



Yeniden Ölçeklenen Kent-Bölge Etki Alanında Yeni Bir Kentsel Oluşum: Aracı Kentler¹

A New Urban Formation in the Rescaled City-Region Impact: Intermediary Cities

Betül Kızıltepe² , Murat Şentürk³ 

Öz

1980 sonrasında bir yandan ekonomik bağlamda ulusal sınırlar çözülürken diğer yandan ulus devlet sınırlarında küreselleşmenin gereklerini karşılayabilen kentlerin önemi artar. Küresel kentler bu süreçte etki alanlarını genişleterek çevre kentlerle bağlantılarını güçlendirir. Böylelikle kent-bölgeler oluşur ve mekân yeniden ölçeklenir. Bu oluşumda ise ulus devletin önemli bir rolü vardır. Kent-bölgelere yönelik oluşturulan politikalar ve geliştirilen müdahaleler, çevrelerinde yer alan diğer kentlerin toplumsal, demografik ve ekonomik dönüşümünü etkilemenin yanı sıra yeni bir mekânsal iş bölümü yaratır ve bu sayede kentlerin işlevleri farklılaşır. Yeni bir kavram olan aracı kentler ise metropol kentler arasında veya ağında, kır-kent etkileşimi, yüksek yaşam kalitesi, düşük nüfus yoğunluğu ve yerel ve küresel bağlarıyla yeni bir kentsel oluşumu simgeler. Bu çalışmanın amacı, aracı kentleri literatürde daha önce ele alınmayan bir perspektif olan mekânın yeniden ölçeklenmesini simgeleyen kent-bölge etkisi içinde analiz etmek ve bu etki ile kentlerin yeni statüleri ve ölçekler kazanabildiklerini açıklamaktır. Çalışma, kent-bölgede meydana gelen eşitsiz gelişimi azaltmak için kent-bölge içinde aracı kentlerin biçimlendiğini savunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Yeniden Ölçeklenme, Kent-bölge, Küreselleşme, Yerelleşme, Aracı Kent

ABSTRACT

After 1980, national borders were dissolved in the economy and the importance of cities, which could serve global requirements within the boundaries of the nation-state, increased. Global cities expand their spheres of influence in this process and strengthen their connections with the periphery. Thus, city regions are formed, and space is rescaled. The nation-state has an important role in this formation. Policies and interventions in the city regions affect the social, demographic, and economic transformation of other cities around them, create a new spatial division of labor and the functions of cities become different. Intermediary cities, a new concept, symbolize a new urban formation in locations between metropolitan cities or in their hinterland, rural-urban integrity, high quality of life, low population density and a nexus between the global and the local. The aim of this study is to analyze intermediary cities in the impact of city-region that has not been discussed in the literature before, to show that cities can gain new statuses and scales with this impact. It argues that intermediary cities can reduce the uneven development in the city region.

Keywords: Rescaling, City-region, Globalization, Localization, Intermediary City

¹ Bu makale Betül Kızıltepe'nin "İstanbul Kent-Bölgesinde Bir Aracı Kent Örneği Olarak Balıkesir" adlı doktora tez çalışmasından üretilmiştir

² **Corresponding Author:** Balıkesir Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Sosyoloji Bölümü, betulkiziltepe@balikesir.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-3622-9398>

³ İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Sosyoloji Bölümü, murat.senturk@istanbul.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-9628-6300>



GİRİŞ:

Mekânların yeniden ölçeklenme süreci 1980 sonrası döneme karşılık gelmektedir. Bu dönemde küresel ekonomi ve ağlar güçlenirken kentlerin ekonomideki etkisi artmaktadır. Neil Brenner'e göre (2019) Keynesyen dönem sonrası olarak adlandırılan bu dönemde ulusallaşan devlet mekânları yerine *yeniden ölçeklenen devlet mekânları* gündeme gelmektedir. Keynesyen dönemde kentler, ulusal kalkınmanın lokomotifidir ve ulusal işlevleriyle öne çıkmaktadır. Ancak neoliberal politikaların yoğunlaşmasıyla birlikte bölgeler ve ulusal kent merkezleri oluşmakta; kentler ulusal kalkınmadan ayrılarak rekabetin yoğunlaştığı alanlar hâline gelmektedir (Brenner, 2019: 138-142). Böylelikle kentler küresel ekonominin ve ekonomik rekabetin merkezinde yerini almaya başlamaktadır. Sassen'e göre (1991) küreselleşme ile kentlerin yeni bir boyut kazanması küresel ekonominin ve bağların merkezi hâline gelmesi, *küresel kent* tanımını karşımıza çıkarmaktadır. Küresel kentler ise etki alanlarını genişleterek hinterlandlarındaki kentlerle birlikte *kent-bölgeleri* oluşturmaktadır. Kent-bölgelerin sermaye birikimine, rekabetçilik politikalarına eklenmeleri ve çevrelerindeki kentleri farklı boyutlarda öne çıkardıkları görülmektedir. Bu durum sermaye birikiminin yoğun olduğu kent-bölgelerin diğer bölgelere nazaran eşitsiz gelişmelerine neden olmaktadır. Yeni bir kentsel oluşum ve ölçek olarak tanımlanabilecek *aracı kentler ise bu eşitsiz gelişimin çözümü* olarak değerlendirilmektedir.

Aracı kentler, yoğun nüfusu ve istihdamı diğer kentlerin dengesini bozmadan emebilecek farklı kent biçimleri kapsamında tartışılmaya başlanmıştır. Nitekim küresel kentlerdeki toplumsal, demografik ve ekonomik koşulların değişmesi çevresindeki diğer kentleri şekillendirdiği gibi yeni oluşumların ihtiyacını da gündeme getirmektedir. Aracı kentler ise bu ihtiyacı karşılamaya yönelik kentler olarak tanımlanmaktadır. Bu kentlerin karakteristik özellikleri metropol kentlerin arasında ve ağında yer almaları, büyük kentlerin istihdam ve nüfus yükünü alabilmeleri, yüksek yaşam kalitesine ve kır-kent etkileşimine sahip olmalarıdır (Bahers, Barles ve Durand, 2018; Bolay, 2016; Bolay, 2020; Bolay ve Kern, 2019; Bolay ve Rabinovich, 2004). Küresel kentlerde meydana gelen demografik, ekonomik ve toplumsal değişimler çevresindeki kentleri dönüştürürken kentler, mekânsal ve toplumsal yapısından işlevine kadar yeniden yapılanmaktadır. Aracı kentlerin nüfus hareketleri ve toplumsal yapısındaki değişim ise buna örnektir. Aracı kentlerin metropol kentlere göre seyrek nüfuslu olması metropol kentlerin yoğun nüfusunu emebileceği gibi dengeli nüfus dağılımı aracılığıyla nüfusun kentin geneline yayılmasını sağlayabilir. Dolayısıyla bu kentler yeni bir sermaye birikimini, demografik ve kentsel geçişi sunarak mekânsal yeniden yapılanmanın başka bir deyişle yeniden ölçeklenme sürecinin bir parçasını temsil eder.

Ulus devlet mekânlarının yeniden ölçeklenmesi küreselleşmeyle başlamış olmasına rağmen 1990'lı yıllarda yerelleşme de ölçeklenme tartışmalarına dâhil edilir (Eraydın, 2001). Küreselleşmenin ve yerelleşmenin kentsel politikaları değiştirdiği ve kentin yönetim süreçlerini etkilediği görülmektedir; küreselleşme ile devletin azalan gücü artırılmaktadır (Jessop, 2005; Keyder, 2004; Harvey, 1989). Yerel olanın önem kazanması ve küresel olanla bütünleşebilmesi yeni yerel birikim stratejilerini ve yerel karar alıcılarını gündeme getirmektedir. Bu bağlamda aracı kentlerin küresel ve yerel bağlantıların içinde literatürde ele alınmayan bir perspektifle küresel kentte ve kent-bölgede meydana gelen değişimler göz önünde bulundurularak değerlendirilmesi yerinde olacaktır. Sermaye üretimi ve birikim sürecinde, stratejik yerleşmelerin çevresinde ve ağında yeni mekânların ve ölçeklerin gündeme gelmesi yeni bölgesel organizasyonların, kentsel biçimlerin tanımlanmasına ihtiyaç duymaktadır. Kentlerin tarihsel dönüşümleri ise bu ihtiyacı güçlendirmektedir. 21. yüzyılda dünya geneline yayılan kentleşme sürecinden bahsedilmesi (Brenner ve Schmid, 2014) bugün hiç olmadığı kadar eleştirel kent teorisini ve eleştirel sosyal teoriyi iç içe geçirmiş durumdadır (Brenner, 2014: 31). Sermaye birikiminin küresel süreçleri etkilediği düşünüldüğünde kentsel ihtiyaçların da buna uygun olarak dönüşmesi kaçınılmazdır. Aracı kentler ise hem yeni bir ihtiyaca karşılık gelen hem

de zamana ve mekâna bağlı olarak tartışılmaya ihtiyaç duyulan kentsel bir oluşumdur. Bu nedenle *alternatif bir kentsel oluşum ihtiyacı ve sermayenin baskısını görece azaltmaya dönük imkânları içermesi*, aracı kentleri önemli bir araştırma ve tartışma konusu yapmaktadır.

