

AYDIN ŞEHRİNİN KURULUŞU VE GELİŞME EVRELERİ *Establishment and Development Phases of the Aydın City*

Abdullah UĞUR

Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Coğrafya Bölümü
ugur@humanity.ankara.edu.tr

Özet: Ege Bölgesi'nin Ege Bölümü'nde yer alan Aydın Şehri gerek bu alanda etkili olan depremler gerekse egemen olan devletler tarafından el değiştirmesi sırasında bir çok defa yakılıp yıkılmıştır. Ancak şehrin konumunun stratejik bakımdan önemi ve etki alanında çok zengin bir tarımsal potansiyelin bulunması, Aydın'ın bu yerde her defasında yeniden onarılarak Orta Menderes Ovası'nın başlıca şehri olarak varlığını günümüze kadar sürdürmesinde etkili olmuştur. Şehir ilk kurulduğu alandan Tabakhane Deresi'nin iki yamacı boyunca güneye doğru bir gelişme göstermiştir. Zamanla doğu-batı yönlü tarihi transit ticaret yolu ve 1950'lerde açılan Denizli-Aydın-İzmir devlet kara yolunun etkisiyle doğu-batı ve Aydın-Muğla devlet kara yoluna bağlı olarak güneye doğru gelişen şehir, bugün de aynı yönlerde gelişimini sürdürmektedir.

Anahtar kelimeler: Aydın şehri, şehirselleşme, yerleşme, Büyük Menderes Ovası, Ege Bölgesi

Abstract: Aydın is located on the Aegean Sub-region in the Aegean Region which several times ruined by earthquakes and wars. Aydın always reconstructed on same place and it has kept existence until today due to strategically location and very high agricultural potential. City has expanded to the south from the original establishment site along both side of the Tabakhane Stream. Influence of historical east west directed trade road and Denizli-Aydın-İzmir main road which opened in fifties Aydın has changed developing direction to east west. Today Aydın is continuing its developing also to south that effect of the Aydın-Muğla main road.

Key words: Aydın City, urban evolution, settlement, Büyük Menderes Plain, Aegean Region

1. Giriş

Dünya genelinde olduğu gibi ülkemizde de nüfusun yarıdan fazlası şehirlerde yaşamakta ve bu alanlarda nüfus yoğunluğu artmaya devam etmektedir. Şehirler, bünyelerinde dar alanda yoğun nüfus barındırdıkları gibi ürettikleri mal ve hizmetlerle çevrelerindeki nüfusu da kendilerine bağlar. Bu nedenle şehirler doğası gereği kompleks bir yapıya sahip olduklarından, planlanması çok zor, sorunları da fazla ve çeşitli olan yerleşmelerdir. Şehirlerdeki bu çok ve çeşitli olan sorunların çözümü ve sağlıklı bir gelişmenin sağlanması, birçok bilim dalının sonuçlarından yararlanılarak sentezinin yapılmasıyla mümkündür. Bu yönüyle bakıldığında, şehirler için şehir coğrafyasının önemi bir kat daha artar. Bilindiği gibi coğrafyanın geneli gibi şehir coğrafyası da birçok bilim dalının sonuçları ile kendisinin elde ettiği verileri sahip olduğu prensipler doğrultusunda sentez yaparak sonuca ulaşmaktadır.

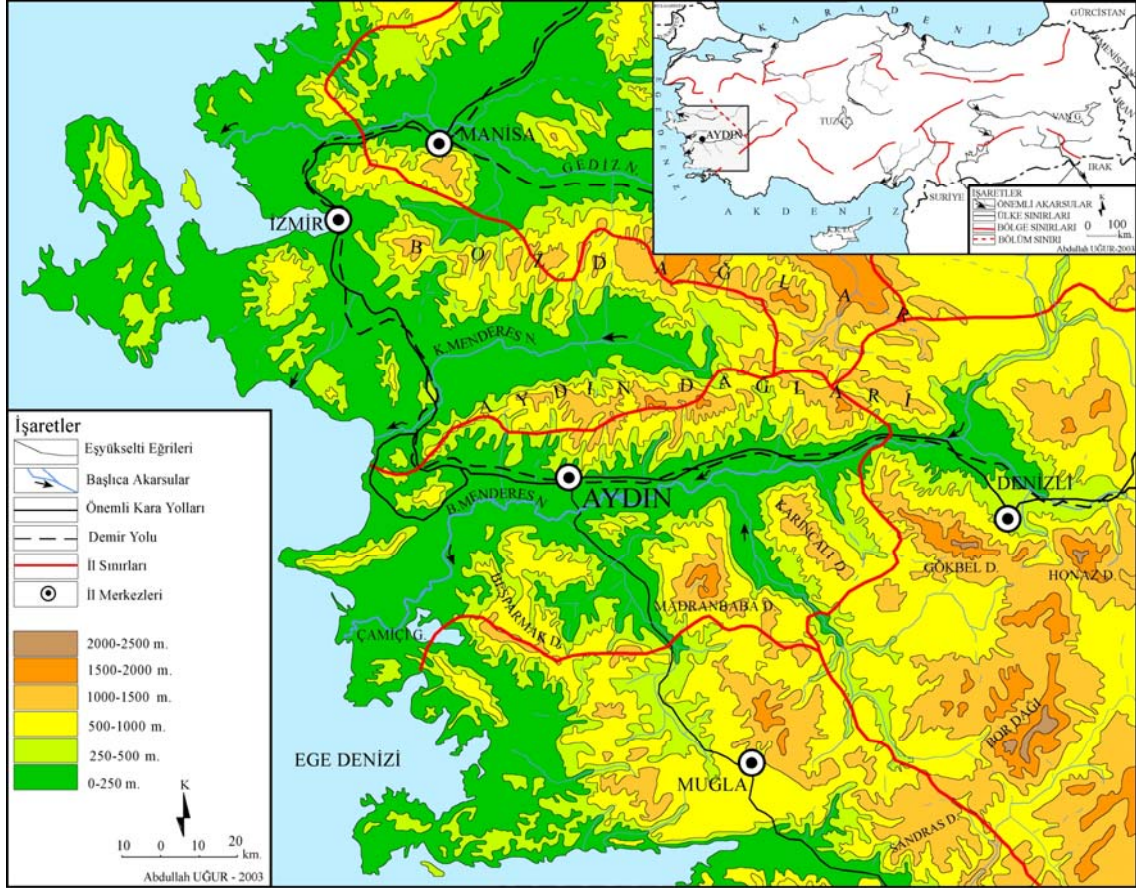
Şehir coğrafyası çalışmaları bugüne kadar çeşitli şekillerde ele alınmıştır. Bazı araştırmacılar şehrin morfolojisini ön plana çıkarırken, bazıları fonksiyonel yaklaşımı kabullenmiş, bazıları ise konuya evrimsel (gelişim) açıdan yaklaşmışlardır. Morfolojik ve fonksiyonel çalışmalar evrimsel gelişmeyi içermedikleri taktirde eksik kavranmış olur. Çünkü şehirselleşme formunun ve fonksiyonların gelişimi zamana bağlı bir olgudur (Murphy, 1974: 5). Bununla birlikte şehirlerin planlanmasında

gelişiminin bilinmesinin çok önemli bir yeri bulunmaktadır. Çünkü şehirlerin bugünkü durumunu nasıl kazandığı araştırılmadığı takdirde yapılan planlamaların da tam olarak sağlıklı bir şekilde gerçekleşmesi mümkün değildir. Evrimsel yaklaşım ise şehirlerin buldukları ortam içindeki fiziki ve beşeri şartlara bağlı olarak kuruluşundan günümüze kadar nasıl bir gelişme gösterdiğinin analiziyle mümkündür. Şehir çalışmalarında Taylor (1949), Tunçdilek (1957), Comhaire (1959), Mumford (1961), Vance (1964), Gutkind (1964-1969), Kuban (1968), Nelson (1969), Tuncel (1971,1973), Aktüre (1975,1981), Koçman (1991), Zelinsky (1991), Ertin (1994), Somuncu (1995), Özçağlar (1996) ve Karadağ (2000) konuya bu açıdan yaklaşan bazı araştırmacılarıdır. Bu araştırmada da evrimsel yaklaşım doğrultusunda Ege Bölgesi'nin olduğu kadar ülkemizin de başlıca şehirlerinden biri olan ve böyle bir çalışma yönünden bugüne kadar irdelenmemiş Aydın ele alınmıştır¹. Çalışmada Aydın'daki tarihi eserler, arşiv belgeleri, hava fotoğrafları, yerel gazeteler gibi kaynaklar ışığında şehrin başlıca alansal değişiminde etkili olan doğal ve beşeri faktörler dikkate alınarak, gelişim evreleri tespit edilmiştir. Başlangıçta Aydın'ın bulunduğu yerde ilk kuruluşunda etkili olan doğal ve beşeri coğrafi şartlar üzerinde durulmuş, ardından günümüze kadar geçirdiği dönemlerdeki coğrafyası ele alınmıştır. Bu ortaya konulurken şehir ve çevresinde etkili olan doğal ve beşeri olaylar anlatılmaktan ziyade, bu olaylara şehrin gelişimini etkilediği ölçekte ve tarihi kaynakların imkan verdiği ölçüde değinilmiştir.

Aydın Şehri Ege Bölgesi'nin Ege Bölümü'nün orta kısımlarında yer almaktadır. Bilindiği gibi Ege Bölümü sahip olduğu litolojik yapı ile geçirdiği tektonizma nedeniyle yüzey şekilleri bakımından oldukça parçalanmış bir yapıya sahip olup ana karakterini doğu-batı uzanışlı dağ sıraları (horstlar) ile bunları birbirinden ayıran ve genelde aynı yönde uzanmış çöküntü ovalarından (grabenlerden) meydana gelmiştir. Bölümün bu jeomorfolojik yapısı, iklim, hidrografya, toprak ve bitki örtüsü gibi fiziki ortam şartlarının yanında başta ulaşım ve yerleşmelerin dağılışı olmak üzere beşeri hayatın şekillenmesinde de kendini göstermiştir. Öyle ki bölümün diğer ovaları gibi Aydın Şehri'ni içinde barındıran Büyük Menderes Ovası'nın da batıdan gelen denizel hava akımlarına açık olması, Akdeniz ikliminin ova boyunca bozulmadan iç kısımlara kadar yönelmesinde etkili olmuştur. Bununla birlikte yine bölümün jeomorfolojik gelişimi, Büyük Menderes Ovası boyunca eğim ile yükseltisinin az ve kalın alüvyonların oluşmasında ve bölgenin başlıca akarsuyu olan Büyük Menderes Nehri'nin de buna göre şekillenmesinde kendisini göstermiştir. Ayrıca bu gelişme horst ve grabenin kesişme alanları boyunca oluşan kırık nedeniyle buranın yeraltı su kaynakları yönünden zengin olmasını sağlamıştır. Horstların oluşturduğu dağların doğu-batı uzanışlı olması Mezopotamya'dan Anadolu'nun iç kısımlarını batıdaki Ege Denizi limanlarına ve dolayısıyla Akdeniz ve Avrupa'ya bağlayan transit ticaret yollarının sadece bu ovalardan geçmesini zorunlu hale getirmiştir. Bunlardan Büyük Menderes Ovası'nın İçbatı Anadolu'ya daha fazla sokulması en kısa ve kolay güzergah olmasını sağlamış ve bu nedenle tarih boyunca transit ticaret yollarının buraya yönelmesinde etkili olmuştur. Böylece Büyük Menderes Ovası'nın çok çeşitli ürünlerinin yetiştiği uygun iklim, zengin ve sulanabilen toprakları ile ulaşım kolaylıklarına sahip bir alan olması nedeniyle Neolitik'ten günümüze kadar yoğun bir yerleşmeye sahne olmuştur (Harmankaya ve Tanındı, 1996). Yerleşmeler ise buradan geçen transit yolun ovanın kuzey kenarından geçmesi nedeniyle genelde kuzey kesimde yoğunlaşmışlardır. Büyük Menderes Nehri'nin ovanın güney sınırına daha yakın geçmesi ve güneyden nehre daha fazla ve güçlü akarsu kollarının katılması bu alandan geçen transit yolun da ovanın kuzey kenarından geçmesinde etkili olmuştur.

Aydın Şehri Orta Menderes Ovası'nın kuzey kesimiyle Aydın Dağları'nın güney yamaçlarının kesiştiği bir alanda kurulmasıyla hem kendi güvenliğini sağlamış hem de bu alandan geçen transit yollarını kontrolü altına almıştır. Şehir kurulduğu bu alanda gerek yörenin başlıca doğal afetini oluşturan depremler gerekse bölgeye egemen olan devletler tarafından el değiştirmesi sırasında birçok defa yakılıp yıkılmıştır. Ancak bu alanın Anadolu'nun iç kısımlarını Ege Denizi limanlarına ve Menteşe yöresini Menderes Ovası'na bağlayan kavşak noktasında stratejik bir konumda olması ve etki alanında çok zengin bir tarımsal potansiyelin bulunması Aydın'ın bu yerde her defasında yeniden onarılarak Orta Menderes Ovası'nın başlıca şehri olarak varlığını günümüze kadar sürdürmesinde

etkili olmuştur (bkz. Şekil: 1-2). Günümüzde ise idari fonksiyon bakımından il merkezi olan Aydın; 150 000'i geçen nüfusu, hızla gelişen hizmet, sanayi faaliyetleri ve üniversitesiyle Orta Menderes Ovası'nın başlıca merkezi olma özelliğini sürdürmektedir.



