

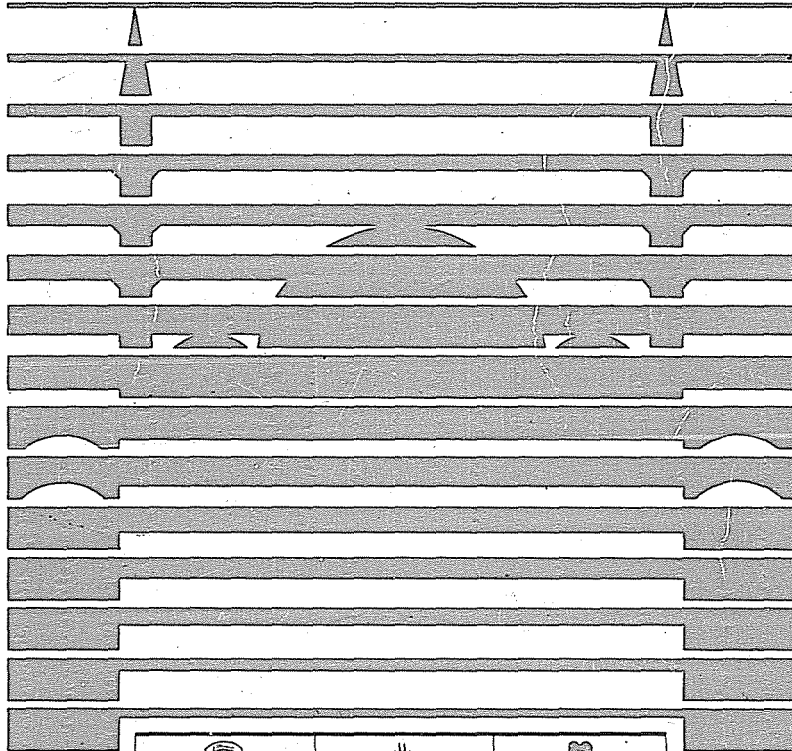
مؤتمر الحفاظ على التراث الحضاري المعماري الاسلامي في المدن

İSLAM MİMARİ MİRASINI KORUMA KONFERANSI

THE CONFERENCE ON THE PRESERVATION OF ARCHITECTURAL HERITAGE OF ISLAMIC CITIES

22-26/4/1985 İSTANBUL

BİLDİRİLER



Yapım

İKİ NOKTA

Araştırma, Basın, Yayın, Organizasyon 512 43 30

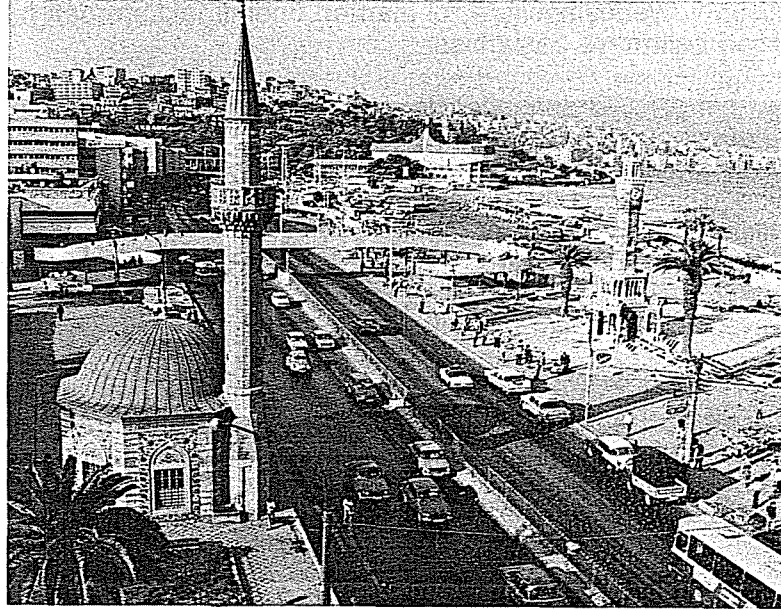
Dizgi, Film: **Damla Dizgi**, Baskı: **Seçil Ofset**, Cilt: **Numune Basım ve Ciltevi**