Aracı kentler üzerine yapılan çalışmalarda (Azahan, Jamaluddin, Lukman, Kadaruddin ve Kadir, 2009; Bolay; 2016; Bolay, 2020; Bolay ve Rabinovich, 2004; Roberts, 2016; Trapero, Sanz, ve France's, 2015) *dengeli büyümeden* ve buna uygun olarak gerçekleştirilecek olan kentsel politikalarından bahsedilmektedir. Nitekim dengeli büyüme ile kentlerin yaşam kalitesinin artabileceğine ve bu gelişmenin sürdürülebilir kalkınma için önemli bir etken olacağına değinilmektedir. Bu çalışma ise daha önce literatürde ele alınmayan bir bağlam olan küresel kent ve kent-bölge ile aracı kentlerin yeniden ölçeklendiğini öne sürmektedir. Çalışmada nüfusu giderek artan, sermayenin mekânsal sorunlar yaşadığı, kentsel müdahalelerin hem içinde hem de çevre kentlerinde yoğunlaştığı metropol/küresel kentlere alternatif ve/veya rakip olarak ortaya çıkan, metropol kentlerin arasında veya ağında yer alan aracı kentlerin kent-bölge içinde meydana gelen değişimlerle olan ilişkisi açıklanmaktadır. Bu bağlamda, çalışmada eleştirel kent teorisi aracılığıyla mekânının yeniden ölçeklenme sürecine, küresel kent ve bölge oluşumuna, küresel ve yerel dinamiklere, ardından ise tüm bu faktörlerin aracı kentlerin kent-bölge içinde oluşumuna etkisine ve aracı kentlere kazandırdığı işlevlere yer verilmektedir.

1. Mekânların Yeniden Ölçeklenmesi ve Eşitsiz Gelişime Etkisi

Kentler 40 yılı aşkın süredir çok hızlı bir dönüşüme ev sahipliği yapmaktadır. Kentler dönüşürken kent araştırmalarının içeriği ve kentlere kuramsal yaklaşımlar da değişime uğramaktadır. Eleştirel kent teorisi ise bu değişimi yansıtmaktadır. Eleştirel kent teorisi, Chicago Okulu'nun kent ekolojisine göre farklı bir bakış açısına sahiptir; kenti ve kentleşmeyi sermaye birikimi süreçleri bağlamında analiz etmektedir. Eleştirel kent teorisi 1960'lı yıllarda kent araştırmaları ile ilgilenen Henri Lefebvre, David Harvey, Manuel Castells ve daha sonrasında bu teorisyenlerden ilham alanlara atıfta bulunmak için kullanılmaktadır. Eleştirel kent teorisi, Marx'ın ekonomi kuramını kentsel mekân odağında yeniden yorumlamaktadır. Böylece kentlerin tarihsel süreç içinde toplumsal örgütlenmeye ve ekonomik verimliliğine bağlı olarak anlaşılması gerektiğine vurgu yapılmaktadır (Brenner, 2014: 29).

David Harvey (2009: 283), kentteki değişimi anlamlandırabilmek için çağımızın kentsel yeniden yapılanma örüntülerini analiz etmemiz gerektiğini ve bu noktada eleştirel kent teorisine önemli görevler düştüğünü belirtmektedir. Kentsel süreçler her dönem yeniden tanımlanarak kentlerin ve kentleşmenin seyrini değiştirmektedir ve eleştirel kent teorisinin zamanı ve mekânı tartışmasının odağına yerleştirmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu bağlamda Anthony Giddens'in yapılaşma teorisi, eleştirel kent teorisine önemli katkılar sağlamaktadır. Giddens (1999: 23-4), Marx'ın tarih vurgusuna yer vererek zamanın ve mekânın sosyal teorinin merkezinde yer alması gerektiğini, sosyolojinin tarih ve coğrafya üzerinde yeniden düşünmesi gerektiğini savunmaktadır. Giddens'in teorisinin merkezine tarihi ve mekânı yerleştirmesi, makro ve mikro olanı birleştirmeye çalışması eleştirel kent teorisine epistemolojik ve ontolojik katkılar sunmaktadır. Kentlerin zamana ve mekâna göre değişmesi, toplumsal pratikleri yeniden yapılandığı gibi yeniden ölçeklenmenin toplumsal boyutunu da gözler önüne sermektedir. Bu nedenle kentlerin yaşadıkları dönüşüm buldukları bölgeden, ülkeden ve zamandan bağımsız değildir. Bilhassa 21. yüzyılda *kentsel bir çağa* girilmiş olması (Brenner ve Schmid, 2014) ve *kentlerin yeniden ölçeklenerek etki alanlarını genişletmeleri* (Soja, 2000) eleştirel kent teorisinin odağına yerleşmektedir. Bu sayede kentler arasındaki ve kentlerdeki iktidarın, eşitsizliğin, adaletsizliğin ve sömürünün eleştirisi yapılmakta; alternatif ve sürdürülebilir kent biçimlerinin ortaya çıkarılması gerektiği savunulmaktadır (Brenner, 2014: 29-39). Mekânların yeniden ölçeklenmesi ise bu kapsamda ele alınan bir konudur ve eşitsiz gelişimin yoğunlaşması ile gündeme gelmektedir.

1980 öncesi dönemde kalkınma, mekâna eşit bir şekilde pay edilmektedir ve bölgesel politikalar gelişmemiş alanlarda sanayi kapasitesini yeniden düzenlemektedir (Brenner, 2004; Brenner, 2019; Jessop, 2005). Ancak yeniden ölçeklenme ile bu durum tersine dönmektedir. Bölgesel politikalar ve kentsel girişimcilik öne çıkmakta; kent politikaları ekonomik kalkınma önceliklerine göre yeniden tanımlanmaktadır ve yerel sermaye birikim stratejilerini kolaylaştırmak için yeniden ölçeklenmektedir (Brenner, 2004). Konuma ve bölgeye özel mekânsal müdahale biçimleri gündeme gelirken tüm bunlar ekonomik gelişmeyi, altyapısal planlamayı ve kentsel büyüme akışını kolaylaştıran ölçeklerin yeniden tanımlanmasına yol açmaktadır (Brenner, 2019: 149). Böylece küresel kent ve bölge oluşumuna daha çok vurgu yapılmakta; rekabet yoğunlaşmakta ve ölçeklerde eşitsiz gelişim yaşanmaktadır. Kentler ise küresel ekonominin önemli bir parçası hâline gelmektedir.

Saskia Sassen'e (1991) göre küreselleşme, yeni bir ekonomik yapıya neden olurken büyük kentlerin bu ekonomik yapı ile olan ilişkisi *küresel kentleri (global city)* oluşturmaktadır. Ona göre dünya çapında önemli merkezler olan New York, Londra, Tokyo gibi kentler küresel kentlerdir. Küresel kentler, yeni ekonomik yapıları ve stratejileri ile kentteki istihdam yapısını dönüştürmektedir ve yönetim, hizmet ve finans sektöründeki payını artırmaktadır (Sassen, 2005: 40). Küresel ekonominin ve birikimin yeni düğümleri olan küresel kentlerin yatırımın ve istihdamın üst kademelerinde yer alması, mekânsal yoğunlaşmaya neden olmaktadır ve kentler arasındaki hiyerarşiyi belirginleştirmektedir (Castells, 2010: 410). Küresel kentlerin nüfus ve istihdam bağlamında yoğunlaşması ve gücünü artırması ise devlet mekânının yeniden ölçeklenmesini başlatan süreçtir (Brenner, 2004). Devletler, kentleri ve bölgeleri aracılığıyla kendi içine kapalılığın dışına çıkarken yerelleşme ve küreselleşmenin birlikte var olması ile çelişkili süreçlerin de merkezinde yer almaktadırlar (Brenner, 2004: 40; Jessop, 2005: 411; Swyngedouw, 2004: 25).

1990'lı yıllardan itibaren küreselleşme ve yerelleşme süreçlerinin birbirini tamamladığı, yerel birimlerin, bölgenin ve kentin özgünlüklerini kullanarak rekabet etmeye başladığı ve bu kapsamda yerel yönetim mekanizmalarının gündeme geldiği görülmektedir (Bayırbağ, 2006; Eraydın, 2001). Başka bir deyişle; mekânının yeniden ölçeklenmesinde ana gövdeyi küreselleşme, beraberinde getirdiği küresel dinamikler ve bunların yerel dinamiklerle olan diyalektiği oluşturmaktadır. Bu nedenle, yerelin küreselleşme eklenmesi farklı kentsel süreçleri ve aktörleri yaratmaktadır (Brenner, 1998). Yeni mekânlar ve güçler, yeni yönetim mekanizmasını ve toplumsal dinamikleri üretmektedir. Ulus devletler, küresel ekonomiden dışlanmamak için küresel kentlere; küreselleşme karşısında gücünü artırmak içinse yerelleşmeye önem vermeye başlamaktadır (Keyder, 2004). Yönetişimin etkin olduğu bu yeni süreçte kentler girişimcilik ve markalaşma gibi çeşitli stratejiler ve yerel rekabetle gündeme gelmektedir (Harvey, 1989; Jessop, 2005). Böylelikle sermayenin yeniden üretimi ve birikimi kentler aracılığıyla gerçekleştirilmektedir.