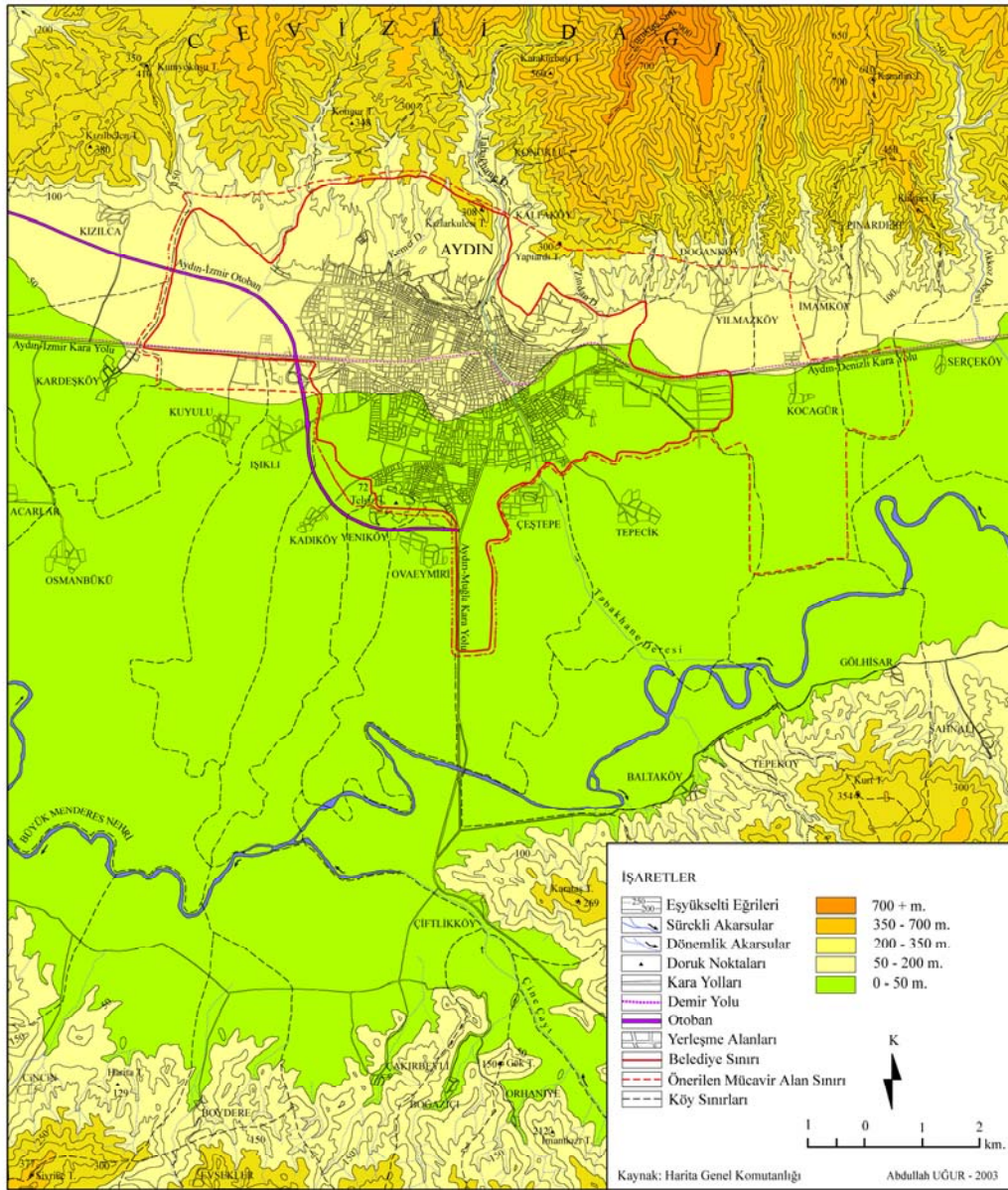
Şekil 1: Aydın Şehri ve Yakın Çevresinin Lokasyon Haritası

2. Kuruluşundan XIII. Yüzyıl Sonlarına Kadar Aydın Şehri

Tüm Batı Anadolu'da olduğu gibi Aydın ve yakın çevresindeki yerleşme yapısında meydana gelen asıl değişimlerin başlangıcı, M.Ö. 1200 yıllarında Balkanlarda oluşan Kavimler göçüyle başlamıştır. Balkanlarda yaşayan Traklar, boğazlar yoluyla ya da daha güneyde Ege Denizi'nden geçerek Batı Anadolu'ya ulaşmışlardır (Mansel, 1995: 87-93). Trak kabileleri göçebe olmalarına rağmen, Büyük Menderes Ovası'nın kenarlarına yerleşmeler kurarak göçebelikten vazgeçmiş ve buradaki tarıma uygun şartların da yardımıyla tarla kültürüne yönelmişlerdir (Tunçdilek, 1986: 27). Aydın'ın temelini oluşturan Tralleis antik şehri de bu yerleşmelerden biri olmuştur. Aydın'ın yaklaşık 1,5 km. kuzeyinde Topyatağı denilen alanda kurulan ve bugüne ulaşan gymnasiumunun kemer kalıntıları nedeniyle halk arasında Üçgözler olarak da bilinen Antik kentin, nekropol alanının günümüzde Kemer, Girne ve Zafer mahallelerine kadar uzandığı ortaya çıkmıştır (bkz. Foto:1). Tralleis'in Trakya'dan göç eden bazı Tiral kabileleri tarafından kurulduğu ve ismini de bu kavimden aldığı başta Strabon olmak üzere bugüne kadar Trallies hakkında en geniş çalışmalardan birini yapan Rayet ve Thomas gibi birçok araştırmacı tarafından da belirtilmiştir (Rayet ve Thomas, 1877; Strabon, 1993: 169-170, 190; Özgan, 1982).

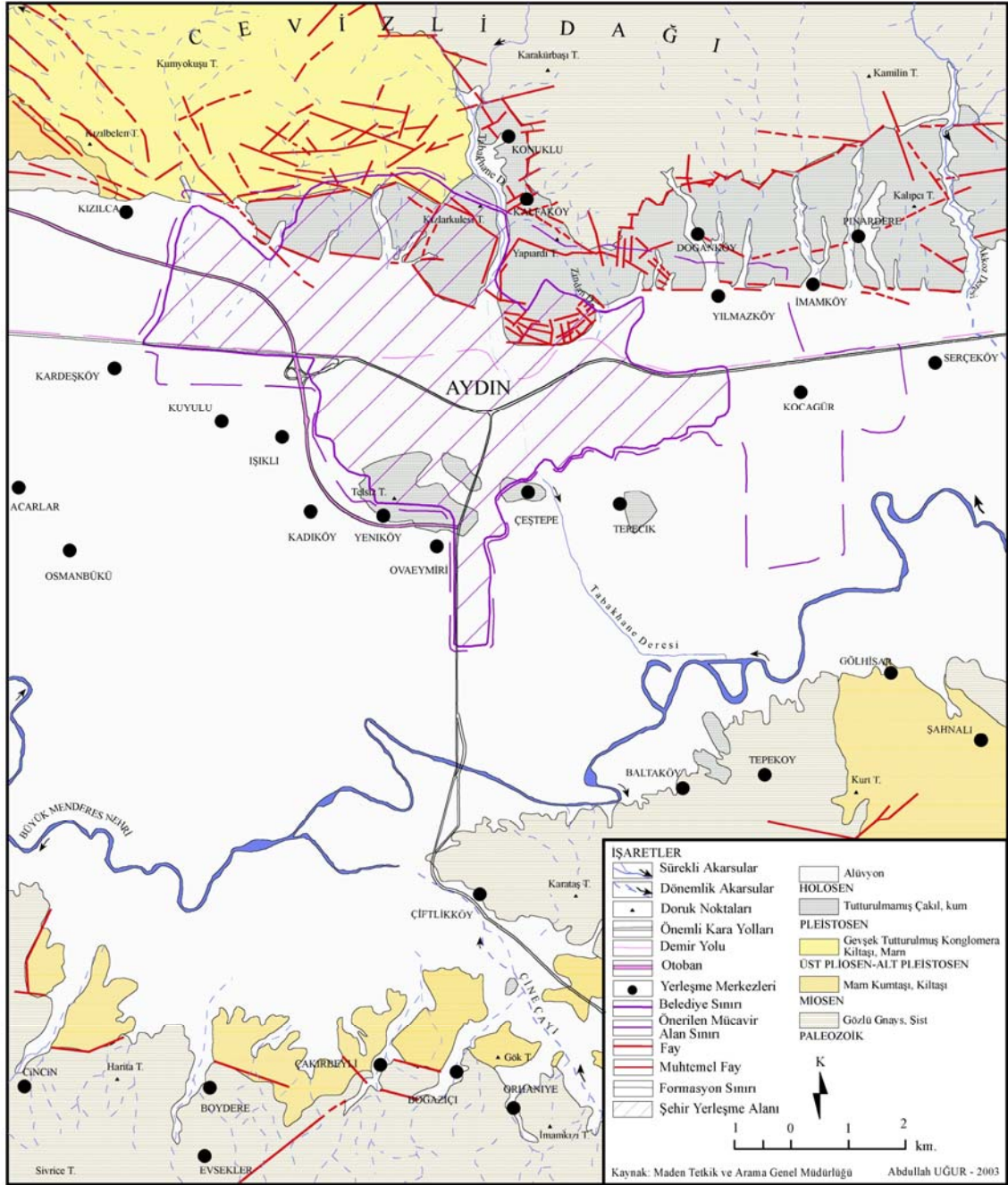
M.Ö. 546 yılında Lidya Krallığı'na son veren Persler'in egemenliğine giren Trallies, M.Ö. 334 yılında Büyük İskender'in Anadolu'ya gelişiyle diğer birçok Anadolu şehri gibi gönüllü olarak

Makedonyalıların egemenliğine girmiştir (Özgan, 1982: 5-6 Mansel, 1995: 25). Tralleis, M.Ö. 323 yılında İskender'in ölmesiyle onun komutanlarından biri olan Antigonos'un egemenliği altında kaldıktan sonra, M.Ö. 281 yılında Suriye Krallığı (Selevkoslar)'na bağlanmıştır (Kaya, 2000: 121-124). M.Ö. 190 yılına kadar bu krallığın elinde kalan şehir, bu tarihten sonra Büyük Menderes Nehri'nin kuzeyindeki tüm şehirler gibi Tralleis de Bergama Krallığı'nın yönetiminde kalmıştır (Rayet ve Thomas, 1877: 66). Bergama Krallığı, Büyük Menderes Nehri'nin kuzeyindeki tüm bu şehirleri vergiden muaf tuttuğu gibi, gelişmeleri için de her konuda destek olarak daha iyimser bir yönetim uygulamıştır. Nitekim şehir bu dönemde Anadolu'nun en değerli heykeltıraşlık örneklerini verdiği gibi, halka açık ünlü bir tiyatro, gymnasium ve Bergama Krallığı için büyük saraylar yaptırması ve çok iyi nitelikli ve kıymetli sikkeleri basması ekonomilerinin de zirvede olduğuna işaret etmektedir (Rayet ve Thomas, 1877: 69-72; Özgan, 1982: 67).



Şekil 2 : Aydın Şehri ve Yakın Çevresinin Fiziki Haritası

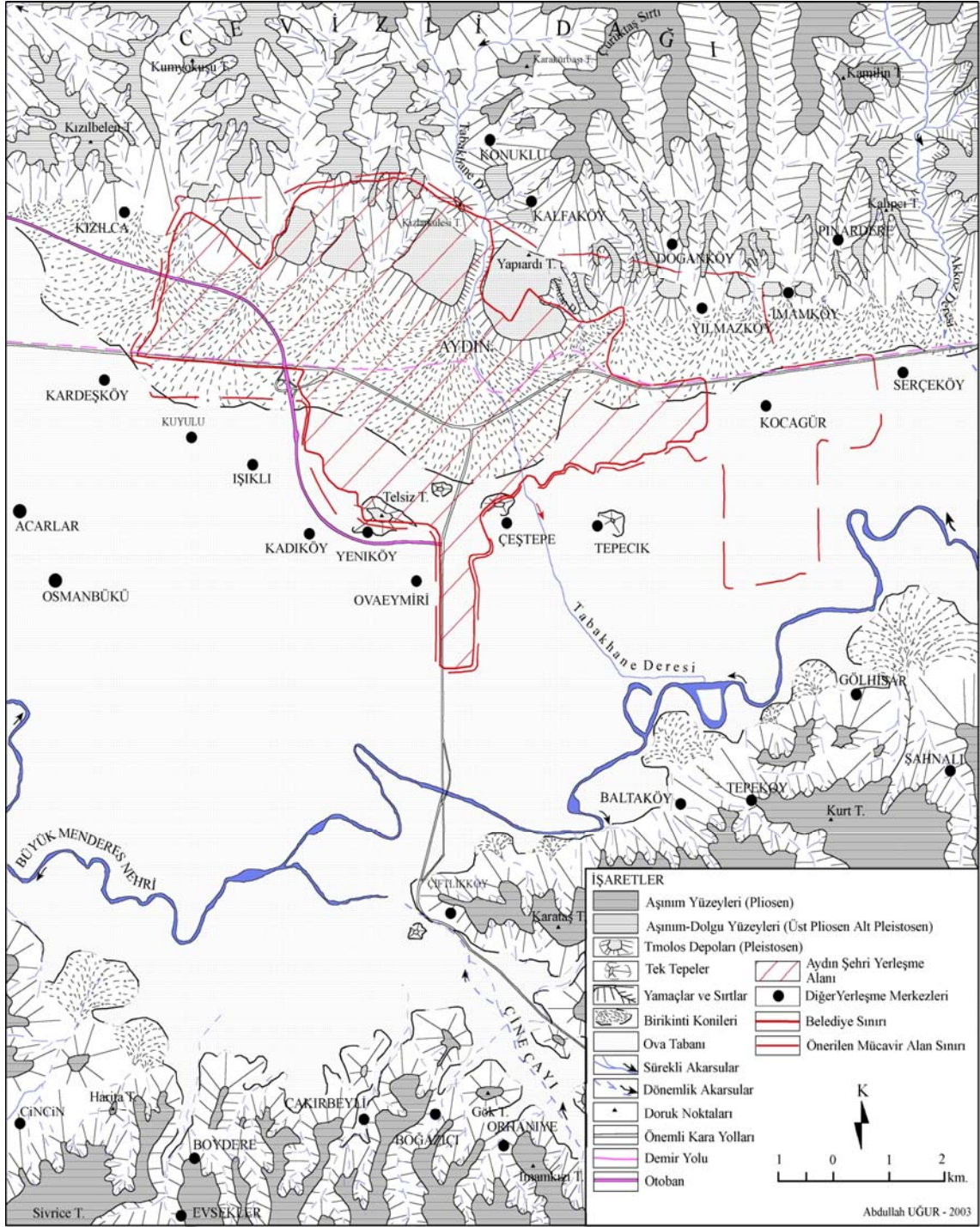
M.Ö. 133 yılından itibaren Roma İmparatorluğu'nun egemenliğine giren şehir, büyük bir olasılıkla M.Ö. 26 yılında meydana gelen şiddetli bir depremle büyük zarar gördüyse de bu imparatorluk döneminde doğu-batı yönlü transit ticaretin daha da sistematik hale gelmesiyle hızla toparlanarak nüfusu artmış ve Orta Menderes Ovası'nın tekrar başlıca merkezi haline gelmiştir (Strabon, 1993: 20,65; Rayet ve Thomas, 1877: 102-107; Been, 2000: 233). Nitekim Tralleis'in I. yüzyılda tiyatrosunun seyirci kapasitesi ve diğer bir takım binalarının büyüklükleri dikkate alınarak o dönemde şehirdeki nüfusun 3750 kişi olduğu tahmin edilmiştir (Stewig, 1970: 55).