İstanbul, Şubat 1987

28

İZMİR İMAR PLANLAMA ÇALIŞMALARI VE TARİHİ ÇEVRE DÜŞÜNCESİ

Yıldırım ORAL-İhsan TUTUM



İzmir'in Konumu

İzmir büyükşehir bütünü, Türkiye'nin batısında, kendi adı ile anılan körfezin en uç noktasında kurulmuş ve özellikle Ege Bölgesinin ürünlerinin ihracını sağlayan önemli bir limanın yer aldığı alandadır. Üçüncü büyük şehirdir. 1965 yılında nüfusu 600.000 kişi iken bugün yaklaşık 1,5 milyon kişidir ve 2000 yıllarında 3 milyon kişinin üzerine çıkması beklenmektedir.

Yerleşme, iç körfezi çevreleyerek topoğrafyanın da sınırlamaları içerisinde, şehri hinterlandına bağlayan karayolları aksları boyunca gelişen bir form özelliği göstermektedir. Batıdaki kıyı boyu yamaçlardan, doğudaki ovaya uzanmakta, körfezin karşı kıyılarında geniş yayılma imkânları bulmakta, ayrıca doğudaki düzlüklerde de nüveleşmektedir.

Yerleşme Tarihçesi

İzmir şehrinin ilk olarak M.Ö. 3000 yılları civarında Bayraklı yakınlarında kurulduğu bilinmektedir. Bu noktada yapılan arkeolojik kazılar, şehrin bu ilk yerleşme noktasının

o tarihlerde kıyıda olduğunu ve körfezin daha doğruya doğru içlere uzanmakta bulunduğunu göstermektedir.

Bugün denizden içerilerde kalmış bulunan bu ilk yerleşme noktasından sonra, İzmir şehri çeşitli istilalar görmüş, çeşitli kavimlerin ve uygarlıkların etkisi altında yaşamış, M.Ö. 344 yılında Büyük İskender tarafından ele geçirildikten sonra, yeniden kurulmuş, ancak bu kez Bayraklı'da değil, Kadifekale'nin üzerinde bulunduğu Pagus bağı eteklerinde inşa edilmiştir.

İzmir'in bu alanda kuruluşundan sonra, çok süratli bir gelişme gösterdiği bilinmektedir. Bu dönemde, şehirde, bugünkü Kemeraltı civarında ve halen dolgu alanda kalan bir iç limanın varlığı da belirlenmiştir.

İzmir şehrinin bu noktada kurulmasından sonra Küçük Asya ve özellikle Ege kıyıları şehirlerinin gelişim ve yerleşmesinde rol alan en önemli faktörlerden biri olan etnik karmaşıklığın izleri belirmeye başlamıştır.

Bu alanın, dünyanın en eski denebilecek yerleşme alanlarından biri olduğu kabul edilmektedir. Oldukça hareketli dönemler yaşamıştır.

Körfezin kuzeydoğu ucundaki ilk yerleşmeden sonra sırasıyla şehirde Etilerin, İyonların, Lidyalıların hâkimiyetleri görülmektedir.

Şehrin yeniden kuruluşu Roma hâkimiyeti altında yapılmış, daha sonra ise Bizans ve Selçuklu hâkimiyetleri izlemiş ve nihayet M.S.15. yüzyılda kesin Osmanlı hâkimiyeti kurulmuştur.

Şehrin gelişmesi ve çevrede bir merkez olarak ağırlığını hissettirmesi, ayrıca bir liman şehri olarak uluslararası bir nitelik kazanarak konumunu güçlendirmesi hızlanarak günümüze kadar gelmiştir. O dönem için İzmir'in liman şehri olarak Ortadoğu bölgesindeki çok az sayıdaki istisnalardan biri olarak gelişmiş bulunduğu gözlenmektedir.

Bilindiği gibi, Ortadoğu, dünyanın ilk parlak uygarlıklarının kurulduğu ve geliştiği, bilim, felsefe ve sanatta tüm dünyayı etkileyen buluşların ve düşüncelerin kaynaklandığı bir bölgedir.

