

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**İZMİR KARŞIYAKA ÇARŞISI'NDA FİZİKSEL
DÖNÜŞÜMÜN DEĞİŞEN TÜKETİM
ALİŞKANLIKLARI BAĞLAMINDA
İNCELENMESİ**

A. Serap ÖZSU

Eylül, 2006

İZMİR

**İZMİR KARŞIYAKA ÇARŞISI'NDA FİZİKSEL
DÖNÜŞÜMÜN DEĞİŞEN TÜKETİM
ALİŞKANLIKLARI BAĞLAMINDA
İNCELENMESİ**

Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

Yüksek Lisans Tezi

Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Kentsel Tasarım Anabilim Dalı

A.Serap ÖZSU

Eylül, 2006

İZMİR

YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU

Ayşe Serap Özsu, tarafından YRD.DOÇ.DR. Hayat ZENGİN ÜNVERDİ yönetiminde hazırlanan “İzmir Karşıyaka Çarşısı’nda Fiziksel Dönüşümün Değişen Tüketim Alışkanlıkları Bağlamında İncelenmesi” başlıklı tez tarafımızdan okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Yrd. Doç. Dr. Hayat ZENGİN ÜNVERDİ

Danışman

Yrd. Doç. Dr. Tolga ÇİLİNGİR

Jüri Üyesi

Prof. Dr. Orcan GÜNDÜZ

Jüri Üyesi

Prof.Dr. Cahit HELVACI

Müdür

Fen Bilimleri Enstitüsü

TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın gerçekleşmesinin her aşamasında değerli görüşlerinden yararlandığım, katkıları, bilgi ve birikimleriyle beni yönlendiren ve desteğini hiçbir zaman esirgemeyen tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Hayat Zengin Ünverdi'ye sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum. Bu tezin gerçekleşmesinde değerli varlığı ile en önemli rolü oynamıştır.

Ayrıca çalışma sırasında Karşıyaka Belediyesi ve Karşıyaka Tapu ve Kadastro Müdürlüğü çalışanlarına, arşiv ve bilgilerinden yararlanmamı sağladıkları için teşekkürlerimi sunuyorum.

Son olarak tez dönemim boyunca sabırla beni destekleyen ve beni bugünlere getiren aileme teşekkür ediyorum.

Ayşe Serap Özsu

İZMİR KARŞIYAKA ÇARŞISI'NDA FİZİKSEL DÖNÜŞÜMÜN DEĞİŞEN TÜKETİM ALIŞKANLIKLARI BAĞLAMINDA İNCELENMESİ

ÖZ

Tüm dünyada son 10-15 yıldır toplumun ve kültürün ağırlık merkezinin belirgin bir şekilde yeni bir yöne kaymasına neden olan niteliksel bir değişim yaşanmaktadır. Söz konusu süreçte modernleşme ve ona paralel olarak kapitalist ekonomi, toplumsal yaşamın ve bireylerin yaşantısını kaçınılmaz olarak hızlı bir biçimde değiştirmiştir. Sürekli olarak artış gösteren değişimlerin nedeni, üretim ve tüketimin niteliğindeki değişimlere dayanmaktadır. Bu aşamanın en temel özelliği üretimden daha çok tüketim olgusunun ön planda çıkmasıdır. 20. yüzyılda kapitalist ekonominin değişim gücü mekansal bir hareketlilik ve değişimi de beraberinde getirmiş, söz konusu güç benzeri birçok alanda olduğu gibi tüketim örüntülerinde de radikal değişim gerçekleştirmiştir.

80'li yıllardan bu yana değişim içerisinde olan ekonomik yapı ve üretim şekilleri kentlerde sosyo-ekonomik, fiziksel ve mekansal değişimler yaratmıştır. Türkiye'de ve İzmir'de 80 sonrası hayata geçen ekonomi politikaları ve planlamanın etkisiyle kentsel mekanlarda önemli değişimler gerçekleşmiştir. Bu değişim bir taraftan kentlerin formu ve yoğunluk deseni ile belirginlik kazanırken, diğer yandan da kentsel fonksiyonların kurgusal içeriği bağlamında kendisini ortaya koymuştur. Söz konusu oluşum kentlerin merkez bölgelerinin var olan yapılanmasını da önemli ölçüde değiştirmiştir. Bu bağlamda İzmir'de geçmişinden günümüze kadar geleneksel bir alt merkez ve önemli bir kentsel mekan olan Karşıyaka Çarşısı da yaşanan bu değişim ve dönüşüm sürecinden kaçınılmaz olarak etkilenmiştir. Bu çalışmada söz konusu değişime etki eden faktörler, toplumsal yapı üzerinde meydana gelen değişimler, tüketimin artmasıyla oluşan değişimler ve bu değişimlerin mekana yansımaları araştırılmıştır. Söz konusu değişimler bağlamında Karşıyaka Çarşısı bir örnek alan olarak incelenmeye çalışılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Ticaret, Tüketim, Değişim, Dönüşüm, Alışveriş Merkezleri

EXAMINING THE PHYSICAL TRANSFORMATION OF KARŞIYAKA ÇARŞI DISTRICT IN İZMİR WITH RESPECT TO THE CHANGES IN CONSUMPTION PATTERNS

ABSTRACT

For the last 10-15 years, there's qualitative change which leads societies and cultures to change their center of gravities and gives them a new direction noticeably all over the world. During this period, the efforts of modernism and the capitalist economy in parallel have inevitably changed the lifestyles of societies and economies in a fast way. The reason of the rise of changes continuously depends on the changes in the qualifications of production and consumption. One of the most noticeable characteristic of this process is that the concept of consumption is put forward more than production. In the 20th century, the force of capitalist economy for change has brought a locational shift in appearance and also created some radical newnesses in the consumption patterns as in the other areas.

Since 1980s, economical structure and the styles of production, which have actually been in change, have created socio-economic, physical and locational changes in urban places. By the effects of the economy politics and plans that are practiced in İzmir and Turkey after 1980s, some vital changes have been experienced in urban places. While these changes gain a more noticeable identity by the help of the form and the texture of condensity in urban places, the fictional ingredients of urban functions provides a better way of understanding too.

The mentioned formation has also vitally changed the existing structure in the central areas of urban places. In this scope, Karşıyaka surrounding which is a traditional sub-center and an important urban place in İzmir, affected inevitably from the experienced change and transformation process from past to present.

In this study, the factors that have an impact on the mentioned change, the changes occurring on the structure of the society, the changes taken place by an increase in

the consumption and finally the reflections of these changes to urban places have been researched. The scope of the mentioned changes, Karşıyaka surrounding is tried to be investigated as an sample area.

Key Words: Trade, Consumption, Change, Transformation, Shopping Centers

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
TEZ SONUÇ FORMU	ii
TEŞEKKÜR	iii
ÖZ.....	iv
ABSTRACT.....	v
BÖLÜM BİR –GİRİŞ.....	1
1.1 Amaç	1
1.2 Kapsam.....	2
1.3 Yöntem.....	3
BÖLÜM İKİ - ÜRETİM -TÜKETİM OLGUSUNUN DEĞİŞİMİ VE MEKANSAL YANSIMALARI	6
2.1 Alışveriş Olgusu ve Değişen İçeriği	7
2.2 Tüketim Olgusu ve Tüketim Kültürü.....	8
2.3 Tüketimin ve Tüketim Mekanlarının Değişimi.....	9
2.4 Tüketimin Toplumsal Yapıda Meydana Getirdiği Değişim ve Mekana Yansımaları.....	15
2.5 Tüketimin Artışına Neden Olan Etmenler.....	17
2.5.1 Ekonomi Alanındaki Gelişmelerin Etkisi.....	17
2.5.2 Teknolojideki Değişimlerin Etkisi.....	17
2.5.3 Medyanın Etkisi.....	18
2.5.4 Gündelik Yaşantıda Meydana Gelen Değişiklikler.....	19
2.6 Yeni Tüketim Mekanları -Alışveriş Merkezleri.....	19

BÖLÜM ÜÇ - İZMİR'İN BİR TİCARET KENTİ OLARAK GEÇİRDİĞİ DÖNÜŞÜM SÜREÇLERİ.....23

3. İzmir Kentinde Ticaretin Tarihsel Değişim Süreçleri	23
3.1 17. Yüzyılda İzmir'de Ticaret Yapısı ve Gelişimi.....	24
3.2 18. Yüzyılda İzmir'de Ticaret Yapısı ve Gelişimi.....	29
3.3. 19. Yüzyılda İzmir'de Ticaret Yapısı ve Gelişimi.....	33
3.3.1 19. Yüzyılda Kent Merkezi Kemeraltı'nda Ticaret Yapısı.....	40
3.4 Cumhuriyet ve Cumhuriyet Sonrası Dönem İzmir'de Ticaret Yapısı ve Gelişimi.....	45
3.5 50 Sonrasında İzmir'de Ticaret Yapısının Değişimi	50
3.6 80 Sonrasında İzmir'de Ticaret Yapısının Değişimi.....	55

BÖLÜM DÖRT - İZMİR KARŞIYAKA ve KARŞIYAKA ÇARŞI BÖLGESİNİN GEÇİRDİĞİ MEKANSAL DÖNÜŞÜMLER ve SÜREÇLERİ.59

4.1 Karşıyaka'nın Coğrafi Konumu.....	60
4.2 Karşıyaka'nın Sosyo Ekonomik Yapısı	60
4.2.1 İdari Yapısı	60
4.2.2 Nüfus Yapısı	61
4.3 Karşıyaka'nın Mekansal Gelişim Süreci.....	62
4.3.1 Karşıyaka'da Yerleşimin Başlaması ve Gelişimi.....	63
4.3.2 Karşıyaka'nın Gelişmesine Etki Eden Faktörler.....	67
4.3.3 80 Sonrası Karşıyaka'da Yaşanan Mekansal Değişimler.....	71
4.4 Karşıyaka Çarşısı ve Gelişim Süreci.....	78
4.4.1 Karşıyaka Çarşının Ortaya Çıkma Süreci ve Gelişimi.....	80
4.4.1.1 İlk Ortaya Çıkma Süreci	80
4.4.1.2 XX. Yüzyıl Süreci.....	83
4.4.1.3 50-80 Dönemi	88
4.4.1.4 80 Sonrası Dönem.....	93

BÖLÜM BEŞ -KARŞIYAKA ÇARŞI’SINDA MEKANSAL DÖNÜŞÜMÜN İZLERİ- ANALİZ ÇALIŞMALARI.....100

5.1 Çarşı Aksı ve Mekansal Gelişim Süreci	100
5.2 Alanın Fiziksel Özellikleri	104
5.2.1 Mülkiyet Yapısı.....	104
5.2.2 Yapı Yüksekliği Ve Niteliği.....	119
5.2.3 Arazi Kullanım Yapısı.....	125
5.2.4 Yapı Malzemesi ve Teknolojisi.....	128
5.2.5 Mevcut Kullanımlar.....	129
5.2.6 Kullanım Yoğunluğu.....	135
5.3 Alanın Doku Özellikleri.....	136
5.3.1 Mevcut Ulaşım Ve Altyapı Nitelikler.....	138
5.3.2 Görsel Değerler	139
5.4 Süreç İçinde Gelişen Planlama Kararları	140
5.4.1 İzmir’e İlişkin Üretilmiş İmar Planları	141
5.4.2 Çalışma Alanına İlişkin Üretilmiş İmar Planları(Plan Süreçleri).....	143
5.4.2.1 1955 İmar Planı.....	143
5.4.2.2 1984 İmar Planı.....	144
5.5 Çalışma Alanına İlişkin Sorunların Belirlenmesi.....	144
5.6 Çarşı Aksına İlişkin Yapılan Son Dönem Çalışmalar.....	147
5.6.1 Uygulama Ölçeğinde Yapılan Çalışmalar	148
5.6.2 Yönetmelik Çerçevesinde Öngörülen Müdahaleler.....	150

BÖLÜM ALTI GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ.....158

KAYNAKLAR163

EKLER.....	168
-------------------	------------

BÖLÜM BİR

GİRİŞ

Alışveriş, insanlık tarihinde tüm yaşamsal formları etkileyerek gelişen bir olgu olarak her zaman önemini korumayı başarmıştır. Özellikle tarım toplumundan modern topluma geçiş sürecinde artan şehirleşme süreciyle birlikte, mekanik bir takas eylemi olmaktan çıkarak fiziksel mekanın ve sosyal yaşamın önemli bir bileşeni haline gelmiştir. Gerçekte pazar mekanizmasının işleyişinde çok temel bir role sahip olan bu olgu, tarihsel olarak üretim süreci ve ticari faaliyetlerin gelişimi ile birlikte mekanı değiştiren dönüştüren içeriğini her dönemde yeniden yapılandırarak kentsel gelişmelere damgasını vurmuştur. Bugünün yapılanması içerisinde ise doğrudan tüketici davranışlarına bağlı olarak gelişen yapıyla salt mekansal düzenin biçimlenişi çerçevesinde değerlendirilemeyecek bir etkinlik düzeyi içerisinde gündelik yaşantılarımıza yön vermeye başlamıştır.

Üreticiden tüketiciye doğru uzanan bir zincirin son halkası olarak nitelendirilebilecek alışveriş eyleminin kurgusal içeriği, özellikle son yirmi yılda dünya kapitalizminin gelmiş olduğu yeni aşama ve teknoloji alanında yaşanan gelişmelerden etkilenecek önemli bir etkinlik düzeyine ulaşmıştır. Nitekim bugünün toplumunu nitelendirmede kullanılmakta olan “Tüketim Toplumu” tanımlaması sözkonusu etkinlik düzeyi hakkında fikir vermekte ve çeşitli kapsam ve içerikteki araştırmalara da konu olmaktadır.

Modernleşme ve onunla birlikte kapitalist ekonomi, toplumsal yaşamın ve bireylerin yaşantısını kaçınılmaz olarak hızlı bir biçimde değiştirmiştir. Giderek artan ve sonu gelmeyen değişimlerin nedeni, üretim ve tüketim araçlarının durmadan yenilenmesi, yeni üretim tarzlarının oluşumu, yeni pazarlar bularak yayılma gerekliliği ve kapitalist ekonominin sürekli gelişmesi olmuştur. Ayrıca kapitalist ekonominin değişim gücü mekansal bir hareketlilik ve değişimi de ortaya çıkarmıştır. Tüm nitelik ve ölçekteki mekansal yapılanmalar bu hızlı dönüşümden etkilenmiştir.

Üretim ve tüketim araçlarının her geçen gün yenilenmesi sonucu oluşan yeni üretim tarzları, yeni pazarlar bularak yayılmaya başlamıştır. Son 10-15 yılda oluşan ve hızla yayılan alışveriş merkezleri kentlerin mekansal yapılanmasını değiştirmiştir. Karşıyaka'daki mekansal yapılanmalar da bu hızlı dönüşümden etkilenmiştir. Söz konusu dönüşüm Karşıyaka Çarşısı üzerinde oldukça önemli etkiler yaratmış, özellikle 80'lerden sonra ekonomi politikalarının ve yerel yönetimlerin etkisiyle Çarşı'da gerek 2 boyutlu gerek 3 boyutlu düzenin değişimi ortaya çıkmaya başlamıştır.

Karşıyaka Çarşısı fiziksel düzen ve fonksiyon çeşidi olarak elbette geçmişten oldukça farklı bir konuma gelmiştir. Fiziksel düzeni ve bünyesinde barındırdığı fonksiyon niteliği bakımından sürekli değişerek günümüze kadar varlığını sürdürebilmiştir. Karşıyaka Çarşısı coğrafi avantajları bakımından özellikle konumundan dolayı, tarihsel süreci boyunca ticari kullanımlarının ve fiziksel düzeninin değişimlere uğramasına rağmen önemli bir tüketim mekanı olarak karşımızda durmaktadır. Ayrıca Karşıyaka Çarşısı'nın planlanan son dönem kentsel tasarım projeleri ile geleceğine ilişkin yapılandırma kararları izlenebilmektedir.

Değişen ticari faaliyetlerin kent merkez ve kent alt merkezlerinde yarattığı değişimlerin incelenemediği Karşıyaka Çarşısı önemli bir örnek olarak karşımıza çıkmaktadır.

1.1 AMAÇ

Kentsel gelişmelerin bugün gelinen aşamada gerek dünyada ve gerekse de ülkesel koşullarda ortaya çıkan üretim ve tüketim kalıplarındaki değişimlerin etkisi ile farklı bir mekansal biçimlenmeye doğru yönelmiş oldukları izlenebilmektedir. Böyle bir yeniden yapılanma süreci ise kendisini belirgin bir biçimde gündelik hayatın ve dolayısıyla toplumsal süreçlerin de içerisinde yer aldığı bir fiziksel biçimleniş

çerçevesinde ortaya koymaktadır. Bu doğrultuda yeni içerikte tüketim mekanları, önemi ve değeri giderek artan kent merkezleri, çarşılar, plazalar ve ticari faaliyetlerin değişen doğası bu değişimin somut yansımaları olarak karşımıza gelmektedir.

Ne var ki böyle bir içerikte ortaya çıkan değişim ve dönüşümler gerek var olan mekansal birikimi red eden içeriği ve gerekse de planlanamaz, kontrol edilemez büyüme isteği doğrultusunda fiziksel olarak bazı olumsuz gelişmeleri de beraberlerinde getirmektedirler. Bu çalışma ile amaçlanan da kent merkezlerinde son dönemde bu kapsamda ortaya çıkmış ve olumsuzluklarıyla birlikte karşımızda duran yeni fiziksel yapılanmaları ve yaşanmış olan dönüşüm sürecinin niteliğini bir örnek alan üzerinden incelemeye çalışmaktır. Bu çerçevede son döneme ait gelişmelerin nasıl bir fiziksel yapılanma ortaya çıkarmış olduğu, bu yapılanmanın hangi izleri yok etmekte olduğu ve bu kapsamda ortaya çıkan problemlere yönelik tasarım ve planlama çalışmalarının yönlendirici olan, olamayan içeriği tartışma konuları olarak belirlenmiştir.

1.2 KAPSAM

Çalışmanın başta ortaya konan amaçlarına uygun olarak, mekansal bir dönüşüm sürecinin ve tüketim alışkanlıklarının değişen doğasına bağlı bir yeniden yapılanmanın izlenebildiği Karşıyaka Çarşısı örnek alan olarak seçilmiştir. Dönüşümü hem fiziksel, hem de değişen kullanım biçimleri temelinde ortaya koyma bağlamında değişik kapsam ve içerikte analizlerle desteklenen çalışma aracılığıyla, tarihsel birikiminin yalnızca fiziksel unsurlarının değil belgelerinin de yitirilmiş olduğu bir alanda güncel ve ayrıntılı bir değerlendirme yapılmaya çalışılmıştır.

Çalışmanın genel olarak kurgusunu biçimleyen bazı varsayımları bulunmaktadır. Bu varsayımlar aşağıda yer alan dört ayrı kapsamda ele alınmaktadır ;

- Şehirleşme ve sanayileşmenin getirdiği değişimler, üretim-tüketim zincirinde önemli değişimler ortaya çıkararak alışveriş eylemini yeniden yapılandırmıştır.

- Son 20 yıl içerisinde sosyal, kültürel, ekonomik ve teknolojik gelişmelerden etkilenecek ve küresel bir boyut kazanarak gelişen alışveriş eylemi, perakende ticaretin mekansal içeriğinde önemli değişim ve dönüşümler ortaya çıkarmıştır.
- İzmir kentsel gelişimi içerisinde özellikle son 20 yıllık süreçte tüketim mekanlarının yapısı önemli değişimler göstermiştir.
- Karşıyaka Çarşı'sı İzmir'in önemli bir alt merkezi olarak sözkonusu değişim ve dönüşümlerden büyük ölçüde etkilenmiş ve varolan biçimi değişime uğramıştır.

Yukarıda yer alan varsayımlar ilgili alt bölümlerde ayrı ayrı ele alınarak değerlendirilmiş ve örnek alan bulguları ile bütünleştirilerek sonuç bölümünde yer alan çıkarımlara ulaşılmıştır. Bu çerçevede genel kurguyu aktaran birinci bölümün ardından ikinci bölümde kuramsal çerçeveye, üçüncü bölümde İzmir kenti ile ilgili değerlendirmelere, dördüncü bölümde örnek çalışma alanı olan Karşıyaka Çarşı'sının tarihsel olarak ortaya çıkma ve gelişme sürecini belirleyen Karşıyaka yerleşmeleri ile ilgili bulgulara, beşinci bölümde ise doğrudan Karşıyaka Çarşı'sı ve Çarşı aksı ile ilgili irdelemelere yer verilmiştir. Altıncı bölüm olan sonuç bölümü ise, tüm çalışmanın genel değerlendirmesi niteliğinde kurgulanmıştır. Ayrıntılı olarak ele alındığında;

Birinci bölüm; Giriş, amaç, kapsam ve yöntem ,

İkinci bölüm; Tarihsel süreç içerisinde ticari faaliyetler, tüketim ve tüketim birimlerinin yapısal değişimi,

Üçüncü bölüm; Ticaretin ve tüketim mekanlarının İzmir'deki değişimleri ,

Dördüncü bölüm; Karşıyaka ve Karşıyaka değişim ve dönüşümler,

Beşinci bölüm; Karşıyaka Çarşı ve Çarşı aksının geçirmiş olduğu dönüşüm aşamaları,

Altıncı ve son bölüm ; sonuç bölümünden oluşmaktadır.

1.3 YÖNTEM

Karşıyaka Çarşısı olarak nitelendirilen bölge iki önemli odak olan vapur iskelesi ile tren istasyonu arasında kalan bir ana aks ve çevresindeki yapı adalarından oluşmaktadır. Tarihsel olarak bu ana aks ile birlikte gelişim göstermiş olan çarşı bölgesinde esas yoğunluk bölgesini de bu lineer cadde oluşturmaktadır. Önemli değişim ve dönüşümler yaşamış sözkonusu aks, bu nedenle çarşı bölgesi ile ilgili değerlendirmelere ışık tutacak olan içeriği ile ayrıntılı çalışmalara konu edilen alan olarak seçilmiştir. Böylece çalışmada, hem tüm çarşı bölgesini kapsayan hem de çarşı aksı olarak ifadelendirilen Kemalpaşa caddesi ve o caddeye cephe veren yapı adaları ile sınırlı bir alanı içine alan ikili değerlendirmelere yer verilmiştir. Ayrıntılı analizlerin gerçekleştirildiği çarşı aksına ilişkin çalışmada;

- Mülkiyet Durumu
- Kat Sayıları Analizi
- Zemin Kat Fonksiyon Kullanımı Analizi
- Yoğunluk Durumu
- Cephe Analizi

biçiminde başlıklandırılacak analizler yer almaktadır. Bugünün temel yapılanma biçimini geçmiş deneyim ve birikimlerle birleştirerek dönüşümü karşılaştırmalı bir değerlendirme eşliğinde ortaya koyabilmek üzere, tez kapsamında bölgenin geçmiş yapılanmasını gösteren bilgilerin de derlenmesi yoluna gidilmiştir. Ayrıca bu bölgedeki dönüşüm süreci İzmir kenti bütünündeki ve Karşıyaka'daki ticaret – tüketim kalıplarının değişimi ile bağlantılı olarak da değerlendirilmeye çalışılmıştır.

BÖLÜM İKİ

ÜRETİM -TÜKETİM OLGUSUNUN DEĞİŞİMİ VE MEKANSAL YANSIMALARI

20. yüzyılın başlarından bu yana dünya ekonomisindeki değişimler, toplum yapıları ve farklı kültürler üzerindeki etkilerini belirginleştirmektedir. Söz konusu bu değişim süreci, Amerikan kökenli olarak ortaya çıkmış, etkileri ise ekonomi, teknoloji ve iletişim alanındaki gelişmelerle birlikte küreselleşen kapitalizmin ileri aşaması olarak tariflenmektedir.

Modernleşme ve onunla birlikte kapitalist ekonominin tarihine bakıldığında, toplumsal yaşamın ve bireylerin yaşantısının söz konusu güçler tarafından daha önce görülmeyen bir biçimde, karşı konulamaz bir hız ve ölçekte değiştirildiği görülmektedir. Giderek artan ve sonu gelmeyen değişimlerin nedeni ise modernleşme ve kapitalizmin iç dinamikleridir. Üretim ve tüketim araçlarının durmadan yenilenmesi, yeni üretim tarzlarının oluşumu, yeni pazarlar bularak yayılma gerekliliği kapitalist ekonomiye sürekli gelişmek yönünde bir dinamizm kazandırmaktadır. Ayrıca kapitalist ekonominin değişim gücü mekansal bir hareketlilik ve değişimi de ortaya çıkarmıştır. Tüm nitelik ve ölçekteki mekansal yapılanmalar bu hızlı dönüşümden etkilenmiştir.(Yırtıcı, 2003)

Kapitalizm ve modernleşmenin dinamikleri insanların yaşam ortamlarını yeniden biçimlendirerek, kırsal alandaki yaşamdan kentlerde yaşanan bir dünyaya geçilmesini ortaya çıkarmıştır. Söz konusu demografik değişim insanların yaşam ortamlarındaki ve de mekansal yapılanmalarındaki değişimle paralel biçimde gerçekleşmiştir.

Dünya ekonomi ve iktisat tarihinde kentler, ticari faaliyetlerin ihtiyaç duyduğu pazar görevini üstlenmişlerdir. Dolayısıyla her kent ticaret, yönetim ve hizmet sektörlerine özgü bir kimlik oluşturmuştur. Değişen üretim süreçleri karşısında kentlerin dokusu da değişmiş ve halen değişmeye devam etmektedir. Mekanı

etkileyen kapitalist üretim ilişkileri ve örgütlenme biçimleri, mekan ve onu üreten süreçler arasındaki ilişki türleri mekanı sürekli dönüşüme itmektedir.

Üretim ve tüketim yoğun olarak konumlandığı kent merkezleri ile özellikle batılı toplumların geçirmiş olduğu globalleşme adı verilen dönüşüm süreci içinde ön plana çıkmış olan önemli değişim eksenleridir. Türk toplumunun da bu süreçte, sürekli değişen ekonomik trendlerden etkilenen ekonomik ve sosyal gelişme sürecinde değişen kent mekanının üretmiş olduğu yeni tüketici profili de kompleks bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır

Çalışmanın bu bölümünde geçmişten günümüze kadar üretim- tüketim olgusunun değişimi ve değişen üretim-tüketim olgusunun mekan ve toplumsal yapı üzerinde meydana getirdiği sonuçlara değinilecektir.

2.1 Alışveriş Olgusu ve Değişen İçeriği

Alışveriş, insanlığın varoluşundan bugüne kadar gerçekleştirdiği çok eski ve temel bir eylem biçimidir. Eskiden karşılıklı değiş-tokuş şeklinde karşılanan ihtiyaçlar, gelişerek günümüze kadar gelen bir alışveriş kavramını oluşturmuştur.

Alışveriş eylemi takas yoluyla başlamış ve zamanla şehirlerin kimliğini ortaya koyan bir işleve dönüşmüştür. Dolayısıyla kentler de bu aktivitelerin yoğun olduğu akslar boyunca gelişim göstermiştir. Tarih boyunca kent merkezlerinde yolların kesiştiği alanlarda oluşan pazar yerleri, eşyaların değiştirildiği bir alan olarak görülmüştür. İlk çağlarda bu yerler çiftçiler ve el sanatlarıyla uğraşanların üretimlerinin değiştirdikleri açık yerler olmuştur. Ulaşım ve para sisteminin gelişmesiyle bu değiştirme şekli giderek perakende satış haline dönüşmüştür. Zamanla kendilerinden daha çok başkalarına, şehir halkına ve hatta dışarıdakilere mal yetiştiren tüccar sınıfı ortaya çıkmış ve de şehirlerde perakende satışın yanında toptan satış sorunu da kendisini göstermeye başlamıştır.

2.2 Tüketim Olgusu ve Tüketim Kültürü

Tüketim, doğumdan ölüme kadar süren bir eylem biçimidir. Ayrıca tüketim, belirli ihtiyaçlarımızı tatmin etmek için ürün ya da hizmeti edinme, sahiplenme, kullanma ya da yok etme olarak da tanımlanabilmektedir. Bu eylemi yapan ise ‘tüketici’dir.(Odabaşı 1999, 26) Tüketim; insanoğlunun varolmasıyla birlikte ortaya çıkmış; doğal, basit bir olguyken, zaman içinde gerçek içeriği olan ihtiyaçların tatmininden uzaklaşarak ve toplumsal statüleri belirleyen, kültürü temellendiren karmaşık bir yapıya bürünmüştür. Ayrıca farklı tüketim tanımları da yapılmaktadır. Bunlar;

- Tüketim herhangi ürün veya hizmetin seçimini, satın alınmasını, kullanımını, korunmasını, tamirini ve atılmasını içeren bir eylemdir.
- Sadece nesnelerle değil, aynı zamanda dünyayla da etkin bir ilişki biçimi ve tüm kültürel sistemimizin üzerinde kurulduğu sistemli bir etkinliktir. (Bozdoğan 2002, s.4)
- Tüketim, insanlığın varolmasıyla birlikte ortaya çıkmış; doğal, basit bir olgu halinde iken, zamanla gerçek içeriği olan ihtiyaçların tatmininden uzaklaşmaya başlamış ve toplumsal statüleri belirleyen, kültürü temellendiren karmaşık bir yapıya ulaşmıştır.(Bozdoğan, 2002)
- Tüketim toplumsal olarak oluşturulan, tarihsel bir değişim sürecidir.

Tüketim olgusu ile birlikte karşılaşılan başka bir kavram ise; “tüketim kültürü” kavramıdır. Söz konusu kavrama, ekonomik sistem ve toplum yapısı olmak üzere iki açıdan yaklaşmak mümkündür. Ekonomik bağlamda; “Tüketim kültürü, pazar dinamiklerinin egemen olduğu, pazar ekonomisinin var olduğu toplumların kültürüdür.” (Odabaşı 1999, s.27) Toplumsal açıdan bakıldığında ise; “...tüketim kültürü, tüketicilerin çoğunluğunun yararcı olmayan statü arama, ilgi uyandırma,

yenilik arama gibi özelliklerle ön plana çıkan ürün ve hizmetleri arzuladıkları, peşine düşüp, sahip olup sergiledikleri bir kültürün tanımıdır.” (Odabaşı, 1999, s.25)

Tüketim kültürü, tüketim toplumunun kültürü olarak tanımlamakta ve simgesel üretim, gündelik tecrübeler ve pratiklerin yeniden örgütlenerek kitlesel tüketime yardımcı olarak kültürü etkilemektedir. Birçok inceleme, tüketim kültürünün kökenlerinin 18.yüzyıl Britanya orta sınıfı ve İngiltere, Fransa ve ABD’de 19.yüzyıl işçi sınıfına dek gerilere dayandırırken, bazı incelemeler ise; tüketim kültürünün kökeninin iki dünya savaşı arasındaki dönemde ABD’de geliştiğini belirtmektedir. (Yıldızber, 2003)

Ayrıca tüketim toplumunun; toplumsal ilişki biçimi, kendisini daha önceki dönemlerdeki tüketim biçimlerinden belli bir teknolojik gelişme ve otomasyona dayanan kitlesel üretimin başlamasıyla da ayrıştığını söylemek mümkündür. (Şengül, 2002, s.8) Tüketim olgusunun değişime uğraması sonucunda tüketim eyleminin gerçekleştiği mekanlar da değişime uğramıştır.

2.3 Üretim-Tüketimin ve Tüketim Mekanlarının Değişimi

Toplumsal yaşamı devam ettirebilmenin gerekliliğinden kaynaklanan, tarih boyunca ürün değiş tokuşu yapabilmek ve birtakım sosyal paylaşımları gerçekleştirebilmek için insanoğlu belirli mekanlarda toplanmayı temel bir gereksinim haline getirmiştir. Nitekim antik çağlardan günümüze değin yaşanan tüm toplumlarda sözkonusu sosyal paylaşımlar ticari aktivitelerle beslenerek kentsel yaşamı yönlendiren mekanları oluşturmuştur. (Zengel, 2002, s.10)

Tarihsel süreç içerisinde tüketim mekanları, genellikle kent merkezlerinde dini ve siyasi önemi olan mekanların çevresinde yer almış, kentlerin ekonomik gücünün ve demografik hakimiyetinin somutlaştığı önemli kamusal mekanlar olarak konumlanmıştır. Tüketim mekanları geçmişten günümüze kadar bir takım

nedenlerden dolayı değişerek farklı çeşitlilikler göstermiş ve de bu değişimler fiziksel mekanda dönüşümler yaratmıştır.

Tüketim eylemi, agoralarda ve açık-kapalı Pazar yerlerinde gerçekleşmeye başlamış, 19. yüzyılda kapitalizmin yükselmesi ile birlikte arkadlara, pasajlara ve günümüz tüketim mekanlarının oluşumunda önemli etkileri olan büyük mağazalara ve buradan sonra alışveriş merkezlerine kadar gelişim göstermiştir. Nitekim son 20 yılda, tüketim örüntülerinde kapitalizmin politik ve ekonomik dönüşümüne bağlı yaşanmış olan radikal değişimler sonucunda alışveriş eylemi, ihtiyaçların karşılanmasının ötesinde yeni işlevlere bürünmüştür. (Süer&Sayar, 2002a, s.7)

Sözkonusu dönemde tüketimin niteliğinde ve niceliğinde önemli farklılaşmalar yaşanmış, bireysel tüketim, farklılık, moda vb. kavramların ön plana çıkmış ve toplum hipertüketim olgusu ile karakterize edilmiştir. Nitekim günlük yaşantımızda tüketim-alışveriş eylemi ve mekanları, geçmişe göre çok daha farklı ve önemli bir duruma gelerek, gerek sosyal yaşantı gerekse kültürel değerler için odak noktası haline gelmiştir

Tüketim olgusunda ilk değişimlerin yaşandığı dönem olan 18. yüzyıla bakılırsa, küçük ölçekli girişimler çeşitli tüketim malları üretmeye başlamışlardır. Üretim, bu dönemlerde küçük atölyelerde veya evlerde yapılmıştır. İnsanların giderek mal çeşitlerinin farkına varmasıyla ve de bunları satın alabilme güçlerinin artmasıyla, 18. yüzyılda 60'lara kadar olan süreç tüketimde bir devriminin yaşanması olarak görülmüştür. Üst gelir grupları kadar orta sınıflarında tüketim mallarına artan ilgisi pazarın büyümesine ve yüzyılın son 30 yılında daha geniş ölçekte endüstriyel üretim hacminin doğmasına neden olmuştur. (Akgüngör, Barboros, Erol, 1998, s.6)

18. yüzyılın sonlarına doğru başlayan ve daha sonraları gelişen geniş ölçekli endüstriyel üretimin temellerini ve İngiltere'deki 19. yüzyıl ekonomik sistemin esasını tüketimin gelişmesi sağlamıştır. Modern tüketim kültürü, 19. yüzyılın ikinci yarısında biçimlenmeye başlamıştır. 19. yüzyıla kadar, perakende ticaret sektörü iki aşamada gelişim göstermiştir. Bunlar;

- Günlük gereksinmeye yanıt veren pazarlar ve mahalle dükkanları;
- İpek, mobilya ve porselen gibi lüks ürünlerin satıldığı butiklerdir.

O dönemlerde belirli mallar belirli dükkanlarda satılmakta ancak dükkanların bu malları sergileyebilecek vitrin mekanları bulunmamaktadır. Mallar, müşteriye tanıtılarak pazarlık yöntemi ile satılmaktadır. 19. yüzyılın ikinci yarısında ise bu geleneksel alışveriş kültürü ve tüketim çok hızlı bir şekilde önemli değişimler yaşamıştır. (Dökmeci, 1995, s. 66-68)

Değişimin ilk örnekleri, mahalle dükkanları ve sokak satıcılarının yerini, perakende ticaret firmaları ve mağaza zincirlerine bırakması çerçevesinde ortaya çıkmıştır. Geçen yüzyılda, sanayileşme sonucu üretilen çok sayıda ve çeşitlilik içeren malın satışı için büyük mağazalarda dikkat çekici dekorasyonlar eşliğinde, görüntüyü zenginleştirici aydınlatmalarla birlikte mağaza içinde veya dış vitrinlerde sergilenmeye başlaması, tüketicilerin bu yeni ürünlere alışmasını ve tüketme etkinliğine çok daha istekli bir biçimde katılmasını sağlayan gelişmeler olmuştur. (Dökmeci, 1995, s.66-68)

19. yüzyıl başında, demografik etkenler, üretimde yaşanan gelişmeler, kentlerde gelirin yükselmesi, ulaşım olanaklarının kolaylaşması, gibi birçok neden seri üretim ürünlerinin pazarlarının gelişmesini sağlamıştır. Kısa bir zaman süresinde, alışveriş kültürü ve tüketim hızla değişime uğramıştır. Bu değişimde büyük mağazalar (hipermarketler) perakende ticaretin gelişimi açısından büyük bir devrim oluşturmuşlardır.

Tüketim olgusunun dönüşümündeki önemli etkenlerden biri de tüketicinin işlevinde yaşanan değişimler olmuştur. Burada aslında satılan ya da satın alınan ürünlerin öneminin, kullanımından daha çok yaşam biçiminin tanımlayıcı ögesi haline gelmesinden kaynaklanan bir dönüşüm süreci söz konusudur. Nitekim sadece ürün çeşitliliği artmakla kalmamış, tüketicinin anlamı tamamıyla yeni bir boyut

kazanmıştır. Ve artık tüketmek ihtiyaçların karşılanması ötesinde kültürel bir eylem haline dönüşmüştür. (Şengül, 2002, s.8)

Dünyada üretim yapısının değişimi ve buna bağlı olarak biçimlenmiş olan ekonomi politikaları etkinliğinde kısa sürede yayılım gösteren bu oluşum yerel ortamlarda kendi iç dinamiklerine uygun yapılanmalar eşliğinde hayat bulmuştur. Üretimin mekanı olmanın ya da hizmet ve ürünleri satın alıp pazarlamanın değişen nitelikleri çerçevesinde ya da gelişmişlik ve azgelişmişlik ekseninde yeni bir mekansal yapılanma deseni ortaya çıkmaya başlamıştır.

Nitekim Türkiye Cumhuriyeti Devleti’de kuruluşu ile birlikte başladığı yeniden yapılanma sürecinde, gerek devraldığı dışa bağımlı ekonomik yapının bir uzantısı olarak ve gerekse de varlığını temellendirdiği modernist ideolojinin gereklerini yakalama çerçevesinde önemli değişim ve dönüşümler yaşamaya başlamıştır.

Cumhuriyetin kurulmasından 1950’lere kadar geçen dönem, tarımsal üretim ağırlıklı ve sermaye birikim sürecinin de bu bağlamda tarımsal birikimin üretici sektörlerine aktarıldığı bir süreç olarak özetlenebilir. Bu dönemde birikim sürecinin ağırlıklı kırsal kesimlerde yoğunlaşması, kentleşme biçimi ve hızını da bu yönde etkilemiştir. Nitekim bu dönemde toptan ve perakende ticaretin içinde yer aldığı kişisel ve kurumsal işlere yönelik fonksiyonlar da daha çok geleneksel kent merkezinde yer almışlardır. Bu merkezlerde küçük üreticiler ve gündelik ihtiyaçları karşılayacak nitelikte bir toptan ve perakende ticaret yapısı önemli yer tutmuştur. (Dalkıran, 2005,s.45)

1950’li yıllardan sonra değişmeye başlayan bu yapılanma içerisinde büyük kentler kendilerini sundukları olanaklar temelinde ifade etmeye başlarken, bu tür kentlerin sosyal yapısında ve isteklerin dışa vurumunda da köklü değişimler yaşanmıştır. Bir başka ifade ile bu dönem ile birlikte tüketim kültürü ve tüketim alışkanlıkları büyük ölçüde değişime uğramaya başlamıştır. (Bozdoğan, 2002) Bu süreç bugüne kadar devam ederek, insanların sunulan malları satın alma doyumlarını en üst noktalara

çıkarma istekleri çerçevesinde gelişecek ve tüketimdeki geleneksel anlayışı tamamen ortadan kaldıracak bir dönemin başlangıcı olmuştur.

1960'dan sonra uygulanmaya başlanan korumacı dış ticaret politikaları ve ithal ikameci sanayileşme, özel sektör temelinde sanayi faaliyetlerinde önemli gelişmeler yaşanmasına etken olmuştur. Bu gelişme modelinin, iç pazara yönelik olması ve ihracata kapalı bir üretim özelliğine sahip olmasından dolayı, ürünlerin tam kapasiteyle tüketimini sağlamak için tüketim olgusu özendirilmiş, özellikli olarak toptan ve perakende ticaret sektörleri ile tüm hizmetler sektöründe niteliksel, niceliksel gelişmeler yaşanmıştır. Başta metropoliten kentler olmak üzere, örgütlenme düzeyi düşük olan kentlerde de bu dönemde caddeler boyunca gelişen perakende ticaret sektörü mekansal yapılanma sürecine damgasını vurmuştur.

1950'lerle birlikte, ekonomik kalkınmada benimsenen korumacı ve ithal ikameci politikaların, 1960'larda planlama etkinlikleriyle bütünleşmeye başlaması da fiziksel yapılanma açısından önemli bir gelişme aşaması olarak adlandırılabilir. Bu dönemde kentler, "sanayileşmenin hızlanması ve sanayileşme stratejisinin yeniden tanımlanması, kentlerin nüfuslarının aşırı artması, kentlerin belediye sınırları dışına taşarak büyümesi ve kentsel ulaşım araçlarının sayı ve çeşitlerinin çoğalması doğrultusunda biçimlenmiştir." (Osman, 1998, s.142) Bu gelişmeler içinde geleceği kontrol etmek ve düzenli kentler ortaya çıkarmak kaygılarıyla gelişen önemli çalışmalar da yer almaktadır. Ne var ki tüm denetim ve planlama kaygılarına rağmen bu dönemde kentler açısından beklenen düzeyde yönlendiricilik ve başarı sağlanamamıştır.

Bu dönemde kontrolsüz gelişmeye başlayan ve büyüyen kentlerde kent merkezi yani çekirdek önemli bir fiziksel odak olarak ve ayrıca kentin ekonomisini ele geçirmeye çalışan bir fiziksel nüve olarak etkinlik göstermeye de başlamıştır. Perakende ticaretin caddeler boyunca genişleyen yapısı dışında, kent merkezleri de büyümeye ve gelişmeye başlamışlardır. Bu çerçevede kent merkezlerinde kira bedellerinde yaşanan artış, perakende ticaret firmalarının içinde bir çok dükkanın yer aldığı "pasaj"ları döneme özgü bir çözüm yolu olarak geliştirmelerini beraberinde

getirmiştir. 1960'larda ortaya çıkan Pasajlar, 1970'lere gelindiğinde bulundukları çevrenin özellikleri ve istekleri doğrultusunda biçimlenmeye, satılan ürün ve hizmetler açısından da çeşitlenmeye başlamıştır. Nitekim tuhafiyeler, hazır giyim, elektrikli aletler, altın, gümüş eşya vb. fonksiyonlar bu yapılar içerisinde yer seçmiştir. (Akgüngör, Barboros, Erol, 2000, s.44)

Tüketim olgusunda meydana gelen dönüşümler kent mekanında önemli etkiler gerçekleştirmiştir. Söz konusu etkiler özellikle kent merkezlerinde görülebilmektedir. Son 20 yıla kadar olan dönem içerisinde kentler belirli bir alanda yoğunlaşan bir merkezle temsil edilmiş, ancak son dönemde kent merkezleri farklı biçimlere dönüşmüştür. Nitekim varolan biçim değişime uğramıştır. Söz konusu dönüşüm tekli merkezi kentlerin, çoklu merkezler halini alması ve geleneksel alt merkezlerin boşalması ile gerçekleşmiştir. Bu geleneksel merkezlerin boşalma sürecinde en önemli etken son dönem alışveriş merkezlerinin varlığı olmuştur. Alışveriş merkezleri, geçmiş dönemdeki alışveriş-tüketim eyleminden farklı biçimde kendilerini geleneksel merkezlere bağımlı olmadan, kent içinde ve kent dışında kendi çekim alanlarında konumlanmışlardır. Dolayısı ile bu gelişmeler karşısında merkezlerin çeşitlenip, tüketimin orta sınıfları merkeze olarak çeşitlenmesini sağlamıştır. (Şengül, 2002, s.9)

Tüketim olgusunda gerçekleşen değişimler üretim süreçlerinde ortaya çıkan değişimler sonucu oluşmuştur. Kitleli üretim biçimi olarak adlandırılan fordist sistem önemli değişimler geçirmeye başlamıştır. Bu yeni yapılanma esnek üretim modeli olarak adlandırılmıştır.

80'li yıllarda, fordizmden esnek birikime geçiş sürecinde gerçekleşmiş olan gelişmeler, fordist sistemin mal ve hizmet üretimine dayalı yapısından farklı olarak tüketim ve tüketim kültürünün önem kazandığı bir ortamı doğurmuştur. Tüketimin niteliğinde ve niceliğinde önemli bir farklılaşmanın yaşandığı bu ortamda, bireysel tüketim, farklılık, gelip geçicilik, gösteri, moda gibi kavramlar sivrilerken, toplum da

giderek “hipertüketim” olgusu ile karakterize edilmeye başlanmıştır (Süer&Sayar, 2001, s. 105)

Fordizmin oluşturduğu kentsel mekan, metropolleşmenin genişlemesi ile farklı bir konuma dönüşürken merkezi iş bölgelerinde mevcut olan fiziksel kapitalin değerini yitirmesine neden olmuştur. Nitekim kent mekanları yeniden yapılanma eğilimi içerisine girmek durumunda kalmıştır.

İnsanların yeni hayat tarzları kurmasını sağlamak için artan ve farklılaşan tüketim isteği, sosyal ve kültürel değerler için odak noktası haline gelmiş ve 20. yüzyılın sonlarına gelinen aşamada kent hayatının da belirleyicisi olmuştur. Nitekim tüketim mekanları alışveriş eyleminin ötesinde, sosyalleşmenin, iletişimin gerçekleştiği, boş zamanların değerlendirildiği, satın alma işleminin hafta sonu eğlencesine dönüştüğü bir yaşama mekanı haline dönüşmüştür. Artık “tüketim”, mal ve hizmet aracılığı ile insanların ihtiyaçlarını tatmin etmesinin çok ötesinde bir gösterge sistemi olarak yaşantımızdaki yerini almıştır.