20. yüzyıl sonunda küresel kent ile başlayan süreç, kent-bölge oluşumu ile devam etmektedir. Küresel kentlerin nüfus ve istihdamını artırması hem küresel kentlerin hem de çevrelerindeki kentlerin işlevlerinin farklılaşmasına neden olmaktadır. Metropol kentlerin sanayi desantralizasyonu ile başlayan süreç, çevre kentlerin yeni ölçeklere ve sermaye birikimine konu olması ile devam etmektedir. Örneğin, 20. yüzyılın sonuna doğru İstanbul sanayi kentinden hizmetler kentine evrilerek ve sanayisini desantralize ederek⁴ ekonomik faaliyetlerini küresel kente göre yapılandırır (Şentürk, 2011). Başka bir deyişle; küresel ekonomi ve bağlantıların odağında olan kent-bölgelerin oluşumu hem çekirdek kentin hem de çevresindeki kentlerin yeniden ölçeklenmesinde etkili olmaktadır. Ekonomi, emlak, istihdam, pazarlama veya hizmet faktörlerinin temelini oluşturan kent-bölgeler,

⁴ Ancak Türkiye'deki desantralizasyon süreci kendine özgü nitelikler barındırmaktadır. Örneğin İstanbul'da, Ankara'da ve İzmir'de hâlâ sanayi önemli bir yere sahiptir. Sanayisizleşme tam anlamıyla gerçekleşmemişse de bu kentlerin sektörel dağılımlarında ilk sırada hizmet sektörü yer almaktadır ve çevre kentleri ile farklı bir iş bölümü kurmalarına neden olmaktadır. 2020 yılı itibarıyla İstanbul tarım %0,9 sanayi %31,2 hizmet %67,9; Ankara tarım %3,2 sanayi %23,5 hizmet %73,3; İzmir tarım %8,2 sanayi %33,4 hizmet %58,4 şeklindedir (TÜİK, 2020).

çekirdek bir kentin çevresindeki hinterland ve işlevsel bağlılığı temsil etmektedir (Rodríguez-Pose, 2008: 1027). Kent-bölgeler stratejik bölge olmanın yanı sıra stratejik yönetimi içermektedir (Scott, 2019: 574); rekabetin ve eşitsiz gelişimin yoğunlaştığı bölgeler olarak tanımlanmaktadır (Smith, 2017). Eşitsiz gelişimin en önemli nedeni ise bu süreçte kent yöneticilerinin aldığı kararlar ve uygulamalardır; sermayenin yeni yerlerini ve bölgelerini belirleyen yöneticiler, eşitsiz gelişimde etkili aktörlerdir (Pahl, 1975). Mekânsal planlamanın öznesi olan kentsel mekân, yöneticilerin aldığı kararlara göre her dönem yeniden şekillenmektedir (Lefebvre, 2014: 22) ve yeniden ölçeklenmektedir. Başka bir deyişle; mekânsal planlama aracılığıyla devletin mekâna doğrudan müdahalesi gerçekleşmekte; böylece kamu kaynaklarının örgütlenmesi, kentlerdeki sermayenin ve işgücünün yoğunlaşmasına ve emeğin yeniden üretiminde dönüşümün yaşanmasına neden olmaktadır (Castells, 2017: 256).

Küreselleşme, mekânsal planlamada yeni bir evreye geçilmesine yol açmaktadır. Küreselleşmenin ve küresel ekonominin devlet etkisini azalttığı tartışmalarının (Ohmae, 1990) aksine Brenner (2004) sermaye coğrafyasını yeniden biçimlendiren devlet kurumlarının ve politikalarının önemini arttığını savunmaktadır. Küresel bağlantılara sahip olan kent ve bölgeler, devletin politika uygulamalarında öne çıkmaya başlamaktadır. Böylece devlet neoliberal politikaların uygulanmasında ve mekânların sermaye birikimi bağlamında şekillenmesinde etkin bir rol oynamaktadır (Duman ve Coşkun, 2016: 581). Sermaye birikiminin belirli mekânlarda yoğunlaşması “bazı konumların, yerlerin, bölgelerin ve ölçeklerin sistematik ayrıcalığını ve başkalarının marjinalleşmesini veya dışlanmasını” (Brenner, 2004: 34) beraberinde getirmektedir. Nitekim oluşan kent-bölgelerin eski merkez ve çevre ayrımlarının pekişmesinden kaynaklanması (Soja, 2017: 228), kent rekabetinde belirli bölgelerin öncelikli olduğunu ve çevresindeki kentlerin bu ekonomik yapı ve ağdan yararlanmaya çalıştığını göstermektedir. Önemi artan ekonomik alanlar ise sermayenin yeniden yapılanmasına olan ihtiyaca işaret etmektedir (Jessop, 2005: 398). Devletin kentsel politikalarını kent-bölgede yoğunlaştırması, bölge içinde ölçeklerin yenilenmesine, mekânların ve mekânsal iş bölümünün yeniden yapılanmasına neden olmaktadır. Dolayısıyla bölgeselleşme süreçleri merkezi ve yerel yönetimdekilerin kararları aracılığıyla sermayenin eşitsiz gelişimini tartışmaya açmaktadır.

Yeni sermaye mekânları arayışında kimi bölge ve kentlerin ayrıcalıklı konuma sahip olması, eşitsiz gelişen coğrafyaları da beraberinde getirmektedir (Smith, 2017: 190). Smith’e (2007) göre eşitsiz gelişim, kapitalist gelişimin ürünüdür ve *coğrafi alana nakşedilmiş toplumsal eşitsizliktir*. Sermayenin belirli bir bölgede yoğunlaşması bölgeler arasındaki dengeyi ortadan kaldırmaktadır; bu ise farklı mekânsal, toplumsal ve ekonomik süreçlere ve düzenlemelere neden olmaktadır (Smith, 2017). Örneğin, eşitsiz gelişen coğrafyalarda rant makası geniş bir şekilde açılmaktadır; bir zamanlar düşük gelirli tarafından kullanılan mekânın soylulaştırılarak üst sınıfların kullanımına açılması emlak fiyatlarını yükseltmektedir (Smith, 1979). Sermayenin eşitsiz gelişmesine neden olan süreçler ise kentlerin *içer ve dışarı doğru patlamalar yaşamalarına, mekânsal patlamaların çoğalmasına*⁵, kırsal-kentsel mekân ilişkisinin evrilmesine ve yeni kentsel dinamiklerin gündeme gelmesine yol açmaktadır (Lefebvre, 2018; 2013). Bu ise mekânın devamlı yeniden ölçeklenmesine ve oluşan dinamiklerin yeni bir kentsel oluşumu meydana getirmesine neden olmaktadır.

Bölgeselleşme süreçleri, ölçek organizasyonunu radikal bir şekilde yeniden yapılandırmaktadır ve bu yapılanma, hem ulus devlet-altı hem de ulus devlet-üstü⁶ ölçeklerde kendini göstermektedir (Brenner, 2004: 44). Brenner, ulus devletlerin küresel bağlantılardan ve sermaye birikiminden daha fazla yararlanmak için ölçek organizasyonlarını ve ulus devlet altındaki kent ve bölgelerini farklı

⁵ Yoğun nüfus ve istihdam nedeniyle kentlerin sıkışık hâle gelmesi, kentsel alanın ölçsüz biçimde genişlemesine neden olmaktadır. Lefebvre’ye göre bu evrede kent kendi içinde patlamalar yaşadığı gibi dışına doğru da patlamalar yaşar ve parçalanır: “dışarı doğru patlama-ıçer doğru patlama; yoğunlaşma-dağılıma” (Lefebvre, 2018: 90).

⁶ Ulus devlet-altı yerel ve bölgesel ölçeklere, yöreye özgü tanımlamalara; ulus devlet-üstü küresel ölçeklere ve tanımlamalara karşılık gelmektedir. Türkiye bağlamında örnek verecek olursak büyükşehir ulus devlet-altı, küresel kent ise ulus devlet-üstü ölçeğe karşılık gelmektedir.

stratejilerle ve sermaye araçlarıyla yeniden tanımladıklarını savunmaktadır. Bu nedenle, tek bir ölçeğin varlığı yerine 1980 sonrasında uluslararası, ulusal, bölgesel ve kentsel ölçeklerin birbirlerine karşı aldıkları konumlar ve birbirleriyle olan ilişkiler önem arz etmektedir (Brenner, 2004: 3). Farklı kentsel ölçeklerin ilişkiselliği ve bu ölçeklerin dinamik yapısı ise *çok biçimli ve çok taraflı coğrafyaların* tanımlanmasının önünü açmaktadır. Bu coğrafyalar aracılığıyla yerelin küreseli, küreselin de yereli pekiştirdiği bir süreç gözlemlenmektedir ve bu karşılıklı etkileşim, çelişkili süreçlerin bazen bir arada gözlemlenmesine de neden olmaktadır (Swyngedouw, 2004: 25).

