



Kentsel Morfolojinin Oluşmasında Tasarım Yarışmalarının Etkisi: Antalya Örneği

Mehmet Nazım Özer¹

Özet

Antalya, özellikle 1980 yılı sonrası artan turizm ve kentleşme baskısı ile sosyal, ekonomik ve mekânsal olarak hızlı bir değişim ve gelişime konu olmuştur. Bu nedenle, kentin dönüşüm ve gelişimi, çeşitli planlama ve kentsel tasarım yarışmalarıyla elde edilen proje çalışmaları ile yönlendirilmeye çalışılmıştır. Antalya'nın günümüz itibari ile karakteristik olarak algılanan kent dokusu büyük ölçüde 1960'lı yıllardan önceki plan uygulamaları ile ortaya çıkmıştır. 1980'lerden sonra yaşanan hızlı nüfus ve yoğunluk artışı sonucunda ise geçmişteki toplumsal yaşam ve mekânsal kullanımlar önemli değişime uğramış ya da ortadan kalkmıştır. Bunun sonucunda ise kamusal mekânda kesinti ile özellikle turizm yerleşimlerinde ithal örnekler yönelmek gibi uygulamalar sonucunda kent kimliği yitirilmiştir. Antalya'nın ilk kent planlama çalışması 1955 yılında yarışma ile elde edilen ve 1957 yılında İmar ve İskân Bakanlığı tarafından onaylanan plandır. Bu planda, kentin morfolojisi plan kararları ile kontrol altında tutulurken, 1980 yılından sonra onaylanan planlar ile kentin dönüşümü ve gelişimi denetlenmeye çalışılmıştır. Bu dönemde üretilen planlama çalışmalarının niteliği yüksek olması yanında uygulamadaki görüntü bu kararların denetlenemediği ve uygulamaya geçirilemediği, sonuç itibariyle planlama disiplininin sağlamadığıdır. Bu bağlam içerisinde Antalya, ülkemizde kentsel tasarım ve mimari proje yarışması düzenleyen kentlerin başında gelmektedir. Bu süreçte düzenlenen yarışmaların en önemlisi 1990 yılındaki Antalya kent merkezi içinde bulunan Kale Kapısı ve Çevresi Kentsel Tasarım Yarışması'dır. Yarışma projesi ile kent merkezinin morfolojisini biçimlendiren ve buna yönelik tasarım ilke ve siyasalarını ortaya koyan bir süreç tanımlanmıştır. Bu çalışmada, Antalya'da kent morfolojisinin değişimi ve bu değişimde yarışmalar (1957-1990) ile elde edilen kentsel planlama ve tasarım projelerinin katkısı irdelenmektedir. Yarışmaların kentsel dokunun oluşumuna yönelik bir amaç ve programının varlığı sorgulanırken; uygulama şansı bulan projelerin kentsel dokuya etkisi tartışılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Antalya kalekapısı, Kentsel tasarım, Planlama ve tasarım yarışmaları, Kentsel Morfoloji

1. Giriş

Dünyadaki birçok şehir, zamanla değişen koşullara ve bu değişimi yönlendiren planlama ve tasarım kararlarına bağlı olarak, önemli değişim ve dönüşüm geçirmişlerdir. Şehirlerin bu zamansal değişimi kamusal mekânda imgesel ve fiziksel oluşumlara neden olmaktadır. Antalya'nın tarihsel gelişim sürecinde önemli bir yeri olan Kalekapısı kent merkezi ve Şarmpol Caddesi bu çalışmanın odaklandığı alan olmuştur. Bu çalışmanın amacı, kentin bellek mekânı olarak Antalya'nın morfolojik değişim süreçlerini kent planlama ve kentsel tasarım yarışmaları bağlamında analiz ederek kentin geçmişi ve bugünü arasında tarihi ve kentsel bir bağlantı kurmaktır.

Çalışmanın kapsamını, Antalya'nın gelişim sürecini analiz edebilmek ve seçilen örneklem alanlarının bu süreçlerde kentsel bağlamdaki yerini algılayabilmek amacıyla çeşitli ölçeklerde ele alınan planlama ve tasarım projeleri ile tarihi haritalar oluşturmaktadır. Bu kapsamda, seçilen örnek alanların kentsel ölçekte geliştirilen planlama kararlarından nasıl etkilendiğini analiz etmek amacıyla

¹ Yüksek Şehir Plancısı, mnazimoz@gmail.com



alan sınırı belirlenmiştir. Bu alan sınırları belirlenirken, bahsedilen planlama kararlarından tarihi, sosyal ve morfolojik olarak en yoğun etkilenen bölgeler seçilmiştir.

Çalışma, kentsel morfoloji alanının olanaklı kıldığı ve kent biçimini açıklayıcı iki öncü yaklaşım olan tarihsel-coğrafi ve tipo-morfolojik yaklaşımlar kapsamında ele alınacaktır. Cumhuriyet'in kurulmasından bu yana önemli kentsel imgeleri barındıran Kalekapısı kent merkezi ile Şarampol Caddesi ve yakın çevresinin biçimlenmesinde 1955 Antalya İmar Planı ile 1990 Antalya kent merkezi içinde Kale Kapısı ve Çevresi Kentsel Tasarım Yarışma uygulamaları etkili olmuştur. Bu kapsamda; sokak dokusu, doluluk-boşluk ilişkisi, yapı adası-parcel ilişkisi, bina-parcel ilişkisi ve arazi kullanımı özellikleri planlama ve tasarım süreçleri ile birlikte ele alınacaktır. Morfolojik analiz yapmak üzere gerekli olan veriler, o dönemki planlama çalışmaları, hâlihazır haritalar ve Google Earth üzerinden elde edilecek ve gözlemlerden yararlanılarak değerlendirilecektir. Konuya ilişkin daha önce yapılmış çalışmalardan da literatür araştırması yapılarak faydalanılacaktır.

- Kent merkezinin morfolojisini nasıl dönüştürmüştür/dönüştürmektedir?
- Kalekapısı ve şarampol caddesi yakın çevresi ile kentsel mekân kurgusu ve mekânsal bütünleşme kurabilir mi?

Bu amaç doğrultusunda seçilen örnek alanlar; üç dönemde incelenmiştir. Bu dönemler;

- **Birinci Evre (-1939)** kentin kuruluşundan Antalya'yı Güzelleştirme ve Tanıtma Cemiyeti dönemi ile biten **plansız büyüme dönemi; tarım kenti Antalya,**
- **İkinci Evre (1940-1994)** İkinci Dünya Savaşı sonrasında Antalya'yı Güzelleştirme ve Tanıtma Cemiyeti ile başlayan kamusal yatırımlar, Antalya İmar Planı Yarışması ve 1960 Anayasası ile ülkemizde planlı dönemin başlaması ve şehrin tarımsal üretimden turizm yatırımlarının arttığı ve hızlı büyüdüğü, **kentsel büyümenin başladığı dönem; turizm merkezi Antalya,**
- **Üçüncü Evre (1995 sonrası)** ise turizm metropolüne dönüşen kentin birçok alanının yeniden dönüşümü **kentsel yenileme ve değişim dönemi; turizm metropolü Antalya.**

Bu araştırma, Ordu İli, Altınordu İlçesi, Taşbaşı, Zaferimilli, ve Aziziye mahallelerinde toplam 37,30 ha'lık sit alanında kentsel doku özelliklerinin incelenerek karakteristik özelliklerin analitik yöntemlerle belirlenmesi ve kimliği oluşturan bu özelliklerin korunarak alanın çağdaş koşullara ve yeni ihtiyaçlara sağlıklı ve sürdürülebilir çözümler üretilmesi sürecinde yol gösteren bir rehber oluşturmayı amaçlamaktadır.

2. Kalekapısı Kent Merkezinin ve Şarampol Caddesinin Kentsel Gelişim Süreci

13. yüzyıldan beri ticari faaliyetlerin sürdüğü Kalekapısı; 9. yüzyılda inşa edilen Varoş Kapı ve beşgen Burç (saat kulesi) ile tarihsel referansları içeren bir bölgedir. Bu bölge 1950'li yıllara kadar Kapuağzı, Pazar Kapısı olarak da adlandırılmıştır.



Şekil 1 Çalışma alanı; Kalekapısı kent merkezi ve Şarampol Caddesi (Kişisel çalışma.)



Kalekapısı kelimesi, Antalya ve Antalyalı için belli bir alanı tanımlamakta ve kentin kolektif belleğinde özel bir anlam ifade etmektedir. Kalekapısı, kent merkezi iç kale ile dış dünyayı bağlayan bir odak noktasıdır. Kalekapısı Antalya'nın, Sur içinden Uzunçarşı Sokak ile sur dışında Şarampol Kapalı Yolu ile dışa açılan önemli nirengi noktalarından biridir.



Şekil 2 Evreler içerisinde Antalya kenti (Kaynak: Kişisel çalışma.)

Antalya her dönem göç alan bir yerleşme olması nedeniyle sosyal ve kültürel kimliği değişime uğramıştır. Helenistik Dönemde çeşitli ırklar ülkesi anlamına gelen Pamphylia Bölgesinde yer alan Antalya'nın sosyal ve kültürel kimliği, farklı tarihsel dönemlerde kent içinde yaşayan etnik gruplar ile şekillenmiştir. 1922 yılında mübadele ile yaşanan Rum Türk nüfusun yer değiştirmesi, Arap, Girit, Yunan göçmenleri ve Ermenilerden oluşan etnik kimliği ile değişime uğramış ve kent biçimlenmiştir. Diğer kentlerde olduğu gibi Antalya kentinde de kentlinin tarihsel dönemler boyunca değişmesi ve kendi köklerinden gelen dini, sosyal ve kültürel geleneklerin, kent kimliğini şekillendirmesinde etkili olduğu görülmektedir (Yağcı, 2009).

