



19. Yüzyıldan Günümüze İzmir’in Morfolojisindeki Değişimde Tarihi Dokuların Yeri

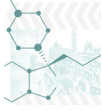
Eti AKYÜZ LEVİ¹, Umut Devrim GENÇ²

¹DEÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü, ² İzmir Kavram MYO
eti.akyuz@gmail.com, umutdgc@gmail.com

Özet: Günümüzün bilgilerine göre, 8500 yıllık köklü geçmişe sahip olan İzmir kenti, çok önemli bir stratejik ve jeopolitik konuma sahiptir. Bu durum kentin her zaman büyük bir şehir olarak varolmasına olanak sağlamıştır. Tarihsel süreçte pekçok uygarlığa mekân olmuş olan kent, “çok katmanlı ve çok kültürlü” yapıya sahip olması ile de özellikli bir önem taşır.

Çalışmanın amacı, İzmir’in tarihsel süreçte kentsel morfolojisini etkileyen ve kent için kırılma noktası oluşturan gelişim / değişimleri irdeleyerek tarihi dokular açısından gelecek projeksiyonunu tartışmaktır. Bu bağlamda çalışmada 19. yüzyıldan günümüze kırılma noktaları ele alınmaktadır. Kent kimliğinde çok önemli bir yer tutan “kıyı” ve “tarih” bağlamında konu araştırılmaktadır. Kentin tarihsel süreçteki değişimi haritalar, seyahatnameler, yazılı ve görsel arşiv belgeleri ışığında irdelenerek yorumlanmaktadır.

- Tarihsel süreçte İzmir’de yaşanan doğal afetler (yangın, deprem ve salgın hastalıklar) kentin fiziksel ve sosyal yapısını nasıl etkilemiştir?
- İzmir Demiryolları kentin gelişimini nasıl etkilemiştir?
- Bu bağlamda 1922 Büyük İzmir Yangını’nın kentsel değişim ve tarihsel dokulara etkileri nelerdir?
- İzmir kıyı hattındaki değişimler, dolgu çalışmaları ve rıhtım yapımı kent algısını nasıl değiştirmiştir?
- Yol yapım ve genişletme çalışmaları kentin gelişim ve büyümesine katkı sağlarken, önemli tarihsel odakların ve yapıların yok olmasına neden oldu mu?
- Planlama kararları kapsamında bazı yanlış kararlar alınmamış olsa idi, kentin kıyı silüeti korunabilir miydi? İzmir, gezginlerin ifade ettiği gibi “Denizden bakıldığında Dünya’nın en güzel görünümünü veren kent” olarak kalabilir miydi?
- Osmanlı dönemi imar çalışmaları kapsamında kentteki tüm dönem ve kültürlerin yarattığı yapılara aynı şekilde sahip çıkıldı mı?
- İzmir’de çeşitli antik eserlerin kısmen veya tümü ile yok olmasında farkındalığın ve koruma bilincinin eksikliği mi etkilidir?
- 1950 sonrasında köyden kente göç sonucu kentin nüfus ve alanının adeta katlanması ile ortaya çıkan plansız büyüme (gecekondulaşma) tarihsel dokulara nasıl etki etmiştir?
- Tarihsel süreçte tarihi çevrelere çok katlı yapılaşma izni verilmesi bu dokuların bir bakıma “KORUMAMA” kararı mıdır?
- İlke kararları ile gündeme gelen 2. Grup uygulamalar tarihi dokuları nasıl etkilemiştir?
- Liman Arkası Bölgesi’nde (Bayraklı) çok katlı yapılaşma kararı (gökdelenler) alınmasının kent silüetine ve tarihi dokulara etkisi nasıl değerlendirilebilir?
- Kentsel Dönüşüm uygulamalarının kentin değişim ve gelişimine, tarihsel dokulara etkisi nasıl yorumlanabilir?
- Son dönemlerde yerel yönetimlerin kentin tarihi yapı ve dokularına, arke-



olojik alanlarına yönelik yaptıkları çalışmalar, en azından bugüne ulaşan eserlerin geleceğe taşınmasını sağlayabilir mi?

- 5226 sayılı yasanın ve ilke kararlarının İzmir özelinde yansımaları nelerdir?
- Kalkınma Bankası, Avrupa Birliği vb destekli projelerin kentin gelişimindeki ve tarihsel dokuların yaşatılmasındaki etkisi ne olmuştur?

Araştırmada kentin gelişiminde kırılma noktası oluşturan tarihsel olaylar kronolojik bağlamda ele alınarak etkileri irdelenecek, bu vb sorulara yanıt aranıp geleceğe ışık tutulmaya, bu konuda çıkarımlar yapılmaya çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: İzmir, planlama, ulaşım, imar, plansız büyüme.

Giriş

Gelişime çok uygun coğrafi ve stratejik konumu sayesinde her zaman büyük bir şehir olarak varlığını sürdüren İzmir, köklü bir geçmişe sahiptir. Günümüzün verilerine göre, 8500 yıllık derin geçmişinde çok farklı dönemleri yaşamış ve bugüne “çokkatmanlı bir yapı” yansıtmıştır. Deprem, yangın gibi afetlerle her seferinde adeta tekrar tekrar kurulmuş olmasına karşın, konumu önemini sürekli kılmıştır. Eşsiz konumdaki körfezi sayesinde, liman kenti olarak Osmanlı’nın Avrupa’ya açılan kapısı olmuştur. Doğulu ve Batılı çehresi olan İzmir, gezginlerin de çok ilgisini çekmiştir.

Bu çalışmada İzmir kenti “kıyı” ve “tarih” bağlamında ele alınmaktadır. “Kıyı” açısından kentin batılı çehresini yansıtan Avrupai kent görünümlü Kordon; tarih bağlamında da Doğulu çehresi Kemeraltı odak alınarak inceleme yapılmaktadır. Kentin 19. yüzyıldan günümüze değişimi haritalar, seyahatnameler, yazılı ve görsel arşiv belgeleri ışığında irdelenerek yorumlanmaktadır.

Kent Kimliğinde “Kıyı ve Tarihi Doku”nun Yeri

İzmir’in tarihsel süreçteki kimliğinde her zaman kıyı kenti, liman kenti, ticaret kenti olması baskın nitelik yansıtmıştır. Bu açıdan deniz, İzmir’e hayat veren, Osmanlı’nın en önemli ihraç limanı olarak kenti ünlendiren alan olmakla kalmamış, iskeleler, gezi tekneleri, deniz banyoları gibi eğlence hayatının ayrılmazlarıyla kent yaşamında önemli bir yer tutmuştur.

17. yüzyılın ikinci yarısında Anadolu’nun ipek ticaret merkezi olan ve ünü uluslararası boyutlara ulaşmış Dünya’nın her köşesinden gezgin ve tüccarların ziyaret ettiği kent, 19. yüzyılda içerdikleri çok farklı milliyetler, konuşulan değişik dillerle, “çokkültürlülük” olgusunun yarattığı çok renkliliği yansıtır. Geçmişten günümüze bu topraklarda barınmış uygarlıklar da, kent kimliğinin en önemli karakteristiklerinden olarak “çokkatmanlı” kentte “tarih” vurgusu oluşturur.

19.-20. yüzyıllarda bazı gezginlerin kentin yalnızca batılı yüzünü görmekle yetinmesine karşın, kimileri kentin doğulu ve batılı kimliğini vurgulamıştır. Chateaubriand (1806), kenti “Paris’in bir başka örneğine” ve “bir mahallesinde Doğuluların oturduğu İtalyan liman kentine” benzetmektedir (Meyer, 2013, 62’den Chateaubriand, 1867). Kontente ise, İzmir’in 19. yüzyıl başında Doğulu bir kent niteliği yansıtırken, 1850 sonrasında modern bir kente dönüştüğünü ifade etmektedir (Kontente, 2013, 109).

19. yüzyılda rıhtım, demiryolları ve buharlı gemilerin kullanımı kentin modern şehir kimliğini şekillendirmiştir.



Kıyıdaki Değişim

İzmir’in kıyı hattı tarihsel süreçte çeşitli nedenlerle ve sık aralıklarla değişim göstermiş, sürekli doldurularak kıyıda alan kazanılması yoluna gidilmiştir (Şekil 1-2). Söz konusu durum, mekânsal yapı yanısıra yaşamı da değiştirmiştir.