Ancak daha sonra, Ortadoğu'yu, yüzyıllar boyunca dünyanın diğer bölümü ile ilişkilerini yitiren ve içe dönmeye başlayan bir bölge olarak görüyoruz.

Bu dışa kapalılık döneminde, Bağdat, Kahire, Şam, İsfahan ve Konya gibi devrin en büyük yerleşmelerinin genellikle iç alanlarda toplandığı bilinmektedir. Bu nedenle İstanbul'un çok özel jeopolitik durumunun yanısıra İzmir de istisnai bir durumda kalmaktadır.

İzmir'in bu gelişimi, Osmanlı İmparatorluğu yönetiminde dış ilişkilerin artırılması amacıyla atılan adımlara paralellik göstermektedir. Osmanlı tarihinde dışa açılma, dış dünyaya bir dizi hak ve imtiyazlar tanıma kararlarının ortaya çıkardığı ticari, sosyal ve kültürel ilişkiler fiziki konumu itibarıyla İzmir'de kendine uygun bir ortam bulmuştur.

Bu konumun iki önemli özelliği, deniz ulaşımı için oldukça korunaklı bir liman ve Anadolu'nun en zengin tarım alanlarına yakınlıktır.

Osmanlı devletinin yabancı ülkelerle başlattığı ticari ilişkilerin güçlenmesi sonucu İzmir'de önemli gelişmeler olduğu ve şehir nüfusunun 17. yüzyıl sonu ile 19. yüzyıl ortaları arasında 75.000 ila 150.000 kişi arasında değişiklik gösterdiği bilinmektedir.

19. yüzyıl ortalarından sonra ise daha hızlı bir büyüme görülmektedir. Bu hızlanmanın nedeni, ticari ilişkilerden en yüksek yararı elde edebilmek amacıyla 1856 yılında bölgesel demiryolu sisteminin yerleştirilmesi ve İzmir'in gerçek bir ulaşım düğüm noktası haline getirilmesidir.

Dış ticaret ilişkilerinin artmasıyla şehirde ikili bir yapı oluşmuştur. Bir yandan geleneksel yaşamını sürdüren Türk toplumu, öbür yandan mevcut azınlıkların ticari amaçla, gelen yabancılarla işbirliği kurması sonucu ortaya çıkan batı yaşam biçimine dönük "levanten" denen grup. Yaşam biçimindeki bu ikilik şehrin fiziki yapısına da yansımıştır. Geleneksel yapı ile yeni oluşmaya başlayan batılı yapı birbirinden ayırdelebilmektedir.

Bu ikili yapı ve özellikle tarımsal hinterlandı limana bağlamak amacıyla yapılan demiryolu sistemi, Türkiye'de ilk defa olarak merkez-banliyo ilişkisini yaratmış ve böylece Buca ve Bornova gibi civar yerleşmeler meydana gelmiştir. Demiryollarının bölgede giderek yaygınlaşması, ticaret ilişkilerinin çoğalması, İzmir'in liman olarak önemini arttırmayı, ikili yapısal gelişmeyi hızlandırmıştır.

Şehrin nüfusunun 1881'de 200.000 kişiye çıkmış bulunduğu bilinmektedir. 1887 yılını temsil eden bir harita, güneyde Buca ve doğuda Bornova'nın yanısıra, kuzeyde körfezin kıyılarında Karşıyaka'nın, batıda Karataş ve Göztepe'nin nüveleşmeye başladığını kanıtlamaktadır. Bu dönemin önemli bir olayı da 1871'de İzmir Belediyesinin kurulmasıdır. Yamaçlarda kalan eski, geleneksel dokulu Türk mahalleleri ile doğu ve batıya doğru uzanan batı etkisiyle yapılaşmış alanların ayırıcı özellikleri ön plana çıkmıştır.

Planlama Tarihçesi

Birinci Dünya Savaşı ve daha sonra Kurtuluş Savaşı, İzmir'in gelişmesinde ve planlamasında önemli bir dönüm noktası olarak karşımıza çıkmaktadır.

1920'lerde, işgal sonrası İzmir'de büyük bir yangın olayı sonunda Alsancak-Konak arasında geniş bir alan tamamen yerle bir olmuştur.