▪ **Birinci Evre (-1939) plansız büyüme dönemi; tarım kenti Antalya**

Korykos adında bir balıkçı köyü olan Antalya, Bergama Kralı II. Attalos tarafından İÖ. 159–138 yıllarında kurulmuştur. O yıllarda Attaleia olarak adlandırılan Antalya kenti, Pamphylia körfezinin kuzeyindeki kentlerin; güney kent (tersane ve askeri liman, Korykos) ve kuzey kentin (ticaret liman, Olbia'nın) birleştirilmesi ile oluşmuştur (Çimrin, 2007).

O dönemki kentin topografik yapısına ve kentin biçimine bakıldığında, ticari ve siyasi yaşamın yani toplumsal yaşamın merkezi agora ve forumun Kesik Minarenin etrafı olduğu tahmin edilmektedir. Antik dönemde liman ve agorayı birbirine bağlayan yolların Kırkmerdiven, İskele Sokak ve Mermerli Parkının kuzeyinden geçen Mermerli Sokak olduğu düşünülmektedir (Çimrin, 2007).



Şekil 3 Yıkılmadan önce sur duvarları ve göbek suru, Atatürk Caddesi-1914, Saat Kulesi (Certel, 2019)

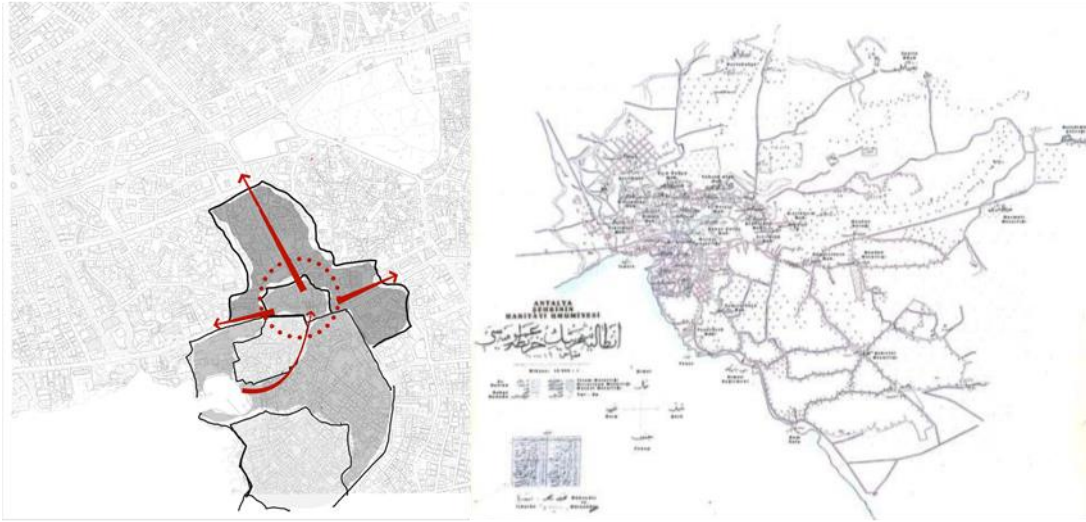
Bizans döneminde Akdeniz'deki doğu ve batı ticaretindeki uluslararası bir aktarma merkezine dönüşmesiyle kent, ekonomik bir refah düzeyine ulaşmıştır (Çimrin, 2007). Bu nedenle kentin savunması için Roma surlarının etrafına gömlek suru denilen daha alçak ikinci bir sur duvarı inşa edilmiştir. Bu dönemde, o zaman "Varoş Kapısı" olarak adlandırılan yeni bir kapı "Kale Kapısı" ve



hemen yanında yer alan 5 köşeli bir kule (bugünkü Saat Kulesi) inşa edilmiştir. Bu kule 9.yüzyılda inşa edilmiş olup Orta Bizans Döneminin en önemli yapılarından birisi olarak görülmektedir. Kalekapısı ismi ve simgesel yapısı Bizans döneminde biçimlenmeye başlamıştır.

Antalya kenti, Bizans dönemi kale-kent modeline örnek oluşturmaktadır. Çünkü kent surların içinde gelişmiş, yönetsel ve askeri faaliyetler daha çok kuzeyde iç kalede toplanmış ve merkez işlevi ise Liman ve Kale kapısı arasındaki Kırkmerdivenler ile Uzun Çarşı Sokağı omurgası üzerinde toplanmıştır.

Antalya, Anadolu'da Selçuklu yönetimine geçen ilk liman kentidir. Bu nedenle kentin liman kimliği özellikle devam ettirilmiştir. Ayrıca kent, bu dönemde özellikle İstanbul ve Mısır arasındaki en kısa yol üzerinde olması nedeniyle uluslararası ticarete önemli bir yere sahip olmuştur. Deniz ve karayolu ile yapılan ticaretin desteklenmesi amacıyla Selçuklular bu dönemde birçok han, pazaryeri ve çarşı inşa etmişlerdir. Bunlar: Bezir, Kapan, Dorvalı, Pirinç, Murat Paşa, Çavuş, Urum Ali, Serçe ve Dizdar Cafer Ağa hanlarıdır. Şehrin ticaret merkezi ise Yivli minare caminin güneyindeki Türk Mahallesinde, İç Kalede ve Kalekapısında yoğunlaşmıştır.



Şekil 4 Kentin Kalekapısına doğru taşması (Kaynak: Kişisel çalışma)

Şekil 5 Antalya Şehrinin Haritayı Umumiyesi, G. Scarpa-1920, (Cetel, 2019)

17. yüzyıldan 19. yüzyılın ortalarına kadar uzanan dönemde bölgesel ve küresel gelişmeler sebebiyle değişen ticaret hatları Antalya'nın ticari liman olarak önemini ortadan kaldırmış ve kentte bir durgunluk süreci baş göstermiştir. Bu durum kentin yapıları çevresi ile beraber sosyoekonomik dokusunu da etkilemiştir.

17. yüzyılda Osmanlılar döneminde surlar bir kent elemanı olarak önemini yitirmiş ve kent, sur kapılarından (özellikle Kale Kapısı Varoş Kapısı) dışarı doğru gelişmeye başlamıştır. Selçuklu döneminden beri şehrin ticaret merkezi olarak kullanılan Kalekapısı, kentin ve ticaretin sur dışına taşmasındaki referans noktası olmuştur.

Osmanlı döneminde Antalya Kentinin iki önemli ticaret merkezi oluşmuştur. Kalekapısında; daha çok kente yönelik ticaret kullanımların yer aldığı bir çarşı, hemen yanında Pazar hamamı ve kuzeyinde Balbey Camisinin yer aldığı bir merkez görülmektedir. Limanın batısında kalan çarşı ise daha çok depo ve gümrük yapıları gibi liman işlevlerine dönük olmasına rağmen çarşı, cami ve kahvehanenin de bulunduğu görülmektedir (Barım, 2006).

19. yüzyılda Osmanlı modernitesi sonucunda ortaya çıkan yeni kurumlar kentsel mekânda yeni çekim bölgeleri oluşturmuşlar. Bu durum, kentin sur dışına çıkmasını sağlamış ve kentin en önemli



yapıları (han, hamam, cami gibi) kale dışında yapılmaya başlanmıştır. Bu durum kentin 19. yüzyılın sonlarında, tarımsal bir gelişme yaşamasına neden olmuştur (Çimrin 2007).

Antalya 1850’li yıllara doğru, Kaleiçi olarak adlandırılan yerleşimi ile sur dışında oluşan çarşısının birbirinden ayrıldığı, geleneksel bir kent görünümündeydi. Surların çizdiği sınırın ötesinde, kentin çarşısı, çarşının etrafındaki mahalleler, Müslüman mezarlığı ve bahçeler bulunmaktaydı. 1900’lü yıllara doğru kente yönelik göçler ve yaşanan ticari canlanma da kentin morfolojisini etkilemiş gözükmemektedir (Çimrin, 2007). Ancak, Antalya’daki gelişme ve ticari canlılık sürdürülebilir olmamıştır. Özellikle II. Meşrutiyet’in ilanı öncesinde, Antalya, imparatorluğun en çok ihmal edilmiş kentleri arasında yer alıyordu. Hatta bu dönemde yıkılmak üzere olan surlar, kent sakinlerinin hayatlarını tehdit etmekte olup, kale hendeklerinde biriken sular, olasılıkla hastalıklara sebep olmuşlardır.

1914 tarihindeki I. Dünya Savaşı’nın öncesi ve sonrasındaki gelişmeler, Antalya ticaretinin neredeyse tamamını sağlayan deniz seferlerini aksatmıştır. Antalya’nın dış dünya ile olan bağlantısı kopmuş ve kent önemini yitirmeye başlamıştır. Mondros Ateşkesi ile birlikte yeni bir pazar arayışında olan İtalyanlar, Antalya’yı işgal etmiştir.

İtalyan Konsolosu Marki Faranti, surları, Romalıların ve İtalyanların mirası olarak görmüş ve korunması için çalışmalar yapmıştır. Ayrıca işgal kuvvetlerinin deniz ulaşımına da önem vermeleri nedeniyle liman İtalyanlarca genel onarımdan geçirilmiştir. Kalekapısı ve çevresi sadece fiziksel yapısı ile değil sosyal olayları ile de kentin hafızasını oluşturmuştur. İşgal altındaki Antalya’nın ilk şehidi Mustafa Haşmet, bir İtalyan asker tarafından Kalekapısı’nda şehit edilmiştir.

İtalyanlar, 1920 yılında Antalya’nın ilk imar planını İtalyan mühendis G. Scarpa’ya yaptırmıştır. Bu planda Kaleiçi ve çevresinde bulunan mevcut mahalleler korunmuş ve yeni açılan Şarampol caddesi de bu planda görülmektedir.