Çalışmada kıyı, Üçkuyular-Konak, Konak Meydanı, Konak-Alsancak, Bayraklı-Karşıyaka olmak üzere dört bölge olarak incelenmektedir. Söz konusu bölgeler genel hatları ile değişimi oluşturan kırılmalar bağlamında ele alınmakta, odak alandaki değişim ise üç farklı açıdan irdelenmektedir:

- Kıyı hattının ve mekânların değişimi,
- Kentsel algı ve silüetin değişimi,
- Kıyı yaşamının değişimi.

Çalışmada odak olarak Dünya’nın tüm milliyetlerinden insanların olduğu, çok farklı dillerin konuşulduğu, çok renkli bir yaşam yansıtan kentin batılı yüzü, “Doğu’nun incisi”, “Doğu’nun Küçük Paris’i” olan İzmir’in eğlence hayatının kalbi *Kordon* incelenmektedir.



Şekil 1. 1925 İzmir planı
(Atay, 1998, 31).



Şekil 2. İzmir uydu görüntüsü (Google Earth: 28.06.2018).

Kıyının Değişiminde Kırılmalar

Üçkuyular- Konak aksı (Şekil 3-4)

Mithatpaşa Caddesi’nin değişiminde temel olgular:

- Yerleşim alanlarının değişimi,
- Tarım alanlarının yapılaşması,
- Kıyının doldurulması- Mustafa Kemal Bulvarı,
- İki katlı yapıların yerini sekiz katlı apartmanların alması,
- MPC yaklaşık aynı genişlikte kalırken sınırlandırıcı yapıların dört katı yüksekliğe dönüşmesi ile ölçek değişimi,
- MPC -trafik-tescilli yapıların yıkımı,
- 2. grup uygulamalar,



- Kıyıdaki eğlence mekânlarının değişim ve dönüşümü (yazlık sinemalar, gazinolar, deniz banyoları vb),
- Kıyı yakınındaki yeşil alanların yapılaşması (İngiliz Bahçesi, İtalyan Bahçesi gibi),
- Eğlence aktivitesinin sürdürülebilirliğidir.



Şekil 4.3 Asansör ve Karataş
Kaynak: Deniz Çaba Şan-Emin Mengüarslan İzmir Life Dergisi, Sayı:54, Şubat 2006, s.80

Şekil 3. Asansör ve Karataş
(Baysan, 2007, 112).



Şekil 4. Günümüzde Asansör ve çevresi (www.izmirmag.net).

Konak'ta değişim (Şekil 5-6):

- Sarıkışla'nın yapımı (1827-1829),
- Liman Kalesi'nin yıkımı (1871),
- Kıyı dolgularının artması,
- 1951 Aru planında Konak Sitesi olarak nitelenen alanda kentin kültürel merkezinin oluşturulmasının önerilmesi,
- 1955 yılında Konak Sitesi için açılan proje yarışmasında kazanan tasarımın alanın toplantı ve gezinti yeri olarak düzenlenmesini önermesi,
- Projede alanda 15 katlı blokların yapımının ve Anafartalar Caddesi'nin genişletilmesi amacıyla küçük dükkanların yıkılmasının önerilmesi,
- Antrepoların (1950'lerin sonu) yıkımı,
- Cezaevi'nin yıktırılarak (1960) alana otopark yapılması,
- Belediye Binası'nın yapılması,
- Alanın yaya ve taşıt kullanımında farklılaşan düzenlemeler,
- “Konak ve Çevresi Düzenleme Projesi” nin başlatılarak (2002) uygulanmasıdır.



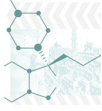
Şekil 5. Sarıkışla ve çevresi 1880'ler (Abensur-Hazan, 2013,126).



Şekil 6. Günümüzde Konak Meydanı (www.arkiv.com.tr).

Alsancak'taki değişimde temel olgular:

- Kıyıda iki katlı evler ve denize uzanan iskeleleri,
- Denizin sürekli doldurulmasıyla verhanelerin oluşması,
- Rıhtım ve kordonların yapımı,
- Kordon boyunca kültür yapıları ve oteller (Pathe Tiyatrosu, Huck Otel gibi),
- Alsancak Limanı'nın temelini atılması (1955),
- İki katlı yapıların yerini sekiz katlı apartmanların alması,
- Kordon'un altı şeritli hızlı yol yapıma amacıyla doldurulması,
- Dolgu alanın rekreasyon alanı olarak düzenlenip yeşillendirilmesi,
- Deniz ile görsel ve yaşamsal bağlantının zayıflaması,
- Gastronomi ağırlıklı eğlence mekânlarının sürdürülebilirliğidir.



Karşıyaka’daki değişimde temel olgular:

- Kıyıda kamusal bağlamda deniz banyoları ve kafeler,
- Yol kenarında bahçe içinde köşkler,
- Zamanla parsellerin yapı taban alanlarının büyümesi, bahçelerin küçülmesi veya tümü ile yapılaşması, alandaki iki katlı yapıların yerini sekiz katlıların alması (Şekil 7-8),
- Kamusal kullanımların değişmesi, dönüşmesi,
- 1950’lerin imar çalışmalarıyla Karşıyaka sahilinin doldurularak kıyıya yeni bir görünüm kazandırılması,
- Kıyının eğlenme ve rekreasyon aktivitesini sürdürmesi,
- Kıyı düzenleme çalışmalarıdır.



Şekil 7. Karşıyaka 1950’ler
(www.pinterest.com).

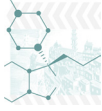


Şekil 8. Günümüzde Karşıyaka
(<http://www.karsiyaka.bel.tr>).

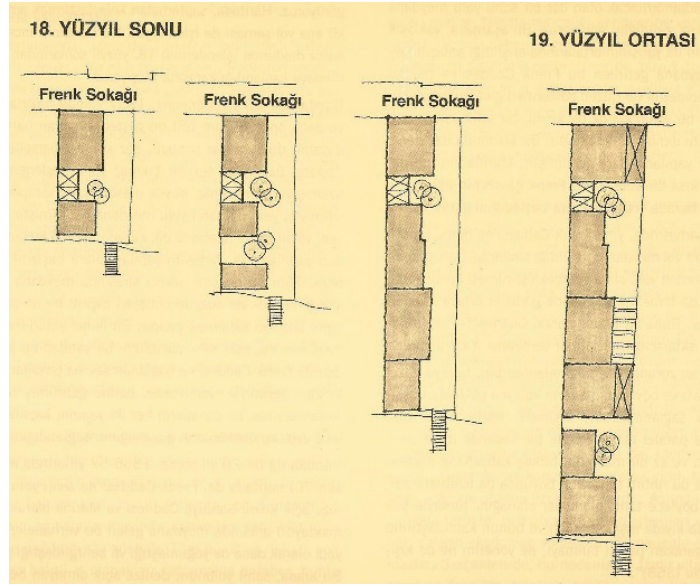
Odak Alan - Konak – Alsancak Aksı

19. yüzyılda gezginlerin betimlemelerinde İzmir, “Doğu’nun incisi”, “Doğu’nun ticaret başkenti”, “Osmanlı İmparatorluğu’nun birinci ticaret kenti” olarak nitelenmektedir (Yaranga, Tümer, 2002, 27-30). Birçok gezgin (Chateaubriand-1806; Lamartine-1833,1850) İzmir’i “Avrupalı bir kent” olarak ifade etmektedir. Chateaubriand kenti çöllerin ve barbarlığın ortasında uygar bir vaha olarak tanımlamaktadır (Yaranga, Tümer, 2002, 34-35). İzmir’le ilgili bu betimlemelerde “Punta” kentin “*batılı yüzü*” olarak önemli yer tutmuştur.

19. yüzyılda Alsancak kıyısı incelendiğinde, deniz kenarındaki evlerin altlarında dükkân ve denize uzanan iskeleleri olduğu görülmektedir. Süreçte denizin sürekli doldurulmasıyla kıyı parselleri giderek uzamıştır (Şekil 9). Gezginlerin kıyıda rıhtım yapılmasının kenti Dünya’nın en güzel kentlerinden biri yapacağına yönelik ifadelerine karşın (Michaud, Poujoulat, 2007, 26) devlet yeterli ekonomik kaynak olmadığından, kıyıda evlerde oturan yabancılar ithalat ve ihracat işlemlerinde gümrük gerekliliği olacağından rıhtım yapımına sıcak bakmamışlardır. Devlet denizi satarak ekonomik kaynak sağlamış, kıyıda oturanlar da önleri kapanmasın diye bu alanı alıp anlaşma gereği kısa bir süre içinde doldurmuşlardır. Sık aralıklarla yinelenen bu durum belki de Dünya’nın hiçbir yerinde görülmeyecek bir kent dokusunun oluşmasına neden olmuştur. Eni 10 m. den dar, uzunluğu 170 m.ye varan parsel düzenleri ortaya çıkmıştır (Beyru, 2011, 349-350).



