

TÜRKİYE'DE TURİZME BAĞLI KENTLEŞMELERE FARKLI BİR ÖRNEK: MİLAS (MUĞLA)**Erol KAPLUHAN***Dr., EKapluhan@hotmail.com***ÖZET**

1950 öncesinde son derece yavaş olan kentleşme olayı, bu tarihten sonra kırsal bölgelerden şehirlere göçler nedeniyle hız kazanmıştır. 1980'lere kadar olan dönem incelendiğinde ise, kentsel nüfus artışının genel olarak sanayi kentlerinde çok yüksek olduğu görülür. Öte yandan kentleşmeye yön veren önemli bir etken daha ortaya çıkmıştır, bu da turizmdir. Türkiye'de turizm sektörünün önem kazanmasıyla birlikte, turizm potansiyeline sahip yerleşmeler hızla cazibe merkezi haline gelmiş ve kentleşme sürecine girmişlerdir. Turizm odaklı kentleşmeler, sanayi odaklı kentleşmelere göre çok daha yeni ve daha bölgesel bir nitelik göstermektedir. Bu çalışmanın amacı, yüksek turizm potansiyeline rağmen, Türkiye'de turizm odaklı kentleşmelerden farklı bir özellik arz eden Milas'ta kentleşmeyi tarihsel süreçte incelemek, farklılıkları ortaya koymak ve nedenlerini tespit etmektir.

Anahtar Kelimeler: Kentleşme, Turizm, Milas.

A DIFFERENT EXAMPLE OF URBANIZATION IN TURKEY DEPENDED TO TOURISM: MİLAS (MUĞLA)**ABSTRACT**

Urbanisation process, quite slow before 1950, gained momentum due to migrations from rural regions to cities following that year. Considering the period till 1980's, it can be seen that urban population increase is very high in industrial cities. On the other hand a new directing factor emerged for urbanization and this is tourism. The tourism sectors gaining importance in Turkey, settlements having tourism potential become attraction tourism center rapidly and entered urbanization period. Tourism based urbanizations, shows a more regional according to industry based urbanizations. The purpose of this study is to examine the urbanization in Milas, which offers a different speciality then the tourism based urbanizations in Turkey, in a historical process, to put forth the differences and to deduce the reasons.

Keywords: Urbanization, Tourism, Milas.

1. GİRİŞ

Dünya'da kentleşme olgusu hızlı bir şekilde gerçekleşmiştir. Ülkemizde bu hızlı değişime dâhil olmuştur. Ülkemizde kentleşme ile ilgili veriler incelendiğinde bu durumu gözler önüne sermektedir. 1950 yılında Türkiye nüfusunun %15'i kentlerde yaşarken, % 85'i kırsal alanda yaşamaktaydı (Es ve Ateş, 2004: 216). 2012 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi'ne göre Türkiye toplam nüfusunun (75.627.384) % 77,28'i kentlerde (58.448.431), % 22,72'si (17.178.953) kırsal alanda yaşamaktadır (www.tuik.gov.tr). Verilerden de görüldüğü gibi Türkiye yaklaşık 60 yıllık bir sürede çok hızlı bir kentleşme olgusunu yaşamıştır.

Türkiye'de kentleşme, kentsel alanların çekici etkisinden çok, kırsal alanların itici etkisi altında gerçekleşmiştir ki, kentleşmenin günümüzde de bu temel karakteristiğini koruduğu görülmektedir. Dolayısıyla ülkemizde

kentsel gelişmenin temel dinamiğinin de kırsal alanların iticiliği olduğu söylenebilir. Böyle bir özelliği ortaya çıkaran ana unsur ise, kentleşmenin dinamiğinin sanayileşme olmamasıdır. Batı'da kentleşme, temel bir toplumsal olgu olarak sanayileşmeye bağlı ve onu takip eden bir hızda kendini gösterirken; Türkiye'de bu biçimde sağlıklı bir kentleşmeden söz edilememektedir.

Turizm toplumsal değişim sürecini başlatmakta, sürdürmede ve topluluğun dışı açılmasında etkisini daha çok yönlü ve daha kısa sürede gösteren bir asli etmendir. Bu bakımdan turizm, tarımsal uğraşların egemen olduğu küçük kasaba topluluklarında iş-güç yerlerindeki fonksiyonel farklılaşmanın ve kalıplaşmanın ileri düzeylerde biçimlenmesine, pazar ekonomisine bağımlılığın giderek artmasına, yaşama standardının ve tüketim normlarının yükselme doğrultusunda değişmesine, dış çevre ile ilişkilerin yoğunlaşmasına, tercih ve değer yargılarının dışı kapalılığı yansıtan kalıplardan sıyrılmasına elverişli ortam ve koşullar yaratarak toplumsal değişimin sosyo-ekonomik muhtevada oluşumunu gerçekleştirir (Eralp, 1974: 6-7).

Yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren hız kazanan kentleşme süreci, birçok ülkede kentlerde yaşamının ekonomik, sosyal ve kültürel cazibesine bağlı olarak aldığı göçler dolayısıyla nüfusun yoğunlaşmasına neden olmuştur. Özellikle işgücü istihdamı konusunda çekim merkezi haline gelen kentler, çevrelerinden yoğun şekilde göç almaktadır. Yakın zamana kadar geleneksel sanayi merkezlerine yönelik göçlerin egemen olduğu kentleşme, ülkemizdeki mevcut kentleşmenin temelini oluştururken; buna, kaynağını tarım ve turizm faaliyetlerindeki gelişmelerden alan kentleşme modellerinin eklendiği gözlenmektedir. Türkiye'nin aktif dış turizmi özellikle 1980'lerden itibaren önemli bir gelişme göstermeye başlamış ve ülke ekonomisine çok büyük katkı sağlayan gelir kaynaklarından biri durumuna gelmiştir.

Muğla ilinin çevre ilçelerinden biri olan Milas, konum ve doğal çevre özelliklerinden kaynaklanan avantajlar sayesinde kuruluşundan bu yana her dönem varlığını sürdürmeyi başarmış kentlerden biridir. Kent alanı ve çevresindeki toprak kaynakları ve uygun iklim koşullarının insan yaşam ve etkinliklerine olumlu yansımaları, yörede ekonomik faaliyetlerin çeşitlenmesini, özellikle tarım ve tarıma dayalı sektörlerin gelişmesini sağlamıştır. Bu gelişmeler; kentin bir yandan ekonomik yaşamını hareketlendirmiş, girdilerini artırmış, diğer yandan da kentin ekonomik yapısında ve mekân organizasyonunda olumlu rol oynamıştır. Milas, doğal çevresinin sunduğu olanaklardan önemli ölçüde yararlanmış ve tarım karakteri ağır basan bir kent yerleşimi olarak varlığını ve etkinliğini sürdürmeyi başarmıştır.

Bu çalışmanın temel amacı, Milas'taki kentleşmeyi özellikle nüfus artışı açısından değerlendirmek ve bu verilerden hareketle Milas'ın kentleşmesinde turizmin etkilerini inceleyerek, tipik turizm odaklı kentleşmelerden farkını ortaya koymaktır.

2. TÜRKİYE'DE KENTLEŞME VE TURİZM

Gelişmekte olan ülkeler arasında yer alan Türkiye'nin kentleşme yapısı Batılı ülkelere farklılık gösterir. Sanayileşme ve teknolojik gelişmenin geç başlaması bu farklılığın en büyük sebebidir. Türkiye'nin toplumsal ve kültürel özellikleri ele alındığında kentleşme sürecinde olduğu göçler ülkesi olduğu ve tarih boyunca birçok

uygarlıklara beşiklik ettiği görülür. Türkiye'deki kentleşme olgusu ülkenin toplumsal ve ekonomik yapısını biçimlendiren temel öğelerin basında gelmektedir. Bu durum sadece tarımdaki değişmelerin ve sanayileşmenin bir sonucu değil, aynı zamanda toplumsal değişme sürecinin de bir göstergesidir.

Ülkemizde kentleşme süreci kamusal düzenlemelerin ve kentsel kurumların denetimi ve yönlendirilmesi altında, yani planlı olarak gerçekleşmediği bilinmektedir. Bunun yanı sıra bu süreç, kuralları kamuca belirlenen, acık piyasa mekanizması koşulları içinde de gerçekleşmez. Türkiye'de kentleşme geleneksel devlet-toplum ilişkilerinin belirlediği, merkezîyetçi ve otoriter kurullarla isleyen kurumlar; güçsüz yerel yönetimler ve popülist politikaların beslediği enformel örgütlenmelerin karşılıklı etkileşiminin oluşturduğu ve dıştan bakıldığında kaotik olarak algılanabilecek bir ortamda gerçekleşmiştir (Erder, 1998: 231).

Cumhuriyet dönemi, tüm bu süreçler açısından, Anadolu kentleri için bir değişim, hatta yeniden yapılanma dönemi olmuştur. Kentler, eski kimlikleri çevresinde yeni fonksiyonlar kazanarak büyümüşler ve değişmişlerdir. Nitekim kentlerin bugünkü kimliği, kentin yerleştiği alanın doğal çevre bileşenlerinin bir sonucu olarak sekilenen çevre potansiyelleri ve buna eklenen sosyoekonomik ve kültürel özelliklerinin kent yaşamına yansımalarının ortak bileşkesidir. Cumhuriyet sonrası dönemde, hızla kimlik değişimine uğrayan kentlerimizde, bu süreçte bir yandan ekonomik hayatın çeşitliliği artarken, diğer yandan kent ekonomisine yeni sektörler-fonksiyonlar eklenmiştir. Benzer bir değişim ve çeşitlilik kentin fiziksel yapılanmasında, mimarisinde, kamuya açık ortak kullanım alanlarında, kent hizmetlerinde ve sosyal örgütlenme biçimlerinde ve genel olarak kentin günlük yaşam aktivitelerinde de kendini göstermiştir (Karadağ, 2000: 2006). Ülkemiz kentleri için, yukarıda sözü edilen kimlik değişimi ve yeni kimlik kazanımları, dün olduğu gibi bugün de devam etmektedir.