Cumhuriyetin ilk on yılında ise modernleşme ideolojisi ülkedeki devrimlerin ve gelişmelerin başlıca itici gücü olmuştur. Bu dönemde planlama çalışmasından ziyade kentte imar ve iyileştirme çalışmaları yapılmıştır. Bu bağlamda 1920’lerin ikinci yarısında kadın ve erkeklerin bir arada toplumsallaşabilecekleri, açık havada gerçekleştirilecek toplantılar için Tophane Parkı açılmıştır (Çimrin 2007).

Antalya’ya artan göç ve ortaya çıkan ticari hareketlilik ile birlikte surlara yönelik ilk bilinçli yıkım girişimi 1874 yılında ortaya atılmış olmasına rağmen yıkım çalışmaları 1929 yılında başlamıştır. “Yıkarak suretiyle yapmak” kentin yeniden biçimlenmesinde önemli bir referans noktası olmuştur.

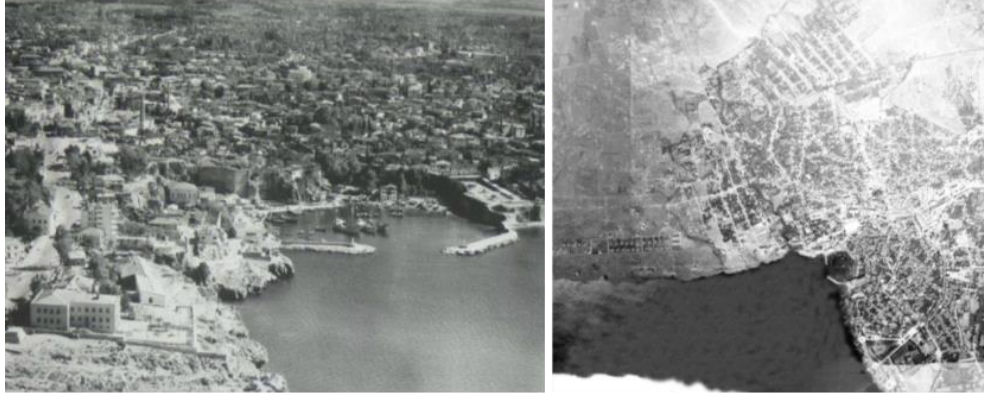
1930 yılının başlarında devrin Belediye Başkanı Hüsnü Karakaş döneminde Antalya surlarının Kalekapısı’ndan başlayarak Hadrianus Kapısı arasındaki kısmının yıkımı tamamlanmıştır Çimrin (2007), o günlerde Kaleiçi’nin rüzgâr almadığından halkın yakındığı, yaz aylarında güneşin akşama kadar devam eden sıcaklığını içine çeken bu kalın duvarların Belediye tarafından yıktırıldığını aktarmaktadır. Surların yıkılmasıyla Kale Kapısı’ndan Belediye İşhanı’na doğru genişletilen yolun iki yanına “Yeni Çarşı” adı ile modern tek katlı dükkânlar yaptırılmıştır (Çimrin, 2007).

Çimrin (2007)’in aktardığına göre, Antalya’yı ziyaret eden Atatürk, Karakaş’ın “Paşam, kent nefes alsın diye kaleleri yıktırdım.” demesine karşılık olarak yeni binaları göstererek, “O kaleleri yıktırdın da bu kaleleri neden yıktırdın?” sorusunu yöneltmiştir. Kaleiçi’nin çeperinde kalın sur duvarlarının iklim bahane edilerek yıkıldığını ve bir arazi spekülasyonu yapıldığını da söylemektedir (Barım,2022).



Şekil 6 Antalya Yeni Çarşı 1936, Kasap Hali-Atatürk Caddesi (Certel, 2019)

Cumhuriyet'in erken dönemlerinde küçük ve tenha bir kıyı kenti olan Antalya'da, Osmanlı dönemi kurumlarına ait Antalya Belediye Binası (1962 yılına kadar) ve Vilayet Binası (1973 yılına kadar) gibi yapıların çoğu ihtiyaçlara göre yeniden düzenlenerek kullanılmıştır. Kentin önemli okullarından biri olan ve Osmanlı döneminde "Sultani" adıyla kurulmuş Antalya Lisesi, Gazi Mustafa Kemal ve Cumhuriyet ilkokulları da kent merkezi içerisinde yer almaktadır.



Şekil 7 Antalya kent merkezi genel görünüm ve havadan (Certel, 2019)

1931 yılında Vecihi Hürkuş'un Antalya'ya iniş yapmasının ardından, arızalı uçak kentin caddelerinden geçirilerek, bugünkü Dönerciler Çarşısı'nın güneyinde kale surları dibinde çalışan bir marangoz ustasının atölyesinde tamir edilmiştir (Çimrin 2007).

Kalekapısının günümüze ulaşan en önemli yapısı ise beşgen burçtur. Bu burç II. Abdülhamid Dönemi'nde Sadrazam Küçük Said Paşa tarafından saat kulesine çevrilmiştir. Bu bölgenin öne çıkmasına ivme kazandırarak Osmanlı modernitesi etkisinde ortaya çıkan saat kulesi, simgesel önemi ile bölgeyi, merkezi bir çekim noktasına dönüştürmüştür.

▪ **İkinci Evre (1940-1995) kentsel büyümenin başladığı dönem; turizm merkezi Antalya**

Bu dönemde Antalya kentinin fiziki yapısının ve kültürünün gelişiminde önemli bir figür; 1940-45 yıllarında Antalya Valiliği yapan Haşim İşcan'dır. İşcan, Antalya'yı Güzelleştirme, İmar ve Tanıtma Cemiyeti ile ikinci dünya savaşının ekonomik ve sosyal etkilerine rağmen kentin fiziki mekânında önemli kamusal yatırımlar gerçekleştirmiştir. Yeni ve modern mahallerin oluşturulmasını sağlayarak Türkiye'de efsane haline gelen bu imar çalışmaları, **Yazar Vala Nureddin'in (1944) yazdığı "Bir Türk Şehrinde İmar Coşkunuğu"** isimli, Antalya'yı anlatan piyesi Ankara Radyosunda oynanmıştır.

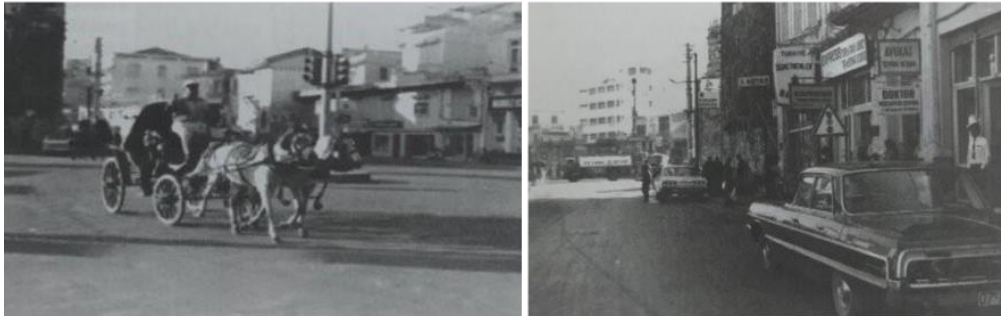


Şekil 8 Ali Çetinkaya Caddesi ve Atatürk Caddesi yol yapım çalışması 1943 (Çimrin, 2007)

İşcan, kentin yeşil alanlarının artırılması (Atatürk Parkı, İnönü (Karaalioğlu) Parkı, falezler üzerindeki diğer parkları), kentin önemli caddelerinin açılması (Ali Çetinkaya Caddesi açılması, Atatürk Caddesinin genişletilmesi), kentin eğitiminin geliştirilmesi (İnönü İlk Okulu, Kız Enstitüsü, Doğumevi Hastanesi, Kent Kütüphanesi), Cumhuriyet Caddesinin açılması ile birlikte tarihi surların önünde ve kentsel sit alanlarının içinde işhanı, çarşı ve banka binalarının yapım sürecini başlatmıştır.

Düden Çayı, Yedi Arıklar ile kentin yedi kola dağılarak Kalekapısı ve Kaleiçine ulaşmaktaydı. Bu kollardan bazılarının kale hendeğine ulaşmaktadır. Ali Çetinkaya ve günümüzde hala Atatürk Caddelerindeki bulunan kanal ile simgelenmektedir.

Cumhuriyet Dönemi'nde, Şarmpol Caddesi boyunca manifaturacı dükkânları, Hükümet Caddesi boyunca yazıhaneler ve avukatlık büroları, Dönerciler Çarşısı boyunca da Manavlar Sokağı bulunmakta ve bunlar kentsel bir odak olarak Kalekapısı'ndan beslenmekteydi. Yine kapı çevresinde, sahaflar, yemeniciler, saraçlar, lonca, kalaycı, demirciler çarşısı bulunmaktaydı. Halk büyük miktardaki bakkaliye ihtiyacını Kale Kapısı ve Saat kulesi etrafındaki dükkânlardan satın alırdı. Ayrıca, 1950'li yıllara kadar otobüs terminali Kalekapısı'nda bulunmaktaydı, faytonların, taksilerin ve otobüslerin geçiş ve bekleme durakları da burada yer almaktaydı (Çimrin 2007).



Şekil 9 Kalekapısı'nda faytonlar ve taksi durağı 1960 (Çimrin, 2007)

Kentin kentsel odak olarak Kalekapısı'nı kendine referans aldığını çeşitli eylemlerden ve protestolardan da izlemek mümkün görünmektedir. Kalekapısı önünde; tellal duyuruları yapılmakta idi, örneğin; 1950'lere kadar süren Antalya İstiklal Mahkemelerinde yargılanıp idama mahkûm edilenlerin asılması, ("sallandıracaksın birkaçını Kalekapısı'nda, bak o zaman nasıl düzeler" deyişine neden olmuştur), 1912 seçimlerinden sonra, yirmi kadar üyenin istifalarını burada açıklaması gibi (Çimri, 2007).

