışsa da köklü değişiklikler 1950'lerde Adnan Menderes döneminde yaşanmıştır (Karakuyu, Tezer ve Balık, 2010).

Cumhuriyet tarihinin en yüksek düzeydeki kentleşme oranının gerçekleştiği 1960 ile 1970 yılları arasında iç göç hareketi başta İstanbul olmak üzere; Ankara, İzmir, Mersin, Gaziantep, Bursa, Adana, Sakarya, İzmit gibi illere olmuştur (İçduygu ve Sirkeci, 1999b: 252). Bu iç göç dalgasıyla birlikte ekonomik ve siyasi açıdan İstanbul, Türkiye'nin en büyük metropolü olma konumunu güçlendirmiştir.

İstanbul nüfusu 1950'li yıllardan sonra hızlı bir şekilde artış ivmesi yakalamış, 1950'lerde 2 milyonun altında olan nüfus, 2000'li yıllarda 10 milyonun üzerine çıkmıştır. 2017 yılında ise İstanbul nüfusu en yüksek seviyeye çıkarak 15 029 231 olmuştur (Bknz: Grafik 2).

Grafik 3: Yıllara Göre İstanbul Nüfusu Gelişimi²



2013 TÜİK verilerine göre, 28 milyon olan ülke işgücünün 5 milyona yakını İstanbul'da yaşamaktadır. İstanbul'da toplam çalışanların % 64, 3'ü hizmet sektöründe istihdam etmektedir, bu oran Türkiye ortalamasının üzerindedir. Ayrıca, İstanbul'un sanayi ihracatı içindeki payı %48'dir (İSO, 2015).

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Üç metropol kent incelendiğinde; kentleşme ile ekonomik gelişmişlik arasında doğrudan bir bağlantı olduğu görülmektedir. Londra kentsel genişleme sürecinin başlangıç noktasını Sanayi Devriminin birinci aşaması (Endüstri 1.0) alırken, İstanbul, 1950'lerde Demokrat Parti'nin iktidara gelmesi ile birlikte, Dakka ise; İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra bağımsızlığını kazanmasıyla hızlı bir kentleşme süreci yaşanmıştır. Kentleşme süreciyle birlikte hızlı göç alan bu kentler metropol kent ölçeğine ulaşmış ve kentsel dönüşüm geçirmişlerdir. Ayrıca metropolleşme süreci ilerleyen zamanlarda, kentsel dönüşüme atlık oluşturmaktadır.

Her ne kadar İstanbul, Londra'dan önce metropolleşme sürecini yaşamış olsa da Osmanlı İmparatorluğunun egemenlik alanının daralması, ekonomik açıdan zayıflaması ve Sanayi Devriminde yaşanan teknolojik ilerlemelerin gerisinde kalması nedeniyle günümüzde Londra ölçeğinde bir gelişmişlik gösterememektedir.

Her ne kadar bu üç kent metropol kent olarak nitelendirilmiş olsa gelişmişlik düzeyleri açısından aralarında oldukça fazla farklılıklar bulunmaktadır. Bu farklılıklar doğrudan ülkenin gelişmişlik düzeyi ile paralellik göstermektedir. Günümüzde bu metropoliten kentler kişi başına düşen gelir üzerinden karşılaştırıldığında Londra 52 bin dolar ile İstanbul'dan yaklaşık 2, Dakka'dan ise 100 kat daha fazla gelire sahiptir. Londra'da emlak-kiralama- leasing, finans ve sigorta, İstanbul'da toptan satış ve üretim, Dakka da ise katma değeri düşük imalat sanayi ve tarım öne çıkan endüstrilerdir. Üç metropol kent arasında işsizlik oranının, yoksulluk oranının, yıllık nüfus artışının ve bebek ölümlerinin en yüksek olduğu kent Dakka'dır. Taşımacılık çeşitliliği, kent toplam alanı ve yeşil alan oranı açısından en yüksek rakamlara İstanbul sahiptir (Bknz Tablo:1).

² Veriler TÜİK ve DİE'den derlenmiştir.