Üretim ve tüketimin niteliğindeki sözkonusu farklılaşmalar çerçevesinde yerel ve geleneksel tüketim ve pazarlama mekanlarının değişimi ve buna paralel olarak da tüketici davranışları bilimsel olarak da irdelenmesi gereken bir alan olarak pek çok araştırmaya konu olmuştur. Mekanın zaman içinde global taleplerin ve trendlerin etkisiyle dönüşümü, sadece fiziksel değil aynı zamanda sosyal sonuçları olan bir olgu olarak literatürdeki yerini almıştır. (Akgüngör ve diğer., 2000, s. 44-45)

2.4 Tüketicinin Toplumsal Yapıda Meydana Getirdiği Değişim ve Mekana Yansımaları

Gelişmekte olan ülkemizde tüm büyük şehirlerde yoğunlaşan nüfus, doğal artışın yanı sıra kırsal kesimlerden gelen göç sonucu oluşan dinamik bir yapının ifadesidir. Sanayi devriminin gerçekleşmesi ve sonrasında kentlerde meydana gelen hızlı nüfus

artışları sonucunda, ticaret, iş, alışveriş yapma biçimleri değişikliklere uğramış ve dolayısı ile bu yaşanan değişimler mekana yansımıştır. Yaşanan bu gelişmelerle birlikte yeni ticaret merkezleri oluşmuş ve şehirler daha geniş alanlara yayılma eğilimi içerisine girmişlerdir.(Bozdoğan, 2002)

Sanayi öncesi kenti ile sanayi kentinin arasında mekansal farklılıklar oluşmuştur. Bu farklılıkların nedenleri ise; teknoloji alanında yaşanan farklılaşma, ekonomik eylemlerin örgütlenme biçimi, kentlerde yer alan güçlü sosyal kontroller olmuştur. Sanayi öncesi kentin mekansal yapısı incelendiğinde, kentin sosyal ve ekonomik yapısı ile uyumlu olduğu görülmektedir. Yolların genişliği insanların ve ulaşım aracı olan hayvanların geçebileceği genişlikte yapılmıştır. Yapılar alçak ve birbirlerine oldukça yakın konumdadır. Kentin merkezi ise; dinsel ve idari fonksiyonların bulunduğu binalardan ve Pazar alanlarından oluşmuştur. (Aslanoğlu,1998)

Sanayi kenti ise, sanayi öncesi kentinden farklı olarak sanayi ve ticaret kenti haline gelmiştir. Kentsel mekan ve yollar genişlemiş, yapılar yükselmiştir. Konut ve işyerleri arasında kesin bir ayırım oluşmuştur. Ayrıca kentsel mekanda rekreasyon alanları artmıştır. (Aslanoğlu,1998)

Toplumsal üretim pratiği içinde üretilen ve tüketilen bir nesne olarak yer alan mekan, toplumsal göstergelerin ve tüketim kalıplarının bir parçasına dönüşmüştür. Tüketim nesnesi olmasının yanında tüketim ilişkilerini etkileyen bir işleve de sahiptir. Günümüzde, yalnızca alışveriş merkezleri, pazarlar, hipermarketler değil, günlük hayatın tüm mekansal görünümleri tüketim ilişkilerinin çerçevesinden yeniden yapılanmaya başlamıştır.(Yırtıcı, 2002)

Tüketim kültürünün mekansal boyuttaki özelliklerine baktığımızda; üst ve orta sınıfın yaşam tarzlarına aracılık eden fonksiyonları sadece alışveriş merkezleri gibi tüketim olmayan, barınma, sağlık, eğitim, kültür, çalışma vb. mekanların tüketime endeksli mekanlar olarak kurgulanmasıdır. Yeni tüketim alanları, kendi kurguladıkları zamanı yaşatan mekanlar olmuş ve fonksiyonlarına göre de kurguları değişim göstermiştir. (Süer&Sayar, 2002b)

2.5 Tüketimin Artışına Neden Olan Etmenler

Tüketimin karmaşık bir yapıya sahip olması; ekonomi, toplum, yaşam tarzı gibi bileşenlere sahip çok yönlü bir olgu olmasından kaynaklanmaktadır. Tüketimin artmasını da bu bağlamda bu çok sayıda etkenin birbiri içine geçen farklı etkileri bağlamında açıklamak mümkündür. Çalışmanın bu bölümünde sözkonusu etkiler, ekonomik gelişmeler, teknolojik gelişmeler, medya ve gündelik yaşıntının değişimi başlıkları altında incelenecektir.

2.5.1 Ekonomi Alanındaki Gelişmelerin Etkisi

Günümüz yaşıntıda insanların istekleri birtakım nedenden dolayı geçmişe göre çeşitlilik kazanmıştır. Toplum yaşıntısında, ekonomik ilişkilerin hızlanmasından sonra güvenle kullanılabilir bir değişim aracının ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Sözkonusu değişim aracı para iken günümüzde kredi kartları hızla paranın yerini almıştır. Kredi kartlarının günlük hayatta yerini alması ile birlikte alışveriş eylemini gerçekleştirebilmek daha kolay hale gelmiştir.

2.5.2 Teknolojideki Değişimlerin Etkisi

Fordist üretim sistemi; ürünlerin standarlaştırılması, görevlerin bir bölümünün mekanize edilmesi gibi özellikleri taşımaktadır. Sözkonusu sistem uzmanlaşma kavramını getirmektedir. Bu üretim sistemi 20. yüzyıl boyunca tüm sektörlerle taşınmıştır. 1970'lerin ortalarına doğru Fordizmin istikrarlı ve katı yapısının kapitalizmin çelişkilerini denetim altında tutmasının olanaksızlığı belirginleşmiş, mallar gelişen istekler doğrultusunda üretilmeye başlanmış ve 80'lerde Post-Fordist dönem olarak adlandırılan döneme geçilmiştir. Bu sistemde işçinin hem makine gibi eylemde bulunması hem de bilgisayar gibi çalışması beklenmiştir.(Süer&Sayar,2002b)

Post_Fordizm sisteminin özellikleri; kimyasal ve elektronik teknolojiden yeni enformasyon teknolojilerine kayılması, emek sürecinin uzmanlaşması, tüketimin, tercih ve ürünün farklılaşmasıdır. Bu sistemde kişisel tüketim yoluyla bireysel tercihler artmış, daha büyük toplumsal parçalanmayı, çoğulculuğu ve özel pazarları hedef alan tasarımlar artmış, kolektif dayanışma ve bütüncül kimlikler zayıflayarak yeni kimlikler ortaya çıkmıştır. Mal tüketiminin yerini hizmet tüketimi almıştır. Dolayısı ile hizmet tüketimi sadece ticaret, eğitim, sağlık gibi temel gereksinim alanlarında değil, eğlence, hobi gibi alanlarda geçerli konuma gelmiştir. (Süer&Sayar,2002b)

Yeni teknolojiler çalışma ilişkilerinin ve de üretim sistemlerinin tamamıyla farklı toplumsal, ekonomik ve coğrafi temelde yeniden oluşmasına imkan sağlamıştır. Teknolojinin çalışma ilişkilerine yeni bir boyut kazandırması ve günlük yaşantıya katılımı insanların daha çok boş zamana sahip olmalarından kaynaklanmıştır. Diğer yandan coğrafi akışkanlık açısından otoyolların oluşan yeni alışveriş merkezlerine ulaşımı kolaylaştırmıştır. Nitekim tüketim eylemi her geçen gün giderek alışkanlık haline dönüşmüştür. (Süer&Sayar, 2001, s.106)

2.5.3 Medyanın Etkisi

Tüketimin artmasında, insanlar arasındaki etkileşim, gözlem ve kitle iletişim araçları da önemli etkilere sahip olmuştur. Tüketimin artışında önemli bir yer edinen reklam sektörü, tüketiciyi kontrol etmede ve yönlendirmede önemli bir etken haline gelmiştir. 80'lerden sonra medya sektörünün dünya çapında ilerleyerek karlı bir alan haline gelmesi, bu alanla ilgisi olmayan sektörlerin bile bu alana sermaye aktarmalarına olanak sağlamıştır. Böylelikle iletişim sektörü ani ve aşırı bir büyüme göstermiş, medya kuruluşları büyük kuruluşlar arasına girmeye başlamıştır. 80'lerden sonra tüketimin ve tatminsizliğin atışı, reklam sektöründen kaynaklanmaktadır.

2.5.4 Gündelik Yaşantıda Meydana Gelen Değişiklikler

Tüketicinin günlük hayatında meydana gelen değişiklik, günlük yaşamını sürdürdüğü mekanlarda da birçok değişikliklere yol açmıştır. Teknolojinin, çalışma yaşantısını yeniden biçimlendirmesi, gündelik hayata daha yoğun bir katılıma ve insanların daha çok boş zamana sahip olmalarına neden olmuştur.(Sayar&Süer, 2001) Tüketim olgusunun artması sonucu, haz duygusuna ağırlık veren boş zaman tüketim biçimleri değişimler geçirerek artmıştır.

Günlük yaşamda gerçekleşen önemli değişimlerden biri de aile yapısındaki değişim olmuştur ve kadınlar çalışma hayatında daha aktif hale gelmişlerdir. Aile yapısındaki değişimden etkilenerek toplum yapısı da değişime uğramıştır. Son yıllarda kadınların çalışma hayatındaki oranlarının artışı 20. yüzyılda önemli sosyal ve ekonomik gelişmeler meydana getirmiştir. Alışveriş sırasında her türlü hizmetin karşılandığı, kredi kolaylığının sağlandığı, otopark sorununun olmadığı, birçok kaliteli ürünün yer aldığı alışveriş merkezlerine talebin artması sözkonusu değişimlerin oluşmasında önemli etken olmuştur.(Bozdoğan, 2002)

2.5 Yeni Tüketim Mekanları -Alışveriş Merkezleri

Metropolleşme sürecine bağlı oluşan, büyük sermaye ve kullanım biçiminin, yerleşim düzenine etkisi ve artan nüfusla birlikte ortaya çıkan toplu konut politikaları sonucunda, arazi kullanımının yeniden organizasyonu paralelinde ticaret merkezlerinin de planlanmasını ortaya çıkarmıştır. Eski şehir merkezlerinden ayrılma ve dağılma eğilimi, perakende ticaret faaliyet birimlerinin önemli bir grubu içinde geçerlidir. Merkezde toplanan bu birimler, şehirlerin büyümeleri ile orantılı olarak, kentin değişik yörelerine, tüketimin yoğun toplandığı alanlara dağılma eğilimi göstermeye başlamıştır.(Ergun, 1995, s. 56)

Metropolleşme ile birlikte merkezde artan nüfus, taşıt ve insan trafiğinin yoğunlaşması, ulaşım sistemlerinin yetersiz kalması vb. nedenlerle şehir merkezine

yakın bölgelere taşınmalar ve dışarıdan gelen göçlerle nüfus yoğunluğu sözkonusu olmuştur. Artan nüfus yoğunluğundan kaynaklanan tüketim potansiyelinin, daha hızlı ve daha kolay ürüne ulaşabilmesini sağlayacak yeni yerleşme mekanlarında kurulan ticari faaliyet birimleri, şehrin eski merkezlerinde yığılmış konumda olan perakende ticaret birimlerinin işlevini üstlenmiştir. Dolayısıyla oluşan bu alışveriş merkezlerinde sadece günlük gereksinimler değil, daha zengin mal ve hizmet çeşidinin gerçekleştirilebilmesi yoluyla kullanım sıklığı ve karlılık oranı yükseltilebilmiştir. (Ergun, 1995, s. 56)

Yaşanan iki büyük dönemin (modernizm-postmodernizm) iki temel bileşeninin toplumsal, ekonomik, kültürel ve mekansal dönüşümlerde belirleyici faktörler olduğu görülmektedir. Bunlar ağ sistemleri ve yoğun hareketlenmeler/akışlardır. Sanayi dönemi yarattığı demiryolu ağları üzerinde hammadde ve işgücü akışlarını sağlarken, sanayi sonrası dönem elektronik ağ sistemleri ile sermaye, teknoloji ve bilgi akışlarını sağlamaktadır. Sözkonusu iki büyük dönemin en önemli ortak özelliği, kentlerin ve toplumların bu ağlara katılım istemi ile yoğun hareketler, akışlar karşısında duran, ona engel olan her türlü kurumsal yapı, ideoloji ve tercih çeşitli araçlarla etkisizleştirilmeye çalışılmasıdır. (Goncagül, 2003, s.14)

Kısa bir süre öncesine kadar, konutlar, atölyeler, fabrikalar, alış-veriş mekanları ve kamusal mekanlar birçok kentte bir arada yer alırken bu biraradalık özellikle otomobilin yaygınlaşması ve kitle tüketiminin artmasıyla değişikliğe uğramıştır. Dolayısıyla, kentler de birtakım özelleşmiş akışların ve mekanların bütününden oluşmaya başlamıştır.(Yılmaz, 2002, s.20)

Çağdaş ekonomide, alışveriş önemli bir etkinlik halini almıştır. Günümüzün farklı mağaza tipleri eski dükkanların gittikçe daha konforlu yiyecek satışına, sokak köşelerindeki, yol kenarlarındaki yerel dükkanların, paket servislere, 1950 ve 1960’lardan süregelen üstü açık alışveriş merkezlerine, departman mağazalara, şehir içindeki büyük mağazalara, pasajlara, kapalı büyük mağazalara ve kent dışındaki hipermarketlere doğru kaymıştır.

Mega arşılar olarak adlandırılan son dönem tüketim mekanları, 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra nüfusun hızlı artış göstermesi ile birlikte ilk önce Paris, New York ve Chicago’da gelişmişlerdir. Modern şehir kültürü henüz oluşmamışken, birçoğu birbirine yabancı olan bireylerin yaşam deneyimleri ile ortaya çıkmıştır. Modern toplum içerisinde ticaretin globalleşmesi sonucunda mega çarşılar oluşmuş ve bireylerin bu yeni mekanlara gösterdikleri ilginin temelinin de, 19. yüzyılda sanayi ürünlerini pazarlayan büyük mağazalarda atılmış olduğu görülmüştür. Büyük mağazaların temel ilkeleri ilk olarak 1860-1914 yılları arasında gelişmiştir. Malların mağaza içinde bölümler halinde düzenlenmesi ve yeni satış teknikleri ilk olarak öncelikle New York’ta geliştirilmiş, sonra tüm büyük mağazalar tarafından uygulanmıştır. (Dökmeci, 1995, s.68)

Türkiye’de 1980 sonrası uygulanan neo-liberal politikalar ve yabancı sermaye yatırımlarının serbestleştirilmesi sonrasında, 1990 yıllarında alışveriş merkezleri oluşarak yaygınlaşmaya başlamıştır. Türkiye’de ilk yapılan alışveriş merkezi 1988’de Turgut zal’ın Houston’daki The Galleria alışveriş merkezini örnek alarak yapılmasını istediği Ataköy Galleria Alışveriş Merkezi olmuştur. Bunun ardından İstanbul ncelikli olmak üzere Ankara, İzmir, Adana, Bursa ve diğer illerde alışveriş merkezleri hızla artış göstermiştir.(Sayar&Ser, 2002a, s.14)

Metropolleşme sürecinde İzmir kentinin de büyümesine neden olan en önemli etken gerçekleşen gler olmuştur. İzmir kenti de kent merkezlerine alternatif yeni alt merkezlerin gelişimi ve bir bakıma coğrafi yapısının getirdiği Bornova, Buca, Karşıyaka, Gaziemir ve Narlıdere bölgeleri doğrultusunda uzanımlar göstermiştir. Nitekim kent yalnızca konut bölgeleri ile değil alışveriş, eğlence ve kamusal kullanımlarla birlikte merkez ve çevresini yeniden biçimlendirmiştir.

Tüketim alışkanlıkları günümüzde, tüketimin her geçen zaman giderek artarak, gündelik yaşantımızda ihtiyaçtan çok istekleri karşılar duruma gelmiştir. Bununla birlikte birçok sebepten dolayı ürün çeşitliliği de artmış ve tüketicinin ürünlerle karşı karşıya kaldığı alışveriş mekanları da değişime uğramıştır. Bunun dışında boş zaman

etkinliklerinde artış gözlenerek, alışveriş eylemi boş zamanları değerlendirme eylemi haline dönüşmüştür. Bu değişimler sonucunda satın alma ve tüketim mekanları sayıları giderek artış göstermektedir. (Yıldızber, 2003)

Sonuçta kentsel rant dengeleri yeni mega-alışveriş merkezleri yoluyla değişim göstermiştir. Rant değerleri yüksek olan bölgelerde sözkonusu merkezler bir prestij artırımına yol açarken, eski geleneksel tüketim alışkanlıklarına ait olan mekanlar ise ikinci planda kalmaya başlamışlardır. Dolayısıyla kentsel mekanın fiziksel biçimlenişinde ticaret eyleminin değişen içeriği bağlamında iki önemli farklılaşma izlenmeye başlamıştır. Bir yandan akslar üzerinde yapılan mega marketler diğer yandan da fiziksel içeriği değişen eski kent merkezleri ya da alt merkezler, kentsel gelişmelerin son dönem içeriğinde önemli bir kapsam olarak karşımıza gelmeye başlamıştır.

BÖLÜM ÜÇ

İZMİR'İN BİR TİCARET KENTİ OLARAK GEÇİRDİĞİ DÖNÜŞÜM SÜREÇLERİ

3. İzmir Kentinde Ticaretin Tarihsel Değişim Süreçleri

İzmir kenti 3400 yıllık geçmişinde önemli ve her dönemde güvenli bir liman kenti olarak ayrıcalıklı bir konumda olmakla birlikte, kuruluşundan itibaren bir ticari merkez olma yolunda ilerlemiş ve hakimiyeti altına girdiği medeniyetlerin ticari aktivitelerinde önemli yer edinerek her zaman önemli bir ticaret merkezi olmuştur. Dolayısıyla İzmir kentinin böyle bir yapılanmanın belirgin ve sürekli bir hal almasını sağlayan koşulları kritik bir biçimde ön plana çıkmaktadır. Coğrafyanın özgün nitelikleri ve bu nitelikler çerçevesinde özel bir liman yapısının varlığı elbette bu yapılanmanın temelini oluşturmakta, ancak İzmir Anadolu'nun Batıya açılan penceresi olarak, tarihsel süreç ve ekonomi-politikaları ekseninde de üzerinde tartışmayı gerektiren bir mekansal bütünlük olarak ön plana çıkmaktadır. Dünya Kapitalizmi ile eklemlenme çabaları Osmanlı imparatorluğu'ndan başlayarak yeni ulus devletin yapılanması içerisinde bir batıya açılma söylemi eşliğinde gelişmeleri beraberinde getirirken, değişen ülkesel koşullar, dünyada ve ülkede ortaya çıkan kriz koşulları, içeriği değişse de hep batıya bağımlı olarak yapılanan ülkesel politikalar İzmir kentinin biçimlenişine damgasını vurmuştur.

İlk olarak İmparatorluk döneminde dünya kapitalizmi ile bütünleşilmeye çalışılması aşamasında kilit bir merkez haline gelen İzmir, bir yandan dış ticarete açılırken, sahip olduğu hammaddeyi işleyecek yabancı kökenli sanayi kuruluşlarının topraklarında kurulmasına da olanak tanımak durumunda kalmıştır. Bu çerçevede fiziksel şartların iyi bir ticaret limanı olmayı sağlayacak potansiyelleri içerisinde barındırmasından dolayı 16. yy,'da küçük bir kıyı kasabası konumunda olan İzmir 17. yy'ın başlarından itibaren hızlı bir şekilde yükselerek özellikle 19. yy'da Osmanlı

İmparatorluğunun İstanbul'dan sonra en önemli yerleşim mekanı haline gelmiştir. (Martal,1999, s.183)

İzmir kenti için ilk kırılma dönemi olarak ifadelendirilebilecek 17. yy, gelişen aşamalarda kurtuluş savaşı sonrası yeni kurulan ulus devletin devraldığı bir batı limanı olarak, ardından 1950' ler ve son olarak da 1980 sonrası yeni liberal politikaların etkisi içerisinde dünyada ve ülke koşullarında ortaya çıkan tüm gelişmelerle birlikte farklı dönemsel aşamalar olarak mekansal ve toplumsal yapılara damgasını vurmuştur. Bu noktadan hareketle çalışmanın bu bölümü son dönem gelişmeler açısından karşılaştırmalı bir değerlendirme yapmaya olanak tanıyacak biçimde sözkonusu dönüşüm dönemlerini ele almaktadır. Mekansal, toplumsal ve ekonomik alanlarda ortaya çıkmış olan değişim ve dönüşümlere yer verilen anlatımlar aracılığıyla ticaretin ve tüketimin kentteki biçimlenişi ile bu biçimlenişin beraberinde getirdiği mekansal düzen arasındaki ilişki ortaya konmaya çalışılacaktır.

3.1 17.Yüzyıl Da İzmir'de Ticaret Yapısı ve Gelişimi

17.y.y. 'ın ilk yarısında İzmir'e gelen iki önemli kervan yolu olduğu bilinmektedir. Bunlardan biri İstanbul ile ilişki sağlayan Balıkesir-Akhisar-Manisa hattıdır. 18. y.y. başında bu yollardan kuzey hattının daha etkin ve yoğun olarak kullanıldığı bilinmektedir... Efes ve Kolofon Yolu olarak bilinen Denizli-Aydın Yolu kente güneyden, Kadifekale tepesinin batısından girmektedir. Bu yol İkiçeşmelik hattını takiben Mezarlıkbaşı yanından geçerek, Pazar Camii adıyla belirlenen Hatuniye Camii yanından Bit pazarı (şimdiki mantocular) ve Demirhan'a ulaşırdı. Diğer hat İstanbul yolu olarak adlandırılmaktaydı ve Kervanlar Köprüsünden geçerek kente girerdi... Basmene'den ise Keçeciler yolu ile Mezarlıkbaşı'na ulaşırdı. Burada Aydın üzerinden gelen kervan yolu ile birleşir, her iki yol daha sonra İzmir'in kumaş ticaretinin merkezi olan Demirhan'a inerdi.(Atay, 1995,s.32)

İzmir'in bir ticaret kenti olarak gelişiminde, kervan yollarının, ulaşım ağlarının ve limanın önemli bir etkisi bulunmakta ve bu alanlarda önemli gelişmelerin yaşanmış olduğu 17. yy.da bu nedenle önemli bir kırılma noktası haline gelmektedir. İzmir kentinin mekansal toplumsal ve ekonomik yapılanmasındaki en önemli etkenlerden biri Anadolu'nun son noktası olarak, uzak mesafe kervanlarının ulaştığı İzmir'de bir iç limanın varlığıdır. Nitekim daha 15.yüzyıl başlarında ticaretle uğraşanlar çalışmalarını tahrip edilmiş İzmir limanının etrafında sürdürmüşlerdir. Bu dönemde İzmir, Kuşadası Limanıyla rekabet halinde olmasından dolayı henüz çok önemli bir ticaret limanı konumunda değilken, 1426'da Osmanlı yönetimine girdiği süreçten itibaren giderek önem kazanmıştır. Kentte ticaretin belirgin bir biçimde gelişimine aracılık edecek olan liman bu dönemde İzmir; Hindistan, Çin, İran ve Anadolu'dan uzun mesafe kervanları ile gelen ürünlerin, Avrupa'ya taşınmasında; Avrupa'dan gelen yüklerin de Anadolu'ya ulaştırılmasında kritik bir rol üstlenmiştir (Taner, Göksu, Sönmez, Ünverdi, Gökçen, 1999, s.7)

17. yüzyıla gelindiğinde artık İzmir'de bu küçük iç liman ve çevresinde odaklanan bir iş merkezi yer almıştır. Bu gelişmeyle birlikte liman artık küçük üretim ile dış ticaret merkezi olma işlevini de üstlenmiş durumdadır. O dönemlerde dışarıya henüz açılmamış olan bölgenin merkezi Manisa olmakla birlikte İzmir Limanı, uzun kervan yollarının düğümlendiği son nokta olarak önemli bir görev üstlenmiştir (Akgüngör, Barboros, Erol, 1998, s. 14)

XVII. yüzyılın ikinci yarısında İzmir giderek gelişen büyük bir ticaret merkezi olmuş, Doğu Akdeniz'in en önemli limanı konumuna gelmiştir. Liman uzun mesafe kervanlarının güvenle konaklaması ve getirmiş oldukları malların depolanmasını sağlamıştır. Şehrin ana aksı ise kervan yolunu iç limandaki rıhtıma eriştiren yerleşme içindeki devamı olmuştur.

15.y.y. sonlarına kadar Venedik, Ceneviz ve Levantenlerin elinde olan ticaret 16. yüzyılda Fransız ve İngilizlere, 17. yüzyılın başlarında ise Hollandalılara Osmanlı topraklarında ticari ayrıcalıklar tanınması, Doğu Akdeniz ticaretine canlılık getirmiş

ve ek olarak yabancı devlet tüccarlarının İzmir kentinde büyük bir rahatlıkla ticari faaliyetlerde bulunabilmelerine olanak sağlamıştır. Böylece zamanla kendilerine özgü ticaret yapılarını kurmuş olan yabancı tüccarların etkinliğinde bir mekansal yapılanma deseni ortaya çıkmaya başlamıştır. Kıyıyı eline geçiren ticarethaneler, konsolosluklar ve zengin konutları bu süreçte, ticaretle uğraşan Hristiyanları liman çevresinde, ticaretten uzak olan Türkleri ise Kadifekale’de yoğunlaştırmıştır.

Sözkonusu bu dönemde emniyetli ve saldırılara kapalı iç limanı ile büyük önem kazanmış olan İzmir’de, dış ilişkilerin geliştirilmesi yoluyla ihracata yönelmiş, bu önem sayesinde Sakız Adası ve diğer yakın bölgelerden İzmir’e olan göç ve 1621’e kadar Fransız, İngiliz, Venedik ve Hollanda konsolosluklarının İzmir’e taşınmasını beraberinde getirmiştir.(Kütükoğlu,1990) 16.yüzyıldan sonra İzmir’in ihracat merkezi olarak özelliği artmış olması, 1620’de Osmanlı Devletinin pamuk ihracatını yasallaştırması ve buna bağlı olarak pamuk dikim alanlarının genişletilmesi, İzmir’in ticaret merkezi olmasını hızlandıran önemli faktörlerden biri olmuştur. Bu dönemde kent, İngiliz, Fransız ve Hollandalı tüccarların gözdesi haline gelmiştir.

17. yüzyıla gelindiğinde ise, İzmir tüm özellikleri açısından tipik bir Doğu Akdeniz liman kenti konumunda yer almıştır. Doğu Akdeniz’deki en uzun ve güvenli körfezlerden biri olan İzmir Körfezi’ nin en uç kısmında kurulmuş olan kent, küçük gemileri barındıran bir iç limana sahiptir. Bu dönemde limanın giriş- çıkışları 1344’te St. Jean şövalyeleri tarafından yapılmış olan Liman Kalesinden kontrol edilmiştir. Osmanlılar bu kaleyi uzun süre kullanmışlardır. *Ancak, 17. yüzyılın ilk yarısında kente gelen gezgin Fermanel, bu küçük limana Hristiyan gemilerinin asla girmediğini ve Frenk evlerinin topluca bulunduğu ‘Frenk Caddesi’ ne paralel olarak demirlediklerini söylemektedir.*(Karadağ, 2000, s. 34) Bundan dolayı, körfezin savunulması, giriş-çıkışlarının kontrol edilmesi amacıyla, körfezin en dar yeri olan Sancak Burnu’nda yeni bir kale yapılmıştır. Kalenin yapım tarihi gezginlere göre 1656 yılında Venedik- Osmanlı filolarının Çanakkale’de yaptığı deniz savaşlarının hemen sonrasında yapıldığı söylenmektedir. Sancak kalesinin yapılışı ve İzmir körfezine giriş-çıkışın kıyıdaki bir kale ile kontrol edilmesindeki amaç; limanın

kontrolünün sadece askeri olarak değil, ticari mallarla yüklü olan ticari gemilerin limandan çıkışında gümrük vergilerini ödemelerini zorunlu hale getirecek mali önlem alınması olmuştur. (Ülker, 1994)

Bu dönemde Batı Anadolu'nun en seçkin limanı olan İzmir, Pagos (Kadifekale) dağı ve kıyı arasında yelpaze şeklinde yerleşmiştir. Türkler, Rumlar, Ermeniler ve Yahudiler yamaçlarda, deniz kenarında ise topluca 'Frenk ' olarak adlandırılan Avrupalılar oturmuşlardır. Bununla birlikte toplam nüfusa bakıldığında Türklerin oranı yüksek olmasına rağmen 'levanten' olarak anılan yabancı azınlıkların nüfusunun hızlı artış göstermesi dikkat çeken önemli unsurlardan biri olmuştur. (Ülker 1994)

Nüfusun hızlı artış göstermesinde bölge içindeki huzursuzluklardan başka; İstanbul, Sakız ve başka yerlerden gelen Yahudi göçmenlerle beraber Avrupa kentlerinden gerçekleşen göçler büyük oranda etkili olmuştur. Gayrimüslimlerin İzmir'e olan talebinin en önemli nedeni, uluslar arası ticarete yaşanan ve İzmir'in bir ticaret merkezine dönüşmesinde yardımcı olan yapısal kriz olmuştur. *"1580-1640 yılları arasında İzmir'deki Müslim-gayrimüslim yerleşim 10 kattan fazla artmış, çok ırklı, çok dinli ve çok dilli bir metropol doğmuştur."* (Karadağ, 2000, s.36)

Güvenli bir limana sahip olması, kıyıya yakın yerlerde derinliğin artarak gemilerin girişlerine uygunluğu gibi nedenlerle kent her dönemde ticari anlamda önemli avantajlara sahip durumda olmuştur. Ancak, İzmir'in Anadolu'nun dış ticaretinde önemli bir konuma gelmesi 17. yüzyılın ortalarında sağlanabilmiştir. Yüzyılın ilk yarı döneminde sistemin ani bir değişikliklerle karşı karşıya kalması ile kent, bölgeyi ticari, iktisadi, demografik ve de toplumsal bakımdan egemenliği altına almış konumuna ulaşmıştır. Bu dönemlerde uluslar arası ticareti elinde tutmasından dolayı, İzmir'den toplanmış olan gümrük vergileri tüm kıyı bölgesindeki limanlardan toplanan miktardan fazla olmuştur. Nitekim 17. yüzyıl başlarında Batı Anadolu'nun limanlarına dağılmış olan hem iç hem de uluslar arası ticaret İzmir'e yığılmıştır.

Bunun yanı sıra İzmir kentinde ticaretin önemli bir şekilde ön plana çıkışı, ipek yolunun kapanmasına bağlı olarak da gelişmiştir.(Kütükoğlu,1990)

Bu gelişmelerin yanı sıra, bu dönemde Hollanda, İngiltere, Fransa gibi ticarete yeni girmiş olan bu ülkeler kurulu ekonomik düzenin merkezlerine ulaşmada zorluk çekmişlerdir. Bunun nedeni ise; Halep, İskenderiye ve diğer yerlerdeki kervan yollarının varmış olduğu son noktalar Ermeni- Yahudi tüccar kesim ve Venedikliler tarafından tutulmuş olmasıdır. Bundan dolayı, İran'dan gelen kervan yollarına alternatif arayışları aşamasında İzmir uluslar arası ithalatın merkezi olma gibi önemli bir konumuna gelmiştir. Bunun dışında batılı tüccarlar ve konsolosluklar için siyasi güvenliğin tehlikede olduğu zamanlarda bile, kent güvenli konumundan bir şey kaybetmemiş şekilde ticarete varlığını sürdürmeye devam etmiştir.

İzmir'i levanten dünyasının pazarı konumuna getiren bu önemli dönüşümler, kentin 17. yüzyıl başında bir yöre limanı iken tüm bu gelişmelerle uluslar arası antrepoya dönüşmesine etken olmuştur. (Kütükoğlu, 1990) Yaşanan bu gelişmeler sonrasında İzmir kenti, 1668 'de şiddetli bir deprem felaketi ile harap olmuştur. Bu felakette Sancak kalesi yıkılmış, bölgedeki evler çökmüş ve oturulamaz konuma gelmiştir. Bu olaylar sırasında birçok Türk'ün ölmesine rağmen Avrupalıların daha az sayıda öldüğü söylenmektedir. Kent geçirmiş olduğu bu korkunç felaketten sonrada yabancı tüccarların ilgisini kaybetmemiş, ekonomik faaliyetler açısından en uygun yerlerden biri olma özelliğini korumaya devam etmiştir. Dolayısıyla kısa bir zaman içerisinde toparlanarak, eski canlı, hareketli konumuna kavuşmayı başarmıştır. Bu gelişme sonucunda ise, bölge ticareti ile yakından ilişkili olmalarından dolayı kent Fransa ve İngiltere arasında ciddi bir rekabet içinde yer almıştır.(Kütükoğlu,1990)

Sözkonusu dönemde İzmir ticaretini elinde tutan Avrupalı tüccarlar, kapitülasyonların da verdiği haklar ile ithalat ve ihracatı tam anlamıyla ellerinde tutmuşlardır. Avrupalı tüccarlara verilen bu haklar 1780'li yıllardan sonra Osmanlı tebasında olan tüccarlara da verilmiştir. Bu olayların gelişimi ile bu yıllardan sonra

İzmir, Halep ve İstanbul gibi kentsel gelişimi üstün olan kentlerde yeni bir grup doğmuştu. Bu grup Osmanlı üreticileri ile Avrupalı tüccarlar arasında iş bağlantılarını sağlamış ve ticari kayıtları tutmuşlardır. Bu dönemlerden itibaren İzmir’li tüccarlar kapasitelerini arttırmışlar ve Avrupalı tüccarlar üzerinde ekonomik baskı kurmaya başlamışlardır.

17. yüzyılda toplumsal yapıyı incelediğimizde ise; bu dönemde nüfusun çoğunluğunu Türkler oluşturmakta, diğer kesim ise; Rum, Ermeni ve Yahudi’lerden oluşmuştur. Avrupalıların sayıları ise; kentin tüm ticaretini ellerinde tutmalarına rağmen oran olarak daha azdır. Avrupalılar kıyı kesiminde; Türkler, Ermeniler, Rumlar ise tepe üzerinde yaşamışlardır. Milattan sonraki dönemlerden itibaren oluşmaya başlayan bu karışık nüfus yapısı, uzun süredir burada yaşayan halka çeşitli sosyal ve ekonomik imtiyazların sağlanmasına olanak vermiştir. 1535’de imzalanan kapitülasyonlar, ticaretle uğraşan yabancılara tanınan hakları had saflara ulaştırarak ticarete bir dönüm noktası meydana getirmiştir.

Sanayi öncesi İzmir kenti, yerleşme yeri kademelenmesi tedricen büyüyen, mal, insan, haber akımlarının sağlandığı ulaşım ve haberleşme sistemleri içe dönük, üstelik yerleşme kademelenmesine ve üretim teknolojisine uygun, artık ürün kontrolünün ekonomik ve sosyal yönlerinin birbiri üzerine çakıştığı tutarlı bir bölge bütünleşmesi içinde uzun mesafe ticaretinde ve bir cins zanaatla ihtisaslaşmış bir şehirdir. Giderek bütünleşme şekli dengeli bölge ilişkileri ve İzmir’in bu bölgedeki fonksiyonu, dış dinamikle değişmeye başlamış ve 19. yüzyılın sonunda her yönden yeni bir aşamaya ulaşmıştır.(Aksoy, 2002, s.392)

3.2 18. yüzyılda İzmir’de Ticaret Yapısı ve Gelişimi

XVII. yüzyıl sonu ve XVIII. Yüzyılda ana karayolu girişlerini gördüğümüz kentin, surlarla çevrili İzmir’e iki ana giriş vardır. Bu yollardan birisi; Kervanlar Köprüsü’nden geçip kentin yaklaşık şimdiki Basmahane alanına giren yol(Manisa

kapısı ile), diğeri ise yine yaklaşık olarak şimdiki Eşrefpaşa'dan giren yoldur.(Efes kapısı ile.) Altnyol adı ile anılan yol XVII. yüzyıl ile günümüze kadar yansıyan İkiçeşmelik hattına esas teşkil eder durumdadır.

İzmir'in ana giriş yollarına baktığımızda bugüne kadar değişim göstermede varlıklarını korudukları, giriş yollarının ve takip ettikleri izlerin hemen hemen aynı kaldığı izlenebilmektedir. Böylelikle kent içi etken aktiviteler bu yollarda ve yolların bitiş noktalarında yaygın olmuşlardır. Dolayısı ile, İzmir kent merkezinin aktivite çekirdeği sürekli aynı alanda gelişmiştir.

İzmir tarihinde, Anadolu'dan gelen uzun mesafe kervan ticaret yollarının son limanı ve bu özelliğinden dolayı ulaşım, ekonomik, politik ilişkilerin düğüm noktası olarak, içinde bulunduğu bölgeyi ihtisaslaşmış zanaat ve dış ticaret merkezi haline getirmiştir. Çevresinde yer alan yerleşmelerle beraber oluşturdukları bölgenin içine ve bölgenin dışına hizmet eden zanaat kollarında ihtisaslaşmış ve tarımsal olmayan üretim merkezleri haline gelmişlerdir. Ulaşım olanaklarının önemi ile ortaya çıkan bölge, mal, haber, ve insan akımını kolaylaştıran yöre özelliği kazanmış ve de bu özellikleri çerçevesinde niteliği giderek değişecek olan, karmaşık ve yoğun ilişkiler örüntüsünün temellerini ortaya çıkarmıştır.(Kıray, 1998b, s.28-29)

İzmir, XVIII. Yüzyılın ikinci yarısında yeni bir planlama sürecine girmiş ve bu gelişme yaklaşık XIX. yüzyılın sonlarına kadar devam etmiştir. Bunun nedenleri arasında Avrupa sanayinin tarım ürünleri ve hammaddeye olan talebini oldukça önemli olmuştur. İngiltere'nin Hindistan'a kesin olarak yerleşmesiyle birlikte Osmanlı ülkesinin önemi daha da artmıştır. 18. yy'dan sonra giderek artan bir dış ticaret yoğunluğu ve bu cins ticaretle gelen sosyal örgütler ve gruplar, yerleşmelerarası ilişkilere müdahale ederek, dengeli olan eski sistemi bozmuşlardır (Kıray, 1998b, s.31)

18. ve 19.yy, İngiltere’de gerçekleşen sanayi devriminin etkilerinin tüm dünyada görüldüğü ve bu dönemlerde sanayileşen Avrupa ülkelerinin üretim kapasitelerinin artması sonucunda ortaya çıkan ürün fazlalığının pazarlanabilmesi için yeni stratejiler geliştirdikleri dönem olmuştur. Bunun yanı sıra bu dönemde Avrupa ülkeleri, teknolojik olanakları ve işgücünü ellerinden barındırdıklarından dolayı üretim kapasitelerini daha arttırabilmek için hammadde kaynaklarını sağlayabilecek yeni yayılma alanları yaratmaya çalışırken, ülkeler ve kıtalar arası ticareti arttırmak için yeni yöntemler arayışı içine girmişlerdir. Liman fonksiyonlarının artan öneminden dolayı özellikle olarak kıyı yerleşimler, daha da önem kazanmış hem ekonomik, hem toplumsal hem de mekansal anlamda ciddi değişim ve dönüşümler yaşamışlardır. (Ünverdi, 2002)

İzmir, 17. yüzyıl sonlarında geçirmiş olduğu önemli deprem ve yangın felaketinden sonra 18. yüzyıla girerken dünyanın tüm donanmasını içine alabilecek genişlikte bir körfezin dibinde kurulmuş ve Ön Asya’ya giriş sağlanabilecek güzel bir liman kenti olarak konumlanmıştır. (Beyru,1973)

18. yüzyıl başlarında İzmir, iç liman çevresinde yoğunlaşmış, kapalı ekonomiye sahip küçük bir yerleşim yeridir. Hanların yoğunlaştığı merkez bölgesi çekirdek olmak üzere, tüm konut alanları halkalar halinde yayılmıştır. Merkezden başlayan ve şehrin içinden geçen kervan yolu dönemin tek ana yolu konumunda yer almıştır.

İzmir’in 18. yüzyılda yaşadığı en önemli gelişmelerden biri, ticari bakımdan 17. yüzyılda geçirmiş olduğu büyük gelişmelerin ardından, yaşayan biçimi ile bir koloni kenti haline gelmiş olmasıdır. Kentin büyümesi ekonomik, demografik etkenlerin etkisi dışında kültürel düzeyde ve etnik farklılaşma gibi gelişmeler eşliğinde ilerlemiştir. Bu değişimler fiziki mekana yansımış, yerleşim düzenindeki dini ve etnik ayrımı daha da belirgin duruma getirmiştir. Bu gelişmeler sonucunda Musevi gruplar Türkler ve diğer azınlıklar arasında yer almış, dış ticareti ellerinde tutan Levantenler de kıyı kesiminde yoğunlaşmıştır. İç kesimlerde de tarım ürünlerini

kontrol eden Rum azınlıklar yerleşmiştir. Aslında İzmir bir koloni kenti olmasından dolayı, dünyanın birçok ülkesinde dönem dönem yaşanan ekonomik sarsıntılardan etkilenmeyerek gelişmesine devam etmiştir. Ancak Osmanlı- Türk kenti olma konumundan çıkmıştır. Zaten hiçbir zaman tamamen Türk kimliği taşıyamamıştır. (Atay, 1991)

18. yüzyılda kentin en gelişmiş bölümü kıyı kesiminde yani liman bölümünde yer alan Frenk mahallesi olarak bilinen yer olmuştur. Bu dönemde kentin en güzel, en sağlam evleri burada konumlanmıştır. Bu evlerin bir tarafı denize bakarken, arka bahçelerinde ise yükleme-boşaltma işlemlerinde kullanılacak iskeleler yer almıştır. Bu evler genelde iki katlı olup, alt katları depo olarak kullanılmıştır. Ayrıca bu dönemlerde, Frenk caddesinde Fransız, İngiliz, Venedik, Hollanda ve Ceneviz bayraklarının dalgaları konumda yer almasından dolayı Hristiyan şehri görünümü aldığı söylenmiştir. Söz konusu dönemde neredeyse tüm ticaret birimlerinin yer aldığı Frenk mahallesi (Pasaport-Alsancak) bir alışveriş merkezi durumuna gelmiştir.(Beyru, 1973)

18. yy, İzmir’i bölge için yeni bir etkileşim düzlemine taşımasından dolayı yoğun ve karmaşık ilişkiler örüntüsünün oluşumuna temel etken olan en önemli tarihsel süreçlerden biri olarak tarihte önemli kırılma noktalarından biri olmuştur. Bu dönemde Osmanlı Devletinin, Anadolu’nun zengin hammadde kaynaklarını dışarıya pazarlama biçiminde geliştirdiği politikaları ile Batılı ülkelerin bu hammadde kaynaklarını kendi ülkelerine aktarmak için benimsedikleri stratejilerle birleşince çok güçlü ticari ilişkiler ortaya çıkmıştır. Bu güçlü ticari ilişkilerinin ortaya çıkma nedeni, sanayi devrimini gerçekleştiren ve artan üretimine Pazar bulma çabası içine girmiş olan İngiltere’nin dış ticaret ideolojisini başka ülkelere yaymak için ortaya koyduğu çaba olmuştur. Bu çabaya diğer Avrupa ülkeleri çok fazla katılmayarak kendi sanayilerini kurma eğilimi içine girmişlerdir. Bundan dolayı da Osmanlı gibi hammadde kaynağı ve işlenmiş ürün pazarı olarak nitelenen ülkelerin çeşitli şekillerde serbest ticaret uygulamasına itilmeleri tek seçenekleri olmuştur (Martal, 1999, s.9)

Bu biçimlenişin ortaya çıkardığı gelişmeler hem mekansal hem de toplumsal yapılar üzerinde önemli dönüştürücü etkiler ortaya çıkarmış ve kentin tarihsel gelişim sürecinde büyük kırılma noktası olarak nitelendirilmiştir. Ayrıca, Osmanlı ekonomisinin dünya kapitalizmi ile eklemlenme yolundaki çabası, üretici olmayan yabancı sınıfları güçlendirerek ve halkın yaşam standartlarını gerileterek Müslüman halkla yabancı halk arasında her anlamda derin uçurumlar meydana getirmiştir. İzmir kenti bu gelişmelerin etkisinde tüm gelişmişliğinin yanında, zenginliği, farklılıkları barındıran görüntüsünün yanında, ciddi yoksulluk ve yarılmalar yaşayan bir kent konumuna gelerek gerilim ve çatışmalar yaşanan bir mekan haline gelmiştir (Ünverdi, 2002)

Mekansal düzeyde dışa bağımlı gelişmelerin oluşarak ilerlemesine, özellikle liman ve demiryolları gibi alt yapı unsurları neden olmuştur. Toplumsal düzeyde ise, bu alt yapı unsurlarının kontrolünü elinde tutan kalabalık kitlelerinin kent içinde yer seçerek yerleşmeleri ile sonuçlanmıştır. Bu gelişmelerle birlikte serbest ticari faaliyetlerini yürüten yabancılardan başka, merkezleri yabancı ülkelerde bulunan banka ve sigorta şirketlerinin rağbet ettiği bir mekan haline gelerek yabancı halkın kolay bir yaşam sürdürme ve para kazanma imkanı buldukları bir kent olma özelliği ile ön plana çıkmıştır.(Beyru, 2000, s.71)

Nitekim İzmir 18. yüzyıl boyunca, Anadolu'nun batıya açılan önemli penceresi olarak, stratejik konumu gereği ön plana çıkmış, ayrıca ekonomik bakımdan kendisini dışa bağımlı ve yabancı sermaye egemenliği altında olmasına neden olan oluşumların etkisinde gelişme göstermiştir.

3.3 19.Yüzyılda İzmir'de Ticaret Yapısı ve Gelişimi

18. yüzyıldan sonra İzmir, yeni bir etkiler düzeni içerisine girmiş, giderek artan yoğunlukta bir dış ticaret ve bu cins ticaretle gelen sosyal örgütler ve gruplar,

yerleşmeler arası ilişkilere müdahale edici önemli bir faktör olarak ortaya çıkmış, bunun sonucunda da dengede duran eski sistem bozulmuştur. (Kıray, 1998a, s:24)

Yüzyılın başlarında İzmir'in geçmiş yıllardaki kimliği değişmeye başlamıştır. İngilizlerin İzmir'de güçlü bir ticaret kolonisi oluşturmasında önemli etken olan devlet destekli 'Levant Company' 1825'te feshedilmiştir. Bu olayın ardından İngilizlerin Levanten aileleri kentin ticaretine hakim olmaya başlamışlardır. *Bununla birlikte, yüzyıl başlarından itibaren uygulanan ve kentteki yabancı tüccarların serbestçe ticaret yapmasına engel oluşturan 'yed-i vahid' (tekel) bu gidişi biraz yavaşlatmıştır.* (Karadağ 2000, s.43). İngiltere'nin İzmir ve onun hinterlandı ile olan ilişkileri oldukça eskilere dayanmaktadır. Fakat sistemli ve güçlü ilişkileri 1838 Ticaret Antlaşmasından sonra gelişmiş, dönemin en büyük kapitalist ülkesi İngiltere, Ege' yi ekonomik egemenliği altına almasını önemli bir gündem maddesi olarak benimsemiştir. Ancak,1838'de Türk-İngiliz ticaret anlaşmasının imzalanmasından sonra bundan önce bölge içinde ticaret yapamayan İngiliz tüccarlar iç pazara kolayca girmişlerdir. Bu anlaşmadan oldukça yararlanan İngiltere Osmanlı pazarına girmiş ve 1843 yılında 'İzmir Ticaret Bankasını' kurmuştur. Bu olaydan itibaren kentin ticaretinde ani bir hızla yükselerek güçlenen İngilizler bu anlaşma sayesinde İzmir ticaretini tekel altına almışlardır. Buna benzer anlaşmalar daha sonraki yıllarda Avrupa devletleri ile de imzalanmıştır.(Karadağ 2000, s.43) İngiltere'den sonra Fransız daha sonra Belçika, Hollanda, Alman, İtalyan sermayelerinin bölgeye girmesi gecikmemiştir.(Aksoy, 2000, s. 162)

19. yüzyıl, İzmir kentsel mekanın evriminde bir dönüm noktası olmuştur. Uluslar arası ticaretin örgütlenmesinde köklü değişimler meydana gelmiş ve 17.yüzyıldan itibaren uzun mesafe kervanları ile taşınan malların ihraç edildiği bir liman işlevini üstlenen kent bu dönemde, gelişen Avrupa ülkelerine talep edilen pamuk, üzüm, incir, tütün gibi bölgesel ürünlerin ihraç limanı haline gelmiştir. Böylece ticaret yeni bir biçime girmiş ve ticarete katılan toplumsal gruplar arasında üç kademeli yeni bir hiyerarşi yaratmıştır. Bunlar; uluslar arası ticari bağlantıları sağlayan levanten

sermayesi, bölge içi aracılık işlevi gören Ermeni ve Yunan tüccarlar ve yerel ticaretle uğraşan Müslüman ve Yahudiler olmuştur.