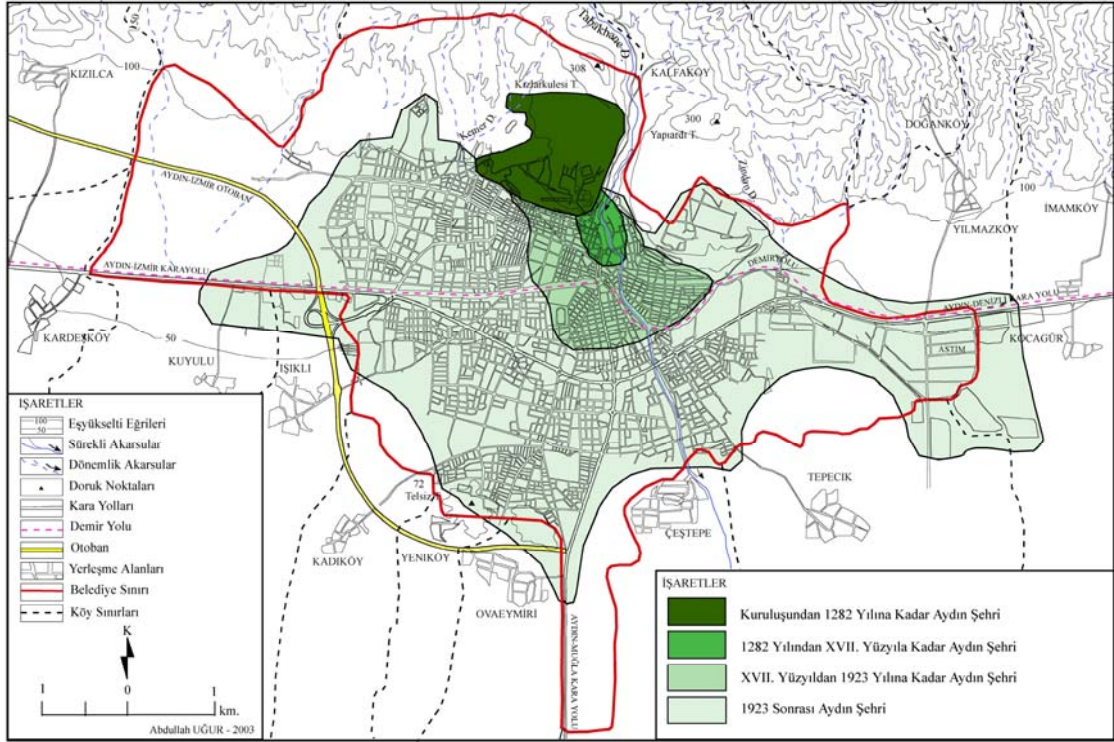
Şekil 3: Aydın Şehri ve Yakın Çevresinin Jeoloji Haritası

Roma İmparatorluğu'nun 395 yılında ikiye ayrılmasıyla (Ostrogorsky, 1999: 49-50) Tralleis, tüm Batı Anadolu şehirleri gibi eski önemini kaybetmiştir. Bunun başlıca nedeni, Bizans İmparatorluğu'nun başkentinin İstanbul olmasıyla Roma'ya göre düzenlenmiş Anadolu'nun iç kısımlarını Batı Anadolu ve Ege kıyılarına bağlayan transit ticaret yolunun İstanbul merkezine bağlı olarak batıdan kuzeybatıya yönelmesidir. Nitekim daha Yunan döneminde ticaret yolları, Anadolu ve Asya'nın iç kısımlarından gelen malların Ege kıyılarına, oradan da Akdeniz ve Avrupa dünyasının diğer alanlarına ulaştırılmasıyla şekillenmişti. Roma döneminde ise bu durum, daha da sistematik hale getirilerek bütün yolların Roma'ya doğru uzanması sağlanmıştı. Ticaret yollarının değişmesi tüm Batı Anadolu gibi ticarete bağlı olarak gelişen Tralleis'i de olumsuz yönde etkilemiştir (Ramsay, 1960: 25-26, 46). Aynı şekilde Bizans döneminde yeni şehirlerin Ege Bölgesi'nde değil de kuzeybatıda ve Marmara kıyılarında kurulması, iktisadî ağırlık merkezinin de kuzeybatıya kaydığını gösteren tipik bir örnektir (Stewig, 1970: 89). Bununla birlikte, Bizans'ın doğudaki komşusu olan Sasanilerle yüzyıllar süren savaşları her iki devleti zayıflatmış, bu durum ise daha güneyde İslâm dininin de etkisiyle önemli bir güç haline gelen Araplar için iyi bir fırsat yaratmıştır. Araplar, Anadolu içlerindeki hücumlarından sonra, Ege Denizi'nde de etkili olmaya başlamışlardı (Ostrogorsky, 1999: 102-122). Akınların giderek yoğunlaşması birçok Batı Anadolu şehri gibi Tralleis'in fizikî yapısında da değişiklik yapılmasına neden olmuştur. Roma zamanında tepelerin eteklerine doğru yayılmış olan Trallies, 685-695 yıllarında güvenlik nedeniyle tekrar tepedeki düzlüklere geri çekilmeye başlamış ve şehrin korunaksız olan kesimleri surlarla çevrilmiştir (Stewig, 1970: 90-91). Arapların giderek artan deniz akınlarıyla adalardaki ve Ege kıyılarındaki nüfus, daha güvenli olan iç bölgelerdeki yerleşme merkezlerine çekilmiştir. Güvenlik açısından oldukça korunaklı bir konuma sahip Tralleis de bu yerleşmelerden biri olup göçler nedeniyle nüfusu 950 yılında 36 000'e kadar yükseldiği kaydedilmiştir (Stewig, 1970: 86-91). Hem artan nüfusun etkisi hem de Arap saldırılarının giderek azalmasıyla şehir, tekrar tepelik alandan Büyük Menderes Nehri'ne doğru gelişmeye başladıysa da doğuda Moğol akınlarından kaçan çok sayıdaki Türk kabileleri Batı Anadolu'daki Bizans-Selçuklu sınırına yığılmalarıyla şehirde güvenlik sorunu tekrar ön plana çıkmıştır (Witteck, 1944: 14-17; Kuban, 1968: 56-58; Ostrogorsky, 1999: 446-453; Akdağ, 1999a: 10-13). Bu nedenle 1278 yılında Trallies, İmparator Andronicus Palaeologus tarafından tekrar güvenli bölge olan tepelik alanda kurulmuş, ancak su kanallarının tam olarak inşa edilmemesi sonucu ortaya çıkan su sıkıntısı nedeniyle, bu tam olarak başarılamamıştır (Ramsay, 1960: 91, 119-120; Stewig, 1970: 91; Uzunçarşılı, 1988: 70).

XIII. yüzyılın sonlarına doğru Anadolu Selçukluların merkezi idaresi, Moğol egemenliği altına girerek zayıflamasıyla Batı Anadolu'daki uç beyleri kendi başlarına hareket etmeye başlamış ve beyliklerini kurmuşlardı. Bu beyliklerden biri olan Menteşe Beyliği, doğudan gelen Türkmen göçleriyle iyice güçlenerek 1261 yılında Karia sahillerine (bugünkü Muğla ili sahilleri) akınlar düzenlemeye başlayıp, 1278 yılında Tralleis'i kuşattı. Oldukça korunaklı olan Tralleis, uzun süre dayandıktan sonra susuzluk nedeniyle 1282 yılında Türklere teslim oldu (Witteck, 1944: 25-26; Ramsay, 1960: 120; Uzunçarşılı, 1988: 70). Şehrin Türkler tarafından zaptıyla zarar gören tepelik alandaki yerleşme, muhtemelen bu dönemde meydana gelen depremle de çok zarar görmüştü. Bu nedenle tepelik yerdeki eski yerleşme alanı Türkler tarafından iskân yeri olarak kullanılmamış, şehir bu alanın hemen güney eteğinde yer alan birikinti konisinin kök kısmına kurulmuştur. (bkz. Şekil: 4-5). Eski yerleşme yerinin Türkler tarafından kullanılmamasında bu alandaki suyun yetersizliği de başlıca nedenlerden biri olmuştur (Ramsay, 1960: 92, 119, 120; Stewig, 1970: 91; Göney, 1975: 331-332, 350-352; Tuncel, 1981: 118-119; Texier, 2002: 101).



Şekil 4: Aydın Şehri ve Yakın Çevresinin Jeomorfoloji Haritası



Şekil 5: Kuruluşundan 1923 Yılına Kadar Aydın Şehrinin Gelişme Evreleri

3. XIII. Yüzyıl Sonlarından XVII. Yüzyıla Kadar Aydın Şehri

Menteşe Beyliği'ne bağlı Aydın ve çevresi 1310 yılında Aydınoğulları Beyliği'nin egemenliğine girmiştir (Enveri, 1929: 21-22; Wittek, 1944: 36; Akın, 1968: 27-30). Tralleis, Mentese Beyliği tarafından manzarasının güzelliği nedeniyle Güzelhisar olarak adlandırılırken, Aydınoğulları eline geçtikten sonra Aydınolu Mehmed Bey'in Güzelhisar'a babasının adını vermesiyle şehir bundan sonra Aydın Güzelhisarı olarak anılmaya başlanmıştır (Gökbel ve Şölen, 1936: 86; Texier, 2002: 100). Şehre Aydın isminin verilmesine rağmen, Aydınolu Mehmed Bey'in beyliğin merkezini Birgi olarak seçmesi, Aydın Şehri'nin gelişimini olumsuz yönde etkilemiştir (Akın, 1968: 30-38).

Osmanlılar Aydınoğullarını 1426 yılında ele geçirdikten sonra da bu alana "Aydın Eli" veya "Liva-i Aydın" adını vererek bir sancak olarak yönetimlerine almışlardır. Sancağın merkezi Tire olurken, Aydın Güzelhisarı, Tire'ye bağlı bir kaza merkezi olmuştur (Akın, 1968: 82-87; Tozduman, 1992: 3-4; Emecen, 2001: 50). Bizans'tan sonra Osmanlı döneminde de İstanbul'un başlıca ticaret merkezi olması ve Anadolu'dan geçen kuzeybatı transit ticaret yolunun eski önemini korumasıyla Batı Anadolu bu yolun dışında kalmaya devam etmiş ve buradaki yerleşme merkezleri de giderek küçülmüşlerdir. Aydın Güzelhisarı Fatih dönemindeki 1451 yılına ait bir tahrir defterine göre; Mahalle-i Cami, Kilise Cami, Hacıisa, Köprülü, Kadı, Hisaryakası ve Yenice olmak üzere yedi mahalle ve tamamı Müslümanlardan oluşan 970 kişi nüfusuyla küçük bir kasabaydı (Akın, 1968: 133). 1529 yılında nüfusu daha da azalarak 500'e kadar inen merkezde; medrese, 7 mescit, cami, kervansaray, mumhane ve 4 zaviyesi bulunmaktaydı (Emecen, 1991: 235). Nüfus azalışına bağlı olarak mahalle sayısının 1530 yılında Mahalle-i Kilise Mescit, Hisaryakası, Cemal, Cami, Köprülü ve Sinli olmak üzere 6'ya düştüğü kaydedilmiştir (Başbakanlık Devlet Arşivi Gen. Müd., 1995: 437). 1573 yılına gelindiğinde ise Sinli dışında diğer mahallelerin varlıklarını devam ettirdikleri tespit edilmiştir. Araştırmalardan Sinli Mahallesi yerine Yenice Mahallesi'nin ortaya çıktığı ya da isim değiştirdiği anlaşılmaktadır (Ankara Tapu Kadastro Kuyud-i Kadime Arşivi Defteri, 1573: 143-145).