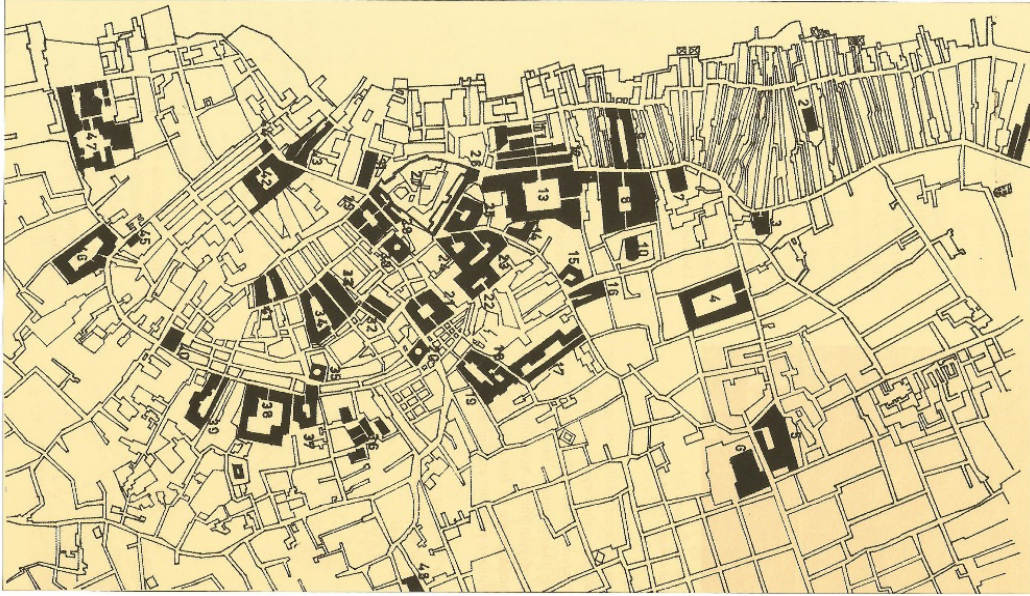
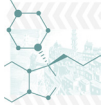
1817 haritasında Frenk Sokağı'nın Alsancak'a doğru uzadığı, denizin doldurulmasıyla kıyı parsellerinin derinleştiği; 1837 haritasında ise doldurmaların devamı sonucu parsellerin çok uzadığı ve buradaki ev sahiplerinin yeni sahil yolu oluşturduğu görülmektedir. Böylece evlerin parsellerinin bir yönde bu yola, diğer yönde Frenk Caddesi'ne baktığı ve akşamları kapatılan pasajların (verhane) ortaya çıktığı anlaşılmaktadır (Şekil 9). Sözkonusu süreçte kente gelen gezginler İzmir'in denizden görünümünü "görkemli", "çarpcı" olarak nitelendirmektedir (Beaujour, 1829, 160-161).



Şekil 9. Verhanelerin tarih içinde gelişimi (Beyru, 2011, 183).

1849 yılında İstanbul'dan gelen fermanla, Sarıklısla, Punta Burnu Bornova İskelesi arasının düzgün bir kıyı hattı oluşturmak amacıyla birleştirileceği belirtilmiştir. Bu son girişim rihtim ve Kordonların oluşturulmasıyla ilgili olabilir. Denizden kazanılan bu alanlara mağaza, depolar yapılmış, iskeleler yenilenmiştir.

1856-1857 yıllarında hazırlanan Storari haritasında, verhanelerin belirginleştiği ve deniz yönündeki yeni parsellerin derinleştiği görülmektedir (Beyru, 2011, 184) (Şekil 10). 1867'de kanunla yabancılara mülk sahibi olma hakkı verilmesi, rihtim yapımına olanak sağlamıştır (Atay, 1995, 35).

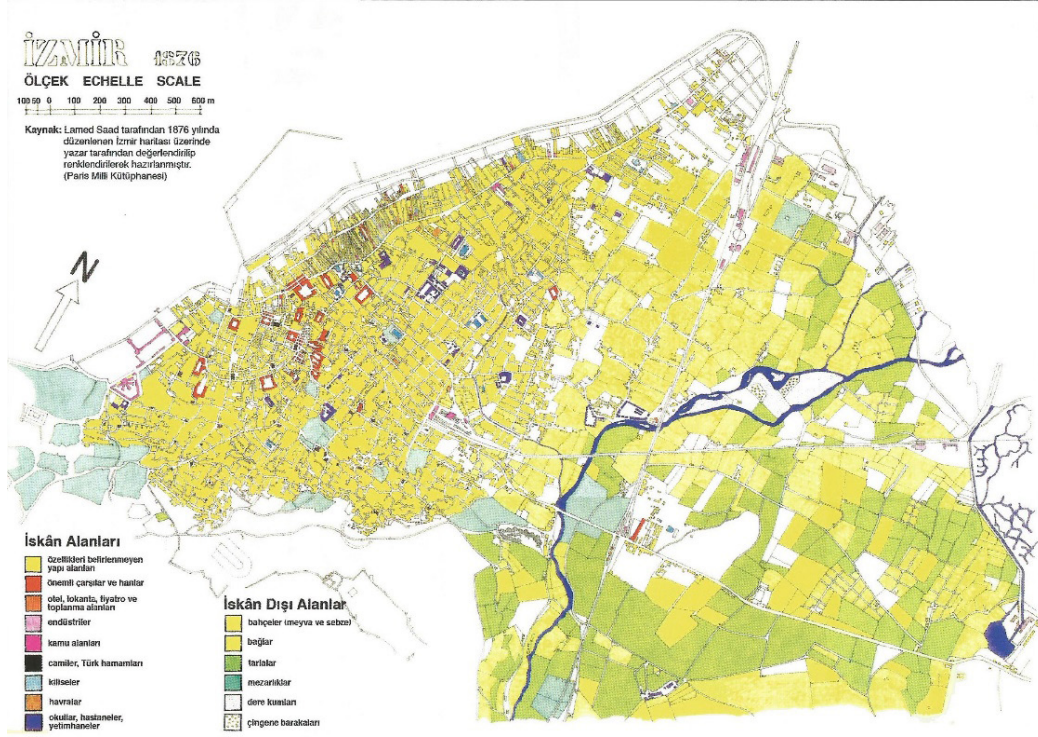
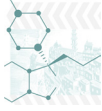


Şekil 10. 1856 Storari Haritası (Beyru, 2011, 65).

Rıhtım Projesi, 1865'te fikirden uygulamaya geçmiştir. Kıyı dolgusunun başlangıçta düşünüldenden daha mütevazî şekilde, rıhtımın kıyı hattına paralel yapılması kararlaştırılarak İzmir Rıhtımı planı düzenlenmiştir. 1867'de imzalanan sözleşmeye göre 4km uzunluk ve 28.75m genişlikteki rıhtımın yapımıyla denizden sağlanacak arazi de yapan üç İngiliz tacire ait olacaktı. Rıhtım üzerinde tramvay hatları, kanalizasyon sistemi, mendirek, ardi sözleşmelerle de gümrük, pasaport, postane gibi yapılar yapılmıştır (Beyru, 2011, 350-352).

Sözleşmeyle şirket kentin başka yerlerindeki olası rıhtımların yapımında öncelik hakkı edinmiştir. Rıhtımın inşaat işi “Dussaud ve Kardeşleri” adlı Fransız şirketine verilmiştir. Şirket, kapsamından dolayı işi ancak 1876 yılında tamamlamıştır (Beyru, 2011, 353).

1876 yılı haritasında yüzyılın en önemli imar çalışmaları olan rıhtım ve demiryollarının yapımı algılanmaktadır (Şekil 11). Böylece kent güzelleşirken, canlılık da kazanmıştır.



Şekil 11. 1876 Saad Haritası (Beyru, 2011, 70).