Kentleşme esas itibarıyla Cumhuriyet döneminde bir toplumsal olgu olarak ortaya çıkmıştır. Cumhuriyetle birlikte, önceki dönemden oldukça farklı anlayış ve kurumlaşmaya gidilen Türkiye'de, özellikle II. Dünya Savaşı'ndan sonra hızlı bir değişim sürecine girilmiştir ki, bu değişim, ekonomiden toplumsal ve kültürel alana, idari ve siyasi yapılara kadar geniş bir alanı içermektedir. Bu değişimin kendisini hissettirdiği temel alanlardan birisi de kentsel mekânlar olmuştur. Bu dönemde görülmeye başlayan hızlı nüfus artışı, tarımda makineleşme ve kentsel alanların görece çekici etkisi, nüfusu kırsal alanlardan kentsel alanlara hızla çekmeye başlamış; ortaya çıkan göç olgusu, Türkiye kentleşmesine bu tarihe kadar görülmemiş bir boyut kazandırmıştır.

Türkiye'de kentleşme, kentsel alanların çekici etkisinden çok, kırsal alanların itici etkisi altında gerçekleşmiştir ki, kentleşmenin günümüzde de bu temel karakteristiğini koruduğu görülmektedir. Dolayısıyla ülkemizde kentsel gelişmenin temel dinamiğinin de kırsal alanların iticiliği olduğu söylenebilir. Böyle bir özelliği ortaya çıkaran ana unsur ise, kentleşmenin dinamiğinin sanayileşme olmamasıdır. Batı'da kentleşme, temel bir toplumsal olgu olarak sanayileşmeye bağlı ve onu takip eden bir hızda kendini gösterirken; Türkiye'de bu biçimde sağlıklı bir kentleşmeden söz edilememektedir.

Kentleşme hareketlerini Türkiye ölçeğinde değerlendirdiğimizde ise, Avrupa'da yaşanan kentleşme süreci ile benzerlikler göstermesinin yanında, ülkenin sahip olduğu kendine özgü yapısal özelliklere bağlı olarak bazı

farklılıkların da yaşandığı açıktır. Bu benzerlik ve farklılıkları ülkemizde yaşanan kentleşme hareketlerini ve bu süreç içinde turizmin yerini dönemler halinde kısaca ele alarak şu şekilde açıklayabiliriz.

1923 yılında Cumhuriyetin ilanından bugüne kadar ülkenin sosyo-ekonomik yapısının bir parçası olan nüfusta da önemli değişiklikler meydana gelmiştir. Bu tarihten sonra yaş grupları ve cinsiyetler arasında yeni bir denge ortaya çıktığı gibi, nüfusun büyüklüğü, coğrafi dağılışı ve yerleşme yoğunluğu da önemli ölçüde değişmiştir. Genel olarak değerlendirildiğinde, 1923 yılından günümüze değin yaşanan kentleşme sürecini üç ana dönem halinde incelemek mümkündür.

2.1. 1923–1950 DÖNEMİ

Türkiye’de, Cumhuriyetin kurulduğu 1923 yılından 1950 yılına kadar güçlü bir kentleşme hareketinden söz etmek mümkün değildir. İdari ayrıma göre 1927’de 3.305.879 kişi olan kentsel nüfus, 23 yılda sadece yarım kat (% 59) bir büyüme göstererek 5.244.337’e (1950) ulaşabilmiştir. Aynı dönemde kırsal nüfusunda hemen hemen aynı düzeyde (% 52) artarak 10.342.391’den (1927) 15.703.851’e yükseldiği görülmektedir (Tablo 1). Dolayısıyla, kentsel alanlardaki nüfus artışının kırdan aldığı göçlere değil, büyük ölçüde kendi gelişme dinamiğine bağlı olduğu söylenebilir. Bu dönemde yine kentsel ile genel nüfus artış hızlarını karşılaştırdığımızda da aralarında büyük bir farklılığın olmadığı ortaya çıkmaktadır. Hatta kentlerde doğurganlık daha düşük olduğundan kentsel nüfus artış hızı 1927–1935 yılları arasında toplam nüfus artış hızının gerisinde kalmıştır. Diğer yandan özellikle 1927–1940 yılları arasında doğal nüfus artışı üzerinde yurtdışı merkezli göçlerin etkisi büyük olmuştur. 1935-1940 yılları arasında görülen fark ise 1940 yılında Hatay’ın ülke topraklarına katılması ile ilgilidir. Dolayısıyla, kentsel nüfusun toplam nüfus içindeki payı bu dönemde hemen hemen aynı kalmış, bu oran 1927’de % 24,2 iken, 1950 ‘de % 25,1’e yükselmiştir (Tablo 1).

Tablo 1: Türkiye’nin toplam, kentsel ve kırsal nüfusları, kentsel ve kırsal nüfusun toplam nüfus içerisindeki oranları.

1927-2012 Yılları arasında Kırsal ve Kentsel Nüfusun Sayısal ve Yüzde Dağılımı					
Yıl	Kır	Kent	Kır (%)	Kent(%)	Nüfus Artış Hızı (‰)
1927	10.342.391	3.305.879	75,8	24,2	--
1935	12.355.376	3.802.642	76,5	23,5	21,1
1940	13.474.701	4.346.249	75,6	24,4	19,59
1945	14.103.072	4.687.102	75,1	24,9	10,59
1950	15.702.851	5.244.337	74,9	25,1	21,73

1955	17.137.420	6.927.343	71,2	28,8	27,75
1960	18.895.089	8.859.731	68,1	31,9	28,53
1965	20.585.604	10.805.817	65,6	34,4	24,63
1970	21.914.075	13.691.101	61,5	38,5	25,19
1975	23.478.651	16.869.068	58,2	41,8	25,01
1980	25.091.950	19.645.007	56,1	43,7	20,65
1985	23.798.701	26.865.757	47,0	53,0	24,88
1990	23.146.684	33.326.351	41,0	59,0	21,71
2000	23.797.653	44.006.274	35,1	64,9	18,35
2010	17.500.632	56.222.356	23,7	76,2	15,88
2012	17.178.953	58.448.431	22,7	77,2	12,00
Not: 1927–1990 arasında nüfusu 10.000'in üstündeki yerleşim birimleri, 2000'den itibaren il ve ilçe merkezleri kentsel nüfus olarak yer aldı.					

Kaynak: TÜİK Nüfus İstatistiklerinden derlenerek oluşturulmuştur.

1927–1950 yılları arasında ülkede gerek kapalı ekonomiye bağlı üretim ilişkilerinin varlığı gerekse bu dönem içerisinde ulaşım ve iletişim olanaklarının sınırlılığı nedeni ile kırsal ve kentsel alanlarda henüz yapısal dönüşümlerin başlamamış olması kentleşmeyi büyük ölçüde etkilemiştir. Ayrıca, 1929 yılında yaşanan dünya ekonomik bunalımı ve bunun sonucunda ortaya çıkan 2. Dünya Savaşı da yatay hareketliliği etkileyen en önemli faktörlerin başında gelmektedir. Dolayısıyla, 1927–1950 dönemi nüfusun niceliği bakımından durgunluk dönemi olarak adlandırılabilir. Çünkü bu dönem, Kurtuluş savaşı sonrası ekonomik ve toplumsal anlamda yaraların sarıldığı bir dönem olmuştur. Diğer yandan, dönem içinde yaşanan dünya ekonomik krizi ve II. Dünya Savaşı ülkenin gelişme yönündeki çabalarını engelleyen faktörler olmuştur. Tüm bunların sonunda, sözü edilen dönemde turizm faaliyetlerinden bahsetmek mümkün olmadığı gibi turizmin kentleşme üzerinde görünür bir etkisi olmamıştır. Kaldı ki, Türkiye’de gerçek anlamda bir kentleşmenin yaşanmadığı da çok açıktır.

2.2. 1950–1980 DÖNEMİ

Türkiye, 1950–1960 yılları arasında tarihinin ilk yoğun ve hızlı kentleşme hareketlerine sahne olmuştur. İdari ayrıma göre 1950 yılında 5.244.337 olan kentsel nüfus 10 yılda % 69 oranında artarak 1960’da 8.859.731 kişiye

ulaşmıştır. Kentsel nüfusun toplam nüfus içindeki payı da aynı dönemde % 25,1'den, % 31,9'a çıkmıştır. Başka bir anlatımla, 1950 yılında ülkede ancak her 4 kişiden biri kentlerde yaşamakta iken, 10 yıl sonra bu oran 1/3'e yükselmiştir (Tablo 1). Bu dönemde kentsel nüfus artışı en yüksek düzeyine 1950'li yılların ilk yarısında ulaşmıştır. 1945–1950 yılları arasında % 22,4 olan kentsel nüfus artış hızı, 1950–1955 döneminde % 55,3'e çıkmış, 1955–1960 döneminde ise az da olsa gerileyerek % 49,0'a düşmüştür. Yine de 1950–1960 döneminde söz konusu artış hızı ortalama % 51,3 olarak gerçekleşmiştir ve bu oran ülkemizdeki kentleşme sürecinin ne kadar hızlı olduğunun bir göstergesidir.

1950–1960 arasında kentleşme sürecinin başlaması ve kısa sürede hız kazanması, ülkenin bu yıllardaki sosyo-ekonomik yapısı ve bu yapıda ortaya çıkan hızlı değişim ile yakından ilgilidir. Bu değişim kırsal alandan zaten tarımdaki düşük verimlilik ile topraksızlaşma, makineleşmenin neden olduğu işsizlik gibi itici nedenlerin baskısı altında olan ve giderek çoğalan nüfus, kentsel alanda doğan yeni iş olanakları, yüksek gelir ile eğitim, sağlık, kamu hizmetlerinin varlığı gibi kentin çekici güçlerinin etkisi altında kalmıştır. Bu etki altında kalıpta gelişen haberleşme olanakları ve ulaşım gibi iletici güçlerinde büyük payı vardır.

1950'lilerin ilk yıllarında büyük bir hız kazanan kentleşme hareketleri 1960'lı yılların başında bir durgunluk dönemine girmiş ancak 1960'lı yılların ikinci yarısından sonra yeniden hız kazanmakla birlikte 1950-1960 dönemindeki düzeyini tekrar yakalayamamıştır.

1960–1970 döneminin kentleşme olgusu açısından kendi içinde hareketli bir dönem olduğu gözlenmektedir. Bir önceki dönemde % 49,0 olan kentsel nüfus artış hızı 1960–1965 döneminde % 39,6'ya düşmüştür. Yine bu dönemde kentsel nüfus büyümeyi sürdürmüş, mutlak anlamda yaklaşık olarak 2 milyon kişi artış gerçekleştirmiştir. Kentsel nüfusun toplam nüfus içindeki oranı % 31,9'dan % 34,4'e çıkmıştır. Ancak bu büyüme 1950–1960 dönemi ile karşılaştırıldığında önemsiz kalmıştır (Tablo 1).