4. XVII. Yüzyıldan 1923 Yılına Kadar Aydın Şehri

Aydın Güzelhisarı XVI. yüzyılın ikinci yarısına kadar küçük bir kasaba iken, bu yüzyılın sonları ile XVII. yüzyılın başlarında hızlı bir gelişme sürecine girmiştir. Öyle ki şehir 1573 yılında 6 mahalle ve 600'e yakın nüfusuyla küçük bir yerleşme merkezi durumundayken, XVII. yüzyılın ikinci yarısında mahalle sayısı 20'ye ulaşmıştır (Emecen, 1991: 235). Mahalle sayısının artması ise buranın nüfus ve buna bağlı olarak hızlı bir alansal gelişme gösterdiğine işaret etmektedir. Bu dönemde şehirdeki hızlı gelişmenin sadece Aydın ile sınırlı olmadığı, Anadolu genelindeki birçok şehirde meydana geldiği ortaya çıkmaktadır. Belirtilen gelişme şehirlerin kendi nüfus artışlarıyla değil, Celali isyanları nedeniyle köylerden gelen göçlerle olmuştur (Akdağ, 1999b: 96; Faroqi, 2000: 327-352). Kırsal kesimden kentlere göçün bu dönemde yoğunlaştığı, merkezi otorite tarafından bu göçü engellemek için XVII. yüzyılın sonlarında giderek artan fermanlardan anlaşılmaktadır. Ayrıca köylerden kentlere göç konusu o dönemdeki kadı sicillerine de sıkça yansımıştır. (Faroqi, 2000: 330-331). Kırsal kesimdeki bu iticiliğe karşın, avarız vergisi² nedeniyle halkın da gelen nüfusu olumlu karşılaması şehirlere göçü teşvik etmiştir (Faroqi, 2000: 340). Böylece kırdaki bu iticiliğe kentlerin çekiciliği de eklenince XVI. yüzyıl sonu ve XVII. yüzyıl ortalarına kadar olan dönemde, kırsal alanlardan şehirlere yıldan yıla artan bir insan akını başlamış oldu (Akdağ, 1999b: 96; Faroqi, 2000: 340). Bununla birlikte XVII. yüzyıldan itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nun ticareti dolayısıyla da ekonomisi kapütilyasyonların da etkisiyle sanayileşen Avrupa'nın etki alanı içine girmişti (Mantran, 1995). Artan ticaretin batıyla ulaşım açısından en kısa ve kolay yol olan İzmir ve Kuşadası limanlarından yapılmaya başlanması, Büyük Menderes Ovası'ndaki eski transit ticaret yollarının tekrar önem kazanmasını sağlamıştır. Belirtilen gelişme bu yol üzerindeki şehirlerin fiziki ve nüfus açısından gelişmesinde kendini göstermiştir.

Aydın Güzelhisarı XVII. yüzyılın ortalarında (muhtemelen 1653 yılında) merkezi Aydın olan bir depremle büyük zarar görmesine rağmen (Gökbel ve Şölen, 1936: 113-114), hem göçlerle hem de transit ticaret yolu üzerinde yer almasından dolayı artmaya başlayan ticaretiyle gelişimini XVII. yüzyılın ikinci yarısından sonra da sürdürmüştür. Nitekim 1671 yılında şehre gelen Evliya Çelebi burada 6770 ev, 56 cami ve mescit, 200 tabakhane, 70 boyahane, 47 helva imalatçısı, 600 dükkan, 9 han, 40 kahvehanenin bulunduğunu ve mahalle sayısının da 26 olduğunu belirtmiştir (Evliya Çelebi, 1971: 112-115). Bu tarihten altı yıl sonra yapılan bir avarız tahririne göre, şehrin 22 mahalleden ve 2 gayri müslim cemaatten oluştuğunun tespit edilmesi, gezginin bu tarifinde kısmî bir abartılma görülse de şehirdeki bu gelişmeyi doğrular niteliktedir (Emecen, 1991: 235). Ayrıca gezgin, şehrin uzunluğunun Tabakhane Deresi boyunca 1700 adım (yaklaşık 1500 m.), genişliğinin ise batıda Kemer Mahallesi ile doğuda Orta Mahallesi arasında 1000 adım (yaklaşık 900 m.) olarak yer aldığını belirtmesi, şehrin özellikle dere boyunca güneye doğru geliştiğini göstermiştir. (Gökbel ve Şölen, 1936: 116-117; Evliya Çelebi, 1971: 112-115). 1683 yılında yapılan Süleymanbey Camii (Vakıflar Genel Müd. 1983: 665) dikkate alındığında, bu yüzyılın sonuna doğru şehrin güney sınırının bugünkü istasyon meydanına kadar uzandığı anlaşılmaktadır.

XVI. yüzyıldan XIX. yüzyıla kadar çeşitli isyanlara sahne olan Aydın Güzelhisarı, sahip olduğu konumu nedeniyle gelişimini XVIII. yüzyıl boyunca da sürdürmüştür. XIX. yüzyıl başlarında ise (1811) Aydın sancak merkezinin Tire'den Aydın Güzelhisarı'na geçmesi ve ardından 1826 yılında eyalet merkezi olması, bu gelişmeyi kanıtlar niteliktedir (Emecen, 1991: 236). Bunu şehirde artan nüfus ve fizikî yapısından da anlamaktayız. Nitekim, 1843 yılında Aydın'a gelen Texier de şehrin birbirine iki taş köprü ile bağlanmış Eudan (Tabakhane) Deresi'nin iki yamacı boyunca yoğun ticaretin yaşandığı ovaya doğru gelişen, bölgenin en önemli yerleşme merkezlerinden biri olduğunu belirtmiştir (Texier, 2002: 101-102) (bkz. Şekil: 5). Bundan bir yıl sonra yapılan temettü sayımında ise şehrin 17 745 nüfusu ve 21 Müslüman, 3'ü gayri müslim olmak üzere toplam 24 mahalleden meydana geldiği kaydedilmiştir. Bu mahallelerden Kemer, Köprülü, Ramazanpaşa, Hasanefendi, Orta ve Cuma varlıklarını günümüze kadar devam ettirenken, geriye kalan mahalleler ise şehrin gelişimine bağlı olarak zamanla yapılan yeni bölümlenmeye göre yeni isimler alan mahallelerin içinde kalmıştır. Bunlardan Alibaba Sultan Mahallesi bugünkü Veysipaşa olarak bilinen mahallenin; Kaynak Baba

Sultan, Hisaryakası ve Torbacı mahalleleri Güzelhisar Mahallesi'nin; Balcılar, Kurtuluş Mahallesi'nin; Cemaleddin, Cuma Mahallesi'nin; Cami-i Atik, Hasanefendi Mahallesi'nin; Çıksorut, Mesudiye Mahallesi'nin; Debbağlı, Ramazanpaşa Mahallesi'nin; Terziler Cumhuriyet Mahallesi'nin; Rum, Ermeni ve Yahudi mahalleleri Zafer Mahallesi'nin sınırları içerisinde kalmıştır. Kozdibi Mahallesi ise bugünkü Kurtuluş ve Cumhuriyet mahallelerinin sınırları arasında yer alırken, Mahkeme Mahallesi'nin bugün şehrin hangi mahallesi içinde kaldığı tam olarak tespit edilememiştir (Gökbel, Şölen, 1936: 235; Bayındır ve Poyrazoğlu, 1966; Tozduman, 1992: 34-39).

XVIII. yüzyıl sonuna kadar Aydın Güzelhisarı bugünkü İzmir, Denizli, Manisa, Muğla ve Aydın'dan oluşan geniş bölgenin idarî merkezi iken, İzmir'in ulaşımında ve dolayısıyla ticarete giderek daha da önem kazanmasına bağlı olarak XIX. yüzyıl ortalarından itibaren vilâyet merkezinin de buraya taşınmasına neden olmuştur (Ortaylı, 2002: 150). Belirtilen gelişme Aydın'ı kısmen olumsuz etkilemişse de İzmir-Aydın demiryolunun inşası ve batının gelişen sanayisine bağlı olarak giderek artan transit ticaretin de etkisiyle şehir gelişimini sürdürmeye devam etmiştir (bkz. Foto: 2). Nitekim, V. Cuinet, 1890 yılına ilişkin olarak Aydın Güzelhisarı nüfusunun 36 250 olduğunu belirtmektedir ki buna göre şehrin nüfusunda yaklaşık 50 yıllık bir sürede %100'ü geçen bir artış olduğu anlaşılmaktadır (Cuinet, 1894: 581-592).

Aydın Güzelhisarı XIX. yüzyıl sonlarına doğru da gelişimini sürdürmüş ve mahalle sayısı 27'ye yükselmiştir. Ayrıca bu yüzyılın sonuna doğru şehrin sadece Aydın ismiyle anılmaya başlandığı, Güzelhisar isminin ise yukarıda belirtildiği gibi Hisar, Kaynak Babasultan ve Torbacı mahallelerini de içine alan bir mahalle adı olarak kullanıldığı görülmektedir (Tozduman, 1992: 39-44). Şehrin gelişimini XX. yüzyıl başlarında da devam ettirdiğini 1908 tarihli salnameden anlamaktayız. Buna göre şehirde 9621 hane, 1777 dükkan, 45 han, 8 hamam, 27 un değirmeni, 125 cami ve mescit, 105 dabaghane, 5 kiremithane, 7 fabrika, hükümet konağı, belediye, depo-yu hümayun, hapishane, 3 karakol, askerlik dairesi, redif deposu, telgrafhane, Duyun-i Umumiye İdaresi, Ziraat Bankası şubesi, reji idaresi, maarif idaresi, cebehane, 5 manastır, metropolithane, Ziraat, Ticaret ve Sanayi Odası, 3 Gureba hastanesi, 2 havra, 4 kilise, idadi (lise), 4 erkek okulu, 2 kız okulu ve hapishane okulu bulunmaktaydı (Cengiz, 1999: 152-153).

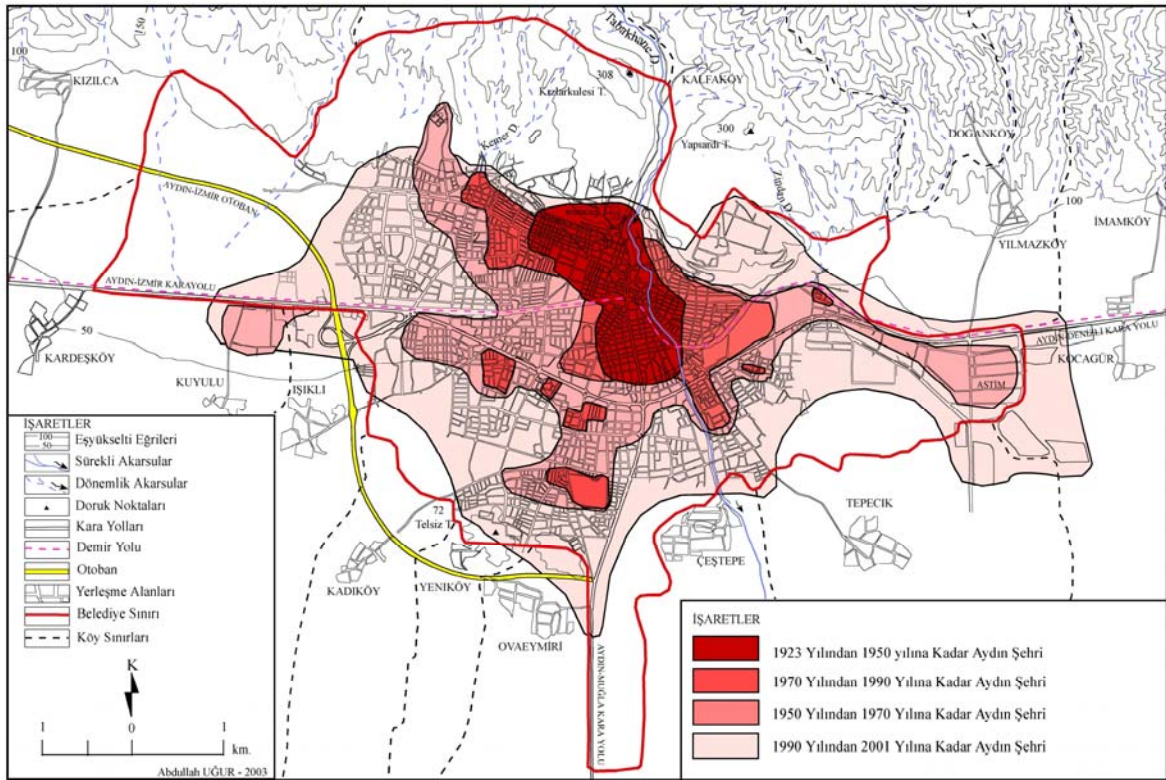
XX. yüzyılın ilk çeyreğinde sonu gelmez savaşlarla genelde bütün Osmanlı toprakları devamlı nüfus kaybetmiştir. Buna rağmen, Aydın nüfusunun artarak 40 000'e ulaşması ve şehrin gelişmesi (Emecen, 1991: 236) yine bu savaşların etkilerinden kaynaklanmıştır. Nitekim Balkan Savaşı sonunda göçlerle gelen nüfusun 3000 kadarının şehre yerleştirilmesi sonucunda, 1913 yılında kurulan Meşrutiyet Mahallesi buna tipik bir örnek oluşturmaktadır (Sürgevil, 1993: 1544-1545; Aydın Köy Hizmetleri İl Müd., 2001; Bayındır ve Poyrazoğlu, 1966: 79).

I. Dünya Savaşı'ndan hemen sonra Aydın ve yakın çevresinin büyük kısmı Yunanlılar tarafından işgal edilmesiyle birkaç gün içinde şehirde her taraf yakılıp yıkılmıştır. Öyle ki XX. yüzyıl başlarında 40 000 olan şehir nüfusu, bu işgal sonucu çevre yerleşmelere göçler nedeniyle 1000 kişinin altına kadar düşmüştür (Kısa, 1972: 67).