19. yüzyıldaki önemli ilerlemelerden biri de; İngiltere'nin gelişmesi, Amerika'nın hammadde ihtiyacı ve Endüstri devriminin ortaya çıkardığı hammadde gereksinimlerini karşılamak için İzmir limanının oldukça büyük bir yük üstlenmiş olmasıdır. Fakat İngiltere'nin denizde olan hakimiyeti daima İzmir üzerinde olumsuz etkiler yapmayı amaçlamıştır. 1792-1815 yıllarında İzmir-Marsilya ticaretini ve genelde Marilya ve Fransa ticaretini kesmeye yönelik İngiliz donanması girişimi kuzey İtalya limanları kanalı ile giderilmiştir. İngilizlerin Akdeniz'e olan hakimiyeti Ege Denizine kadar girmiş, 1814 yıllarında Karaburun açıklarında İzmir'e gelen ticari gemilerin limana girmesini önlemiş ve limanı bir ölçüde ticari aktivitelere kapatmıştır. Bu dönemlerde ise; Amerikan gemilerinin ve ticaretinin de Akdeniz'e girmesi ile denge sağlanmış ve Osmanlı-Amerikan ticari ilişkileri oluşmuştur.

Osmanlı imparatorluğu'nun ekonomik gücünün belirli bir seviyede olması ve teknik açıdan da eksiklerinin olması birçok yabancı ülkenin İzmir toprakları üzerinde menfaatler elde etmesine neden olmuştur. Bu sistemde Osmanlılar ise çok sınırlı koşullarla etken olmaya çalışmışlardır. Bu olayların sonucunda yabancı şirketler demiryollarını inşa etmişler, iki ayrı hat ile Ege Bölgesinin zengin ürünlerini İzmir'e aktarmışlardır. Demiryolları güzergahları ile karayolları güzergahları hemen hemen paralel durumda olmalarına rağmen; daha çok malı daha hızlı taşımaları ve daha güvenli olmaları yeni ulaşım sisteminin özellikleridir.

Bu dönemde iki ayrı demiryolu için imtiyaz alınmış, İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba hatlarının inşasına başlanmıştır. 1850'lerden sonra sermaye ihracatının başlamasının ardından demiryollarının yapımına başlanmıştır. Batı Anadolu'daki demiryollarının inşası bölge içlerindeki malların İzmir'e, buradan Avrupa'ya ulaştırılması açısından da büyük önem taşımaktadır. İzmir-Aydın demiryolu imtiyazı 1856 yılında İngilizlere verilmiş, 1857 'de yapımına başlanmış 1860'da Torbalı'ya, 1866'da Aydın'a ulaşmıştır. İzmir- Kasaba demiryolu ise, hızlı ilerlemiş ve 1865'de

Manisa'ya, 1866'da Kasaba'ya ulaşmıştır. Bu iki hat denize dikey inen iki verimli nehir vadisi boyunca uzanarak, bu bölgenin tarım ve maden zenginliklerini İzmir'e indirmişlerdir. Bu yollar dışa dönük, ağaç dalları gibi bir biçim almıştır. Eski yol sisteminde deve katır ve kağnı arabaları ile taşınan malların miktarı, yeni yol sistemi ile en az iki misli artarak bölgenin en büyük şehri olan limana indirerek, buharlı gemilere bindirmek mümkün olmuştur. Fakat demiryolu tek başına dallı yapısına rağmen artık ürünün tamamını en etkili biçimde toplamasını başaramamıştır.(Kıray, 1998a, s.25 ve Karadağ, 2000, s.43)

1866'dan itibaren kervan yolları arka plana itilmiş, demiryolları istasyonları ile üretim ve yerleşim merkezleri arasında ulaşım sistemini sağlayan yeni yollar yapılmıştır. Nitekim, bu değişim kent merkezine yansımış, şehirde kervanlara hizmet veren hanlar şekil değiştirmiş, kervanların konaklama yerleri şehir dışına taşınmıştır. Başta demiryolu olmak üzere ulaşım teknolojisinde yaşanan değişim ve Batı ile ticaret hacminin artmasına bağlı gelir düzeylerinin artması, Osmanlı imparatorluğunun Asya şehirlerinde ilk kez rastlanan merkez şehir- banliyö ve çalışma- oturma alanları ikiliğini doğurmuştur. (Akgüngör, Barboros, Erol,1998, s.14)

Sözkonusu dönemde ticaret gelişimi hızlanmış ve 1860'larda İzmir'i çevreye bağlayacak demiryollarıyla, malların gemiye yüklenmesini kolaylaştıracak rıhtımın yapımı ortaya çıkmıştır. İzmir'li tüccarlar, deniz yoluyla ülke dışına gönderilecek malları İzmir'e daha sağlıklı taşımak ve gemilere daha kolay yükleyebilmek, gemilerle gelen malları depolara düzgün bir şekilde aktarabilmek için dönemin olanaklarından yararlanarak daha büyük kararlar sağlamanın yollarını aramışlardır.(Akgüngör ve diğer., 1998, s.14)

İzmir'de toplanan malların ihracındaki taşıt güçlükleri liman fizibilitesi ve kar analizi yapılmasına neden olmuştur. Bu nedenle demiryolları inşası devam ederken, İzmir limanının yapım çalışmalarına hız verilmiştir. " 17. yüzyıl başlarında tek liman faaliyeti, Anafartalar Caddesinin sınır olduğu iç limanda çözümlenmekte iken, 19.

yüzyıla kadar yapılan dolgu çalışmaları ile liman dolmuş ve yeni rıhtım gereksinimi ortaya çıkmıştır. " (Akgüngör ve diğer., 1998, s.14)Rıhtım yapımına 1867'de İngilizler başlamış fakat 1876'da Fransız şirketi tarafından tamamlanmıştır. Yeni rıhtım, yükleme ve boşaltma işlemlerine getirdiği kolaylık, sığınan gemilerin güvenliğinin sağlanması, limanla ilgili çeşitli hizmetlerin görülmesi gibi bir takım ekonomik avantajların yanında mimari ve konfor açısından da İzmir'i diğer kentlere göre daha hızlı modern bir kente dönüşmesini sağlamıştır.(Akgüngör ve diğer., 1998, s.14) Ayrıca rıhtımın bitmesiyle İzmir ticaretinde yeni bir dönem başlamıştır. Hızlanan mal giriş çıkışı ile birlikte kentte geleneksel han yapılarından farklı yeni depolama binaları ortaya çıkmıştır. Bu binaların ortaya çıkması, malların emniyetli biçimde korunması gerekliliğinden kaynaklanmıştır.(Taner ve diğer., 1999)

Kırsal yerleşmelerde, geri teknoloji ile üreten üreticinin, malını trenlere getirebilmesi oldukça güç bir durum olduğundan ürünün üreticiden toplanarak, İzmir'e getirilmesinde, bu dönemde (1888) yeni teknolojinin etkisini maksimize eden bir örgütlenme oluşmuştur. Bunlar örgütlenmiş deve kervanlarıdır. O dönemde İzmir'in nakliye şirketi konumunda olan bu örgüt, Aydın hattı direktörleri ile uzun bir rekabetten sonra demiryolu şirketinin tazminat ödemesinin ardından anlaşarak deve kervanları ve demiryolları birbirini tamamlayan ulaşım sistemi kurmuşlardır. Böylece deve ulaşımı ile demiryolu bütünleşerek 19. yy'ın ikinci yarısında bölgenin dışa dönüklüğü ve dışa bağımlılığının maksimize eden temel etken olmuştur. (Kıray, 1998b, s.34)

Dünyanın yeni ulaşım yollarını bulması ve Sakız Adası'nın Ege'deki ticari önemini yitirmesi, bu adada bulunan ticari toplulukların İzmir'e yerleşmesi ile kentin ticari yaşamını önemli şekilde açmıştır. Böylelikle İzmir Limanı uluslar arası ticarete açılmıştır. Birçok ürün İzmir'e gelmeye başlamış hatta Avrupa'dan İran'a giden Avrupa malları bile İzmir'e inmeye başlamıştır.

1880 'lerde İzmir limanında, demiryolları ve liman tam kapasite ile işlemeye başlamıştır. Bu yıllarda İzmir, tren yolları ile bölgenin iç kesimine, rıhtım

aracılığıyla denize bağlanarak yeni bir görünüm kazanmıştır. Bu arada tramvay ile de şehrin iç dinamiği sağlanmıştır. Dolayısıyla, kent yeni yerleşme düzenine doğru hızlı bir gelişme göstermiş olup, şehrin fiziksel görünümünde değişiklikler yaratan bu gelişmeler sonucunda, kervan hanları ve bedestenler yerine depolar, büyük mağazalar, oteller, büyük şirket binaları, iş hanları, gibi birçok yapılar ortaya çıkmıştır. Kentte, Batı kültürüne uygun yaşam şeklinin getirdiği kuruluşlar, tiyatrolar, eğlence yerleri yaygınlaşmaya başlamış, yabancıların ve azınlık gruplarının kendi topraklarına ait eğitim ve din kurumları, sağlık kuruluşları oluşmuştur. (Akgüngör ve diğer., 1998, s.15)

Bu dönemde, ticarete aracılık eden Rum, Ermeni ve Yahudilerin kent merkezi Kemeraltı'nda devreden çıkmaları ile boşalmış olan yerlere Müslüman Türk asıllı küçük esnaf grubu yerleşmiş, fakat geniş parselleri tek başlarına mülk edinemedikleri için çok sahiplilik sistemi ile hanlarda faaliyete geçmişlerdir.(Akgüngör ve diğer., 1998, s.15)

Rıhtım ve demiryolunun yapımının öncesi ve sonrasına bakıldığında, İzmir limanında bölgede toplanan ve ihraç edilen ürünlerin miktarında oldukça belirgin farklar olduğu görülmüştür. Bu ürünlere olan talep artışı, 19. yy'da Avrupa kentsel nüfusun gıda ihtiyacından kaynaklanmıştır. Avrupa'da artan nüfusun satın alma gücü ve gıda maddelerinin buharlı gemilerle daha uzak mesafeden getirilebilmesi İzmir'de talebin daha çok lüks gıda maddelerine kaymasına neden olmuştur. 1800'lerin ortalarına kadar İzmir limanının en önemli ihracatı buğday ve bakliyat olmuş, ancak 1870'lerde ise bu ürünler kuzey ve güney Amerika'dan getirilmeye başlanmıştır. Bundan dolayı da o dönemde lüks yiyecek maddeleri olan incir ve üzüm İzmir'in ihracatı için lüks hale gelmiştir. (Kıray, 1998a, s.27-28)

Dışa dönük yeni yol sistemi üzerinden liman-merkeze akan malların dışa sevki eski tüccarlar ve onların örgütleri, onları kontrol eden kurumlarca yapılmaya başlamıştır. Bu dönemde merkezlerde yabancı ülkelerde olan banka ve sigorta şirketleri İzmir'de yer alarak iş görmüşlerdir. Ticaret kendi içinde örgütlenmiş ve

farklılaşmıştır. Tümü yabancı bankaların, havagazı, tramvay, rıhtım, demiryolları, şirketlerin yabancı müdürleri ve büyük tüccarlar İzmir kentine akıtılan artık ürün kontrolünde birbirlerini destekleyecek önemli rol oynamışlardır. Gerekli bilgilerin ve dayanışmanın temini için bir ticaret odası örgütünün 1885 yılında, sonra da zahire odası borsası ile 1886 'da daha genel bir ticaret ve sanayi borsası kurulmuştur. Bu kurulan ticaret odalarının en çok üzerinde durdukları fonksiyonlar ihracat, liman faaliyetleri, borsa faaliyetleri hakkında topladığı bilgileri üye ve konsolosluklara bildirmek olmuştur. Dolayısıyla, şehrin bütünü ile dışa dönük bir ticareti temin edecek şekilde örgütlenmiştir.(Kıray, 1998a, s.28-29)

İzmir'de 19. yüzyılda toplumsal yapı ise; artan nüfus ile beraber siyasi alandaki başarısızlıklar ve kentteki ekonomik bozulmaların etkisiyle genel ekonomik düzeyi sahipsiz bir duruma getirmiştir. Bu bozukluklar imar faaliyetlerinde de devam etmiş ve geçirdiği büyük depremlerden dolayı iç limanın dolması ile kent düzensiz bir imar kenti haline gelmiştir. Bu dönemde gelen göçmenlere yeni alanlar yerleşmeleri için verilmiştir. Bu aşamada kent kendini kurtarma çabalarında yeni bir düzen ararken ekonomik ve siyasi kontrol, geçmiş dönemlerde kapital sahibi olan azınlık grupların eline tam olarak geçmiştir.

Tüm bu yaşanan olumlu ve olumsuz gelişmelere rağmen, kentteki ticari dinamizm, İngilizlerin Basra limanını kullanarak İran ticaretini güneye kaydırmaya çalışmalarına rağmen hiç bir dönemde durmamıştır. Fakat koşulların değişmesi kente farklı düzeyde yansımıştır. XIX. yüzyılın son elli yıl sürecinde, birçok depo binası kenti bir ölçüde istila etmiş konumdadır. Hızlı mal akımının gelmesiyle, geleneksel han yapılarının dışına çıkılmış ve yeni depolama binaları mimarisi ortaya çıkmıştır. Ayrıca, 1878'de ise liman ve rıhtımın bitmesi ile beraber İzmir kentinin ticareti için yeni bir dönem başlamıştır. Kendi çapında gelişen kentin ticari amaçlı ancak düzensiz dolgu alanı olan Kemeraltı yöresinde arasta tipine benzer depo binaları yer almıştır.

19. yüzyılın ortalarında gerçekleşen ulaşım yatırımları kent merkezinin dönüşümünde önemli etkiler oluşturmıştır. Aydın demiryolu istasyonunun Alsancak'ta konumlanmış olması, Kemeraltı'ndaki eski limanın kuzeyinde Gümrük'ten Alsancak'a kadar uzanan sahil şeridinde yeni bir liman ve rıhtım inşaatı ve rıhtıma paralel olan birinci ve ikinci Kordon caddelerinin açılması merkezi kuzeye kaydırmıştır. Ticaretin yeni gereksinimlerini karşılamak üzere banka, sigorta, yabancı şirketler gibi birçok kurum ortaya çıkmıştır. Bu yeni kurumlar liman çevresine yayılmıştır. Diğer taraftan ise Kemeraltı geleneksel merkez eski yapısını korumuş, uluslar arası ticaretle ilişkisi olmayan yerel ticaret ve etkinliklerini barındırmaya devam etmiştir. Dolayısı ile kentte gelişim düzeyleri farklı olan iki ayrı merkez oluşmuştur. (Temiz, 2001, s.82)

Tüm bu gelişmeler eşliğinde İzmir, henüz 19. yy'ın başında Osmanlı İmparatorluğunun en önemli ticaret merkezlerinden biri konumuna gelmiş ve giderek kalabalıklaşan, her topluluğun kendi sosyal, kültürel ve dinsel özellikleri etkisinde gruplandığı çok uluslu, serbest bir şehir özelliğine sahip olmuştur. Bu dönemde İzmir'in nüfusu mütemadiyen artması kaçınılmaz olmuştur. Artan bu nüfus, hem şehrin hinterlandından hem de imparatorluğun her kesiminden gelmiştir ancak yabancılar çoğunlukta olmuştur.

3.3.1 19. Yüzyılda Kent Merkezi Kemeraltı'nda Ticaret Yapısı

Bu dönemde, Hisar Camii çevresi şehrin önemli bir ekonomik merkezi haline gelmiş, tarımsal malların satış yeri olarak İzmir'li ayanların toplandığı Karaosmanoğlu Han, Arap Han gibi büyük parseller üzerinde oluşan görkemli yapılar inşa edilmiş, bunların arka kesimlerinde imalatçılar toplanmış, Hisar Camii çevresinde özellikle perakende ticarete yönelik küçük dükkanlar açılmıştır. Kemeraltı'nın geleneksel sistemini oluşturan bu dükkanlarda, Anadolu'nun iç kısımlarından gelen malların Avrupalı tüccarlara aktarma işlemleri yürütülmüştür. Kemeraltı'na yerleşemeyen yabancı tüccarlar Kemeraltı'na yakın, kentin doğu kesimine doğru yeni bir yerleşim alanı oluşturarak, Avrupa'ya yapılan ticareti kendi

bünyelerinde toplamaya başlamışlardır. Kemeraltı'nın dışında kurulan Frenk mahalleleri ise kolonyal yapıya sahiptirler. Nitekim İzmir'de yeni bir ihtiyaç ortaya çıkmıştır. Devletin malları koyacağı güvenli depolara sahip olmaması durumu, bakımsız kalan Kemeraltı limanının önemini yitirmesine neden olmuş, arazi stoku açısından değersizleşen bu bölge plansız bir şekilde depolama alanı haline dönüşmüştür. (Akgüngör ve diğer., 1998, s. 13)

İzmir kenti 19. yüzyıl boyunca bir dış ticaret merkezi olarak varlığını sürdürmüştür. Kentin merkezi olan Kemeraltı'nda limana en yakın bir ticari merkez olmasından dolayı ekonomik faaliyetler; otel, depo, toptan ticaret gibi dış ticaret işlemlerini kolaylaştırıcı bir yapıya sahip olmuştur. Kemeraltı'nın ticaret merkezi fonksiyonundan başka tarihsel süreklilikte ise kentin yönetim merkezi özelliğine sahip olması, devletin idari binalarının da burada konumlanarak yoğunlaşmasına neden olmuştur. (Akgüngör ve diğer., 2000, s.48)

Kemeraltı 18. yüzyıl' dan günümüze , alt ve orta gelir grubuna yönelik ikinci kalite malların satıldığı, ağırlıklı olarak perakende ticaretin yürütüldüğü , özellikle küçük sermayeli işletmelerin yoğunlaştığı bir ticaret merkez olma özelliğini korumaktadır.(Akgüngör ve diğer., 2000)

Kemeraltı 19. yüzyıldaki ticaretin örgütlenmesindeki değişimlerden etkilenmeden, hala 17. yüzyıldan o güne kadar sürmüş olan ticari pratiklerin izleri ile oluşmuş bir mekan şemasını taşımıştır. Bu şema kent merkezine ışınsal olarak saplanan kervan yollarından oluşmuş ve her bir kervan yolu ilişkili olduğu ticaret biçimini o yol çevresinde yer alan ticari etkinliğin türünü belirlediği etkinliğe özgü bir ticaret yapısı tipolojisi, merkezin o bölümünde yoğunlaşmasını sağlamıştır.(Temiz, 20001, s.82)

Manisa ticaret yolunun merkezdeki uzantısı olan Osmaniye Caddesi çevresinde uzun mesafe kervan ticareti hanları, Manisa yolunun farklı bir uzantısıyla birleşen Tilkilik çevresinde ise Kemeraltı iç limanının dolmasından önce İmparatorluk

limanları arasındaki deniz ticareti ile ilgili işlevleri barındırmış olan hanlar yer almıştır. Fakat 1765 yılında limanın dolmasının ardından buradaki hanlar Aydın yolundan gelen küçük üreticilerin ürünlerini pazarladıkları hanlara dönüşmüştür. (Temiz, 2001, s.82)

Diğer işinsal bölümlenme ise, Aydın yolunun merkezle doğrudan bağlantısını sağlayan Kestelli Caddesi çevresinde gelişmiştir. Burada yoğunlaşan ticaret yapısı geçiş dönemi otelleri olarak nitelendirilmiştir. (Temiz, 2001, s. 82)

Bu yapı tipolojisi uzun mesafe ticaretinin sona ermesiyle ortaya çıkmış ve eski uzun mesafe hanlarının konaklama, ticareti depolama işlevlerini barındırmasının ardından 19. yüzyılda ortaya çıkan otel yapısının arasında geçiş dönemidir.

Bu işinsal şema ticari pratiklerin somutlaşması olarak feodal döneme özgü mekan temsili ile bütünleşmiştir. Merkeze uzanan ticaret yollarından hepsinin eski iç limana açıldığı noktada bir cami işaretlenmiştir. Bu dönemde büyük han yapıları da, ticari işlevlerden başka devlet ya da ayanların iktidarını temsil etmiştir. (Temiz, 2001, s.83)

19. yüzyıl ortalarından sonra gerçekleşmiş olan ulaşım yatırımları, İzmir kent merkezinin yapısını dönüştürmede önemli etkenlerden biri olarak yer almıştır. Aydın demiryolu istasyonunun Alsancak'ta konumlanmış olması; Kemeraltı'ndaki eski limanının kuzeyinde Gümrük'ten Alsancak'a kadar uzanan sahil şeridinde yeni bir liman yapılması ve rıhtıma paralel birinci Kordon ve ikinci Kordon caddelerinin açılması ile birlikte merkez gelişimi kuzeye kaymıştır. (Temiz, 2001, s. 82)

Ticaretin yeni gereksinimlerini karşılamak için ortaya banka, sigorta, yabancı şirketler gibi birçok kurum yeni liman çevresinde sahil kesimine yerleşmiştir. Bu gelişmelerle birlikte Kemeraltı'ndaki geleneksel merkez, yerel ticaret ve üretim

etkinliklerini barındırmayı sürdürmüş, uluslararası ticaretten etkilenmeyerek eski mekansal yapısını korumuştur. Nitekim kentte farklı gelişim düzeylerinde iki ayrı merkez ortaya çıkmıştır (Kıray, 1998a ve Temiz, 2001)

Bu ikili merkez oluşumuna neden olan bir diğer etken ise toplumsal gruplar arasındaki ikili yapı olmuştur. Müslümanlar yerel ticaretle uğraşırken, Yahudi nüfus Kemeraltı'ndaki geleneksel merkez ve çevresinde yer alan konut alanlarını işgal ederken ve Levantenler ise uluslar arası ticarete hakim olarak aracıları olan Yunan , Ermeni gruplar kuzeyde gelişen Frenk mahallesine hakim olmuşlardır. Oluşan bu yeni merkez, Frenk nüfusun Avrupa kentlerinden örnek alarak burada oluşturduğu kafe, gazino, tiyatro gibi sosyal mekanları ve yeni bir tüketim mekanı olan büyük mağazaları barındırmıştır. (Temiz, 2001, s. 82)

Ulaşım düzenlemelerinin mekanda yarattığı müdahalelerle birlikte, buna endeksli olarak ticari kurumlar ve Levanten nüfusun kendilerine özgü sosyal ve kamusal mekanları Frenk Mahallesinde yeni bir mekan temsili oluşturmuştur. Bu oluşumların sonucunda ortaya çıkmış olan yeni kentsel odak; diğer etnik topluluklar olan düşük gelirli grupların erişimini sınırlamıştır. Merkezde oluşan bu ikili mekan arasındaki bölünme 19. yüzyılın sonlarına doğru yerel yönetim tarafından daha fazla önemsenerek bölünmenin giderilmesi için öneriler geliştirilmiştir. (Temiz, 2001, s.82-83)

Kaynaklardan elde edilen bilgilere göre; Kemeraltı'nın mekansal gelişme sınırlarına bakıldığında yüzyılın başına göre büyük ölçüde değişiklik göstermediğini görülmektedir. Alanın mekansal kullanım kapasitesi, mevcuttaki yapıların yenilenmesi ya da yenilenemeyecek durumda olan binaların yerine yeni, çok katlı yapıların inşası ile yaratılmıştır. Dolayısıyla, mekanın yeni alternatif kullanım alanları doğmuştur. Bu durum ise, arsa fiyatlarını arttırarak Kemeraltında modern ve geleneksel olarak tarif edilebilecek bir yapılaşmaya neden olmuş ve buraya olan ilgiyi arttırıcı etki yaratmıştır. (Akgüngör ve diğer, . 2000, s.48)

20. yüzyıla gelindiğinde İzmir'in değişen ekonomik gelişimine paralel durumda Kemraltı'nın faaliyet türlerinde de değişimler yaşanmıştır. Bölgede yer alan depo binaları, 1970'li yıllarda yerini toptan ticarete bırakmış, 1990'lı yıllarda ise ağırlığı perakende ticaret oluşturmuştur. (Akgüngör ve diğer., 2000, s.48)

Tüm Dünyada özellikle 1990'lardan sonra belirginleşmeye başlayan üretim ve tüketim anlayışında yaşanan değişimler, kent içerisinde yeni tüketim merkezlerinin oluşturulmasını zorunlu hale getirmiştir. Kemeraltı da bu değişimlere ayak uydurma zorunluluğu içerisine girmiştir. İzmir'de değişen, gelişen kentsel yapı ve farklılaşan tüketim alışkanlıkları Kemeraltı'nda etkilerini göstermiştir. (Akgüngör ve diğer., 2000, s.50)

Kemeraltı, sadece tarihi bir yerleşim dokusu olarak değil, alt ve orta gelir gruplarının ihtiyaçlarına cevap verebilmesi özelliği ile ayrıcalık taşımaktadır. Barındırdığı küçük ticaret birimleri ile canlı bir aktivite merkezi olma durumunu korumaya devam etmektedir. Kemeraltı, kentin tarihsel ve ticari merkezi olarak önemli roller üstlenmiştir.(Taner ve diğerleri, 1999, s.101)

Sonuç olarak 19. yüzyıl, İzmir ticareti Avrupa'ya bağlı kalmış ancak her dönemde başarı ile yürütülmüştür. 19. yüzyılın ikinci yarısında ve 20. yüzyılın başlarında İzmir, devletin teknik olanaklarından en iyi şekilde yararlanmıştır. Kentte tren, tramvay, körfez vapurları, modern bir rihtim, havagazı, elektrik ve su şebekeleri mevcut konumdadır. Nitekim bunların hepsi yabancılar tarafından işletilmiştir.

İzmir 19. ve 20. yy boyunca hem çevresindeki yerleşmeleri ile ilişkisini hem de dağıtım ve kontrol fonksiyonları ile bunların merkezdeki yerleşimini değiştirmiş bir kent olmuştur. Bu konumu ile sanayi öncesi feodal şehir yapı ve ilişkileri düzeninden, gelişmiş metropoliten şehir yapısına dönüşmüştür. (Taner ve diğer., 1999, s.148)

İzmir’de uzun yıllar boyunca bir arada yaşayan farklı etnik gruplar 19. yüzyılda da kent düzeninde varlıklarını sürdürmeye devam etmişlerdir. Avrupa’da sanayinin doğmasından önceki İzmir şehri, yerleşme yeri kademelenmesi tedricen büyüyen mal, insan, haber akımlarının sağlandığı ulaşım ve haberleşme sistemleri ile içe dönük, yerleşme sistemi üretim teknolojisine uygun, artık ürün kontrolünün ekonomik ve siyasal yönlerinin birbiri üzerine çakışmış olduğu tutarlı biçimde bölge bütünleşmesi içerisinde uzun mesafe ticaretinde ve de zanaatla ihtisaslaşmış bir şehir olmuştur. Giderek dengeli bölge ilişkileri ve İzmir’in bu bölgedeki fonksiyonu dış ilişkilerle değişmeye başlamış, 19. yüzyıl sonunda her bakımdan yeni bir aşamaya ulaşmıştır. Artık 19. yüzyıl sonunda uzun mesafe değil kısa mesafedeki tarımsal artık ürünün mümkün olan en fazla miktarlarının yoğun dış ticaretle dışa akıtılmış olan bir dönem olmuştur. (Kıray, 1998a) 19. yüzyıl sonunda artık İzmir’in sanayi öncesi şehri ile bir ilgisi kalmadığı izlenebilmektedir.

3.4 Cumhuriyet ve Cumhuriyet Sonrası Dönem İzmir’de Ticaret Yapısı ve Gelişimi

"İzmir, Cumhuriyetin ilanına kadar ağırlıklı olarak yabancı sermayenin tekelinde bulunan uzak mesafe ticareti ile kendini göstermiş ve bu durum kentin sosyal-ekonomik kimliği üzerinde belirleyici olmuştur".(Karadağ, 2000, s.188)

Osmanlı devleti, Almanya’nın müttefiki olarak savaşa girmiş ve savaşı kaybetmiş sayıldığı için İzmir Yunanlılara rüşvet olarak verilmiştir. Savaş sonrasında Yunanlılar hızlı bir şekilde Anadolu’ya yayılmışlar ve 1920’de Sevr Anlaşması ile Osmanlı topraklarını paylaşımına girmişlerdir. Fakat bu olaylar sonrasında 9 Eylül 1922’de kent düşman işgalinden kurtarılarak yeni bir gelişim süreci içine girmiştir.(Atay, 1991)

Sözkonusu dönemde yani XX. yüzyılın ilk çeyreğinde İzmir, azınlık grupların idari mekanizmada güç kaybetmeleri sonucunda, önemli iki büyük değişim yaşamıştır. Bu değişimler fiziki mekanda yeni yerleşme ihtiyaçları doğrultusunda

mahalli idari yapının oluşması ve bu oluşan idari yapının sosyal ve ekonomik açıdan coğrafi alanı tanımlaması olmuştur. İzmir geçmiş dönemlerde kendi içinde ticaret ve sanayi kenti olarak kendi kent yapısını oluşturmuştur. Buna belirgin örnek ise, 1922 de yaşamış olduğu yangın olmuştur. Çıkan bu yangın sonucu İzmir kentinin koloniyel yapısı ortadan kalkarak bu koloniyel yapıyı oluşturmuş olan nüfus kesimi de bölgeyi terk etmiştir. Koloniyel yapının yok olması sonucunda kentin ard bölgesinin kontrolü ve sanayileşmenin gelişiminde etken olacak idari yapının eksikliği kısa bir zamanda giderilmiştir. Bu dönem de yaşanan bu olaylar sonucunda kentin idari yapısında bütünlük sağlanmış ve İzmir'i metropolleşmeye götüren ilk adımlar yaşanmıştır. (Atay, 1991)

Kurtuluş Savaşı sonrasında Türkiye Cumhuriyeti, 17. yy'da ticari kapitalizmin ve 18. yy'dan sonra sanayi kapitalizminin egemenliğinde izlemiş olduğu yanlış politikalar sonucunda yarı sömürge durumuna gelen Osmanlı imparatorluğun izlerini devralmış konumunda yer almıştır. Ancak bu durum karşısında, yeni koşullar altında bir yapılanma eğilimi içerisine girmiştir. Mekansal düzeyde dış pazara daha fazla hammadde sağlayacak, yabancı ülkelerin oluşturduğu güçlü bir ulaşım ağı ve toplumsal düzeyde ise yine yabancılarca ucuza mal edilmiş bir emek ile yoksullaştırılmış halk kitlesi, bu süreçte yeniden yapılanma çabası içerisinde olan ülkenin en önemli bileşenlerini oluşturmuştur. Cumhuriyet devleti, az gelişmiş bir ekonomik yapı üzerine oluşturulmuş olmasından dolayı, öncelikli olarak ekonomik yetersizliklerin giderilmesi için yeni bir yapılanma eğilimi içerisine girmiştir. Kuruluş yılları bu açıdan ekonomik gelişmeyi sağlamanın gerektirdiği kurumsal ve kültürel düzeydeki düzenleme çalışmalarının gerçekleştirildiği bir dönem olarak tarihsel gelişme süreci içerisinde yerini almıştır. Söz konusu dönemde Türk ekonomisi mal ve sermaye hareketleri itibarıyla dünya ekonomisine geleneksel işbölümü çerçevesine katılan bir ekonomik yapı sergilemiştir. Özellikle başlangıç aşamasında beklenen ilerlemeyi gösterememiştir.(Ünverdi, 2002, s.96-98)

Yirmi yıl kadar süren bu dönem, ulusal ekonominin inşasına paralel yabancı sermayeli kuruluşlarının millileştirildiği ve sanayiye dayalı bir kalkınma modeline odaklanıldığı yeni bir süreç olmuştur. 1929'da yaşanan bunalımın ardından

hareketsizleşen, ancak ekonomide canlanma yaratmak için sanayiye dayalı bir kalkınma modeline odaklanmış politikalar ise, kısa bir zamanda temel tüketim malları ile bir kısım ara mal üzerinde gelişen sanayi yapısı ile ilk uygulamalarına başlamıştır. Dış ticaret açığına rağmen ekonomi ve sanayi alanlarında önemli gelişmeler sağlanmıştır.

Ulusal ekonominin temellerinin atıldığı başlangıç aşamasında, dünyada ortaya çıkan bütün olumsuz gelişmelere rağmen, önemli ilerlemeler yaşamış, ülkeyi ileri seviyelere taşımayı başarmıştır. Bununla birlikte sanayi alanındaki gelişmelerin ortaya çıkardığı yoğun işgücü talebi, istihdam koşullarını büyük ölçüde rahatlatmıştır. Ayrıca taleplerin karşılanamaması nedeniyle ciddi bir işgücü açığı ortaya çıkmıştır. Üstelik bu işgücü açığı yalnızca nitelikli işgücünde değil, vasıf gerektirmeyen iş alanlarında da görülmüştür. Sanayileşme yönündeki devletçi girişimlere ve bunun sonucunda ortaya çıkmış olan işgücü açığına rağmen kırdaki bir çözülmenin yaşanmamış olması ise yine bu dönemin en önemli özelliklerinden biri olmuştur. Tarımsal kesimin, toprağında kalmak istediği bu dönem kurumsal yenilenmenin hareketliliğine karşı, toplumsal anlamda durgunluk yılları olarak nitelendirilmiştir. Fakat başka açıdan bu süreç, gelecekteki toplumsal değişmeyi hızlandırıcı etkilerin biriktirildiği bir dönem olarak, toplumsal birikim dönemi olarak görülmüştür. (Kepenek,1999, s.229).

Kurtuluş savaşı sonrası kent ekonomisinin ve İzmir kent mekanının yeniden yapılması gerektiği bir dönem olmuştur. 1922 'de kentte yaşanan büyük yangın sonrasında, Frenk Mahallesiindeki iş merkezlerinin de içinde bulunduğu yaklaşık 300 hektarlık alan tahrip olmuş, Levanten ve Yunan nüfus şehri terk etmiş ve dolayısıyla uluslar arası ticaretin temelleri yıkılmıştır. Gerçekleşen bu olaylar sonrasında Cumhuriyet yönetimi; olumsuz koşullarda olmasına rağmen bu zamanları köklüleşen sömürgeci yapının milli burjuvazi tarafından yıkılması ve ayrıca ekonomide ulusal hakimiyetin sağlanması için bir fırsat olarak değerlendirmeye çalışmıştır. Nitekim bunun üzerine İzmir'de ilk ulusal iktisat kongresi gerçekleştirilmiştir. Cumhuriyet'in İzmir'de ulusal iktisadi merkez kurma çabası, yeni Cumhuriyet'i temsil edecek olan yeni bir kent kurma amacı içerisinde olmasından kaynaklanmıştır. (Ünverdi, 2002)

Cumhuriyetin kurulması ile birlikte ulus devlet ideolojisinin ve buna uygun düşecek birikim tarzının yapılandırılması amaçlanmıştır. Azgelişmiş kapitalist sistem bağlamı olarak yeterli ulusal sermaye gücüne sahip durumda olmayan yeni Cumhuriyet, 1929 ‘a kadar dış ticarete liberal tutuma öncelik tanıyarak, geleneksel ihracata dayalı birikim rejimi çerçevesinde politikalar üretilmiştir. Burada temel, yarı sömürge döneminde doğrudan yabancı sermaye eliyle yapılan birikimi, desteklenen ve yaratılması amaçlanan ulusal sermaye eliyle yapmak olmuştur. (İkiz, 2004, s.3)

Sermaye birikimi ve bu birikim sürecinin mekansal örgütlenme ve sosyal sınıflara ilişkin boyutlarının neden olduğu yapılanmayı, İzmir için dış dinamiklere bağlı olarak şekillendiren bu dönemi, Osmanlı Devletinin dış dünya ile yeni entegrasyonunun antlaşmaya dönüştüğü 1838 Ticaret Antlaşması ile Cumhuriyet Türkiye’sinin ilanı olan 1923 yılları arasında ele alınmıştır. İzmir bu dönemde; Osmanlı Devleti’nin merkez ülkeleriyle kurduğu serbest dış ticaret ilişkileri yoluyla, uluslar arası sermayenin çöküm merkezi haline gelmiştir. Dönemin gelişmiş kapitalist ülkeleriyle kurulan ilişki boyutu, kapitalist üretim tarzının yerleşmediği Osmanlı Devleti ile yarı sömürge oluşumu çerçevesinde şekillenmesi kaçınılmaz hale gelmiştir. Bu bağlamda Batı Anadolu’nun dış ticarete konu olabilecek tek özelliği zengin hammadde kaynakları ve tarımsal ürünler olarak ön plana çıkmıştır. İzmir dışa bağımlı açılmada coğrafi konum olarak avantajlı yapısı ile yabancı sermayenin kontrol merkezi olma rolünü üzerine almıştır. Bu dönemde yabancı sermayedarlar, direkt olarak sermaye birikim ilişkilerinin her düzeyinde belirleyici olmuş ve kent üzerinde geleceğe taşınan kalıcı izler bırakmışlardır.(İkiz, 2004, s. 2-3)

Sözkonusu dönemlerde İzmir’in temel sorunlarından biri hızlı değişim gösteren nüfus yapısı olmuştur. Nüfus yapısında yaşanan değişimler, kente yeni gelenlerin konut gereksinimlerinin karşılanması gereğinden dolayı, kentsel gelişmeyi yönlendirici etki olmuştur. Ayrıca, kentin düşman işgalinin ardından önemli bölümünün yok olmasına neden olan yangın, Cumhuriyet’in ilanından sonra İzmir’deki ilk plan çalışmaları yangında harap olan bölgenin imarına yönelik

olmuştur. (Dalkıran, 2005) Bu dönem , kent merkezini şekillendirici etkisi, Buca, Bornova, Karşıyaka gibi bugün İzmir Metropoliten Alanı'nı oluşturan bölgelerin oluşumu üzerinde belirleyici olmuştur. Bu dönemde İzmir kent planını hazırlamakla Fransız mimar şehirci Rene Danger görevlendirilmiştir. Mimarın 1925 'te tamamladığı öneri planının temel hedeflerinden biri yeni kurulan devletin kentsel temsillerini üretmek olmuştur.

I. Dünya savaşının başlamasıyla oluşan kargaşadan yararlanan Osmanlı Devleti, uzun yıllardır süregelen kapitülasyonları tek taraflı olarak kaldırmış, topraklarında yaşayan yabancılara vermiş olduğu haklara son vermiştir. Bu karar karşısında elçiliklerin itirazlarına karşılık karar 1914 de çıkan yasa ile resmiyet kazanmıştır. Bu yasa ile birlikte Osmanlı vatandaşlarının yükümlü olduğu vergilere yabancılar dahil edilmiştir. 1914 sonrasında Osmanlı hükümetinin aldığı bu kararlar İzmir ekonomisini önemli ölçüde etkilemiştir. (Karadağ, 2000,s.48)

XX. yüzyılın başlarında İzmir'in ekonomik durumu, 19. Yüzyılın son çeyreğine kadar Osmanlı'nın en büyük ihracat limanı olma özelliğini sürdürerek, ithalatta ise İstanbul'dan sonra ikinci sırada yer almış konumdadır. 1913-1915 sanayi istatistiklerine göre İzmir'deki işletmelerin büyük bir bölümü Rumlar çoğunlukta olmak üzere gayrimüslimlerin yönetiminde olmuştur. Ayrıca bu dönemde İzmir ve çevresindeki sanayi kuruluşları olarak tanımlanan işletmeler çoğunluklu olarak gıda üretimi ve işletmesini yapmışlardır.(Karadağ, 2000, s.48)

Bu gelişmelerin ardından ayrıca Ege'de kurulmuş olan milli bankalar, para piyasaları ve kredi işletmeleri yabancıların denetiminden çıkarılmıştır. Nitekim yaşanan bu olumlu gelişmelere rağmen, devam eden savaş nedeniyle kesilen ticari ilişkiler Avrupa'dan gelen birçok malın Anadolu'dan karşılanmasını zorunlu hale getirmiştir. Ayrıca bu dönemde imalat sanayi de mal ve hizmetlerin çoğunluğunun savaş gereksinimlerine ayrılmasından dolayı gelişim gösterememiştir. Bu olaylar tüm Türkiye'de etkisini göstermiştir.

3.5 50 Sonrasında İzmir’de Ticaret Yapısının Değişimi

İzmir, Cumhuriyetin ilk yıllarından 1950’lere kadar olan dönem sürecinde sosyal ve ekonomik alanda durgun, ancak yeniden yapılanma çabaları içerisinde kalmıştır. 1950’lerden sonra diğer tüm ülkelerde olduğu gibi, İzmir’de göçlerinde etkisiyle kentleşme hareketleri içerisinde yeni bir sürece girmiştir. Kırsal alanlardan kente gerçekleşen göç ve göçlerle gelen nüfusun artan ihtiyaçları kentte yoğun baskı oluşturmuş ve devlet, özel sektörlerin yatırımları ile bu baskıları hafifletmeye çalışmıştır. 80’lerden sonra ise Türkiye’de yeni ekonomik uygulama ve politikaların başlaması, para ve sermaye piyasalarının genişlemesi, üretim ve ticaretin enformasyon ağıyla birbirine bağlanması, İzmir ‘de yeni bir dönemi başlatmıştır. (Karadağ, 2000, s.188)

" II. Dünya Savaşı sonrası merkezde fordizmin yerleşmeye başlaması ile kitlesel üretime ve iç kitlesel tüketime dayanan birikim rejimi, azgelişmiş ülkelerinde dünya kapitalizmine eklemlenmesinde farklı bir bütünleşme tarzını nedenlemiştir. Türkiye de bu konjektür içerisinde tercihini, çok partili döneme geçişle birlikte egemen hale gelen yeni iktidar bloğu aracılığıyla ithal ikamesine dayalı sermaye birikim rejimi yönünde kullanmıştır. " (İkiz, 2004, s.4)

" Fordist yatırım mallarını ithal ederek sürdürülen ithal ikamesine dayanan birikim rejimi, belli aşamalarında hızlı üretim artışı ve belli ölçüde sanayileşmeyi gerçekleştirebilmiştir. Ancak alt fordist olarak tanımlanan bu birikim rejimi tüm çevre ülkelerde olduğu gibi Türkiye’de de üretim ve tüketim ilişkilerindeki dönüşümün sınırlı kalması nedeniyle, sistemin kendisini genişleyerek yeniden üretilmesini gerçekleştirebilecek dinamikleri sağlayamamıştır. " (İkiz 2004)

Türkiye bu dönemde, yatırım malları açısından dışa bağımlılığını aşılamadığı ithal ikameci birikim rejimini, kendi iç dinamikleri ve merkez ülkelerde ki fordizm krizinin etkisi ile, 24 Ocak 1980 tarihinde yapılan yeni seçme sonucu terk etmek

zorunda kalmıştır. (İkiz, 2004, s. 4) Bunların dışında, Cumhuriyetle beraber başlatılan ve kentte büyük yangın sonrası dönemde harap duruma gelen İzmir'in, özellikle 1930'lardan sonra hızlı bir şekilde onarımına başlanmıştır. Fakat kentin imarına yönelik müdahaleler 1940-1945 arasında II. Dünya Savaşının neden olduğu ekonomik sıkıntılardan dolayı durma noktasına gelmiştir. Nitekim bu dönemde kentte gelişim izlenememiş, kent dokusu içinde konut alanları, sanayi ve ticaret alanları önemli bir büyüme eğilimi içine girememiştir. Dolayısı ile 2. Dünya savaşının sona ermesiyle birlikte 1950'lerden sonra tarımda makineleşmenin getirdiği işsizlik sorunu ve bundan dolayı kente göçlerin artması sonucunda hızlı bir kentleşme süreci içerisine girilmiştir. Bu dönemde İzmir diğer kentlere oranla daha az nüfus artışı yaşamıştır. Kaynaklardan elde edilen bilgilere göre İzmir, 1970 'lere kadar nüfus açısından yavaş bir gelişme göstermiştir.(Karadağ, 2000, s. 57)

İzmir'de hızlanan kentleşme hareketlerine bağlı olarak diğer büyük kentler gibi yoğun bir göçe maruz kalmış, kentsel yerleşim alanları büyümeye başlamış ve çevreye doğru yayılmaya başlamıştır. Bu iç dinamizm sonucunda İzmir, çevre yerleşim birimlerinin sınırlarını genişleterek kent merkezi ile bütünleşme süreci içerisine girmiştir. Bu dönemde kentte önemli gelişmeler yaşanması sonucunda hızlı büyüme, gelişmenin kontrollü olması nedeniyle belediye önderliğinde yeni bir kent planı hazırlanmıştır. Dönemin ticaret ve yönetim birimlerinin merkezi ise, Alsancak ve Konak meydanına kadar olan bölge, bugünkü Kemeraltı'nı da içine alacak şekilde konumlanmıştır.