Aslında bu dönem aynı zamanda kentte kamu yatırımlarının ve sanayinin başladığı dönemdir. 1952 yılında Antalya'da tarımsal gelişme ve tarıma dayalı sanayinin kurulmasında önemli rol oynayan Antbirlik (Antalya Pamuk ve Narenciye Tarım Satış Kooperatifleri Birliği) kurulmuştur. 1956 yılında Antalya Pamuklu Dokuma Fabrikasının temeli atılmış, 1961 yılında üretime başlayarak kentteki işsizlik sorununu çözülmüştür. Aynı yıl Antalya Kepez Elektrik Santrali ile Antalya Ferrokrom



Fabrikası kurulmuştur. Cumhuriyet tarihinin en önemli sanayi kuruluşu olan bu fabrikalar, Antalya nüfusunun hızla artması ve bununla beraber işsizliğe çözüm olması amacıyla kurulması yanında lojmanı, sosyal tesisleri ile modern kentsel yaşamın yansımalarının olduğu yerlerdir (Barım, 2022).

Tüm yurtta, 1930 yılından 1949 yılına kadar 4 kentin imar planı yarışması yapılırken 111 yerleşmenin de imar planı hazırlanmıştır. Hatta 1950-1959 yılları arasında 447 yerleşimin imar planları hazırlanmıştır (İmar ve İskan Bakanlığı, 1973).

Diğer kentlere bakıldığında Antalya kentinin planlama çalışmaları ise oldukça geç başlamıştır. Özellikle 1950'li yıllar Antalya'da sanayileşmenin başlamasıyla birlikte kırdan kente göçle gelen nüfus artışının görüldüğü, kentte bundan sonra da artarak devam edecek olan kentleşmenin, mekânda yaratacağı sosyal, kültürel ve fiziksel değişimlerin yavaş yavaş başladığı ve kenti kurma çabalarının görüldüğü bir dönemdir.

Parçacı ve noktasal olarak biçimlenen Antalya'da şehir planlama çalışmaları 1951 yılında başlamıştır. Şelale Gazetesinde (22.01.1951) Antalya'nın imar durumunu tespit etmek için, İller Bankası'ndan, Mithat Yenen (İller Bankası Genel Müdür Muavini), Yüksek Mimar Nihat Yücel (Şehircilik Servisi) ve Sabri Yetişmen'den (Desinatör) teşkil eden bir heyet gönderildiği haberi yer almaktadır. Heyet, şehrin her tarafını dolaşarak, imar durumu ile ilgili tespitler yapmış ve Vali İ. Sabri Çağlayangil başkanlığında bir toplantı yapmıştır (Gönüllü, 2008).

Bu toplantıdan sonra kentin imar planı için Rapor hazırlığı başlamıştır. Dönemin Antalya Valisi Şefik San (14.Eylül.1953- 14.Nisan.1954) başkanlığında, Belediye Başkanı S. Ali Pamir (1948-1954), İl Bayındırlık Müdürü M. Ali Ütebey, Belediye Meclis üyeleri, Belediye doktoru, Sağlık, Millî Eğitim, Kadastro, Tapu Sicil, Kadastro, Vakıflar Müdürlükleri, Verem Savaş Derneği, Kızılay ve Çocuk Esirgeme Kurumu Başkanlıklarından katılan kurumsal yetkililer ile birlikte Emekli Müze Müdürü Fikri Erten ile serbest Y. Mühendis - Mimar Tarık Akıltopu'ndan oluşan İmar Komisyonunca 1954 yılında basılı bir rapor hazırlanmıştır (İmar Komisyon Raporu, 1954).

Toplam 20 sayfalık bu raporun ilk kısmı coğrafyaya bağlı doğal analizler; coğrafi durumu, iklim özellikleri, jeolojik durumu, şehrin civarı, tarihi durumu, ikinci kısmında sosyal kültürel ve mekânsal analizler; nüfus durumu, maarif durumu, sağlık durumu, tarım durumu, ticari ve iktisadi durum, seyrüsefer ve ticaret durumu, eğlence yerleri ve son kısım da ise mülkiyet, belediyenin durumu ve beklentileri içeren saptamalar; şehrin bugünkü durumu, toprak mülkiyeti, şehirde belediye durumu, şehir ihtiyaçlarının tespiti yapılmıştır (İmar Komisyon Raporu, 1954).

İller Bankası tarafından Antalya'da şehir imar planı için 1955 yılında planlama yarışması düzenlenmiştir. Antalya İmar Planı, Avrupa çapında şehirci mimar olan Alman Profesör Paul Bonatz, Brezilya'nın başkenti Brasil ve Çin'in Shangay kentlerinin İtalyan plancısı Luigi Piccinato gibi uzmanlar yanında Mişat Yenen, Burhanettin Onat gibi kişilerden oluşan jüri üyeleri ile yarışma yoluyla elde edilmiştir. Yarışmaya giren 30 proje, Belediye Meclis Salonu'nda sergilenmiştir. Yarışma sonucu Rauf Beyru, Turgut Tuncay, İlhan Artuner'den oluşan ekibin hazırladığı proje birinci olmuştur. Bu yarışmaya ait çok fazla bilgi olmadığından o dönemi yaşayan kişilerin anılarından da yararlanılarak görüş belirtilmiştir.

Antalya tarihçisi olan Çimrin (2007), seçilen projenin neden birinci olduğunu "Burası görkemli bir tarihi zenginliği olan, iklimi ve doğal güzelliğiyle bambaşka bir kent. Bu kent kentte kazma vurmuyacaksın, kendine has özelliklerini, dokusunu, kokusunu koruyacaksın." diyerek özetlemiştir.

Antalya'nın ilk mimarı Tarık Akıltopu (Sanayi-i Nefise-i Hayriye, 1949) ise bir anısında "İtalyan Piccinato gibi jüri heyeti bir proje üzerinde ısrarla durmuş. Sonradan öğrendim ki, bu proje akademiden arkadaşım, şimdi Antalya'da Karakaş Camii'ni yapmakta olan Turgut Cansever'in projesi imiş." Akıltopu yarışmada ikinci olan Antalyalı mimar Turgut Cansever ve ekibinin projesinde mevcut Antalya'ya pek fazla dokunmadığı ve bu bölgeye ufak tefek rötuşlar yapıldığını, yeni ve modern Antalya'yı Konyaaltı plajı üstündeki, bugün Devlet Hastanesi ve Akdeniz Üniversitesi'nin



olduğu platoya kurduğunu belirtmektedir. Eski kente dokunmayıp, sadece ufak düzenlemeler ile tarih ve doğal yapısını korumayı hedeflemiştir. Jüri tarafından beğenilen projeye jüride bulunan belediye temsilcileri tarafından “Bu proje, İtalya’da Venedik, Fransa’da Paris gibi kentlerin planlarına benziyor ve güzel bulunuyor ama belediyece uygulama imkânı yoktur” denilerek karşı çıktığını söylemiştir (Akıltopu, 2012).

Antalya Gazetesinde Mazlum Emin Adison projeleri gördükten sonra “Şu anda 50 veya 100 Yıl sonrasının Antalya’sında olmamanın yasını tutuyorum” diyerek Antalya imar planı hakkındaki görüşlerini güzellik ve yenilikleriyle şöyle açıklamıştır; “Antalya'nın en güzel yerinde yıkık dökük haliyle berbat manzara gösteren bugünkü askeri kışlada, bugünkü Hükümet konağının 3 misli konak ile, yarı çapındaki Adliye sarayı, çok büyük Ziraat Bankası ve diğer tesislerle Kalekapısı’ndan Hastane’ye kadar olan kısmın idari şehrimize bambaşka çehre verecektir.”

Rauf Beyru ekibince hazırlanan şehir planı, İller Bankası Genel Müdürlüğü’nce Bayındırlık Bakanlığına sunulurken 1957 yılında onanmıştır. Bu plana ilişkin bilgilere bir sonraki imar planı olan 1969 yılında Bülent Berkstan’ın hazırladığı analitik etütler raporundan ulaşılmıştır. Buna göre 1980 yılını hedefleyen plan, 500 bin nüfusu hedeflemektedir. Planın gelişme alanlarının batıda Konyaaltı plajı ile Bahçelievler’in kuzeyinde Atatürk Kültür Parkı kısmında, Araştırma Hastanesi ile Müze bölgesinde ve Işıklar – Mezbaşa bölgesinde yer aldığı görülmektedir. Sanayi bölgesi de bugünkü Demirmenönü mahallesinde yer seçmiştir.

Aslında yarışmada ekonomik, küçük, derli toplu olan plan birinci seçilmiştir. Akıltopu’nun bu projeye ilişkin görüşü şu şekildedir; “Tabii bu projenin kafi olmadığı, şehrin büyümesine genişlemesine cevap vermediği çok kısa zamanda ortaya çıkmış, 3 senede, 5 senede bir Tevsii (genişletme, yayma) imar planı yapılması gerekmiş.” Zaten 1957 yılında onanan planın yerine 1965 yıllarda yeni planlama çalışması başlamıştır.

Kent merkezi ise bugünkü cumhuriyet meydanı ile doğu garajı arasındaki Kalekapısı bölgesinde yoğunlaşmıştır. Burdur bağlantısını sağlayan Şarmpol Caddesi bu planda bir kentiçi yola dönüşmüştür. Çevresi de konut alanları olarak planlanmıştır. 1957 Planı nazım plan ölçeğinde olduğu için daha detaylı bilgiye ulaşamamıştır.

Antalya Belediyesince 1957 planına göre kent merkezinde bulunan bir kısım araziler istimlak edilerek eski yapılar yıkılmış ve meydan ve çarşılar inşa edilmiştir. Saat Kulesinin batısında bulunan alandaki pastane, kahvehane ve nakliyat ambarı yapıları yıkılarak şehirde, denize karşı bir açılım sağlanmıştır. Ayrıca Üç Kapılar Mevkii’nde de istimlak ile Paşa Camisi’nin önündeki meydan, Yeni Demirciler Çarşısının düzenlenmesi, Yeni Sanayi Çarşısı çalışmaları yapılmıştır. 1965 yılına kadar bu plan üzerinden çalışmalar yapılarak Antalya’nın kentleşmesi devam etmiştir (Gönüllü, 2008).