Aydın'da 1895 yılında meydana gelen depremden sonra genelde ahşap binalar inşa edilmesiyle şehrin o dönemde dar, dolambaçlı ve çıkmaz sokakları içeren Türk- İslâm dokusuna sahip olması (Cuinet, 1894: 592-593; Darkot, 1986: 62) bu işgal sırasındaki yangının şehre çok büyük zarar vermesinde etkili olmuştur. Böylece şehirde Aydınoğulları ve Osmanlılara ait birçok tarihî eser ve sahip olunan Türk-İslâm dokusu tamamen yitirilmiştir. Öyle ki Aydın daha 1895 yılındaki depremin etkisini atlatmadan 3 yıldan fazla süre işgal altında kalarak başta şehrin fizikî, sosyo-ekonomik yapısı olmak üzere, birçok alanda büyük bir yıkıma uğramıştır. Cumhuriyet döneminin ilk genel nüfus sayımı olan 1927 yılına göre Aydın Şehri nüfusunun 11 978 olduğu tespit edilmiştir ki şehrin 1900'lerin başında nüfusunun 40 000 kadar olduğu düşünüldüğünde, 30 yıla yakın bir süre içinde nüfusunun $\frac{3}{4}$ 'nü kaybettiği ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle Aydın, Cumhuriyet yönetimine, nüfusunun büyük bir çoğunluğunu yitirmiş, sosyo-ekonomik yapısı bozulmuş ve fiziksel bakımdan da tam bir harabe olarak girmiştir.

5. 1923 Yılından 1950 Yılına Kadar Aydın Şehri

Cumhuriyet rejiminin devraldığı Aydın, Yunan işgali nedeniyle Güzelhisar, Kurtuluş ve Köprütlü mahallelerinin çok az bir kısmı dışında hemen hemen tamamı yanmıştı. Yanmış şehri yeniden kurmak için ilk olarak 1923 ve ardından 1926 yılında planlı bir şekilde imar etmek amacıyla o dönemin belediye başkanı Fuat Şahin Erçalın tarafından şehrin halihazır ve imar planı hazırlatılarak imar faaliyetine başlanmıştır (Aydın Valiliği, 1938; 29). İlk halihazır ve imar haritalarından sonra yanmış ve çoğu enkaz halinde bulunan dolambaçlı ve çıkmaz sokaklı Türk-İslâm yapısına sahip şehir dokusunda, yeni yollar açılarak yangın yerleri temizlenmiş ve şehir ızgara planlı olarak yeniden düzenlenmiştir. “Yangın Yeri Planları” olarak adlandırılan bu planlara göre birbirini dik kesen cadde ve sokaklar ile geometrik biçimli düzgün yapı adaları ızgara planı olarak düzenlenmiştir. Yangın yeri planlarının uygulanması 1925 yılında birbirini dik kesen Gazi ve Hürriyet caddelerinin açılmasıyla başlamıştır. Bu dönemde şehir, iki bulvarın çevresinde 400-500 metrelik yarıçaplı bir daire içerisinde yer almaktaydı. Bunu 1930'lara kadar açılan yeni cadde ve sokaklar takip etmiş böylece şehir çevresine doğru ızgara planlı olarak giderek yayılmaya başlamıştır (Turak, 1983; 31). 1937 yılında çekilen hava fotoğrafında şehrin büyük ölçüde 1926 yılındaki yangın yeri planlarına bağlı olarak ızgara planı şeklinde geliştiği açık olarak görülmektedir (bkz. Foto: 3, Şekil: 6).



Şekil 6: 1923 Yılından 2001 Yılına Kadar Aydın Şehrinin Gelişme Evreleri

Şehirdeki gelişmeye bağlı olarak 1923 yılında hazırlanan imar planının yetersiz kalmasıyla 1939 yılında yeni bir imar planı hazırlanması gereği ortaya çıkmıştır. 1940'lı yıllara gelindiğinde şehirde en önemli imar faaliyetinin başında bu dönemde kurulan yapı kooperatifi gelmektedir. Bu yapı kooperatifi, 1922 yılından 1940 yılına kadar Yunan harabelerinin örneği olarak kalan ve batısında Tabakhane Deresi güneyinde ise Gazi Bulvarı'nın yer aldığı alanda faaliyete başlamıştır. II. Dünya Savaşı'nın olumsuzluklarına rağmen inşaat çalışmaları büyük gayretlerle hiç kesintiye uğramadan devam etmiştir. Her yönüyle yeniden imar edilen bu alanda, yeni bir mahallenin oluşturulmasına karar verilmiştir. Ovaya hakim konumundan dolayı Aytepe semti olarak da anılan şehrin bu kesimi, Zafer

Mahallesi olarak adlandırılmıştır³ (Bayındır ve Poyrazoğlu, 1966: 58-59; Çelik, 1996: 23-25). Böylece bu yapı kooperatifi sayesinde bir yandan şehir planlı bir şekilde doğu ve kuzeye doğru gelişmiş, diğer yandan nüfus artışına bağlı olarak giderek artan konut açığı kapatılmıştır.

Bu dönemde şehrin yatay fizikî gelişimi yine kuzeydoğusunda yer alan Pınarbaşı mevkiinin düzenlenmesiyle devam etmiştir. Aydın halkının mesire yeri olan bu alanda bir kültür parkının inşasına başlanmıştır. Sonuçta 1923 yılından 1950 yılına kadar yoğun imar faaliyetine rağmen, 175 hektarlık⁴ alanıyla şehir ancak Cumhuriyet dönemi öncesi durumuna kavuşabilmiştir (bkz.Şekil: 5-6).

6. 1950 Yılından 1970 Yılına Kadar Aydın Şehri

1950 ve takip eden dönemde tarımda makineleşme, karayollarındaki gelişmeler ve şehirlerdeki çekiciliğin de etkisiyle kırsal kesimden artan göçlerle giderek hız kazanan şehirleşme olgusu, tüm Türkiye genelinde olduğu gibi Aydın'da da etkisini göstermiştir. Bu durum 1927 yılından 1950 yılına kadar II. Dünya Savaşı yılları bir tarafa bırakılırsa şehirde genelde nüfus artış hızının yıllık ortalama olarak % 25'ler oranında iken 1950-1955 yılları arasında bu oranı iki katını geçerek günümüze kadarki en yüksek yıllık nüfus artışı olan % 61,2'ye ulaşmasında ana etken olmuştur (bkz.Çizelge: 1).

Çizelge 1. Aydın Şehri'nin nüfusu ve yıllık ortalama artış hızı (1927-2000)⁵

Yıllar	1927	1935	1940	1945	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	2000
Nüfus	11978	15086	17735	18504	20161	27391	35527	43483	50566	59579	74021	90449	107011	143267
Nüfus Artış Hızı (%)	0	28,8	32,3	8,8	17,1	61,2	52	40,4	30,1	32,8	43,4	40	33,6	29,1

Kaynak: DIE, Genel Nüfus Sayımı sonuçları

Bu dönemde şehir nüfusunun artışında iç göçlerle beraber dış göçler de etkili olmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında nüfus mübadelesiyle daha sonraki yıllarda ise gerek kendi istekleriyle gerekse buldukları ülkelerden soydaşlarımızın zorunlu göçe tabii tutulmaları nedeniyle 1911 yılından başlayarak farklı yıllarda ve miktarlarda 1994 yılına kadar şehre toplam 6820 göçmen gelmiştir (bkz. Çizelge: 2). Aydın'a sürekli gelen göçmenlere sadece 1953 yılında 500 adet göçmen evinin yapılması, yurtdışından gelen göç miktarının şehrin fiziksel şekillenmesinde önemli bir etki yaptığını göstermektedir (Aydın Gazetesi, 16 Ocak 1953). Aslında şehrin bu dönemde alansal olarak büyümesinin başlangıcını göçmenler için yapılan konutlar oluşturmuştur. Nitekim İmar ve İskân Bakanlığı ve belediyenin katkılarıyla başta Kemer ve Mesudiye mahalleleri olmak üzere, Orta Mahallesi sınırları içerisinde yer alan Ilıcabaşı semti ile o döneme kadar yerleşmeye açılmayan Denizli-İzmir devlet kara yolunun güney kısmındaki Tellidede semtinde göçmen konutları yaptırılmıştır (Aydın Gazetesi, 20-27 Şubat, 17 Nisan, 22 Mayıs 1953).

Çizelge 2: Başka ülkelerden Aydın Şehri'ne olan dış göçler

Geldiği Yer	Geldiği Tarih	Göçmen Sayısı
Yunanistan	1911-1922	3220
Bulgaristan	1922-1954	2266
Batı Trakya	1932	127
İran	1932	87
Yugoslavya	1993-1994	28
Bulgaristan	1989	1092
Toplam	1911-1994	6820

Kaynak: Aydın Köy Hizmetleri İl Müd., 2001.

İç göçlerle şehre gelen nüfus da başta Tellidede ve çevresinde olmak üzere çekirdeğini göçmen konutlarının oluşturduğu alanda, sağlıksız bir şekilde yoğunlaşmasıyla şehrin çevresinde yeni yerleşme adacıkları büyümeye başlamıştır (bkz. Şekil: 6, Foto: 4). Böylece 1950'lerden sonra şehirde gerçekleşen nüfus artışı daha yeni toparlanmaya başlamış olan Aydın'ı hazırlıksız yakalamış ve şehir ilk kez gecekondulu olgusuyla tanışmıştır. 1950'lere kadar güneydeki tarımsal alanlar dikkate alınarak oluşturulan yapılaşma, bu dönemdeki hızlı göç karşısında iskâna açılması kaçınılmaz hale gelmiştir. Şehrin güneyindeki büyüme 1953 yılında bir çevre yolu niteliğindeki Denizli-İzmir devlet kara yoluna doğru hızlanmış ve ardından güneyde oluşan yerleşme noktalarına sıçramıştır. Aydın'daki bu hızlı ve

kontrolsüz gelişme, 1951 yılında A. Kömürcü tarafından hazırlanmış olan yürürlükteki imar planının 1959 yılında yeniden gözden geçirilmesine neden olmuştur (Turak, 1983: 31-37).

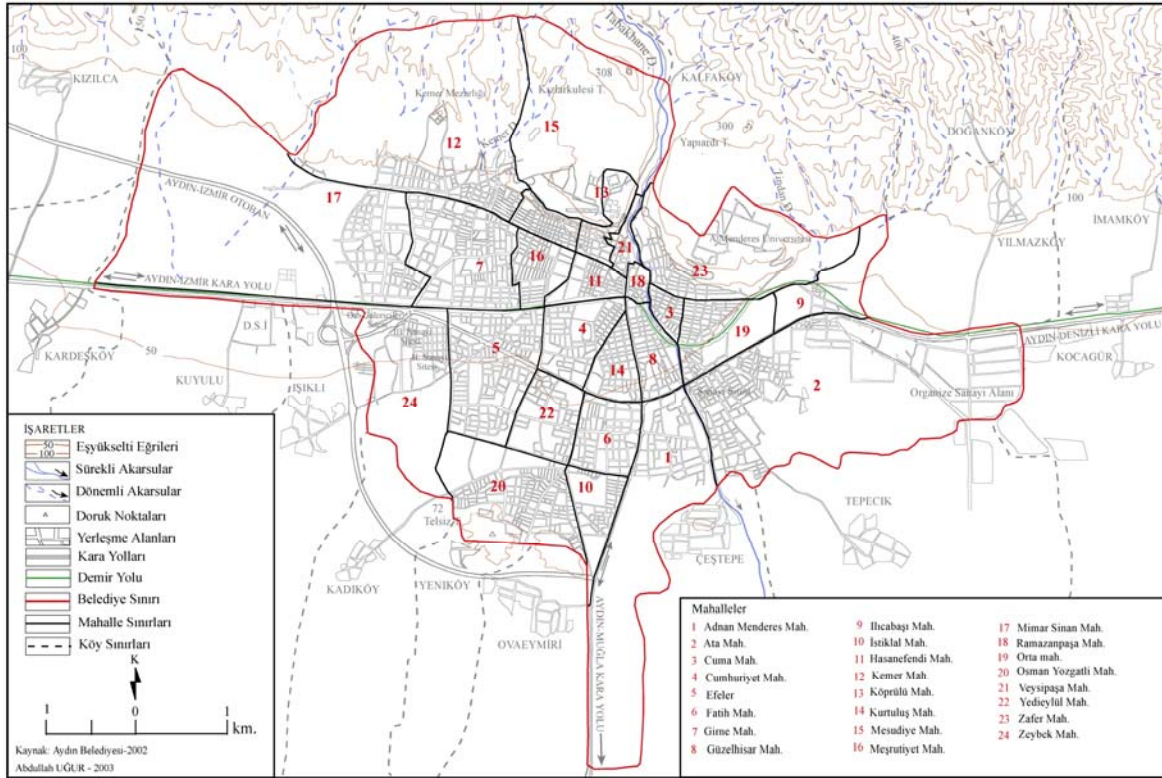
Bundan sonraki dönemde de iç göçlerle şehirde yapılaşma devam etmiştir. Orta Mahallesi sınırları içerisinde bugün de şehrin en büyük sanayi tesisi olan Aydın Tekstil Fabrikası'nın ve hemen batısında birinci sanayi sitesinin bu dönemde devreye girmesi özellikle iç göçlerle gelen nüfusun bu iş yerleri çevresinde ve şehrin güneybatı kesimlerinde yoğunlaşmasında etkili olmuştur. Belirtilen alanlarda göçle gelen nüfusun yoğunlaşmasında buradaki arazi fiyatlarının daha düşük olmasının yanında, önceden göç eden nüfusun da bu alanlara yerleşmeleri nedeniyle akrabalık ilişkileri de önemli rol oynamıştır. Böylece şehrin güneyinde başta Tellidede çevresi olmak üzere hem nüfus açısından hem de alan açısından büyümesi giderek muhtarlık hizmetlerini güçleştirmiştir. Bu nedenle Denizli-İzmir devlet kara yolunun güneybatısında 1967 yılında Osman Yozgatlı adında yeni bir mahalle kurulmuştur (Yeni Kıroba Gazetesi, 19 Ocak 1967).

Bu dönem içerisinde şehrin güneyindeki gelişmeler, genelde düşük kalitede ve kaçak yapılaşma şeklinde kendini gösterirken, kuzeyindeki gelişmeler yapı kooperatiflerinin etkisiyle planlı olarak gerçekleşmiştir. Hemen hemen her yönden büyüyen şehrin dönem sonunda 387 hektara⁴ ulaşmasıyla 20 yıllık sürede yaklaşık 2,5 katı artışı tespit edilmiştir (bkz. Foto: 4, Şekil: 6). Büyümenin yürürlükteki imar planını aşması ve başta güneyde olmak üzere, kuzey ve kuzeydoğu mahallelerinin dış kısımlarında kaçak yapılaşma şeklinde kendini göstermesi, 1968 yılında yeni bir imar planının hazırlanmasını gerektirmiştir.