1965–1970 dönemi ise Türkiye'de kalkınma hızının en yüksek olduğu döneme denk gelmektedir. Bu dönemde tarım dışı sektörlerdeki gelişmeler önemli boyutlara ulaşmış artan işgücü talebi kır üzerinde büyük bir baskı yapmıştır. Kentsel nüfus artış hızı bu dönemde % 47,1'e yükselerek tekrar 1950'li yılların seviyesine ulaşmıştır. Kentsel nüfusun bu dönemde mutlak artışı da bir önceki döneme göre çok daha önemlidir. Kentsel nüfus mutlak anlamda 2,8 milyon artarak % 27'lik bir büyüme gerçekleştirmiştir. Böylece kentsel nüfusun toplam nüfus içindeki payı 1970 yılında % 38,4'e yükselmiştir (Tablo 1).

1970–1980 dönemi, Türkiye'de 1950'den sonra kentleşme hızının en düşük düzeye indiği bir dönemdir. Kentleşme hızının söz konusu dönemde dikkat çekici bir şekilde gerilemesinde, ülkenin içinde bulunduğu sosyal, ekonomik ve siyasal koşulların önemli bir rolü vardır. 1970 sonrasında kalkınma hızının düşmesi ve yatırımların durma noktasına gelmesi ile yaşanan ekonomik bunalımlar sonucunda, tarım dışı sektörlerin işgücü talepleri önemli oranda azalmıştır. Bu dönemde petrol kriziyle başlayan sanayi sektöründeki durgunluk ve işgücü ihtiyacının azalması kentleşme hızında düşmeye neden olmuştur.

Bu dönemin ilk 10 yılı planlı dönem öncesine denk gelmektedir. Plan öncesi dönemde (1963 yılı öncesi) turizm sektörü, ekonomik bir sektör olarak algılanmış olmasına rağmen bu konuda yapılan çalışmalar istenilen düzeye ulaşamamış ya da başka bir anlatımla bu dönemde turizmin mekân üzerindeki şekillendirici etkisi henüz yaşanmamıştır.

1963 yılından sonra planlı dönemin başlaması turizm için yeni bir dönem kabul edilmektedir. Bu dönemde diğer sektörlerde olduğu gibi turizmde de pek çok konuda hedefler belirlenmiştir. Ancak bu hedeflerin bir kısmına ulaşamazken bir kısmında ise hedeflenenin üzerine çıkmıştır. Örneğin; Akçay (1968), Marmaris (1971) tatil köyleri ile Fransa sermayeli Foça (1967), Kemer (1972) ve Kuşadası (1973) tatil köyleri ve Çeşme oteli (1972) bu dönemin önemli yatırımları arasındadır. Diğer yandan, yine bu dönemde turizm yatırımları devlet tarafından kontrol edilmeye başlanmış, turizmin desteklenmesi ve yönlendirilmesi amacıyla özel turizm gelişme projeleri hazırlanmıştır. Bunların ise en önemlisi Güney Antalya Gelişim Projesi'dir. Bununla birlikte, söz konusu yatırımlara karşılık turist sayısında yıldan yıla yaşanan dalgalanmalar ve turizm gelir ve giderleri arasındaki dengesizlik turizm faaliyetlerinin henüz tam anlamıyla bir istikrara kavuşmadığının göstergeleri arasındadır.

Bu dönemde yatırımların daha çok Akdeniz ve Ege kıyılarına yapılması ya da planlanması, bu bölgelerde istihdam ihtiyacını gündeme getirmiştir. Ancak bu sorun, yukarıda kısaca değinildiği gibi, 1950 sonrası kırdaki yaşanan dönüşümün sonucunda kırsal alanlarda ortaya çıkan istihdam fazlası ile çözülmüştür. Öyle ki, bu dönemde kırsal alanlarda yaşayan pek çok kişi ekonomik kaygıları nedeni ile turizm yatırımlarının artmaya başladığı ülkenin kıyı kesimlerine göç etmeye başlamış, daha önce küçük birer sahil kasabası olan kıyı kentleri zamanla hızlı bir nüfus artışı ile karşı karşıya kalmıştır. 1960 yılı öncesinde küçük birer sahil kasabası olan merkezleri bugün, sahip oldukları nüfus miktarları ve kazandıkları fonksiyonlar ışığında birer kent olarak tanımlamak mümkündür.

2.3. 1980 SONRASI DÖNEM

1980 sonrası ülkemizde yaşanan sosyo-ekonomik gelişmelere bağlı olarak meydana gelen kentleşme hareketleri karşımıza üçüncü ve son dönem olarak çıkmaktadır. 1980'de 19.645.007 olan kentsel nüfus, 1985'de % 62,1'lik bir artış hızı ile 26.865.757 yükselerek Cumhuriyet tarihinin en yüksek artış hızını gerçekleştirmiştir. Ayrıca bu dönemi diğer dönemlerden ayıran bir diğer özellik ise, kırsal ve kentsel nüfus dengelerinin bu dönemde kentsel nüfus lehinde değişmesidir. 1985 yılında 25.091.950 olan kırsal nüfus 1985'de 23.798.701'e gerilemiş ve bu rakamlar paralellinde toplam nüfus içerisindeki payı da % 56,1'den % 47'ye düşmüştür. Buna karşılık kentsel nüfusun 1980'deki % 43,9'lük oranı 1985'de %53'e çıkmıştır (Tablo 1).

Kentsel nüfus miktarında mutlak bir artışın gerçekleşmesinde, büyük kentlerdeki yeni yönetsel yapılanmaların önemli bir rolü bulunmaktadır. 1981 yılından sonra İstanbul, İzmir, Ankara gibi büyük kentler büyük kent statüsü kazanmışlardır. Kentsel alan sınırlarının genişletilmesi sonucunda, kentsel nüfus bir anlamda yapay bir biçimde artırılmıştır. Yine Türkiye'de şehirleşmeye etki eden en önemli unsurlar terör olayları, turizm ve

sanayidir. Terör olayları, kırsal yerleşmelerdeki güvenliğin sağlanamamasına yol açarken, kırsal yaşamı derinden etkilemiş ve temel ekonomik faaliyetlerin sürdürülmesini daha da zorlaştırmıştır (Işık, 2005: 62-66).

1985 yılından sonra kentsel nüfus artış hızlarında tekrar bir düşüş yaşanmaya başlamıştır ve bu düşüş günümüzde de hala devam etmektedir. 1985–1990 döneminde ‰ 42,9 olan kentsel nüfus artış hızı, 1990–1997 döneminde ‰ 29,1'e, 1997-2000 döneminde ise ‰ 24,5'e gerilemiştir. Kentsel nüfus artış hızının düşmesine karşın kentsel nüfus, toplam nüfus içerisinde oransal olarak yükselmeye devam etmiş, söz konusu oran 2000 yılında % 64,9 olarak gerçekleşmiştir (Tablo 1).

1980 sonrası dönemde yaşanan kentleşme hareketlerinin nicelik olarak bir farklılık yaratmasının yanında, bu dönem içerisinde yapısal anlamda da bazı farklılıklar ortaya çıkmıştır. Bu farklılıkların ilki, nüfusun coğrafi dağılışı ile ilgilidir. 1950 yılından sonra İstanbul, Ankara İzmir, Adana gibi büyük merkezler hem kendi iç dinamikleri ile hem de aldıkları iç göçler ile kentleşme sürecine girmişlerdir. Ancak 1980'den sonra bu kentlere yenileri eklenmiştir. Örneğin; Bursa ve Kocaeli'nin ardından İstanbul'a yakınlığı ile dikkat çeken Tekirdağ, turizm yatırımları ile Antalya ve Mersin, GAP ile bölge genelinde bir çekim merkezi haline gelen Şanlıurfa bu kentlere örnek gösterilebilir.

Yukarıdaki açıklamadan da anlaşılacağı gibi, Türkiye'de kentleşme hareketleri sanayi, turizm ve tarım sektöründe yaşanan gelişmelere bağlı olarak meydana gelmiştir. Gelişmeyi turizm açısından ele aldığımızda, 1980 sonrası fiziki planlama, alt yapı çalışmaları ve teşvik kredileri sağlanması yatak kapasitesi ve turist sayısının artmasına neden olmuştur. Bu konuda 1982 yılında yürürlüğü giren Turizm Teşvik Kanunu, sağladığı teşvik ve yatırım kolaylığı ile pek çok yatırımı özellikle Ege ve Akdeniz kıyılarına; Antalya, Muğla ve İzmir'e çekmiştir. 1982–1990 yılları arasında Ege ve Akdeniz kıyılarında yer alan Fethiye, Çeşme, Selçuk, Alanya, Marmaris, Bodrum, Kuşadası gibi pek çok yerleşme turizm merkezi ilan edildiği gibi 1990 yılından sonra da yine ülkenin kıyı kesiminde yer alan pek çok yerleşme bu uygulamaya dâhil edilmiştir. Bu dönemde 1980 öncesi az sayıdaki tatil köylerine yine özellikle Akdeniz kıyılarında yenileri eklenmiştir.

Elbette ki, 1980 sonrası turizm arzında yaşanan bu artış, turizm talebinden ayrı düşünülemez. Daha önce de değinildiği gibi, 1980 sonrası ülkede sanayi yatırımlarının artışı ve ülke geneline yayıldığı, eski büyük kent merkezlerine yenilerinin eklendiği bir dönem olmuştur. Dolayısıyla, yaşanan bu hızlı sanayileşme süreci beraberinde hızlı kentleşmeyi getirmiş, bunların sonucunda da plandan uzak, sağlıksız kentler ortaya çıkmıştır. İşte kıyılar da, öncelikle büyük kentlerin beton yığınlarından, sanayi tesislerinden, gürültü ve hava kirliliğinden kaçan insanların tercih ettiği yerler olmuştur.

Son olarak yine bu dönemde, kentlerde çalışan nüfusun teknolojinin gelişmesine bağlı olarak boş zamanlarının oluşması ve hafta sonlarının tatil olması insanlara kentten uzaklaşmaları için fırsat sağlamıştır. Nitekim özellikle kıyı kesimine yakın olan kentlerde hafta sonları kısa mesafelerde gününbirlik ya da iki günlük kentten uzaklaşmalar başlamıştır.