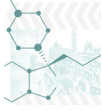
Rıhtım yapımı öncesinde büyük gemiler açıkta kalıp, teknelerle mallar kıyıya getirilirken, sonraları yükleme-boşaltma işlemleri kolaylaşmış ve hızlanmıştır. Demiryolları ile iç kısımlardan kente gelen çok yoğun miktardaki mal ve ürünler, rıhtım sayesinde gemilere yüklenebilmiştir. Başlangıçta rıhtıma karşı olan sahildeki evlerin sahipleri, sağlayacakları olanaklar nedeniyle fikir değiştirmişlerdir (Beyru, 2011, 350).

İzmir, batı kıyı kentlerini çağrıştıran bir görünüme kavuşmuştur. Birinci Kordon'a eski Marina'nın işlevleri genişleyerek ve çeşitlenerek taşınmış; İkinci Kordon geçiş Bölgesi olmuştur (Beyru, 2011, 232).

Şirket, 1878 yılında rıhtımı Kışla'ya uzatma imtiyazını almıştır. Gümrük resminden muaf tutulmuş bu alana rıhtım yapılması bazı itirazlara yol açmıştır. Bununla birlikte, Dussaud'ların şirketi satma düşünceleri, demiryolları yanısıra rıhtımın da İngilizlerin elinde olması durumunda ticari yaşam dışında riskler yansıtacağından, Hükümetçe onaylanmamıştır. Osmanlı Hükümeti, rıhtımı satın alma kararı almış, ancak yeterli maddi olanağı olmadığından ve imtiyaz süresinin bitimi beklenmediğinden Hükümet %50 gelire sahip olarak imtiyaz 1952 yılına dek uzatılmıştır (Beyru, 2011, 353).

19. yüzyılın ilk yarısında sahil evler ile işgal edildiğinden kamuya açık tek kıyı Malta İskelesi'dir (İngiliz İskelesi). Burası deniz yoluyla kente gelenlerin karaya çıktıkları nokta, gözde gezi ve dinlenme mekânıydı. Marina da denilen bu kısımda, yabancı konsoloslukların konakları, batı standartlarında oteller, kahvehane, gazino, lokanta, birahane gibi eğlence yerleri bulunmaktaydı (Beyru, 1992, 347; a.y., 2011, 228).

Yüzyıl ortalarından sonra deniz üzerinde ahşap direklere oturmuş gazino ve kahvehaneler yapılmıştır. 1872-1873 yıllarında bunlardan ikisinin çökmesiyle 100'den fazla kişi ölmüş, sonrasında bu tür yapımlar yasaklanmıştır. Sözkonusu dönemde Marina'nın uzatılması



gündeme gelmiş, ancak kabul görmemiştir. Rıhtım yapımı, Birinci ve İkinci Kordonların oluşturulması amacı ile denizin doldurulması sürecinde Marina mezbelelik durumda kalmıştır. Kordonların bitmesi sonrasında ise eğlence mekânları Birinci Kordon’a taşınmış, sokak yine Marina olarak anılmıştır (Beyru, 2011, 231).

19. yüzyıl sonlarında Kordon’daki Kramer, Theodori gibi restoranlar, Luka, Kramer, Cafe Levantino gibi kahvehane ve birahanelerle İzmir Avrupa kentlerine benzetilmektedir (Şekil 12-13). Kentle ilgili bir yazıda “... akşamüstleri, rıhtımda dolaşan kalabalığı gözleyen biri, kendisini, rahatlıkla, Lyon ya da Marsilya’da sanabilir”, denilmektedir (Beyru, 2011, 233).



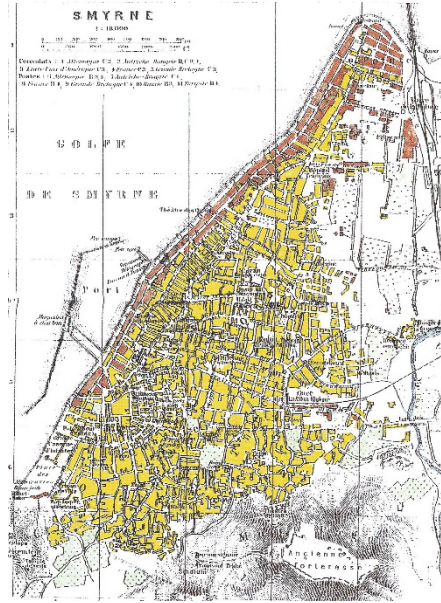
Şekil 12. Büyük Kramer Oteli (Beyru, 2011, 237).



Şekil 13. Büyük Huck Oteli (Yaranga, Tümer, 2002, 34).

Kordon’un sabahları seyyar satıcılar, akşamları atlılar, yayalar, zengin görünümlü arabalar, Avrupalı veya Levanten tarzı giyimli hanımlarla dolu olduğu belirtilmektedir. O dönemde, İzmir’in eğlence hayatının kalbi olan Birinci Kordon’da çeşitli gösterilerin yapıldığı “café-chantant” denilen kahvehaneler (Alhambra, Luka, Poseidon), birahaneler, kulüpler (Rum Gazinosu, Avcılar Kulübü, Sporting Kulübü) bulunmaktaydı (Beyru, 2011, 233-237). Denizle ilintili kahve ve gazinolar dışında, İzmir (Smyrna) Körfezi’nde yelken ve kayık yarışmaları, yüzme yarışları yapılan şenliklerdi (Neumann, Tamdoğan, 2008, 70).

20. yüzyıl başlarında, 1905 Goad haritasında rıhtım ve Kordonların yapılmış olduğu görülmektedir (Şekil 14). 1878 haritası ile karşılaştırıldığında, rıhtımın yapımından sonra dolgu alanda önemli bir gelişme ve kordonlar üzerinde yeni yapılaşma olduğu, gümrük güneyindeki kısmın da yapılarla dolduğu ve yeni depolama alanlarının geliştiği algılanmaktadır (Beyru, 2011, 79). 1911’de İzmir’in Büyük Tiyatrosu yapılmıştır. Söz konusu dönemde konsolosluklar, bankalar, deniz acentaları ve eğlence mekânları Kordon’da yoğunlaşmıştır. 1920’lerin sonunda kentteki yedi sinemanın ikisi rıhtımda yer almaktaydı (Abensur-Hazan, 2013, 126; Zandi-Sayek, 2006, 194). Rıhtım, “şehrin en seçkin yeri” ve “kayıkların dünyası”ydı (Pınar, 2001, 370’den Endres, 1919).

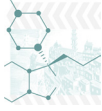


Şekil 14. 1905 Goad Haritası (Beyru, 2011, 86).



Şekil 15. Kordon'un 1922 yangını sonrasındaki görünümü (Housepian Dobkin, 2012).

1922 yılında kentin geçirdiği büyük yangın nedeni ile (Resim 15) yangın alanlarının yeniden düzenlenmesi amacıyla İzmir Belediyesi çalışmalarında bulunmuş; *kentin imarı* için planlar yaptırmıştır. Bunlardan İzmir'in ilk ciddi kent planı kabul edilen Danger – Prost planında, Prost *kentin tarihi mahallelerinin olduğu gibi korunması* konusunda ısrarcı iken, Dönemin Belediye Başkanı Behçet Uz, sözkonusu mahallelerin de çağdaş şehircilik ilkelerine göre yenilenmesini savunmuştur (Gölgesiz Gedikler, 2012, 69-70). 1949'da İzmir Belediyesi'ne sunulabilen Le Corbusier'in planında, yeşil alanlara büyük yer verilmiş ve tarihsel dokuların korunması önerilmişse de, plan 1950 yılındaki iktidar değişikliği nedeni ile, uygulanmamıştır. İzmir Belediyesi'nin, 1951 yılında açtığı Uluslararası İzmir İmar Planı Yarışması, Kemal Ahmet Aru, Emin Canbolat ve Gündüz Özdeş tarafından kazanılmıştır. Planda, eski eserlerin korunması amaçlanmış, eski yerleşim yerlerine fazla müdahale edilmemiş, trafiğin rahatlatılması için istimlaklar önerilmiştir (Gölgesiz Gedikler, 2012, 72'den Levent, 1952). Projenin uygulama süreci uzadıkça farklı eleştiriler, değişiklikler gündeme gelmiştir. Karşıyaka ve Kordon'a yüksek yapılar yapılmasının yaratacağı olumsuzluk belirtilmiştir (Say, 1955). Planda sürekli değişikliklerin yapılması, yabancı uzmanların görüşlerinin alınması,



uygulamaya başlanılmasının gecikmesi eleştirilere yol açmıştır.