Şekil 10 1957 Beyru vd. Planı (Berkstan,1967, Kişisel Arşiv)

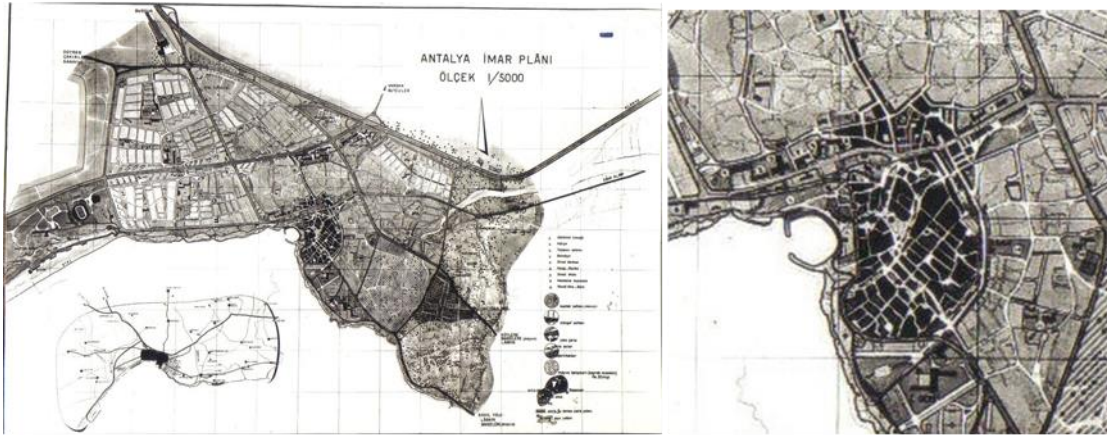


1957 Planına göre gelişme; Kaleiçi ile birlikte, batıda Bahçelievler, kuzeyde Şarmpol, doğuda Yenikapı mahalleleri ile sınırlı kalmıştır. Aynı yıllar içinde bugünkü Kalekapısı çarşısı oluşmuş ve Atatürk ve Şarmpol caddelerinin açılması ile merkez; güneyde Yenikapı'ya kuzeyde ise Kışlahan Oteline kadar genişlemiştir. Planda tutarlı bir gelişme stratejisi ve sosyal donatı alanlarının dengeli dağılımı öngörülmekle birlikte, göç ve nüfus artışı yeterince değerlendirilememiştir. Ayrıca planda, kentin özgün dokusu ve iklim özelliklerinin göz önünde bulundurulmayışı, kentsel mekânda geri dönülemez bir imar sürecini başlatmıştır.

1960 yılı, artan kentleşme hızının kentlerimizde olumsuz gelişmelere yol açtığı ve planlama çalışmalarını yönlendiren kanunların yetersizliği ve yeni paradigma arayışlarının kurumsal yapıya ve mevzuata da yansımaya başladığı bir dönemdir.

Ülkemizdeki kent planlama çalışmaları mevzuat yönünden yetersizliği anlaşılmış ve şehirciliğe yeni bazı yaklaşımlar getiren 6785 sayılı İmar Kanunu 1956 yılında çıkarılmıştır.

Türkiye'de 1960'lı yılların ilk yarısında birden çok sayıda bölge planı çalışması başlatılmıştır. İmar İskân Bakanlığında kurulan Bölge Planlama Reisliği, Zonguldak Bölgesi Ön Planını, Antalya, Çukurova, Doğu ve Güney Doğu Anadolu ve Elazığ – Keban bölge planlama çalışmalarını da tamamlamıştır (İmar ve İskân Bakanlığı, 1973).



Şekil 11 1969 Berksan planı (Kaynak: Kişisel Arşiv)

1965 yılında ise yeni bir imar planına gereksinim doğmuştur. O dönemki mevzuat kapsamında İller Bankasınca Bülent Berksan'a hazırlatılan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı 1969 yılında tamamlanmış, ancak 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarının yapımı tamamlanamamıştır. Ancak 1/5000 ölçekli plan detaylı hazırlanmıştır.

1969 planının kentsel analitik etüt çalışmaları 1965–1966 yılları arasında yapılmış ve bu çalışmalar sonucunda 1957 yılı planı revize edilmiştir. Bu planda Bahçelievler'deki falezler korunmuş ve Atatürk Kültür Merkezi yeşil ve spor alanı olarak işlevi değiştirilmiştir. Dokuma bölgesine İstasyon Binası önerisi geliştirilmiştir.

Kalekapısının Anafartalar Caddesi yönüne doğru kamusal yapılar ağırlıklı olarak yer alırken merkezin gelişiminin mevcut tarihi kent dokusuna bağlı olarak gelişimi öngörülmüştür. Şarmpol caddesi ve Atatürk Caddesinde yol boyu ticaret önerilmiştir.

1960-1965 yılları arasında Kalekapısı çarşısı oluşmuş, 1965-1970 yılları arasında, Kalekapısı ile Belediye işhanı arasında, caddenin güneyinde bugün de kullanımı devam eden ticaret fonksiyonları yerini almıştır. 1959 yılında İller Bankası tarafından yapılan plan 1976 yılına kadar geliştirilerek uygulanmıştır.

Bölgenin en büyük ticari limanı olan Antalya Limanı 1959 yılında, havaalanı ise 1960 yılında



tamamlanmıştır. Ulaşım yatırımları ile kentteki ticari faaliyetler artış göstermiştir. Bu yıllarda ticari yapı ihtiyacı artmış. Kentin mekânsal gelişiminde konut mahalleri ticaret merkezine dönüşmüştür. Kalekapısı, 1960'larda tarihi kent merkezi işlevinden ticaret merkezine dönüşmeye başlamıştır. Bu dönüşüm ile kentin fiziksel mekânında değişimler yaşanmıştır. Kent merkezinde ticari caddeler ve çarşılar oluşmaya başlamıştır.

Kale Kapısı Çarşısı, Ali Çetinkaya Caddesi üzerinde büro katlarının içinde bulunduğu Belediye ve Vakıf İşhanları (1970), Cumhuriyet Caddesinde ise meslek sahipleri ve turizm büroları için ofis apartmanları yapılmıştır. Bu dönemde, Kalekapısı çevresinde yer alan birçok özgün yapı yerini ticaretin yoğunlaştığı çok katlı yapılara bırakmıştır.

1970'li yıllara kadar Antalya merkezinin en geniş ve büyük caddelerinden olan Şarampol Caddesi, Kalekapısından itibaren başlayıp, kuzeyde Giritli Mahallesinden devam eder, sonrasında çınar altında Şarampol Kahvehanesi, bağ, bahçeler bulunurdu. Kalekapısı, 1970'lerden sonra da kentsel bir odak olarak önemini muhafaza etmiş gözükmektedir. Burada bazı mitingler gerçekleşmiştir; örneğin 1 Mayıs 1980 İşçi Bayramı'nda, Kalekapısı'nda korsan yürüyüşler düzenlenmiştir.



Şekil 12 1967 Şarampol Caddesi Kapalı Yol, Girit Adası'ndan gelen soydaşlarımıza Şarampol mevkiinde yaptırılan tek katlı evler (Çimrin, 2007)

1974 yılında Güney Antalya'nın turizm alanı ilanı ve altyapı çalışmalarının başlaması, liman ve havaalanı kapasitesinin artırılması, eski liman ve Kaleiçi projesinin uygulamaya konulması, Antalya'nın ülke çapında çok önemli bir turistik merkez işlevi yüklenmesi gibi gelişmeler sonucunda yoğun bir yapılaşma talebi oluşmuştur.



Şekil 13 Antalya kent merkezi 1963 – 1975 (Barın,2022)

1978 yılında, Zühtü Can tarafından kapsamlı bir plan revizyonu yapılmış ve 1980 yılında onaylanmıştır. 1980 Planı, Antalya'nın kentleşmesinde 15 yıl etkili olmuştur. Bu planda ulaşım anketi



verilerine dayanarak ulaşım planı yapılmıştır. Kalekapısında bulunan idari yapılar, merkez batıya kaydırılmış ve batıda bir idari merkez önerilmiştir. Planda yapılaşma koşulları, TÜBİTAK'a yaptırılan araştırmalar kapsamında iklimsel konfora olanak sağlayacak şekilde belirlenmiştir.

1978 planı ile 100.Yıl Bulvarı ve Teomanpaşa Caddesi üzerinde merkezi kullanımların geliştirilmesi öngörülmüştür. Ancak bu planda merkeze aşırı yüklenme önlenememiş tarihi merkez ve çevresine getirilen yoğunluklara bağlı olarak koruma ve yenileme dengeleri sağlanamamıştır. Bunun yanında kent merkezini besleyen ana ulaşım akslarına cephe adalarda arkad kullanımlarının da yer aldığı 5 ve 7 katlı blok yapı düzeni "Ticaret" kullanım kararı olarak önerilmiştir.