Bu olay, İzmir'in planlama tarihçesinde önemli bir dönemdir. Çünkü bu tarihe kadar şehrin tümünün veya bir bölümünün planlaması ile ilgili elimizde bir doküman bulunmamaktadır. Yalnızca birtakım bayındırlık çalışmalarının bazı küçük planlar çerçevesinde yapıldığı düşünülmektedir. Sözgelisi demiryolu uygulamaları ve kıyıdaki dolgu ve rıhtım inşaatları için bazı çalışmaların bulunduğu kabul edilebilir..

Bu tarihte Fransız mimar Rene Dange'ye yaptırılan plan ilk planlama girişimi olarak kabul edilebilir. Kuzeydoğuya doğru Alsancak yöresi için önerilen bu plan "gridiron" sistemi üzerinde diagonal yollardan oluşmakta ve kavşak noktaları geniş yuvarlaklardan meydana gelmektedir.

Cumhuriyet döneminde İzmir'in tüm şehir ölçeğinde yeniden planlanması kararlaştırılmış, Le Corbusier'den fikirleri sorulmuştur. 1948 yılında gelişme önerileri alınan Le Corbusier'in çalışmaları uygulamaya konulamamıştır. Ancak daha sonra açılan uluslararası yarışmada kaynak olarak resmen verilmemesine rağmen,

isteyenlerin incelemesine açık bulundurulması nedeniyle, katılanların, önerilerine olumlu etkiler sağlanmıştır.

1950 yılında İzmir 266.000 kişidir. Yarışma yoluyla plan elde edilmesi kararlaştırılmıştır. Çalışmalarına Sir Patrick Abercrombie ve Paul Bonatz'ın da katılacakları yarışma, K.Ahmet Aru-Gündüz Özdeş-Emin Canpolat tarafından kazanılmıştır. Ancak hazırlanan plan ilk yıllarda şehrin gelişmesini düzenlemekle birlikte kısa bir zaman içinde çeşitli nedenlerle gelişmenin hızına cevap veremez hale gelmiştir.

Bu kez 1958 yılında Piccinato'nun İzmir'e çağrıldığı görülmektedir. Piccinato'nun raporunda en önemli öneriler olarak şehirlerarası bir çevreyolu ve ayrıca eski şehir ve tarihi çevrenin korunması gibi düşünceler bulunmaktadır. Yine onun önerisi doğrultusunda düzeltmeler yapmak üzere bir büro kurulmuş ve 1959 yılında Albert Bodmer danışman olarak atanmıştır. Bodmer planı İzmir'i o güne kadarki en geniş çevresi içinde ele almıştır. Yapılan revizyonlarla K.Ahmet Aru ve Bodmer planının önerileri biraraya getirilerek uygulamaya devam edilmiştir.

1965 yılında Bakanlar Kurulu kararıyla bu kez İzmir çevresindeki yerleşmelerin de büyümesi ile geniş bir planlama çalışmasının başlatılmasına karar verilmiş ve İmar ve İskân Bakanlığınca 1/25000 ölçekli bir nazım planı hazırlanarak onanmıştır. 1/1000 ölçekte hazırlanan uygulama planlarını yönlendiren bu plana göre İzmir'in kuzey-güney doğrultusunda ulaşım aksları boyunca lineer bir gelişme formu içinde geliştirilmesi öngörülmüştür. Bu plana göre yine bazı öncelikli projeler tamamlanmış, ayrıca tarihi çevre de protokol alanı olarak ilan edilmiştir. Büyükşehir merkezinin de, bugünkü alanlarından kuzeydoğudaki boşluklara kaydırılması ve eski dokunun baskılarından uzaklaştırılması kararı bu planla getirilmiştir.