20. yüzyılda Kordon ve kent yaşamını etkileyen en önemli kırılmalardan biri ise, altı şeritli Çeşme Otoyolu'nun uzatılması düşüncesi ile 1997 yılında Kordon'un doldurulmasıdır (Şekil 16). Bu uygulamada Cumhuriyet Meydanı ile Alsancak Limanı arasındaki kısım doldurulmuştur (Şekil 17-18). Söz konusu yaklaşım kent yaşamını olumsuz etkileyeceğinden başlatılan yargı sürecinde yürütmeyi durdurma kararı, ancak 1998 yılında İzmir 1 numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından Kordon'un Cumhuriyet Meydanı ile Alsancak Limanı arasındaki bölümünün tarihi sit ilan edilmesi ile, alınabilmiştir. Kordon'daki dolgu bölümü projelendirilerek, Belediye Başkanı Piriştina döneminde 150 hektarlık yeşil alan ve rekreasyon alanı oluşturulmuş, Haziran 2000'de halka açılmıştır (www.izmirmag.net).



Şekil 16. Kordonda yapılan dolgu (1997 – 2016) (<http://www.izmirmag.net>).

Söz konusu düzenleme Kordon'da farklı bir yaşam yaratmıştır. Apartmanların zemin katlarındaki eğlence mekânları denizden uzaklaşmış; otopark kullanımı dolayısıyla da denizle sınırlı bir görsel bağlantı kurulabilmiştir. Geçmişin şarkılarına konu olan gezinti ve buluşma mekânı Kordon, farklı bir kimlik kazanmıştır. Bununla birlikte yaratılan geniş rekreasyon alanı özellikle gençlerin piknik alanı ve kentlinin aktivite alanı olarak yoğun şekilde yaşamaktadır.



Şekil 17. Kordon'un 1997 yılında doldurulmamış kısmı (Konak Pier-Cumhuriyet Meydanı).



Şekil 18. Kordon'da yapılan son dolgunun (1997) genişliği.



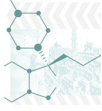
Kordon’un bugününü ve geleceğini etkileyebilecek bir konu da, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yürürlüğe konulan (Nisan 2015) *Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği* uyarınca, kıyıdaki tüm yapıların kat adedini arttırmaksızın kat yüksekliği artışına olanak sunan yaklaşık 10 m. gabari artışı yaratabilen karardır. Karar konusunda farklı Belediyelerin yaklaşımları değişik olmuşsa da, Kordon’da bu bağlamda ilk örnek olarak İzmir Ticaret Odası Yeni Hizmet Binası yapılmıştır. Söz konusu yapı bitişiğindeki binaya göre belirgin bir yükseklik farkı yaratmaktadır (Şekil 19).



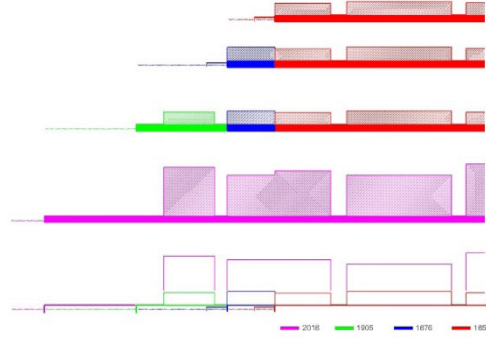
Şekil 19. Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği’nin Kordon’daki ilk uygulaması.

Tarihsel süreçte bu değişimler olurken, Yerel Yönetimler de kent kimliğinde kıyının önemini vurgulamaya yönelik çalışmalara başlamışlardır. Bu bağlamda, İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından 2014 yılından beri İzmir Körfezi kıyısındaki alanların yeniden düzenlenmesi amacı ile ‘*İzmir-Deniz, İzmirliğin Denizle İlişisini Güçlendirme Projesi*’ yürütülmektedir. Farklı kurum ve disiplinlerden kişilerle oluşturulan 124 kişilik ekip, katılımcı tasarım anlayışı ile Mavişehir – Yenikale arasındaki kıyı şeridini dört bölüm ve 11 alt bölüm olarak ele almıştır. Çalışmalar, İzmirliğin denizle ilişkisini daha fazla güçlendirmeyi; yani kentsel boyuttaki deniz/su-insan ilişkisini mekân tasarımı üzerinden arttırmayı hedeflemektedir (www.kentstratejileri.com).

Belediyenin İzmir Kıyı projesi kapsamında kıyı düzenlemesine yönelik olarak geniş katılımlı bir ekiple uzun soluklu olarak gerçekleştirdiği çalışmalar tasarım açısından oldukça başarılı olmuşsa da, ihale ile yapılan uygulama bazı bölümlerde beklenileni karşılamamış, özellikle işçilik açısından yetersiz kalmıştır. Alsancak Kordon Boyunda bu durum gözlenmektedir.



Şekil 20. 19. yy'dan günümüze Kor-
don kıyı şeridinin değişimi – plan.



Şekil 21. 19. yy'dan günümüze Kor-
don kıyı şeridinin değişimi – kesit.

Tarihsel süreçte kıyı şeridinin değişimi irdelendiğinde, yapılaşmanın yalnızca yatayda denize doğru yayılmakla kalmayıp, aynı zamanda dikeyde de yükseldiği ve giderek iç kesimlerin denizle görsel ve yaşamsal bağlantısının azaldığı algılanmaktadır (Şekil 20-22).

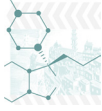


1856 Storari haritası
1876 Saad haritası
1895 Murray haritası
1905 Goad haritası
2018

Şekil 22. Haritalar üzerinden tarihsel süreçteki kıyı şeridi değişiminin okunması
(İlgili haritalardan yararlanılarak hazırlanmıştır).

Değişimin Tarihi Dokulara Etkisi

Bu bölümde Prehistorik, Aiol, İon, Helenistik, Roma, Bizans, Beylikler, Osmanlı-Türk Dönemlerinde yerleşim görmüş ve pek çok uygarlığı barındırmış olan, 8500 yıllık İzmir, tarihsel süreçteki haritalar ve gezginlerin aktarımları ışığında değişim açısından okunmaktadır. Sözkonusu mekânsal ve yaşamsal okumada genelde tarihi doku ve eserler ele alınmakla birlikte, çalışma İzmir'in kalbi Kemeraltı kentsel sit alanı odak alınarak irdelenmektedir.



Kentin bu denli zengin “çokkatmanlı ve çokkültürlü” tarihsel dokusu süreç içerisinde çeşitli nedenler ile kısmen, yer yer de tümü ile yok olmuştur. Tarihi dokuları etkileyen bu değişimlere bakıldığında, deprem, yangın gibi doğal afetler, Osmanlı Dönemi’nden başlayarak imar çalışmalarında antik eserlerin bazılarının yapı malzemesi olarak kullanımı, tarihi eserlerin taşınabilir unsurlarının yurtdışına çıkarılması, modern kentin antik şehir üzerine yerleşmesi, 1950’ler sonrasında köyden kente göçle ortaya çıkan plansız kentleşme ve gecekondulaşma sonucu topoğrafyanın uygun olmamasına karşın, antik eserlerin çok yakınında yerleşilmesi ile yıpratılmaları antik eserlerin çoğunun yok olmasına neden olmuştur. Osmanlı-Türk Dönemi eserlerini oluşturan sivil mimari, ticari yapılar, dini yapılar, su yapıları gibi örnekler ise, kenti sıklıkla etkileyen yangın, deprem afetleri yanısıra, yol yapım ve genişletme çalışmaları, tarihi çevrelere çok katlı yapılaşma izni verilmesi ile oluşan *adeta korumama kararları* ile hızla yıpranmışlardır (Akyüz, 1985, s. 339).