Tablo1: Farklı Gelişmişlik Düzeyindeki Metropol Kentlerin Karşılaştırılması			
Göstergeler	Londra	Dakka	İstanbul
Kent Alanı (km2)	321	145	1023
Toplam Alan (km2)	1584	360	5313
Kent Alanı Nüfusu (milyon)	8,2	6	9,89
Toplam Alan Nüfusu (milyon)	10.434	18.237	14.804
Yıllık Nüfus Artış Oranı (%)	0,85	6	4,5
Kişi Başına Gelir (Dolar)	52000	500	22800
Temel Endüstri	Emlak-Kiralama- Leasing	İmalat Sanayi	Toptan Satış
İkincil- Yan Endüstri	Finans ve Sigorta	Tarım	Üretim
Fortune 50'teki Şirket Oranı (%)	3,2	-	0,2
İşsizlik Oranı (%)	8,3	23	11,2
Yoksulluk Oranı (%)	16	49,8	8,86
Halk Taşımacılık Türleri	Metro, Otobüs, Bisiklet, Tren, Feribot, Bisiklet Kiralama	Otobüs, Çekçek, Çekici Van	Metro, Tramway, Feribot, Tren, Füniküler, Şehir hatları, Özel tekne motor
Havalimanı Sayısı	6	2	2
Yıllık Toplam Turist Sayısı (Milyon)	26,3	-	6,45
Bebek Ölümleri (1000 Bebekten)	4,6	69	16,1
Hastane Sayısı	255	2	200
Müze Sayısı	237	1	63
Kültürel ve Sanatsal Organizasyon	307	-	62
Yeşil Alan Oranı (km2)	0,1386	24,10	45
Hava Kalitesi Dünya Bankası 1999 verilerine göre Dünya Sıralamasında	29	134	59
Yıllık Ortalama Sıcaklık	11,1	24,6	14,4
Yıllık ortalama yağış miktarı (mm)	621	1248	815.2
Metro Uzunluğu (km)	402	-	355,45
Metro Günlük Yolcu Sayısı (Milyon)	4,8	-	2,067