3.5 80 Sonrasında İzmir'de Ticaret Yapısının Değişimi

Türkiye kentleri özellikle 1980 sonrasında toplumsal ve mekansal dinamikleri üzerinde bir takım ciddi dönüşümler yaşamışlardır. Bu dönüşümlerin ortaya çıkardığı sonuçları değerlendirebilmek üzere, bugüne ait koşulları hazırlayan süreçler incelendiğinde, yerel düzlemde gerçekleşen oluşumların, uzun bir süreçte yaşanan politik ve ekonomik olaylar ile ortaya çıkmış oldukları izlenebilmektedir. Ayrıca, sözkonusu gelişmelerin yalnızca hızlı kentleşme olgusu veya istihdam koşullarındaki

değişimlerden kaynaklanmayan daha geniş bir etkileşim düzlemi ile ilişkisi bulunmaktadır. Nitekim 1980 sonrasında değişim ve dönüşümleri, yerel koşulların belirleyici etkileri dışında tüm dünyayı içerisine alan çok daha geniş bir etkileşim düzeyinde gerçekleşmiştir. Üstelik böyle bir etkileşimin temel belirleyicisi olan kapitalist üretim ilişkileri son yirmi yılda dünyada ve Türkiye’de aldığı yeni form ile mekandaki eşitsiz gelişimine yeni boyutlar da eklenmiştir. Bununla birlikte yerleşim sistemleri ve merkezleri arasındaki hiyerarşiyi yeniden yapılandırmış ve bu sistem içerisinde hiyerarşinin koşullarının belirlenmesi ve sermayenin yeniden yapılanması sürecinde ise, Türkiye’nin dünya ekonomisi ile eklemlenme süreci ve sektörel gelişmeler, sermayenin iç bileşenleri arasındaki ilişkiler ve devletin ekonomideki rolü ön plana çıkmıştır.(Ünverdi, 2002, s.95)

Dünyada ve Türkiye’de 1980 yılı köklü değişimlerin yaşanacağı bir dönemin başlangıcı olarak önemli bir kırılma noktası teşkil etmektedir. Tüm Dünyada İkinci Dünya savaşı sonrası 1960’lara kadar süren ekonomideki canlı dönem, 1970 ‘lerde yerini ekonomide yaşanan durgunluk dönemine bırakmıştır. Bu durgunluk döneminde gelişmiş ülkeler aşırı stok birikimine karşı istenilen tüketim talebini oluşturamamış ve bundan dolayı ortaya çıkan kriz, gelişmiş ve az gelişmiş ülkelerde yeni emek ve pazar olanakları yaratarak bu sorunu çözme yollarını aramışlardır. Bu da, az gelişmiş ülkelerin yerel sermayeyi koruyan politikalarından vazgeçmeleri ve yabancı giriş çıkışlarına kapılarını açmaları ile sağlanabilmiştir. Dünya’da yeni ekonomik yapılanmanın ilk işaretlerini veren bu küresel değişim karşısında bazı ülkeler korumacı politikalarından vazgeçmemiş, bazıları ise ihracata dayalı yeni bir modeli tercih etmişlerdir.

Bu gelişmeler eşliğinde ise; Türkiye yaşanan krizin batı merkezli bir kriz olmasına rağmen, içinde bulunduğu koşullar içinde büyüyerek şekillenmiş ve ithal ikameci kalkınma politikasından liberal ekonomiye geçmeyi bir tercih olarak kullanmıştır. Ancak bu seçim karşısında mekanda oluşabilecek değişimleri anlamak için; merkezden uzaklaştırma, basitleştirme ve yeniden yapılanma olmak üzere 3 stratejiyi hayata geçirmiştir. Bu kriterlere sahip bir programın hızlı biçimde işlemesi

için korumacı devletçi yapıda değişimler zorunlu hale gelmiştir. Bu 3 strateji sonucu ortaya özelleştirme politikası çıkmıştır. Fakat Türkiye devletçilikten özelleştirmeye tamamiyle geçememiş ve 1986'ya kadar bu politikanın uygulanmasına başlanamamıştır. Nitekim bundan sonraki süreç içerisinde Türkiye birçok az gelişmiş ülkeden farklı olarak tıkanmış durumda olan pazarı, kent ve kent topraklarına yönelen yatırımları canlandırma yoluna girmiştir. Bu anlayışı karşısında çok hızlı işleyecek yasal ve kurumsal yapılanmanın başlangıcını yapmıştır. (Bal, 2003, s.3)

Ekonomik dönüşümde yaşanan kırılma ve oluşan krizi giderebilecek olan yeni yapılanmalar, bir pazar haline gelen kent ve kent toprağını ön plana çıkartırken, mekana müdahale etmenin önemli bir aracı olarak planlama anlayışında da önemli değişiklikler yaratmıştır. Bu durum karşısında kentte mekansal düzenlemeleri belirleyen imar mevzuatı ve yetki organizasyonuna ilişkin düzenlemelerle, yeni paradigmaya işlerlik kazandıracak ortamı hazırlamıştır. Bu durumda yetersiz kalan 6785/1605 sayılı imar kanunlarının yerine, 1984 'de 3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin yönetimi hakkındaki kanun, 1985'de 3194 sayılı İmar Yasası yürürlüğe konmuştur. (Bal, 2003)

Bu yeni 3194 sayılı yeni imar kanunu ile belediyelerin plan yapma ve onama yetkisine sahip olması, yerel ölçekteki yasal ve kurumsal düzenlemelerde önemli bir gelişme olmuştur. Bu yasanın merkezi ve yerel yapılanmalar içinde işlerlik kazanabilmesi ve uygulama sonuçlarının alınması 1990 'lardan sonra gerçekleşebilmiştir.

İzmir, diğer metropol kentlerde olduğu gibi de 80 sonrasında önemli yapısal dönüşümler geçirmiştir. Mekan da ve toplumsal süreçlerde yaşanan bu değişimlerden etkilenecek dönüşüme uğramıştır. Türkiye'de kentleşme yapısının oluşumunda dönüşümlere neden olan 2 dönemden söz etmek mümkündür. Bu dönemler, yapısal dönüşümler ve tüketim mekanlarının oluşumu çerçevesinde değerlendirilerek 1960-1980 arası, 1980 sonrası olarak incelenebilir.

1960-1980 yıllarını kapsayan dönem içerisinde kentleşme yapısını belirleyen özellikler incelendiğinde, ithal ikameci sanayileşme politikalarının benimsenmesi, sanayileşme, kentlere yönelen aşırı göçler dolayısıyla buna bağlı hızlı kentleşme ve kentsel yapılı çevrenin küçük ve orta ölçekli sermaye eliyle gerçekleştirilmesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu dönemlerde ithal ikameci sanayileşme modeline bağlı olan büyük sermaye, sanayi yatırımları üzerinde yoğunlaşmış kent mekanı ise yap-satçı üretim modelleri ile oluşmuştur. Bu üretim modeli konut çevrelerinin, geleneksel kent merkezlerinin uzantısı olan ofis yapılarından oluşmuş olan iş merkezlerinin üretim sürecinde geçerli olmuştur.(Sönmez, 2002, s.33)

İzmir kent merkezi, tüm metropol illerde yaşandığı gibi çevresini saran konut alanlarına, üretim/depolama gibi konut dışı işlevlerin bulunduğu alanlara doğru kentsel yenileme süreçleri ve işlevinde yaşanan dönüşümlerin etkisiyle büyümeye başlamıştır. Sermaye birikim koşulları bu dönemde özellikle konut, iş merkezi gibi yapıların kent dışına sıçramalı biçimde büyüme yapmasına imkan vermemiştir. Dönemin alışveriş mekanları ise kent merkezinde yer alan Kemeraltı Çarşısı, Karşıyaka ve Alsancak gibi semtlerde 20.yy başlarından itibaren oluşmuş geleneksel alt merkezlerdir. (Sönmez, 2002, s.34)

1980'lerden sonra yeniden ekonomik yapılanma süreci içerisine girilmesi sonucunda ekonomik tercihler değişmiş, sosyal ve mekansal yapılarda önemli dönüşümler meydana gelmiştir. 80'li yıllara kadar sermaye birikim koşulları ithal ikameci politikalarla oluşturulmuştur. Ancak kriz koşullarının yaşanmasıyla neo-liberal politikalar tercih edilmiş, buna bağlı olarak ihracat teşvik edilmiş ve dolayısıyla Türkiye'nin dış dünya ile ticaret hacmi büyümüştür. Dış dünya ile ticaretin artması sonucunda ülkeye gelen yabancı sermayede artış görülmüştür. Fakat bu sermaye finans ve hizmet sektörlerinde yoğunlaşmıştır. Bu dönemde Türkiye, küreselleşen dünyaya üretici karakterinin aksine; tüketen, sanayide duraklayan ve tüketim malları üretiminde yoğunlaşan, yatırımları sanayi dışına yönelen bir ülke halini almıştır.

80 öncesinde sanayi öncelikli devlet stratejileri ithal ikameci politikaların sona erip dışa açık büyüme modeline geçmesi ile, rant sektörlerinde ve özellikle kent mekanında daha kararlı bir hal almasına neden olmuştur.(Şengül,2001, s.31'den almış Sönmez s: 34) Dolayısıyla öncelikli olarak devletin desteğiyle kentte gerçekleştirilen altyapı, otoyollar, köprüler gibi birçok yatırımı orta ve büyük ölçekli sermayeler takip etmiştir. 80 sonrası dönemde ise konut sektöründeki yoğunlaşma gerçekleşmiştir. 90'lardan sonra da bu yatırımlar hizmetler ve perakende ticaret sektörüne yönelerek alışveriş merkezleri, iş merkezleri, oteller, hipermarket zincirlerinin yapımı olarak devam etmiştir. .(Sönmez, 2002,s.34)

Perakende ticaret sektöründe yatırım yapmak isteyen yerli ve yabancı büyük sermayenin yöneldiği alan öncelikli olarak büyük kentler olmuştur. Bunun nedeni, hızlı kentleşme, büyük kentlerde alım gücü yüksek kitlelerin varlığı, tüketim mallarının ithalatının artması ve medyanın tanıtım imkanlarının artması, teknolojinin mağazacılığa getirdiği kolaylıklar, hipermarketlerin yeni Pazar arayışları ve de Türkiye pazarının keşifleri olarak açıklanabilir .(Sönmez 2002, s.34)

İzmir, 80 sonrasında sanayisizleşme sürecinden etkilenmiş ve kent mekanı önemli bir yatırım aracı halini almıştır. Tüm büyük ve küçük ölçekli sermaye kent mekanına yönelmiştir. Sözkonusu dönüşümler ekonomik olarak yaşanan yapısal dönüşüm süreçleri sonucunda ve planlama politikalarının etkisiyle gerçekleşmiştir. Tüketim alanları; son 10-15 yıl sürecinde sürekli stilini değiştirerek, günlük yaşam içerisinde önemli bir yer edinmiş ve tüketim toplumunun oluşumunda en etken neden olmuştur. Öncelikle hipermarketlerin kapsamaları değişmiş ve sayıları önemli artışlar göstermiştir. 1990'lara gelindiğinde ticaret ve hizmetler sektörlerinde yapılan yatırımlar İzmir'in gelişme dinamikleri açısından belirleyici olmuştur. Yerel ve uluslar arası sermayenin katkılarıyla İzmir, kuzey, güney, doğu, batı olarak 4 ana gelişme aksının çıkış noktalarında birçok alışveriş merkezi yapılmıştır. Bu akslardaki mekanlar birer prestij alanı olarak gelişmiştir. Ancak bu gelişimler mimari proje çözümleri ile gerçekleşmiş olsalar da planlama süreçlerinde ve kentsel gelişimi yönlendirmede önemli etki yaratmışlardır. Hızlı bir değişim sürecinin başlangıcı

olmuştur. Sermayenin perakende ticaret sektöründe yatırım yapma talebini gerçekleştiren önemli etken ise küresel ekonomik ilişkiler çerçevesinde kentler arasında rekabet ortamının yaratılması olmuştur. (Sönmez, 2002, s.34)

1995’li yıllarla birlikte tüketim sektöründe birçok kentsel yatırım yapılmıştır. 1995’li yıllarda perakende ticaret sektörü, ekonomik krizlerin yoğun biçimde yaşandığı ortamlarda yerli ve yabancı sermayenin risksiz ve karlı yatırım alanı haline gelmiştir. Bu sektöre yapılan yatırımlar, yerel ve yerel üstü ilişkilerinin yansıması olarak 95’leden sonra çok hızlı ve büyük artışlar göstermiştir.

İzmir’de bu 4 gelişme aksı itibarıyla farklı nitelikte tüketim mekanlarının yoğunlaşması incelendiğinde, hipermarket ve mağazaların bir arada olduğu türlerin en çok kuzey aksında yer aldığı görülmektedir. Bu aksın gelişmesinin en önemli nedeni ise üst gelir guruplarının burada yoğunlaşmış olmasıdır.

Doğu gelişme aksında da gelişmeler yaşanmıştır. Ancak kuzeydeki gelişmelerden sonra bu aksın gelişmesi durmuştur. Güney gelişme aksında ise, sadece hipermarket biçiminde oluşmuştur. Batı gelişme aksı incelendiğinde kentin bir alt iş merkezi olma sürecinde geliştiği izlenebilmektedir. Bununla birlikte özellikle son dönemde hipermarketler açısından aşırı bir yığılma da göze çarpmaktadır. Böyle bir yoğunlaşmayı batı aksının özellikle yaz dönemlerinde İzmir’in ikincil konutlarına erişim güzergahının üzerinde yer alıyor olması ile açıklamak mümkündür. Konut yatırımların açısından ağırlık kazanmış bu bölge de iş merkezi olarak yüksek yapıların oluşumu gerçekleşmiş. 1998 yılından sonra ise birbiri ardına alışveriş merkezleri açılmaya başlamıştır.

"Değişim ve dönüşümün kent mekanında yarattığı en belirgin izler üst gelir gruplarının talepleri doğrultusunda oluşturulan konut alanları ile küresel ve yerel sermayenin büyüme stratejileri doğrultusunda oluşturulan iş merkezleri ve işletmeye

açılan çoksayıdaki hipermarket, ya da büyük mağaza biçimindeki tüketim mekanlarıdır."(Sönmez, 2002, s.36)

Son yıllarda tüketim toplumu oluşumunu destekleyici tüm olgu ve oluşumların kente, kent mekanına ve insana aşılmasıyla, mekanlar da tüketime endeksli olarak kurgulanmaya başlamıştır. Tüketim artık başlıca hedef eylem biçimi haline gelmiştir. Büyük iş merkezleri, büyük ölçekli konut projeleri, geniş bulvarlar son dönemde metropollerin istenilen strüktürünü tasarlamak için bir araya getirilmiş durumdadır.

Günümüz kamusal alanları giderek kapanmış, kamusal yaşam senaryoları da mimari ölçekteki kutular içine alınmıştır. Mega alanlar olarak nitelendirdiğimiz son dönem alışveriş merkezleri; mekan kurgusu olarak alıştığımız stillerden oldukça farklı bir konuma gelmiştir. Planlamanın gerçekleştiremediği bu kurgu, mimari projeler içinde çözülmeye çalışılmış, ama tüketime yönelen mekan tasarımları ile bu hedefler şaşmıştır. Önemli noktalardan biri de; kentsel arazi kullanım ilişkilerini değiştiren mega ölçekli bu mimari projelerdir. Süreç imar kararları üzerinde değişikliklere neden olacak ve giderek de kentsel gelişimi yönlendirecek şekilde ilerlemiştir. Günlük yaşantımızda asal bir yer edinmiş olan tüketim merkezleri, kentlerin tarihsel süreci içinde kısa bir zamanda kentsel mekanının çehresini değiştirmiştir. Bunun sonucunda ise; birer prestij mekanı olarak bulundukları akslara yönelik istemlerin artmasına neden olmuş ve arazi kullanım ilişkilerini etkilemeleriyle kentsel rant değerlerini değiştirmiştir.

Böyle bir süreç içerisinde kent merkezlerinin ve alt merkezlerin kendi yapılanmalarını ekonomik varlıklarını sürdürebilmek üzere değiştirmeleri de kaçınılmaz bir hal almıştır. Ne var ki bu rekabetçi anlayış, kentsel mekanın var olan tarihsel birikimini kucaklayacak, ona sahip çıkacak bir tavrın ötesinde, genişleme yükselme, yıkıp yeniden yapma biçiminde gelişen eylemler dizisi eşliğinde kendisine yaşam olanağı bulmuştur. Bu çerçevede kentler daha fazla yükselen, genişleyen yapı blokları, onların mimari üsluplarındaki etkileyici düzenin yeni içeriği ve en çok da kişisel aidiyetleri, izleri yok eden yenilikçi tavır ile örülmeye başlamıştır. Üstelik

böyle bir yenilenme süreci mimari üslup ve dengelerin bozulduğu, insan ölçeğinin de giderek kaybolduğu bir ortam ile bizi karşı karşıya bırakmıştır.

Aslında kentsel yaşamın varoluşundan bu yana kentler fonksiyonel ve fiziksel açıdan bir çok değişim ve dönüşüme uğramışlardır. Ancak özellikle son dönemlerde, değişen dünya sisteminin bir parçası olarak kentler, yalnızca bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmelerin etkisiyle değil aynı zamanda globalleşme olgusunun da etkisiyle kendi sınırlarını aşmak zorunda kalmışlardır. Sonuçta kentsel mekanların ekonomik ve fiziksel işlevlerini yitirmesi, mekansal ve işlevsel değişimlerle karşı karşıya kalması kaçınılmaz olarak gerçekleşmiştir. Bu bağlamda İzmir Karşıyaka olduğu dönemden itibaren önemli bir alt merkez olarak değişimler ve dönüşümler yaşamıştır. Özellikle 80'lerden sonra gerçekleşen hızlı dönüşüm sürecinden etkilenen Karşıyaka Çarşı Bölgesi, mekansal ve işlevsel anlamda sürekli değişim geçirmiş ve geçirmektedir. Dördüncü bölümde, İzmir Karşıyaka ve Karşıyaka Çarşı Bölgesinin geçirdiği mekansal dönüşümler ve süreçleri ayrıntılı biçimde yer almaktadır.

BÖLÜM DÖRT

İZMİR KARŞIYAKA ve KARŞIYAKA ÇARŞI BÖLGESİNİN GEÇİRDİĞİ MEKANSAL DÖNÜŞÜMLER ve SÜREÇLERİ

Kent ve kentsel parçalar sadece bir mekansal örgü değil, yaşayan değişime açık olan ve üzerinde farklı yaşamsal deneyimlerin gerçekleştiği bir kültür ürünüdür. Bu mekansal örgülerin bileşenleri ekonomik, sosyal, kültürel, toplumsal ve siyasi yapılardır ve bunların birbiri içine girmiş karmaşık ilişkileri bulunmaktadır. Fiziksel mekanın oluşumu, bu yapıların karşılıklı etkileşimlerinin sonucu ortaya çıkmaktadır.

Kentler, 1970’lerde kapitalizmin uzun döngülü krizi içerisine girmiştir. Kapitalizm, yapısal bir değişimle kendini yeniden üreterek, içerisine girdiği kriz ortamından çıkma yollarını aramış ve ülkeler, kentler bir takım yapısal değişimler yaşamaya başlamışlardır. Bu süreçte Türkiye’de geç-kapitalistleşen ülkeler gibi 1980’lerde tüm dünyada yaşanan bu değişimlerden etkilenerek yapısal bir değişim sürecine girmiştir. (Ocak 1996, s: 32)

Sözkonusu gelişmelerden sonra Türkiye kentlerinde kentsel dönüşüm süreçleri açısından 80 sonrası önemli bir değişim dönemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim mekan, bu değişimi yaratan ve güçlenmesini sağlayan amaçlar doğrultusunda anlam değişikliğine uğrayarak yeniden düzenlenmektedir. Dolayısıyla, siyasal, toplumsal, ekonomik vb. tüm gelişmelerden etkilenerek mekan sürekli bir değişim süreci yaşamaktadır.

Mekanın dönüşümünde en önemli etkenlerden biri kapitalist ekonominin mekansal hareketliliği olmuştur. Böylece mekan ve etkileşiminde toplumsal yapı, kapitalizm çağında kendine özgü karakteristikler edinmiştir. Bu yeni mekan anlayışı modernlik çerçevesinde oluşmuş ve mekan bir tüketim ürününe dönüşmüştür. Ancak, mekanın tüketim ürününe dönüşmesi başka bir boyutta değer kazanırken aynı zamanda özgünlüğünü kaybetmesine de neden olmuştur. Bu gelişmeler doğrultusunda, İzmir de özellikle son 20 yılda tüm metropol kentlerde yaşanan değişim ve dönüşümlerden etkilenmiştir. Böyle bir dönüşüm bu kapsamda konut

kullanımı ve ticari aktiviteler vb. her anlamda bazı gelişmeler yaşamıştır. Bu gelişmeler bir yanda kentin fiziksel olarak yeniden biçimlenişine aracılık ederken, diğer yandan da varolan tarihsel birikimin izlerinin silinmesi sürecini hızlandırmıştır. Böyle bir gelişmenin çarpıcı sonuçları en fazla koruma altına alınmamış olan kent parçalarında ve sermayenin kendine akış kanalları bulabildiği noktalarda ortaya çıkmıştır. Nitekim Karşıyaka Çarşı bölgesi de geçirdiği değişim ve dönüşümlerle çarpıcı örneklerden biri olarak karşımızda durmaktadır. Bu gerekçe ile bu bölge genellenebilir ya da genellenemez olan tüm açılımlarıyla inceleme konusu haline getirilmiştir. Bu kapsamda değişen ticari faaliyetler bağlamında dönüşüm süreçlerinin mekansal yansımaları, kentin önemli bir alt merkezi konumunda olan Karşıyaka Çarşısı örneğinde incelenecektir.

4.1 Karşıyaka'nın Coğrafi Konumu

Karşıyaka, İzmir il sınırları içerisinde ve il merkezinin kuzeyinde yer almaktadır. 5216 sayılı yasa kapsamında 50 km. yarıçap içinde İzmir Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı 57 ilçeden birisi olup, doğusunda Bornova ilçesi, batısında Çiğli ilçesi, güneyinde İzmir Körfezi, kuzeyinde ise Yamanlar Dağı yer almaktadır. Karşıyaka'nın günümüzde 43 adet mahallesi bulunmaktadır.(Kıldış 2006, s:16)

4.2 Karşıyaka'nın Sosyo-Ekonomik Yapısı

4.2.1 İdari yapı

19. yüzyıl başlarında küçük bir köy olan Karşıyaka, günümüzde İzmir ilinin 28 ilçesinden birisidir. Anakent sınırları içerisinde bulunan Karşıyaka Konak'dan sonra ilin ikinci büyük ilçesidir.(www.karsiyaka-bld.gov.tr/k-gunumuz_k.php)

1887 yılında ilk defa belediye olan yerleşim 1927 yılında merkeze bağlı Bucak statüsü kazanmıştır. 04.03.1954 gün ve 6325 sayılı kanun ile 01.06.1954 tarihinde ise Karşıyaka yerleşimi ilçe olmuştur. Günümüzde Büyükşehir Belediyesine bağlı ilçe

statüsündeki Karşıyaka'ya bağlı belde bulunmamaktadır. İlçeye bağlı 2 köy ile 41 mahalle vardır. (www.karsiyaka-bld.gov.tr/k-gunumuz_k.php)

Karşıyaka'nın bu dönemde yaşadığı kentsel sorunlar, İzmir Belediyesi'ne muhalefet etme biçimleri ve bunun yol açtığı değişimler İzmir tarihinde oldukça önemli bir yere sahiptir. Karşıyaka'nın İzmir Belediye sınırları içerisine alınmasıyla ve sonrasında, Karşıyaka halkının İzmir Belediyesi'nin hizmetlerinin yetersiz olduğu konusunda şikayetleri üzerine uzun yıllar hayata geçirilemeyen Yamanlar suyunun Karşıyaka'ya verilmesi ve Karşıyaka'nın elektrikleştirilmesi olayları ile ilgili tartışmalar uzun süre gündemde kalmıştır. Uzun bir süre gerçekleştirilemeyen bu yatırımlar ve Karşıyaka Belediyesinin bağımsız hale getirilmesi tartışmaları böylece gündeme gelmiştir.(Göksu, 2000, s.39)

1930 yılına kadar ayrı bir belediye olan Karşıyaka, Kasım 1930'da Belediye Kanunu ile İzmir Belediye sınırları içine alınmıştır. Böylelikle artık İzmir'in bir sayfiye mekanı olmaktan çıkarak, kent ile birlikte gelişen bir bölge konumuna gelmiştir. Aynı dönemde Karşıyaka yerleşim bölgesinin İzmir'le bağlantısı vapurla ve kıyıdan dolaşan yolla sağlanmıştır. Bugün kaldırılan santral girişinde, eski Karşıyaka'nın İzmir'e kıvrıldığı noktada yer alan 'Paralı Köprü', İzmir-Karşıyaka bağlantısını sağlayan yolun da tek geçişi olmuştur.

4.2.2 Nüfus Yapısı

Küçük bir kıyı yerleşimi olan Karşıyaka özellikle 1975 sonrası büyük bir nüfus artışı yaşamıştır. Bu tarihten sonra kırsal kesimden aldığı göçlerle Örnekköy, Cumhuriyet Mahallesi, Gümüşpala gibi gecekondu bölgeleri oluşmuştur. Bu gelişmeler kısa sürede İzmir-Çanakkale yolu olarak bilinen geçiş yolunun kuzeyinin neredeyse bütünüyle göçle oluşmuş yaşama alanlarıyla örülmesi ile sonuçlanmıştır. Karşıyaka bu gelişmelerin yanısıra üst gelir gruplarının yaşam alanı tercihlerinde de ön plana çıkmaya devam etmiştir. Nitekim bu dönemden sonra Karşıyaka mekansal olarak batı yönünde Bostanlı, Atakent ve Mavişehir bölgeleri ile prestijli konut bölgelerine sahip olmuştur. Dolayısıyla Karşıyaka'daki nüfus değişimlerini doğu

kaynaklı göçler ve kent içerisinde prestijli konut alanlarına yönelen tercihler biçiminde izleyebilmek mümkündür.

1950’li yıllarda Karşıyaka’nın nüfusu 15.453 kişi olup, bu nüfusun 7.636’sını kent nüfusu, geri kalan 7.817’si ise kırsal nüfusu oluşturmaktadır. 1960’larda, Karşıyaka kent merkezi 64.194 kişiden, köy nüfusu ise 13.683 kişiden oluşmaktadır. 1980’lere gelindiğinde de Karşıyaka’nın nüfusunun yaklaşık 4 kat artarak 272.623 kişiye ulaştığı izlenmektedir. Karşıyaka’nın artan nüfusu içerisinde gözlenen önemli özellik, kırsal nüfusta olan değişimdir. 1960’larda 13.683 olan köy nüfusu 1980’lerde 44.833’e ulaşmış, izleyen dönemlerde ise 1985’te 5.569, 1990’da 5.472, günümüzde ise 334 olmak üzere sürekli düşüş göstermiştir.(Kıldış, 2006,s. 16)

2000 yılı nüfus sayımına göre ilçe merkez nüfusu 438.430 olan Karşıyaka’da büyüklük köylerle birlikte 438.764’ye ulaşmaktadır. Bu rakamlardan da anlaşıldığı üzere nüfusun %99’u şehir merkezinde, %0.1’i köylerde yaşamaktadır.

4.3 Karşıyaka’nın Mekansal Gelişim Süreci

Karşıyaka, nüfus yapısında ortaya çıkmış olan değişimlere paralel olarak mekansal düzende de önemli değişim ve dönüşümler yaşamıştır. Bir kıyı yerleşmesi ve hatta sayfiye bölgesi olma özelliği bağlamında başladığı mekansal yapılanması, gerek İzmir kentinin diğer bölgelerinden gelen yerleşme taleplerinin etkisi ve gerekse de başka coğrafyalardan gelen göçlerle sürekli bir değişim göstermiştir. Böyle bir değişim içerisinde özellikle fiziksel yapılanmanın niteliği açısından toplumsal strüktürün değişen içeriği büyük önem taşımaktadır. Bu noktadan hareketle Karşıyaka’da çarşı bölgesindeki değişim ve dönüşümleri okumayı hedefleyen bu çalışmada, öncelikle kentsel değişim süreçlerini dönemsel olarak değerlendirme gereksinimi bulunmaktadır.

4.3.1 Karşıyaka'da Yerleşimin Başlaması ve Gelişimi

Coğrafi konumu nedeniyle İzmir'in karşı kıyısında bulunduğundan Karşıyaka adıyla anılan yerleşim bölgesinin tarihi, ilk çağda Yamanlar sırtlarında, İyon dönemine kadar gitmektedir. Bir yerleşim bölgesi olarak Karşıyaka'nın tarihi, İzmir kadar eskilere dayanmasa da kentleşme bağlamında yörenin önem kazanıp, düzenli bir yerleşim alanı haline gelmesi 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra gerçekleşmiştir. Karşıyaka, İzmir'in önemli bir mekansal parçası olarak kentin yaşadığı gelişmelerden her dönemde etkilenmiştir. (Yetkin, 2003,s.1-2)

Karşıyaka bölgesinde, tarihsel süreç içerisinde Türklerin ve yabancıların yerleşim alanlarının dağılımları birtakım farklılıklar göstermiştir. Bölgeye yabancıların gelmesinden yaklaşık 150 yıl kadar önce ilk olarak Türkler yerleşmiş ve Soğukkuyu 'da yaşamlarını sürdürmüşlerdir. Karşıyaka kıyı bandında ise, kentin diğer bazı yerleşim bölgelerinde de görülen Hristiyan kökenli Levanten tüccar aile grupları ve yabancı tüccarlar yerleşmiş, yaşamlarını burada devam ettirmişlerdir. 19. yüzyılın başlarında İtalyan, Yunanlı ve Adalı Rumlar Karşıyaka sahil kesiminde arsalar olarak, o dönemlerde yemyeşil olan bostanlık –bahçelik yöreyi iskan etmişlerdir. (Kiray, 2006, s.40)

Bir kentsel mekanın gelişimi açısından önemli olan ulaşım sorunlarının çözülmesi, Karşıyaka yerleşim bölgesinde 1870'li yıllarda gerçekleşmiş ve bu aşamadan itibaren coğrafi avantajları nedeniyle bölge yoğun bir nüfusu çekmeye başlamıştır. 1865'de İzmir-Kasaba Demiryolu'nun tamamlanması, 1884'te vapur seferlerinin başlaması İzmir ile olan bağlantısının güçlenmesini sağlamış, bölgenin gelişimini hızlandırmıştır. Karşıyaka ilk gelişme aşamasında Yamanlar Dağı'nın eteği ile deniz arasında kalan ve "Kordelyo" adıyla anılan kumsallık bir kıyıda yer almıştır. Kuruluş dönemlerindeki resmi kayıtlarda şehrin sayfiye yeri olarak tanımlanması da bu nedenle olmuştur. İzmir körfezinin kuzeyinde kumsallık bir kıyıda yer alan Karşıyaka'nın asıl gelişmesi 1880'lerden sonra gerçekleşmiştir. Dönemin İzmir gazetelerinden Ahenk gazetesinde, 1908 yılında yayımlanan bir makalede,

Karşıyaka'nın tarihine ilişkin aktarılan bilgilerde; 1860-70'li yıllarda buranın sazlıklardan oluştuğunu, İzmirli avcılarının çulluk avladıkları kırsal bir alan olduğunu ve düzgün bir sahili olmadığı belirtilmiştir. Yine 1891 yılında yayınlanmış olan resmî Vilayet Yıllığı, Karşıyaka'da 832 hane olduğunu ve burada toplam 1080 kişinin yaşadığını belirtmektedir. Aynı yıllarda Karşıyaka, devletin resmi belgelerinde de **“karye-köy”** olarak tanımlanmakta ve idarî açıdan da Bornova 'ya bağlı olarak gösterilmektedir. (Yetkin, 2003,s.2)

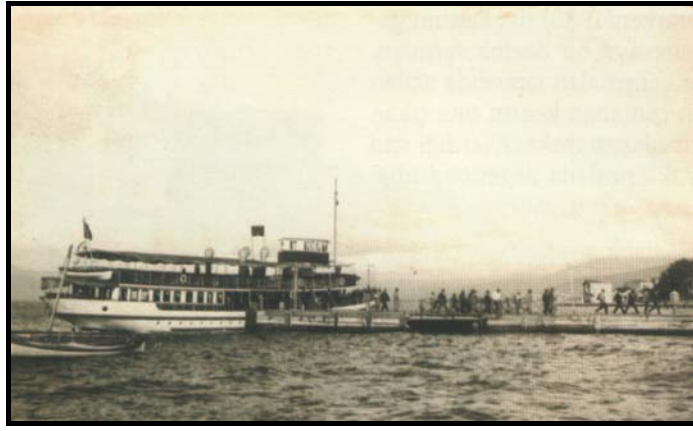
İncelenen kaynaklarda Karşıyaka yerleşmesinin bu dönemlerde sayfiye özelliklerinin yanısıra kırsal bir nitelik taşıdığı belirtilmektedir. Nitekim, belgelerde Karşıyaka'nın 19. yüzyılın son çeyreğinde bile kırsal ekonominin temel özelliklerini sergilediği görülmektedir. Bu dönemde Yamanlar'da ve eteğindeki Soğukkuyu'da bulunan tarla, bağ ve bahçelerde yetiştirilen sebze ve meyveler, eşek ve at arabalarıyla Karşıyaka sahiline getirilip, yelkenliler ya da takalar aracılığı ile İzmir kent merkezine taşınır ve böylece kente beslenme alanında ciddi katkılar sağlanmıştır. (Yetkin,2003, s.2)

Karşıyaka İzmir körfezinin kuzeyinde, kentin önemli bir kentsel yaşam mekanı olarak gelişimine ise 19'uncu yüzyılın son çeyreğinde başlamıştır. Karşıyakalılar yaşadıkları coğrafyaya uyumlu bir yaşantıyı kurgulamışlar, özellikle denizle bütünleşen bir yaşam biçimi oluşturmuşlardır. Ortaya çıkan yaşam biçimi, bahçeler içerisindeki şık ve gösterişli konutların kıyı boyunca inşasını beraberinde getirmiştir.

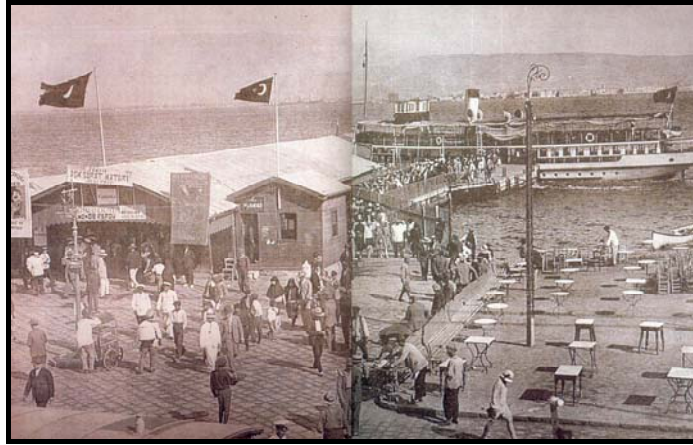
Ayrıca Karşıyaka'nın fiziksel gelişiminde Gediz Nehri önemli bir fiziksel eşik olarak ortaya çıkarken, 1870'li yıllarla birlikte, körfeze dökülen nehrin yatağı değiştirilerek, önemli bir fiziksel müdahale gerçekleştirilmiştir. 1886 yılında başlayan çalışmalar sonucunda Gediz'in yatağı dış körfeze çevrilmiş ve 1888 yılından itibaren Gediz'in eski yatağındaki bataklığın kurutulmasına başlanmıştır. Bu çok önemli çalışmalar sonrasında Karşıyaka'nın gelişmesi daha büyük bir ivme kazanmış, bir yandan körfezin giderek alüvyon tabaka ile dolmasının önüne

geçilirken, diğer yandan da ilçenin yeni yerleşim alanları ile gelişim göstermesinin yolu açılmıştır.(Yetkin, 2003, s.3)

Bu gelişmeyi 1876 yılında bölgeye demiryolu hattının gelmesi süreci izlemiştir. Demiryolu hattı yamaçlarda yaşayanların demiryolunun sağ ve soluna doğru yaklaştırmış ve kentin bugüne dek belirgin biçimde varlığını koruyacak olan yerleşim örüntüsünün ilk izlerini ortaya çıkarmıştır. 1890 yılında vapur seferlerinin başlaması ise bölgede ikinci nüfus hareketini beraberinde getirmiştir. (Şekil 4. 1)



Şekil 4.1 Karşıyaka Vapur İskelesi



Şekil 4. 2 Karşıyaka Vapur İskelesi



Şekil 4. 3 Karşıyaka Vapur İskelesi

Karşıyaka'nın gelişimi için önemli olan ulaşım sorunlarının çözülmesinden sonra İzmirli bu sayfiye kentine büyük ilgi göstermişler, gezmek ve özellikle yaz aylarında denize girmek için gelmişlerdir. Deniz ve denizle ilgili faaliyetler, Karşıyaka'nın sosyalleşmesine de ortam hazırlamıştır. Bu ilişki biçimi 1950'li yıllara kadar ve ağırlıklı olarak da yaz ayları süresince ve deniz odaklı olarak devam etmiştir.(Yetkin, 2003,s. 4)

Karşıyaka İlçesi'nde tüm bu önemli gelişmelerle nüfus artışının beraberinde getirdiği ekonomik faaliyetler esas olarak 19. yy'ın ikinci yarısından sonra başlamıştır. Bundan önceki dönemlerde tarla ve bahçe ziraatı yapılan ilçede, ticaret ve sanayi 20.yy' ikinci yarısından sonra gelişim göstermiştir. İzmir'in Kuzey aksında ve konut ağırlıklı bir yaşama bölgesi olarak ön plana çıkan Karşıyaka'da bugüne dek her iki alanda da giderek artan ölçüde gelişmeler kaydedilmiştir. Özellikle de son yıllarda çevre ilçelerden alışveriş amacıyla gelen müşteri potansiyelinin artması ticaret aktivitelerini de harekete geçirmiş, Karşıyaka Çarşısı, il merkezindeki diğer çarşılarla alternatif bir mekan haline gelmiştir. Ayrıca ilçede; makarna bitkisel yağ, gemi inşa ve onarımı, ekmek imali ve satışı, tekstil, et, süt ve un vb. gıda pazarlaması yapan sanayi kuruluşları bulunmaktadır. Söz konusu kuruluşlar çağımızdaki en dinamik işletme biçimi olarak kabul edilen küçük ve orta ölçekli işletmeler niteliğindedir.

4.3.2 Karşıyaka'nın Gelişmesine Etki Eden Faktörler

19. yüzyılda çok önemli bir liman kenti haline gelen İzmir, modern ulaşım araçları sayesinde, yakın çevresi ile ilişki kurmaya başlamıştır. Böylece kent çevresindeki mesirelerin ki Karşıyaka bunun ilk örneklerinden biri olarak gösterilmektedir, kentlinin yaşantısında yoğun biçimde yer almaya başladığı görülmektedir. Kent-mesire ilişkisinin yanı sıra İzmir merkez alanı, artan nüfus ve konutlardan dolayı bu dönemde sıkışıp, merkez dışına taşmaya başladığından, üst ve orta tabaka kentliler şehirden kopup, kent dışında sürekli konut alanları yaratmaya ve yeni alt merkezler oluşturmaya doğru yönelmişlerdir. Bu süreçte Karşıyaka, İzmir'e olan yakınlığı ve ulaşım araçlarının varlığı ile kolay erişilebilir olması çerçevesinde kent merkezinden ayrılmak isteyenler tarafından özellikle tercih edilir olması ile gelişiminde oldukça önemli etkiler yaratmıştır.

Bir kentin fiziksel gelişimi açısından ulaşım alanında gerçekleştirilen yatırımların temel belirleyiciler olduğunu söyleyebilmek mümkündür. Nitekim, Karşıyaka'nın kırsal yaşamdan, kentsel yaşama dönüşümünü ve sonrasında büyüyüp gelişmesini sağlayan en önemli unsur, İzmir-Kasaba Demiryolu Kumpanyasına ait hattın 1865 yılında Karşıyaka'dan geçmesi olmuştur. İlk yapıldığı dönemde, Kasaba'ya [Turgutlu] daha sonraki uzatmalarla Alaşehir'e, hatta Bandırma'ya kadar giden demiryolu hattında işleyen Posta trenleri ile günde birkaç kez Basmane-Karşıyaka arasında işleyen banliyö trenleri Karşıyaka'nın gelişiminde önemli bir rol oynamış, aynı zamanda burayı bir mesire/gezinti yerine dönüştürmüştür. (Yetkin, 2003,s.3)

Demiryolunun Karşıyaka'yı İzmir'e bağlaması sonucu artan nüfusun merkeze taşınması için, 1880'li yıllarda deniz ve karayolu ulaşımının da hizmete girmesi, kentin gelişme sürecini hızlandıran diğer ulaşım ile ilişkin yatırım kararları olmuştur. Yahya Hayati Paşa'nın 1883 yılında İzmir Körfezinin iki yakasına yaşayanların ulaşımını kolaylaştırmak amacıyla Körfez vapurlarını Karşıyaka'ya da işletmeye başlaması, bölgenin gelişimi üzerinde önemli etkiler yaratmıştır. İkinci önemli yatırım ise 1885 yılında İzmir-Karşıyaka şosesinin tamamlanması olmuştur. Kıyı

boyunca Yalı caddesinin açılması ve ardından tramvayın işlemesiyle de Karşıyaka ciddi bir sıçrama yapmış, güzel yalılar, köşkler, deniz banyoları inşa edilmiş, nüfusunda büyük artış yaşanmış ve 1910 yılına gelindiğinde yerleşmenin nüfusu 13.000'e ulaşmıştır.

Karşıyaka'dan ilk trenin geçişinden yaklaşık on sekiz yıl sonra, 10 Ekim 1883 tarihinde Valilik tarafından kaleme alınmış bir rapor, Karşıyaka'nın 1860'lı yıllardaki durumunu ve sonrasında yaşadığı dönüşümü ve gelişmeyi şu şekilde aktarmıştır:

“...Bundan yirmi sene evvel yalnız üç beş parçası bağ olmak üzere bir takım bataklık ve sazlık araziyle, on, on beş adet köyle, damdan ibaret olduğu halde İzmir'den Alaşehir'e giden demiryolu hattı bu mahallin sahile yakın tarafından geçmesiyle ahali tarafından bağlar dikilmeye ve tarlalar açılmaya ve bazısının içlerine bağ köşkleri yapılmaya başlanmıştı ta ki, İzmir liman ve körfezinde vapurlar seyir ve seyahate ve bu mahalle günde üç dört defa sefere başlayınca vasıtaların bahsettiği kolaylık buranın imarına rağbet yaratmış, günden güne sazlık ve bataklıkları imha ile bağlar ve bahçeler yetiştirilmiş ve yedi sekiz seneden beri burası gelişerek, şehrin her sınıf ahalisi tarafından güzel güzel köşk ve sahil-haneler yapılmış, bir çok muntazam ve müzeyyen [süslenmiş] köşkler, yalılar, gazinolar, ferah ve dil-güşa [gönül açan] bahçeler teşkil eylemiş ve İzmir'in eskiden beri umuma ait bir tenezzüh [gezinti] mahalli olmadığından ...her Pazar ve Cuma günleri bir çok halk burada toplanmaktadır.”(Yetkin,2003, s. 3)

Sözkonusu valilik raporu, Karşıyaka'nın kuruluş öyküsünü ve bu yerleşim mekanının üstlendiği rolü ortaya koymaktadır. Uzun yıllar İzmir'in gezinti mekanı olmadığından, Karşıyaka mesire yeri olarak konumlanmış ve sosyo-ekonomik durumu iyi olan aileler, burada köşkler ve yalılar inşa ederek, burada modern bir kent oluşumunu gerçekleştirmeye çalışmışlardır. Nitekim, bu gelişmeleri takip eden yıllarda Karşıyaka'nın gelişimi bu düzen çerçevesinde gerçekleşmiş ve bölge uzun

yıllar boyunca İzmir'in sayfiyesi olarak varlığını sürdürmüştür. Bu nedenle Karşıyaka'da yaşayan levantenler, bu belde için “La campagne Smyrne” yani, İzmir'in sayfiyesi tanımlamasını uygun görerek kullanmışlardır. (Yetkin, 2003)

Bu süreçte İzmir'in tüm kıyı yerleşimlerinde olduğu gibi Karşıyaka'nın sosyal hayatında da deniz banyolarının çok önemli bir yeri olmuştur. 19'uncu yüzyılın sonlarına kadar İzmir'de denize girilebilecek düzgün bir plaj bulunmadığından ve o dönemin yaşam biçimi olarak açıkta denize girilmesi hoş karşılanmadığından, denize girebilmek için deniz banyoları inşa edilmeye başlanmıştır. Karşıyaka yalısında erken dönemlerde birkaç tane deniz banyosu bulunurken, 1930'lu yıllarda iskeleden başlayıp, çamlık yönüne doğru kıyı bandı deniz banyolarıyla dolmuş ve yol boyunca söz konusu banyo yapılarının sayısı 15'e ulaşmıştır.¹

Denizle bütünleşmiş Karşıyaka, deniz banyolarıyla ve her evin önünde bağlı kayıklarıyla simgeleşmiş ve bugüne dek varlığını sürdürmeyi başaracak farklı bir sosyal yaşantının temellerini o dönemlerde atmıştır. Karşıyaka, İzmir'in çok dilli, çok dinli, çok kültürlü yapısının küçük bir modeli olmuş ve tarihsel sürecinde daima kozmopolit bir nüfusu barındırmıştır. Karşıyaka'da modern bir yaşam biçimi, modern kent kültürü ve hepsinden önemlisi hoşgörü ve farklı kitleler birlikte yaşamanın dinamiklerini gerçekleştirmiştir.

Bu gelişmelerin dışında, başka bir ulaşım alanına ilişkin gelişme, İzmir Belediyesinin kararıyla 1905 yılında Karşıyaka'ya Tramvay hattının yapımının gerçekleştirilmesi olmuştur. Atlı Tramvayların Karşıyaka'da işlemeye başlaması, yörenin gelişmesinde oldukça önemli bir rol oynamıştır. (Şekil 4.4)

¹ Ahşaptan yapılan bu banyolar, denize diklemesine uzanan 1-1.5 metre enindeki bir iskelenin ucunda köşk denilen dört veya altı köşeli odacıklardan meydana gelmişti. Deniz banyoları aslında bir nevi soyunma odasıydı, odanın altında denize açılan bir boşluk ve merdiven bulunmaktaydı. Denize buradan girilirdi.

Yine bu dönemdeki bir diğer gelişme, Alaybey civarından Bostanlı istikametine doğru dört kilometre uzunluğunda, düzgün bir rıhtımın inşa edilmesi ile gerçekleşmiştir. Karşıyaka'nın düzenli bir sahil şeridine sahip olması, kentin fiziksel ve demografik gelişimine hız kazandıran özelliği olmuştur.