Kentin mekânsal yapısı yanısıra yaşamını da derinden etkileyen sık aralıklarla görülen yangın ve depremler, tarihi eserlerin de zarar görmesine neden olmuştur. Çok şiddetli depremler ise adeta kentin her seferinde yeniden kurulması sonucunu doğurmuştur. İzmir çok önemli coğrafi konumu sayesinde bunu başarmış, her zaman büyük bir şehir olarak varlığını sürdürmüştür. Yangınlar da, özellikle Türk mahallelerinde ahşap ve bitişik düzendeki evlerin, dar sokakların varlığı, en küçük bir yangında bile yalnızca evin değil, tüm sokak hatta mahallenin yokolmasıyla sonuçlanmıştır. Bununla birlikte kenti en fazla etkileyen 1922 Yangını’dır. Adeta kentin yıkımı demek olan bu yangının kimler tarafından çıkartıldığı bugün bile tartışma konusudur. Aynı anda birçok yerden başladığı belirtilen yangın Ermeni Mahallesi yanısıra Kordon Boyundaki kültür ve eğlence yapılarının da yokolmasına neden olmuştur.

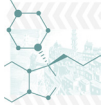
Yol yapım ve genişletme çalışmalarının tarihi eserlere olumsuz etkisi bağlamında Mithatpaşa Caddesi’nde trafiği rahatlatma amaçlı olarak bazı tescilli evlerin yıkımı, Fevzipaşa Bulvarı’nın açılması sırasında pekçok hanın tümü ile bazı hanların ise kısmi yıkımı (Çukur Han, Karaosmanoğlu Hanı) örneklenebilir. 1905 Goad ve günümüz haritaları karşılaştırıldığında bunu okumak olanaklıdır (Şekil 14).

Süreç içerisinde çeşitli nedenlerle tarihi kalıntı ve yapılar yok olmuşsa da, son yıllarda yerel yönetimlerin çabaları, proje çalışmaları, kazılara destek vb. olumlu bir değişim yaratmıştır. Belediyeler, kentin tarihi değerlerinin korunması bağlamında doku ve tek yapı ölçeğinde çalışmalar gerçekleştirerek hem sözkonusu eserlerin geleceğe aktarımını sağlamakta hem de halkın tarihi çevre konusundaki farkındalığının artmasına yardımcı olmaktadır. İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin 16 yıldır sürdürdüğü “Tarihe Saygı Yerel Koruma Ödülleri” kapsamında çok farklı kategorilerde verdiği onurlandırma ödülleri, teşvik yanısıra bu konudaki duyarlılığı geliştirmektedir. Konak Belediyesi, *tek yapı onarımları* bağlamında kentteki birçok tarihi yapının restorasyonunu gerçekleştirerek farklı yelpazede *butik müze* olarak işlevlendirmiştir. Böylece tarihi değerlerin korunması yanında kültür bilincinin gelişimi de sağlanmıştır.

Odak Alan - Kemeraltı Tarihi Dokusundaki Değişim

İzmir’in kalbi Kemeraltı, tarihsel süreçte yapılan planlama çalışmalarından etkilenmiştir.

Smyrna’nın iç limanının olduğu alanın Graves haritasında (1836-1837) kısmen yapılaşmış, büyük kısmınınsa boş olmasına karşın, Storari haritasında (1856-1857) tümü ile dolduğu görülmektedir (Şekil 10). Limanın tamamen dolması sonucu Liman Kalesi önemini yitirerek



1871’de yıktırılmıştır. Kıray (1972, 31-32), limanın kentin iş merkezinde arazi kazanma amacıyla yapıldığını belirtmektedir.

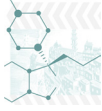
Kemeraltı Kentsel Sit Alanı 1. Bölge, kentin ticari ve idari merkezi olup; Elhamra Sineması ve Kütüphanesi gibi kültür yapıları, dini yapılar, ticari yapılar, çeşme ve sebiller, geleneksel konutları içermektedir. 2. bölgede ise, agora, tiyatro, stadyum, Kadifekale gibi antikçağ yapıları, dini yapılar ve yoğun konut dokusu yer alır.

Osmanlı dönemi imar çalışmaları kapsamında kentteki tüm dönem ve kültürlerin yarattığı yapılara aynı şekilde sahip çıkılıp çıkılmadığı konusu tartışmaya açıktır. Örneğin İzmir Antik Tiyatrosu’nun taşları Vezir Han, Çuhacılar Çarşısı ve Sancakkale’nin yapımında malzeme olarak görülüp kullanılmıştır. Modern şehrin antik kent üzerine yerleşmesi de, buradaki eserlerin gizlenmesi ve kısmi yokoluşuna neden olan unsurlardandır. Özellikle antik tiyatronun bulunduğu alandaki kalıntılar evlerin duvarlarının alt kısımlarında, bahçelerinde kalmıştır. 1985 yılında alanda yapılan ayrıntılı çalışma ile bazı kalıntılar saptanmıştır. Son dönemlerde kamulaştırma ve kazılar ile alanın ortaya çıkarılmasına yönelik çalışmalar yapılmaktadır.

Modern kentin antik şehir üzerine yerleşmesi, Helenistik Dönemden günümüze yerleşimin sürdüğü Kemeraltı kentsel sit alanında yeni yapı yapım aşamasında bazı kalıntıların çıkmasına, bazen de bunun gizlenmesi veya eserlerin başka yere taşınmasına neden olmaktadır. Çokkatmanlı bu alanda farklı dönemlere ait önemli eserlerin üst üste varlığı bilinmektedir. Sözkonusu alanlarda yapılacak inşaatların kontrolü kalıntıların yerlerinin tespiti ve sürdürülebilirliği açısından önem taşımaktadır. Bazı örneklerde kalıntıların yeni yapı ile birlikteliğine yönelik kararlar alınmaktadır. Bu konuda Şair Eşref Bulvarı 15B’de yer alan İhsan Kayın Plaza’nın temel aşamasında çıkan Liman kalıntılarının üstünün cam ve çelik malzeme ile kapatılarak (şeffaf zemin döşemesi) algılanır kılınması belirtilebilir (Şekil 23).



Şekil 23. İhsan Kayın Plaza’nın temel aşamasında çıkan Liman kalıntıları (Eti Akyüz Levi arşivi).



Fevzi Paşa Bulvarı üzerindeki Albey mağazası altında Roma hamamı ve Kemeraltı kentsel sit alanı 1. Bölgede Kaptan Mustafa Paşa İş Merkezi'nin yıkılmasıyla temel kazısında ortaya çıkan Roma hamamı ve İmparatorluk Salonu bu konuda örneklenbilir (Şekil 24).



Şekil 24. Kaptan Mustafa Paşa İş Merkezi'nin temel aşamasında ortaya çıkan Roma Hamamı ve İmparatorluk Salonu.

Tarihsel süreçte Kemeraltı geleneksel çarşısına yönelik olarak Anafartalar Caddesi'nin genişletilmesi, bazı yerel yöneticilerin ise yenilemeye yönelik yıkım girişimleri gibi riskler gündeme gelmişse de, kullanıcılar ve sivil toplum yıkılmamasına çabalamış ve insan ölçeğindeki çarşı bugüne ulaşabilmiştir.

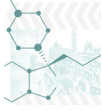
5226 sayılı yasa ile sağlanan ekonomik olanaklar, kentte koruma konusunda önemli çalışmaların gerçekleştirilmesine katkı sunmuştur. Helenistik-Roma Dönemi'ne ait Agora çevresinin kamulaştırılması yalnızca eserin görünür kılınmasına ve Eşrefpaşa Caddesi'nden algılanmasına değil, aynı zamanda kazı çalışmalarının çok genişletilmesine Batı Yapısı'nın daha iyi tanınmasına ve önemli yapıların ortaya çıkarılmasına fırsat yaratmıştır (Şekil 25). Benzer şekilde Kadifekale çevresi ve eteklerindeki heyelan bölgesinin de kamulaştırılıp, alanın boşaltılması ve yeşil alan durumuna getirilmesi kenti taçlandıran kalenin İzmir'in daha fazla yerinden algılanmasına imkân sağlamıştır.

TARKEM'in çalışmaları yanısıra, Yerel yönetimlerin konuya sahiplenmesine yönelik bu tür örnekler, halkı olumlu etkilemekte, tarihi çevre duyarlılığını arttırmakta, geleceğe yönelik umut ışığı yaratmaktadır.