Prof. Doğan Kuban tarafından, bu planın çalışmaları çerçevesinde tarihi çarşı için şu husus belirtilmektedir: *"İzmir çarşısı bazı hanlar, Şadırvanlı Cami ve diğer birkaç cami, bugün harap olmuş Yeşildirek Hamamı gibi kalıntılar dışında doğrudan doğruya mimari kalite bakımından ilginç sayılmayabilir. Burada İstanbul Kapalıçarşısı'nın bütünlüğü, Bursa çarşısının anıtsallığı genellikle yoktur. Kızlarağası Hanı gibi örnekler nadirdir. Büyük İslam kentlerinin çarşılarının mimari özellikleri İzmir çarşısında yoktur. Buna karşılık camiler, hanlar etrafında ve içinde oluşan ve çevreye kendiliğinden yayılan sayısız girintii çıkıntı içinde, kişisel ve küçük boyutlu ticaretini eğilimlerine uygun, iklim zorunluluklarını gözönüne almış, yeşili güneşe karşı çok ilginç bir şekilde örtü olarak kullanan, canlı bir yaşam ortamı ortaya çıkmıştır. Yukarıda da belirtildiği gibi, burada mimari ayrıntılardan çok çevrenin genel karakteri korunacaktır."*

Tarihi Çevre Düşüncesi

İzmir'de M.S.15. yüzyılda kesin Osmanlı hâkimiyetinin kurulmuş olduğu belirtilmişti. Batı ile ticari ilişkilerinin yoğunlaşmasında ise dönüm noktası 1535 yılındaki kapitülasyonlardır. Bununla, bağışlama olarak verilen birtakım ticari imtiyaz ve hakların önemli bir aşamasına gelinmiştir.

Yukarıda da belirttiğimiz gibi İzmir'in etnik yapısına ek olarak, verilen bu imtiyazlarla birlikte, geniş hinterlandının verdiği imkânlarla etkin bir ticaret yaşamı başlamıştır.

Bu durum şehrin fiziki yapısını ve formunu da etkilemiştir.

İzmir'in karışık bir sokak yapısı vardı. 1836-1837 yıllarında Thomas Graves tarafından

yapılan bir haritada bu durum izlenebilmektedir. Bu haritada daha sonra 1868 yılında kararlaştırılan rıhtım dolgusu, mendirek ve gümrük tesisleri de gösterilmiş bulunmaktadır. Haritada o dönemin önemli yapıları da işaretlenmiştir.

Zamanın meşhur kervan köprüsünden sonra şehrin ana giriş aksını, doğu yönünden gelen kervan yolu teşkil etmektedir.

Bu yol mezarlıklar ve tarlalar arasında batıya yöneliyor, Basmane'ye ulaşıyor, güneye dönerek bugünkü Anafartalar Caddesi'ne kavuştuktan sonra tekrar batıya dönerek limana ve şehir merkezine geliyordu.

Anafartalar Caddesi en eski zamanlardan beri şehri Anadolu'ya bağlayan ana yolu meydana getiriyordu. Bugün ise geleneksel alışveriş alanlarının belkemiği görevini yürütmekte ve daha çok yaya ölçeğinde kullanılmaktadır.

İzmir'in geleneksel ticaret merkezi Kemeraltı yöresinin kendine has bir düzenleme biçimi bulunmaktaydı. Bu özelliklerin izlerine bugün bile hâlâ rastlanabilmektedir.

Eski küçük limanın doldurulması ile kazanılan alanlarla çarşı genişlemiş, çeşitli ticaret ve sanat kolları kendilerine mahsus sokak ve kesimlerde yoğunlaşmıştır.

Ticaretin fonksiyonlarına göre ayrılarak birarada toplanmaları halen gözlenebilmektedir. Bu ihtisaslaşmış sokaklar şehir yapıları için örnek oluşturabilecek özelliklerdir. Örneğin, berberler, kantarcılar, bakırcılar, kuyumcular, kolonyacılar, demirciler, çiviciler sokakları sayılabilir.

Bu ihtisaslaşmış sokakların yanısıra başka yerlerde pazarlanan mallar da vardır. Bu mallar sokaklar yerine belirli hanlara yerleşmişlerdir.

Örneğin, Kızlarağası Hanı, Manisalı Hanı, Küçük Vezir Han, Çuha Han, Büyük Vezir Han, Girit Hanı, Salepçioğlu Hanı, Çakaloğlu Hanı, Mirkelam Hanı, Coya Han, Demir Han sayılabilir. Bunlardan Çuha Bedesteni, Kızlarağası Hanı, Manisalı Hanı ve Küçük Vezir Han, çarşaf ve diğer kumaşların satışında ihtisaslaşmıştır.