Kaynak: <https://data.london.gov.uk/dataset/global-city-data>

KAYNAKÇA

- Chowdhury, A. M., and S. Faruqui. "Physical Growth of Dhaka City." In *Dhaka Past Present Future*, edited by Sharif Uddin Ahmed, 43-63. Dhaka: The Asiatic Society of Bangladesh. Dhaka: 1989.
- DİE (Devlet İstatistik Enstitüsü), Nüfus Sayım Verileri, İstanbul.
- Eke, A. E., "Anakent Yönetimi ve Yönetimlerarası İlişkiler: Batı Deneyimi ve Türkiye", *Amme İdare Dergisi*, 1985, C. 18, S. 4, s. 41-62.
- Islam, N., "Bangladesh." In *Urbanization and Sustainability: Case Studies of Good Practice*, edited by Brian Roberts and Trevor Kanaley: ADB. 2006.
- İçduygu, A., İbrahim S., (1999b), "Cumhuriyet Dönemi Türkiye'inde Göç Hareketleri", Oya Baydar (Der.), (1999), *75 Yılda Köylerden Şehirlere*, İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.
- İSO (İstanbul Sanayi Odası), İstanbul Sanayi Strateji Belgesi, 2015.
- GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH), *Metropolitan Regions: Definitions, Typologies and Recommendations for Development Cooperation*, Discussion Paper Series, 2014.
- Hossain, M. S. (2001) 'Research on slums and squatters in Bangladesh: a critical Review', *Social Science Review*, 18 (2): 67-76
- Jacobs, W, C. Ducruet, P.W. de Langen, "Integrating World Cities Into Production Networks: The Case of Port Cities", *Global Networks*, 2010, sf. 92-113.
- Japan International Corporation Agency (JICA) (1991), *Greater Dhaka Protection Project Report*, FAP, Dhaka.
- Kabir, A. ve Parolin, B., *Planing and Development Of Dhaka – A Story Of 400 Years*, 15th International Planning History Society Conference, 2012.
- Karakuyu M., Tezer S., Balık H., İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası ve Literatür Değerlendirmesi, *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, Cilt 8, Sayı 16, 2010, 33-60.
- Kayalar, J., 2006. *Kent Ve Meydan Olgusu, Yeniden Canlandırma Sürecinde Karşılaştırılmalı Bir İrdeleme, Trafalgar Meydanı ve Eminönü Meydanı*, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul.
- Keene, D., "Metropolitan Comparisons: London as a City-State", *Historical Research*, 76, 2004, s. 459-480.
- Kocabaş, A., 'Yeşil sürdürülebilir kentsel dönüşüm: kavramsal çerçeve ve uygulama araçları'; Böke, E. (ed.) 24. Uluslararası Yapı ve Yaşam Kongresi: Dönüşüm – yaşama ve mekana etkileri, Bursa Uluslararası Fuar ve Kongre Merkezi, Bursa TMMOB Mimarlar Odası, Bursa, 2012, ISBN 978 605 01 0339 7.
- Kos K., İstanbul Şehir Tarihi ve Mimarisi, Çeviren Güngörmüş N., T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları: 1748. Yayınlar Dairesi Başkanlığı Sanat- Sanat Tarihi Dizisi/108-7:10, Ankara 1995.
- Kuban D., İstanbul Bir Kent Tarihi Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul, çev. Zeynep Rona, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, 1996.
- Mumford, Lewis (2007), *Tarih Boyunca Kent "Kökenleri, Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği"*, (çev. G. Koca, T. Tosun), İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Ortaylı İ., Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu, İstanbul, 1983.
- Özgün C., Osmanlı Ekonomi Politğine Kısa Bir Bakış (XVIII- XIX. Yüzyıllar), *Tarih Okulu* Sonbahar 2008, Sayı I, 5-17.
- Rao, N., *Cities in Transition: Growth, Change and Governance in Six Metropolitan Areas*, London: Routledge, 2007.

- Taleb, A., Comparative Study of Urban Area Extension and flood Risk in Dhaka City of Bangladesh, Global Journal of Human Social Science Geography & Environmental GeoSciences, Cilt:12, Yıl 2012.
- T.C. Londra Büyükelçiliği Ticaret Müşavirliği, 2010.
- Tekel, A., Metropolitan Planlamanın Önemi ve Gerekliliği Üzerine, Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi, Cilt 11, Sayı 1, 2002, s-42- 55.
- Tosun, E., K., Sürdürülebilir Kentsel Gelişim Sürecinde Kompakt Kent Modelinin Analizi, Yönetim ve Ekonomi Dergisi, Yıl:2013 Cilt:20 Sayı:1.
- TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu), Yıllara Göre İl Nüfusları, 2000-2017
- Siddiqui, K, Ahmed, J., Awal, A. and Ahmed, M. (2000) Overcoming the Governance Crisis in Dhaka City. Dhaka: University Press Limited.
- Stubbs, J. and Clarke, G. (1996) Megacity Management in the Asian and Pacific Region (Vol. 2). Manila: Asian Development Bank & World Bank.
- <http://www.iett.istanbul/tr/main/pages/istanbulda-toplu-ulasim/95> (Erişim Tarihi: 10 Şubat 2018).
- <http://faculty.econ.ucdavis.edu/faculty/gclark/ecn110b/readings/ecn110b-chapter2-2005.pdf> (Erişim Tarihi: 10 Şubat 2018).
- <https://www.mgm.gov.tr/veridegerlendirme/il-ve-ilceler-istatistik.aspx?m=ISTANBUL> (Erişim Tarihi: 20 Şubat 2018).
- <http://istanbulunmetrosu.com/> (Erişim Tarihi: 20 Şubat 2018).
- <https://data.london.gov.uk/dataset/global-city-data> (Erişim Tarihi: 10 Şubat 2018).
- <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2950401/How-one-three-Londoners-born-abroad-areas-live-in.html> Erişim Tarihi: 23.03.2018.