1990'lı yıllarda yerleşmenin devreye girmesi ile yönetim mekanizması da yenilenmektedir. Böylece kent ve bölge yönetimi, yukarıdan aşağıya olduğu gibi aşağıdan yukarıya doğru da gerçekleşmeye başlamaktadır (Eraydın, 2001; Jessop, 2005). Bu noktada yerleşme/yetki ve sorumlulukların devri öne çıkmaktadır. Yerel aktörlerin küresel olana eklenme isteği, yeniden ölçeklenmenin merkezine yerleşmeyi, yerel yönetimlerde yetki ve sorumlulukların devredilmesini ve yönetim anlayışındaki değişimi yerleştirmektedir. Bu anlayış ile kentlerdeki rekabet ve girişimciliğin payı artmaya başlamaktadır. Dolayısıyla kentsel statüye kavuşmak, yerel yönetimlerin yetkisindeki bölgeyi genişletmek ve kent-bölge oluşturmak yerel kalkınma için yeni bir strateji hâline gelmektedir (Hodson, McMeekin, Froud ve Moran, 2020: 202; Shen, 2008: 14). Yerelin kendini ifade edecek alan bulması ve sermaye birikimi için küresel süreçleri araç olarak kullanması (Tekeli, 2010: 188), farklı kent sunumlarını ve kentsel politika anlayışını tartışmaya açmaktadır. Bu kapsamda devletler, yeni coğrafi alanların belirlenmesinde aracı konuma yerleşmekte; bölgeselleşmenin ve yerelliğin ekonomik canlanma için kullanılmasına yol açmaktadır.

Yeni oluşan kentsel ve bölgesel ölçeklenmeler, güçteki değişim anlamına gelmektedir ve bölgeselleşme ve mekândan bağımsızlaşma yeniden ölçeklenme sürecine eş zamanlı olarak katılmaktadır (Shen, 2008: 11). Merkezi yönetim, yerel yönetime sorumluluğunu devrederken hem kentlerin yerel aktörler üzerinden kendi sorunlarını kendilerinin halledebilmesini hem de bölgeye özgü yönetim araçlarının gelişmesini hedeflemektedir (Jessop, 2005: 398). Böylelikle yerel yönetim *kentin rekabetçiliğini ve girişimciliğini* artırabilmek için yeni ekonomik, siyasi ve kültürel faaliyetler üstlenmektedir ve kentin yeni imajında yönetim mekanizması belirginleşmektedir (Harvey, 1989: 4; Jessop, 2005: 399). Başka bir deyişle; yeniden ölçeklenme süreçleri devlet topraklarının coğrafi önemini, yönetimini ve yerel, bölgesel, ulusal ve küresel ölçeklerle bağlantılarını köklü bir şekilde değiştirmektedir (Brenner, 2004: 57).

Devletler sermaye birikimine eklenmek için yeni kentsel ölçekleri ileri sürmekte; yeni düzenlemeleri hayata geçirmektedir. Bu nedenle mekânsal rekabet, politikalar ve müdahaleler, kentlerin sermaye birikiminde daha cazip hâle getirilmesi için daha da yoğunlaşmaktadır. Bu gelişmeler kentleri ekonomik araç olarak nitelendirmekte; yeni yatırımların merkezine yerleştirmektedir (Eraydın, 2012: 23). Ölçek stratejileri, kent ve bölgelerin yapısını dönüştürmektedir ve yeni ölçekler belirdikçe yeni kurumsal yapı ve mekanizmalar üretilmektedir (Jessop, 2002: 180). Bu sayede yeni sosyo-mekânsal tanımlar, ekonomik faaliyetler, toplumsal ilişkiler ve gündelik yaşam biçimleri gözlemlenebilmektedir. Son yıllarda devletlerin sermaye arayışı için gerçekleştirdiği mekânsal stratejiler, ulus devlet-altı mekânların anlamını ve tanımını yeniden şekillendiren ölçeklendirme politikaları olarak tanımlanmaktadır. Pek çok ulus devlet-altı ve ulus devlet-üstü sosyo-mekânsal biçimler küresel kapitalizmin yeniden üretimi için coğrafi altyapılar olarak büyük roller kazanmaktadır (Brenner, 2004: 45). Bu biçimler ise yeni ihtiyaçları gündeme getirmekte ve kentsel ihtiyaçlar çerçevesinde yeni/alternatif ölçeklerin tartışılmasına neden olmaktadır.

2. Kent-Bölgedeki Eşitsiz Gelişimin Yeni Kentsel Oluşuma Etkisi: Aracı Kentler

21. yüzyılda kent-bölge merkezinde yer alan küresel/metropol kentlerin etki alanlarını genişletmeleri, sadece bu kentlerde değil hinterlandlarında bulunan kentlerde de yeni mekânsal yapılanmaları tartışmaya açmaktadır. Sermayenin ve nüfusun yoğunlaştığı kent-bölgeler, mekânsal patlamalara ve bölge içinde yeni dinamiklerin oluşmasına neden olmaktadır. Böylelikle kent-bölgeler, bölgede yeni kentsel biçimleri, yeni rekabet araçlarını ve yönetim anlayışını meydana getirmektedir. Bu çalışma, yeni bir kentsel ölçek/oluşum olarak aracı kentlerin kent-bölgeyle ve eşitsiz gelişimle ilişkisini incelemekte; aracı kentlerin kent-bölgedeki kentlerden farklılaştığını ve farklılaşma araçları ile rekabete girdiklerini göstermektedir. Aracı kentler, kent-bölge içindeki kentlerin toplumsal, ekonomik ve mekânsal değişimlerinden etkilenerken konum alan alternatif bir kent ölçeğidir. Bu nedenle çalışma, kent-bölge içinde eşitsiz gelişimi azaltabilen yeni bir kentin varlığını ileri sürmektedir. Kent-bölgede yaşanan sermaye ve nüfus yoğunlaşmasının aksine aracı kentlerin farklı bir toplumsal yapıyı, ekonomik faaliyeti ve gündelik yaşamı sunduğunu, bu kentlerin kent-bölge içinde yeniden ölçeklenme bağlamında değerlendirilebilecek yeni/alternatif bir kentsel oluşum olduğunu savlamaktadır.

2.1. Aracı Kentler Nasıl Tanımlanabilir?

Dünya genelinde nüfusun çoğu, kentlerde yaşamaktadır. Bu kentlerin önemli bir kısmı küçük ve orta ölçeklidir ve buna bağlı olarak 2016 yılında Habitat III Yeni Kentsel Gündemi'nde küçük ve orta ölçekli kentlerin önemine vurgu yapıldığı görülmektedir. Roberts'a (2016: 2) göre hayati bir ara bağ olan bu yerleşimler, literatürün çoğunda göz ardı edilmektedir. Ancak *dengeli yerleşim ve sürdürülebilir kalkınma* bağlamında küçük ve orta ölçekli kentlerin gündeme gelmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Orta ölçekli kentler sınıfında yer alan aracı kentler, daha iyi anlaşıldığı takdirde kentsel planlama ve kalkınma sorunlarının ötesine geçen ekonomik, toplumsal ve politik değişiklikleri ortaya koyabileceklerdir (Bolay ve Rabinovich, 2004: 420). Aracı kentlerin büyük kentlere alternatif olmaları, güvenli bir kent yaşamı sunmaları, ulusal ve uluslararası düzeyde ekonomik kalkınma noktaları olmaları, daha düşük maliyetler ve yeni ekonomik fırsatlar sunmaları, rekabet noktaları oluşturmaları Kent araştırmalarında aracı kentlere daha fazla ilgi duyulmasını sağlamaktadır (Bolay ve Kern, 2019: 4).

Aracı kentler, başlangıçta ikincil veya orta büyüklükteki kentler kapsamına alınır, ancak daha sonra farklı kentsel işlevler ve ölçekler sunmaları nedeniyle yeni bir kent tanımına dâhil edilir (Roberts, Iglésias ve Llop, 2016: 134). Aracı kentlerin tartışılması ve ilerleyen yıllarda literatürde kendine bir yer bulması, ikincil veya orta büyüklükteki kentlerin oluşumu ile ilişkilidir. Orta büyüklükteki kentler, 1950'li yıllarda nüfus yoğunluğunu emmek için görece zayıf bir role sahip olup nüfusun dengeli dağılımına imkan vermektedir. Büyük nüfus artışları yaşanan metropol kentlerde, orta büyüklükteki kentlere özgü zayıf rollerin daha çok güçlenmeye başladığı gözlemlenir. Bu kentlerin kent araştırmalarında kendine yer bulması, kırdan kente göçün artması ile bağlantılıdır. Bu süreçte, çevredeki kentlerin dengesini bozmadan bu kentlerdeki nüfus ve istihdam yoğunluğunu hafifletebilecek farklı kent-bölgelerine, kent biçimlerine ve alternatif içeriklere ihtiyaç duyulur. Aracı kentler ise 1980'lerin ortasına doğru sürdürülebilirlik, yaşam kalitesi, kır-kent arasında aracılık gibi farklı işlevleri sebebiyle akademik alanda kendine özgü bir yer bulur. Son zamanlarda "aracı kentlerin, kentlerdeki nüfus artışının yarısını emmesi beklenmektedir ve yeni aracı kentlerin belirlenmesi ülkelerin idari organizasyonuna bağlı olarak değişmektedir" (Bolay ve Kern, 2019: 1). Bu nedenle ülkelerin kentleşme pratiklerine ve kentlerin mekânsal dönüşümüne yakından bakılması, aracı kentlerin analiz edilmesini kolaylaştırmaktadır.