Bugün bile ayakta kalan Kızlarağası Hanı ve Hisar Camiinin değişik bir görünümü bulunmaktadır. Bugün varlığını sürdürenler arasında, Çakaloğlu Hanı ve Mirkelam Hanı'nı da sayabiliriz.

Çarşı içi camilerinin de belirgin özelliği, zeminin ticaret için değer taşıması nedeniyle rant sağlayacak şekilde ilk katın ticarete ayrılması ve caminin bunların üstüne inşa edilmesi idi. Camiler, şadırvanlarıyla birlikte tamamlayıcı bir bütün oluşturmaktadır. Çarşı içinde ayrıca, şadırvanların da yer aldığı küçük meydancıkların bazıları, bugün bile özelliklerini koruyarak tipik noktalar oluşturmaktadır.

Çarşı çevresinde konut alanlarına geçilmekte ve yamaçlara doğru körfez görüşü kazanan noktalara ulaşılmaktadır. Yamaçlara dik çıkan sokaklar deniz serinliğini de konut alanlarına taşıyabilmektedir. Bu alanlarda da camiler ve bitişiklerinde yeşil alan özelliği taşıyan mezarlıklara rastlanabilmektedir.

Eski alışveriş ve konut alanlarının çevresinde şehrin büyümesine bağımlı olarak bazı yolların açılması zorunlu hale gelmiştir.

Örneğin, Kestelli, İkiçeşmelik Caddesi ve Fevzipaşa Bulvarı'nı sayabiliriz.

Bugün artık eski dokuda, alanın çevrelerine doğru geldikçe yer yer bozulmalara, sosyal ve fiziksel olumsuzluklara rastlanmaktadır.

Koruma amaçlı uygulamaların başlatılarak bu olumsuz gelişmelerin önlenmesine çalışılmaktadır.

Bugünkü yapı içerisinde küçük de olsa daha önce belirttiğimiz planlama girişimlerinin izlerine rastlanabilmektedir. Tarihi çevreden kuzeydoğuya gidildikçe Fevzipaşa Bulvarı, Mimar Kemalettin Caddesi, Gazi Bulvarı, Pasaport, Cumhuriyet Meydanı, Kordon Boyu, ayrıca Karşıyaka'daki nüveleşmeler, Kordon ve çarşısı ile bazı algılama imkânları verecektir.

Ancak bu arada Kadifekale yamaçlarındakine benzer, Bayraklı yöresinde de, ki ilk İzmir yerleşmesinin bulunduğu yerdir, yoğun gecekondulaşmalara rastlanmaktadır.

Uzun dönemli gelişme kararlarının son yıllardaki uygulamalarına örnek bazı noktalar da mevcuttur. Bunlar kuzeyde konut gelişme aksında beliren yeni standart konut blokları ve merkezin doğuya doğru kaydırılarak eski dokunun baskı altında kalmasını önleyecek ve büyükşehirin merkezi olarak düşünülen alanlardaki nüveleşmelerdir.

Yeni inşa edilen Gıda Çarşısı ve Halim Ağa Çarşısı, aynı şekilde ihtisaslaşmış, toptan karakterli iş merkezleri olarak gelişme sürecindedir. Eski dokuda ise yalnız perakende ticaret unsurlarının kalması düşünülmektedir.

Koruma Planları

1/25000 ölçekli Nazım Planda Protokol Alanı olarak belirlenmiş bölge, daha sonra sit alanı ilan edilmiştir. Sit alanı içindeki eski eser tesbitleri, değerlendirme, korunacak doku, yeşil alan, öneri yapılaşma kararları konusunda çalışmalar yapılmış ve daha sonra koruma amaçlı imar planları hazırlanarak onanmıştır. Bu imar planı uygulamaya geçmiş bulunmaktadır.

Planlama alanı İzmir ölçeğinde idari fonksiyonları ve yoğun perakende ticareti ile geleneksel şehir merkezinin önemli bir bölümünü içermektedir. Günümüzde Hükümet Konağı, Belediye Sarayı, Merkez Bankası gibi devlet kurumlarının yine bu bölgede yer seçmesi Konak-Kemeraltı'nın birinci derece merkez özelliğini koruduğunu göstermektedir.