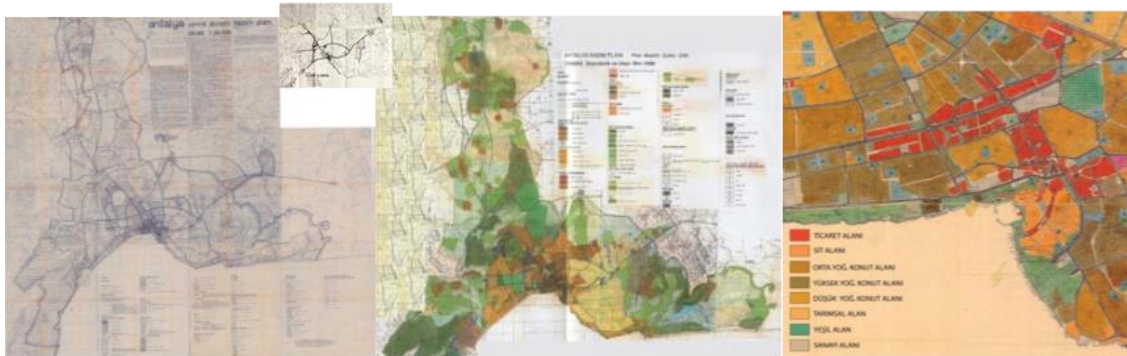
Kaleiçi ve Yat Limanı Bölgesi, Gayri Menkul Eski Eserler Anıtlar ve Yüksek Kurulunca 1973 yılında sit alanı olarak tescil edilmiştir. ODTÜ tarafından 1979 ve 1992 yıllarında hazırlanan Kaleiçi Koruma Geliştirme Planları ile Kaleiçi'ndeki pek çok yapı restore edilmiştir. Bölgenin turizm aktiviteleri ile bir bütün oluşturması, tarihi ve kültürel mirasa ekonomik işlerlik kazandırma düşüncesi ile pansiyon, lokanta, hediyelik eşya gibi satış üniteleri ve turizm acenteleri gibi turizme odaklı kullanımlar bu alanda yer seçmişlerdir. Kaleiçi'nin önemli bir turizm odağı olması Kalekapısı ve çevresini de canlandırmıştır.

"Antalya Bölgesi-Bölgesel Gelişme, Şehirleşme ve Yerleşme Çevre Düzeni" (İmar ve İskân Bakanlığı, 1981) ve "Güneybatı Antalya Turizm Gelişme" (Turizm Bakanlığı, 1985) Projeleri, Antalya kentinin ana işlevinin tarımsal üretimden turizm merkezine dönüşümünü hızlandırmıştır.

1982'de Akdeniz Üniversitesinin kurulması ve 1983 yılında yürürlüğe giren 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu'yla kentteki kültürel ve sosyal kamu yatırımları artmıştır. Kenti ziyaret eden turist ve üniversite öğrenci sayısının her yıl artması kent ekonomisinin canlanmasına neden olmuştur.

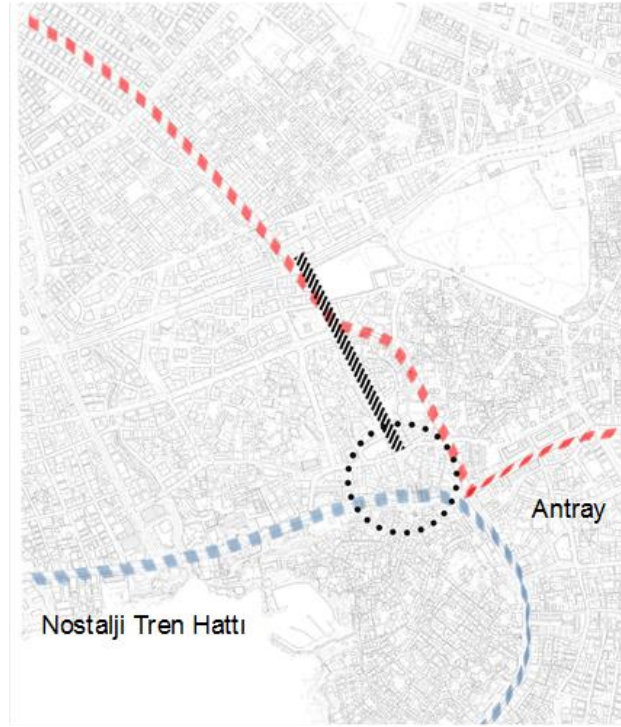
Bu yıllarda Antalya'nın hızlı nüfus artışı ve kentleşmeden doğan sorunlara geçici çözüm arayışları özellikle kent merkezinde tarihi dokunun tahribine yol açmıştır. Özellikle Antalya kent merkezinde eski dokunun yer aldığı bölgenin çeperindeki dönüşümler başlamıştır.

1980 sonrasındaki planlama çalışmalarında kent merkezi nüfusu artan ve hacmi büyüyen kent için çok merkezli bir kent geliştirme stratejisi izlenmiştir. Böylece kentin ticari merkezi işlevleri yeni alt merkezlere desantirile edilmiştir. Böylelikle kent merkezindeki yapılaşma baskısı azaltılmaya çalışılmıştır.



Şekil 14 1977 Nazım İmar Planı- 1/25000, Antalya kenti ulaşım altyapısı, kent merkezi 1980, Can Planlama Bürosu (Certel, 2019)

Ancak, 1985 yılında çıkarılan 3194 sayılı İmar Kanunu plan onama yetkisi yerel yönetimlere geçmiştir. Belediye meclis kararlarıyla, planlarda yapı yoğunlukları artırılmış, yolların genişlikleri, güzergâhları ve kullanış şekillerini değiştiren plan tadilatları Kalekapısı çevresinde büyük değişime neden olmuştur. Antalya Kentinin tarihi mahallerini oluşturan Kaleiçi, Balbey ve Haşimişcan Mahalleleri, geç tarihlerde sit alanı olarak ilan edilmeleri nedeniyle kimliklerini yitirmişlerdir.

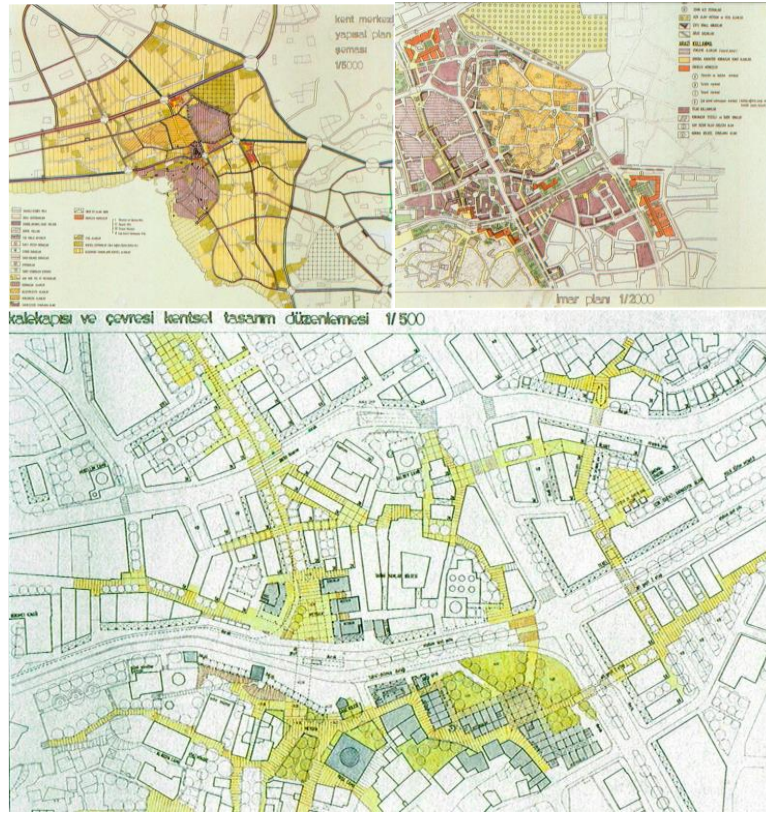


Şekil 15 Antray (Aksu-Kepez) ve Nostalji (Müze-Zerdalilik hattı) tramvay raylı sistem güzergâhları Ticaret omurgası

Ancak Kalekapısı ve çevresi kentin her kesiminden insanların ihtiyaçlarına cevap veren kent merkezinin çekirdeğini oluşturmuştur. Şarmpol Caddesi ise daha çok alt ve orta gelir grubuna hitap eden alışveriş, gastronomi ve eğlence türü işlevlerin yer seçtiği bir ticaret omurgası olmuştur. 1970'li yıllarda kentin nüfus artışına paralel olarak kent merkezi yayılımı yollar boyunca devam etmiştir.

Antalya kent merkezinde oluşan bu hızlı ve kontrolsüz gelişim nedeniyle, 1991 yılında Kalekapısı ve Çevresi Kentsel Tasarım Yarışması yapılmıştır. Yarışma, Türkiye'de yeni bir ölçekte yeni bir anlayışla, yeni bir süreç öngörülerek çıkarılmıştır. Bu yönüyle Türkiye'de kent yönetimleri ve bu alandaki eğitim kurumları açısından dikkatle izlenmesi ve değerlendirilmesi gereken önemli bir süreç olarak görülmüş ve yarışmalar sürecinin dönüm noktası olmuştur.

Kentsel Tasarım, Kalekapısı ve Çevresi Yarışması örneğinde olduğu gibi, kentin yapılaşmış ve taşınmaz mülkiyetlerinin çok parçalanmış olduğu alanlarında kısa sürede ve tek elden gerçekleşmeyeceği için, sürekli değişimlere ve yeniden biçimlenmelere açık, karmaşık, tek bir tasarımcı derinliğine indirgenemeyecek bir süreçtir. O dönemde kentsel tasarımın Türkiye'de yeni gelişen bir ölçek olmasını göz önüne alındığında üretilen düşünceler önemlidir.



Şekil 16 1. Ödül: Baran İdil, Hasan Özbay, Tamer Başbuğ (Mimarlık Dergisi, 1991/11)

Yarışma sürecinde ortaya konulan en önemli konu "Kent Kimliği" kavramıdır. Antalya gibi, ülkemizin en hızlı büyüyen, değişen, gelişen yerleşmelerde üç tür kimlik özdeşimi önerilmiştir. Buna göre kentin tarihi, bugünkü ve gelecekteki kimlik eğiliminden birini seçmek yerine, geçmişten geleceğe uzanan dinamik bir sürekliliği, büyüyen ve turizmle gelişen kentte, kentlinin rahatsızlık ve yabancılık hissetmeyeceği, çoğunlukla benimseyeceği ve kendisine bir yer bulacağı, kendi varlığı ile özleştirebileceği bir "Kent Merkezi"ni oluşturmak amaçlanmıştır (İdil, 1990).