Aracı kentlerin işlevsel tanımlarını ilk kez yapan Carmen Bellet Sanfeliu ve Josep Maria Llop Torné (2004) ve J.-C. Bolay ve A. Rabinovich (2004), büyük kentsel yığılmaların yanı sıra diğer kentsel

alanların ve ölçeklerin de incelenmesi gerektiğine ve bu kentlere dair bilgilerin çok az olduğuna değinmektedir. Aracı kentler kırsal-kentsel bağların güçlendirilmesini teşvik edebilen ve vatandaşlarının yaşam kalitesini artırabilen yapısı ile “kapsayıcı, güvenli ve dirençli bir şehirciliğin yaratılmasında kritik bir role sahiptirler” (Roberts vd., 2016: 133). Aracı kentlerin demografik nitelikleri net olmamakla birlikte ülkeden ülkeye değişiklik göstermektedir (Rondinelli, 1982: 358). Örneğin, Almanya’da bir aracı kent olan Leipzig 526.909 nüfusa, Güney Afrika’da bir aracı kent olan Polokwane 642.183 nüfusa, Honduras’da bir aracı kent olan San Pedro Sula 903.000 nüfusa, Brezilya’da aracı bir kent olan Guarapuava ise 167.328 sahiptir (Roberts vd., 2016: 147). Bu nedenle aracı kentlerin demografik özellikleri esnek ve ülkelerinin nüfuslarına göre değişiklik göstermektedir. Asya’da bir milyondan fazla nüfusa sahip bir kent veya Avrupa’da 20.000 nüfusu olan bir kent işlevsel anlamda aracı olarak kabul edilebilmektedir (Roberts vd., 2016: 134). Bu örnekler, nüfus yerine işlevsel özelliklere odaklanılmasının daha uygun olduğuna işaret etmektedir. Bu kentlerin işlevsel özellikleri ise *metropol kentlerin arasında veya dışında olması, kırsal alanın varlığı, nüfusun dengeli dağılımı, yaşam kalitesinin yüksek olması, daha yeşil bir kent ortamı sunması, kentte sermaye birikiminin tek bir sektörde olmaması/ekonomik faaliyet çeşitliliğinin olması, yerel ve küresel arasında bağ kurması, sürdürülebilir kalkınmayı hedeflemesi ve kapsayıcı bir yerel yönetimidir.*

Aracı kentleri kent-bölge içinde metropollerden ayıran en önemli özellik *kır-kent etkileşimidir*. “Kent-kır etkileşimi ve bölgesel dinamikler, kentin işlevselliği için gereklidir ve pratik olarak, kent ile çeşitli düzeylerde yakın ve uzak çevresi arasında oluşturduğu bağlantılara dayalı olarak kenti aracı şeklinde nitelendirmektedir” (Bolay, 2020: 125). Aracı kentler, kırsal ile metropol arasında yer alan, güçlü bir hinterlanda sahiptir; bu özelliği, aracı kentleri daha uzak bölgeler arasında bir geçiş bölgesi olmasını ve kırsal çevre ile çok güçlü metabolik bir ilişkiye sahip olmasını sağlamaktadır (Bahers vd., 2018: 696). Aracı kentlerin kırsal alan ile metabolik ilişkisi, ekonomik düzeyde tarımsal üretimin ve pazarlama sektörünün varlığını ve nüfusunun bu sektörde istihdamını gündeme getirmektedir (Bolay, 2020: 125). Ancak bu ülkelerin sektörel stratejileri farklılaşmaktadır. Örneğin, Fransa’nın aracı kentlerinden biri olan Rennes, kent çevresindeki tarım sistemini destekleyerek kent-kır bütünlüğünü devam ettirmeyi amaçlamakta; İspanya’nın aracı kentlerinden biri olan Lleida tarımsal kooperatif alanında ilerleyerek kır-kent etkileşimini ticarileştirirken İtalya’nın aracı kentlerinden biri olan Forlì-Cesena ve Almanya’nın aracı kentlerinden biri olan Nürnberg kırsaldaki üreticiler ile kentli tüketiciler arasındaki ekonomik iş birliğini geliştirmeye çalışmaktadır (Roberts vd., 2016: 159-160).

Aracı kentler, metropol kentlerden *farklı bir kentleşme niteliğine sahiptir*. Daha küçük boyutlu olmaları, istihdam ve bölgesel ekonomik kalkınma için etkili çözümler sunabilmelerini ve bölgelerinde etkili *büyüme kutupları* olabilmelerini sağlamaktadır (Romanos ve Auffrey, 2002: 6). Aracı kentlerde nüfusun ve ekonomik faaliyetlerin tek bir noktada yığılması, etkili ve dengeli büyümeyi, metropol kentlerden gelebilecek nüfus ve istihdam için tampon görevini görmesini kolaylaştırmaktadır. Bu nedenle kent-bölgelerdeki aracı kentler, konumları ve ekonomileriyle bölgesel gelişim eğilimlerinin avantajını yaşamaktadırlar. Metropol kentlerdeki sanayi ve hizmet yoğunluğunu dengeli bir şekilde dağıtabilecek olan aracı kentler, başarılı oldukları takdirde büyük kentsel sorunları çözebilir, altyapı sorunlarını rahatlatılabilir ve mali baskıları hafifletebilirler (Romanos ve Auffrey, 2002: 6). Dolayısıyla, kent-bölgelerde yeniden ölçeklenen aracı kentler, eşitsiz gelişimin ve nüfus yoğunlaşmasının neden olduğu kentleşme sorunlarının çözümü olabilirler. Kent-bölge içindeki eşitsiz gelişim ve plansız büyüme, aracı kentlerde daha planlı ve sürdürülebilir bir kentleşmenin hayata geçirilmesini sağlayabilir.

Aracı kentler, sadece kır ve kent arasındaki bağı değil aynı zamanda bir üst bağlantı olan *küresel ve yerel arasındaki bağlantıyı* da içermektedir. Bu nedenle “kırsal dünyayla doğrudan temas halindeki yerel merkezler ve ulusal ve uluslararası düzeyde faaliyet gösteren büyükşehir merkezleri arasındaki konumu” (Bolay ve Rabinovich, 2004: 410) aracı kentlerin belirleyicisidir. “Uluslararası düzeyde,

kentin belirli bir sektörde (ithalat/ihracat, turizm, gıda, ulaşım, vb.) oynadığı özel rol nedeniyle, kent ve kent dışı çevre arasında küresel düzeyde ilişkilere sahiptir” (Bolay, 2020: 125). Bu kentler ekonomik değişimlere ve küreselleşme aracılığıyla yeni fırsatlara, ticaret stratejilerine ev sahipliği yapmaktadır. Yine bu kentler, büyük iletişim ağlarına bağlıken sahip oldukları nitelikler doğrultusunda ulusal ve uluslararası düzeyde büyük kentlerden daha rekabetçi olabilmektedir; bu sayede kentsel ağdaki rollerinin bugününü ve geleceğini yeniden konumlandırabilmektedirler (Bolay ve Kern, 2019: 4; Bolay ve Rabinovich, 2004: 409). Aracı kentler coğrafi konumlarının getirdiği strateji ile yüksek teknoloji, otomotiv, elektronik, sanayi, tekstil, moda, mobilya, eğitim, ulaşım gibi farklı iş kümelerinin oluşumunu sağlayabilir ve ekonomilerini hinterlandlarındaki kentlerle rekabet edebilir hâle getirebilirler (Roberts vd., 2016: 160). İş alanlarını kapsamlı bir şekilde planlayarak metropol kentlerde yaşanan altyapı sorunlarının da önüne geçebilir; sermaye baskısını hafifletebilirler.

Aracı kentler *bölgesel dengeyi sağlayan ve sürdürülebilir kalkınmayı amaçlayan* ayrıcalıklı mekânlardır (Bolay ve Rabinovich, 2004: 419). Küçük ölçekli kentlerle toplumsal ve çevresel sürdürülebilirlik mümkün olduğu (Klaufus, 2010: 126) gibi bu kentlerin tüketim yapısının da buna uygun olduğu belirtilmektedir (Bermejo-Martín ve Rodríguez-Monroy, 2019: 2-3). Aracı kentlerin dengeli ve sürdürülebilir bir şekilde kalkınabilmesi için nüfusu yerinde tutmasına ve bu nüfusun göç etmesini engelleyebilecek kırsal ve kentsel istihdamın varlığına ihtiyaç duyulmaktadır. Zira yeni iş fırsatlarının yaratılması aracı kentlerdeki göç etme baskısını azaltmaktadır (Bermejo-Martín ve Rodríguez-Monroy, 2019: 2; Roberts, 2016: 18). Bu nedenle bu kentlerin “sürdürülebilirlik ve yaşanabilirlik arasında bir dengeye ulaşarak doğal ve çevresel varlıklarının sürdürülebilirliği ile birleştirmek zorunda oldukları ekonomik gelişime ihtiyaçları vardır” (Bermejo-Martín ve Rodríguez-Monroy, 2019: 3).