3. MİLASIN KURULUŞU VE TARİHÇESİ

Kuzeyde Cevizli ve Karanlık Dağları, doğuda Baba Dağı, Honaz Dağ, Bozdağ ve Dalaman Çayı ile sınırlanan bölgeye eski dönemlerde Karia adı verilir, Karia bölgesi Fethiye ilçesi dışında, bugünkü Muğla, Aydın ilinin batısı ile Denizli ilinin güneybatısı olarak kabul edilir. Bölgenin batısını Ege Denizi, güneyini de Akdeniz çevirir. Milas bu bölgelerin batısında bulunur (Akarca, 1954: 53). Milas kenti yakılarında 1938 yılında İsvaçliler tarafından yapılan arkeolojik kazılardan elde edilen maddi kültür belgeleri, kentin; M.O. II. Binden itibaren iskân gördüğünü kanıtlamaktadır (Uykucu, 1968: 189.)

Kent erken I. Binden başlayarak Karlar ve Leglere yerleşim yeri olmuştur. Ege kıyıları ile adalar nüfusunun göçlerine, doğudaki istilacıların saldırısına maruz kalmış bir bölge olan şehrin, ne zaman kurulmuş olduğu kesin olarak bilinmemektedir (Darkot 1997: 312, Akurgal 1998:295, Akarca, 1954: 54).

Şehrin kuruluşu ile ilgili kesin bir bilgi bulunamadığı gibi, şehrin isminin etimolojisi hakkında da tam bir açıklık yoktur. Milas'ın ismi eski ve yeni kaynaklarda, Mylasa, Milasa, Milaxo, Melaso, Melaxo şeklinde yazılmıştır. Mylasa isminin M.Ö. 2. Binyıl Anadolu Luvi dilinden, ya da M.Ö. 1. Binde devamları olan Karya ve Leleg dilinden geldiği görülmektedir (Adıyeke, 1994: 10, Umar, 1999: 56-57). Mylasa, batı Karia'nın en önemli ve en büyük şehridir. Adındaki eski Anadolu coğrafya adlarında görülen "asa" son eki Mylasa'nın çok eski bir yerleşimden süregeldiğini göstermektedir. Şehir Sodra Dağının etekleri ile bu dağın önündeki tepeler üzerine kurulmuşken zamanla ovaya doğru yayılmıştır. Mylasa, M.Ö. II. yüzyılda Hydai, Euromos, Olymos ve Labranda gibi küçük komşu kentlerini egemenliği altına aldı ve bu dönemde kentin sınırları azami genişliğini buldu (Akarca & Akarca, 1954: 76-79).

Bizanslılar zamanında (M.S. IV. Yüzyıl) kent önemini yitirdi. V. Yüzyılda yapılan Kadıköy konsülünde (451'de) te111SIT edilmemesi bunun en büyük delilidir. Ancak sonraları Milas Piskoposluk merkezi oldu ve eski önemini tekrar kazanmaya başladı. Bu tarihten sonra VI. yüzyılın ikinci yarısına değin burada sekiz piskopos yaşamıştır (Wittek, 1986: 65-66).

Mylasa, kuzeydoğu Karia'dan denize inen yol üzerinde bulunuyordu. Tüm Kariyalıların inandığı milli ilahları Zeus Karios'un tapınağı Mylasa şehrinin içindeydi. Karia'nın her yerinden ziyaretçilerin geldiği Zeus Labrandos tapınağı ve kutsal yeri ile Sinuri Tapınağı da Mylasa'nın çok yakınında idi. Bu nedenle Mylasa adeta Karia'nın inanç merkezi konumundaydı.

Milas şehrinin Türkler tarafından hangi tarihte fethedildiği hakkında kesin bir bilgi yoktur fakat Latmos (Beşparmak) dağlarındaki keşişlerin 1079 senesinde Türk akınları sonucu manastırlarını terk etmek zorunda kaldıkları bildirilir (Darkot 1997: 313, Akarca, 1954: 76). Daha sonra bölge tekrar Bizans hâkimiyeti altına girmiştir. Türklerin Anadolu'ya yerleşmesinden sonra Selçuklu İmparatorluğu'nun sınır bölgelerine yerleştirilen kuvvetli göçebe Türk kabileleri Bizans topraklarına sık sık akınlar düzenleyerek sahile kadar inmişlerdir. Şehir Türkler tarafından ilk kez 1261 yılında fethedildi ise de bu tarihten sonra birkaç kez Türkler ve Bizanslılar arasında el değiştirmiştir (Darkot, 1997: 313).

Milas, Menteşe oğullarının ilk zamanlarında beyliğe başkentlik etmiştir. Şehir bu döneme ait Türk mimari tarihinin değerli yapıtlarıyla bezenmiştir. XIV. Yüzyılda ünlü gezgin İbn-Batu'da Milas'tan geçerken bu eski kültür merkezinden övgüyle söz eder ve zengin akarsuları, verimli arazisi, bağ ve bahçeleri ile mamur bir şehir ve Anadolu'nun en güzel köşelerinden biri olduğunu söyler (Cengiz, 1998: 77).

Osmanlının bölgede güçlenmesiyle Menteşe beyliği Anadolu beyliklerinin yanında yer almıştır. Menteşe Beyliği, I.Beyazıt zamanında (1391-92) Osmanlı yönetimine girmiştir. Ankara Savaşı ile birlikte Menteşe Beyi'nin askerleri Timur'un yanında savaşa katılır. Bu çerçevede beylik kısa bir süre için bağımsızlığına kavuşsa da 1415 yılında tekrar Osmanlı yönetimine katılmıştır. XV. Yüzyıldan itibaren ise Menteşe Anadolu eyaletine bağlı bir sancak durumundadır (Adıyeye, 1994: 11). 1451'e değin zaman zaman Osmanlılara gecen yöre bu tarihte II. Mehmet tarafından kesin olarak Osmanlı topraklarına katıldı.

Önceleri sancak yönetim birimi durumuna getirilerek Kütahya merkezli Anadolu Eyaletine bağlanan Menteşeoğulları toprakları, 1836'da Aydın Eyaleti'ne katıldı. 1867'de Vilayetler Kanunu çıkınca, Menteşe Sancağı yine Aydın Vilayeti'ne bağlandı. 1907 yılında Aydın Vilayeti'ne bağlı üçüncü sınıf bir sancak olan Menteşe, merkez Muğla, Mekri (Fethiye), Bodrum, Milas, Marmaris ve Yüksekum (Köyceğiz) kazalarıyla 352 köyden oluşuyordu (Soyluer, 2006: 111). 20 Nisan 1921 tarihinde Sancaklar kaldırılarak yerine Vilayet teşkilatının kurulması üzerine Menteşe (Muğla) Sancağı Aydın vilayetinden ayrılarak bağımsız bir vilayet oldu (Artukmaç, 1960: 24). Bunun üzerine Milas, Muğla Vilayeti'ne bağlı bir kaza (ilçe) haline geldi (Aydın Vilayet Salnamesi, 1326: 693-694).

Batı Toroslar'ın ucunda yer alan Menteşe Sancağı'nın ekonomik hinterlandının tüm bölgeyi kapsamaması, az nüfusa sahip olması, orman ürünleri ve madenler (krom, demir, bakır, manganez, zımpara, kükürt) dışında ihraç edilebilecek önemli ürün ve hammaddenin bulunmaması ve topoğrafik yapısının pek elverişli olmaması nedeniyle diğer vilayetlerle ulaşımı sağlayacak kara ve demiryolu yapılamamış, böylece iç bölgelerle ekonomik ilişkileri sınırlı düzeyde kalmıştır (Tekeli, 1993: 115).

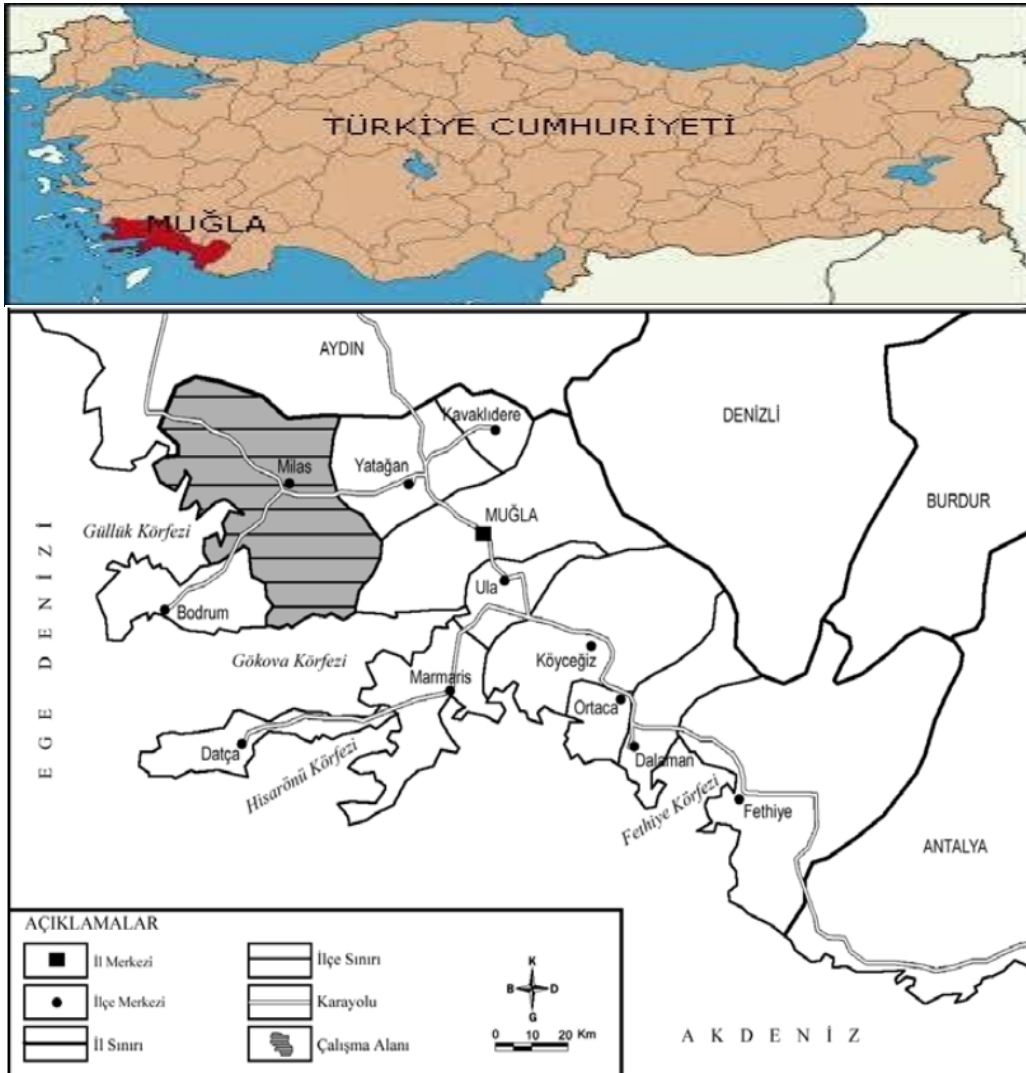
Yaklaşık dört bin yıllık bir tarihi geçmişe sahip olan Milas'ta, bugün geçmişin izlerine hemen her yerde rastlamak mümkündür. Antik Mylasa Kenti'nin hemen batısında Sodra Dağında mermer ocaklarının bulunması inşaat için gerekli malzemenin kolayca temin edilmesini sağlamış ve kentte pek çok resmi bina, tapmak, tiyatro, gymnasium, hamam ve su yolu yapılmıştır. Ancak bugünkü Milas eski kentin tam üzerinde kurulmuş olduğundan bu yapıların hepsi tahribe uğramıştır. Halen kentteki ilk çağ eserleri olarak, sur kalıntıları, Baltalı Kapı, Gümüşkesen Anıtı, Zeus Karios Tapınağı ve Roma gömütleri vardır. Milas sınırları içerisinde 27 antik kent mevcuttur (Oktik vd, 2004: 13).