Şekil 4.4 Karşıyaka Çarşı'da Atlı Tramvay Ulaşımı

Karşıyaka tüm bu gelişmelerine rağmen, 1890'lara kadar Mahallî İdare açısından Bornova'ya bağlı bir köy statüsünde kalmıştır. 1890'lı yılların başında Valilik, yörenin gelişimi ve İzmir'in sayfiyesi haline gelmesi üzerine Karşıyaka'yı köy statüsünden çıkarıp, Belediye hizmetlerinden yararlanması için doğrudan İzmir'e bağlamayı kararlaştırmıştır. Karşıyaka'nın İzmir'e bağlanması için çalışmalar sürdürülürken, bu dönemde gerçekleştirilen 22 Ocak 1892 tarihli sayımda, Karşıyaka'ya bağlı mahalle ve köylerin nüfusu ayrıntılı bir döküm halinde ortaya çıkmış, sayım sonucu Karşıyaka'da, 966 hanede, 1778 İslam, 1002 Rum ve 219 Ermeni nüfusun yaşadığını belgelemiştir. (Yetkin, 2004a,s.3)

11 Şubat 1910 tarihinde Aydın Vilayetinin bir raporunda, Karşıyaka'nın gelişme öyküsünü hazırlayan koşullar ayrıntılı bir biçimde anlatılmış, üç bin hanede yaklaşık 13.000 kişinin yaşadığı ifade edilmiştir. Bu rakamlar kent nüfusunun yaklaşık 25 yıl içinde on üç kat arttığını göstermektedir. Nüfus artışına paralel olarak ibadethaneler ile okulların sayıları da büyük ölçüde artmış ve 20. yüzyıl başında Karşıyaka'da 5 Ortodoks, 2 Ermeni ve 1 Katolik olmak üzere 8 Kilise, 2 Camii ve 2 mescit

bulunurken, 2 Rum, 2 Katolik, 1 Ermeni ve 2 Osmanlı okulu faaliyet göstermiştir.(Yetkin, 2004a,s.4)

Karşıyaka kozmopolit nüfus yapısı ve iktisadi olarak varlıklı insanların rağbet etmesi nedeniyle modern kent hayatına ilişkin unsurları barındırmıştır. Karşıyaka'nın kıyı boyunca düzgün konutlara sahip olmasının ardından, yalı olarak adlandırılan bu aks boyunca eğlenceye yönelik kahveler, lokantalar, kulüpler, deniz banyoları gibi sosyal aktivite unsurları da gelişim göstermiştir. Ayrıca kentin özellikli yapısından dolayı erken tarihlerden itibaren, özellikle Rumlar tarafından kurulmuş olan spor kulüpleri ile deniz ve kara spor aktiviteleri de bölgedeki canlılığı arttıracak önemli kullanımlar olarak varlıklarını sürdürmüşlerdir.

4.3.3 Karşıyaka'da 80 Sonrası Yaşanan Mekansal Değişimler

Karşıyaka yerleşim bölgesinde, ilk olarak 1889 yılından itibaren arazilerin iskana açılmasıyla başlayan mekansal gelişme süreci, 1890'lı yıllarda yeni mahallelerin, (Alaybey, Soğukkuyu, Donanmacı vb.) kurulması ve bu bölgelerde yoğun biçimde konut üretimine başlanması ile belirgin bir değişim göstermeye başlamıştır. Cumhuriyet öncesi yıllarda İzmir kenti ile bütünleşen bir kasaba konumunda olan Karşıyaka'da ahşap cumbalı yalılar ve Levanten konutları ile kendini ifade eden kentsel kimlik böylece kısa sürede yerini modern bir sayfiye kenti görünümüne bırakmıştır.

1950'li yıllara kadar izlenebilen bu özel yeniden yapılanma sürecinde elbette tüm yurt genelinde egemen olan ulusal kimliği oluşturma çabalarının etkinliğinden söz etmek mümkündür. Nitekim Cumhuriyetin ilanına kadar Karşıyaka'da Levanten topluluklarca sürdürülen görkemli yaşam, Cumhuriyetin ilanı ve sonrasında çoğunluğunun bölgeyi terk etmesiyle ortadan kalkarken, tarihsel doku da, yeni gelişmekte olan ulusal kimliğin yansıtıldığı modern yapı tarzıyla kuşatılmaya başlamıştır. Böyle bir yapılanma süreci içerisinde yerel kimliğin korunması ve

sürdürülmesi kaygısının yer almayarak doğrudan çağdaş kentsel, mimari ve toplumsal etkileşimlere yönelinmiş olması çerçevesinde, yalnızca bu bölge ile açıklanamayacak tüm kenti içerisine alan bir gelişme bütünlüğü açığa çıkmıştır. Bu noktada Karşıyaka'nın İzmir'e bağımlı konumu da sözkonusu gelişmelerde özel bir etken olmuştur. (Kiray, 2006, s.40)

1950'li yıllara kadar olan dönemde Karşıyaka cazip bir yaşam mekanı olarak kentin özellikli bölgesi konumunda gelişimler yaşamış ve sürekli artış gösteren nüfusla karşı karşıya kalmıştır. Nitekim, hızla artan nüfus yoğunluğu yörede konut ihtiyacını ortaya çıkararak, o döneme kadar bahçeler içerisinde 2 katlı olarak konumlanan konut biçimini değiştirmiştir. 1930'lu yıllarla birlikte varlıklı ailelerin kira amaçlı olarak yaptırdıkları 3 katlı apartman yapıları oluşmuştur. Bu gelişmeleri izleyen yıllarda Karşıyaka'da 1950 öncesi birçok nitelikli inşaat yapılmıştır. Bu durumu 1950'lerde ise 4-5 katlı apartman yapılarının oluşumu izlemiştir. Bu yeni oluşan konut biçimi ile, yapıların boyut olarak büyüme göstermesi, 1960 öncesindeki ortak mülkiyetli apartman yapılarından uzaklaşmayı sağlamış, 1965 tarihli "Kat Mülkiyeti Yasası"nın yürürlüğe girmesine zemin hazırlamıştır. Bu yasa ile konutlar bir bakıma çözüme ulaşarak mevcut kent parselleri üzerinde 2 katlı bahçeli evlerin yerine, bağımsız oluşan apartman bloklarının yapımı başlamıştır. Bu gelişmelerle birlikte parseller üzerinde yapı yoğunluğu artış göstermiştir. (Gündüz, 2006, s.57)

Türkiye'de savaş sonrası dönemde, Türk ve Müslüman nüfusun ülke içerisinde yeniden yerleşmeye başlamasıyla oluşan nüfus hareketi ile birlikte, sonrasında meydana gelen sanayileşme, kırsal kesimden kente göç hareketlerini başlatmıştır. Etkileri günümüze kadar süren, kentsel gelişmelerin önemli bir parçası haline gelen göç, 1940'lardan sonra hızlanan kapitalistleşme ve modernleşme süreciyle, kırdan toprağa dayalı işlerden kopuşu, kentlerde sanayi sektörü için ciddi anlamda işgücü gereksinimini yaratan gelişmeler çerçevesinde ortaya çıkmıştır.(Ünverdi, 2002) İzmir'de bu dönemde tüm Türkiye kentlerinde olduğu gibi ortaya çıkan işgücü gereksinimi ile birlikte yoğun göçe maruz kalmıştır. Dolayısıyla İzmir'in önemli bir yerleşim bölgesi olan Karşıyaka bölgesi de bu gelişmelerden etkilenmiştir. Nüfus

artışına paralel şekilde konut ve kentsel hizmetler gereksinimi ortaya çıkmış ve çoğalmıştır.

İzmir’de gelişme öncelikle sanayi alanlarının yakın çevresinde meydana gelen konut alanları ile ticari gelişme akslarına doğru kayma eğilimi göstermiştir. Bu gelişmeleri sağlayan önemli nedenlerden biri ulaşım alanındaki kolaylıklar olmuştur. Dolayısıyla, İzmir’de kentsel gelişim merkezden itibaren yakın çevresine bağlayan anayollar üzerinde bulunan sanayi ve ticaret bölgeleri yönünde olmuştur.

Fiziksel yapısı olarak Anadolu Caddesi, bölgeyi kuzeyde Çanakkale’ye, güneyde Aydın’a bağlayan kent geçişi niteliği ile Karşıyaka’yı, güneyde Körfez’e kadar uzanan kesim ve sonradan yapılaşmış olan kuzeydeki yamaç alanları olmak üzere ikiye bölmektedir. Anadolu Caddesi güneyinde yer alan ilçe merkezinde, 1955 ‘li yıllardan itibaren 1/2000 ölçekli planlara göre Donanmacı Mahallesi, Bahariye, Aksoy ve Alaybey Mahallerinde yapılaşmalar başlamıştır. Söz konusu gelişme süreci içerisinde, Anadolu Caddesi’nin güneyinde üst ve orta gelir gruplarının, kuzeyinde gecekondu yerleşmelerinin yoğunlaştığı kesimlerde çoğunlukla alt gelir gruplarının yer aldığı görülmektedir.(Kıldış, 2006, s.16)

Karşıyaka yerleşmesinin de mekansal yapılanmasında önemli etkiler yaratacak söz konusu gelişmeler göç bağlamında yaşanmaya başlamıştır. 1960’lardan itibaren yoğun bir göçle karşı karşıya kalan ve 1970’lerden itibaren de topoğrafik eşiklere dek yayılan kuzey bölgesi, yani İzmir-Çanakkale karayolunun üst tarafı, otoyol hattı için ulaşımaya yönelik yatırımlarla yeni bir gelişim kazanmıştır. (Ünverdi 2006) Ayrıca bu dönemde Karşıyaka eski dokusunun etrafında oluşmaya başlayan gecekondu yerleşimleri varlıklarını yayılarak sürdürmeye devam etmişlerdir. Alaybey’den başlayarak özellikle bu dönemde belirginleşen farklı tipte yerleşmeler birbirini takip etmektedir. Alaybey’de kıyıda yer alan sanayi tesisleri, Tersaneden sonra yoğun olarak konut alanına dönüşmektedir. Anadolu Caddesi Karşıyaka yerleşimi için belirleyici bir sınır teşkil etmektedir. Anadolu Caddesi’nin, güney yönünde imarlı yapılaşma ve eski kent dokusu varlığını sürdürürken, kuzey yönünde yoğun

gecekdulaşma yoğunluk kazanmıştır. Nitekim Karşıyaka'nın kuzeyinde yer alan ve 1960'lardan sonra ortaya çıkan mahalleler gecekondu niteliğindedir. Örnekköy, Cumhuriyet Mahallesi daha kuzeyde Küçük ve Büyük Yamanlar, gecekondu alanları ile kaplı olup, günümüzde de kuzeye doğru genişlemeye devam etmektedir. Bu yerleşimler, gecekondu iken imar afları ile dikeyde yükselmiş ve yasallaşmış yerleşim alanlarıdır (Karadağ,2000, s.75)

1970'lerde başlayan yoğun göç ve buna paralel gerçekleşen nüfus artışı Karşıyaka'da mevzuata aykırı yapılaşmanın başladığı dönemlere denk gelmektedir. Bunlar, Anadolu Caddesinin güneyinde, Şemikler, Nergiz ve Dedebaşı Mahallerinde genelde hisse tapulu araziler üzerinde özel parselasyona dayalı kaçak yapılaşmalar ile Anadolu Caddesi kuzeyinde Gümüşpala, Orgeneral Nafiz Gürman, Postacılar vb. mahallelerdeki başkalarının arazisi üzerinde yapılan gecekondulardır. Söz konusu gecekondu yerleşmeleri, daha sonraları halk arasında "Özal Affı " olarak da ifade edilen 2981 sayılı imar affı ile affedilen bölgeleri oluşturmuştur.(Kıldış, 2006, s.16)

Yamanlar dağı kütesinin güney etekleri önündeki düzlüklerde Karşıyaka merkezi yerleşimi yer almaktadır. Burada İzmir- Çanakkale yolundan itibaren yükselen Yamanlar dağının yamaçları bugün büyük oranda gecekondu alanları ile kaplı durumdadır. Nitekim yoğun konut yerleşimleri ile kaplı olan Gümüşpala, Örnekköy, Yamanlar mahallesi ve Bayraklı gibi gecekondu semtleri Yamanlar dağının üst yamaçlarına yayılmış durumdadır.(Karadağ, 2000, s.83)

Anadolu Caddesinin güneyinde kalan Karşıyaka düzlüklerinde 19. yüzyıl sonlarında kıyıda ince bir hat doğrultusunda uzanan konut alanları giderek genişlemiş ve tarımsal verimliliği yüksek olan bu topraklar günümüzde tamamen konutlarla kaplı duruma gelmiştir. Söz konusu yerleşmeler bugün prestij semti özelliği taşımaktadır. (Karadağ 2000, s.83)

Karşıyaka ilçesinde gerçek büyüme kentin hemen her tarafında olduğu gibi, 1975 sonrasında meydana gelmiştir. Kentleşme süreci açısından dikkati çeken en önemli

gelişme Çiğli'nin Karşıyaka merkez nüfusu içine dahil edilmesi olmuştur. Böylece artan nüfusun beraberinde getirdiği konut gereksinimi planlı ve plansız konut yerleşim alanlarının oluşumunu da beraberinde getirmiştir. Karşıyaka'da kaçak yapılaşma imarlı konut oranını geçer duruma ulaştırmıştır. Karşıyaka'nın yaklaşık %60'lara varan bölümü, 1985 sonrasında 2981 sayılı İmar Affı Yasası ile Islah İmar Planları kapsamında gerçekleştirilen düzenlemeler sonucunda yasallaşan alanlardan oluşmaktadır. Bu durum karşısında gecekondu bölgelerinin geniş yer kapladığı Karşıyaka ilçesi çevresinde, Belediye ve özel kooperatifler yoluyla kurulan toplu konutlar planlı büyümenin örneklerini teşkil etmektedir.

Bunlar 1970'lerde, orta gelir grubu hedef alınarak Bostanlı'da, Emlak Bankası tarafından başlatılan toplu konut hamleleri Atakent ve Mavişehir, Çiğli'deki Evka-2 ve Egekent-1 hamleleri ile devam etmiştir. Karşıyaka ilçesindeki konut alanları özellikle Emlak Bankasının toplu konut çalışmaları sonucu batıya doğru hızlı bir büyüme süreci içerisine girmiştir. Daha sonraları Atakent, Mavişehir, konutları ile birlikte konut yerleşmelerinin sınırı Atatürk Organize Sanayi Bölgesine dayandığı görülmektedir.

Başladığı yıllarda orta gelir grubunu hedefleyen sözkonusu toplu konut uygulamaları, izleyen yıllarda üst gelir gruplarına yönelik devam etmiştir. Toplu konut yerleşimleri Karşıyaka'nın büyümesinde önemli bir etken olmuştur.(Karadağ 2006, s.111) Yapılan toplu konut alanlarının yerleri seçilirken, Egekent I projesinde olduğu gibi daha ziyade gecekondu bölgelerinin çeperleri tercih edilerek bu bölgelerin de sınırlandırılmasına çalışılmıştır. Günümüzde yapılan uygulamalar ise daha çok uydu kent diye tabir edilen biçime dönüşmüştür. Belli gelir grupları için, dışa kapalı, özel güvenli konut alanlarının olduğu, bu alanların Karşıyaka kent dokusu ile bütünleşmeden, yalnızca eklemlendikleri görülmektedir (Ünverdi, 2006, s.22).

Günümüzde kuzey aksı halen devam etmekte olan konut yatırımlarının yoğunluklu bölgesidir. Son dönemde Yalı Mahallesi, Soyak toplu konut alanları vb. proje uygulamaları bu bölgenin gelişim gösterdiğinin önemli bir işaretidir.

Tablo 4.1 Karşıyaka- Çiğli aksında 1980 sonrası yapılan toplu konut projeleri

KARŞIYAKA-ÇİĞLİ AKSI BOYUNCA 1980 SONRASI YAPILAN TOPLU KONUT PROJE ALANLARI VE KONUT SAYILARI				
Toplu Konut Alanı	Yapım Tarihi	Konut Sayısı	Alanı(hektar)	Bulunduğu yer
Atakent Emlak Bankası	1988–1989	1.072	25	Karşıyaka
Mavişehir-1	1993–1995	2.872	16,44	Karşıyaka
Mavişehir-2	1995–1998	3.456	20	Karşıyaka
Çiğli Koop	1994–2000	2.000	30	Çiğli
Evka 2	1987–1989	3.120	116	Çiğli
Evka 5	1994–1998	3.377	99	Çiğli
Evka 6	1996–1999	999	12	Çiğli
İzkent2	1991–1996	561	4,75	Çiğli
İzkonut 2	1991–1996	429	4,13	Çiğli

Kaynak: Kaygalak İ. ve Mutluer M. (2006). Karşıyaka-Çiğli’de Kentsel Gelişimi Etkileyen Faktörler. Karşıyaka Kültür ve Çevre Sempozyumu Bildiriler içinde 63-81. İzmir: Şanal Matbaacılık.

Karşıyaka'nın eski kent dokusu ise bu yapılaşmadan etkilenererek bozulmaya uğramış, çoğunlukla yıkılan tarihi yapıların yerlerinde apartmanlar yükselmiştir. 1980’li yıllara kadar kasaba görünümünde varlığını sürdürmüş olan tren yolunun kuzeyinde kalan Soğukkuyu bölgesinin yoğun apartman yapılarıyla örülmesi bu döneme rastlamaktadır. Yerleşimin değişimi eski kent dokusunda özellikle yolların dar gelmesi ve yeni yolların açılmasını gündeme getirmiştir. Bunun sonucu olarak Girne ve Bahriye Üçok Bulvarları bu dönemde açılmıştır.

Karşıyaka’nın Anadolu Caddesi güneyinde Alaybey, Aksoy, Donanmacı Mahalleleri ile başlayıp, Bostanlı ile biten sınırlar arasını kapsayan bölgenin, 1/1000 ölçekli uygulama imar planları 1984 yılında, o dönemdeki adı ile İzmir Belediyesi tarafından hazırlanmış ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. Söz konusu planlar günümüzdeki Karşıyaka yerleşiminin şekillenmesini sağlamıştır. 1955 yılının onaylı 1/2000 ölçekli imar planında 21,80 m (yedi kat) olan kıyı şeridi ve 12.80 m (dört kat) olan iç kesimlerin yapı gabarileri, 1984 planlarıyla kıyı şeridinde 8 kata, iç kesimlerde ise dört kat olarak düzenlenmiştir. Ancak daha sonraki yıllarda meclis kararı ile dört kat gabariye sahip olan yerlerin gabarileri beş kata, beş olanlar altı kata, altı kattan itibaren kat sıkıştırma biçimi ile 6 katlar 7 kata, 7 katlar 8 kata, 8 katlar ise 9 kata çıkarılmıştır. Bu plana ek olarak 1987 yılında

Gümüşpala ve Yamanlar mahallerini kapsayan ıslah imar planı çalışmalarının, 1990 yılında ise revizyon imar planlarının yapıldığı görülmektedir (Kıldış, 2006,s.17–18).

1920’li yıllarla birlikte kentleşme süreci içerisine girmiş olan Karşıyaka’da, 1950 sonrası kentleşme hızını artırmış, 80’li yıllardan itibaren ise hız kesmeden devam eden kentleşmenin sonuçları ortaya çıkmıştır. Göçler ve bundan kaynaklanan toplumsal yapının değişimi, Karşıyaka’da sosyal yapının değişimine neden olmuş, birçok etkenin birleşimi sonucu oluşan fiziksel yapılanmanın kökten değişimini beraberinde getirmiştir. Günümüz Karşıyaka fiziki yapısı, merkezde bulunan eski kent dokusunun büyük kısmını kaybetmiş, gecekondü bölgeleri ve yüksek katlı apartman bloklarıyla çevrelenmiş bir kent dokusuna dönüşmüştür.

Karşıyaka imar planında ticari alanlar olarak ayrılmış olan Karşıyaka Çarşı Bölgesi ve Bostanlı bölgeleri ile Örnekköy’ün kuzeyindeki yaklaşık 3 ha.’lık küçük sanatlar alanı dışında, son dönemde gündeme gelmiş olan Mortgage Yasası’nın da özendirilmesi ile İzmir’de yaşayan ve çalışan nüfusa yönelik olarak yeni konut alanlarının oluşturulması hız kazanmış olup, bu uygulamaların daha da yoğun biçimde devam edeceği görülmektedir.(Şekil 4.5) (Kıldış, 2006, s.18)



Şekil 4.5 Karşıyaka Arazi Kullanış

4.4 Karşıyaka Çarşısı ve Gelişim Süreci

İzmir’de de kentsel gelişme süreçleri açısından özellikle 80 sonrası, yaşamın her alanında önemli bir değişim dönemi olarak görülmektedir. Kent bu dönem içerisinde tüm metropol kentlerde yaşanan bu değişim ve dönüşümlerden etkilenmiştir. Bu aşamada mekan, bu değişimleri yaratan ve güçlenmesini sağlayan amaçlar doğrultusunda anlam değişikliğine uğrayarak yeniden düzenlenmiştir. Karşıyaka Çarşısında da, kentin yaşadığı değişimler sonucu fiziki mekanında önemli dönüşümler gerçekleşmiştir. Bu dönüşüm süreçlerini belirleyen önemli etmenlerden biri imar planları olmuştur. Bölge için oluşturulan yeni imar planları sonucunda, Kemalpaşa Caddesinin her iki tarafında yer alan en fazla iki katlı, asırlık yapıların yerini zaman içerisinde dikeyde yükselen iş hanları almıştır.



Şekil 4.6 Karşıyaka Çarşı Girişi 1900’ler



Şekil 4.7 1975 Karşıyaka Çarşı Girişi



Şekil 4.8 2000’ler Karşıyaka Çarşı Girişi

Fiziki mekanda yaşanan bu dönüşümler kadar, hızla artan nüfus ile birlikte sosyal yapı da değişimler göstermiştir. Tüm batı yerleşmelerinde olduğu gibi Karşıyaka da 1950’li yıllardan itibaren yoğun göç almış, 1930’larda 20.000 olan nüfus günümüze gelindiğinde milyona yaklaşmıştır. (Dalkıran, 2000, s.127) Artan nüfus elbette pek çok kentsel fonksiyona ve ticarete yönelik kullanımlara olan gereksinimi de kaçınılmaz olarak arttırmıştır. Ne var ki kentsel gelişme çizgisi içerisinde fonksiyonlara yönelik talepler ancak yoğun yapılaşma talepleri içerisinde koşulların optimize edilebildiği alanlarda hayata geçebilirken, ticaret Karşıyaka mekanında geniş bir saçaklanma eğilimi, içerisinde hemen her bölgede yaygınlık kazanmıştır. Hatta bugünkü arazi kullanım deseni içerisinde Karşıyaka çarşısı tüm ticaret lekeleri ile birlikte ele alındığında oransal olarak neredeyse etkinliğini yitirmeye de başlamıştır.

Bütün bu gelişmeler fizik mekanda, yalnızca Karşıyaka bölgesi içerisindeki bir etkileşim ile açıklanamayacak derecede üst ölçekli ve kapsamlıdır. Üstelik tarihsel olarak da farklı dönemlerin birikimleri eşliğinde somutlaşmış bir örnek olarak karşımızda durmaktadır. Bu nedenle Karşıyaka Çarşısının bugün gelinen aşamada sahip olduğu özellikleri analiz edebilmek ancak dönemsel bir inceleme ile ve yaşanmış değişim ve dönüşümlerin içeriğini kavrayarak mümkün olabilecektir.

4.4.1 Karşıyaka Çarşının Ortaya Çıkma Süreci Ve Gelişimi

Karşıyaka Çarşısı, mekansal gelişim süreci içerisinde kuzeyle olan ulaşım bağlantısından önemli ölçüde etkilenmiştir. İncelenen belgelere göre, Karşıyaka Çarşısı'nın uzun yıllar İzmir kent merkezi ile iç içe geçmiş bir örüntü sergilemiş ve İzmir kentinin ekonomik-siyasal ve toplumsal yapısından etkilenmiştir. Tıpkı bugün olduğu gibi geçmişinde de İzmir, çalışma alanını her türlü politik, ekonomik ve siyasal anlamda etkilemiştir. Bu gelişme sürecini 3 adet kırılma noktaları itibari ile ele alındığında 3 dönemde incelemek mümkündür.

4.4.1. İlk Ortaya Çıkma Süreci

İzmir'de 1800'lü yıllarda, Rum-Ermeni-Levanten gruplarının ticaretle uğraşmaya başlaması ve özellikle Batı Anadolu'da ucu ve başı İzmir olmak üzere demiryolu işletmeciliğinin çalışması ile İzmir ticaret kenti olarak 1880 sonrasında büyük bir hızla gelişme göstermiştir. Sözkonusu gelişmeler sonrasında çarşı kavramı ile tanışılmıştır. Bu değişimlerle beraber, İzmir Rum semtlerindeki Frenk Mahallesi çarşıları oluşmuş ancak bu mekan da 1922 yangınında yok olunca, kentin tek çarşısı konumunda Kemeraltı çarşısı yer almıştır. O dönemlerde, Karşıyaka'da iskeleden istasyona uzanan cadde dışında, Çarşı olarak işlev gören bir mekan bulunmamaktaymış.

Karşıyaka çarşısı mekansal olarak, konfeksiyon- ayakkabı-gıda ve gündelik yaşamı idare etmek için fonksiyonların bir arada yer aldığı, yürünebilir mesafede bir bölge olarak, iskeleden tren istasyonuna kadar olan bölgede çarşı caddesi olarak adlandırılan bu yolun iki tarafına sıralanmış dükkanlarla gelişen orta ölçekli bir ticaret bölgesi olarak ortaya çıkmıştır.



Şekil 4.9 1900'lü yıllarda Karşıyaka Çarşı

Karşıyaka çarşısının oluşmaya başladığı bu süreçteki en önemli gelişmelerden biri, Karşıyaka tramvayının ilk hattının işletmeye açılması olmuştur. 1906 yılından itibaren bu hat iskeleden başlayıp çarşının ortasından geçtikten sonra Soğukkuyu'ya dek ulaşan bir güzergahta hizmet vermeyi sürdürmüştür.(Şekil 4.10) 1632 metrelik bu ilk tramvay hattı ve 1907 yılında işletmeye açılan Bostanlı ve Naldöken hatları, çarşı için önemli bir gelişme sürecinin başlangıcı olmuş ve gelişimin hızlı bir şekilde ilerlemesine neden olmuştur. Dolayısıyla Karşıyaka'nın ulaşımına ilişkin en önemli simgelerinden biridir.(Yetkin, 2004b,s.2-4)



Şekil 4.10 Karşıyaka Tramvay Hattı

1906 yılında hizmete giren tramvay, merkez iskele olmak üzere üç hattan oluşmuştur. Bunlardan birincisi şimdiki Kemalpaşa Caddesi üzerinden tren istasyonu

ve Osmanpaşa Camii duraklarına uğrayarak Soğukkuyu'ya, ikincisi Osmanzade üzerinden Papaz(Bostanlı) iskelesine, üçüncüsü ise bir süre sahilten, daha sonra tramvay caddesinden Alaybey'e ve Naldöken'e uzanmıştır. Karşıyaka tramvayını ilk yıllarda Belçikalılar çalıştırmıştır. Cumhuriyet döneminde kara ulaşımının hızla gelişmesi ve hattın elektrikli hale getirilememesi sonucu Karşıyaka tramvay hattı özelliğini yitirmeye başlamıştır. Kaldırıldığı zaman dünyadaki son iki üç atlı tramvaydan biri konumunda olan Karşıyaka tramvayında kaldırılmadan önce son bir yıl içinde 763172 yolcu taşımıştır. İlerleyen yıllarda atlı tramvaylar yerini elektrikli tramvaylara ve otobüslere bırakmıştır. İzmir Belediye Meclisi 1 Ekim 1939 toplantısında Karşıyaka tramvayının aşamalı olarak kaldırılmasını kararlaştırmıştır. Bu alınan karar ardından Soğukkuyu hattının rayları sökülmüş ve cadde parke taşlarla döşenmiştir. Bunun ardından Mareşal Vorosilof'un armağanı olarak İzmir Belediye'sine bağışlanan otobüs burada çalışmaya başlamıştır. Bu Karşıyaka Soğukkuyu hattı Karşıyaka ulaşım tarihindeki ilk belediye otobüs hattı olmuştur. Tüm bu gelişmelerden kısa süre sonra tramvay hattı kaldırılmış ve tarihe karışmıştır.(Dalkıran 2000, s.128-130)

Karşıyaka çarşısı kendine özgü yapısının dışında ilk oluştuğu dönemler itibariyle İzmir'in önemli merkezi Kemeraltı'na bağımlı konumda yer almıştır. İlk aşamada bir iki imalathane dışında üretim yapılmayan, perakende ticaretin hâkim olduğu bir çarşı niteliği taşıyan Karşıyaka çarşısı, bu yapı içerisinde çarşı esnafının, Karşıyakalıların ihtiyaç duydukları bazı ürünleri Kemeraltı'ndaki toptancılardan temin ettikleri bugüne ulaşan bilgiler arasındadır. 1900'lülerin başlarında henüz kentsel fonksiyonların çeşitlenmemiş olması nedeniyle Çarşı, bir yandan Kemeraltı kent merkezine olan bağımlılığını sürdürmeye devam etmiştir. Bununla birlikte, kent merkezine uzak olma ve erişim olanaklarının da sınırlı olması nedenleriyle Karşıyaka dükkanlarında satılan ürünlerin fiyatları da Kemeraltı'na göre çok daha yüksek bir seviyede yer almıştır.

Karşıyakalıların günde en az bir kere günlük alışverişlerini yapmak için uğradıkları Kemalpaşa Caddesi, o dönemin alışveriş merkezi konumunda yer almışsa

da, sözkonusu dönemde Karşıyaka halkının giyim ihtiyaçları ağırlıklı olarak İzmir’den karşılanmıştır. Böyle bir eğilimi ortaya çıkaran ise, Karşıyaka’nın o dönemki işlevsel yapılanması içerisinde giyimin çok geri planda kalmış olmasıdır. Bu dönemlerde Kemeraltı ise, giyim ve gıda bakımından İzmir’in en büyük çarşısı konumundadır. Nitekim Karşıyaka Çarşı’sı ilk dönemlerde İzmir’e bağlı olarak gelişmiştir.

4.4.1.2 20. Yüzyıl Süreci

1900’lü yıllardan beri İzmir’de önemli bir alt merkez olan Karşıyaka çarşısı geçirdiği değişimler ve bugün ulaştığı noktada incelenmeye değer bir örnek teşkil etmektedir. Bu bölümde tarihsel süreç içerisinde Karşıyaka çarşısının İzmir’de yaşanan gelişmelerden etkilenerek yaşadığı dönüşüm aşamaları ve bu değişimlerin mekan ve toplumsal yapıda oluşturduğu etkiler incelenecektir.

1919’lu yıllarda Karşıyaka Çarşısının ticaret birimlerini incelediğimizde Levanten ve yabancı halkın işletmekte olduklarını görmekteyiz. (Tablo 4.2) Bu düzen ise, İzmir’in geçirmiş olduğu 1922 yangınından ve Cumhuriyet döneminden sonra bölgeyi yabancıların terk etmesi sonucunda değişmiştir. Cumhuriyet’in kuruluşu, İzmir’de ve Karşıyaka’da önemli dönüşümlere neden olmuştur. Bu gelişmelerin en önemli nedeni ise, Türk halkının ulusal kimliğini oluşturma çabası olmuştur. Cumhuriyet öncesi Karşıyaka’da görkemli bir yaşam sürerken, Cumhuriyetin ilanı ve sonrasında bölgedeki Levanten ailelerin büyük çoğunluğunun buraları terk etmeleri ile sonuçlanmıştır. Bu gelişmelerin sonucu, yeni gelişen ve oluşan ulusal kimliğin modern yapılarla çeşitliliği artarak, tarihsel dokunun yok olmasına neden olmuştur.

Tablo 4.2 1919 yılında Karşıyaka'nın İş Erbabı

Fırımlar: H. Danoviç , S. Yoannis, S. Kalogereas, S. Likerdopulos.
Ekmek Bayileri: G. Kokkinakis, S. Fotiadis
Uncular : A. İsaías, N. Sultanyan ,Salih Efendi, İ. Hacı Yeorgios
Sütçü Dükkanları : A. Hristodulos.
Bakkal Dükkanları : A. Andonios, İngiliz Doğu Şubesi.
Pastaneler: Ali Rıza , P. Gunaris
Tiyatrolar: ‘Olimpia ‘, Müdür Markopulos(Sineması da mevcut)
Doktorlar: P. Avramidis, K. Amatian , D. Apostolidis, Ag. Ezra, F. Zograakis, A. Yordanidis, G. Kosmadis, V. Pilarinos.
Kahvehaneler: ‘ Venizelos’ V. Leondaridis; ‘Venüs’ G. Potucis; ‘Ethnikis Aminis’ N. Kalligas; ‘Olimpia ‘ M. Makropulos; ‘Skra ‘ G. Leondaridis; ‘ Missel’ İpsilantis A.
Hırdavat – Nalburiye: Armao Kardeşler İngiliz Doğu Şubesi , Çulluzade, İ. Hristofidis
Berberler: A. Andonios, P. Karasankais, İ. Kefalopulos, L. İlibancos, E.Naçios, S. Panas, A. Sirkesian, H. Hurudakis, Hacı Ali Usta
Kasaplar: İ. Anagnostopulos, K. Anagnostopulos, M. Anagnostopulos, D. Alabeliotis, S. Krayioviç, H. Krimeacis, A. Molalı, D. Panas.
Emlak Komisyoncuları: A. Kamolinos, D. Kukulakis, N. Kukulakis, E. Narik, N. Hacı Nikolas.
Lokantalar: A. Yoanidis, E. Politis.
Oteller: (Sadece Konaklamak İçin) ‘ Olimpia’ M. Markopulos.
Oteller: (Yemek Servisi de Yapılan) D. Kumanis , M. Markoulos, M. Reşit.
Diş Hekimleri: F. Granie, Savvopulos.
Bakkaliye: Osmanlı Anonim Şirketi , F. Kandinas, O. Kirkorian , A. Musulian, M. Minasian, P. Markosian, N. Puris, E. Sevastos, Skolianos ve Sias , E. Stefanidis, K. Curmitis, A. Hristofidis
Terzi Dükkanları: M. Anastasiadis,P. Artinian,G. Gurlis, N. Krommidakis, A . Ohanes, Takvor Andin.
Ayakkabıcılar: D. Kahya , Hamdi Efendi , N. Hacı Stefanis.
Manifaturacılar: İngiliz Doğu Şubesi, İ. Hacı Stefanis.
Eczaneler: İ. Vassatis, İ . Yoannidis, Th. Skiças

Kaynak: Kuruluşundan Cumhuriyet’e Karşıyaka Belediyesi Tarihi 1887-1923-Engin Berber

Karşıyaka çarşısının bulunduğu cadde 1922 yılına kadar Çarşı Caddesi olarak adlandırılmıştır. İzmir’in kurtuluşunda Gazi Mustafa Kemal ilk akşamını 10 Eylül 1922’de Karşıyaka’da İplikçizade Köşkünde geçirmesinden sonra çarşı caddesine kurtarıcısının ismi verilmiş ve burası Gâzi Mustafa Kemal Paşa Caddesi adını almıştır. Günümüzde ise, çarşı için yalnızca Kemal Paşa adı kullanılmaktadır. (

Yetkin,2004b,s.1-2) O dönemlerde Kemalpaşa caddesi, iskele önünden başlayıp istasyona uzanan, taşıt trafiğine kapalı, Karşıyaka'nın simgesi konumunda olan önemli öğelerinden biri olmuştur.

Bu dönemde Gazi Mustafa Kemal Paşa Caddesi üzerindeki fonksiyon kullanımlarında bölgeye hizmet veren esnaf grubu içerisinde ilk sırayı bakkaliye ve gıda ticaretiyle uğraşanlar almıştır. Günümüze ulaşan bilgilere göre altı bakkal ile üç tüccar Karşıyakalıların gıda ihtiyaçlarını gidermeye çalışmışlardır. Bakkaliyelerin kapasite olarak daha büyük olanları ve daha çok rağbet görenleri Hüsnü Bey'in Emniyet, Ali Bey'in Karşıyaka, Fettah Yahya Bey'in Güzel İzmir ve Mehmet Şevket Bey'in Kırım Bakkaliyeleri olmuştur. Bunlardan başka Hâzım ve Hüseyin Hüsnü Beylerin bakkaliyeleri de çarşıda faaliyet göstermiştir. Bu dükkanlarda tuzlanmış balıktan hububata, gazy ağından sade yağına, konserve den tütüne varıncaya kadar her türlü ürün satılmıştır. 1920'li yıllarda henüz elektrik ve soğutucuların bulunmaması ve Karşıyakalıların yiyeceklerini azar azar ve günlük olarak satın alma ihtiyacı, çarşıda bakkal esnafının sürekli bir müşteri potansiyelinin olmasını sağlamıştır. Çarşıda Muammer Süleyman ve Mustafa Şükrü Beyler un ve zahire ticareti yapmış, Abdülkadir ve Hikmet Beyler de yağ ve peynir ticaretiyle uğraşmıştır. (Yetkin, 2004b, s.2)

1920'li yıllarda Karşıyaka Çarşısında en fazla bulunan esnaf gruplarından birini de tuhafiyeciler oluşturmuştur. Tuhafiyecilerinden en lüks mağaza Mütekait Kaymakam Cemal Bey'in İstanbul Pazarıdır. Burada bayanların ilgisini çekecek kaliteli ipekliler, yünüler ve pamukluların yanı sıra tuhafiye malzemeleri de yer almıştır. Ali Nazif Bey'in Güzel Karşıyaka, Suat Nazif Bey'in Şark Bonmarşelerinde her türlü ıtriya malzemesinin, çocuk oyuncak ve ayakkabılarının mekanı olarak bilinmektedir. Bunlardan başka Osman Nurî Bey'in Karşıyaka Hânımlar Pazarı, Levi Jamao ve Levi Kokino'nun Tuhafiye Mağazaları da Karşıyakalıları hizmet vermiştir.(Yetkin, 2004b, s.2)

1920’li yıllar ise Cumhuriyet ideolojisinin en yoğun yaşandığı dönemler olmuştur. Bu gelişme kendisini giderek dükkan isimlerinin değişimi çerçevesinde göstermeye başlamıştır. Özellikle Karşıyaka Çarşısındaki tüccar terzilerin isimleri bu yüzden anlamlı olmuştur. Abdülkerim Bey’in Terzihanesi yeni başkent Ankara’nın adını taşıırken, Mehmet Esat Bey’in Terzihanesi de Cumhuriyet adını taşımıştır. Her iki terzi de sivil elbiseler, merasim elbiseleri, kostüm, tayyör ve mantolar konusunda özenli dikimleri ile ön plana çıkmıştır.(Yetkin, 2004b, s.3)

Dolayısıyla Karşıyaka çarşısı bu aşamada, dönemin üretim yapısının yoğun emek ve özel becerilere dayanıyor olması bağlamında gelişen bir mekansal üretim kurgusu eşliğinde biçimlenmeyi sürdürmüştür. Değerli el emeği ürünler ve siparişle ayakkabı imalatı bu dönem çarşısının en temel unsurlarından bazıları olmuştur.

1926 yıllarında Karşıyaka’da üç eczane faaliyet göstermiştir. Bunlar Ömer Vehbi Bey’in Ferah Eczanesi, Talip Arif Bey’in Eczane ve Fuat Necmettin Bey’in Selamet Eczaneleridir. Bu eczaneler Osmanlı döneminin eczane geleneğini sürdürmüş ve günün belirli saatlerinde uzman hekimlerin hastaları muayene edip, reçetelerini yazdıkları mekanlar olmuşlardır.(Yetkin,2004b,s.3-4)

Bu dönemde Karşıyaka Çarşısında bazı özel imalat faaliyetleri de yer almıştır. Özellikle imalat sektörünün belli bir alanda yoğunlaşması ilgi çekicidir. Bu alan rakı ve alkollü içkilerdir. Çarşı Caddesi Şayetse Sokak 15 numaralı imalathanede Rıfat Bey halis üzüm ve anasondan kendi tabiriyle enfes olan Bulut rakısını üretmiştir. Bu imalathanede rakının yanı sıra konyak, şarap, mastika ve likör üretilmiştir. Yine Çarşı Caddesi Şayetse Sokak 37 numaralı imalathanede İsmail Hakkı Bey “Ab-ı Hayat (Hayat suyu)” markalı rakısını ve bunların yanında viski, konyak ve likör de imal edilmiştir. Cadde üzerindeki imalathanesinde Mahmud Nedim Bey “*Kibâr Rakısı*” üretmiş, Ali Rıza Bey de Bira üretimi gerçekleştirmiştir. Nitekim, Tekel kurulmadan önce rakı ve alkollü içkiler özel sektörcü üretilmiştir. Karşıyaka’da bu kadar çok sayıda içki imalathanesinin bulunması, buranın bir sayfiye mekanı olması ve zevk erbabı kişilerin yaşamasıyla açıklanabilir. (Yetkin, 2004b, s.3 -4)

Karşıyaka Çarşısında ve iskele civarında bir çok eğlence mekanı faaliyet göstermiştir. O yıllarda bu mekanların en meşhuru Hafız Mustafa Bey'in işlettiği Sevim Pastanesi olmuştur. Burası tatlı ve alkollü içecekler diye iki kısımdan oluşmuş ve tatlı salonunda pasta, baklava, şeker, şekerleme, hediyelik çikolata gibi ürünlere yer verilmiştir. İçkili kısım geceleri geç vakte kadar açık olup, burada bira, likör, şarap, konyak, rakı servisi yapılmış ve “asri, aile ile istirahat edilecek en kibar salon” olarak tanıtılmıştır. Hakkı Beyzade Naki Bey'in Vatan Gazinosu da 1920'li yılların önemli salonları arasında yer almıştır. İskeleden çarşıya girişte Rıza, Emin ve Yusuf Beylerin işlettiği Kemer Kırathanesi de önemli mekanlar arasında yer almıştır. Sözkonusu mekan, o dönemlerde henüz çayla tanışıklık olmadığından müşterilere şerbet, meşrubat, kahve ve nargile servisi yapılan, tavla, domino, dama, satranç ve iskambil oynanarak hoş vakit geçirilen bir mekan olarak konumlanmıştır.

Dönemin önemli eğlence ve kültür merkezlerini sinemalar oluşturmuştur. Yalı Caddesinde Mustafa Sırrı Bey'in İskele Kulüp Sineması ile Refik Baha Bey'in Ferah Sineması söz konusu mekanların en ünlüleri arasında yer almaktadır. Özellikle Ferah sineması 450 kişilik büyük salonuyla ve getirdiği iyi filmleriyle büyük ilgi görmüştür. (Yetkin,2004b,s.4) Ayrıca ticari aktivitelerin ağırlıkla yer aldığı Donanmacı Mahallesi de eğlenceye yönelik gazino ve sinemaların da toplandığı bir yer olarak konumlanmıştır. Buna karşılık da diğer mahallelerde de günlük hizmetleri karşılayan bakkal ve kahve dışında başka ticari aktivite yer almamıştır. (Ergir, 1999)

Karşıyaka'nın gelişmeye başladığı 1920'li yıllarda mühendislik ve inşaat işeriyle uğraşan esnaf da çarşıda yer almaya başlamıştır. Karşıyaka Çarşısının Mimâr ve Mühendisleri olarak Berayconi Vereyzeli hizmet vermiş ve Mustafa Mehmet Bey, Yusuf Kenan Bey ile Ahmet Hamdi beyler de inşaat malzemeleri, hırdavat ve boya ticareti yapmışlardır. (Yetkin, 2004b, s.4)

1920’li yılların mütevazı Karşıyaka Çarşısı, kentin ekonomisine, sosyal, kültürel ve gündelik hayatına renk veren önemli bir mekan haline gelmiştir. 20. yüzyılın ilk yıllarında büyüme eğilimi gösteren ve halkın ihtiyaçları doğrultusunda gelişen bir bölge haline gelmiş, Osmanlı klasik çarşı yapısından farklı biçim sergilemiştir. Ticaret ve sanayinin gelişimi ise, 20. yüzyılın ikinci yarısından sonra olmuştur.

4.4.1.3 50-80 Dönemi

Karşıyaka Çarşı 1950 ‘lere kadar çok fazla değişim göstermeden varlığını sürdürmüştür. Oluşumundan itibaren İzmir’e bağımlılığını sürdüren bu bölge zaman sürecinde içinde barındırdığı fonksiyonların çeşitlenmesi ile kendine özgü yapısını oluşturmuştur. 1950’lerden sonra ise, önemli dönüşümler yaşamış ve İzmir’den bağımsız olarak ilerlemeler kaydetmiştir. Söz konusu dönüşüm sürecinde, nüfus yapısındaki değişimler ve imar planları kararları önemli rol oynamışlardır.

Batıdaki diğer yerleşim mekanları gibi Karşıyaka’da 1950’lerden itibaren yoğun bir göç süreci yaşamıştır. Artan nüfus ve bununla birlikte planlama kararlarının etkisi ile alanda yapı yoğunluğunda önemli artışlar meydana gelmiştir. 50’lerden itibaren artan yapı yoğunluğu, çalışma alanında işyeri ve ticaret mekanlarının sayısının artmasına neden olmuştur. İncelenen kaynaklara göre 1950’li yıllarda çarşı aksındaki ticaret fonksiyonlarının dağılımı aşağıdaki tabloda yer almaktadır. (Tablo 4.3)

Tablo 4.3 1950 ‘li yıllarda Karşıyaka Çarşısı fonksiyon dağılımı

İskeleden Girince İş Bankası Sırasında:	İskeleden Girince Yapı ve Kredi Sırasında
İş Bankası	Yapı ve Kredi Bankası
Berber Hilmi Amca	Kürtlerin Pastanesi
Fırın	İstanbul Pastanesi
Berber Kadri Amca	Ortanca Pastanesi
Hasan Bey Mefruşatçı	Şarküterici Haydar
Buzcu Cemil Amca	Sami Pastanesi
Ömerağa Dondurmacısı	Sami Lokantası
Manav Bedri	Fırın

Kırtasiyeci Mustafa	Vakıf Bank
Kasap Hakkı	Meyhaneci Mustafa
Kasap Kadri	Çerezci Hacı
Mualla Hanımın Eczanesi	Sirona-Cevat-Fethi-
Kuaför Şükrü Amca	Çerezci Ferhat Amca
Celal'in Meyhanesi	Dövkardeşler Bakkal
Manav Bekir Amca	Ercoşar Ticaret
Küçük Avcı Kurukahvecisi	Bakal
Kasap Necdet	Sakıpağa Mandıra
Manav Yılmaz	Şarküterici Tatar Ali
Kasap Celal	Helvacı Naciye
Kaluçların Bakkaliyesi	Kitapçı İhsan
Kurtuluş Fırını	Kunduracı Atuman
Hasan Öğüt Eczanesi	Berber Recep-Sefer
Sabri Kocatorosun İşçi Kahvesi	Sarı Araba Feyzi
Manav Hamit	Ferah Eczanesi
Durak Börekçisi	Terzi Malzemecisi Mahmut
Kahramanoğlu Mandrası	Terzi Malzemecisi Hüseyin
Ses Sineması Altında Sandviççi Fethi	Berber Haşim
Komisyoncu Şefik	Terzi Saim
Hasan Sümer Bakal	Tuhafiyeci Güzel Ali
Kuruyemişçi Mustafa	Ziraat Bankası
Karşıyaka Eczanesi Mithat Onat	Elektrikçi Reşat
Temizleyici Cemal	Terzi Cahit
Kunduracı	Terzi Ahmet
Halicı Turgut Ünlü	Foto Ar
Vakıf Çarşısının olduğu yerde Cami vardı. Daha sonra cami şimdiki yerine yapılanca burada Asmaaltı yapıldı.	Terzi Sakıp
Avlar Pasajının yerine Karadeniz Oteli	İnşaat Malzemecisi Mehmet Bey
Belediye binasının yerinde Askerlik Şubesi	Kitapçı Hamit Bey
Su Tesisatçısı Mesut	Manifaturacı Bedri Bey

Manifaturacı Hüseyin Yılmaz	Vakıflar Binaları
Berber Süleyman	Bakkal İsmet
Temizleyici Zehra Teyze	Beykoz Mağazası
Dişçi Süreyya Ertan	Kaymakamlık Binası
Karakulak	Maliye
Ünal Kitiş	Köşe Fırın
Abdullah Yılmaz	Karakol
Halıcı Hilmi	Terzi İlhan
Kunduracı Emin Usta	Sev Kardeşler Bakkaliyesi
Bakkal Hasan	Göçmen Terlikçi
Radyocu İbrahim	Meyhaneci
Yüncü Vural	Milli Mustafa
Manifaturacı Abdullah	Postane
Kenan Eczanesi	Çolak Amcanın Lokantası
Belediye	Keresteci Mahmut Bey
Tuhafiyeci Ferruh	
Akbank-şimdi İGS	
Kahveci	
Berber Celil	
Pastacı Bekiroğlu Ferruh	
Halıcı Kemal	
Kunduracı Mehmet Bey	
Çarıkçı Amca İsmail	
Kitapçı Hüseyin Kınay	
Pastacı Hüsamettin	
Kasap Kemal	
Tornacı	
Bayi Osman	
Meyhane	
Kahveci Metin	

Kömürcü Cemal	
Melek Fırını	
Kahve	
Meyhane	

Kaynak: Gazete Karşıyakalı 18-Şubat-2006 Serap Özsu tarafından tablolaştırılmıştır.