Aracı kentlerde yetki ve sorumlulukların artırılması için *yönetişimin ve kapsayıcılığın* teşvik edilmesi önemlidir. Bu sayede kentle ilgili kararların kolayca alınması amaçlanmaktadır. Vatandaşların kent ile ilgili sorunlarını ve isteklerini belirleyerek planlamaya dâhil edilmesi, katılımcı bir yerel yönetim anlayışını mümkün kılmaktadır (Bolay, 2020: 160). Vatandaşlardan alınacak geribildirimler, kentin önceliklerinin belirlenmesine ve uygulanacak politikaların ihtiyaç dâhilinde olmasına katkı sunmaktadır. Ancak aracı kentlerin yönetim anlayışı ülkelere göre farklılık göstermektedir. Örneğin; “Avrupa’da hem ulusal hem de uluslar üstü düzeydeki reformlar, aracı kentleri de içeren yeni yönetim biçimlerinin teşvik edilmesinde etkili olurken”; Asya’da atama yetkisiyle yerel yönetimler üzerindeki kontrol devam etmektedir (Roberts vd., 2016: 145).

Aracı kent, Türkiye’deki kent biçimlerine de uzak olmayan bir kavramdır. Türkiye’de metropol göçü alan ve metropol kentler arasında ve ağında aracılık görevi görebilen, kırsal yapıya, gelişmiş sosyo-ekonomik yaşama ve daha fazla yeşil alana sahip, dengeli sektörel ve nüfus dağılımını içeren ve yüksek yaşam kalitesine sahip kentleri, aracı kent olarak tanımlamak mümkündür. Nitekim UCLG tarafından Türkiye’de kıyı boyunca oluşan aracı kent koridorundan ve bu koridorun Akdeniz-Marmara Denizi boyunca uzandığından bahsedilmektedir. Ancak Türkiye’deki metropol kentlerin kent-bölge oluşturması, aracı kentlerin kent-bölge içinde değerlendirilmesini mümkün kılmaktadır. Örneğin, istatistiki verilerden ve farklı bakanlık raporlarından elde edilen bilgiler ve yapılan analizler doğrultusunda nüfusun metropol kentlere göre seyrek olması, kır-kent etkileşimi, yaşam tarzı göçü ve yeni sanayi odakları bağlamında İstanbul kent-bölgesinde Balıkesir, İzmir kent-bölgesinde ise Aydın ili öne çıkmaktadır⁷.

⁷ Bu çalışmada aracı kentlerin kent-bölge üzerinden bir okuması yapılmaktadır. Buna bağlı olarak Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi: 2014-2023 raporuna göre metropol kabul edilen İstanbul, İzmir, Ankara, Bursa ile Adana-Mersin kentlerinin oluşturduğu kent-bölge içinde aracı kent niteliklerine uyum gösteren kentler örnek olarak verilmiştir. Ancak Türkiye’de aracı kent olabilecek veya aracı kent niteliklerinin bir kısmını barındıran kentler de mevcuttur. Örneğin; Adana-Mersin hinterlandında yer alan Kahramanmaraş kır-kent etkileşimi ve yeni sanayi odakları bağlamında bir aracı kent olarak okunabilir veya Bursa hinterlandında yer alan Kütahya kır-kent etkileşimi ve yaşam endeksi kapsamında bir aracı kent olarak okunabilir, fakat bu kentlerin aracı kent bağlamında yapılacak yerinde analizlere ihtiyacı vardır. Bu çalışmada ise aracı kentlerin metropol kentler arasında veya ağında, kır-kent etkileşimi, nüfusun dengeli dağılımı, yaşam kalitesinin yüksek

2.2. Kent-Bölge Etki Alanında Yeniden Ölçeklenen Aracı Kentler

Yeni kent ölçeklerinin oluşumunda ekonomik ve mekânsal gelişmelerin, küresel ve yerel dinamiklerin etkisi bulunmaktadır. Bu yüzden kentlerdeki ve bölgelerdeki çok yönlü değişimler, zamansal ve mekânsal deneyimlerden ayrı tutulamaz. Eleştirel kent teorisine göre her şey tarihe ve mekâna içkindir. Bugün yeni/alternatif bir kentsel oluşum olan aracı kentlerin tartışılması, kent-bölgenin eşitsiz gelişimiyle birlikte düşünülmesine yol açmaktadır. Bu bağlamda aracı kentler çevresindeki kentlerin mekânsal yapılanmalarından, zamansal değişimlerinden bağımsız değildir; sermaye birikiminin ve kent rekabetinin yeni sahası, metropol kentlere alternatif yeni bir kent ölçeği ve yaşam alanı, stratejik yerleşme ve ekonomi merkezidir.

1980 sonrasında küresel kentlerin oluşması ve konuma/bölgeye özgü neoliberal politikalar, kentler arasındaki eşitsiz gelişimi artırırken bölgeler içinde yeni ölçekleri ve oluşumları meydana getirir. Aracı kentler, kent-bölge içinde şekillenen ve kent-bölge içindeki kentlere alternatif bir oluşumdur. Aracı kentlerin önemini artıran ve kentsel politikaların değişimini tetikleyen üç önemli sacayağı bulunmaktadır: *Küreselleşme, yerelleşme ve yaşanabilirlik*. Bu sacayakları bazı kentlerin kent-bölge içinde yeniden ölçeklenmelerine ve yeni işlevler kazanarak aracı kent statüsüne kavuşmalarına yol açmaktadır. Benzer şekilde Giddens (1999: 54), toplumsal dönüşümlerde tetikleyici olaylardan bahsetmektedir. Aracı kentlerin tetikleyici olaylarını ise kent-bölgedeki *eşitsiz gelişim ve mekânsal patlamalar* oluşturmaktadır. Tarihsel bağlamda kent-bölgenin merkezinde yer alan metropollerin küresel ekonomi ve ağlarla bütünleşmesi, bu kentlerin sermaye birikiminde, sektörel dağılımında ve nüfus yapısında değişime neden olmaktadır. Küresel kentlerin hizmet sektörüne ağırlık vermesi ve sanayisini desantralize etmesi önemli gelişmelerdir. Böylelikle küresel kentler, etki alanlarını genişleterek kent-bölgeyi oluşturmakta; çeperinde yer alan kentlerle mekânsal iş bölümünü örgütlemektedir. Ancak kent-bölge içinde ekonomisinden demografisine kadar farklılaşan ve eşitsiz gelişimin varlığını azaltabilen aracı kent oluşumu/ihtiyacı da söz konusudur. Bu bağlamda aracı kentler, yoğunlaşan kent-bölgenin göçünü almaktadırlar. Göç bağlamında tampon bölge ve sıkışık alanların nüfusunu emebilme işlevine sahiptirler. Bu işlevleri ile kent-bölge için avantajlar sunmaktadırlar. Ancak kimi zaman kent-bölge içinde yer almaları, metropol kentlere yakın olmaları aracı kentler için dezavantaj olmaktadır. Örneğin, kent-bölge içindeki imkânların çeşitliliği genç nüfusun iş ve eğitim için aracı kentlerden göç etmesine ve nüfusun dengesinin bozulmasına neden olabilmekte (Roberts vd., 2016: 141); bu ise aracı kentlerin yaş ortalamasını yükseltebilmektedir.

Küresel ekonominin yarattığı eşitsiz gelişim ilk aşamada aracı kentlerin yeniden ölçeklenmesine ve bölge dinamikleri içinde yeni bir işlev (eşitsizliği azaltma, nüfus ve istihdam baskısını azaltma, alternatif bir sermaye birikim profili) kazanmasına neden olmaktadır. İkinci aşama ise yerelleşmenin/yerel yönetimlerin aktif hâle gelmesi, aracı kentlerin kendine özgü yönetim ve ekonomik faaliyetler ile yeni bir sermaye birikiminin mekânı olmasıdır. Yerel olanın küresel olana bağlanmak için yeni kentsel rekabet stratejileri ve yönetim araçları geliştirdiği (Harvey, 1989; Jessop, 2005; Keyder, 2004) aracı kentler üzerinde de gözlemlenmektedir. Bu kentlerin gelenekleri ve yerel kimliği (Bolay, 2020) eko-turizm, tarih, kültür, gastronomi ve gıda aracılığıyla pazarlanmakta; kentlerin buna uygun olarak sermaye birikimini artırmasını ve yeni bir ekonomik coğrafya yaratmasını mümkün kılmaktadır. Çevresindeki kentlerin baskın sermaye aracı olan sanayi, aracı kentlerde istihdam seçeneklerinden sadece birisidir ve *sanayi, baskın ekonomik faaliyet değildir*. Kentte kira dayalı sektörün devamlılığı, yerel kimliklerin korunarak değere dönüştürülmesi ve pazarlanarak katma değer elde edilmesi amaçlanmaktadır. Bu kentler, yerel yönetimler ve girişimciler aracılığıyla özgünlüğüne

olması, daha yeşil bir kent ortamı sunması, kentte sermaye birikiminin tek bir sektörde olmaması/ekonomik faaliyet çeşitliliğinin olması (yeni sanayi odakları da dahil olmak üzere), yerel ve küresel arasında bağ kurması, sürdürülebilir kalkınmayı hedeflemesi ve kapsayıcı bir yerel yönetim niteliklerini barındıran ve kent-bölge içinde yer alan kentler bağlamında aracı kent örneği olarak Balıkesir ve Aydın kentleri sunulmuştur.

vurgu yaparak sermaye birikimini hangi araçlarla elde ettiğinin yeniden tanımını yapmaktadır. Böylece mekân, sermaye aracılığıyla yeniden ölçeklenirken aracı kentlerdeki yerelleşme, yerel ekonomi ve yerel koalisyonların gelişimi, mekanın önemini artırmaktadır.