Milas, Birinci Dünya Savaşı'nda Mondros Ateşkes Anlaşması sonucunda İtalyanların işgaline uğramıştır. Kurtuluş Savaşı'nın ardından Türkiye'nin bağımsızlığını kazanması ve Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte Milas, Muğla ilinin bir ilçesi olmuştur.

4. MİLAS'IN COĞRAFİ ÖZELLİKLERİ

Doğa güzellikleri ve zenginlikleri ile olduğu kadar da tarihi ve turistik önemiyle dikkati çeken Milas ilçesi; Muğla ili sınırları içerisinde şehir merkezine 63 km. mesafede Türkiye'nin güneybatı ucunda yer almakta ve 37°18'10" kuzey enlemleri ile 27°46'51" doğu boylamları arasında 216.700 hektarlık bir alanı kapsayan uzun bir sahil şeridinde sahiptir. Milas Muğla ilinin ikinci büyük yerleşim bölgesidir.

Harita 1: Milas'ın Lokasyon Haritası



İlçenin kuzeyinde Bafa gölü, Beşparmak Dağları, Çomak Dağ, doğusunda Kurukümes Dağ, Akdağ, Marçalı dağları, güneyinde Kerme Körfezi, Batısında Sodra dağı, Bodrum Yarımadası ve Mandalya Körfezi ile çevrilidir (Akarca, 1954:1-64).

İdari sınırları ise kuzeyinde Aydın'ın Söke, Koçarlı, Çine ilçeleri, doğusunda Muğla merkez ilçe ile Yatağan ilçesi, batısında Bodrum ile Aydın'ın Yenihisar ilçesi yer alır (Harita 1). Şehir batısında yükselen Sodra Dağı'nın doğu eteklerinde ayrılan dört tepe ile bu tepeler arasındaki düzlükler üzerine kurulmuştur (Darkot, 1997: C.8: 311).

Cumhuriyet dönemi öncesinde Menteşe Sancağı'nın kazası, XX. Yüzyıla değin Menteşe yöresinin en önemli yerleşim yerlerinden biri olmuştur. Büyük Menderes Vadisi'nin orta ve aşağı kesimlerinin güneyinde yer alan bölgeye Menteşe denir (Adıyeke, 1994: 6). Milas ilçesi, Batı Menteşe yöresi içerisinde Milas alt yöresi olarak ayırt edilir. Genel olarak arızalı bir yapının hâkim olduğu yörede bulunan ilçe dallı budaklı bir ova, ada biçimli dağlar, neojen yaylaları ve Güllük körfezi kenarında çok çeşitli kıyı şekilleriyle dikkat çeker (Darkot & Tuncel, 1978: 121). Araştırma sahasında dikkat çeken jeomorfolojik üniteler arasında Milas ovası, Selimiye ovası, Tuzova ve Varvil gibi ovalar bulunmaktadır. Bu ovalar tarımsal üretim açısından son derece önemli bir yere sahiptir (Uykucu, 1968: 18).

Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde Milas'ı "Şehri Milas sahrasının garp canibinde Su dere (Sodra) Dağı'ndan bir top menzili baid bir taşlık bayır üzere bin haneli safi kâgir bina evli ve üzerleri toprak örtülü bağlı bahçeli ve limon turunç ve nar ve incirli şehirdir" diye tanımlar (Evliya Çelebi, 1935: 208-209).

Milas idari yapı olarak; 5 belde ve 114 köyden oluşmaktadır. Beldeleri Ören, Güllük, Beçin, Selimiye ve Bafa'dır. Beldelerinin nüfus toplamı 17606'dür. Milas'ın yüz ölçümü 2167 km² dir. Milas Belediyesinin sorumlu olduğu kent merkezinin yüz ölçümü 38 km², mücavir alanı ise 95 km². Milas ilçesinin; Didim-Akbük'den Bodrum-Güvercinliğe kadar ve Gökova körfezinde olmak üzere toplam 150 km uzunluğunda kıyı şeridi bulunmaktadır.

Milas ve çevresinin uzun yıllar yapılan analiz neticesinde Akdeniz yağış rejiminde yani Akdeniz İklimi özellikleri taşımaktadır. Akdeniz ikliminde göze çarpan özellikler kışlar ılık ve yağışlı yazları sıcak ve kurak olmasıdır. Yağışlar genellikle Ekim ve Nisan periyodunda görülür. Bu aylar arasında ekseriye serin ve yağışlı hava etkisini sürdürmektedir. Mayıs, Haziran, Temmuz, Ağustos ve Eylül aylarında daha az yağış görülür. Milas'ta en sıcak mevsim Temmuz, Ağustos aylarıdır. Bu aylar ekseriye yağışsız kurak ve sıcak geçer.

Milas'ın genel bitki örtüsü steptir. Dağlarda 400-500 metre yüksekliğe kadar zeytin ağaçları, daha yüksek yerlerde sarıçam, kızılçam, karaçam, kozak (fıstık) çamı, ardıç, meşe, böğürtlen ve sedir bulunmaktadır. Dere ve çay kıyılarında söğüt, çınar, kavak ve selvi ağaçları vardır. Milas'ın genel ağaç görünümü ise "Zeytin Ağacı"dır. Alçak alanlar kültür bitkilerine ayrılmıştır. Maki bitkileri sınırında, zeytin ve turunçgil bahçeleri önemli yer tutmaktadır. Bitki örtüsü içinde yer alan "günlük" ağacının önemi büyüktür. Muğla dışında Türkiye'nin başka bölgesinde bulunmayan bu ağaçlara, dünyada yalnızca Formoza ve Güney Amerika'da rastlanmaktadır. Sığla ya da ansar ağacı da denilen günlük ağacından, sanayide kullanılan sığla yağı elde edilmektedir. Köyceğiz, Marmaris, Fethiye ve Milas yörelerinde deniz kıyısına yakın sulak yerlerde, koruluklar halinde bulunmaktadır. Sığla yağı üretiminin yöreye ekonomik yönden büyük katkısı olmaktadır (Örücü & Ceylan, 1995: 3).

Yamaç ve yüksek yerlerde kurulu dağ köylerinde bahçe tarımı, zeytincilik, arıcılık, orman ürünleri, hayvancılık ve toplayıcılık yapılırken, Ova köylerinde tarla tarımı, Zeytincilik, Seracılık ve besi ve hayvancılık faaliyetleri ağırlık kazanmış, kıyıya yakın köylerde ise turizm, deniz ve kültür balıkçılığı, bahçe tarımı gibi ekonomik etkinliklerin yaygın olarak yapıldığı gözlenir. Milas kırsal arazisinin önemli bir kısmı engebeldir. Türkiye'de çok etkili olan tarımda makineleşmeye bağlı istihdam yetersizliği, Milas arazisinin makineleşmeye büyük ölçüde izin

vermemesi nedeniyle ancak ova köylerinde etkili olabilmektedir. Bunda kırsal alandaki doğurganlık ve nüfus artış hızının çok yüksek olmayışının da etkisi vardır.

5. MİLAS'TA TURİZM VE KENTLEŞME

Ülkemizin en ünlü ve özel doğa harikası mekânlarından bir kısmına sahip Bodrum ilçesine olan yakınlığı, kendi ilçe sınırları içinde denize kıyısı olması, Türkiye'nin en ılıman iklimine sahip olmasıyla beraber verimli toprakların geniş alanlarına hâkim olması, Ege bölgesini Akdeniz bölgesine bağlayan ana ulaşım akslarından birinin ilçe merkezinden geçiyor olması, Romalılar dönemine ait tarihi eserleri içinde barındırmasıyla beraber kendine özgü tarihi kimlik değeri taşıyan yapı topluluklarına sahip olması, UNESCO tarafından dünyanın en özel alanlarından biri olarak kabul edilmiş Bafa Gölünün sınırları ile kesişiyor olması gibi faktörler doğrultusunda Milas İlçesinin Ülkemizin en önemli bölgelerinden bir tanesi olduğunu söyleyebiliriz.

Milas, turizm açısından her türlü olanağa sahip olmasına rağmen bugüne kadar turizmde hak ettiği yeri alamamıştır. Kendisine 43 km mesafede olan turizmin başkenti Bodrum'un gölgesinde kalmış, turizmden istenilen payı elde edememiştir. Gerek tarihli ve kültürel değerleri ve coğrafi konumu itibarıyla gerekse deniz turizmine elverişli bölgenin en uzun kıyı şeridinde sahip olması nedeniyle yöre, yeni yeni yükselen lüks tesislerle yatırımcıların ilgisini her geçen yıl çekmektedir.

Aslında geçmiş yüzyıllara dayanan tarihi dokusu ve geçmişten gelen zengin kültürü ile geçmişine bağlı kalmış, bu anlamda 27 adet ören yeriyle tarihte birçok sayıda önemli medeniyetlere başkentlik yapmış ülkemizin en değerli hazinelerini bünyesinde barındıran bölgelerimizden olan Ege Bölgesinde yer alan yüksek değerde kültürel/ tarihsel bir potansiyele sahip özgün gelenekçi yapısını koruyan ender yörelerimizden birisidir. Bu yüzden de gerek kültür gerekse tarih turizmi için merkez olabilecek niteliklere sahiptir.