Tablo 4.4 1950’lerde Karşıyaka Çarşısında yer alan ticaret birimleri

Zeki Bey’in Kahvehanesi : O dönemlerde Karşıyaka’nın en popüler kahvehanesi konumunda olan Zeki Bey’in Kahvehanesi çarşı girişinde bugünkü İş Bankası binasının önünde bulunana boşlukta yer almıştır. Dönemin en popüler mekanı olarak konumlanmıştır. . (Şekil 4. 11)
Berber : Fırının hemen yanında erkek berber salonu yer almıştır.
Şekerci Dükkanı: Bu dükkan fırının hemen yanında yer almıştır.
Mezeci Mahmut’un Dükkanı : Bu dükkanda pastırma , sucuk, çeşitli peynirler, tuzlanmış balıklar, tütülenmiş balıklar, lakerde ve sade tereyağ satılmıştır.
Tatar Ali’nin Dükkanı : Bugünkü Galerî Nur’un bulunduğu köşede tatar Ali’nin dükkanı yer almıştır. Buradan Şaheste Sokağının başına, yani şu an ki Ses pasajına kadar hep rum yapısı, tek katlı, çoğunun tepelerinde tuğla süslemeler olan dükkanlar yer almıştır.
Kasap: Tatar Ali dükkanından sonra hemen hemen aynı metrekarede, vitrini aynı tarz olan 3-4 kasap dükkanından ilki olarak konumlanmıştır.
Bekir Efendi Manavı : Kasap dükkanlarından sonra yer almış ola iki manav dükkanından biri Bekir Efendinin manavıdır.
Celal’in Meyhanesi : Manavların bitişiğinde yer alan o dönemlerde Karşıyaka’nın en popüler yerlerinden biri olarak buluşma, sohbet etme, yorgunluk atma mekanı halinde konumlanmıştır.
Manav: Celal’in Meyhanesini geçince bir manav ve sonrada Arabacı sokağının köşesinde Giritli bir kasap dükkanı yer almıştır.
Bakkaliye: Arabacı sokağının diğer köşesinde Kaluş bakkaliyesi yer almıştır.
Fırın: Kaluşun bakkaliyesinin bitişiğinde yer almıştır.
Esat Bey’in Eczanesi : Fırını geçince Esat beyin eczanesi yer almıştır.
Sümer Sineması : Bugünkü ses pasajının bulunduğu Şaheste Sokağı köşesinde Sümer Sineması yer almıştır. Bu sinema uzun yıllar bu isimle hizmet vermiş sahibi değişince Ses sineması adını almıştır. O yıllarda Karşıyaka’da iki sinemadan biridir.
Melek Sineması : Melek Sineması , iskeleden çıkınca sahilde ilk sokak başında konumlanmıştır. Melek Sineması iki katlı, üst katı sinema, alt katı lokal olarak yapılmış, mimarisi tipik, sağlam ve de güzel bir binaymış. Alt katı Avcılar Klubü lokali olarak son zamanlara kadar hizmet vermiştir.
Tütüncü: Sümer sinemasını geçince (bugünkü ses pasajı) şaheste sokağının diğer köşesinde büyük

bir tütüncü dükkanı yer almıştır. Buradan banka sokağına doğru yürürken Mithat beyin eczanesi, Çarşı camisi ve geniş avlusu , tesisatçı Muharrem ustanın dükkanı, Karakulak'ın dükkanı , İsveç Konsolosluğu ve tam banka sokağının köşesinde diş doktoru Kenan Beyin muayenehanesi yer almıştır.
Karakulak: Karşıyakalıların mutlaka bildikleri , güvendikleri bir dükkan hatta bir semtmiş. Çarşıda bir yer, o dükkan sabit nokta kabul edilerek tarif edilmiştir.
Han1: Demirciler, kalaycılar, marangozlar ve tamirciler bu handa yer almış.
Han2 : Arabacı sokağına girip 50 m ilerlendiğinde sağ tarafta büyük bir han yer almıştır. Tüm nalbantlar, soğuk demirciler burada bulunmuş. Paytonlar, at arabaları buraya rahatça girer, atlarının nallarını değiştirir, arabalarının tekerleklerini burada tamir ettirirlermiş. Arabacıların buraya devamlı gidip geldikleri için sokağa bu ad verilmiştir.
Çay Bahçesi: İskelenin çıkışında sol tarafta büyük bir çay bahçesi yer almıştır. Burası sahne kurulup gazino olarak da hizmet vermiştir. (resim) bu gazinoyu Osman bey kurmuş, bugün Osman bey parkı olarak anılan yere geçmiştir. Osman bey gazinosu zamanında en meşhur eğlence yerlerinden biri olarak hizmet vermiştir. Daha sonra buraya belediye bir bina inşa etmiş ve bu mekanı Rıza Bey uzun yıllar Tilla adıyla çalıştırmıştır. Karşıyaka'nın sembollerinden biri haline gelmiştir.
Cemal'in Kahvehanesi: Çarşıya iskeleden girişte sol köşede, bugün Yapı Kredi Bankasının bulunduğu yerde , iki katlı Rum yapısı olan bir binada Cemal'in kahvehanesi yer almıştır.
Cemal'in kahvehanesine bitişik iki katlı, geniş ve cepheli binanın küçük bölümünde tütüncü dükkan, geniş ve arka sokağa uzanan kısımda ise Bakkal Hüsni yer almıştır. Dükkanında her çeşit malı bulmak mümkün olmuştur ve sonraları bu mekan pastaneye dönüşmüştür.
Berber Yusuf : Cemal'in kahvehanesinden sonra büyük bir berber salonu yer almıştır. O dönemlerde bu mekan tüm Karşıyaka'da hatta tüm İzmir'de berber Yusuf olarak tanınmıştır. Hem kadın hem erkek berberi olarak hizmet vermiştir.
Pastane : Berberin bitişğinde dar cepheli bir pastane yer almıştır. Pastanenin arka tarafında çiçekli, sarmaşıklı bir bahçesi bulunmaktaymış. O yıllarda tüm Karşıyaka'da aynı sırada 3 pastane varmış. Burası ise ortada kalmasından dolayı Ortanca pastane diye anılmıştır.
Tütüncü:Tütüncü Haydar'ın küçük bir dükkanı olmasına rağmen çeşidi oldukça fazlaymış. Buranın müşterisi, yabancılar, Levantenlermiş.
Sami Beyin Pastanesi: Tütüncü Haydar'ın dükkanı ile bitişik olan bu pastane o yıllarda Karşıyaka'nın hatta İzmir'in en popüler pastanesi konumunda bir mekanmış.
Niyazi Yeşil'in Bakkaliyesi: Sami beyin pastanesinin bitişğinde yer alan bu bakkaliye, günümüz süper marketler görünümünde bir mekandır.
Ömerağa Mandırası: Bakkaliyenin bitişğinde yer alan büyük, geniş bir dükkan ve en kaliteli süt ürünleri burada satılmıştır.
Çerezci: Mandıranın yanında caddeye çok az cephesi olan çerezci konumlanmıştır.
Kitapçı: Arap'ın bitişğinde Daniş beyin kırtasiye ve kitap satan dükkanı yer almıştır.
Çerezci :Tek katlı, dar cepheli bir dükkan olan bu mekanda kaliteli mal satılmıştır.

Bakkaliye: Arnavutların bakkaliyesi , dükkanın dar cephesi caddeye, geniş cephesi oradaki meydana bakarmış.
Bakkal : Arnavutların karşı köşesinde de bir bakkal dükkanı yer almıştır.
Mandıra : Bugünkü temizocak kuyumcusunun karşısında mandıra yer almıştır.
Kahve : Bugün temizocak binasının bulunduğu yerde büyük bir kahve yer almış ve iki katlı, daha çok işçilerin kullandığı bir kahvehaneymiş..
Kitapçı İhsan : Aynı sırada yer alan bu kitapçıda her taraf kitap ve roman la dolu olurmuş
Ayakkabı Tamircisi : Kitapçı İhsan’dan çıkınca bu sırada ayakkabı tamircisi Murat ustanın dükkanı yer almıştır. O dönemlerde, varlıklı insanlar, hazır ayakkabı almazlar, ısmarlama ayakkabı giyerlermiş. Varlıklı insanlara ayakkabı yaparmış.
Foto Çullu: Murat ustaya bitişikte yer almıştır.
Sarı Araba Tuhafiye Dükkanı: Köşe başında yer alan büyük bir tuhafiye dükkanıymış.
Ferah Eczanesi: Diğer köşede iki katlı binada Ferah eczanesi yer almıştır. Altı eczane üstü ev olarak kullanılmıştır.
Manifaturacı: Eczanenin yanında büyük bir manifatura dükkanı yer almıştır..
Güzel Ali’nin Dükkan: Çarşının sol tarafında güzel Ali’nin dükkanından sonra iş yeri bulunmamaktaymış.

Kaynak: Unutamadığım Karşıyaka. Ertuğrul Erol Ergir, Serap Özsu tarafından tablolaştırılmıştır.



Şekil 4.11 Zeki Beyin kahvehanesi

4.4.1.4 80 Sonrası Dönem

Kapitalizmin Dünya ölçeğinde etkin bir sistem olmasının temellerini 18. yüzyılda yaşanan Endüstri Devrimi ve bu süreçle birlikte başlayan sanayileşme oluşturmuştur.

20. yüzyılda daha da belirginleşen kapitalizmin, üretimin örgütlenmesine getirdiği yeni anlayışlar gerek toplumsal yapının gerek kentsel yaşamın büyük dönüşümler yaşamasına neden olmuştur. Söz konusu dönüşüm, 19. yüzyıl ve başlarındaki dönem süresince üretimdeki verimliliğin artırılmasına yönelik akılcılığı, hayatın her alanına taşıyan toplumsal bir yapılanmadan, 20. yüzyılın ortalarından sonra ekonomik ve toplumsal ilişkilerde tüketim merkezli bir toplum yapısına geçişle açıklanabilmektedir. (Vural, 2003, s.82)

Türkiye, 1980 sonrasında ekonomide uygulanan politikalar açısından temel bir değişim olarak nitelendirilen serbestleşme dönemine girmiştir. Söz konusu dönemde dünyadaki hızlı teknolojik gelişim ve yeniden yapılanma, kent merkezlerinde de kendisini yoğun bir şekilde hissettirmiştir. Tüm Türkiye kentlerinde görüldüğü gibi İzmir’de de, kent merkezinde üretici hizmetlerde bir yoğunlaşma yaşanırken, tüketici hizmetler örgütlenerek merkez çeperlerine ve konut alanları içine yayılma eğilimi içine girmişlerdir. Bu yayılmada ana ulaşım akslarının çekiciliği ve iletişim teknolojisindeki gelişmeler en büyük etmen olmuştur. (Gökçe, 2003, s.240)

Bu süreçte, kentteki hızlı gelişme sürecine paralel yerleşme alanlarında duyulan gereksinimler karşısında alt merkez girişimleri şekillenmeye başlamıştır. Bu bağlamda Karşıyaka İzmir için önemli bir bölge olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tüm metropol kentlerde yaşanan bu değişim süreci İzmir kentinde de oldukça belirgin bir biçimde yaşanmaya başlamıştır. Metropolleşme ile birlikte merkezde artan nüfus, taşıt ve insan trafiğinin yoğunlaşması, ulaşım sistemlerinin yetersiz kalması vb. nedenlerle şehir merkezine yakın bölgelere taşınmalar ve dışarıdan gelen göçlerle nüfus yoğunluğu söz konusu olmuştur. Artan nüfus yoğunluğundan kaynaklanan tüketim potansiyelinin, daha hızlı ve daha kolay ürüne ulaşabilmesini sağlayacak yeni yerleşme mekanlarında kurulan ticari faaliyet birimleri, şehrin eski merkezlerinde yığılmış konumda olan perakende ticaret birimlerinin işlevini üstlenmiştir. (Ergun, 1995, s.56)

Metropolleşme sürecine bağlı oluşan, büyük sermaye ve kullanım biçiminin, yerleşim düzenine etkisi ve artan nüfusla birlikte ortaya çıkan toplu konut politikaları sonucunda, arazi kullanımının yeniden organizasyonu paralelinde ticaret merkezlerinin de planlanmasını ortaya çıkarmıştır. (Ergun, 1995, s. 56) Sözkonusu perakende ticaret faaliyet birimlerinin önemli bir grubu eski şehir merkezlerinden ayrılma ve dağılma eğilimi, içerisine girmişlerdir. Merkezde toplanan bu birimler, kentin büyümesi ile orantılı olarak, kentin değişik yörelerine, tüketimin yoğun toplandığı alanlara dağılma eğilimi göstermeye başlamıştır. Dolayısıyla oluşan bu alışveriş merkezlerinde sadece günlük gereksinimler değil, daha zengin mal ve hizmet çeşidinin gerçekleştirilebilmesi yoluyla kullanım sıklığı ve karlılık oranı yükseltilebilmiştir.

Bu yaşanan değişimler sonucunda, 1980'li yıllar İzmir için önemli bir kırılma noktası teşkil etmektedir. Bu dönem ülkesel düzeyde kapitalizm ve neo-liberal politikalar eşliğinde kendisini taşınmaz sermayesi üzerine endekslemiştir. Bu yapı içerisinde giderek İzmir kenti ilave imar hakları ile örülmeye başlamıştır. Bu gelişmeler en çok kentin merkez bitişiğindeki bölgelerde, onun devamında 1960'lı yıllardan itibaren gecekondü biçiminde yapılaşmış olan alanlarda kendisini ortaya koymuştur. Karşıyaka ise bu dönemde önemli bir gelişme aksı olarak pek çok değişim ve dönüşüm yaşanmıştır. Bu değişimler ;

- Mevcut dokunun var olan düzen içerisinde yoğunlaşması,
- Yeni gelişme konut alanların mevcut dokuya eklenmesi,
- Bu gelişmeleri besleyecek yeni kullanım alanlarının kentsel fonksiyonların yer seçmesi,

Her üç alandaki gelişmeler gerek iki boyutlu düzende ve gerekse de üç boyutlu düzende önemli strüktürel değişimler ortaya çıkarmıştır.

Bu doğrultuda Karşıyaka merkez bölgesi, tarihsel olarak var olan önemini yada etkinliğini bir şekilde yeni gelişme alanlarının eline teslim etmeye de başlamıştır.

Nitekim, yeni İmar Planlarının etkisiyle merkezin yapısı değişmiştir. Bu değişim içerisinde dönemin ekonomi politikaları temelinde gelişen bir yaygın tüketim konsepti çerçevesinde biçimlenmeler gerçekleşmiştir. Söz konusu bu biçimlenmeler sonucunda ticaretin içeriği de değişime uğramıştır. Bununla birlikte kullanım biçimleri bir takım değişiklikler geçirerek yerini yeni kullanımlara bırakmıştır.

İzmir’de önemli bir alt merkez olan Karşıyaka ve Çarşısı, merkez yapısının değişimi ve ticaretin değişime uğramasından dolayı dönüşümler yaşamıştır. Karşıyaka yerleşim bölgesi için odak noktası haline gelmiş ve günümüze kadar söz konusu önemini bir ölçüde de olsa koruyabilen Çarşı Caddesi, genel olarak 1980’li yıllara kadar tarihi dokusunu, varlığını kaybetmeden sürdürmeyi başaramıştır. Bu yıllardan önce sokağın sağ tarafı yeni yapılaşmaya açılmış, sol tarafı korunmak istenmiştir. Çarşı Sokağında yüksek katlı yapılaşma ilk kez 70’li yıllarda Vakıflar İşhanı’ binasının yapımı ile başlamıştır. Söz konusu yıllarda Çarşı bölgesinde Belediye binası ve Ziraat Bankası dışında yüksek katlı yapı bulunmamaktadır. 80’li yıllara kadar alanın apartmanlaşmamasının nedeni, müteahhitlerce yapılacak yapıların rantabl olmamasından kaynaklanmıştır. Çarşı caddesinin konut alanı olarak rağbet görmemesi, arsa sahiplerinin buradaki parsellerine karşılık, zemin ve bir üst kattaki dükkânları talep etmeleri ve dönem için yeterince özel büro talebi olmaması, yapıların yeterince getirisinin olmayışını meydana getirmiştir. Bu nedenlerden dolayı, müteahhitler söz konusu çarşı caddesi üzerinde yapı yapmaktan kaçınmış, sadece imkânı olan mal sahipleri kendi yapılarını yaptırabilmişlerdir. Buna karşılık, diğer ara sokaklar ve kıyı bandı, konut alanı olarak değer kazanarak apartmanlaşma sürecini daha hızlı bir şekilde ve erken tarihlerde yaşamışlardır. 80 sonrası ise apartmanlaşma olgusu, ekonomik yapının değişmesi ve talebin artması sonucu Çarşı caddesinde de etkin hale gelmiştir.

Söz konusu değişim ve gelişmelerle Çarşı bölgesinde düşeyde bir yapı yoğunluğu oluşmuştur. Bu dönemlerden itibaren plan kararlarının etkisi ile bölgede iki boyutlu ve üç boyutlu fiziki yapı değişim göstermiş, kat artırımları meydana gelmiştir. Dolayısıyla, günümüze kadar artan yapı yoğunluğu beraberinde bu bölgede nüfus yoğunluğunu da ortaya çıkarmıştır. Nitekim nüfus yoğunluğu; yapı yoğunluğuyla

birlikte artan ticari kullanımlar ve işyerleri kullanımlarına bağlı olarak daha çok çalışan nüfus olarak izlenmiştir.

80'lerden sonra fonksiyon kullanımları değişime uğramış yine ağırlıklı olarak konfeksiyon kullanımı yer almıştır. Konfeksiyon dışında kuyumcular ve kısmen gıda kullanımı ağırlıklı duruma gelmiştir.

İzmir, 80 sonrasında sanayisizleşme sürecinden etkilenmiş ve kent mekanı önemli bir yatırım aracı halini almıştır. Tüm büyük ve küçük ölçekli sermaye kent mekanına yönelmiştir. Söz konusu dönüşümler ekonomik olarak yaşanan yapısal dönüşüm süreçleri sonucunda ve planlama politikalarının etkisiyle gerçekleşmiştir. Tüketim alanları; son 10-15 yıl sürecinde sürekli stilini değiştirerek, günlük yaşam içerisinde önemli bir yer edinmiş ve tüketim toplumunun oluşumunda en etken neden olmuştur.

Bu süreçte İzmir'de ilk olarak kentin gelişmekte olan kuzey aksında yapılan yatırımlar gerçekleşmiştir. Öncelikle hipermarketlerin kapsamlarını değiştirerek artış göstermesi, 1990'lara gelindiğinde ticaret ve hizmetler sektörlerinde yapılan yatırımlar Karşıyaka'nın gelişme dinamikleri açısından belirleyici olmuştur. Nitekim yerel ve uluslar arası sermayenin katkılarıyla İzmir, kuzey, güney, doğu, batı olarak 4 ana gelişme aksının çıkış noktalarında birçok alışveriş merkezi yapılmıştır. Bu akslardaki mekanlar birer prestij alanı olarak gelişmiştir. Bu gelişimler planlama süreçlerinde ve kentsel gelişimi yönlendirmede önemli etki yaratmışlardır. Hızlı bir değişim sürecinin başlangıcı olmuştur. Sermayenin perakende ticaret sektöründe yatırım yapma talebini gerçekleştiren önemli etken ise küresel ekonomik ilişkiler çerçevesinde kentler arasında rekabet ortamının yaratılması olmuştur. 1995'li yıllarla birlikte tüketim sektöründe birçok kentsel yatırım yapılmıştır. (Sönmez, 2002, s.34)

1995'li yıllarda perakende ticaret sektörü, ekonomik krizlerin yoğun biçimde yaşandığı ortamlarda yerli ve yabancı sermayenin risksiz ve karlı yatırım alanı haline

gelmiştir. Bu sektöre yapılan yatırımlar, yerel ve yerel üstü ilişkilerinin yansıması olarak 95’lerden sonra çok hızlı ve büyük artış göstermiştir.

İzmir’de 4 gelişme aksı itibarıyla farklı nitelikte birçok tüketim mekanları yoğunlaşmış, hipermarket ve mağazaların bir arada olduğu türler ilk olarak ve de en çok kuzey aksında konumlanmıştır. Bu aksın gelişmenin en önemli nedeni ise üst gelir gruplarının burada yoğunlaşmış olmasıdır. Nitekim değişim ve dönüşümün kent mekanında yarattığı en belirgin izler, üst gelir gruplarının talepleri doğrultusunda oluşturulan konut alanları ve buna paralel olarak işletmeye açılan hipermarketler, ya da kent dışındaki alışveriş merkezleri-tüketim mekanları ile gerçekleşmiştir.

Önemli noktalardan biri de; kentsel arazi kullanım ilişkilerini değiştiren mega ölçekli bu mimari projelerdir. Süreç imar kararları üzerinde değişikliklere neden olacak ve giderek de kentsel gelişimi yönlendirecek şekilde ilerlemiştir. Günlük yaşantımızda asal bir yer edinmiş olan tüketim merkezleri, kentlerin tarihsel süreci içinde kısa bir zamanda kentsel mekanının çehresini değiştirmiştir. Bunun sonucunda ise; birer prestij mekanı olarak bulundukları akslara yönelik istemlerin artmasına neden olmuş ve arazi kullanım ilişkilerini etkilemeleriyle kentsel rant değerlerini değiştirmiştir.

Karşıyaka’da kentsel mekanların ekonomik ve fiziksel işlevlerini yitirmesi, mekansal ve işlevsel değişimlerle karşı karşıya kalması kaçınılmaz olarak gerçekleşmiştir. Özellikle 80’lerden sonra gerçekleşen hızlı dönüşüm sürecinden etkilenen Karşıyaka Çarşı Bölgesi, mekansal ve işlevsel anlamda sürekli değişim geçirmiş ve geçirmektedir.

Sonuçta tüm metropol kentlerde olduğu gibi İzmir’de de son 10-15 yılda değişen tüketim alışkanlıkları çerçevesinde yeni tüketim mekanları oluşmuştur. Karşıyaka ‘da kuzey aksı bu dönem sonrası tüketim mekanlarının oluşumu ile fiziki yapılanmasında

önemli değişim ve dönüşümler yaşamıştır. Sözkonusu mekanların kentte ilk oluştuğu bölge kuzey aksı ve burada yer seçen, konumlanan birçok tüketim mekanı, Karşıyaka merkez bölgesinin eski önemini yitirmesinde önemli bir rol oynamıştır. Nitekim merkezin yapısı değişime uğramıştır. Bu yaşanan değişimler karşısında oluşumundan bu yana Karşıyaka için önemli bir merkez olan Karşıyaka Çarşısı tarihi önemini, kimliğini yitirmeye başlamıştır.

Tüm bu yeni oluşumlardan etkilenen bölgede yer alan fonksiyon türleri zaman zaman değişimler yaşamaktadır. Sözkonusu değişimler özellikle konfeksiyon mağazalarında göze çarpmaktadır. Ancak son dönemlerde büyük alışveriş merkezlerinde yer alan marka mağazaları bünyesinde barındıramayarak orta gelir grubuna hitap eden markalar yer almıştır. Ayrıca gene son dönemlerde gıda fonksiyonunun, fast-food tarzı mekanların sayılarında artış gözlenmektedir. Günümüze kadar yaşanan gerek olumlu gerek olumsuz gelişmelere rağmen, Karşıyaka Çarşı Aksı birçok fonksiyon kullanımlarını barındırmakta ve çift yönlü yaya sirkülasyonu ile yoğun bir kullanımla varlığını sürdürebilmiştir. Çalışmanın bundan sonraki bölümünde Karşıyaka Çarşı Aksına ilişkin analiz çalışmalarına yer verilmiştir.

BÖLÜM BEŞ

KARŞIYAKA ÇARŞI’SINDA MEKANSAL DÖNÜŞÜMÜN İZLERİ- ANALİZ ÇALIŞMALARI

Bu bölüme dek yapılmış çalışmalar, Karşıyaka Çarşısındaki dönüşüm sürecinin niteliksel ve niceliksel açınımlarını genel bir çerçevede ortaya koymaya yöneliktir. Bir önceki bölümde Karşıyaka’da ticaretin gelişim çizgisine ilişkin değerlendirmeler eşliğinde ortaya konmuş olan fiziksel leke içerisinde özellikli bir konumda olan “**ÇARŞI AKSI**”nın geçirmiş olduğu değişim ve dönüşümlere ise bu bölümde yer verilecektir. Söz konusu değişim ve dönüşümlerin mekansal izleri, yapısal ve fonksiyonel analizler çerçevesinde ortaya konmaya çalışılacaktır.

Söz konusu analizler 6 alt başlıkta gruplandırılmış ve gerek kurumlardan elde edilmiş bilgi ve belgeler, gerekse de yerinde yapılan gözlem ve tespitler çerçevesinde aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

5.1 Çarşı Aksı ve Mekansal Gelişim Süreci

Karşıyaka Çarşısı ve **Çarşı Aksı** tarihsel süreç içerisinde hem İzmir’e bağımlı hem de İzmir’den bağımsız bir parça olarak mekansal ve toplumsal deneyimleri açısından özel birikim alanı olarak karşımızda durmaktadır. Kentsel mekanlarda oluşan bu gelişme aşamalarının en önemlilerinden biri fiziksel yapıdaki değişimler olmuştur. Dolayısıyla, Karşıyaka Çarşı Aksı da kentin diğer parçaları gibi yenilikler içerisinde değişimler yaşayarak yeniden üretilmiştir. Kaçınılmaz bir dönüşüm süreci içerisinde, tarihsel birikimle kapital birikimi arasında yaşanan dengesizlikler sonucunda, buraya özgü olan tüm nitelikler, az katlı yapılar, o döneme özgün tarihi yapılarının yok olarak farklı biçimde yer almasına ortam hazırlamıştır.

Belgeler Karşıyaka Çarşı Aksı’nın ilk oluşum sürecinde bir ve iki katlı yapılardan meydana gelmekte olduğunu ortaya koymaktadır. (Şekil 5.1) Taşınmaz piyasasının koşullarına teslim edilen bir mekansal düzende ise, söz konusu yapı düzeni yok olmuş ve ancak münferit parçalar halinde yer alan niteliklere dönüşmüştür. Yapılar, süreç

içerisinde planlamanın da aracılığıyla beton cephelere bürünen yeni konut biçimleri haline gelmiştir.



Şekil 5.1 1920'lerde Çarşı Aksı Görünümü .Kaynak: Ergir 1999

19. yüzyılda şekillenmeye başlayan bu aks; konut yapılarının oluşmaya başladığı dönem itibari ile bölgenin tek ulaşım alanı olmasından kaynaklanan hızlı bir gelişim süreci sergilemiştir. Oluşum sürecinde zemin katlar ticaret, üst katlar konut fonksiyonu olarak kullanılmıştır. Zaman içerisinde nüfus artışının etkisiyle bölgede bulunan perakende ticarete yönelik kullanımlar giderek ağırlık kazanmaya başlamış ve böylece giderek konuttan ticari kullanımlara doğru bir dönüşüm süreci yaşanmıştır. Özellikle çarşı aksında 1950'lerden sonra imar planı kararlarıyla hızlı bir yapılaşma ve nüfus artışı ortaya çıkmış, beraberinde gelişen ticaret birimlerindeki gelişmeler ise 80'li yıllara kadar devam etmiştir. Bu dönemde gerçekleşen en radikal ve etkileri bakımından da en kritik müdahale çarşı aksının bir yaya yolu haline dönüştürülmesi çalışmaları olmuştur. Artan nüfus ve ticaret hacminin genişlemesi ile çarşıda halkın alışveriş eylemini gerçekleştirmede zorlanması sonucunda çarşı aksının tamamen yayalaştırılması, bu bölge açısından önemli bir dönüm noktası haline gelmiştir.

Alanın mekansal gelişiminde önemli bir diğer kırılma noktası ise 1984 yılı İmar Planıdır. 1984 yılı İmar Planı kat artışları ile alanda, o dönemde var olan 4-5 katlı yapıların, 8-9 katlı yapılara dönüşmesine izin veren bir belge niteliği taşımaktadır. Bu dönemden sonra alan yeni bir yapılaşma süreci içerisine girmiş ve hemen hemen tamamı betonarme yapıım sistemi ile inşa edilmiş olan yapılarla örülmüştür.

Sözkonusu fiziksel dönüşümlerin gerçekleştiği bu dönemde Karşıyaka Çarşısı mekansal olarak genişleyerek çevresine doğru yayılmaya başlamıştır. Böyle bir genişleme, fonksiyonel bir değişimi de beraberinde bölgeye taşımış, yürünebilir mesafeler içerisinde gündelik yaşamı idare etmek üzere gelişmiş fonksiyonlar yani gıda-tekstil vb., birtakım başka yan fonksiyonlarla yer değiştirmeye ya da iç içe geçmeye başlamıştır. Gıdanın giderek Karşıyaka'dan çekilmesi ve yerini tüketim temelli farklı kullanım tiplerine bırakmaya başlamasıyla mekansal büyüme daha da artmıştır. Daha ileriki aşamalarda ise, kentin ihtiyacını karşılamanın ötesinde sermayenin genişlemesini sağlama yönündeki faaliyetler içerisinde şekillenen çarşı bölgesi, tüketici talepleri eşliğinde gelişim gösteren bir çizgide, üstelik her gün yeniden biçimlenen, değişen bir içerikte gelişim göstermeye devam etmiştir. Bir tüketim mekanı haline gelen bölgede bu süreç kaçınılmaz olarak kira ve arsa maliyetlerini de etkilemiştir. Dolayısıyla bu bölgedeki ticaret, sözkonusu taşınmaz piyasasının niteliğindeki değişimden de etkilenmeye ve dönüşmeye başlamıştır. Bu çerçevede daha pahalı satmak ya da daha çok tükettirmek eğilimleri izlenir hale gelmiştir.

İzmir kenti genel sosyo-ekonomik yapılanması içerisinde memur kenti yakıştırmalarıyla da ifade bulduğu biçimde çok kalabalık olmayan bir üst gelir grubunu barındırmamaktadır. Ne var ki Karşıyaka son dönemlerde, İzmir'in büyük ölçüde orta ve üst gelir gruplarını barındıran bir yaşama bölgesi haline dönüşmüştür. Üst gelir grupları daha çok Karşıyaka ilçesinin kıyı ve batı yönündeki gelişmeler içerisinde Karşıyaka Yalısı, Bostanlı ve Mavişehir bölgelerinde yer almaktadır. Sosyo-ekonomik veriler Karşıyaka ilçesinde memur, asker ve emekli gruplarının ağırlıklı olarak yer seçtiği bir bölge olduğunu ortaya koymaktadır. Böyle bir toplumsal profilin alışveriş mekanları ise hem bölgesel hem de niteliksel ayrışmalar göstermektedir. Bugün geniş bir yaygınlık düzeyine ulaşmış olan ticari kullanımlar sözkonusu yaşama alanları ile etkileşim temelinde bir ayrışma yaşamaya başlamıştır. Nitekim üst gelir gruplarının yaşadığı Bostanlı ve Mavişehir bölgelerindeki tüketim mekanlarının niteliği ile daha alt ve orta gelir gruplarının yaşadığı eski Karşıyaka mahalleleri ve çevresindeki tüketim mekanlarının niteliği birbirlerinden farklı

özellikler göstermektedir. Bu çerçevede Eski Karşıyaka konut bölgesinin merkezi niteliğinde olan Karşıyaka Çarşısı'nın, Bostanlı alt merkezi, Mavişehir EGS Alışveriş merkezi gibi tüketim bölgelerinden ayrılan bir konumsal içeriği bulunmaktadır. Karşıyaka da yer alan diğer büyük alışveriş merkezleri, Kipa ve Carefour ise, herkesinden talep bulan içerikleri ile alışveriş etkinliği içerisinde önemli paylar oluşturmaktadırlar.

Karşıyaka Çarşısının hiçbir dönemde marka ve imaj temeline dayanmayan ve daha çok verilerde ortaya çıkan biçimi ile, emekli, memur vb. kesimlere hitap eden içeriği, mekansal gelişimini de büyük ölçüde etkilemiştir. Çünkü sözkonusu alan, bu kesimlerin tüketim taleplerine yönelik bir fiziksel yapılanma göstermiştir. Hatta bir dönem ciddi biçimde işportaya da teslim olmuştur. Son dönemde denetimlerin artması ile kontrol altına alınan bu yapı bölgedeki alışveriş aktivitesini önemli ölçüde arttırmıştır.

80 sonrası dönemde ise, alışveriş ve tüketim aktivitesinin, büyük alışveriş merkezlerine kayması bu bölgenin ekonomik olarak zayıflamasına neden olmuştur. Bu süreçte tüm kent merkezi ve alt merkezler de ayakta durmakta zorlanmıştır, sözkonusu değişim fiziksel biçimlenişte oldukça önemli etkiler yaratmıştır.

Sözkonusu etkileşim içerisinde son dönemlerde bazı lokasyonlarda artan arsa ve kira değerlerine bağlı bir biçimlenmenin varlığı da dikkat çekicidir. Çarşı aksı bu çerçevede çevresi ile birlikte önemli değişimler kaydetmiştir. Aks üzerinde özellikli noktalarda yer almak, ulaşım olanakları, ana caddeye yakınlık vb., arsa değerlerinin yüksek olmasına, ve burada imaj mağazalarının konumlanmasına yol açmıştır. Çarşı aksı, ayrıca bugünkü yeni eklemlenen talepler doğrultusunda da yeni projelendirmeler ve yeni düzenlemeler eşliğinde gelişmeye açık konumdadır ve fiziksel niteliği sürekli bir değişim içerisinde.

Genel olarak batı toplumlarının geçirdiği globalleşme adı verilen dönüşüm sürecinde, üretim ve tüketim önemli değişim eksenleri olarak ortaya çıkmıştır. Türkiye'de de diğer metropol kentlerde olduğu gibi İzmir'de dahil olarak özellikle

1990'lardan sonra belirginleşen üretim ve tüketim anlayışında yaşanan değişim ve dönüşümler kent mekanında yeni tüketim merkezlerinin oluşturulmasını zorunlu hale getirmiştir. Dolayısıyla İzmir'de önemli bir alt merkez olan Karşıyaka'nın da bu değişime uyum göstermesi zorunlu hale gelmiştir. Mekanın, zaman içinde global taleplerin etkisi ile dönüşümü fiziksel yapısında da önemli değişim ve dönüşümler meydana gelmesine etken olmuştur.

5.2 Alanın Fiziksel Özellikleri

Bu çalışmada incelenen değişim ve dönüşümlerin, ticaretin ve tüketim ilişkilerinin aldığı yeni form temelinde üç ayrı kategoride değerlendirilebileceği düşünülmüştür. Bu kategoriler fizik mekanın iki boyutlu düzenini belirleyen mülkiyet ilişkileri, üç boyutlu örüntüsünü oluşturan imar hakları ve dolayısıyla kat yükseklikleri, ayrıca sözkonusu iki ve üç boyutlu düzen içerisinde ifade bulan arazi kullanım türlerinden oluşmaktadır. Çalışmada değerlendirmeler bu alt kategoriler itibariyle ve kent mekanında bugün önümüzde duran sözkonusu fizik yapılanmanın, kent bütünüyle olan etkileşimi çerçevesinde yapılacaktır.

5.2.1 Mülkiyet Yapısı

Kent mekanında fiziksel dokunun biçimlenişine temel teşkil eden en önemli veri mülkiyet yapısıdır. Planlar aracılığıyla var olan mülkiyet ilişkileri baz alınarak verilen imar hakları fiziki mekanda hayat bulmakta ve genel kent dokusunu ortaya çıkaran fiziksel örüntüler haline dönüşmektedir. Mülkiyetin, fiziksel örüntünün oluşmasında bu derece ön planda olmasını sağlayan, ülke koşullarında var olan özel mülkiyeti ön plana çıkaran sistemdir. Bu nedenle var olan mülkiyet dokusu genellikle parçalı ve organik yapısıyla kent mekanında fiziksel olarak ifade bulur. Ancak özellikle modern kent mekanının biçimlenişinde söz konusu karmaşık mülkiyet deseninin engelleyici bir faktör olması, yasa ve yönetmelikler kapsamında bazı araçların üretilmesini de beraberinde getirmiştir. Nitekim 3194 sayılı imar kanununun 18. maddesi var olan mülkiyet desenini yeniden yapılandırma olanağı sağlayan böyle bir araçtır. Bu araç dışında münferit birleştirmeler (tevhid) ve ayırma,

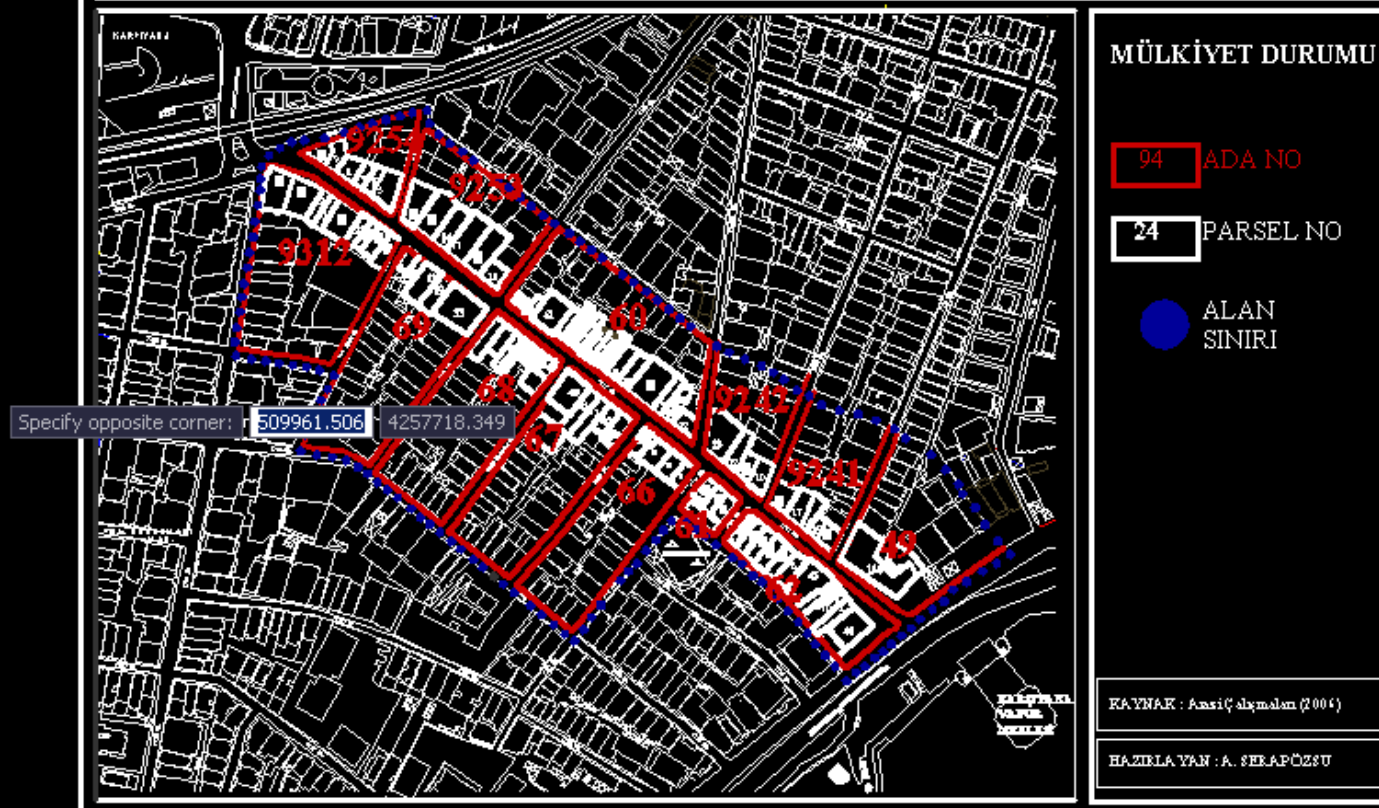
parçalamalarla (ifraz) da kentsel mekanın biçimlenişine yön verilmeye çalışılmaktadır.

Çalışma alanında mülkiyet dokusunun incelenmesi aşamasında, Karşıyaka Belediyesi, Karşıyaka Tapu ve Kadastro Müdürlüğü arşivlerinden elde edilen veriler ve ayrıca yerinde yapılan gözlem ve tespitler çerçevesinde edinilen bilgilerden faydalanılmıştır. (Şekil 5.2- Mülkiyet Durumu) Karşıyaka çarşısının fiziksel düzeni mülkiyet ilişkileri çerçevesinde ele alındığında ortaya parçalı bir yapının çıktığı görülmektedir. Bu düzen ilk olarak 1900’lü yıllarda oluşmuş, ancak özellikle 1950 ‘li yıllarda görebildiğimiz imar müdahaleleri ile bugünkü hale gelmiştir. Lineer bir aks üzerinde yer alan çarşının ilk olarak 1955 imar planı ile ortaya çıkmış modern yapı adaları zaman içinde değişimler geçirmiştir. İfraz ve tevhid işlemleri gerçekleşmiş ve oluşan yeni mülkiyet yapısı mekansal örüntünün değişimine neden olmuştur. Bunun nedenlerinden biri de, alanın ticaret olarak özellikli yapısından dolayı rant kaygısı sonucu daha büyük yapılar oluşturabilme çabasıdır.

Sözkonusu incelemeler Belediye kayıtlarından ulaşılabilen en eski kadastral bilginin 1920’li yıllara ait olması nedeniyle bu dönemin mülkiyet paftaları baz alınarak ve yine tapu kayıtlarında bu tarihten sonra gerçekleşmiş tevhid ve ifraza ilişkin bilgilerin tablolaştırılması yoluyla yapılmıştır. Bu incelemede daha eski tarihli ve yaklaşık olarak 1900’lü yıllara ait Arapça yazılı kadastral durum da elde edilmişse de parsel numaraları ve işlem tarihleri kesin olarak belirli olmadığından tablolaştırma içinde kullanılmamıştır. Ancak sözkonusu verinin 1900’lü yıllardaki yapı düzeni hakkında fikir sahibi olmaya yönelik özgün niteliği bulunmaktadır. Nitekim bu döneme ait kadastrallarda parseller 4 metreye kadar inen cephe genişliklerine sahiptir. Bu nedenle sözkonusu dökümanın çarşı aksına ilişkin bölümlerine Ekler kısmında yer verilmektedir.

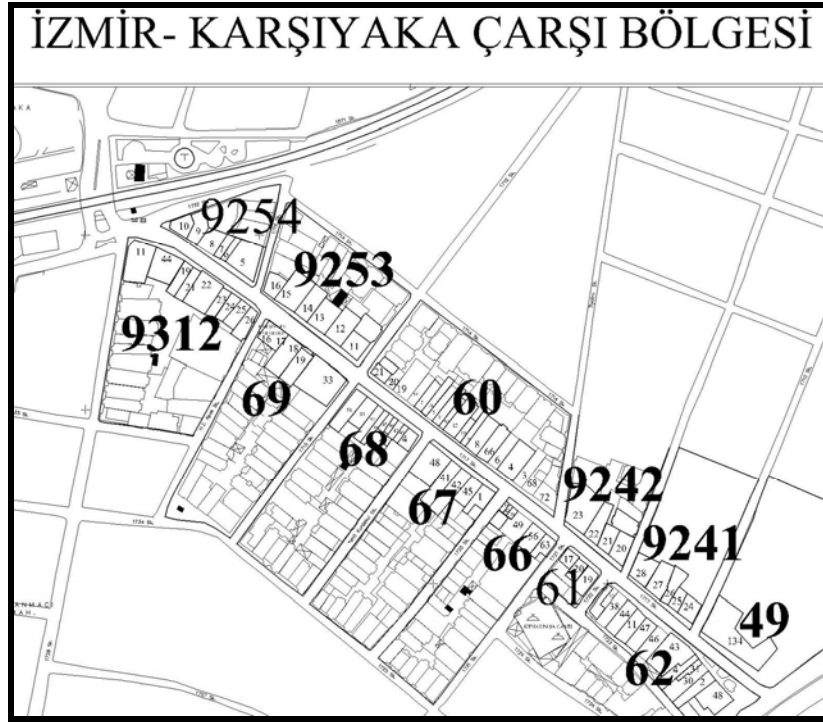
İmar planları kararları genelde parsel birleştirme yönünde öngörülerini desteklediğinden var olan sözkonusu küçük parçalı yapı zaman içerisinde bütünleştirmeler yönündeki uygulamalarla farklılaşmaya başlamıştır. Üstelik parsel

İZMİR- KARŞIYAKA ÇARŞI BÖLGESİ



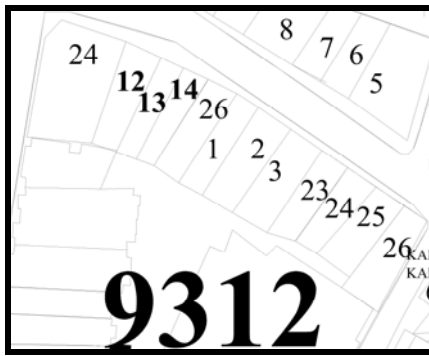
Şekil 5.2 MÜLKİYET DURUMU

büyütme işlemleri giderek kütle büyüklüklerini de artmıştır. Dolayısıyla aks boyunca iki boyutlu ve üç boyutlu şema birlikte biçim değiştirmiştir. Alanı ada-parcel numaralarına göre incelediğimizde, aşağıdaki tablolar ortaya çıkmaktadır. Bu dağılım çerçevesinde çokça değişen ya da hiç değişiklik göstermeyen adalar mevcuttur. Değerlendirmeler önemli değişikliklerin özellikli bir konumda olan çarşı aksı üzerinde yer aldığını göstermektedir. Söz konusu değişimler en kuzeyden karşılıklı yapı adaları itibarıyla güneye doğru söz konusu değişiklik düzeni dikkate alınmaksızın aşağıda verilmektedir.