Üçüncü aşamadaki yaşanabilirlik kentsel rekabetin yönünü tanımlamaktadır, çünkü aracı kentler küresel/metropol kentlerden yaşam kalitesi, kırsal yaşam ve sürdürülebilir kalkınma noktasında farklılaşmaktadır. Doğal çevreyi korumasının ve seyrek nüfusunun beraberinde hem ekonomik hem de sosyal yaşam kolaylığını getiren yeni bir kent temsili olarak rekabette yerini almaktadır. Aracı kentler, bu temsili öne çıkararak yoğun nüfuslu metropol kentlere karşılık seyrek nüfuslu oluşunu, kentsel yaşamın kolaylığını, trafik, çevresel bozulma, toplumsal kutuplaşmayı barındırmadığını vurgulamaktadır. Tüm bunlar göz önünde bulundurulduğunda, aracı kentlerin yerel aktörler ve girişimcilik ile üst ölçeklere eklemledikleri, kent-bölge içindeki stratejik konumlarını küresel ekonomide avantaja çevirmeye ve küresel ve yerel arasında bağ oluşturmaya çalıştıkları gözlemlenmektedir.

SONUÇ:

Ulus devlet mekânlarının yeniden ölçeklenmesi küreselleşmeden, yerelleşmeden ve neoliberalleşmeden bağımsız değildir ve tüm bu süreçler mekânsal ölçeği benzeri görülmemiş bir şekilde yeniden organize etmektedir. Öyle ki yaratılan ve ayrıcalıklı alanlar olan kent-bölge içinde küresel ve yerel dinamiklerden ve yeniden ölçeklenme süreçlerinden etkilenen diğer yandan bölgesel dengeyi korumaya çalışan ve farklılığını alternatif bir kentsel yaşam ile vurgulayan küçük ve orta ölçekli aracı kentlerin oluşumu tartışılmaktadır. Kent-bölge içinde yeni bir oluşum olan aracı kentler hem farklı kent stratejilerini barındırmakta hem de küresel ve yerel ağlar arasında köprü görevi görmektedir. Bu kentler, metropollerle karşılaştırıldığında nüfus yoğunluğu daha az olan, bununla ilişkili olarak yoğunluğun dezavantajlarını içermeyen, kır-kent etkileşimine ve ekonomik faaliyet çeşitliliğine sahip olduğu için farklı iş alanlarıyla sermaye birikim merkezi olabilen, kendine yetebilen ve kentler arasında köprü olabilen, üst ölçekli yapılarla bütünleşebilen bir kent ölçeğidir. Aracı kentler, kentleşmenin hızı ve yayılma sürecini kontrol altına alması ve yüksek yaşam kalitesinin somutlaşması bağlamında önemli bir olgudur. Ayrıca kent-bölge içindeki ve çevre kentlerdeki dezavantajları avantaja çevirerek bunları pazarlayabilen bir kent temsilidir ve bu özelliklerini rekabet aracı olarak kullanmaktadır.

Sonuç olarak, kentlerin mekânsal yayılımı ve bu kentlerin yarattığı toplumsal ve ekonomik sonuçlar zamana ve mekâna göre değişmekte; yeni dinamiklerin ortaya çıkmasına yol açmaktadır. Bu çalışma ile kent-bölge içinde yaşanan değişimlerin hinterlandlarında ve bölgelerinde yer alan kentlerin konumlarını ve işlevlerini yeniden tanımladığı ileri sürülmektedir. Aracı kentleri literatürde daha önce ele alınmayan bir perspektiften, ulus devlet mekânının yeniden ölçeklenmesini simgeleyen kent-bölge etkisi içinde analiz etmeyi savunan bu çalışma, söz konusu etki ile kentlerin yeni statüler ve ölçekler kazanabildiklerini göstermektedir. Yeni bir ekonomik coğrafya, toplumsal ortam ve kent yapısı olan aracı kentler, yaşamak için yüksek yaşam kalitesi ile harmanlanmış, ne kırsaldan izole ne de metropol alanları gibi yoğun olup ekonomik faaliyet çeşitliliği aracılığıyla istihdam imkânını genişletmektedir. Sürdürülebilirliğin ve yerel dinamiklerin baskın olduğu bu kentler yeni bir kentsel yaşamın sembolü, *yeni kentleşme biçimi veya yeni bir baş etme stratejisidir*. Geleceğin kentlerinde metropollerin değil alt metropoliten alanların öneminin artacağı (BM, 2014) düşünüldüğünde aracı kentlerin dikkate değer bir tartışma konusu olacağı tahmin edilmektedir. Bu kentler bölgesel sermaye, ekonomik aktarma merkezi, bölgesel piyasa, hizmet merkezi, turist merkezi, iletişim aktarma merkezi, metropoliten çevresi, ulusal-uluslararası ara yüzey işlevleriyle (Bolay ve Kern, 2019) farklı araştırmaların konusu olabilecek kentsel oluşum ve ölçektir. Nitekim aracı kentlerin heterojen oluşu bu kentlerin çeşitli düzeylerde farklı işlevleriyle araştırmalara konu edilmesine, bu farklılıkların

nedenlerinin sorgulanmasına ve kent ve sosyal politika araştırmacıları tarafından kapsamlı ve karşılaştırmalı bir şekilde çalışılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Artık büyük ölçekli kentler yerine ihmal edilen küçük ve orta ölçekli kentlerin, alternatif kentsel oluşumların ve bu kentlerin kendine özgü ekonomik yapılarının, mekânsal gelişiminin, g pratiklerinin, kalkınma hedeflerinin, dirençlerinin, küresel iklim krizindeki konumlarının, bu kentleri cazip kılan faktörlerinin araştırılmasına ve tüm bunların bölge, ulus ve uluslararası düzeyde karşılaştırmalı bir şekilde ele alınmasına odaklanmak yerinde ve önemli olacaktır.

Etik Standart ile Uyumluluk

ıkar atışması: Yazarlar herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Etik Kurul İzni: Bu alışma için etik kurul iznine gerek yoktur.

Finansal Destek: Çalışmanın üretildiği doktora tezi Marmara Belediyeler Birliği tarafından desteklenmiştir.

Teřekkür: Teřekkrmz yoktur.

KAYNAKÇA:

- Azahan, A., Jamaluddin, M. J., Lukman, Z. M., Kadaruddin, A. & Kadir, A. (2009). The quality of life in Malaysia's intermediate city: Urban dwellers perspective. *European Journal of Social Sciences*, 9(1), 161-167.
- Bahers, J.-B., Barles, S. & Durand, M. (2018). Urban metabolism of intermediate cities: The material flow analysis, hinterlands and the logistics-hub function of Rennes and Le Mans (France). *Journal of Industrial Ecology*, 23(3), 686-698. <https://doi.org/10.1111/jiec.12778>
- Bayırbağ, M.K. (2006). lek yaklaşımının kent ve bölgelerin ykselişinin aıklanmasındaki katkıları zerine. *Praksis*, 15, 49-70.
- Bellet Sanfeliu, C. & Llop Torné, J.M. (2004). Miradas a otros espacios urbanos: Las ciudades intermedias (Looking at other urban spaces: Intermediate cities). *Revista Electrónica De Geografía Y Ciencias Sociales*, 165(8), 1-28. Erişim adresi: <http://hdl.handle.net/10459.1/41650>
- Bermejo-Martín, G. & Rodríguez-Monroy, C. (2019). Sustainability and water sensitive cities: Analysis for intermediary cities in Andalusia. *Sustainability*, 11(17), 1-25. <https://doi.org/10.3390/su11174677>
- Bolay, J.C. (2020). *Urban planning against poverty*. Berlin: Springer.
- Bolay, J.C. (2016). Prosperity and social inequalities: Montes Claros, how to plan an intermediary city in Brazil. *Current Urban Studies*, 4, 175-194. <https://doi.org/10.4236/cus.2016.42013>
- Bolay, J.-C. & Rabinovich, A. (2004). Intermediate cities in Latin America risk and opportunities of coherent urban development. *Cities*, 21(5), 407-421. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2004.07.007>
- Bolay, J-C. & Kern, A.-L. (2019). Intermediate cities. In A. Orum (Ed.), *The Wiley Blackwell Encyclopedia of urban and regional studies* (pp. 1-5). New Jersey: John Wiley & Sons.