Yaklaşık 245 ha.lık planlama alanında mevcut dokuyu korumaya, merkezdeki ticaretin düzenli gelişmesine ve buna bağımlı olarak yeterli ulaşım, yaya yolları ve otopark alanı sağlanmaya çalışılmıştır.

Planda idari fonksiyonların yanısıra gelişmiş müze, tiyatro gibi kültürel fonksiyonlar çevre ile bütünleştirilmiş, konut bölgelerini merkezden ayıran mevcut yeşil alanlar korunmuş, vapur-otobüs gibi merkeze ulaşım sistemlerinin aktarma noktalarında gereken ferahlık sağlanarak merkezde şehir ölçeğinde bir meydan yaratılmıştır.

Her tür ticaretin ve küçük çapta depolamanın, mevcut olan küçük sanat ve imalatın (sobacılar, kuyumculara yönelik küçük imalat vb.) korunacağı bölgede, çevre kirliliği yaratan ve tarihi yapıları yıpratıcı ateşli, dumanlı ve gürültülü küçük sanatlara ve imalat türlerine izin verilmeyecektir.

Planda bina gabarileri G.E.E. ve A.Y. Kurulu kararları, kentin genel silüeti ve bir

önceki imar planına göre gelişmiş yapılar gözönünde tutularak belirlenmiştir. Ayrıca sit alanında mülkiyetlerin çok küçük oluşu nedeniyle getirilen plan notlarıyla, yönetmeliğin dışına çıkılarak, şuyulanmayı mümkün olduğunca azaltacak, kadastral parselere göre yapılaşma koşulları önerilmiştir.

Eski eserlerin ve mevcut dokunun korunması amaçlanladığından ticaret ve konut alanlarında ikinci derece trafik yolları asgari ölçülerde tutularak ulaşım sağlanmıştır.

Özellikle Arap Fırını-Konak Gümrükönü-Fevzipaşa Bulvarı-Gazi Osmanpaşa Bulvarı-İkiçeşmelik Caddesi-Kestelli Yokuşu ile sınırlı alanda yer alan eski eser olsun veya olmasın birçok yapıda eskimişlik, bakımsızlık ve yarım bırakılmış onarımlar görülmektedir. Eski eser yapılarında (Hanlar, ticarethaneler, konutlar ve hattâ camiler) yapının özellik gösteren cephe elemanları kullanıcılar tarafından sorumsuzca tahrip edilmektedir. Gelişigüzel cephe tanzimleri, yapıya uyumsuz tente, tabela takılması,, eskiden yapılmış ve zamanla kırılmış, kopmuş halat, naylon, bez parçaları biraraya gelerek bu alanda arzu edilmeyen manzaralar oluşturmaktadır.

Toplumun ortak kültür değeri olduğu kabul edilen bu eserler ve "çarşı"nın Belediye-Esnaf işbirliği ile yukarıda bahsedilen unsurlardan temizlenmesi önerilmektedir. Ayrıca zaten dar olan yollarda kadastral parsel sınırı dışında vitrin taşmasına, kaldırımda işgaliyeye ve düşey işgaliyeye izin verilmemesi önerilmiştir. Bu konuda, Kemeraltı'nda tam bir kargaşa ifade eden elektrik ve telefon tellerinin yeniden düzenlenmesi için TEK ve PTT ile Belediye arasında ortak çalışma yapılması gerekmektedir.

İzmir'in genel turizm potansiyeli içinde Kemeraltı çarşısının özel bir yeri olduğu gerçeği ile bu alanda önemli turistik odaklar yaratılması düşünülmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Üniversite, Vakıflar Müdürlüğü ve mal sahipleri işbirliği ile yapılacak çalışmalarla yaratılacak Türk kültürünü yansıtan ticaret ve dinlenme mekânları şehrin turizmüne önemli katkılarda bulunacaktır. Örneğin, Hisar Camii-Kızlarağası Hanı-Çakaloğlu Hanı çevre düzenlemesi Arap Ham düzenlemesi, Ali Paşa Meydanı tanzimi, mevcut şadırvanların çevre tanzimi vb..