İdil (1990), proje raporunda Antalya'nın sosyal kimliğini belirleyecek temel verilerden birinin turizm olduğunu belirtmektedir. Bu nedenle de yöre insanıyla turistlerin birbirlerini tanımaları, ilişki kurmaları için gerekli ve uygun alanları en çoğa çıkartmak ve bunu kent insanını öne alarak yapma arayışını projesine yansıtmaya çalışmıştır. Yarışmanın Kalekapısı ve Şarampol Caddesi olmak üzere eski otogar alanı ile doğu garajı odakları yeniden işlevlendirilmiş, kent merkezinin canlılığının sağlanması için gece gündüz yaşayan alanlar olması önerilmiştir. Şarampol caddesini ve onun devamı olan Kazım Özalp caddesinin anılara saygıyla giriş aksı olarak yayalaştırılması, bu bölgeyi önerdiği servis kaburgasıyla da destekleyerek Belediye ile Kalekapısı arasında canlı bir kentsel mekân yaratılmıştır. Bütün bu alanda iklimsel veriler de dikkate alınarak arkad düzeni önerisinde bulunulmuştur. Önerilen yeni yapılarda kentsel doku ile uyumlu tasarım ilkeleri oluşturulmuştur. Kalekapısından geçen toplu taşıma önerilmiştir. Eski demirciler çarşısından, Balbey mahallelerine geçişi bir kültür alanı olarak değerlendirilmiştir. Sonuçta tasarım kararları ile ölçekler arası geçişler tutarlı ve uygulanabilir bulunarak birinci proje seçilmiştir.

Bu proje kapsamında, Pazar Hamamı ve Saat Kulesi çevresindeki yapılar yıkılmış, dönerciler çarşısı yeniden yapılmıştır. Şarampol Caddesi de yayalaştırılmıştır. Bu yarışma sonrasında; Antalya Kent Merkezinde Akdeniz Gençlik Kültür ve Sanat Parkı Çevre Düzenleme – 1993, Sobacılar Çarşısı Yenileme, Geliştirme ve İş Merkezi Projesi – 2001 ve Antalya Kent Merkezi Doğu Garajı ve Halk Pazarı Alanı Düzenlenmesi – 2005 yarışmaları düzenlenmiştir.



▪ **Üçüncü Evre (1995 sonrası) kentsel yenileme ve değişim dönemi; turizm metropolü Antalya**

Kalekapısı; 1995’li yıllarda Doğu-Batı aksı boyunca lineer bir turizm ve ticaret ağırlıklı gelişme göstermiştir. Bölge, tarihi ve kültürel değerlerin yoğun olması nedeniyle 1996 yılında “Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi” ilan edilmiştir. Bu kapsamda Kalekapısı, koruma, sağlıklılaştırma, canlandırma ve dönüşüm amaçlı çalışmalar ağırlık kazanmıştır.

Antalya’nın 1995-2015 yılları arasındaki gelişimini yönlendirecek Planlama ofisi (UTTA) planı, 1996 yılında onanmıştır. Planda, Antalya’nın “metropolitenleşme sürecini tamamlamış uluslararası bir merkez” olması hedeflenmiştir. Bu plan kapsamında kent beş ana bölgeye ayrılmış ve her bölge için farklı stratejiler izlenmiştir.

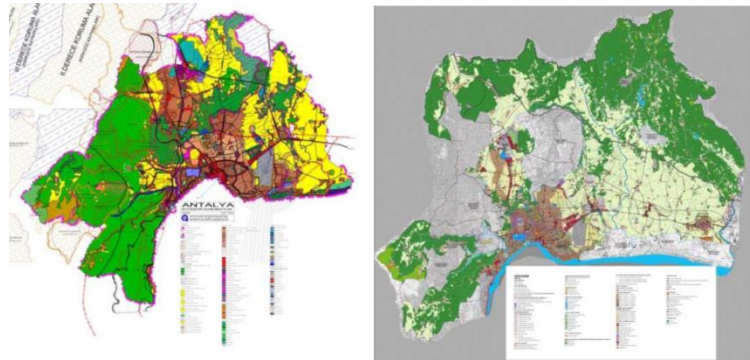
UTTA Planı (1986) ve DAMPO Planı (2005) birbirine yakın zamanda üretildiği için iki plan genel olarak değerlendirilmiştir. Planlarda MİA’nın yaklaşık 2 milyon nüfuslu bir Anakent’e hizmet verecek donanım ve olanağa kavuşması için çok merkezli bir gelişme stratejisi benimsenmiştir. Kalekapısı kent merkezi Planda, tarihi kent merkezi olarak korunmuş ve yeni fonksiyonların kuzeye çekilmesi kararı desteklenmiştir. Merkezi İş Alanı ana caddeler boyunca genişletilmiştir. 2000 yılında belediye bünyesinde Nazım İmar Plan Bürosu yeniden kurulmuş ve 2004 yılında 5216 sayılı “Büyükşehir Belediyesi Kanunu” ile Antalya Büyükşehir Belediye sınırları yeniden belirlenmiştir.

Bu nazım plan çalışmalarında; Antalya’nın “Turizmde uzmanlaşmış hizmet kenti” kimliğinin güçlendirilmesi ve yaşanabilir, nitelikli bir kentsel çevrenin oluşturulması hedeflenmiştir.



Şekil 17 UTTA Nazım İmar Planı- 1995, DAMPO Nazım İmar Planı- 2005 (Certel, 2019)

MİA ve diğer merkezi bölgeler ile kıyı yerleşmeleri üzerindeki baskıyı azaltmak amacıyla planda yeni alt kademe merkezler ve raylı sistem ile desteklenen ticaret koridorları önerilmiştir. Kentin farklı alt merkezlere yayılarak kent merkezindeki baskıyı azaltmak ve mal ve hizmet akımını kent çekirdeği dışına yönlendirmek ve toplu taşımayı kolaylaştırarak trafik sorununa çözüm üretmek için kentte hafif raylı sistemli bir ulaşım ağı planlanmıştır.



Şekil 18 ABB Nazım Plan Dairesi Planı 2008- 2017 (ABB)



3. Sonuç

Bizans'tan beri süregelen ticaret omurgasının bir ucu Kalekapısı olmuştur. Kalekapısı ve surlar, dolaylı olarak kentin genişleme yönünü tayin etmiştir. Kentsel gelişmenin sur dışına taşmasıyla birlikte surların, savunma gereksinimi olmanın ötesinde mekândaki bir bariyer, dikey bir ayırıcı olarak öne çıkmaya başladığı görülmektedir.

Bu dönemde Anadolu'da güvenliğin sağlanması sonucunda Bizans ve Selçuklu Dönemleri'ne özgü kapalı kent olma özelliği, sur dışında kentsel yaşamın gelişmeye başlamasıyla yitirilmiştir. Kale Kapısı, Bizans Dönemi'nde olduğu gibi, Osmanlı Dönemi'nde de Antalya'nın kent merkezi konumundadır. Bu dönemde Antalya Anadolu ölçeğinde bir kent olamamasına rağmen bölgenin önemli liman kenti olarak yer almıştır.

Denilebilir ki, 9. yüzyıldan beri kesintisiz bir öneme sahip olan Kalekapısı, sur dışına taşmanın yönünü belirlemiş, Cumhuriyet Dönemi'nde de kentsel mekânda önemli bir odak teşkil ederek, kentteki önemini devam ettirmiştir. 2000 yılı aşkın bir süredir Antalya kenti tarihi çekirdeği, farklı sosyal-ekonomik ve politik koşulları ile kentleşmenin yarattığı baskı sonucu değişime uğramıştır. Osmanlı Dönemine kadar sur içerisinde yer alan kent merkezi bu dönemden sonra sur dışında gelişmiştir.

1923-1950 yılları arasındaki dönemde Antalya tarımsal hinterlandın ticaret, hizmet ve yönetsel merkezi konumundadır. Bu dönemde ülke genelinde nüfus hareketlerinin durağan olduğu bir dönemdir. Türkiye'nin ekonomik kalkınma ve kentleşme süreci paralelinde Antalya kentinin mekânsal oluşumu ve buna bağlı olarak kimlik değişimi 1950'li yıllarda başlamış ve bundan sonra da hız kazanmıştır. Kentte yapılmaya başlanan sanayi yatırımlarıyla beraber göç ve kentleşme hareketleri görülmeye başlamıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında ülkenin kalkınması için önem verilen mimari ve kent planlama çalışmaları başlamıştır. Antalya'nın ilk üst ölçekli planı 1959 yılında yarışmayla elde edilmiş ve 1965 yılında yenilenmiştir. Ancak Kentin gelişimi 1980'li yıllara kadar herhangi bir stratejiye bağlı olmadan rastgele gerçekleşmiştir.



Şekil 19 Antalya Kalekapısı Kent Merkezi yayalaştırmaları

Araştırma kapsamında çok ölçekli, çok disiplinli ve CBS araçları kullanarak sayısal yöntemlerle yapılan analizler doku karakteri adına önemli bilgiler elde edilmesini sağlamıştır. Bina ölçeği ile yerleşme bütünü karşılaştırmalı doku parametreleriyle birleştirmek mekansal ilişkileri daha açık olarak göstermektedir. Taşbaşı tarihi dokusunun yapılaşma yoğunlukları, yapı konumlanması, bahçe kullanımı, bina-yol ilişkileri açısından oldukça hassas tasarlandığı, diğer yandan özellikle kıyı bölgesindeki yeni yapılaşmanın aşırı yoğun karakteri ile dokudan ayrıştığı belirlenmiştir.

Kale Kapısı civarında yoğunlaşmış olan ticari yapılar, zamanla yeni açılan caddeler üzerinde gelişim göstermişlerdir. Antalya'nın Büyükşehir statüsüne kavuşmasından sonra çok merkezlilik



stratejisi izlenmiştir. Buna göre kent merkezindeki yoğunluğun azaltılması ve ticaret işlevlerinin kent genelinde caddeler üzerinde yayılması desteklenmiştir. 2000’li yıllardan sonra gelişen AVM kültürü Şarampol Caddesinin kuzeyinde yer alan eski otogar alanını da AVM’ye dönüştürmüştür.