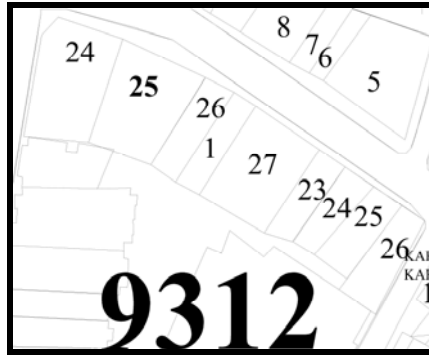


Şekil 5.3 Karşıyaka Çarşı Aksı mülkiyet durumu Kaynak: Karşıyaka Belediyesi ve Karşıyaka Tapu ve Kadastro Müdürlüğü arşivinden Serap Özsu tarafından düzenlenmiştir.

- **9312 ADA**



Şekil 5.4 9312 no' lu adanın parsel dağılımının ilk hali



Şekil 5.5 9312 no'lu adanın parsel dağılımının son hali

Tablo 5.1 9312 no'lu ada'nın tevhid ve ifraz işlemleri

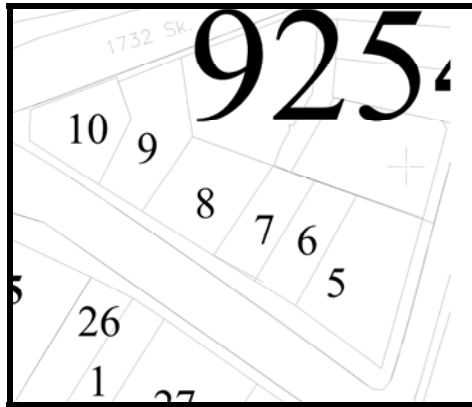
ADA NO: 9312		PAFTA NO: 19	İŞLEM TÜRÜ
PARSEL NO	YÜZÖLÇÜMÜ	CİNSİ	
12	-	Hane	12-13-14 PARSEL İLE BİRLEŞEREK 25 PARSEL OLDU
13	-	Hane	
14	-	Hane	

2	-	Hane	2-3 PARSEL İLE BİRLEŞEREK 27 PARSEL OLDU
3	-	Hane	

Kaynak: Karşıyaka Belediyesi ve Karşıyaka Tapu ve Kadastro Müdürlüğünden elde edilen veriler Serap Özsu tarafından tablolastırılmıştır.

9312 adada 1920 tarihli kadastral durumla bugünkü yapı arasında önemli değişiklikler bulunmaktadır. Bu değişiklik adada 11 adet parselin tevhid yoluyla 8 parsel inmesi biçimindedir.

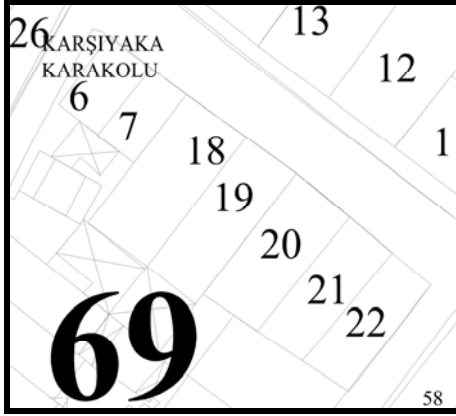
- **9254 ADA**



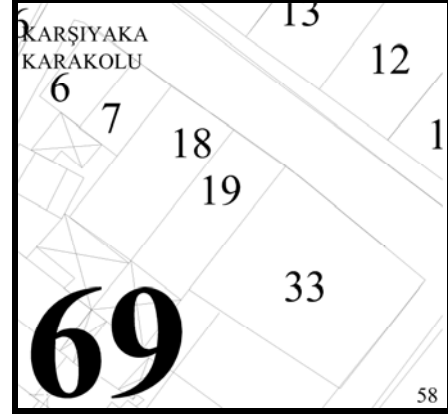
Şekil 5.6 9254 no' lu adanın parsel dağılımı

9254 nolu adadaki parsellerde tevhid ve ifraz işlemleri gerçekleşmemiştir.

- **69 ADA**



Şekil 5.7 69 no'lu adanın parsel dağılımının ilk hali



Şekil 5.8 69 no'lu adanın parsel dağılımının son hali

Tablo 5.2 69 no'lu adanın ifraz ve tevhid işlemleri

ADA NO :69		PAFTA NO : 19	İŞLEM TÜRÜ
PARSEL NO	YÜZÖLÇÜMÜ	CİNSİ	
20	228 m2	Hane	20-21-22 PARSEL İLE BİRLEŞEREK 33 PARSEL OLDU
21	228 m2	Hane	
22	233 m2	Hane	
33	689 m2	5 katlı kagir iş hanı	

Kaynak: Karşıyaka Belediyesi ve Karşıyaka Tapu ve Kadastro Müdürlüğünden elde edilen veriler Serap Özsu tarafından tablolastırılmıştır.

69 adada 1920 tarihli kadastral durumla bugünkü yapı arasında önemli değişiklikler bulunmaktadır. Bu değişiklik adada 7 adet parselin tevhid yoluyla 5 parsel inmesi biçimindedir.

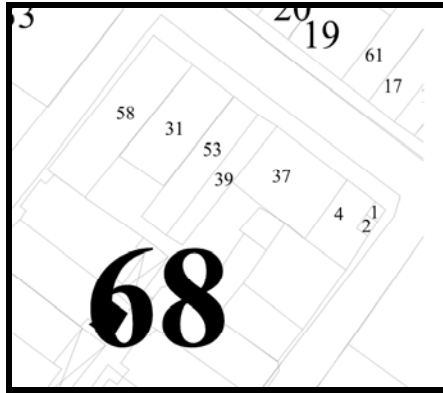
- **9253 ADA**



Şekil 5.9 9253 no' lu adanın parsel dağılımı

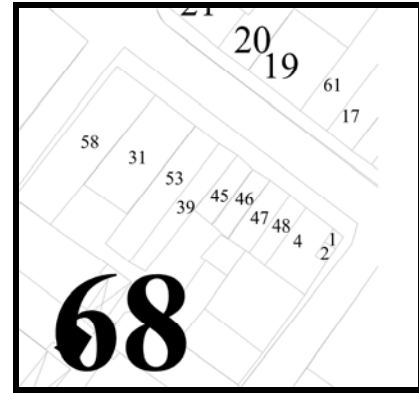
9253 nolu adadaki parsellerde tevhid ve ifraz işlemleri gerçekleştirilmemiştir.

- **68 ADA**



Şekil 5.10 68 no' lu adanın parsel

dağılımının ilk hali



Şekil 5.11 68 no' lu adanın parsel

dağılımının son hali

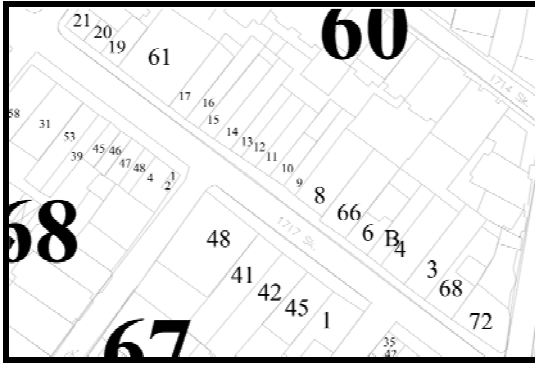
Tablo 5.3 68 nol'u adanın ifraz ve tevhid işlemleri

ADA NO: 68		PAFTA NO: 19	İŞLEM TÜRÜ
PARSEL NO	YÜZÖLÇÜMÜ	İŞLEM TARİHİ	
37	-	-	45-46-47-48 PARSELLERE AYRILDI

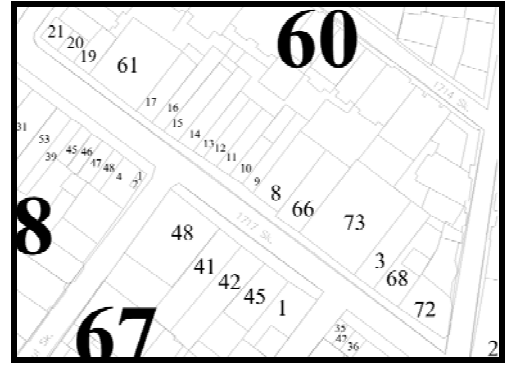
Kaynak: Karşıyaka Belediyesi ve Tapu ve Kadastro Müdürlüğünden elde edilen veriler Serap Özsu tarafından tablolandırılmıştır.

68 adada 1920 tarihli kadastral durumla bugünkü yapı arasında önemli değişiklikler bulunmaktadır. Bu değişiklik adada 6 adet parselin ifraz yoluyla 9 parsel çıkması biçimindedir.

- **60 ADA**



Şekil 5.12 60 no'lu adanın parsel dağılımının ilk hali



Şekil 5.13 60 no'lu adanın parsel dağılımının son hali

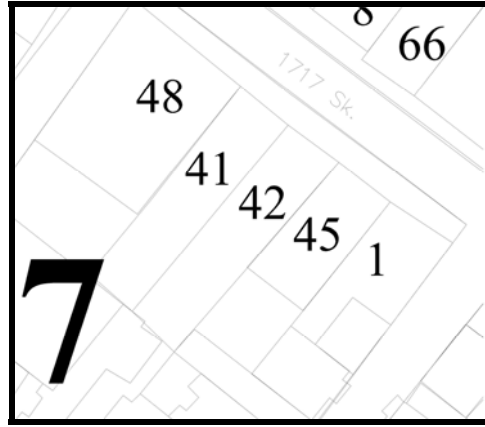
Tablo 5.4 60 no'lu adanın ifraz ve tevhid işlemleri

ADA NO: 60		PAFTA NO: 18		İŞLEM TÜRÜ
PARSEL NO	YÜZÖLÇÜMÜ	CİNSİ	İŞLEM TARİHİ	
6	-	-	-	6-4-B tevhidden 73 oldu
4	-	-	-	
B	-	-	-	

Kaynak: Karşıyaka Belediyesi ve Tapu ve Kadastro Müdürlüğünden elde edilen veriler Serap Özsu tarafından tablolaştırılmıştır.

60 adada 1920 tarihli kadastral durumla bugünkü yapı arasında önemli değişiklikler bulunmaktadır. Bu değişiklik adada 21 adet parselin tevhid yoluyla 19 parsel inmesi biçimindedir.

- **67 ADA**



Şekil 5.14 67 no'lu adanın parsel dağılımının son hali

Tablo 5. 5 67 no'lu adanın ifraz ve tevhid işlemleri

ADA NO: 67		PAFTA NO: 19		İŞLEM TÜRÜ
PARSEL NO	YÜZÖLÇÜMÜ	CİNSİ	İŞLEM TARİHİ	33,34,35,36,37,38,39,40 PARSELLER TEVHİDEN 48 PARSEL OLDU
33	1300	DÜKKAN	1967	
34	1500	DÜKKAN	1967	
35	1525	DÜKKAN	1967	
36	26500	ODA VE ARSA	1967	
37	10125	2 DÜKKAN 1 HANE	1967	
38	2400	DÜKKAN	1967	
39	2000	DÜKKAN	1967	
40	2100	DÜKKAN	1967	
48	47450	HANE VE DÜKKAN	1967	

Kaynak: Karşıyaka Belediyesi ve Karşıyaka Tapu ve Kadastro Müdürlüğünden elde edilen veriler Serap Özsu tarafından tablolastırılmıştır.

67 adada 1920 tarihli kadastral durumla bugünkü yapı arasında önemli değişiklikler bulunmaktadır. Bu değişiklik adada 12 adet parselin tevhid yoluyla 5 parsel inmesi biçimindedir.

- **9242 ADA**



Şekil 5.15 9242 no'lu adanın parsel dağılımının son hali

Tablo 5.6 9242 no'lu adanın ifraz ve tevhid işlemleri

ADA NO: 9242		PAFTA NO: 19		İŞLEM TÜRÜ
PARSEL NO	YÜZÖLÇÜMÜ	CİNSİ	İŞLEM TARİHİ	61,59,58,92,83,82,9,8,7 PARSELLER TEVHİDEN 23 PARSEL OLDU
61	-	-	-	
59	-	-	-	
58	-	-	-	
92	-	-	-	
83	-	-	-	
82	-	-	-	
9	-	-	-	
8	-	-	-	
7	-	-	-	

Kaynak: Karşıyaka Belediyesi ve Tapu ve Kadastro Müdürlüğünden elde edilen veriler Serap Özsu tarafından tablolastırılmıştır

9242 adada 1920 tarihli kadastral durumla bugünkü yapı arasında önemli değişiklikler bulunmaktadır. Bu değişiklik adada 12 adet parselin tevhid yoluyla 4 parsel inmesi biçimindedir.

- **66 ADA**



Şekil 5.16 66 no' lu adanın parsel dağılımının ilk hali



Şekil 5.17 66 no'lu adanın parsel dağılımının son hali

Tablo 5. 7 66 no'lu adanın ifraz ve tevhid işlemleri

PARSEL NO:66	YÜZÖLÇÜMÜ	CİNSİ	İŞLEM TARİHİ	
38	-	-	-	Tevhiden 56 oldu
39	-	-	-	
40	-	-	-	Tevhiden 63 oldu
1	-	-	-	

Kaynak: Karşıyaka Belediyesi ve Karşıyaka Tapu ve Kadastro Müdürlüğünden elde edilen veriler Serap Özsu tarafından tablolaştırılmıştır.

66 adada 1920 tarihli kadastral durumla bugünkü yapı arasında önemli değişiklikler bulunmaktadır. Bu değişiklik adada 8 adet parselin tevhid yoluyla 6 parsel inmesi biçimindedir.

- **9241 ADA**



Şekil 5.18 9241 no'lu adanın parsel dağılımının son hali

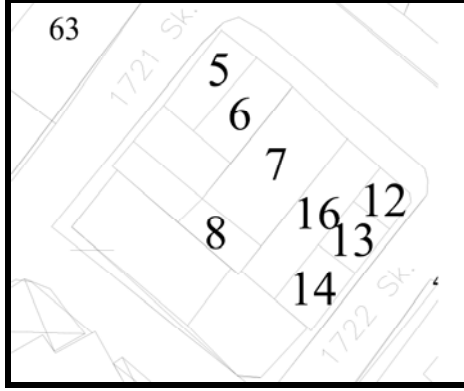
Tablo 5.8 9241 no'lu adanın ifraz ve tevhid işlemleri

ADA NO :9241		PAFTA NO : 18		İŞLEM TÜRÜ
PARSEL NO	YÜZÖLÇÜMÜ	CİNSİ	İŞLEM TARİHİ	
8				8-9-10-11-12 parselteir tevhid yoluyla 28 parsel oldu
9				
10				
11				
12				

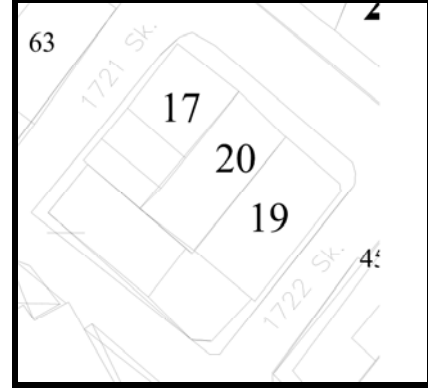
Kaynak: Karşıyaka Belediyesi ve Karşıyaka Tapu ve Kadastro Müdürlüğünden elde edilen veriler Serap Özsu tarafından tablolaştırılmıştır.

9241 adada 1920 tarihli kadastral durumla bugünkü yapı arasında önemli değişiklikler bulunmaktadır. Bu değişiklik adada 9 adet parselin tevhid yoluyla 5 parsel inmesi biçimindedir.

- **61 ADA**



Şekil 5.19 61 no' lu adanın parsel dağılımının ilk hali



Şekil 20 61 no'lu adanın parsel dağılımının son hali

Tablo 5.9 61 no'lu adanın ifraz ve tevhid işlemleri

ADA NO: 61		PAFTA NO: 19		İŞLEM TÜRÜ
PARSEL NO	YÜZÖLÇÜMÜ	CİNSİ	İŞLEM TARİHİ	
7	33 m2	-	1993	7 ve 8 nolu parseller Tevhiden 20 oldu
8	70 m2	-	-	
20	103 m2	-	-	

5	25m2	-	1989	Tevhiden 17 oldu
6	30 m2	-	-	
17	55 m2	-	-	

16	-	-	-	Tevhiden 19 oldu
14	-	-	-	
13	-	-	-	
12	-	-	-	

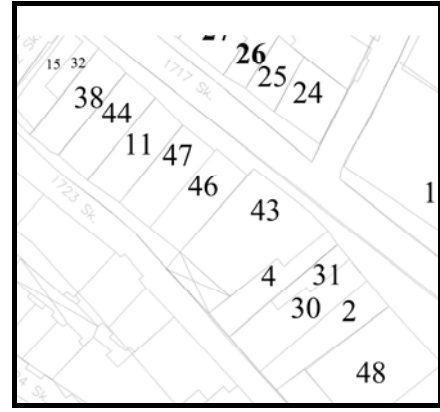
Kaynak: Karşıyaka Belediyesi ve Karşıyaka Tapu ve Kadastro Müdürlüğünden elde edilen veriler
Serap Özsu tarafından tablolastırılmıştır.

61 adada 1920 tarihli kadastral durumla bugünkü yapı arasında önemli değişiklikler bulunmaktadır. Bu değişiklik adada 7 adet parselin tevhid yoluyla 3 adet parselde inmesi biçimindedir.

• **62 ADA**



Şekil 5.21 62 no'lu adanın parsel dağılımının ilk hali



Şekil 5.22 62 no'lu adanın parsel dağılımının son hali

Tablo 5.10 62 no'lu adanın ifraz ve tevhid işlemleri

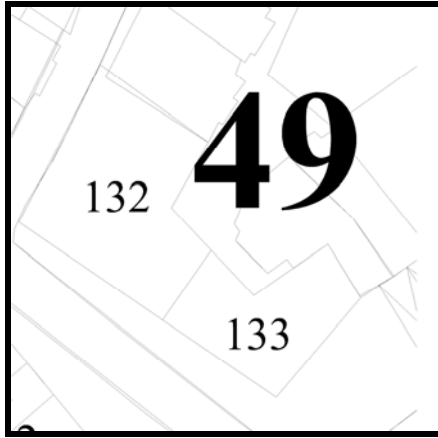
ADA NO: 62		PAFTA NO: 19		İŞLEM TÜRÜ
PARSEL NO	YÜZÖLÇÜMÜ	CİNSİ	İŞLEM TARİHİ	
35	24 m2	-	-	Tevhiden 38 oldu
36	105 m2	-	-	
38	129	-	-	

19	0149	-	-	Birleşti 48 oldu
46	0064	-	-	

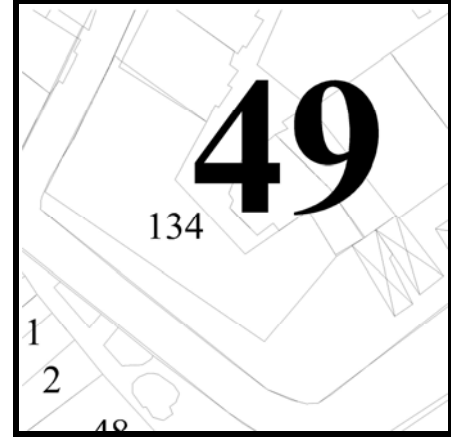
Kaynak: Karşıyaka Belediyesi ve Karşıyaka Tapu ve Kadastro Müdürlüğünden elde edilen veriler
Serap Özsu tarafından tablolastırılmıştır.

62 adada 1920 tarihli kadastral durumla bugünkü yapı arasında önemli değişiklikler bulunmaktadır. Bu değişiklik adada 15 adet parselin tevhid yoluyla 13 parsel inmesi biçimindedir.

- **49 ADA**



Şekil 5.23 49 no' lu adanın parsel dağılımının ilk hali



Şekil 5.24 49 no' lu adanın parsel dağılımının son hali

Tablo 5.11 49 ada'nın no'lu ifraz ve tevhid işlemleri

ADA NO:49		PAFTA NO: 18	İŞLEM TÜRÜ
PARSEL NO	YÜZÖLÇÜMÜ	CİNSİ	
132	-	-	Tevhiden 134 oldu
133	-	-	

Kaynak: Karşıyaka Belediyesi ve Tapu Kadastrodan elde edilen veriler Serap Özsu tarafından tablolandırılmıştır.

49 adada 1920 tarihli kadastral durumla bugünkü yapı arasında önemli değişiklikler bulunmaktadır. Bu değişiklik adada 2 adet parselin tevhid yoluyla 1 parsel inmesi biçimindedir.

5.2.2 Yapı Yüksekliği ve Niteliği

Kent dokusunu biçimleyen önemli bir fiziksel yapılanma, mekanı oluşturan yapıların üçüncü boyutta algılanabilir yükseklikleri çerçevesinde ortaya çıkmaktadır. Bu yapılanma içerisinde belirli kentsel bölgeler aşırı yığılmalar ve yükselmelerle kendisini gösterirken, bazı bölgeler de daha gevşek ve alçak fiziksel örüntülerle varlıklarını sürdürmektedir. Kent silüetinde bu düzen, kendisini özellikle arsa fiyatlarının da aynı etkileşim içerisinde biçimlendiği bir taşınmaz piyasası aracılığıyla ortaya koymaktadır. Sözkonusu taşınmaz piyasası kent mekanında bazı fonksiyonların, o fonksiyonların bir aradalıklarının, nicelik ve niteliklerinin, avantajlı konum yeri seçimlerinin ya da belirli altyapı ve ulaşım olanaklarına olan yakınlıklarının vb. etkileşimlerin sonucunda ortaya çıkmaktadır.

İmar planları bu piyasanın kendini yeniden üretebilmesini sağlayacak bir araç olarak, sermayenin dolaşım hızını artırma ve ona gelişme kanalları açma yönündeki eylemleri ile varlığını sürdürmektedir. Planlama, imar hakları yoluyla bir mekan üzerinde öngördüğü yapılaşma değeri ya da haklarıyla bir yandan yeni gelişme kanalları açarken diğer yandan da var olan sistemin yeniden üretimine aracılık etmektedir. Bu düzen içerisinde sözkonusu yapılanmanın fonksiyona bağlı tercihlerinin ise ikinci planda olduğu görülmektedir. Nitekim yüksek katlı yapılaşma bir yanda konut formuyla diğer yanda iş yapıları ya da büro hizmetleri ticaret sektöründe kendini gösterebilmektedir.

Karşıyaka çarşısı bu bağlamda değerlendirildiğinde, var olan dokunun üç boyutlu değerlerinin 1950’li yıllarda önemli bir kırılma yaşadığı ve ilk olarak düşeyde bir düzen değişikliğinin ortaya çıktığı izlenmektedir. Yapılan imar değişiklikleri yalnız bina yüksekliklerinin artmasına neden olmamış, aynı zamanda parsel birleştirmeleri ile iri kütleli yapılara da olanak tanımıştır. Gabari artmasına yönelik talepleri kıydan başlayarak içeriye doğru yayılan çok katlı yapıların oluşumu izlemiştir.

Elde edinilen veriler, 1930 ‘larda Karşıyaka çarşısının genelde tek katlı ve az da olsa iki katlı kagir yapılardan oluşmuş olduğunu göstermektedir. Sözkonusu tek ve

iki katlı yapılara hakim silüet, varlığını 1950'lere kadar korumayı başarmıştır. 1950'lerde başlayan düşeyde kat artışıyla yapısal olarak değişim gösteren bölgede, çarşı aksının sadece sağ tarafı imara açık olup, sol tarafı korunmak istenmiştir. Dolayısıyla, bölge 1980'lere kadar fazla gelişim gösterememiştir. 1980'li yıllarda ise, Çarşı Caddesi yeni imar planıyla, kat artışına izin verilmesinden kaynaklanan hızlı bir yapılaşma süreci içerisine girmiştir. (Bilgin, 1997, s. 40-41)



Şekil 5.25 1930'larda Çarşı Girişi- Tek ve İki Katlı Yapılar



Şekil 5.26 1970'lerde Çarşı Girişi Görünümü

Karşıyaka'nın ilk imar planı 1955 yılı imar planıdır. Bu ilk imar planından sonra dar bir bölge olan Karşıyaka merkezi için 1956 yılında ise Revizyon İmar planı yapılmıştır ki bu planda sadece yollar ve gabari belirtilmiştir. 1955 öncesi bölgede bulunan yapılar 1 ve 2 katlı olarak konumlanmıştır Çarşıda ticaretin yoğunlaşması ve

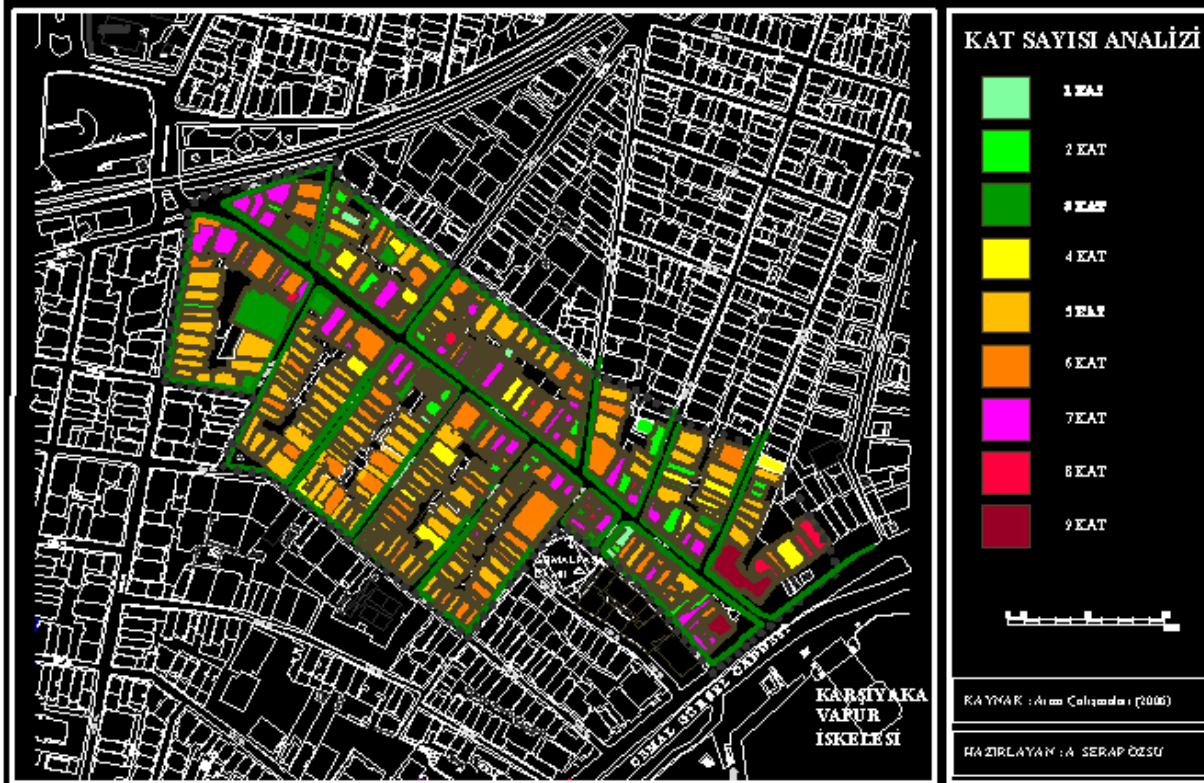
gelişmeye başlaması ile ticaret birimleri artış göstermeye başlamış ve artan ticaret yapısıyla birlikte bu bölgede konut yoğunluğunda azalma görülmüştür.

1984 yılında yeni bir İmar Planı ile alınan kararla bölgede bulunan 5 katlı yapıların 1 kat artışı ile 6 kat yapılmasına izin verilmiştir. Bu gelişmeden sonra İzmir Büyükşehir Belediye'sinin almış olduğu karar ile tüm İzmir'de bir kat artışına izin verilerek, bu kararla da 6 katlı olan yapılar 7 kata, 7 katlı olan yapılar da 8 kata yükselme imkanına sahip olmuşlardır. Plan kararlarınca, bina cephesi 4m olan parselde bile rant kaygısından dolayı inşaat izni verilerek, küçük cepheli parsellerde imar planı 6 kat iken 7 kata çıkarılmıştır.

Plan kararlarının etkisi ve halkın talebi ile bölgede inşaat yoğunluğunun giderek artış göstermiştir. Nitekim arsa sahipleri parsel birleştirmeye yanaşmamış, her esnaf parselini kimse ile birleştirmeden kat artışını gerçekleştirmiştir. Alan bugün için İmar planı gereği % 90 doymuş durumdadır.

Karşıyaka Çarşı aksını oluşturan Kemalpaşa Caddesi'nin genel üç boyutlu yapısına baktığımızda, 2-3-4-5-6-7-8 katlı yapı bloklarının varlığı izlenmektedir. (Şekil 5.27- Kat Sayısı Analizi) Nitekim yapı yüksekliklerinde bir çeşitlilik ve düzensizlik sözkonusudur. Bu siluet çarşının genel karakteristiğini oluşturmaktadır. Yerleşmenin bütününe baktığımızda ise, ara sokaklarda ağırlıklı olarak 3-4-5-6 katlı yapılara rastlanmaktadır. Bu yapılar özellikle 1984 İmar planından sonra yapılmış olan çok katlı yapılardır. Alanda yer alan çok katlı yapılar, genellikle arazilerinde yer alan 2 katlı yapıların yerine ya da boş olan parsellere inşa edilmişlerdir. Günümüzde alanda mevcut olan az sayıdaki tek ve iki katlı yapılar ise kamuya ait olmalarından dolayı varlıklarını korumayı başaramışlardır.

İZMİR- KARŞIYAKA ÇARŞI BÖLGESİ



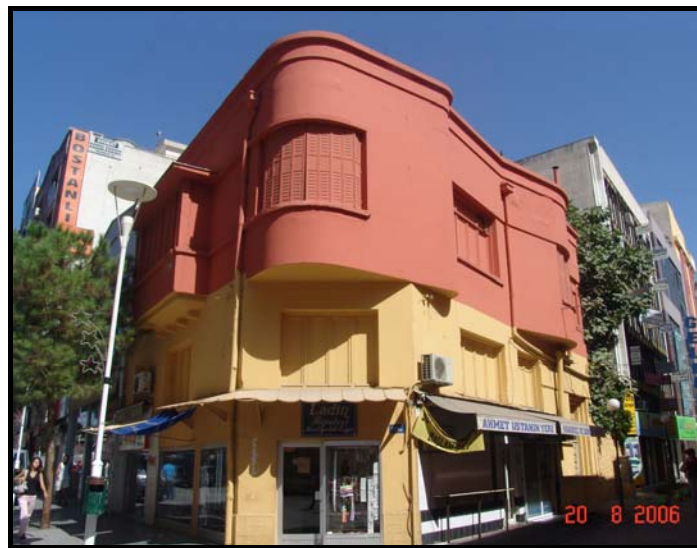
Şekil 5.27 KAT SAYISI ANALİZİ



Şekil 5.28 60 ada- 21 nolu parselde 2 katlı tescilli bir yapı



Şekil 5.29 69 ada-16 nolu parselde tescilli yapı-Karşıyaka Karakolu



Şekil 5.30 9254 ada-5 nolu parselde iki katlı yapı



Şekil 5.31 9253 ada-16 nolu parselde iki katlı yapı

5.2.3Arazi Kullanım Yapısı

Bir kentsel mekanda yer alan fonksiyonlar, o kentin değişen ve dolayısıyla yeniden örülen ilişkilerine bağlı olarak sürekli olarak biçim ve büyüklük değiştirir. Bu kentsel yapının dinamik içeriğinin en doğal sonucudur. Yani kent mekanı sürekli bir değişim ve dönüşüm mekanıdır. Dolayısıyla kentsel mekanı biçimlendiren ilişkiler sonucunda kent mekanı her gün yeniden üretilir. Bazı durumlarda ise, üst ölçekli yatırım kararları, büyük kentsel projeler, önemli kullanım kararları vb. kent mekanı üzerinde ani ve büyük ölçekli değişimler de yaratabilir. Yeni bir ulaşım sistemi kararı bu çerçevede en sık görülen etkilerden biridir. Bu genellemeler ışığında Karşıyaka'nın arazi kullanım yapısı değerlendirilmiş ve mekansal desenindeki değişiklikler incelenmiştir.

Karşıyaka çarşısında yer alan fonksiyonlar da, İzmir kentinin ticaret, tüketim yapısının geçirdiği değişikliklerden etkilenecek bir alt merkez ve ticaret bölgesi olarak 1920'ler den bu yana önemli dönüşümler geçirmiştir. Çalışma alanı, ortaya çıktığı dönem itibari ile konut ağırlıklı olmak üzere konut ve perakende ticaret fonksiyonunu üstlenmiştir. Bölgede zemin katların dükkan, üst katların ise konut olduğu bir doku ortaya çıkmıştır. Ticaret fonksiyonu ağırlıklı olarak, vapur iskelesi

ve tren yolunu birbirine bağlayan ana ulaşım aksı Kemalpaşa Caddesi boyunca gelişim göstermeye başlamıştır. Çarşı aksının, iki ana ulaşım odağını birbirine bağlayan oluşu bu bölgenin giderek kısa zamanda yoğun bir geçiş güzergahı haline gelmesine yol açmış ve sözkonusu cadde yaya ve araç trafiğinin yoğun akışına hizmet vermeye başlamıştır. Bölgede insan yoğunluğunun artması perakende ticaret kullanımlarında da önemli artışlar ortaya çıkarmıştır. Başlangıçta zeminde başlayan ticaret yoğunluğu zamanla üst katlara da taşınmıştır. Bu gelişmeler eşliğinde 1950'lerden sonra Kemalpaşa Caddesi boyunca yer alan yapılarda konut kullanımı da giderek azalma göstermeye ve yerini daha fazla perakende ticaret, iş ve büro yapıları ile değişik türden hizmetlere bırakmaya başlamıştır.

Bu dönemde bölgenin merkezi konumu ve ulaşım odakları ile ilişkisi dışında gelişimini körükleyen en önemli etken yeni imar planlarının varlığı olmuştur. 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yeni imar planı ile birlikte kütleler aynı kalsa da yapı yükseklikleri önemli artışlar göstermiştir ki bu da, giderek nüfus yoğunluğunda artışları ve yapı yoğunluğunu da beraberinde getirmiştir.

1984 de değişen imar planları ile kat artışlarının oluşumu bölgedeki ticaret yoğunluğunu daha da arttırmıştır. Özellikle son 90'lı yıllardan itibaren ticaret sektöründeki değişimler, tüketim alışkanlıklarına yönelik yeni biçimlenişler ve ihtiyaçların çeşitlenmesi gibi nedenlerle çalışma alanı önemi gelişmeler yaşamıştır. Bu gelişmelerle birlikte Karşıyaka çarşı aksı bugünkü yapısına ulaşmış ve yoğun bir ticaret bölgesi halini almıştır.

Bugün Karşıyaka Çarşı aksında yer alan binaların özellikle zemin katları perakende ticaret kullanımları ile, kişisel hizmetlere yönelik fonksiyonları içerisinde barındırmaktadır. Bu çerçevede kullanımlar; giyim-tuhafiye- ayakkabı satış, elektronik eşya satış, gıda, balıkçı, kuyumcu, optik, saatçi, kuruyemiş, bujiteri, züccaciye, fastfood, lokantalar, kafeteryalar biçiminde çeşitlilik göstermektedir. (Şekil 5.32 Zemin Kat Arazi Kullanımı) Ayrıca Karşıyaka Belediyesi, Karşıyaka Karakolu ve banka hizmet yapıları da çarşı aksı üzerinde yer almaktadır. Üst katlarda ise daha çok ofis ve iş yeri kullanımları görülmektedir. Dolayısıyla bugün çalışma alanının

İZMİR- KARŞIYAKA ÇARŞI BÖLGESİ



ZEMİN KAT ARAZİ KULLANIM

- BANKA
- BEZANE
- ELEKTRONİK MAĞAZASI
- FAST-FOOD RESTORAN KAFETERYA
- KONFEKSİYON MAĞAZASI
- BÜRO
- KIRTASIYEKİTAP
- ZÜCCACIYE
- KUYUMCU DÜKAN
- KOKUT
- KARAKOL
- BELEDİYE



KAYNAK : Arazî Çizimden (2006)

HAZIRLAYAN : A. SERAP ÖZSÜ

mekansal yapılanmasına baktığımızda fonksiyonel açıdan bir çeşitlilik deseni açıkça görülebilmektedir. Bugün ulaşılan bu son durum ise, uzun bir tarihsel sürecin ve bu süreç içerisinde ortaya çıkmış, değişme aşamalarının sonuç ürünüdür.

Ayrıca çalışma alanında eski, tarihi varlığını sürdürmeye devam eden tescilli yapılar ve kamuya ait binalar da yer almaktadır. Tescilli yapıların çarşıdaki konumlarını incelediğimizde aşağıdaki tablo ortaya çıkmaktadır.

Tablo 5.12 Karşıyaka Çarşı’da yer alan tescilli yapılar

SOKAK	PAFTA- ADA- PARSEL	TESCİL DURUMU
1717 Sok. NO:89-91	19/67/41	Tescilli (işyeri)
1717 Sok. NO:98-100	19/60/9	Tescilli (işyeri)
1717 Sok. NO:135-137	19/69/16-17	Tescilli (karakol)
1720 Sok. NO:148	19/59(9253)/6	Tescilli(karakol)
1720 Sok. NO:9	19/66	Tescilsiz(karakol)
1720 Sok. NO:10-12	19/67/2	?
Tiyatro Sokağı NO:23		Tescilsiz(tek örnek dükkan)
1716 Sok. NO:10	19/59(9253)/10	Tescilli (konut)
1725 Sok. NO:42	19/67/17	Tescilsiz(1985’de tescili kaldırılmış)
1725 Sok. NO:50	19/67/21	Tescilsiz(1985’de tescili kaldırılmış)
Yalı Caddesi NO:212	14/49/64	Tescilli(öğretmenevi)

Kaynak: İzmir 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Arşivi

5.2.4 Yapı Malzemesi ve Teknolojisi

Çalışma alanında yer alan yapıların, yapım sistemleri ve malzemeleri değerlendirildiğinde, özellikle 1950’lerden sonra yapılmış olanların betonarme

yapım sistemi kullanılarak inşa edildiği görülmektedir. Alanda yer alan eski yapılardan varlığını sürdürmeye devam eden tescilli ve kamuya ait olan birkaç yapının ise yığma yapı olduğu izlenmektedir. Alanın yapı malzemesi açısından genel içeriğine bakıldığında betonarme yapım tekniğinin yaygın olduğu anlaşılmaktadır.

Alanda yer alan 5-6-7 katlı yapılar, aynı zamanda yapım malzemesi ile de ortak yönler göstermektedir. Özellikle, çarşı aksı boyunca sıralanan ve de ana ticaret bölgesi olarak tanımlanan alanda yapı malzemesi betonarme niteliğindedir. Alanın hemen hemen tamamına hakim betonarme yapı tekniği, 1955’li yılların ardından gerçekleşen yapılaşmadan sonra ve 1984’lü yıllarda daha da artan kat artışı taleplerinin karşılanması ile gerçekleşmiştir. Kagir yapılar ise alanın iç kesimlerinde kamuya ait olmalarından dolayı 1-2 katlı olarak kentsel dönüşüme dahil olmamış şekliyle eski varlığını sürdürmektedir.

5.2.5 Mevcut Kullanımlar

Karşıyaka çarşı aksı, kullanım açısından yoğun bir yaya trafiği ile karşı karşıyadır. Alan içerisinde birçok fonksiyon grubuna ait tüketim mekanları da yoğun bir biçimde yer almaktadır. Söz konusu fonksiyonlar alanın özellikleri çerçevesinde sürekli bir değişim göstermektedir. Bu değişim, aks üzerinde gelişen arsa ve kira değerleri çerçevesinde ortaya çıkabildiği ölçüde, tüketici talepleri ile de biçimlenmektedir.

Aks boyunca özellikli konumda olan (çarşı girişine yakın olma vb.) adalardaki parsellerde, kira değerlerinin yüksek olmasından kaynaklı zaman zaman marka mağazalar konumlanmıştır. Ancak bu durum son dönem alışveriş merkezlerinin oluşumuyla birlikte değişim göstermiştir. Söz konusu mağazaların kısmen bu bölge dışına çıkarak alışveriş merkezlerinde konumlanmaya başlamaları, hem bu bölgenin cazibesini yitirmesi hem de yükselen arsa ve kira bedellerinin itici bir faktör haline gelmesi bağlamında ortaya çıkmaktadır. Alanda günümüzde az sayıda marka/imağ mağazaları yer almakta (Galeri Nur, LCW, Kamil Spazio, Zeki Triko, Mavi Jeans

vb.), diğer mağazalar ise daha ekonomik bedellerle satış yapan konfeksiyon, ayakkabı, bijüteri vb. türden kullanımlardan oluşmaktadır.

Kemalpaşa Caddesine iskele cephesinden baktığımızda çarşı girişinde ilk olarak yükselen devasa banka yapıları dikkat çekmektedir. Çarşı girişinin sağ ve solunda ilk yapı adalarında yer alan İş Bankası, Yapı ve Kredi Bankası dışında çarşı aksı boyunca alanda toplam 8 adet banka binası yer almaktadır.



Şekil 5.33 Çarşı girişinde yer alan İş Bankası



Şekil 5.34 Çarşı girişinde yer alan Yapı ve Kredi Bankası

Aks içerisinde önemli bir kullanım grubunu da kuyumcular oluşturmaktadır. Münferit dükkanlarda olduğu kadar, pasajlar eşliğinde de yayılım gösteren bu kullanım türü, aks içerisinde önemli bir yer tutmaktadır. Ayrıca kuyumcularla bütünleşmiş bir diğer önemli kullanım biçimi de döviz bürolarıdır ki, çarşının

ekonomisini önemli ölçüde ayakta tutan bu bürolar banka ve kuyumcularla bütünleşik bir işleyişle çarşıya hareketlilik kazandırmaktadır.



Şekil 5.35 Çarşı aksında yer alan Temizocak Kuyumcu

Karşıyaka Çarşı aksının sağ tarafının mevcut kullanımlarını incelediğimizde;

- 49 ada 134 no'lu parselde yüksek katlı İş Bankası binası yer almaktadır.
- 9241 adada kuzeye doğru sırasıyla Galeri Nur, Oyak Bank, Erbil Süer Ayakkabı, Halay Parfümeri, Yıldırım Kuyumculuk, Küçük Avcı Kahveci, Seven Hill mağazası yer almaktadır.
- 9242 adada kuzeye doğru sırayla Can Kuruyemiş, Halay Parfümeri, Gönül Kahvesi, Evim Pastanesi, Collezione, Karşıyaka Döviz, Can Gümüş, Nazlı Kuyumculuk yer almaktadır.
- 60 adada kuzeye doğru sırasıyla; Murat Kuyum, Leke Jeans, Evim Patanesi, Renk Optik, Mc Donalds, Garaj, Kemalpaşa Vakıf Çarşısı, Şamlı Döviz, Güneş Kuyumculuk, Şengüller-Türkcell, Avlar Pasajı, Tefal bayi, Karşıyaka Belediye Binası, Steps, Kamil Spazio, Albey, Prenses Bijuteri, Özler Giyim, Yes Ayakkabı, Blue Petrol Giyim, Rodi, Hotshop, Tiffany, Esse, Uki Giyim yer almaktadır.

- 9253 adada, Akbank, Uztaş Ayakkabı, Kaan Optik, Sümer Giyim mağazası, Batık, Ambar, Hayat Baharat, Osman Bey İşhanı, Zirve Optik, İgs, Yeni Eczane, Naki Giyim mağazası ve İmbat Eczane yer almaktadır.
- 9254 adada kuzeye doğru sırasıyla; Ladin Bijuteri, Çarıkçı Ayakkabı Mağazası, Alpin, Telsim Shop, Kardeş Optik, Türkcell, Avea, Rodi, Sayısal Loto Bayi, Play Pause Konfeksiyon, Kral Tavukçuluk yer almaktadır.

Karşıyaka Çarşı aksının sol tarafının mevcut kullanımlarını incelediğimizde ;

- 62 adada kuzeye doğru; Yapı ve Kredi Bankası, Angora Tatlıcı, Türkcell, 06 Pastanesi, Çarık Ayakkabı mağazası, Jan Rasco, Çorapçı, Mavi Jeans, Armağan Optik, Efes Kuyumcu, Garanti Bankası, VakıfBank, Beyoğlu Fırın, Renk Saat, Dp Parfümeri, Büfe, Zeki Triko, Zen-Zen Konfeksiyon, Erler Kuyum, Efes Kuyum yer almaktadır.
- 61 adada kuzeye doğru; Murat Kuyum, Atasay Kuyum, Colins, Telsim, Dönerci yer almaktadır.
- 66 adada kuzeye doğru; Temizocak Kuyum, Rodi, LCW, Fa Gold, Mis Döner yer almaktadır.
- 67 adada kuzeye doğru; Ferah Eczanesi, Avea Bayi, Koton Giyim, Özba, L&G Çanta, Ziraat Bankası, yer almaktadır.
- 68 adada kuzeye doğru; Hanımeli Çanta, Dönerium, Yüncü İhsan, Günel Çamaşırları, Köftehor, Hisar, Yards, Simit- Pizza ,İş Bankası yer almaktadır.
- 69 ada da kuzeye doğru; Mert Optik, Sarar, Erbil Süer Ayakkabı, HalkBank, Karşıyaka Karakol Binası yer almaktadır.

- 9312 adada kuzeye doğru; Aydoğan Optik-Saat, Vena Giyim, Unlu Mamüller, Karşıyaka İlçe Emniyet Müdürlüğü, Kompedan Çamaşırları, Erdilek Tuhafiye, Tadım, Simit- Boyoz Center, Levent Kuyum, Çarşı Piknik – Pizza Döner, PTT, Haksever Kuruyemiş, Altuğ Çeyiz Konfeksiyon, Karşıyaka Çağdaş Eczanesi yer almaktadır.