Son yıllarda kendisine en yakın Bodrum ilçemizden çıkışlı yabancı turistlerin tarih turizm adı altında Milas ve çevresindeki ören yerlerine ziyaret ettikleri, özellikle salı günleri ilçe merkezinde toplanan ve Türkiye'nin en büyük açık hava pazarlarından birisi sayılan salı Pazarına ilgi her geçen yıl artmaktadır.

Tablo 2: Milas'ta Kentsel ve Kırsal Nüfusun Cumhuriyet Tarihi Boyunca Değişimi

Yıllar	Kent Nüfusu	Kır Nüfusu	Toplam Nüfus	Kentleşme Oranı (%)
1927	--	--	33.392	--
1935	8.083	32.052	40.135	20.14
1940	8.932	34.532	43.464	20.55
1945	8.853	35.961	44.814	19.75

1950	8.930	40.227	49.157	18.17
1955	10.070	43.519	53.589	18.79
1960	11.710	49.249	60.959	19.21
1965	12.987	55.050	68.037	19.09
1970	16.157	57.177	73.334	22.03
1975	17.929	60.756	78.685	22.79
1980	20.487	61.156	81.643	25.09
1985	23.622	67.765	91.387	25.85
1990	28.741	69.969	98.710	29.12
2000	38.063	74.745	112.808	33.74
2010	52.522	73.205	125.727	41.77

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenerek oluşturulmuştur.

1927 tarihinde Milas İlçesi'nin genel nüfusu 33.392'dir. Yukarıdaki tablodan anlaşılacağı gibi Milas nüfusu bütün Türkiye'de olduğu gibi 1927 yılından 1965 yılına kadar genel bir artış eğilimi göstermiştir. Ancak II. Dünya Savaşı yıllarında ülkenin yaşamış olduğu olumsuz koşullar doğal olarak Milas ilçesini de etkilemiş ve 1940-1945 yılları arasındaki nüfus artışı diğer yıllara nazaran son derece az olmuştur.

1950 yılında Milas'ın nüfusu merkez ilçenin nüfusuna çok yaklaşmış, 1954 yılında yapılan yönetsel değişiklikten sonra (merkez ilçeye bağlı Ula nahiyesinin ilçe yapılması) Milas'ın nüfusu merkez ilçeyi geçmiş ve Fethiye'den sonra ikinci sıraya yükselmiştir (Yurt Ansiklopedisi, 1983: 5859). 1954 yılında Milas nüfusuna bakıldığında, gerek ilçe merkezinde ve gerekse köylerde kadın sayısının fazla olduğunu görülmektedir. Köy nüfusu, merkez ilçe nüfusunun 4-5 katı civarındadır. Köy yerleşmeleri Milas dolaylarında yoğun bir halde iken, dağlara doğru uzaklaştıkça seyrekleşmektedir (Akarca & Akarca, 1954: 11)

1955 döneminde "10.000 + nüfus" ölçütüne göre kentleşme hızı ‰ 146.9'a ilde kentsel nüfus oranı da 1955'te % 8.3'e yükselmiştir. Ancak kentleşme hızının, bu denli yüksek çıkışı, nüfusu 10.000'i aşan yerleşmenin bir önceki sayımda ki nüfusu sanki sıfırdan 10.000'in üzerine çıkmış gibi kabul edilerek hesaplama yapılmış olmasından kaynaklanmakta ve bu durum kentleşmenin hızını yapay bir biçimde şişirmiştir (Yurt Ansiklopedisi, 1983: 5913)

1950'den sonra ulaşım olanaklarının gelişmesiyle göç hareketlerinde bir canlanma yaşandıysa da bu hiçbir zaman büyük boyutlara ulaşmamıştır. 1950'li yıllardan itibaren Milas'ta bu genel eğilimin çok daha az oluşunun nedenleri, ekilebilir toprakların azlığına karşı, ilçe'de pamuk, zeytin, turunçgil ve tütün gibi üretim değeri yüksek ürünlerin yetiştirilmesi ve 1970'lerden sonra özellikle Güllük gibi kıyı kesiminde yaşayan halkın bu yerlerde elde ettikleri ek gelirlerdi. Ayrıca çoğu ilde göçün önemli nedenlerinden biri nüfusun hızla artması iken, Milas için böyle bir artış söz konusu değildir (Yurt Ansiklopedisi, 1983: 5914).

Araştırma sahasının 2010 yılı nüfusu 125.727 olup bu rakamın 52.522'i şehir nüfusunu oluştururken 73.205'i kır nüfusunu oluşturmaktadır (TÜİK, 2010). Milas ilçesinin 1935-2009 yılları arasında nüfus değişimine baktığımızda tüm dönemlerde kırsal nüfusun şehir nüfusundan fazla olduğu dikkati çekmiştir. Ülke genelinde özellikle 1980 yılından sonra kır-şehir nüfusu dengesinin şehir nüfusu lehine bozulduğu görülürken, Milas ilçesinde kır nüfusu her zaman daha fazladır.

Milas'ın göç alması ve nüfusunun artması, 1970 yılından sonra, ETİBANK'ın maden ocaklarında çalıştırılmak üzere, Doğu ve Güneydoğu'dan işçiler getirtmesiyle başlar. Milas'ın Bodrum'a yakın olması, Bodrum'a çalışmak için gelenlerden bazılarının orada barınmayıp, Milas'ta kendilerine mesken tutması, Milas'taki nüfus artışının bir başka boyutudur. 1980'den sonra Gökova ve Yeniköy Termik santrallerinin faaliyete geçmesi ve 1997 yılında Milas-Bodrum Havalimanının hizmete girmesi sonucunda Milas'ın nüfusunda önemli artışlar oldu. Milas'ın, ekonomik ve sosyal dönüşümünde; ETİBANK, Yeniköy ve Kemerköy Termik Santralleriyle Milas-Bodrum Havalimanı, önemli kilometre taşlarıdır.

Milas ilçesinde kır nüfusunun fazla olması, Büyük Menderes havzası içerisinde yer almasından dolayı tarımsal faaliyetlere uygun ekonomik yapının sürekli önemini korumasından kaynaklanmaktadır. 114 köy yerleşmesinin hemen hepsinde zeytinciliğin ekonomik olarak yapılması kırsal nüfusun bu alanlarda tutunmasına neden olmuştur. Ayrıca ilçenin Bodrum gibi büyük bir turizm merkezine yakın olması, lojistik hizmetlerin gelişmesine neden olmuştur. Bodrum ve çevresindeki turizm tesisleri ve yazlıkların ağaç ve metal doğramalarının büyük bir bölümü Milas'ta bulunan marangoz, mobilyacı, demirci vs. tarafından karşılanmaktadır. Yine inşaat sektöründe çalışan çok sayıda işçi kentin ekonomisine katkı sağlamaktadır. Kısacası Milas ekonomisi Bodrumun etki sahası dâhilinde gelişmeye çalışmaktadır (Oktik vd, 2004: 83).

Milas çok eski çağlardan beri pek çok uygarlığa ev sahipliği yapmış önemli bir yerleşim alanıdır. Milas'ın Osmanlı Devleti'nin son dönemleri ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında yaşamış olduğu ulaşım sıkıntısı, bölgenin dışa açılımını ve sosyo-kültürel gelişimini tabii olarak olumsuz etkiledi. Bu gelişim Muğla- Aydın yolunun açılmasıyla olumlu bir yönde ilerlese de, Milas'ın sosyal, kültürel ve ekonomik gelişiminin en üst düzeye gelmesini sağlayan olay şüphesiz Söke- Milas karayolunun açılmasıdır. Ulaşımdaki bu olumsuzluklar Milas ekonomisini de direkt etkileyerek Milas'ta kapalı bir ekonomik yapı oluşmasına neden oldu.

Milas Sodra Dağı'nın eteklerinde Milas Ovasının batısında kurulmuş, zaman içinde Milas Ovasına doğru yayılma göstermiştir. Sodra dağı Milas için önemli bir kimlik ögesi olmuştur. Merkezdeki organik yerleşim dokusu, büyük ölçüde uzun zaman korunmuşken, hızlı kentleşme süreci ile birlikte zaman içinde zarar görmeye başlamıştır.

Cumhuriyet Mahallesinde ovaya doğru olan konut talebinin yüksek olması sonucu, 1990'lı yılların sonlarında, Milas Ovasının imara açılması ve kat artışları kararı alınmıştır. Nitelikli tarım arazileri üzerinde yapılaşmalar meydana gelmesiyle verimli araziler yavaş yavaş kaybolmaya ve bu araziler üzerinde kentleşmeye bağlı çevre sorunları ortaya çıkmıştır. Deprem riskinin yüksek olması sonucu, alınan bu karar 1999 yılında iptal edilmiş ve kentin gelişim yönünü değiştirmek için kuzeyde kooperatifleşme artmıştır. Konut talebinin güneye yönelmesi, buna paralel olarak da arzın kuzeye yönlendirilmesi kentsel hizmetlerde çeşitli eksikliklere yol açmıştır. Kuzeydeki yerleşim alanlarından Aydınlikevler ve Gümüşlük Mahalleleri'nde refah göstergeleri ile de paralel olabilecek şekilde, içe dönük bir yaşam biçimi gözükmemektedir. İlçe için tarım toprakları oldukça önemli iken, zaman içinde izlenen politikalarında etkisiyle tarım geri plan itilmiş, ekonomik anlamda hizmet sektörüne geçiş yaşanmıştır. Sektörel dönüşüm ile birlikte kente gelen nüfusun büyük bölümü, kentin batı kesiminde daha çok kendi imkânlarıyla konut edinmeye başlamış buda beraberinde kaçak yapılaşmayı ve sosyal ayrışmayı getirmiştir.