7. 1970 Yılından 1990 Yılına Kadar Aydın Şehri

Türkiye genelinde olduğu gibi Aydın'da da 1965 yılında yurtdışına başlayan göçler, 1970 yılı başında şehirde en üst seviyeye çıkmıştır. Öyle ki bu dönemde yayınlanan yerel gazetelerde yurtdışına göçlerin artmasıyla şehirde işçi sıkıntısının çekildiği ve bu nedenle Aydın linyit ocaklarının bile işletilemez duruma geldiğinin belirtilmesi, şehirden dışarıya olan bu göçün etkinliği hakkında dolaylı da olsa bize bilgi verebilmektedir (Hür Aydın Gazetesi, 5 Kasım 1973). Nitekim başta Almanya ve Fransa olmak üzere 1969 yılında 290 kişinin (Yeni Kıroba Gazetesi, 22 Ağustos, 17 Eylül, 28 Ekim 1969) ve bir yıl sonra ise bu sayının 7 katı artmasıyla 1941'e (Yeni Kıroba Gazetesi, 7 Mart, 14 Mart 1970; Hür Aydın Gazetesi, 9 Mart 1970) ulaşması yurtdışına göçü doğrular niteliktedir. Yurtdışı göçleri, şehirde 1955 yılından itibaren oldukça yüksek olan nüfus artışını ilk kez 1970'lerin başında %30'lara kadar gerilemesinde etkili olmuştur (bkz. Çizelge: 1). Nüfus artışındaki azalma, Aydın'a bu döneme kadar kaçak yapılaşma alanlarının ıslah edilerek yeni imar planına göre düzenlenmesi ve gecekondulaşmayı önlemek için konut alanlarının oluşturulması fırsatını vermiştir. Bu dönemde gecekondulaşmayı önlemek için, Denizli-Aydın devlet kara yolunun kuzeydoğusundaki Ilıcabaşı ile güneydoğusundaki Kanlıkavak mevkiileriyle birlikte, şehrin kuzeybatısında Kemer ve Meşrutiyet mahallelerinde gecekondulaşmayı önleme bölgeleri oluşturulmuştur. Böylece bir yandan halka ucuz arsa ve konut sağlanmış, diğer taraftan giderek artan yapı kooperatifleri ile şehrin yapılaşması sağlanarak daha sağlıklı bir büyüme gerçekleştirilmiştir. Ancak, 1971 yılında Aydın-İzmir devlet kara yolu üzerinde kurulmaya başlanan ikinci sanayi sitesi ile ardından 1978 yılında kurulan üçüncü sanayi sitesinin (Hür Aydın Gazetesi, 6 Mart 1978) ve yörede gittikçe artan tarımsal faaliyetlerin şehre tekrar iç göçü hızlandırdığı söylenebilir. Özellikle tarımda çalışmak için yazın başka illerden gelen nüfusun kışın da kalarak marjinal işlerle uğraşmaları ve ardından yerleşmeleri, şehrin nüfusunun 1970'lerde 50 bini (50 566) geçmesinde ve alansal olarak da sürekli büyümesinde başlıca etkenlerden biri olmuştur. İç göçlerle beraber giderek artan nüfus, kendisini yapılaşma üzerinde de göstermiştir. Söz konusu yapılaşma 1950-1970 döneminin aksine genellikle kooperatifler aracılığıyla olduğundan daha sağlıklı ve imar planı doğrultusunda gerçekleşmiştir. Şehrin nüfus ve fiziksel yönden giderek büyümesi beraberinde mahalli hizmetlerle ilgili aksamaları getirmiş, bu durum şehirde yeni mahallelerin oluşturulmasıyla kapatılmaya çalışılmıştır. Belirtilen olumsuzluk ilk olarak kendisini 1955 yılından itibaren yoğun yapılaşmaya sahne olan batı ve güneydoğu alanında göstermiştir. Sorunu aşmak için 1978 yılında Meşrutiyet Mahallesi'nin batı kısmı Girne, bir yıl sonra da Cumhuriyet Mahallesi'nin

batısı Efeler ve Aydın-Denizli devlet kara yolunun güneydoğu kısmındaki Kanlıkavak alanı ise Ata adıyla yeni mahalle yapılmıştır.



Şekil 7: Aydın Şehrinde Mahallelerin Dağılışı

1970-1990 döneminde gecekodu ıslah bölgelerinin oluşturulması ve yapılaşmanın kooperatifleşme yoluyla yapılması, mevcut imar planının genelde başarıyla uygulanmasına yardımcı olmuştur. Ancak hızlı artan nüfus karşısında şehrin kuzey kısmının dağlık ve sit alanı olması, güney kısmının zengin tarımsal topraklar içermesi, yapılaşmayı dikey yönde de arttırmıştır. Dikey yönde yapılaşma ve yoğunlaşma daha çok şehrin ana caddeleri ve çevresinde kendini göstermiştir. Şehrin merkezindeki arazi rantının da etkisiyle yürürlükteki imar planının öngördüğü ölçüde daha yüksek yapılara izin verilmiştir. Buna imar yönetmenliğindeki boşluklar ve imar affından yararlanmaların eklenmesiyle başta şehrin ana caddelerinin çevreleri olmak üzere, tüm yapılarda genelde 1-2 kat fazla yapılaşma olmuştur. Ayrıca Osman Yozgatlı Mahallesi'nde imar planı dışına taşmalar ve Ata Mahallesi'yle beraber düşük standartlı küçük konut gruplarının ortaya çıkması karşısında, mevcut imar planı yetersiz kalmış ve yeni bir imar planı hazırlanması gerekmiştir. Bu amaçla 1983 yılında Esat Turak tarafından yeni bir imar planı hazırlanmıştır. Yeni imar planının hedefi 20 yıl olup 2003'e kadar düşünülmüştür (Turak, 1983: 32,38). Yeni uygulanan 1983 imar planıyla Osman Yozgatlı Mahallesi'nde 99 hektarlık genişleme gerçekleştirilmiştir. Ata Mahallesi'nde de gecekodu ıslah bölgesini içeren yaklaşık 13 hektarlık alan yeniden düzenlenmiştir. Bununla birlikte planlanacak alanda bazı küçük ilâveler yapılarak toplam alan 1150 hektara ulaştırılmıştır (Turak, 1983: 43-44).

Bu dönemin sonlarına doğru Denizli-İzmir devlet kara yolunun güney kısmındaki gelişmeler dikkate alınarak, 1984 yılında Yedieylül adında yeni bir mahalle oluşturulmuştur. Denizli-İzmir devlet kara yolunun güneyindeki gelişme sadece Yedieylül Mahallesi ile sınırlı kalmamıştır. Yolun güneydoğu kesiminde de gelişme olmuştur. Ata Mahallesi içerisinde yer alan bu kesim de sanayiye bağlı olarak giderek gelişmiştir. 1984 yılında "Aydın Sanayi Ticaret İş Merkezi" (ASTİM) olarak kurulan (Yeni Kıroba Gazetesi, 17 Ağustos 1999) bu alanla şehrin güneydoğu sınırları giderek

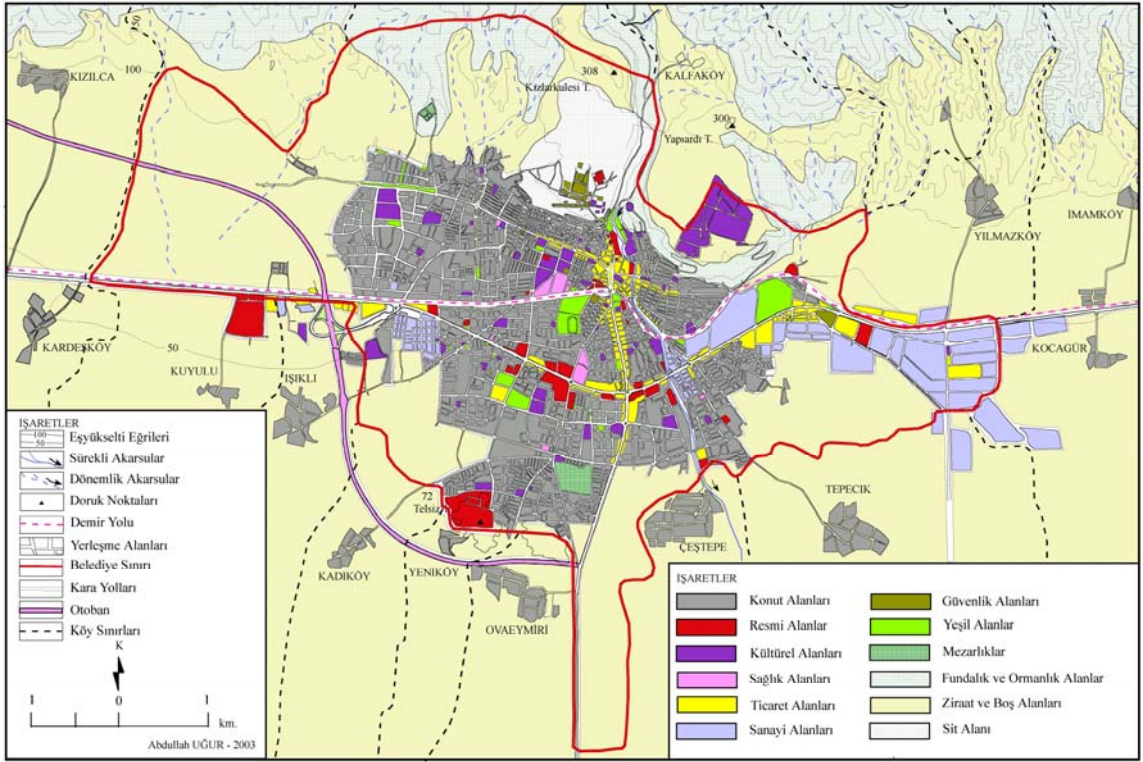
büyümüştür. Yine iç göçlerle gelen nüfusla beraber artan yoğun yapılaşma nedeniyle kuzeyde İzmir-Denizli devlet kara yolu, doğuda Tabakhane Deresi ve batıda Aydın-Muğla devlet kara yolunun sınırlandırdığı yeni bir mahalle oluşturulmuştur. Güzelhisar Mahallesi içerisinde yer alan bu alan, 1989 yılında Adnan Menderes Mahallesi olarak kurulmuştur. Böylece bu yeni mahalleler ile 1970-1990 yılları arasında meydana getirilen mahalle sayısı 5'e, dönem sonunda şehirdeki mahalle sayısı ise 19'a yükselmiştir.

Bu döneme genel olarak bakıldığında şehrin batı ve kuzeye doğru geliştiği ama asıl büyük gelişmenin güneye ve doğuya doğru gerçekleştiği görülmektedir (bkz. Foto: 5). Ayrıca büyümenin sadece yatay olarak değil, eski mahallelerde giderek artan yoğunlaşma nedeniyle dikey olarak da gelişmesi, bu mahalleler içinde de yeni mahallelerin kurulmasıyla sonuçlanmıştır.

8. 1990 Yılından Günümüze Kadar Aydın Şehri

Aydın 1990'da 100 bini (107 011) geçen nüfusuyla bugüne kadarki en büyük gelişmeyi bu dönemde yaşamıştır. Gelişme şehrin bütün yönlerde olmasına rağmen, özellikle kuzey ve batı kesimlerde daha geniş ölçekte meydana gelmiştir. Dönem başında şehir ilk olarak kuzey kesimde gelişme kaydetmiştir. Zafer Mahallesi'nin kuzeyinde Kepez semti de olarak bilinen kesimde 1991 yılında 2000 dönümlük bir alan, Adnan Menderes Üniversitesi'nin merkez kampusu için imara açılmıştır (Bizim Aydın Gazetesi, 6 Mayıs 1991) Bununla beraber yine şehrin kuzeydoğusunda yer alan Ilıcabaşı semtinin ayrı bir mahalle yapılması, şehrin bu alanda bugüne kadar gelişme sağladığını göstermektedir. 1950'li yıllarda sürekli göç olarak gelişen Ilıcabaşı, 1992 yılında bağlı olduğu Orta Mahallesi'nden alınarak ayrı bir mahalle haline getirilmiştir. Yine aynı yıl şehrin güneybatısındaki Osman Yozgatlı Mahallesi'nin doğu kısmı da benzer nedenlerle ayrı bir mahalle haline getirilmiştir. İstiklâl Mahallesi adı verilen bu alan gelişimini, Aydın-Muğla kara yolunun da etkisiyle bundan sonra da hızla sürdürmüştür. Bu dönemde şehirdeki en büyük gelişme, belediyenin de etkisiyle batı ve kuzeybatı kısmında yaşanmıştır. Belediye daha önceki dönemlerde yaşamış olduğu kaçak yapılaşmayı bir daha yaşamamak için bir yandan alt yapısını hazırlayarak ucuz arsa üretmiş, diğer taraftan üst yapılaşmanın da sağlıklı olması için kooperatifleşmeye destek vermiştir. Böylece şehir bir yandan uygulanmak istenen imar planı doğrultusunda şekillendirilirken, diğer taraftan gecekondulaşma önlenerek farklı ekonomik seviyelerdeki halkın konut ihtiyacı karşılanmış ve sağlıklı bir yapılaşma meydana getirilmiştir. Benzer uygulama aynı oranda olmasa da İzmir-Denizli devlet kara yolunun güneyinde de yapılmıştır. Şehrin kuzeybatı ve güneybatısındaki bu hızlı gelişme, beraberinde yeni mahallelerin oluşumunu getirmiştir. 1996 yılında şehrin kuzeybatısında Mimar Sinan ve güneybatısında ise Zeybek adıyla iki yeni mahalle kurulmuştur. Mimar Sinan Mahallesi hemen hemen bütünüyle konut alanlarından oluşurken, Efeler'den ayrılan Zeybek Mahallesi, Denizli-İzmir devlet kara yolunun da etkisiyle sanayi ve ticaret ağırlıklı bir karakter kazanmıştır (bkz. Şekil: 6,8).