- Brenner, N. (1998). Global cities, glocal states: Global city formation and state territorial restructuring in contemporary Europe. *Review of International Political Economy*, 5(1), 1-37. Erişim adresi: www.jstor.org/stable/4177255
- Brenner, N. (2004). *New state spaces, urban governance and rescaling statehood*. New York: Oxford University Press.
- Brenner, N. (2014). Eleştirel kent teorisi nedir? N. Brenner, P. Marcuse ve M. Mayer (Eds.), *Kâr İçin Değil Halk İçin* (Çev. Ali Yağız Şen) (ss. 29-46) içinde. İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Brenner, N. (2019). *New urban spaces: Urban theory and the scale question*. Oxford: Oxford University Press.
- Brenner, N. & Schmid, C. (2014). The 'urban age' in question. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(3), 731-755. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12115>
- Castells, M. (2010). *The information age economy, society, and culture: The Rise of the network society (Vol I)*. United Kingdom: Blackwell Publishing.
- Castells, M. (2017). *Kent, sınıf, iktidar* (Çev. Asuman Türkün). Ankara: Phoenix Yayınevi.
- Duman, B. & Coşkun, İ. (2016). Politik süreç teorisi çerçevesinde Tozkoparan'da kentsel dönüşüm projesine karşı kolektif bir eylemin olabilirliği. *İstanbul University Journal of Sociology*, 36(2), 575-616. <https://doi.org/10.16917/iusosyoloji.291228>
- Eraydın, A. (2001). Küreselleşme-yerelleşme ve işlevleri farklılaşan kentler. *Prof. Dr. Cevat Geray'a Armağan* (ss. 363-392) içinde. Ankara: Mülkiyeliler Birliği Yayınları.
- Eraydın, A. (2012). Girişimci devlet, otoriterleşen populizm: Neoliberalizmin yeni evresinde devletin yeni davranış kalıpları. *KBAM 3. Kentsel ve Bölgesel Araştırmalar Sempozyumu, 'Kent Bölgeler, Metropolitan Alanlar ve Büyükşehirler: Değişen Dinamikler ve Sorunlar' Bildiri Kitabı* (ss. 13-33). Ankara: Meta Basımevi.
- Giddens, A. (1999). *Toplumun kuruluşu* (Çev. Hüseyin Özel). İstanbul: Bilim Sanat Yayınları.
- Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler*, 71(1), 3-17. Erişim adresi: <https://www.jstor.org/stable/490503>
- Harvey, D. (2009). *Sosyal adalet ve şehir* (Çev. Mehmet Moralı). İstanbul: Metis Yayınları.
- Hodson, M., McMeekin, A., Froud, J. & Moran, M. (2020). State-rescaling and Re-designing the material city-region: Tensions of disruption and continuity in articulating the future of Greater Manchester. *Urban Studies*, 57(1), 198-217. <https://doi.org/10.1177/0042098018820181>
- Jessop, B. (2002). *The future of the capitalist state*. London: Polity Press.
- Jessop, B. (2005). *Hegemonya, post-fordizm ve küreselleşme ekseninde kapitalist devlet* (Çev. Alev Özkazanç ve Betül Yazar). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Keyder, Ç. (2004). *Ulusal kalkınmacılığın iflası*. İstanbul: Metis Yayınları.
- Klaufus, C. (2010). Watching the city grow: Remittances and sprawl in intermediate Central American cities. *Environment & Urbanization*, 22(1), 125-137. <https://doi.org/10.1177/0956247809359646>

- Lefebvre, H. (2013). *Kentsel devrim* (Çev. Selim Sezer). İstanbul: Sel Yayınları.
- Lefebvre, H. (2018). *Şehir hakkı* (Çev. Işık Ergüden). İstanbul: Sel Yayınları.
- Ohmae, K. (1990). *Borderless world: Power and strategy in the interlinked economy*. New York: Perennial Publishing.
- Pahl, R.E. (1975). *Whose city?* Harmondsworth: Penguin Books.
- Roberts, B. H. (2016). Rural urbanization and the development of small and intermediate towns. *Regional Development Dialogue*, 35, 1-23.
- Roberts, B.H., Iglésias, B.M. & Llop, J.M. (2016). Intermediary cities: The nexus between the local and the global. In E. Bilsky, A. Ciambra, M. Guerin, & L. Terren (Eds.), *Co-Creating the urban future: The agenda of metropolis, cities and territories* (pp. 133-220). Publisher: United Cities and Local Governments (UCLG).
- Rodríguez-Pose, A. (2008). The rise of the “city-region” concept and its development policy implications. *European Planning Studies*, 16(8), 1025–1046. <https://doi.org/10.1080/09654310802315567>
- Romanos, M. & Auffrey, C. (2002). Assessing the potential for sustainable development in the intermediate size cities of Southeast Asia: The experience from Thailand. In M. Romanos ve C. Auffrey (Eds.), *Managing intermediate size cities* (pp.1-19). New York: Springer Publishing.
- Rondinelli, D. A. (1982). Intermediate cities in developing countries: A comparative analysis of their demographic, social and economic characteristic. *Third World Planning Review*, 4(4), 357-386. <https://doi.org/10.3828/twpr.4.4.8m60j6044453h17x>
- Sassen, S. (1991). *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.
- Sassen, S. (2005). The global city: Introducing a concept. *The Brown Journal of World Affairs*, 11(2), 27-43. Erişim adresi: <https://bjwa.brown.edu/11-2/the-global-city-introducing-a-concept/>
- Scott, A. (2019). City-regions reconsidered. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 51(3), 554-580. <https://doi.org/10.1177/0308518X19831591>
- Shen, J. (2008). Spatial strategies of urban development: Rescaling and territorialization in post reform China. *The Open Urban Studies Journal*, 1, 11-18. <https://doi.org/10.2174/1874942900801010011>
- Smith, N. (1979). Toward a theory of gentrification a back to the city movement by capital, not people. *Journal of the American Planning Association*, 45(4), 538-548. <https://doi.org/10.1080/01944367908977002>
- Smith, N. (2017). *Eşitsiz gelişim* (Çev. Esin Soğancılar). İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Soja, E. (2000). *Postmetropolis: Critical studies of cities and regions*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Soja, E. (2017). *Postmodern coğrafyalar* (Çev. Yunus Çetin). İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Swyngedouw, E. (2004). Globalisation or ‘glocalisation’? Networks, territories and rescaling. *Cambridge Review of International Affairs*, 17(1), 25-48. <https://doi.org/10.1080/0955757042000203632>

Şentürk, M. (2011). *Kentsel müdahaleler açısından İstanbul* (Yayımlanmamış Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Tekeli, İ. (2010). *Gündelik yaşam, yaşam kalitesi ve yerellik yazıları*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Trapero, E. Solís., Sanz, I. Mohíno. & Francés, José María de Ureña. (2015). Global metropolitan-regional scale in evolution: Metropolitan intermediary cities and metropolitan cities. *European Planning Studies*, 23(3), 568-596. <https://doi.org/10.1080/09654313.2013.878691>

EXTENDED ABSTRACT

The rescaling process of spaces corresponds to the post-1980 period. In this period, while the global economy and networks get stronger, the impact of cities on the economy starts to increase. According to Brenner (2019), in this period, which is called the post-Keynesian period, re-scaled state spaces come to the fore. In the Keynesian period (before 1980), cities are the locomotive of national development and have national functions. However, with the intensification of neoliberal policies, regions and national urban centers are formed, cities are separated from national development and become competitive areas (Brenner, 2019: 138-142). Thus, they shape the center of the global economy. The fact that cities gain a new form, and the network brings the definition of the global city (Sassen, 1991) to the agenda. The rescaling of national spaces starts with the global city, and it continues with the city-region. Capital accumulation and competitiveness policies are restructured in the city-region scale. The functions of cities in the city-region are differentiated. This situation causes uneven development and intermediary cities, which can be defined as a new urban formation and scale, are considered as the solution to uneven development.

In the process of capital production and accumulation, the formation of new spaces and scales in the network of strategic spaces requires the definition of new regional organizations and urban forms. In other words, the historical transformations of cities bring the need to the agenda. The urbanization debate in the 21st century has intertwined with critical urban theory and critical social theory (Brenner, 2014: 31). To understand the changes of cities in terms of time and space it is necessary to deal with macro and microstructure together. When global processes affect the capital accumulation, it is inevitable that urban needs and uneven development will emerge. On the other hand, intermediary cities, a new urban formation, can be discussed depending on time and space and can be presented as a solution to the uneven development in the city-region. The need for alternative urban formation makes intermediary cities an important research and discussion topic. Intermediary cities are shaped by the change in social, demographic, and economic conditions in global cities and city-regions. They are located between metropolitan cities or in their hinterland, they can take the employment and population burden of metropolitan cities, have a higher quality of life and better rural-urban interaction than metropolitan cities (Bahers, Barles ve Durand, 2018; Bolay, 2016; Bolay, 2020; Bolay ve Kern, 2019; Bolay ve Rabinovich, 2004). Intermediary cities can absorb population density of metropolitan cities as well as provide a balanced population distribution in the city. Therefore, these cities represent a part of the spatial restructuring process in terms of a new demographic and urban transition.

After 1990, the rescaling of nation-state spaces is included in discussions of localization in addition to globalization. The importance of the local and its integration with the global bring new local accumulation strategies and local decision-makers to the agenda. In this context, it is important to analyze intermediary cities in the impact of global city and city-region that has not been discussed in the literature before. Generally, the study of metropolitan cities causes small size and medium size

cities to be ignored in the literature (Roberts, 2016: 2). Therefore, this study focuses on intermediary cities which are small size or medium size compared to metropolitan cities. Intermediary cities symbolize a new spatial structure, demographic, and urban transition. It examines the rescaling of intermediary cities through the global city and city-region. In this context, it focuses on the rescaling process of the nation-state space, global city and city-region, global and local dynamics, the effects of all these factors on the formation and functions of intermediary cities through critical urban theory. Policies and interventions in the city-regions affect the social, demographic, and economic transformation of other cities. They create a new spatial division of labor and the functions of cities become different. The study states that city-regions, which expand their scale through their relationship with its hinterland, bring new functions to the cities in its sphere and argues that intermediary cities are formed to reduce the uneven development in the city-region. Besides, they can be alternative and/or rival to metropolitan/global cities in terms of the social, economic, and daily living conditions.