Değerlendirme

Eşsiz coğrafi konumu ile her zaman varlığını ve önemini koruyan İzmir'in kimliğinde liman kenti, ticaret kenti olarak onu ayrıcalıklı kılan “kıyı” özel bir yer tutmaktadır. Kıyı kenti olma niteliği, ard bölgesine göre merkezi konumda olması, önemli yol güzergahlarının kesişiminde yer alması, Osmanlı'nın Anadolu'daki ilk demiryollarının İzmir'den başlaması gibi karakteristiklerle bütünleştiğinde daha fazla önem kazanır.

İzmir'in 19. yüzyıldan günümüze kıyı hattı incelendiğinde, başlangıçta evlerin iskelelerle



denize açıldıkları, süreçte denizin doldurularak kıyı çizgisinin değiştiği algılanır. Mithatpaşa Caddesi'nin deniz kenarındaki ve Alsancak (Punta) kıyısındaki evlerde bu durum sözkonusu iken, Karşıyaka'da kıyıda rıhtımın varlığı, evlerin genellikle büyük bahçeler içinde yer alan iki, üç katlı, bazıları köşk niteliğinde büyük ölçekli yapılar olduğu görülür. Alsancak kıyısındaki değişim bir yönü ile kentin diğer kıyı kesimlerinden daha farklı bir süreç izlediğinden ve sözkonusu dönemlerde de kentin eğlence hayatının kalbi kabul edildiğinden çalışmada odak alan olarak irdelenmiştir. Denizin sürekli doldurulması ile çok ince uzun parsellerin oluşması, bu alanda yer alan tüccar evlerinin yanına süreçte işyeri, depo gibi yapıların da eklenmesi mekânsal değişim ve kıyı çizgisindeki değişimin yansımalarıdır. Denizle bağlantılı kamusal alan niteliğindeki Marina, eğlence ve buluşma yeri niteliği yansıtır iken, rıhtım ve kordonların yapımı ile sözkonusu mekânlar kıyıya genişleyerek taşınmıştır. 19. yüzyıldan 20. yüzyıl ortalarına kadar inci gerdanlık niteliğindeki kent kıyısında bitişik düzende iki katlı cumbalı evler ile Karşıyaka'da yer yer bahçeli köşkler yer almaktaydı. Aru planı ile ardından rant baskıları sonucu Kordon'da ortaya çıkan sekiz katlı yapılaşma, Mithatpaşa Caddesi'nde 1960'larda başlayıp hızla yayılan ve günümüzde betonarme bir set görünümü yansıtan yapılar, Karşıyaka'da parsel alanının büyük bir bölümüne yer yer tümüne yayılan apartmanlar ile ölçek ve kent silüeti çok değişmiştir. Yapı gabarileri dört kat artarken, yol genişlikleri aynı kalmış ve kentin algısı olumsuz yönde değişmiştir. Kordon'da (Alsancak) rıhtım ve Kordonların yapımı, 1997'de dolgu çalışması ile yaşanan riskler ve rekreasyon alanı düzenlemesi süreci kıyı kullanımında bazı değişiklikler yaratmıştır. Gezginlerin denizden bakıldığında Dünya'nın en güzel kenti dedikleri İzmir, adeta betonarme bir set ile çevrilerek denizden kopmuştur. Yazın kente nefes aldırın imbat rüzgarının etkisi şehrin iç kısımlarından hissedilememektedir. Kıyı yaşamı irdelendiğinde ulaşım araçları ile bağlantı da değerlendirilebilir. Mithatpaşa Caddesi'nin deniz tarafındaki evlerin iskeleleri dışında kamusal kullanımlı iskelelerin olması, vapurların kıyıya paralel olarak iskelelere uğrayarak yoğun şekilde işlenmesi, denizde yer alan gezi tekneleri, 1960'lara dek kentin eğlence hayatında yer tutan Güzelyalı, Karşıyaka'daki deniz banyoları, kıyıdaki kahvehane ve gazinolar denizin yaşama da yoğun olarak katıldığını göstermektedir. Süreç içerisinde kentin tüm kıyıları Üçkuyular'dan Karşıyaka'ya farklı sayı ve düzende de olsa doldurulmuş, buna bağlı olarak da mekânsal, algısal ve yaşamsal değişim görülmüştür.

Geçmişten günümüze kıyı mekânının düzenlenmesine ilişkin çeşitli çabalar gösterilmiştir. İzmir Belediyesi'nce süreç içerisinde kentin planlamasına yönelik birçok çalışma yapılmış, yabancı mimarların tasarımı, danışman olarak görüş aktarımı yanısıra uluslararası yarışmalarla kentin sağlıklı gelişimine yönelik en doğru kararların alınmasına çalışılmıştır. Bununla birlikte üretilen bazı projeler kısmen veya tümü ile uygulanamamış, bir kısmı da gelecek öngörüsünü doğru yapamamıştır. Tarihsel dokuyu zedeleyen veya ezen kararlar içeren bazı projelerin veya proje bölümlerinin uygulanamaması ise bugün için bir şans olarak nitelenebilir.

19. yüzyıldan günümüze bakıldığında, kıyıyı çevreleyen iki katlı cumbalı evleri yeniden varetmek ancak sanal gerçeklik ortamında ya da kartpostallardan mekânın okunması şeklinde olanaklı ise de, Kordon boyunun bugünü ve geleceğine yönelik iyileştirme çabaları sürmektedir. Bu bağlamda 2014 yılından beri yürütülen İzmir deniz projesi kapsamında deniz ve insan ilişkisini mekân üzerinden arttırmaya yönelik yapılan disiplinlerarası çalışmalarla kıyı bütünü projesi tasarlanmış ve yer yer uygulanmıştır. Sözkonusu çabalar ile kentin kıyı vurgusunun arttırılması, yaşamın daha yoğun parçası olması olanaklı olacaktır.

Kentin tarihi değerlerinin birçoğu ise, süreç içerisinde çeşitli nedenler ile kısmen veya tümü

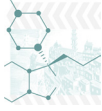


ile ortadan kalkmıştır. Bazı tarihi kalıntıların kesin yerleri bilinmemektedir. Derin bir geçmişi olan ve süreçte pekçok uygarlığa mekân olmuş, birçok kültürü barındırmış “çokkatmanlı” ve “çokkültürlü” İzmir kentinin bu kimliğini vurgulayacak şekilde tarihi kalıntıların ortaya çıkarılması, tanıtılması, korunması konusunda çabalar yaygınlaştırılmalıdır. İzmir Tarih Projesi kapsamındaki çalışmalar ile kentin tarihi dokularının yaşatılarak korunmasına çabalanmaktadır. Kemeraltı 1. ve 2. Bölge Koruma amaçlı imar planlarının hazırlanması, alt bölgelere yönelik projeler, kentin tarihsel odaklarında yapılan kazı çalışmaları bu bağlamda belirtilebilir. İzmir’in tarihsel çekirdeği Kemeraltı kentsel sit alanı içindeki yer yer arkeolojik sit alanları ile karma sit niteliği yansıtan alanlarda kamulaştırma, kazı, sunuma yönelik çalışmalar sürdürülmektedir. Antik tiyatro alanı kamulaştırılarak kazı çalışmalarına başlanılmıştır. Agora çevresinin kamulaştırmalarla boşaltılıp kazı alanının genişletilmesi ile kent tarihine yönelik önemli kalıntılar ortaya çıkarılmaktadır (Şekil 25).



Şekil 25. Agora çevresinin kamulaştırılmasıyla ortaya çıkarılan kalıntılar (2017) (Eti Akyüz Levi arşivi).

Kadifekale’de kentin ilk mescidinin belgeleme ve restorasyon çalışmaları yapılmış, Helenistik surlar açığa çıkarılmıştır. Agora, Tiyatro, Kadifekale arasındaki alanın arkeopark olarak düzenlenmesi, bu alandaki nitelikli tarihi konutların özgün işlevleri veya bünyelerine uygun turistik amaçlı işlevlerle kullanımına yönelik (İzmir mutfağı, yerel ürünler sergi ve satış yerleri, kafe gibi) çalışmaların yapılması gereklidir. Stadyum alanının kazı çalışmaları ile incelenip, yapıya ait kalıntıların varlığı araştırılmalıdır. Kemeraltı kentsel sit alanı 1. Bölgedeki tarihi evlerin bazıları bünyelerine uygun olmayan ve yanlış müdahalelere açık işlevlerle kullanılmaktadırlar. Özgün işlevlerini sürdüremeyenler uygun işlevlerle değerlendirilmelidir. Bu alandaki tarihi han yapılarının bazıları yanlış müdahaleler ile özgünlüklerini yitirmişlerdir. Bazı örneklerse çok harap durumda olup, mülkiyet sorunları nedeniyle restorasyon uygulamasına geçilememektedir (Şekil 26-27).