Bu dönemde şehirde kurulan üniversite ve gelişmeye başlayan sanayi ile artan ticari faaliyetler sonucunda yatay büyümenin yanında dikey büyümenin de giderek artması, planlamada yeni sorunları beraberinde getirmiştir (bkz. Foto: 6). Yürürlükte bulunan 1983 yılındaki imar planı yaklaşık 1500 hektarlık alana, planlama kararları getirmesine rağmen, özellikle şehrin giderek gelişen güney kesimindeki taşmalar karşısında yetersiz kalmıştır. Plan dışına taşan kısımları tekrar kontrol altına almak için belediye, 1996 yılında yeni bir revizyon imar planı hazırlatmıştır. Şehrin güneybatısındaki Zeybek Mahallesi gibi güneydoğu kısmı da sanayiye bağlı olarak büyümüştür. 100 hektarlık alan içerisinde planlanan ASTİM'in organize sanayi bölgesi yatırım programına alınmasıyla 650 hektarlık ikinci bir kısım eklenmiştir. Ancak bu alanda halen planlama ve arazi edinme çalışmaları devam etmektedir (bkz. Şekil: 6, 8). Böylece gittikçe artmaya başlayan sanayi ve ticari faaliyetleriyle şehirde üniversitenin kurulup gelişmesi, Aydın'a bugüne kadarki en büyük alansal gelişimi sağlamıştır. Nitekim şehrin toplam alanı 20 yıl içinde 4,5 kat artarak 2001 yılında yaklaşık 1700 hektara⁴ ulaşmıştır.



Şekil 8: Aydın Şhrinde Fonksiyon Alanlarının Dağılışı (2002)

Aydın'ın alansal büyümesinin yanında kendi içinde de yoğunlaşmasıyla 2001 yılında Efeler Mahallesi'nin doğu kısmı bu nedenle Atatürk Bulvarı boyunca ayrılarak Fatih adında ayrı bir mahalle oluşturulmuştur. Oluşturulan bu yeni mahalle ile günümüzde şehirdeki mahalle sayısı 24'e yükselmiştir (bkz. Şekil: 7-8). 2000 genel nüfus sayımına göre nüfusu 143 262 ve 2001 sağlık ocakları ev halkı tespit fişlerine göre 152 046 olan Aydın Şhri'nin, etki alanında güçlü bir tarımsal potansiyel ve yoğun bir kırsal nüfusu barındırması, buna bağlı olarak artan ticari ve sanayi faaliyetleri ve üniversitesiyle beraber gelişimi giderek artmaktadır.

9. Sonuç

Aydın Şhri'nin gelişim evreleri bir bütün olarak ele alındığında; şehir su kaynaklarının yetersizliği ve deprem nedeniyle tepelik alandaki düzlükten hemen güneydeki birikinti konisinin kök kısmında, bu alandan geçen Tabakhane Deresi'nin iki yamacına yerleşmiştir. Tabakhane Deresi'nin iki yamacı boyunca genelde güneye doğru bir gelişme gösteren Aydın, zamanla doğu-batı yönlü transit ticaret yoluna bağlı olarak gelişimini bu yönler boyunca da sürdürmüştür. 1950'li yıllarda Denizli-Aydın-İzmir ve Aydın-Muğla devlet kara yollarının açılmasıyla bu yollara bağlı olarak güneye gelişimini hızlandıran şehir, nüfus artışının da etkisiyle Denizli-Aydın-İzmir devlet kara yolunu geçerek güneye ve aynı yol boyunca doğu ve batı yönlerinde gelişmesini devam ettirmiştir. Bugün Aydın 150 000'i geçen nüfusuyla başta üzerinde yer aldığı jeomorfolojik yapı ve buna bağlı olarak uzanan Denizli-İzmir devlet kara yolu boyunca doğu-batı yönünde, bu yönler kadar olmasa da Aydın-Muğla devlet kara yoluna bağlı olarak da güneye doğru hızlı bir gelişme içindedir.

Bu gelişme yönleri Denizli-İzmir devlet kara yolunun kuzeyi boyunca şehir ve çevresinin en uygun alanlarını oluşturmasına rağmen bu yolun güneyine doğru yani ovalık alana doğru olan kesimlerde, birçok sorunu beraberinde getirmiştir. Bu sorunların başında ise bölüm genelinde sık sık yaşanan deprem tehlikesi gelmektedir. Ege Bölgesi'nin başlıca kırık hattı olan Nazilli-Aydın Fayı'nın buradan geçmesi nedeniyle birinci dereceden deprem kuşağına giren Aydın ve çevresinin, az

tutturulmuş gevşek yapılı Kuvaterner formasyonlar üzerinde olması ve ovaya doğru yükselen taban su seviyesi düşünüldüğünde, bu risk oranı daha da artmaktadır (bkz. Şekil: 3). Öyle ki, bu kırık hattının meydana getirdiği şiddetli depremler tarih boyunca şehrin birçok defa yıkılmasına neden olmuştur. Günümüzde bu kırık hattı boyunca çıkan sıcak su kaynakları dikkate alındığında, tektonik hareketlerin varlığını göstermekte ve gelecekte de bu alanın aynı büyüklükteki depremleri üretme olasılığı bulunmaktadır.

Şehrin ovaya doğru yapılması beraberinde birtakım alt yapı ve çevre sorunlarını da getirmektedir. Şehrin kuzey kısmının güneye doğru eğimli bir yapıya sahip olması nedeniyle kanalizasyon ve yüzey sularının akışı için önemli bir avantaj oluştururken, güneyde taban araziye yerleşen şehrin alt kotları için bu durum olumsuzluklara neden olmaktadır. Özellikle yağışlı mevsimlerde şehrin üst kısımlarından yani kuzeyden gelen suların da büyük baskısıyla şehrin güneyde eğimi az olan sahaların alt kotlarında meydana gelen taşmalar, bu durumu bariz olarak ortaya çıkarmaktadır. Ayrıca ovada taban suyu seviyesinin yüzeye oldukça yakın olması nedeniyle evlerin bodrum katları, yağışların meydana geldiği mevsimlerde suyla dolmakta ve devamlı nemli kalmasıyla buradaki yapılara zarar vermektedir. Bununla birlikte Aydın'ın hakim rüzgâr yönünün doğu sektörlü olması ve sanayisinin önemli bir kısmının da doğu ve güneydoğuda bulunması, sanayi alanlarından çıkan kirli havanın batıya doğru kanalizasyonla olumsuz yönde etkileyecektir. Yerleşim alanlarının daha güneye yönelmesi, şehre kirli havanın daha fazla nüfuz etmesine neden olacaktır. Yöredeki rüzgârların yıl boyunca genelde 1,5-2 m/sn arasında düşük hızına⁶ bu alandaki binalarda artan kat sayıları da eklendiğinde, kirli havanın batıya kanalizasyonla olumsuz yönde etkileyecektir. Diğer taraftan güneye doğru gelişen bu yapılaşma sadece Ege Bölgesi'nin değil Türkiye'nin en verimli tarım alanlarının geri dönülemez bir şekilde elden çıkmasına neden olmaktadır. Bugün Aydın'da her ne kadar faal nüfusun %3'ü kadar bir nüfus tarımda çalışıyor görünse de tarım, geçmişte olduğu gibi bugün de şehrin başta ticaret ve sanayi fonksiyonlarının gelişimleri olmak üzere, şehrin ekonomisini destekleyen sektörlerin başında gelmektedir. Yapılaşma güneydeki düz ovalık alana doğru sadece inşaat açısından daha kolay görünse de tüm bu faktörler dikkate alındığında, şehrin gelişme yönünün güneydeki ovalık alanından çok Denizli-İzmir kara yolunun kuzeyi boyunca doğuya ve batıya doğru yönlendirilmesinin daha uygun olacağı açık olarak ortaya çıkmaktadır.

Notlar

1 Bu makale "Aydın Şehir Coğrafyası" konulu doktora tezinden özetlenerek hazırlanmıştır.

2 Avarız vergisi; köylerden ve şehirlerdeki her mahallede oturanlara bölünerek toptan alınan bir vergi olduğundan, şehirlerdeki her mahalle kırsal kesimden göç eden nüfusun kendi mahallelerine gelmesini destekliyordu.

3 Aydın Şehri'nde oluşturulan bu yeni mahalle ile şehirdeki mahalle sayısı 13'e yükselmiştir. Bu mahallelerden Kemer, Köprülü, Güzelhisar, Hasanefendi, Ramazanpaşa, Meşrutiyet, Cuma ve Orta cumhuriyet öncesine ait isimlerini korurken eski adı Çıksorut olan mahalle Mesudiye, Alibaba Sultan Veysipaşa, Terziler Cumhuriyet, Kubbeli Mescit, Kozdibi, ve Balçılar mahalleleri ise Kurtuluş adını almıştır.

4 Şehirdeki yerleşme alanı "1923 Yılından 2001 Yılına Kadar Aydın Şehrinin Gelişim Evreleri" adlı haritası üzerinde hesaplanarak elde edilmiştir.

5 Makaledeki binde yıllık nüfus artış hızı DİE'nin kullandığı formüle göre hesaplanmıştır:

$$\text{Yıllık nüfus artış hızı} = \left(\sqrt[z]{x : y} \right) : z$$

(x: Son nüfus sayımı, y: Bir önceki nüfus sayımı, z: İki nüfus sayımı arasındaki yıl farkı)

6 Hızı 8 m/sn'den az olan rüzgârlar hafif, 8-15 m/sn arasında şiddetli ve 15m/sn'den fazla olanlar ise fırtınamsı olarak kabul edilmektedir. Bu konuda daha fazla bilgi için bkz. A. Ardel,- A. Kurter, -Y. Dönmez, (1965), Klimatoloji Tatbikatı, s. 102.

Fotoğraflar



Foto 1. Aydın Şehri ilk olarak bugünkü alandan 100-150 metre yüksekte hemen kuzeydeki düzlükte kurulmuştur. Günümüzde Topyatağı olarak da anılan bu sit alanına, kuzeyden kuşbakışı genel bir görünüm. Bu alanda antik kentten ayakta kalan tek eser halk arasında “Üçgözler” olarak da bilinen gymnasiumun kalıntıları görülmektedir (Foto Barış, 2002).

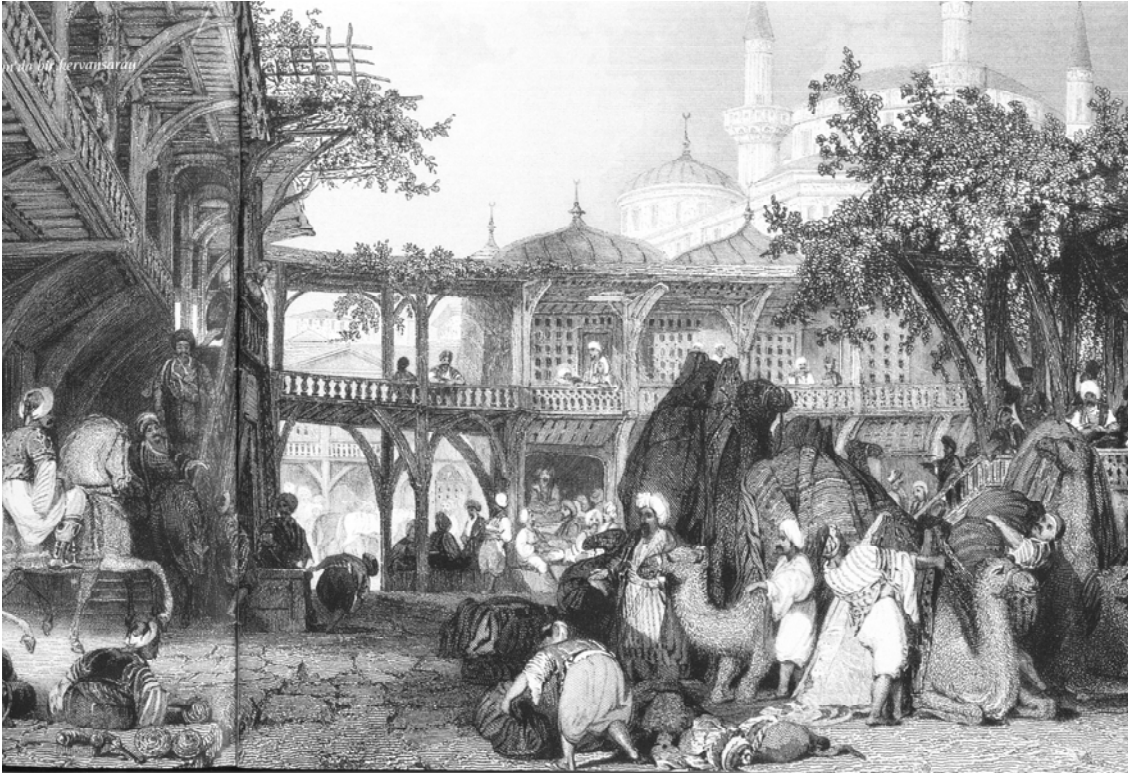


Foto 2. Anadolu'nun iç kısımlarını batıdaki Ege Denizi limanlarına bağlayan başlıca transit ticaret yolu üzerinde yer alan Aydın, transit ticaret açısından önemini devamlı korumuştur. Aydın'da bu ticarî yoğunluk XIX. yüzyıl ortalarında şehre ulaşan demiryolu ile en üst düzeye çıkmıştır. Resimde XIX. yüzyıl ortalarında şehirde bu ticarî yoğunluğu anlatan bir konu işlenmiştir (Kentbank koleksiyonundan, Bir Zamanlar Aydın, 2000).