İlçenin çevre il ve ilçeler ile güçlü bir ulaşım ilişkisi bulunmaktadır. Tarihi, doğal ve kültürel değerler sahip olması nedeniyle, yoğun turizm faaliyetleri meydana gelmektedir. Buda insan akışlarını sağlamak açısından güçlü bir ulaşım ağını mecbur kılmıştır. Beraberinde denize kıyısı olan ilçede Güllük Limanı önemli bir artı değer yaratmaktadır. Kentin doğal kaynaklarının (maden vs.) deniz aşırı ülkelere ihracatında sık kullanılan bir yoldur. Ancak beraberinde körfez kirliliği yaratmaktadır. Ekonomik getirinin yüksek olması nedeniyle verimsiz alanlarda tarla balıkçılığı yapılması, çölleşmeye varan çevre sorunları yaratmaktadır. Özel yatırımcılar tarafından daha çok tercih edilen kent çevresinde yapılan yüksek standartlı konut alanları ve bunlara hizmet eden golf alanlarının bulunması, bir başka çevre sorunu kaynağıdır. İlçe sahip olduğu ekolojik değerler açısından özel yatırımcıların ilgisini çekmektedir. Akgedik ve Geyik Barajları, bu kapsamda yer alan büyük ölçekli ekonomik yatırımlardır.

Milas kent merkezinde çalışanların büyük kısmı çevre yerleşmelerden kente iş için gelmektedir. Tesisin bulunduğu alan kenti kuzeye gelişmeye yönlendirirken, hâkim rüzgâr yönü ile birlikte, oluşan kirliliği de kent merkezine taşımaktadır. Sahip olduğu nüfusa bağlı olarak bulunması gereken düzenli katı atık depolama ve ayrıştırma alanının eksikliği önemli bir kentsel sorundur. Zeytin ilçenin en önemli tarımsal ürünüdür. Ancak kente ait bir kimlik oluşturmada yetersiz kalmış, tanıtımı yeterince yapılamamıştır. Tarım alanları ve zeytinlikler ikinci konutların üretimine bağlı olarak, tarım dışı üretime hizmet etmekte, konut yapımına yönelik kullanılmaktadır. Tarım ve zeytin alanları tehdit eden en önemli sorunlardan biri da orman yangınlarıdır.

Milas ve çevresinde çıkarılan düşük kaliteli linyit kömürünün ısınmada kullanılması ile birlikte çevresindeki dağların varlığı nedeniyle temiz hava dolaşımı olmamakta kentte hava kirliliği yaşanmaktadır. Bu doğal kaynak değerleri çevre yerleşmelerde kurulan termik santraller tarafından değerlendirilmekte kente ve çevre bölgelerine enerji temin eden tesisler konumundadır. Ekonomik gelirin ilçe içinde artan bir eğilim göstermesinin

sonucu olarak, arazi politikaları ve kullanım politikaları değişmektedir. Artan gelir ve iyileşen yaşam koşulları ile birlikte tarımsal üretim ikinci plana itilmekte, tarım dışı eylemlere yönelim artmaktadır. Yaz ayları çekim merkezi haline gelen bölgede, ikinci konut üretimi tarımsal arazileri tehdit eden bir sorundur. Vadilerin varlığı mikro klimaya olanak sağladığından turizm sektörünün devamlılığına olanak sağlamaktadır. Bulunduğu coğrafyada Akdeniz ikliminin etki etmesi ve yaz mevsiminin uzun yaşanması tarımsal üretimde alınan verimi arttırmaktadır. Aynı üretim sezonu içinde bir tarladan iki kez mahsul alınabilmektedir.

Güllük Körfezi'nde dağların kıyıya dik uzanışı ulaşımı kolay kılmaktadır. Bu durum ilçede köylerin sayısını arttırmakta, kültür balıkçılığına olanak sağlamaktadır. Kentin ekolojik açıdan en önemli değerleri arasında çeşitli flora ve fauna türünü barındıran Bafa Gölü yer almaktadır. Son zamanlarda izlenen politikalar ile birlikte önemi anlaşılmıştır.

Milas'ta halkın hızlı bir kentleşme süreci yaşaması ve kentleşmek istemesinin nedenleri arasında; tarıma karşı politikalarla konulan sınırlamalar, insanların modern bir hayat yaşama isteği, kırdan kente göç, tarımda üretilen ürünlerin, zararına satışı yer almaktadır. Büyük bir bölü sit alanı ilan edilmiş kent merkezinde dahi kaçak yapılaşma ve yüksek katlı binalar kentin silüetine olumsuz etki yaratmaktadır

Kent merkezinde Burgaz Mahallesi ulaşım ve altyapı sorununun en yüksek olduğu mahalle olmakla birlikte, gelir seviyesi en düşük mahallesidir. Bu da bize gelir dağılımındaki dengesizliğin mekâna da yansımalarını göstermektedir.

Milas'ın kentleşme anlamında Türkiye genelinden farklılaşmasının temel nedenini Türkiye'de kentleşmenin ana motoru olan kırsal alanın itici etkisindeki farklılıklarda aramak gerekir. Milas kırsal yerleşmeleri incelendiğinde bu yerleşmeleri kabaca üç gruba ayırmak mümkündür.

1. Yamaç ve yüksek yerlerde kurulu dağ köyleri: Bu köylerde bahçe tarımı, zeytincilik, arıcılık, orman ürünleri, hayvancılık ve toplayıcılık
2. Ova köyleri: Tarla tarımı, Zeytincilik, Seracılık ve besi ve ahır hayvancılığı
3. Kıyı yakını köyler: Turizm, deniz ve kültür balıkçılığı, Bahçe ve tarla tarımı gibi ekonomik etkinliklerin yaygın olarak yapıldığı gözlenir.

SONUÇ

Milas çok eski çağlardan beri pek çok uygarlığa ev sahipliği yapmış önemli bir yerleşim alanıdır. Milas'ın Osmanlı Devleti'nin son dönemleri ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında yaşamış olduğu ulaşım sıkıntısı, bölgenin dışa açılımını ve sosyo-kültürel gelişimini tabii olarak olumsuz etkiledi. Bu gelişim Muğla- Aydın yolunun açılmasıyla olumlu bir yönde ilerlese de, Milas'ın sosyal, kültürel ve ekonomik gelişiminin en üst düzeye gelmesini sağlayan olay şüphesiz Söke-Milas karayolunun açılmasıdır. Ulaşımdaki bu olumsuzluklar Milas ekonomisini de direkt etkileyerek Milas'ta kapalı bir ekonomik yapı oluşmasına neden oldu.

Turizm günümüzün önemli bir olgusu olarak çağdaş toplumların yapılarını ve toplumsal kurumlarını etkileyen ve değiştiren bir özelliğe sahiptir. Turizm sadece eylemin gerçekleştiği yerde değil aynı zamanda küreselleşen dünyada her tarafta etkin bir role sahiptir. Turizm ekonomik farklılaşmayı yarattığından çok daha fazla toplumsal farklılaşmayı da yaratmaktadır. Kültürlerin ve değer yargılarının değişmesine neden olmaktadır.

Milas'ta kentleşme olgusunun temelinde birçok faktörün arasından, doğal çevre insan ilişkileri önemli bir yere sahiptir. Yukarıda yaptığımız açıklamalara göre, başlangıçtan bu yana kentin mekânsal organizasyonunda doğal çevre bileşenleri etkili olmuş ve bu bileşenlerin desteklediği kaynaklardan yoğun biçimde yararlanılmıştır. Bugün için önemli olan konu, kent ortamında sağlıklı yaşam koşullarının oluşturulabilmesi için yeni gelişecek alanların planlanmasında doğal çevre bileşenlerinin özelliklerine uygun bir plan anlayışının benimsenmesi ve uygulamaya konmasıdır. Çevreye daha fazla zarar verilmeden, konu, yararlanma esasına dayanan ilişkiler içinde düşünülmelidir. Kent planlarında doğal çevre faktörlerine duyarlılık gösterilmeli, özellikle kentin yeni gelişen alanları için bu konuda ayrıntıya inen kapsamlı araştırmalar yapılmalıdır. Kentin doğal çevre kaynaklarının plan otoritesi ile korunması da ayrı bir önem arz etmektedir.

Milas'ın kentleşme anlamında Türkiye genelinden farklılaşmasının temel nedenini Türkiye'de kentleşmenin ana motoru olan kırsal alanın itici etkisindeki farklılıklarda aramak gerekir. Milas kırsal yerleşmeleri incelendiğinde bu yerleşmeleri kabaca üç gruba ayırmak mümkündür. Bu bağlamda Milas kısmen de olsa kırsal alanların itici etkisinden uzak kalmış ve kentleşme buna bağlı olarak Türkiye genelinden ve özellikle turizm odaklı kentlerden daha yavaş bir seyir izlemiştir.

Yamaç ve yüksek yerlerde kurulu dağ köylerinde bahçe tarımı, zeytincilik, arıcılık, orman ürünleri, hayvancılık ve toplayıcılık yapılırken, Ova köylerinde tarla tarımı, Zeytincilik, Seracılık ve besi ve hayvancılık faaliyetleri ağırlık kazanmış, kıyıya yakın köylerde ise turizm, deniz ve kültür balıkçılığı, bahçe tarımı gibi ekonomik etkinliklerin yaygın olarak yapıldığı gözlenir. Milas kırsal arazisinin önemli bir kısmı engebeldir. Türkiye'de çok etkili olan tarımda makineleşmeye bağlı istihdam yetersizliği, Milas arazisinin makineleşmeye büyük ölçüde izin vermemesi nedeniyle ancak ova köylerinde etkili olabilmektedir. Bunda kırsal alandaki doğurganlık ve nüfus artış hızının çok yüksek olmayışının da etkisi vardır.

Milas'taki kentleşme göz önüne alındığında Türkiye'deki turizm odaklı kentleşmelerden farklılık göstermektedir. Milas'ta kırsal kesimde yaşayan insanların gelir düzeylerinin yüksek oluşu, arazinin engebeli olması nedeniyle makineleşmeye bağlı olarak ortaya çıkan işçi fazlasının oluşmasını engellemiş, özellikle arazinin engebeli olduğu dağ köylerinde göçün önüne geçmiştir. Kırsal alanın nüfus kaybı ekonomik nedenlerden çok eğitim, sağlık gibi nedenlere dayanmaktadır.

Kentleşme hızındaki görece yavaşlık Milas ilçe merkezini hızlı kentleşmenin olumsuz sonuçlarından büyük ölçüde korumuştur. Kent büyürken altyapı yetersizliği, kontrolsüz ve plansız büyüme ve zincirleme olarak gelişen sorunlardan en az düzeyde etkilenmiştir.

Kırsal alanının nüfus barındırma kapasitesi, düşük doğal nüfus artış oranı dikkate alındığında Milas'ta kentleşme anlamında gelecekte de büyük sıçramalar beklenmemelidir. Bu noktada sadece ilçe dışı göç olgusundaki olabilecek değişimler genel seyri artı ve eksi yönde etkileme potansiyeline sahiptir.