1994 senesinde Şarampol Caddesi yayalaştırılmıştır. Halk tarafından Şarampol Caddesi kapalı yol olarak adlandırılmıştır. 2004 tarihinde ise, kentin kurucusu kabul edilen II. Attalos’un anıtı Kalekapısı’nda açılmıştır. 2008 senesinde Cumhuriyet Caddesinin doğu bölümü yayalaştırılmıştır. 2017 senesi sonlarında meydanın kuzeyinde bulunan, birbirinin devamı olan Şarampol ve Abdi İpekçi caddeleri yayalaştırılmıştır. 2018 yılında ise Ali Çetinkaya Caddesi müze konsepti ile yayalaştırılmıştır. Ayrıca tarihi yerleşim olan Kaleiçi sokakları da yayalaştırılmıştır.

Antalya’nın ilk ticari merkezi Kalekapısı, Hanlar Bölgesi, Balbey Mahallesi ve Haşimişcan Mahallesi olarak adlandırılan bölge; geçmişten günümüze kadar Antalya kentinin merkezi olmuştur. Antalya’da, sahip olduğu doğal, kültürel ve tarihsel değerler nedeniyle her dönem bu kimliğini korumaya yönelik çalışmalar yapılmıştır. Yarışmalar ile Kalekapısı kent merkezi ve şarampol caddesi kent mekânının daha etkin kullanımı sağlanarak önemli ivme kazandırılmıştır. 1957 ve 1969 planı ile Kalekapısı ve çevresinin morfolojik biçimlenmesi tamamlanmış ve sonraki planlar ile yapı yükseklikleri değişmiştir. 1991 yılındaki kentsel tasarım yarışmasıyla birlikte Kalekapısı kent merkezi, nitelikli kentsel mekân uygulamaları ile birlikte yeniden Antalya kent yaşamına katılmıştır. Yarışma ile birlikte getirilen yayalaştırma kararları raylı sistem ile birlikte kent merkezinde yaygınlaştırılmıştır.

Kentsel mekânın, planlama ve tasarım yarışmaları ile ele alınması ve uygulamaların yapılmasının, süreç olarak uzun ama morfolojinin biçimlenmesi açısından olumlu etki yaptığını belirtebiliriz. Yarışmalar, disiplinlerarası kolektif çalışmayı teşvik etmesi, yenilikçi fikirler için bir deney alanı oluşturması, yarışma sonucu elde edilen projelerin alternatifli ve yenilikçi fikirleri ile söylem ve pratiklerinin kamuoyu tarafından tartışılması, kolektif bilincin oluşumunda önemli katkı sağlamaktadır. Bu yazıda paylaşılan yarışma sürecinde ele alınan tasarım problemi ve ölçeği, şehircilik disiplinlerinin ortak bir tutum ve yaklaşımını gerektirmiştir. Bu yaklaşımın geliştirilmesinde klasik imar planı süreçlerinin yeterli olmadığı, planlama ve tasarım kriterlerinin değerlendirmesi için kimlik, yaşam kalitesi, estetik gibi yenilikçi bir arayışa yönelmesi gerektiği açıktır.

Özellikle “Antalya Kent Merkezi İçinde Kale Kapısı ve Çevresi Kentsel Tasarım Yarışması” deneyimini ülkemizde bir tasarım uygulamasının sonuçlarının, genelde başarılı olduğu önemli bir örnek olarak görmeliyiz. Bu yarışma deneyimi, “yarışmalar süreçlerine” ilişkin bir model olarak ele alınması ve yeni yaklaşım geliştirilmesi konularında yararlı olacaktır.

Kaynaklar

- Akıltopu, T., (2012). Bazı Meşhur Şahsiyetler 5. Tarık AKILTOPU (1918-2004), Tarih III (Cumhuriyet Dönemi) Düünden Bugüne Antalya, T.C. Antalya Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, Cilt 1, s520-537.
- Akıltopu, T., (1998). 80 Senenin Antalya’sı ve Ben.
- Aydın, O., (2010). *Korykos’tan Büyükşehir Antalya’ya, Balıkçı Köyünden Metropoliten Kente Belgeleriyle Planlama ve Kentleşme Süreci*, Mimarlar Odası Antalya Şube Yayınları, Antalya.
- Barım, T.B., (2022). *Antalya Kent Surlarının Tarihsel Süreçte Mekânsal Gelişimi ve Siyasi, Sosyal, Ekonomik Etkiler İle İlişkileri*, Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Antalya.
- Başgelen, N., *Bir Zamanlar Antalya*, Kentbank.
- Berksan, B., (1967). *Antalya Analitik Etüdüleri*, Çoğaltma, Ankara.
- Borucu, G., (2019). *Kentsel Ölçekte Kullanım Sürecinde Bir Yayalaştırma Projesi Değerlendirmesi: Antalya Şarampol – Abdi İpekçi Yayalaştırma Bölgesi*, Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta.
- Certel, Y.B., (2019). Cumhuriyet’in İlanından Günümüze Antalya’nın Kentsel gelişiminin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta.
- Çimrin, H., (2007). *Bir Zamanlar Antalya Tarih, Gözlem ve Anılar*. Antalya Ticaret ve Sanayi Odası Kültür Yayını, Antalya.
- Erten, S.F., (2012). *Milli Mücadelede Antalya*, ATSO yayını, Antalya.



- Gönüllü, A.R., (2008). *Demokrat Parti Dönemi'nde Antalya (1950-1960)*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Ana Bilim Dalı Cumhuriyet Tarihi Bilim Dalı, İstanbul.
- Gönüllü, A.R., (2010). *Cumhuriyet Döneminde Antalya (1923-1960)*, Tarihçi Kitapevi, İstanbul.
- İmar ve İskan Bakanlığı, 1973, 50 Yılda İmar ve Yerleşme 1923-1973, T.C. İmar ve İskân Bakanlığı
- İdil, B., (1990). *Antalya Kent Merkezi İçinde Kalekapısı Ve Çevresi Kentsel Tasarım Yarışması İzah Raporu*, Basılmamış.
- İmar Komisyonu Raporu, (1954). *Antalya Şehri İmar Komisyonu Raporu*, Şafak Matbaası, Ankara.
- Manavoğlu, E., Kutlu, N.Ö., (2012). *Cumhuriyet Döneminde Kentleşme, Tarih III (Cumhuriyet Dönemi) Dünden Bugüne Antalya*, T.C. Antalya Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, Cilt 1, s175-185.
- Nureddin, V., (1944). *Antalya İkinci Dünya Harbinde Nasıl Güzelleşebildi?*, Kenan Matbaası, İstanbul.
- Turistik Antalya, Antalya'yı Tanıtma ve Turizm Derneği tarafından Hazırlanmıştır, Basın, Yayın ve Turizm
- Yağcı, Ö., (2009). Antalya Tarihi Kent Merkezi Gelişim Süreci, *PLANLAMA 2009/2*, s.31-49.

¹ Antalya İmar Planı 1955, İller Bankası

Jüri Üyeleri: Paul Bonatz, Mişat Yenen, Recai Akçay, Burhanettin Onat, Ahmet Tekuş, Attila Konuk, Luigi Piccinato, Zahit Mutlusoy, Talat Özışık, Celal Uzer, Feşi Tulgar

1. Ödül: Rauf Beyru, Turgut Tuncay, İlhan Artuner
2. Ödül: Radi Biler, Turgut Cansever, Sedat Gürel, Maruf Önal, A. Hancı, F. Sırmalı
3. Ödül: Melahat Topaloğlu, Mehmet Ali Topaloğlu, Bülent Berksan
1. Mansiyon: Raşit Uybadin, Bedri Kökten
2. Mansiyon: Sema Seyrek, Gazanfer Erim
3. Mansiyon: Sabri Oran, Erdem Yener

¹ Antalya Kent Merkezi İçinde Kale Kapısı ve Çevresi Kentsel Tasarım Yarışması 1990, Antalya Belediyesi

Asli Jüri Üyeleri: Haluk Alatan, Özcan Altaban, Cengiz Bektaş, İlyas Engiz, Coşkun Erkal, İlhan Tekeli, Özden Yönter Yedek Jüri Üyeleri: Melih Baturalp, Gültekin Aktuna, Çiçek Uluğ Danışman Jüri Üyeleri: Hasan Subaşı, Bozkurt Güvenç, Gökhan Menteş, Erkan Uçkan, Semih Ersoy, Bülent Özkaya, Fahrettin Köken Raportörler: Sefa Erdal, Recep Sönmez, Yüksel Yurtkuran

1. Ödül: Baran İdil, Hasan Özbay, Tamer Başbuğ
2. Ödül: Can Kubin, Atilla Uysal, Selami Demiralp, Şuayip Çavuşlar
3. Ödül: Özkan Sunar, Figen Okşen
1. Mansiyon: M. Yavuz Taşçı, Ayşe Ergül, Riyat Kılıçlar, Erdal Kurttaş, Mete Orer
2. Mansiyon: Mete Ünal, Derya Akşit, Ferit Akşit, T. Tekkooğlu, Ergun Bedizlioğlu
3. Mansiyon: Fatma Çetinkaya, Ayla Teker, Nilgün Görer, Hakan Hisarlıgil, Zuhul Olcay, Özlem Nudralı
4. Mansiyon: Erdoğan Yaşlıca, İlhan Gülgeç, Gökhan Çetin, Halil Yüceer
5. Mansiyon: Hasan Kıvırcık, Zekiye Üçel, Aynur Gökteş, İffet Özbalkan, Seyfettin Coşan, Yasemin Kara, Mine Kaya, Ö. Faruk Sarı, Özdemir Sönmez