Foto 3. Aydın I. Dünya Savaşı'ndan hemen sonra işgale uğrayarak büyük zarar görmesi nedeniyle cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren ızgara planlı olarak yeniden düzenlenmiştir. Şehir 1930'larda ana hatlarıyla güneyde Kurtuluş, doğu ve güneydoğuda Orta ve Cuma, batıda ise Güzelhisar ve Meşrutiyet mahalleleri ile sınırlandığı görülmektedir (Aydın Belediyesi, 1937).



Foto 4. Aydın 1950'lerden sonra özellikle iç göçlerle aldığı nüfusla 1970'lerde üzerinde yerleştiği birikinti yelpazesini bütünüyle kaplayarak Denizli-İzmir devlet kara yolunun güneyine geçtiği görülmektedir. Günümüzde şehrin dış mahallerini oluşturan Osman Yozgatlı, Ilıcabaşı ve Ata mahallelerinin bu yıllarda merkezi kısımları oluşmaya başlamıştır. Şehrin ilk küçük sanayi sitesi olan I. Sanayi Sitesi'nin bütünüyle tamamlandığı görülmektedir (1971 Yılı Aydın Şehri Hava fotoğrafı, Harta Genel Komutanlığı, 2002).



Foto 5. 1970'lerden sonra şehrin alansal gelişimini sürdürdüğü 1993 yılında çekilmiş hava fotoğrafında anlaşılmaktadır. Şehrin özellikle güneye, güneydoğuya, kuzeydoğuya ve batıya olmak üzere hemen hemen bütün yönlerden genişleme sağladığı ortaya çıkmaktadır. Bu yılda güneydoğuda organize sanayi, kuzeydoğuda üniversitenin ve batıda İzmir-Aydın Otoyolu'nun inşaat alanları şekillenmeye başladığı görülmektedir (1993 yılı Aydın Şehri Hava Fotoğrafı, Harita Genel Komutanlığı, 2002).



Foto 6. Aydın Şehri'ne güneybatıdan kuşbakışı olarak genel bir görünüm. Şehrin alansal gelişiminin yanında son yıllarda dikey yönden de hızlı bir gelişmenin içine girmiştir. Bu durum şehrin merkezi mahallelerle birlikte stadyumun batısında ve güneybatısındaki Cumhuriyet, Efeler gibi mahallelerinde de açık olarak görülmektedir (Mimarlar Odası Aydın Temsilciliği, Dünden Bugüne Aydın, 1999) .

Referanslar

- Akdağ, M. (1999a), *Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi I-II*, Barış Yayınevi, Ankara.
- Akdağ, M. (1999b), *Türk Halkının Dirlik ve Düzenlik Kavgası Celâli İsyanları*, Barış Yayınevi, Ankara.
- Akın, H. (1968), *Aydınogulları Tarihi Hakkında Bir Araştırma*, A.Ü. Dil ve Tarih-Coğrafya Fak. Yay. No: 60, Ankara.
- Aktüre, S. (1975), "17. yüzyıl başlarından 19. yüzyıl ortasına kadarki dönemde Anadolu Osmanlı şehrinde şehirselleşmenin gelişim süreci", *ODTÜ, Mimarlık Fak. Derg.*, 1, 101-128.
- Aktüre, S. (1981), *19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi*, ODTÜ, Mimarlık Fak. Basınevi, Ankara.
- Aktüre, S. (1994), *Anadolu'da Bronz Çağı Kentleri*, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yay., İstanbul.
- Ankara Tapu Kadastro Kuyud-i Kadime Arşivi Defteri: *TK 129-1573 Tarihli Mufassal Tahrir Defteri*, Ankara.
- Ardel, A.; Kurter, A.; Dönmez, Y. (1965), *Klimatoloji Tatbikatı*, İstanbul Üniv. Yay. No: 1123, İstanbul.
- Aydın Gazetesi*, 16 Ocak 1953, 20-27 Şubat 1953, 17 Nisan 1953, 22 Mayıs 1953.
- Aydın Köy Hizmetleri İl Müdürlüğü. (2001), *Aydın Göçmen Esas Defterleri (1923-1994)*, Aydın.
- Aydın Valiliği. (1938), *Cumhuriyet'in 15. Yılında Aydın*, CHP Basımevi, Aydın.
- Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müd., Osmanlı Arşivleri Daire Bşk. (1995), *166 Numaralı Muhasebe-i Vilâyet-i Anadolu Defteri (937/1530)*, Defter-i Hakani Dizisi II, Yay. No:27, Ankara.
- Bayındır, H. H.; Poyrazoğlu, H. F. (1966), *Aydın Kenti*, Kolalı Matbaası, Aydın.
- Been, G. E. (2000), *Eskişehir'de Menderes'in Ötesi* (Çev: Pınar Kurtoglu), Arion Yayınevi Arkeoloji Dizisi: 4, İstanbul.
- Bizim Aydın Gazetesi*, 6 Mayıs 1991.
- Cengiz, A. (1999), *R. 1305, H. 1308, 1313, 1315, 1316, 1317, 1323 ve 1326 Tarihli Salnamelere Göre Aydın Sancağı*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Yüzüncü Yıl Üniv. Sosyal Bilimler Enst., Van.
- Comhaire, J. (1959), *How City Grew*, The florham Park Pres, Madison, New Jersey.
- Cuinet, V. (1894), *La Turquie D'Asie Geographie Administrative Statistique Descriptive et Raisonnee de Chaque Province De L'Asie-Mineure*, Vol: 3, Paris.
- Çelik, B. (1996), *Cumhuriyet Döneminde Aydın'ın Sosyo-Ekonomik, Kültürel Yapısı (1923-1950)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniv. Türk İlkeleri ve İnkılap, Tarihi Enst., İzmir.
- Darkot, B. (1986), "Aydın" Maddesi *İslâm Ansiklopedisi*, Milli Eğitim Basımevi, II, 61-63, İstanbul.
- Darkot, B.; Tuncel, M. (1988), *Ege Bölgesi Coğrafyası*, İstanbul Üniv. Yay. No: 2365, İstanbul.
- DİE, 1927, 1930, 1935, 1940, 1945, 1950, 1955, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990, 2000 *Genel Nüfus Sayımı İdari Bölünüş*, Ankara.
- Emecen, F. (1991), "Aydın" Maddesi, *Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, Diyanet Vakfı Yay., 4, 235-237, İstanbul.
- Emecen, F. M. (2001), *İlk Osmanlılar ve Batı Anadolu Beylikler Dünyası*, Kitabevi Yayınları, İstanbul.
- Enveri. (1929), *Düstürname*, (Yay: M. Halil Yinanç) Türk Tarihi Encümeni Külliyyatı Evkaf Matbaası, İstanbul.
- Ertin, G. (1994), *Eskişehir Kentinde Yerleşmenin Evrimi*, Anadolu Üniv. Yay. No: 773, Eskişehir.
- Evliya Çelebi, (1971), *Seyahatname* (Çev: Zuhuri Danışman), Zuhuri Danışman Yayınevi, Özaydın Matbaası, İstanbul.
- Faroqhi, S. (2000), *Osmanlıda Kentler ve Kentliler*, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları: 5, İstanbul.
- Gökbel, A.; Şölen, H. (1936), *Aydın İli Tarihi-Eski Zamanlardan Yunan İşgaline Kadar*, A. İhsan Basımevi, İstanbul.
- Göney, S. (1975), *Büyük Menderes Bölgesi*, İstanbul Üniv. Yay. No: 1895, Coğrafya Enst. Yay. No: 79, İstanbul.
- Gutkind, E.A. (1964-1969), *International History of City Development*, Free Pres, New York.
- Harmankaya, S.; Tanındı, O. (1996), *Türkiye Arkeolojik Yerleşmeleri I*, Ege Yayınları: 4, İstanbul.
- Hür Aydın Gazetesi*, 9 Mart 1970, 5 Kasım 1973, 6 Mart 1978.
- Karadağ, A. (2000), Enez'in (Edirne) "Kentsel Gelişim Süreci ve Yeni Gelişme alanları", Ege Üniv., Ed. Fak., Ege Coğrafya Dergisi, 11, 131-145.
- Kaya, M. A. (2000), "Suriye krallığı'nın Büyük Menderes havzasındaki kolonileri", Ege Üniv. Edebiyat Fak. Yayını, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XV, 122-135.
- Kısa, L. (1972), *Aydın ve İlçemiz Kuşadası*, Sobe Matbaası, İzmir.
- Koçman, A. (1991), "İzmir'in kentsel gelişimi", Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Coğrafya Bilim ve Uygulama Kolu, *Coğrafya Araştırmaları Derg.*, 3, 101-122.
- Kuban, D. (1968), "Anadolu-Türk şehri tarihi gelişimi sosyal ve fizikî özellikleri üzerine bazı gelişmeler", *Vakıflar Derg.*, VII, 53-73.
- Malay, H. (1982), "Batı Anadolu'nun antik çağdaki ekonomik durumu", Ege Üniv. Ed. Fak. Yay., *Arkeoloji Sanat Tarihi Dergisi*, I, 50-61.
- Mansel, A. M. (1995), *Ege ve Yunan Tarihi*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- Mantran, R. (1995), *XVI-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu* (Çev: M.Ali Kılıçbay), İmge Kitabevi, Ankara.
- Mumford, L. (1961), *The City in History, Harcourd Brace Jovanovich*, New York.
- Murphy, R.E. (1974). *The American City Urban Geography*, Mcgraw-Hill Book Company, New York.
- Mücadele Gazetesi*, 6 Mart 1990, 29 Temmuz 1999, 29 Ocak 2000.
- Nelson, H. (1969), "The form and structure of cities: Urban growth patterns", *Journal of Geography*, 68, 198-207.
- Ortaylı, İ. (2002), *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, İletişim Yayınları (11. Baskı), İstanbul.
- Ostrogorsky, G. (1999), *Bizans Devleti Tarihi* (Çev: Fikret İşıltan), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

- Özçağlar, A. (1996), "Zile'nin kuruluşu gelişmesi ve bugünkü fonksiyonel özellikleri", Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Coğrafya Bilim ve Uygulama Kolu, *Coğrafya Araştırmaları Derg.*, 4, 145-162.
- Özgan, R. (1982), *Yunan ve Roma Devri Tralleis Heykeltraşlığı* (Basılmamış Doçentlik Tezi), Selçuk Üniv. Edebiyat Fak., Sanat Tarihi-Arkeoloji Bölümü, Konya.
- Ramsay, W. M. (1960), *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası* (Çev: Mihri Pektaş), Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.
- Rayet, O., Thomas, A. (1877), *Milet et Le Golfe Latmique Tralles, Magnesie Du Meandre, Priene, Milet, Didymes, Heraclee Du Latmos Fouilles et Explorations Archeologiques*, Paris.
- Somuncu, M. (1995), "Kayseri şehrinin kuruluşu ve gelişimi", Ank. Üniv. *Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Derg.*, 3, 127-146.
- Stewig, R. (1970), *Batı Anadolu Bölgesinde Kültür Gelişmesinin Ana Hatları* (Çev: Ruhi Turfan-M. Şevki Yazman), İst. Teknik Üniv. Mimarlık Fak. İstanbul.
- Strabon, (1993), *Antik Anadolu Coğrafyası* (Çev: Adnan Pekman), Arkeoloji ve Sanat Yay., İstanbul.
- Sürgevil, S. (1993), "I. Dünya Savaşı öncesi Aydın vilâyeti", X. Türk Tarih Kongresi, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Taylor, G. (1949), *Urban Geography: A Study of Site, Evolution, Pattern and Classification*, London.
- Texier, C. (2002), *Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi* (Çev: Ali Suat), C: 2, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, Ankara.
- Tozduman, A. (1992), *Aydın Güzelhisar'ın Sosyal ve İktisadî Durumu (1844)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İst. Üniv. Sosyal Bilimler Enst., İstanbul.
- Tuncel, M. (1971), *İzmit Şehir Coğrafyası* (Basılmamış Doktora Tezi), İst. Üniv. Edebiyat Fak. Coğrafya Bölümü, İstanbul.
- Tuncel, M. (1973), "İzmit şehri ve yayılış sahası", *İst. Üniv. Coğ. Enst. Derg.*, 18-19, 167-188.
- Tuncel, M. (1981), "Türkiye'de doğal olaylar sonucunda yer değiştiren kentler", *İst. Yerbilimleri Derg.*, 1-2, 115-124.
- Tunçdilek, N. (1957), "Eskişehir ve şehrin tekamülü", *İst. Üniv. Coğ. Enst. Derg.*, 8, 35-47.
- Tunçdilek, N. (1986), *Türkiye'de Yerleşmenin Evrimi*, İst. Üniv. Yay. No: 3367, İstanbul.
- Turak, E. (1983), *Aydın İmar Planı Raporu*, Aydın.
- Uğur, A. (2003), *Aydın Şehir Coğrafyası* (Basılmamış Doktora Tezi), Ank. Üniv. Sosyal Bilimler Enst., Ankara.
- Uzunçarşılı, İ. H. (1998), *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri*, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara.
- Vakıflar Genel Müdürlüğü (1983), *Türkiye'de Vakıf Abideleri ve Eski Eserler I*, Ankara.
- Vance, J.E. (1964), *Geography and Urban Evolution in the San Francisco Bay Area*, Institute of Governmental Studies, Berkeley.
- Witteck, P. (1944), *Menteşe Beyliği* (Çev: Orhan Şaik Gökyay), Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara.
- Yeni Kıroba Gazetesi*, 22 Ağustos, 17 Eylül, 28 Ekim 1969; 7 Mart, 14 Mart 1970; 19 Ocak 1967; 17 Ağustos 1999.
- Zelinsky, W. (1991), "The twinning of world: Sister cities in geographic and historic perspective", *Annals, Association of American Geographers*, 81, 1-31.