Milas arkeolojik açıdan çok değerli turizm alanlarına sahiptir. Ancak bu önemli kültürel değerleri tanıtmaya ve bunları kent ekonomisine değer katacak şekilde değerlendirme konusunda zayıf kalmıştır. Kent güçlü ulaşım ağları ile İzmir, Muğla, Bodrum gibi önemli noktalara olan ulaşılabilirliği sağlamış olsa da bu durumu turizm alanlarının ziyaretini artırma yönünde kullanamamaktadır.

Milas kent merkezi önemli bir turizm bölgesi olan Bodruma yakınlığı ile bir potansiyele sahip olsa da daha çok bir transit geçiş bölgesi olarak kalmaktadır ve turizm potansiyelini tanıtımın yetersiz kalması, kent merkezine olan çekiciliğin sağlanamaması gibi sebeplerden dolayı değerlendirememektedir. Buda kentleşme açısından Türkiye'de turizm odaklı kentlerden ayrılmasına neden olmaktadır. Milas ilçesinde kentleşme hızı başlangıçtan itibaren Türkiye ortalamalarından hem belirgin şekilde yavaş, hem de oran olarak düşüktür. 1935-2010 yılları arasında Türkiye'de kentli nüfus oranı % 23,45'ten % 76,26'ya ulaşmış, yani kabaca oran üç katına çıkmıştır. Oysa aynı dönemde Milas'ta kentli nüfus oranı % 20,14'ten ancak % 41,77'ye çıkmış, kabaca oran iki kat artmıştır.

Milas'ın göç alması ve nüfusunun artması, 1970 yılından sonra, ETİBANK'ın maden ocaklarında çalıştırılmak üzere, Doğu ve Güneydoğu'dan işçiler getirtmesiyle başlar. Milas'ın Bodrum'a yakın olması, Bodrum'a çalışmak için gelenlerden bazılarının orada barınmayıp, Milas'ta kendilerine mesken tutması, Milas'taki nüfus artışının bir başka boyutudur. 1980'den sonra Gökova ve Yeniköy Termik santrallerinin faaliyete geçmesi ve 1997 yılında Milas-Bodrum Havalimanının hizmete girmesi sonucunda Milas'ın nüfusunda önemli artışlar oldu. Milas'ın, ekonomik ve sosyal dönüşümünde; ETİBANK, Yeniköy ve Kemerköy Termik Santralleriyle Milas-Bodrum Havalimanı, önemli kilometre taşlarıdır.

KAYNAKÇA

Adıyeye, N. (1994), *XIX. Yüzyılda Milas Kazası*, Yayınlanmış Doktora Tezi, Yeni Milas Matbaası, İzmir.

Akarca, A.(1954), *Milas, Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi*, İstanbul Matbaası, İstanbul.

Akarca, A. & Akarca, T.(1954), *Milas*, İstanbul.

Akurgal, E. (1998), *Anadolu Kültür Tarihi*, Tübitak Yayınları, Ankara.

Artukmaç, S. (1960), "Bizde Vilayet İdaresinin Tarihçesi", *İller ve Belediyeler Dergisi*, Yıl:16, Sayı:142, Ankara.

Aydın Vilayet Salnamesi (1326), S.693-694. <http://isamveri.org/?url=salname> (E.T. 12.12.2012)

- Cengiz, B. (1998), "Milas Halılarının Renk Desen ve Kompozisyon Özellikleri", *Türk Soylu Halkların Halı, Kilim ve Cicim Sanatı Uluslar arası Bilgi Şöleni Bildirileri*, 27-31 Mayıs 1996, Kayseri, Sayfa: 77-85, Atatürk Kültür Merkezi Yayınevi, Ankara.
- Darkot, B. & Tuncel, M. (1978), *Ege Bölgesi Coğrafyası*, İstanbul Üniversitesi. Coğrafya Enstitü Yayınları No: 99, İstanbul.
- Darkot, B. (1997), "Milas", İslam ansiklopedisi, Cilt:8, Sayfa:311-316, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, Eskişehir.
- Eralp, Z. (1974), *Turizmin Toplumsal Değişimi Sosyo-Ekonomik Etkisi*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara.
- Erder, S. (1998), *Kökene Dayanan Dayanışma İlkeleri ve Kentte Ortak Yasama*, Türkiye'de Bunalım ve Demokratik Çıkış Yolları, Türkiye Bilimler Akademisi Yayınları, Ankara.
- ES, M. & Ateş, H. (2004), "Kent Yönetimi, Kentleşme ve Göç: Sorunlar ve Çözüm Önerileri", *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, Sayı: 48, s. 206-248.
- Evliya Çelebi, (1935), *Seyahatname*, Cilt:9, Sayfa: 208-209, İstanbul.
- Işık, Ş. (2005), "Türkiye'de Kentleşme ve Kentleşme Modelleri", *Ege Coğrafya Dergisi*, Sayı:14, Sayfa: 57-71, İzmir.
- Karadağ, A. (2000), *Kentleşme Süreci, Çevresel Etkileri ve Sorunları İle İzmir*, Egekoop, İzmir.
- Oktik, N. & Hız, K. & Bozyer, Ü. & Sezer, S. (2004), *Milas Araştırması 2003*, Muğla Üniv. Yay. No:47. Rektörlük Yayınları:27, Muğla.
- Örücü, E. ve Ceylan, T. (1995), *Muğla İlinin Sosyo-Ekonomik Yapısı (Muğla Organize Turizm Bölgesi Projesi Ön Araştırması)*, Muğla Üniversitesi Yayını, Muğla.
- Soyluer, S. (Güz, 2006), "XX. Yüzyılın Başlarında Menteşe Sancağı'nın İdari ve Nüfus Yapısı", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Cilt V, Sayı 13 s.110-134.
- Tekeli, İ. (1993), "1923-1950 Döneminde Muğla'da Olan Gelişmeler", *Tarih İçinde Muğla*, (Derleyen: İlhan Tekeli), s.114-187, Ankara.
- Umar, B. (1999), *Karia, Bir Tarihsel Coğrafya Araştırması ve Gezi Rehberi*, İnkılâp Kitabevi yayınları, İstanbul.
- Uykucu, K., Ekrem (1968), *İlçeleriyle Birlikte Muğla Tarihi (Coğrafyası ve Sosyal Yapısı)*, As Matbaası, İstanbul.
- Yurt Ansiklopedisi* (1983), Cilt:8, Sayfa: 5847-5975, İstanbul.

Witteck, P. (1986), *Menteşe Beyliği, 13-15. Asırda Garbi Küçük Asya Tarihine Ait Tetkik*, (Çeviri: O.Ş. Gökyay), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

www.tuik.gov.tr

www.isam.org.tr

SUMMARY

Mass tourism has also become widespread in second half of 20th century and has had important part of the world economy. Following the Second World War, tourism became a global phenomenon that characterizes aspects of post industrial society. While international tourism market has grown rapidly, competition has also increased among countries who want to raise their part.

With the increase of transportation facilities brought by technological development, tourism itself has become an important leisure activity where more and more people travel with different purposes. "The emergence of the holiday camps and inclusive tour packages after World War II is characteristic of the development of mass tourism; where there is mass marketing to underdifferentiated clientele and the holiday is consumed en mass with little regard by tourists of unique environments and culture.

The existing geographic, climatic and socio-economic conditions of Turkey Coupled with the international transport development, improvement in labor issues and rise in living standards of medium to low-income visitors has encouraged mass tourism. On the Aegean and Mediterranean coasts one of the effects of tourism has been the transformation of agricultural lands into tourism areas because of its high revenue in the short run.

Tourism is still an emerging sector in Turkey and has reached only one-fifth of the targeted income until now, which means that expansion of this sector is foreseen to a great extent. In coastal areas where the level of acceptable change has not been exceeded, the carrying capacity should be the guiding criteria for the pollution prevention and protection that may vary depending on the ecologic sensitivity of the area. Therefore, the management of the coastal zones should be planned according to the sustainability principle that requires strengthening of capacity at provincial level to support the development of environmental protection and management activities operated by the municipalities.

Urbanisation developments have accelerated in Turkey since 1950's. Urbanisation process quite low before 1950 gained momentum due to migrations from rural to urban regions following that year. Considering the period of time until 1980's, it is clear that urban population increase is generally higher in industrial cities. Industry, urbanization in our country after 1980 but continued to give direction to a more important factor has emerged, it is tourism. Tourism industry is one of the most important industries in the economic development

of Turkish economy. With the increasing importance of tourism in Turkey, tourism has the potential to become a center of attraction settle quickly and were in the process of urbanization. Especially concentrated in the country's western Aegean and Mediterranean chopped tourism-oriented city continues to be the center of attraction.

Milas is a historic town in one of agriculture regions at the coast of the Aegean Sea in Turkey. Antique ruins in Milas belong to Karian and Roman and Byzantian period and there are many structures of Anatolian Seljuk Sultanate and Ottoman in 13. and 14.Centuries. Today, the culture of Milas as his name in last century or Mylasa as his name in the ancient period has remained in the cultural heritage proceeding from ancient history and to the republican period of Turkey. Up until today, the town has had the historical important of crossroads between cities in west regions. In last years, the historical areas in Milas have been impacted by urban population growth. The urban growth has provided the new structures in local economic development.

Tourism origin of urbanization, is of greater, newer and more regional character than that of industrialization-based urbanisation. Urbanisation caused by tourism emerged our west shores of the Mediterranean and Aegean coasts Create occurs in a narrow coastal belt. As the population of town center in Milas is 8930 in 1950, it is 52.522 in 2010 (TUİK 2010). The population growth has increased in very big proportion, because of the immigration to Milas after 1980. After 1980s, people in Milas saw the investment flows of mining and tourism and logistic services. As in other coastal areas and city centrum Milas shoreline is used by intense tourism activities. Because of these activities particularly the coastal fringe is under pressure and urbanization.

Milas Given the urbanization of urbanization in Turkey focused on tourism vary. Milas income levels of the people living in the rural areas is high, due to the rugged terrain, depending on the machine to prevent the formation of excess workers have emerged, especially in the mountain villages of the land is hilly migration is prevented. Depopulation of rural areas rather than economic reasons, like education and health are based on reason. The purpose of this study, a distinctive feature of urbanization in Turkey focused on tourism supply in the Milas district, in the historical process of urbanization to examine the causes of differences, and to question