Şekil 26-27. Harap durumdaki han yapılarından Çakaloğlu Hanı cephesi ve iç mekânı.

2. Bölgede de anıtsal yapılar dışında evler yoğundur. Bunların birçoğu özgün işlevlerini sürdürse de, alan yer yer slam bir bölgeye dönüştüğünden aidiyet sorunu nedeni ile evler bakımsız kalmakta ve yanlış müdahalelere uğramaktadır. Çarpıcı organik sokak dokularının bulunduğu, bunları dönemin sosyal hayatında yer tutan sokak çeşmelerinin pekiştirdiği akslar, sağlıklılaştırılarak evlerin düzenli bakımının yapılabileceği bir mekanizma oluşturulmalıdır. Alanda bazı evler tek yapı bağlamında restore edilerek uygun işlevlerle değerlendirilmişse de, bu yaygınlaştırılmalıdır.

Sonuç olarak, kentin kimliğinin en çarpıcı iki unsuru olarak nitelendirilebilecek “kıyı” ve “tarih”in önemini vurgulayacak ve kıyıyı kent yaşamıyla daha yoğun şekilde bütünleştirecek, zengin tarihimizi de ortaya çıkarıp sözkonusu değerlerin yaşatılarak korunmasını sağlayacak düzenlemeler, İzmir’in önemini arttıracaktır.

Kaynaklar

Abensur-Hazan L. (2013). “18. Yüzyıldan 20. Yüzyılın Başına Kadar İzmir’de Sosyal Hayattan Kesitler”. 18. ve 19. Yüzyıllarda İzmir: Batılı Bir Bakış. İzmir: Arkas Yayınları.

Akyüz, E. (1985). İzmir: Kentin Tarihsel Çevre Araştırması ve Koruma-Restorasyon Önerileri. DEÜ FBE Mimarlık Anabilim Dalı yayınlanmamış yüksek lisans tezi. İzmir.

Akyüz, E. (1992). İzmir’de Tarihi Eserlere Bakış. *Egemimarlık*, 6 (3/4), 84-85.

Akyüz Levi, E. (2003). “Kentsel Değişim Sürecinde İzmir’in Tarihsel Çevre Dokusu”. *Her Dem Yeşil Yapraklı Bir Ağaç Cevat Erder’e Armağan*, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.

Akyüz Levi, E. (2003). “İzmir Kentsel Kültür Varlıkları Envanter Raporu”. TÜBA-KED (1). 46-89.

Atay, Ç. (1995). “XVIII. ve XIX. Yüzyıllarda İzmir’de Ticari Gelişim”. *Ege Mimarlık Dergisi*, 1:15, s. 32 - 36. (<http://egemimarlik.org/15/11.pdf>). Erişim Tarihi: 26.6.2018.

Atay, Ç. (1998). *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e İzmir Planları*. İzmir: Yaşar Vakfı Yayınları.

Baysan, N. (2007) *Tarihsel Çevre Koruma Mevzuatının Değişim Süreci: İzmir Mithatpaşa Caddesi Örneği*. DEÜ FBE Şehir Bölge Planlama Ana Bilim Dalı Yüksek lisans tezi. İzmir



- Beaujour, B. F. (1829). *Voyage Militaire dans L’Empire Ottoman*. Paris.
- Beyru, R. (1992). “İzmir’in Gezi ve Eğlence Yaşamı”. *Üç İzmir*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Beyru, R. (2011). *19. Yüzyılda İzmir Kenti*. İstanbul: Literatür Yayınları.
- Gençer, C. İ. (2012). *1840-1912 Yılları arasında İzmir ve Selanik’teki Kentsel ve Mimari Değişim*. İTÜ FBE Mimarlık Anabilim Dalı yayınlanmamış yüksek lisans tezi. İstanbul.
- Gölgesiz Gedikler, H. (2012). *1950’li Yıllarda İzmir*. İzmir: Şenocak Yayınları.
- Housepian Dobkin, M. (2012). *İzmir 1922. Bir Kentin Yıkımı*. Çev.: A. Tuygan. İzmir: Belge Uluslararası Yayıncılık.
- Kıray, M. B. (1972) *Örgütlemeyen Kent: Ankara*. Sosyal Bilimler Derneği Yayınları.
- Kontente, L. (2013). “*Kentin Görünümü Değiştiğinde*”. *18. ve 19. Yüzyıllarda İzmir: Batılı Bir Bakış*. İzmir: Arkas Yayınları.
- Meyer, G. (2013). “*17. Yüzyılın Sonundan 19. Yüzyıla Kadar İzmir’de Seyyahlar: Süreklilik İçinde Değişim*”. *18. ve 19. Yüzyıllarda İzmir: Batılı Bir Bakış*. İzmir: Arkas Yayınları.
- Michaud, J. F. Poujoulat, J. J. F. (2007). *İzmir’den İstanbul’a Batı Anadolu 1830*. İstanbul: İstiklal Kitabevi.
- Neumann, C., Tamdoğan, I. (2006). “*Bilinmeyen Bir Cemaatin Portresi: Müslümanlar*”. *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? Bir Osmanlı Limanından Hatıralar*. Der. M. C. Smyrnelis. Çev.: Işık Ergüden, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Pınar, İ. (2001). *Hacılar, Seyyahlar, Misyonerler ve İzmir. Yabancıların Gözüyle Osmanlı Döneminde İzmir 1608-1918*. İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.
- Say, M. (1955). “*İzmir’in İmar Planı*”. Yeni Asır. 21 Mart 1955.
- Smyrnelis, M. C. (2008). *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? Bir Osmanlı Limanından Hatıralar*. Çev.: Işık Ergüden, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Topal, H. (1998). “*Kordonyolu Süreci-Son Durumu-Öneriler*”. *Egemimarlık*, 3, 8-9.
- Yaranga, O. (2002). *XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Fransız Gezginlerin Anlatımlarında İzmir*. Çev.: G. Tümer. İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.
- Zandi-Sayek, S. (2006). “*Bayramlar ve Tören Alayları: 19. Yüzyılın İkinci yarısında Ritüel ve Politika*”. *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? Bir Osmanlı Limanından Hatıralar*. Çev.: Işık Ergüden, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Zandi-Sayek, S. (2012). *Ottoman İzmir The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Dünden bugüne Kordonun Geçirdiği Evrimin Hikayesi (<http://www.izmirmag.net/2016/04/dunden-bugune-kordonun-gecirdigi.html>). Erişim Tarihi: 20.06.2018.
- Geçmişin Modern Mimarisi İzmir (<http://www.arkitera.com/haber/13574/gecmisin-modern-mimarisi-izmir>). Erişim Tarihi: 20.06.2018.
- İşte Doldurulmayan Tek Kıyı (<http://www.hurriyet.com.tr/ege/iste-doldurulmayan-tek-kiyi-40047845>). Erişim tarihi: 20.06.2018
- İzmir-Deniz, İzmirliilerin Denizle İlişisini Güçlendirme Projesi – 4. (<https://kentstratejileri.com/>)



[category/projeler/izmir-deniz-projesi/page/2/](#)). Erişim Tarihi: 24.6.2018.

Konak Meydanı ve Çevresi Düzenleme Projesi (<https://www.arkiv.com.tr/proje/konak-meydanı-ve-cevresi-duzenleme-projesi/4270>). Erişim Tarihi: 24.6.2018.

İnşaat temelinden Roma dönemine ait kalıntılar çıktı (<http://www.hurriyet.com.tr/insaat-temelinden-roma-donemine-ait-kalintilar-40851068>). Erişim Tarihi: 24.6.2018.

İzmir'in Gözbebeği Tarihi Asansör'ün Pek Bilinmeyen Hikayesi (<http://www.izmirmag.net/2016/01/izmirin-gozbebegi-tarihi-asansorun-pek.html>). Erişim Tarihi: 24.6.2018.

Karşıyaka Turizmde Şahlanacak (<http://www.karsiyaka.bel.tr/tr/haberler/karsiyaka-turizmde-sahlanacak>). Erişim Tarihi: 24.6.2018.

<https://tr.pinterest.com/pin/554224297884703409/>. Erişim Tarihi: 24.6.2018.