Var olan arazi kullanım biçimi bu detayda incelendiğinde, aks boyunca yer alan fonksiyonların ağırlıklı olarak konfeksiyon kullanımına yönelik olduğu görülmektedir. Ayrıca tüketici tercihlerine bağlı olarak çarşıda son dönemde gıda sektörü de (lokanta, kafeterya, fast food, hızlı yemek yeme birimleri vb.) ön plana çıkmaya başlamıştır. Bu alandaki kullanımların da yine ağırlıkla simit sarayı, vb. ekonomik düzeyde hizmet veren birimler oldukları görülmektedir. Söz konusu sektördeki artışı, artan işyeri sayısı ve buna bağlı olarak artan çalışan nüfus ile açıklamak mümkündür.



Şekil 5.36 Çarşı aksında yer alan kafeteryalara örnek

Alanda süreç içerisinde ortaya çıkmış olan değişim ve dönüşümlere rağmen varlığını koruyan bazı birimler de bulunmaktadır. Bu birimlerden en eskisi yaklaşık 98 yıldır burada konumlanan Ferah eczanesidir. (Şekil 5.37)Ferah eczanesi 1908’lerden bu yana çarşı aksındaki varlığını sürdürmektedir. Ayrıca Sakıpağa ve Karakulak Baharatçısı da yaklaşık Ferah Eczanesi kadar uzun süredir çarşıda hizmet vererek konumlanmaya devam etmektedir.



Şekil 5.37 Ferah Eczanesi 1900'ler



Şekil 5.38 Ferah Eczanesi 2006

Ayrıca alanda uzun süredir varlığını koruyabilen birimler olduğu gibi tamamen yok olmuş kullanımlarda mevcuttur. Bu kullanımlardan biri alan içinde önemli konumda yer almış olan, şu an Karşıyaka Belediye binasının bulunduğu parselde eskiden büyük bir bahçe ve geniş bir meydan yer almıştır. Zamanında buranın en önemli oturma dinlenme mekanı olarak yaşamış ve içerisinde; manav, berber, kasap, lokanta, kahve, mescit ve büyük dükkanların bulunduğu geniş bir han olarak kullanılmıştır. Bu vakıf hanı zaman sürecinde yıkılarak yok edilmiştir.(Şekil 5.36)



Şekil 5.39 Yıkılan Han'dan görüntü



Şekil 5. 40 Yıkılan Hanın Yerine Yapılan Karşıyaka Belediye Binası

5.2.6 Kullanım Yoğunluğu

Karşıyaka Çarşı'sında en yoğun kullanım alanını Çarşı Aksı oluşturmaktadır. Kemalpaşa Caddesi üzerinde yer alan dükkan sayısı ve yoğunluğu aks boyunca böyle bir etki ortaya çıkarsa da, esas olarak bu aksı yoğun hale getiren özellik, iskele ve istasyon arasındaki bağlayıcı niteliği çerçevesinde ortaya çıkmaktadır. Nitekim çarşı aksı tarihsel olarak hep bir geçiş güzergahı olma özelliği çerçevesinde biçimlenmiş ve bu özelliğini bugüne dek korumuştur. Bu özellik elbette aksın yayalaştırıldığı 1986 döneminden sonra farklı bir içerikte yeniden organize olmuşsa da esas olarak kemikleşmiş bir doku özelliği ile bugünkü yapılanmaya damgasını vurmuştur. Vapur iskelesi ve tren istasyonu arasında adeta bir koridor halini almış olan Kemalpaşa Caddesinde günün her saatinde çift yönlü yaya akışını izlemek mümkündür. Ticaret

ve hizmet sektörlerinin bu cadde üzerinde yoğunlaşmış olması, sözkonusu akışı etkileyen faktörlerin başında gelmektedir. Ara sokaklarda ise tüketim-ticaret birimlerinin bulunmasına rağmen fazla bir yoğunluk gözlenmemektedir.

Ancak sözkonusu çarşı aksı üzerindeki yoğunluğun da bölgesel olarak değişim gösterdiği izlenebilmektedir. (Şekil 5.41 Kullanım Yoğunluğu) Bu değişim aks üzerindeki kullanım türlerinin niteliği kadar, aksın başlangıç noktası olarak kabul edilebilecek iskele yönündeki girişine olan uzaklık doğrultusunda da gerçekleşmektedir. Başka bir ifade ile çarşı aksında iskeleden, istasyon yönüne doğru kullanım yoğunluğunun giderek azalmakta olduğu izlenebilmektedir. (Şekil 5.42)



Şekil 5.42 Çarşı Aksı yoğun kullanım

5.3 Alanın Doku Özellikleri

Alanın doku özellikleri kapsamında, çalışma alanının oluşturduğu çarşı aksı ve yakın çevresine ilişkin bazı değerlendirmeler yapılmıştır. Bu değerlendirmeler mevcut ulaşım durumu ve altyapı nitelikleri ile görsel öğeler olarak 2 başlık altında yer almaktadır.

İZMİR- KARŞIYAKA ÇARŞI BÖLGESİ

Specify opposite corner: 442.7821 854.9954

KULLANIM YOĞUNLUĞU

- ÇOK YOĞUN KULLANIM
- ORTA YOĞUN KULLANIM
- AZ YOĞUN KULLANIM



KAYNAK : Arazi Çıkartması (2004)

HAZIRLAYAN : A. ŞERAPÖZÜ

KARŞIYAKA
VAPUR
İSKELESİ

ŞEKİL 5.41 KULLANIM YOĞUNLUĞU

5.3.1 Mevcut Ulaşım Ve Altyapı Nitelikleri

Ulaşım sistemlerinin bir kentsel mekanın gelişim ve biçimlenişinde oldukça önemli etkileri bulunmaktadır. Kent mekanları, her dönemde yeni ulaşım sistemleri bulmaları sonucu değişimler yaşamışlardır. Karşıyaka ve Karşıyaka Çarşı'sının gelişiminde ulaşım olanaklarının etkisi oldukça önemli bir yer tutmaktadır.

Çalışma alanının güneydeki sınırını, kent içinde de oldukça önemli bir aks olan Cemal Gürsel Caddesi oluşturmaktadır. Cadde hem taşıt kullanımı hem de vapur iskelesi ile bağlantısından dolayı yaya kullanımı açısından da oldukça yoğundur. Alanın kuzey aksı ise 1671 sokak tren yolu ile sınırlıdır.

Karşıyaka Çarşı'sı oluşumundan itibaren Karşıyaka vapur iskelesi ile istasyon arasında, bu iki ulaşım noktasını birbirine bağlamasından dolayı özellikli bir konuma sahip olmuştur. Alanın bir tarafında vapur iskelesi, diğer tarafında tren istasyonunun varlığından dolayı çift yönlü bir yaya sirkülasyonu sözkonusudur.

Çalışma alanı 1986-1987 yıllarına kadar bölgenin tek ulaşım bölgesi konumunda yer almıştır. Geçmişte yaya ve at arabalarının ulaşım alanı olan bu bölge zamanla otobüs ve araç trafiğine açılmıştır. Ancak yıllar itibariyle nüfus artışı, yoğunlaşan ticaret ve buna bağlı olarak da yaya trafiğinin artış göstermesi ile alanda kargaşa oluşmuştur. Nitekim, 1986-1987 yılında yayaların alışveriş eylemlerini gerçekleştirmede zorlanmaları, rahat hareket edip, gezme vb. konforlarının kısıtlanması üzerine Ulaştırma Koordinasyon Merkezinin kararı ile çarşı aksı araç trafiğine kapatılmıştır. Böylece çarşı aksı Kemalpaşa Caddesi için alınan bu radikal kararlar otobüs güzergahları kaldırılmış, alan tamamen yayalaştırılmıştır. Sadece sabah ve akşam belirli saatlerde servis, itfaiye, polis, banka araçlarının zorunlu ihtiyaç hallerinde trafiğe geçici açılmasına izin verilmiştir.

Alt yapı ise, 1989'dan sonra tamamen yenilenmiştir. Bu gelişmelerin ardından belirli dönemlerde üst yapı da yenilenmiştir. Eskiden binaların, mağazaların önünde

bulunan tretuarlar tamamen sök÷lm÷ştür. Çöp kamyonu, itfaiye arabası gibi araçların geçmesi ile zamanla yıpranan üst yapı 1999- 2000 yılında tekrar yenilenmiştir.

Karşıyaka Çarşı çevresindeki otopark kullanım alanlarını incelediğimizde, yeterli derecede alan olmadığı gözlenmektedir. Bahriye Üçok Bulvarı'nın altında yapılmış olan otopark yoğun olarak kullanılmaktadır. Yeterli kullanım alanı olmamasından dolayı daha çok istasyon ve çevresindeki kaldırımlar da otopark olarak kullanılmaktadır. Bunlardan başka Cemal Gürsel Caddesi'nde, vapur iskelesinin yan tarafında bulunan otopark kullanım alanı da bölge için yeterli değildir. Ayrıca sözkonusu caddede trafik ve polisler de araçlara cadde üzerinde kısa süreli park imkanı tanımamaktadırlar. Gün içerisinde yoğun bir kullanımla karşı karşıya kalan bölgede kısa süreli otopark kullanımı için alan olmaması önemli bir eksiklik ve sorun teşkil etmektedir. Nitekim vapur iskelesinin yan tarafında bulunan otopark alanı kısa süreli park amaçlı kullanıma olanak sağlayacak konumda biçimlendirilebilir.

5.3.2 Görsel Değerler

Bu başlık altında, çalışma alanında yer alan görsel öğeler, sokak ve yol kaplamaları, alanda bulunan yeşil alan, elektrik direkleri, aydınlatma armatürleri, tabelalar, dış cephe kaplamaları vb. gibi kentsel objeler incelenmiştir.

Alanda yol kaplamaları incelendiğinde, özellikle Kemalpaşa caddesinin sık sık döşeme değişiklikleri ile yenilenen bir dokusu olduğu gör÷lmektedir. Nitekim son dönemde de çarşı aksı ve bütünleşğinde iskele önündeki açıklıkta yeni düzenlemeler gerçekleştirilmektedir. Alan bütününde hiç yeşil alan ya da park bulunmamakta, doğal peyzaj unsurları açısından oldukça zayıf olan bu bölgede bu nedenle sadece yapılı çevre ezici yoğunluğu ile ön plana çıkmaktadır.

Yapıların bina cepheleri incelendiğinde ise, birbirinden farklı gör÷n÷mler ortaya çıkmaktadır. Zaman zaman cephe kaplamaları, cephe boyaları değiştirilmiş olan yapılarda görsel olarak bir bütünlük sağlanamamıştır. Ayrıca görsellik açısından alanda yer alan binaların tabelaları incelendiğinde boyut, renk gibi özellikler

açısından birbirlerinden farklı anlayışlarla tasarlanmış oldukları görülmektedir. Karşıyaka Belediyesi cephe boyaları, cephe kaplamaları ve tabelalar için bir takım nitelikler belirleyerek, bu konuda yönetmelikler oluşturmuş ve son dönemde bu konuda çalışmalar gerçekleştirmiştir.

Karşıyaka Çarşı Aksı kent mobilyaları açısından incelediğinde ise, alanda bazı aydınlatma elemanları ve az sayıda çöp kutusu dışında bir mobilyanın bulunmadığı, özellikle de yaşlılar için oturma, dinlenme yerlerinin, bankların yer almadığı görülmektedir. Çok sayıda banka şubesinin yer aldığı alanda, banka önlerinde oturma mekanlarının bulunmaması da kullanıcılar için sorun teşkil etmektedir. Bununla birlikte Karşıyaka Belediyesi çarşı girişi için yapmış olduğu düzenlemede bu soruna ilişkin çözüm arayışları içerisinde bulunmaktadır.



Şekil 5.43 Çarşı Girişi Kentsel Mobilya Düzenlemesi

5.4 Süreç İçinde Gelişen Planlama Kararları

Tarihsel süreç içerisinde Karşıyaka'nın ve özelde Karşıyaka çarşısının mekansal gelişimini yönlendiren imar planı çalışmaları mevcuttur. Söz konusu imar plan çalışmaları Karşıyaka'nın bir kentsel alt bölge olma niteliği çerçevesinde gelişim göstermiştir. İzmir kentinin biçimlenişini etkileyen nazım imar planlarının öngörülleri Karşıyaka'nın bir alt merkez olarak niteliğini ve niceliksel değerlerini belirlemiştir. Bu doğrultuda çalışma alanına yön veren planlama çalışmaları iki kapsamda ele

alınmalıdır. Aşağıda İzmir'e ve Karşıyaka'ya ilişkin sözkonusu iki açılıma yer verilmektedir.

Ayrıca şu anda strateji planı kapsamında yeni bir plan aşamasında bulunan İzmir kentsel mekanında üretilmiş sözkonusu planları, önerdikleri gelişme şemaları ve bunun Karşıyaka'ya olan etkileri doğrultusunda aşağıdaki biçimde ele almak mümkündür.

5.4.1 İzmir'e İlişkin Üretilmiş İmar Planları

Cumhuriyet döneminde İzmir 6 adet şehir planı deneyimi geçirmiştir. Bu planların her biri farklı dönemlerde ve farklı teknik yaklaşımlarla hazırlanmıştır. Bu planlar sırasıyla şu şekildedir.

1. Danger-Prost Planı (1923'te hazırlanmış ve 1933 yılında revize edilmiştir.)
2. Le Corbusier Planı (1949 yılında teslim edilmiş ancak uygulanmamıştır.)
3. Aru Planı (1952 'de hazırlanmış ve uygulanmıştır.)
4. Albert Bodmer Planı (1960'ta belediye tarafından onanmış ancak uygulanmamıştır.)
5. 1973 Nazım İmar Planı (Metropolitan Planlama Bürosu tarafından 1972'de hazırlanmış, 1973'de uygulamaya geçmiş, 1978'de revize edilmiştir.)
6. 1989 Büyükşehir Belediyesi Revizyon Planı

Hazırlanan ilk plan, **1925** yılında İzmir belediyesince Fransız mimar **Rene Danger'a** hazırlatılan imar planıdır. Bu plan, büyük meydanlar ve bu meydanlara yıldız formuyla bağlanan geniş caddeleri ile dikkat çekmiştir. Nitekim, günümüzdeki Lozan, Montrö, Basmane meydanları ve yakınlarındaki bulvarlar ve bu meydanları birbirine bağlayan ana yollar bu planın ana çizgileriyle biçimlenmiştir. Ayrıca bu planda kentin yakın çevresindeki yerleşmelerden Karşıyaka, Buca, Bornova, Balçova, Gaziemir ve Güzelbahçe yerleşmelerindeki değişimler plan dışı bırakılmıştır. Bu durum, özellikle İzmir kentinin büyümesi ve çevresine yayılması süreci bakımından önemli bir eksiklik olarak görülmektedir.(Karadağ 2000, s: 97)

Ayrıca bu plan kent bütününe kapsamadığı için, sürdürülen uygulamalar, kentin büyüme hızı karşısında yetersiz kalmıştır. Bu durum 1950'lere kadar yapılan tüm planlarda aynı olmuştur.

1923-1950 dönemi içerisinde hazırlanmış olan ve İzmir kent dokusunu şekillenmesinde önemli etkileri olan ikinci İmar Planı 1948'de **Le Corbusier** tarafından hazırlanmıştır. Bu planda sadece kent merkezi esas alınmış ancak, kentin büyümesi bakımından gelişme potansiyeline sahip olan çevre yerleşmelere ilişkin önerilere de yer verilmiştir. Böylece sözkonusu plan, kentin planlamasında mevzi plan anlayışından bütünselliğe geçiş açısından önemli olmuştur.

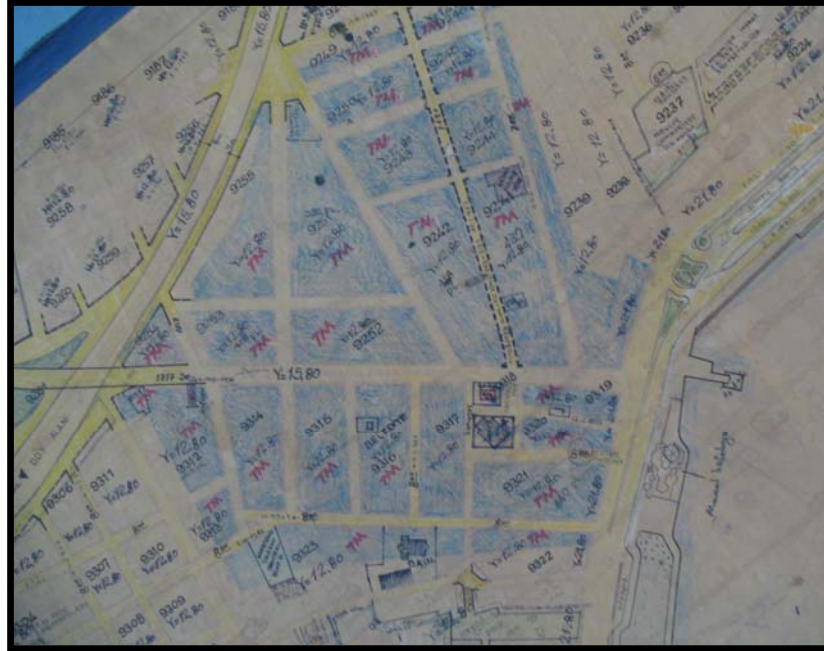
1980 sonrasında hükümetin aldığı karar sonucunda bütün çevre belediyelerin kaldırılarak, İzmir Anakent Belediyesi'ne bağlanması, İzmir'deki imar çalışmalarını önemli derecede etkilemiştir. Sözkonusu karar sonucunda çevre belediyelerin yetkileri anakente aktarılmıştır. Böylece çevre belediyeler anakent belediyesine bağlı şube belediyelerine dönüştürülmüştür. Bu durum bir süre İzmir Belediyesi ve çevre belediyelerin sürdürdüğü imar çalışmalarını aksatmıştır. Ancak 1987 'de kentte yerel yönetim ve organizasyonların yeniden düzenlenmesi, anakent ve ona bağlı olan belediyelerin yetki ve sorumluluklarının belirlenmesi, planlama işlerini düzene koymuş ve rahatlatmıştır. Bu gelişmelerden sonra, anakent ve ilçe belediyelerin ortak çalıştığı planlama süreci başlamıştır. Nitekim bu dönemden sonra da fiziki planlama çalışmaları sadece mücavir alan sınırları içine sıkışmış ve metropoliten alan bütünlüğünden uzaklaşmıştır. Mücavir alan sınırı, kentin büyüme hızı, nüfus potansiyeli, kentsel nüfus oranındaki değişimler, hizmet alanı ve İzmir halkının kente olan bağımlılığı dikkate alınarak çizilmiş ve bugün İzmir Anakent bütünü sınırına karşılık gelmektedir. Bu sınır içindeki yerleşmeler, İzmir Merkez İlçe(Konak), Bornova, Buca, Karşıyaka belediye sınırları ve köyleridir. (Karadağ,2000)

İzmir'de modernizmin oturtulmaya çalışıldığı bu dönemde uygulanabilen imar planları sonucunda kentte geleneksel yapı değişmiştir. Tüm İzmir'de ortaya çıkan sözkonusu yapı Karşıyaka'yı da etkilemiştir.

5.4.2 Çalışma Alanına İlişkin Üretilmiş İmar Planları(Plan Süreçleri)

Karşıyaka'yı etkileyen imar planlarına baktığımızda, yıllar itibari ile 3 adet plan deneyimi karşımıza çıkmaktadır. Bu planlar;

- 1955 İmar planı (1/2000) (Şekil 5.44)
- 1956 Revizyon İmar Planı
- 1984 İmar Planı (Bu plan 1/1000 ölçeklidir.)



Şekil 5.44 1955 İmar Planı 1/2000 Kaynak: Karşıyaka Belediyesi Arşivi

5.4.2.1 1955 İmar Plan

Karşıyaka'nın ilk imar planı 1955 yılı planıdır. Bu plan İzmir'i kapsayan içeriği ile 1/2000 ölçeklidir ve Karşıyaka Çarşı bölgesinin bu planla oluşmuş yapı adaları tamamen taralı TM olarak belirlenmiştir. Bu planda sadece gabariler ve yollar

belirtilmiştir. Bu planla oluşan modern yapı adalarının TM olarak belirlenmiş içeriğinde bugüne kadar nitelik olarak değişiklik göstermemiştir.

5.5.2.2 1984 İmar Planı

1984 yılında, Anadolu Caddesi'nin güneyinde bulunan Alaybey, Aksoy, Donanmacı Mahallesi ile başlayıp, Bostanlı ile biten sınırlar arasını kapsayan ve İzmir Belediyesi tarafından hazırlanan, 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı günümüzdeki Karşıyaka yerleşiminin şekillenmesini sağlayan plan olmuştur. Bu planda 1955 İmar Planında 21,80 m (yedi kat) olan kıyı şeridi ve 12.80 m (dört kat) olan iç kesimlerin kat yükseklikleri, kıyı şeridinde 8 kata, iç kesimlerde ise 4 kata izin verecek biçimde yeniden düzenlenmiştir. Ancak daha sonraki yıllarda meclis kararları ile dört kat olan adalarda imar hakları beş kata yükseltilirken, beş kat olanlarda da altı kata çıkarılmış böylece hemen her adada kat artırımı gerçekleştirilmiştir. Bu plana ek olarak 1987 yılında Gümüşpala ve Yamanlar mahallelerini kapsayan ıslah imar planı çalışmaları, 1990 yılında ise revizyon imar planı da yapılmıştır.(Kıldış 2006, s.17-18)

5.5 Çalışma Alanına İlişkin Sorunların Belirlenmesi

Karşıyaka, İzmir kentinin son dönemde hızlı ve önemli fiziksel değişimler yaşayan mekansal bir parçasıdır. Karşıyaka Çarşı'sı zaman içinde İzmir kentinin yaşamış olduğu bu değişimlerden etkilenecek varlığını sürdürmeye devam etmektedir. Çalışma alanının 1920 'lerin küçük ve mütevazî çarşı yapısından farklı bir konuma gelmiş olması, planlama kararlarının, ekonomik tercihlerin, tüketici tercihlerinin değişimi gibi nedenlerin etkisinde gerçekleşmiştir. Dolayısıyla, yaşamış olduğu değişimler sonucunda, alanda yer alan ticaret birimlerinin fonksiyonlarının niteliği de değişime uğramıştır.

Günümüzde çalışma alanını incelediğimizde, oldukça önemli gelişmeler yaşamış olmasına rağmen bazı sorunlarla karşı karşıya olduğunu görmekteyiz. Bunlar öncelikle perakende ticaret açısından pazarın büyük ölçüde hipermarketlerin eline geçmesi çerçevesinde ortaya çıkmakta ve kent merkezlerinde yer alan küçük esnafın kayıplarına neden olan yapılanmasıyla Karşıyaka Çarşısı'nın da ticaret hacminin daralmasına yol açmaktadır.

Özellikle 1980'ler den sonra, ticaret ve tüketimde yaşanan değişimler ile alışveriş merkezi olarak tarif edilen yeni tüketim mekanlarının oluşarak hızlı bir biçimde gelişim göstermesi kent merkezleri ve alt merkezlerinde ekonomik temelli sorunların ortaya çıkmasına yol açmıştır. Bununla birlikte son dönemlerde yeni oluşan sözkonusu alışveriş merkezlerine erişebilen ve erişemeyen toplumsal grupların varlığı ile biçimlenmiş bir yarılma deseni de çarpıcı biçimde kentlere damgasını vurmuştur. Büyük marketlerde yaratılan sosyal ve psikolojik sınırlar, en alt ve üst gelir grupları arasındaki ayrımları daha da belirginleştirmiştir.

Karşıyaka Çarşı'sının mekansal ve sosyal yapı bağlamında geçirdiği ve halen geçirmekte olduğu değişimlerde en önemli etkenlerden biri de tüketici tercihleri olmuştur. Sözkonusu tüketici tercihleri, son dönem alışveriş merkezlerine olan yoğun talep bu merkezlerin sayılarının hızlı bir şekilde artışında oldukça etkili bir rol oynamıştır. Kapalı bir mekanda tüm ihtiyaçların karşılanabilmesi, gezmek, zaman geçirmek, sosyal ortam gibi faaliyetlerin olması bu mekanlara olan ilgiyi arttırmış, açık kamusal alanlara olan talebi ise azaltmıştır. Ayrıca son dönemlerde ortaya çıkan imaj arayışları-markalaşmaya talebinin artması, küçük esnafın ticaret hacminin daralmasında önemli nedenlerden biri olmuştur. Zaman zaman alanda imaj-marka mağazalarının sayıları artmış, ancak çok fazla burada konumlanamayarak alışveriş merkezlerinde yer edinmişlerdir. Karşıyaka çarşısı da tüm bu gelişmelerin yaşandığı bir süreçte büyük alışveriş merkezlerine direnmeye çalışan yapısıyla karşımıza çıkmakta, dinamik bir ekonomi yaratma arayışları ile sürekli değişimleri içerisinde barındırmaktadır.

Yapılan incelemeler alanda son dönemde gıda- fastfooda vb. kullanımlara ilişkin ciddi oluşum ve artışlar meydana geldiğini göstermektedir. Nitekim konfeksiyon, orta gelirli kesime hitap eden mağazalar ve imaj mağazaları giderek yerlerini restoran, kafeterya ve pastane gibi gıda ile ilgili alanlara bırakmaktadırlar. Dolayısıyla çalışma alanında fonksiyonların ağırlıkla bu tür kullanımlara yöneldiği ve tüketimin mekanda ancak gıda tüketimi aracılığıyla ekonomi yaratabildiği yapılan araştırmalar sonucunda bulgulanmaktadır. Bu dönüşümün nedenleri incelendiğinde :

- İnsanların alım gücünün azalması
 - Çarşı mekanının üzerinde zaman geçirilen bir kentsel bölge haline gelmiş olması
 - Ticaretin varlığını besleyen kafeteryaların oluşmasının artış göstermesi
- Biçiminde karşımıza çıkmaktadır.

Çarşı mekanı alışveriş yapılan bir arterken, giderek oturulan, vakit geçirilen, yemek yenen bir kentsel mekan haline dönüşmüştür. Dolayısıyla çarşı aksı itibariyle bulgularan fonksiyonel değişimlerin, mekanın bu anlamdaki kimlik değişimi eşliğinde de ortaya çıkmış ve çıkmakta olduğunu söylemek mümkündür. Yani ticari hayatı canlı tutmak mekanda zaman geçirmeyi sağlayıcı fonksiyonları gerektirmiş, öte yandan mekanda zaman geçirmeyi sağlayıcı bu fonksiyonlar çarşı karakterinde önemli değişim ve dönüşümler ortaya çıkarmıştır. Bu noktada tüketimin mekanı olan çarşının bir tüketim mekanı halini almış olduğunu söylemek mümkündür. Sonuçta Karşıyaka Çarşı'sı karşı konulamaz bir değişim ve dönüşüm süreci içerisinde yeni bir işlev kazanmıştır. Ancak çarşının bu süreçte canlılığını kaybettiğini söylemek doğru değildir ki yeni işlevlerle mekandaki canlılık devam etmektedir.

Karşıyaka Çarşısı'nda günümüze kadar parçacı-bütünü izlemeye açık olmayan münferit çalışmalar gerçekleşmiştir. Münferit olması genellikle Karşıyaka'da tutarsızlık ve kargaşayı ortaya çıkaran etmenler olmuştur. Nitekim alana ait ayrıntılı bir kentsel tasarım çalışması bulunmamaktadır. Ancak son dönemde Karşıyaka Belediyesinin, yerel yönetimlerin gerçekleştirmeye çalıştığı bir takım projeler bulunmaktadır. Belediyenin yapmış olduğu çalışmalarda, alanda yer alan binaların

cephe görünümleri, tabela standartları vb. müdahalelerde bulunmuşlardır. Ancak bunu gerçekleştirme aşamasında esnafın bu yönetmeliklere uymadıkları gözlenmektedir.

Ayrıca çalışma alanı, planlama kararları açısından incelendiğinde, var olan imar planının yapılaşma haklarına göre % 90 doymuş durumda olduğunu görülmektedir. Mevcut yapılaşma biçimlerine bakıldığında ise ciddi bir çeşitlilik dikkati çekmekte, alçak ve yüksek katlı yapıların yan yana olduğu bir üç boyutlu silüet izlenebilmektedir. Plan kararlarına bağlı olarak halen düşeyde hızlı bir yapılaşma sözkonusudur. Genelde 7 katlı binalar oluşmuş olan alanda 1 ve 2 kat ile varlığını koruyan yapıların ise ancak tescilli binalar ve de ekonomik nedenlerden dolayı tek başına varlığını sürdüren yapılar oldukları görülmektedir.

5.6 Çarşı Aksına İlişkin Yapılan Son Dönem Çalışmalar

Bugün geline aşamada, geçmiş plan deneyimleri ve alanın bugün varolan sorunları çerçevesinde belediyece bazı plan öngörüler ve projelendirme çalışmaları yapılmaktadır. Bu çalışmalar kapsam olarak üç aşamada yer almaktadır.

- Bunlardan birincisi üst ölçekte Karşıyaka Nazım İmar Planı'nın yenilenmesi ve bu kapsamda İzmir Strateji planına girdi oluşturacak verilerin hazırlanması.
- Uygulama ölçeğinde Karşıyaka Çarşı Aksı ve aks ile bütünleşen yakın çevrenin kentsel tasarım ölçeğinde (iskele- alt geçiş, istasyon-metro-meydan) yeniden düzenlenmesi.
- Alt ölçekte Çarşı aksına yönelik yapı düzeni ve görsel değerlerin düzeni için yönetmelik hazırlanması ve uygulama çalışması.

Çalışmanın bu bölümünde araştırmanın kapsamı ile doğrudan ilişkili olan sözkonusu son iki çalışma önemlidir. Bu nedenle anlatımlarda bu üç açılmıdan son iki tanesine yer verilecektir.

5.6.1. Uygulama Ölçeğinde Yapılan Çalışmalar

Günümüzde Karşıyaka Çarşı aksının yeniden biçimlenmesini sağlayacak Karşıyaka Çarşısı'nın her iki ucunda iki önemli kentsel proje çalışmaları yapılmaktadır. Karşıyaka Çarşısı-İskele, Metro projeleri ile yapılacak uygulamalar önemli uygulamalardır ve gelecek için önemli etkiler oluşturacak niteliktedir.

Çarşının iskele bağlantısı; alt geçiş ve üst geçiş projelerinin yapılması gerekli görülmekte, ancak sözkonusu projenin mühendislik açısından sorunları bulunmaktadır. İzmir Büyükşehir Belediyesinin gerçekleştirmek istediği bu proje çalışmalarının yapımına henüz başlanmamıştır. Sözkonusu proje ile meydana iskeleden gelen yaya trafiğinin çarşıya doğru yönlendirilmesi hedeflenmektedir. Projenin gerçekleşmesi ile iskele çarşı bağlantısı ve çarşının konumu daha da önem kazanacaktır.

Sözkonusu projelerden diğeri Aliğa-Menderes Raylı Sistem Projesi'nin gerçekleştirilmesidir.(Şekil 5.45) Bu projenin öngörülleri, mevcut banliyö hattının 80 kilometrelik bölümünün metro standartlarına yükseltilmesidir. İzmir Büyükşehir Belediyesi TCDD ile imzalamış olduğı protokol kapsamında yatırımı gerçekleştirmektedir. Hattın birçok noktasında çalışmalar başlatılmış 2008 yılında tamamlanması hedeflenmektedir. Aliğa –Menderes arasındaki 80 kilometrelik hatta 30 istasyon yer almaktadır.



Şekil 5.45 Aliğa-Menderes Raylı Sistem Projesi Karşıyaka Tüneli

Projenin en önemli aşamalarından biri Karşıyaka Tüneli'dir. Naldöken-Alaybey-Karşıyaka-Nergiz istasyonları arasında yer alan banliyö hattı yeraltına alınmasıdır. Söz konusu tünel 3 kilometrelik olup, tünelde 3'ü yeraltı olmak üzere toplam 4 istasyon yer alacaktır. Ayrıca Karşıyaka İstasyonu'ndaki tarihi bina korunarak Alaybey, Karşıyaka ve Nergiz istasyonları yapılacaktır.

Söz konusu Aliğa-Menderes Raylı Sistem Projesi'nin gerçekleştirilmesinin İzmir ve Karşıyaka için önemli kazanımlar oluşturacağı şüphesizdir. Söz konusu kazanımlar;

- Altinyol'daki motorlu araç trafiğine alternatif bir ulaşım sistemi olması
- Merkeze, üniversite ve hastanelere hızlı ve daha konforlu erişimin sağlanması
- Aliğa, AOSB, ESBAŞ, Torbalı sanayi bölgelerine ulaşımın kolaylaşması
- Bölgede yeralan hemzemin demiryolu geçitlerinde yaşanan sorunların ortadan kaldırılması
- Trafik yoğunluğu, hava kirliliği ve gürültünün azalması

biçiminde gerçekleşecektir. Ayrıca Karşıyaka Tüneli'nin yapımı ile kazanılan bölge kesintisiz bir rekreasyon alanı olarak düzenlenecektir. Söz konusu rekreasyon alanı, Kaymakamlık binası önünde bir meydan düzenlemesi ile Karşıyaka Çarşı bölgesi için yeni bir kentsel düzenleme yaratacaktır. Son dönemde kentsel tasarım projeleri ile bölgede gerçekleşen yatırımlar gelecek için önemli bir nitelik taşımaktadır.

5.6.2 Yönetmelik Çerçevesinde Öngörülen Müdahaleler

Karşıyaka Belediyesi, Çarşı bölgesine yeni bir kimlik kazandırmak ve bölgeyi yeniden düzenlenmek için hazırlamış olduğu yönetmelik dahilinde bir takım çalışmalar yapmaya başlamıştır. Çarşı, yönetmelik onaylı İmar Planında Taralı TM olarak ayrılmış bir bölgedir. Bu yönetmelik kurallarına uygun olarak belediyenin yapmak istediği müdahaleler cephe boyası, mobilya, tabela, tente vb. konularda yer almakta, alansal olarak ise Kemalpaşa Caddesi ve yan sokakları ile sınırlanmaktadır. Yapılmak istenen müdahaleler aşağıdaki biçimde ayrıntılandırılmaktadır.

- Kemalpaşa Caddesi üzerinde bulunan yapılara giriş-çıkışın engellenmemesi için vitrinlerin önünde yayaların rahat bir şekilde dolaşmasını sağlamak amacıyla düzenlemeler yapılacaktır.
- Belediye alandaki karmaşık görüntünün giderilmesi için cephe ve tabela yönetmelikleri oluşturmuş ve bu konuda çalışmalar gerçekleştirmiştir. Mağazaların reklam tabelaları İzmir İlan Reklam Yönetmeliğinin hazırlamış olduğu yönetmelik şartlarına uygun olarak yeniden düzenlenecektir.
- Teknik kurul tarafından belirlenen tente rengi uygulaması yapılacaktır. Caddenin başından sonuna kadar uygulanacak olan tentelerin aynı hizada

görünmeleri sağlanacaktır. İşyeri cephelerine yapılacak tentelerin bina cephelerine konsol olarak en fazla 1.5 m olması gereklidir.

- İşyeri ve mağazaların mevcutta olan klimalarının cephede bir bütünlük sağlayacak şekilde aynı hizada konumlanması gerekmektedir.
- Çarşıda, bina cephelerinin Teknik Kurul tarafından belirlenmiş olan pastel renklere boyanmasına karar verilmiştir. Ayrıca Belediyenin yapmış olduğu yönetmeliğin içeriğinde çarşı bölgesinde sokak bazında cephe renkleri belirlenmesi için ayrı bir çalışma yapılacaktır.
- Vitrin düzenlemeleri açısından ise, vitrin genişliği binaların cephe genişliğini aşmamalıdır. Ayrıca geçici kullanım amaçlı dahi olsa, reklam veya tanıtım panosu, ticari levha dekorasyon elemanları kullanılmayacaktır.

Yapılmak istenilen tüm bu müdahaleler, çarşı aksının yeniden düzenlenmesi, yeni bir fiziksel ve görsel düzen kazanması için önemli çalışmalardır. Bu çalışmalarla, münferit yapılarla örülmüş olan alanın tutarsız, karmaşık cephe görüntüsünün düzenli hale getirilmesine çalışılmaktadır.



Şekil 5.46 Çarşı Aksından Mevcut Cephe Görünümü



Şekil 5.47 Çarşı Aksından Mevcut Cephe Görünümü



Şekil 5. 48 Çarşı Aksından Mevcut Cephe Görünümü

Karşıyaka Belediye'sinin öngördüğü müdahaleler alanın yeni bir düzen kazanması, mevcutta olan karmaşık görüntünün ortadan kalkması açısından önemli çalışmalardır. Ancak alan için daha geniş kapsamlı çalışmalara da ihtiyaç bulunmaktadır. Böyle bir zorunluluğu ortaya çıkaran en temel gerekçe ise, bölgede farklı ölçek ve kapsamdaki düzenlemelere konu olan alanların, Karşıyaka ve hatta kent bütünü içerisindeki stratejik konumlarıdır. Bu kapsamda iki önemli ulaşım odağı ile beslenen ve adeta bir koridor haline gelen Çarşı aksında tüm yapı düzenini, ulaşım ile ilgili düzenlemeleri, toplanma ve dağılma noktalarını ve kullanım kararlarını yeniden ele alan ve ayrıca bütün bunlarla birlikte sokak kaplaması, cephe özellikleri, yeşil alan yaratma ve bitkilendirme biçimindeki çalışmaları da kapsayan ele alışlara ihtiyaç bulunmaktadır. Ayrıca kent mobilyası açısından da ayrıntılı tasarım çalışmaları yapılmalı, oturma elemanı, iletişim panoları, sokak aydınlatmaları, çöp tenekeleri vb. elemanların alanın mevcut durumu ve kültürel kimliği ile bütünleşecek nitelikteki uygulamalar olarak hayata geçmeleri sağlanmalıdır.

Değerlendirme

Karşıyaka Çarşısı İzmir kentinin son dönemde hızlı ve önemli fiziksel değişimler yaşayan mekansal bir parçası olarak bugün 1920 'lerin küçük ve mütevazî çarşı yapısından farklı bir konuma gelmiştir. Böyle bir dönüşüm planlama kararlarının, ekonomik tercihlerin ve tüketici tercihlerinin değişimi etkisinde gerçekleşmiştir.

1950'lerde ve özellikle 1980'lerden sonra dağıtılan yeni imar hakları, alanda 2. boyutta parsellerin ifraz ve tevhid işlemleri sonucu daha büyük parsellere dönüşmesi, 3. boyutta ise düşeyde hızla yükselen daha geniş yapı bloklarının ortaya çıkması ile sonuçlanmıştır.

Ayrıca yeni ekonomi politikaları ile desteklenen yeni tüketim biçimiyle rekabetçi bir ortamın oluşmasına zemin hazırlanmış ve böylece kentsel mekanın var olan

tarihsel birikimini sahiplenmesinin ötesinde, ekonomik olarak ayakta kalabilmek üzere sorgusuzca yeniden yapılanmaya doğru yönlenmesine neden olunmuştur. Bunun sonucunda Karşıyaka Çarşısı'nın, yükselen, genişleyen yeni yapı tarzları ile tarihsel izleri yok eden yenilikçi tavır kendini gözler önüne sermiştir.

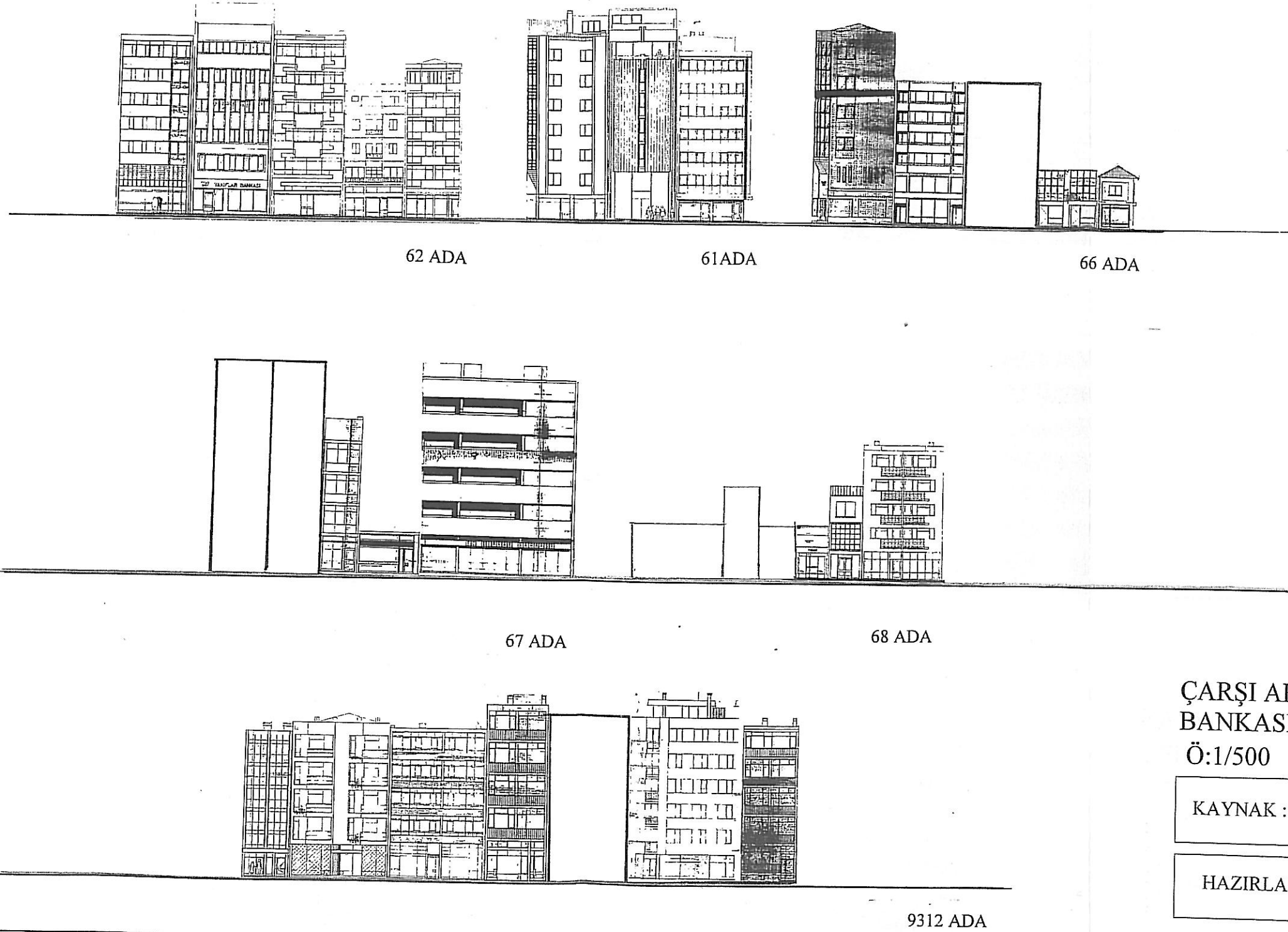
Karşıyaka Çarşı alt merkezi, var olan yapılanma biçimini, ekonomik işleyiş içerisinde bir alt merkez olarak varlığını sürdürebilme kaygısından dolayı değişime sürüklemiştir. Alanda günümüze kadar izlenebilen parçacı-bütünü izlemeye açık olmayan münferit çalışmalar ise Karşıyaka Çarşı'sında tutarsızlık ve kargaşayı beraberinde getirmiştir.

Sözkonusu tutarsızlıklar daha çok cephe görünümlerinde izlenebilmektedir. (Şekil 5.49- Şekil 5.50 Çarşı Aksı Cepheler)Üstelik analiz çalışmaları sırasında Karşıyaka Belediyesi Yapı Ruhsat Şubesi Arşiv bölümünden elde edilen yapı cephelerinden, alanda ruhsatsız değişiklikler yapıldığı da izlenebilmektedir. Nitekim mevcut cephe-kat düzenlemelerinin Belediye'nin kontrolü dışında gelişen, keyfi düzenlemeler biçiminde geliştiği durumlarda sıklıkla yer almaktadır. Oysa özel bir kentsel bölge olan çarşı aksı için, daha dikkatli düzenlemelerin yapılması ve denetim konusunda daha özenli davranılması gerekliliği bulunmaktadır.

Bununla birlikte izlenebilen, süreç içerisinde çarşı aksında gerçekleşmiş fiziksel değişimlerin ticaret birimlerinin niteliğini yani kullanım türlerini de değiştirmiş olduğudur. Nitekim son 10-15 yıldır oluşan alışveriş merkezlerine direnmeye çalışarak bünyesinde barındırdığı fonksiyonların dönem dönem niteliğinde değişimlere izin veren çarşı mekanı son dönemde kendisini ağırlıklı olarak konfeksiyon ve gıda sektöründe fast-food tarzı fonksiyonlara teslim etmiştir.

Karşıyaka Çarşısı'nda yapılan analiz çalışmaları sonucunda, bölgenin Karşıyaka için önemli bir ticaret-alışveriş bölgesi olarak önemli ölçüde değişime uğramış olmasına rağmen, yoğun kullanım özelliğini devam ettirdiği de bulgulanmıştır. Yani, Karşıyaka Çarşısı her gün yeniden yapılanan ve sürekli biçim değiştiren dinamik

İZMİR- KARŞIYAKA ÇARŞI AKSI



ÇARŞI AKSI YAPI VE KREDİ
BANKASI SIRASI CEPHELER

Ö:1/500

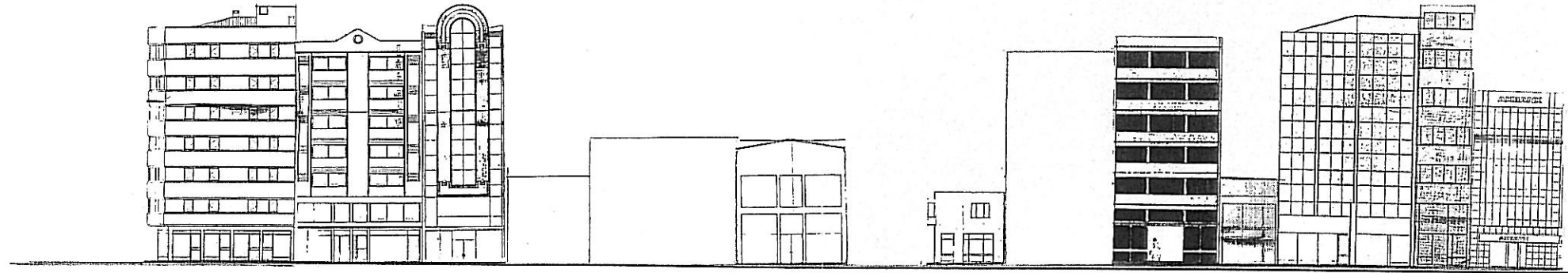
KAYNAK : Arazi Çalışmaları (2006)

HAZIRLAYAN : A. SERAP ÖZSU

9312 ADA

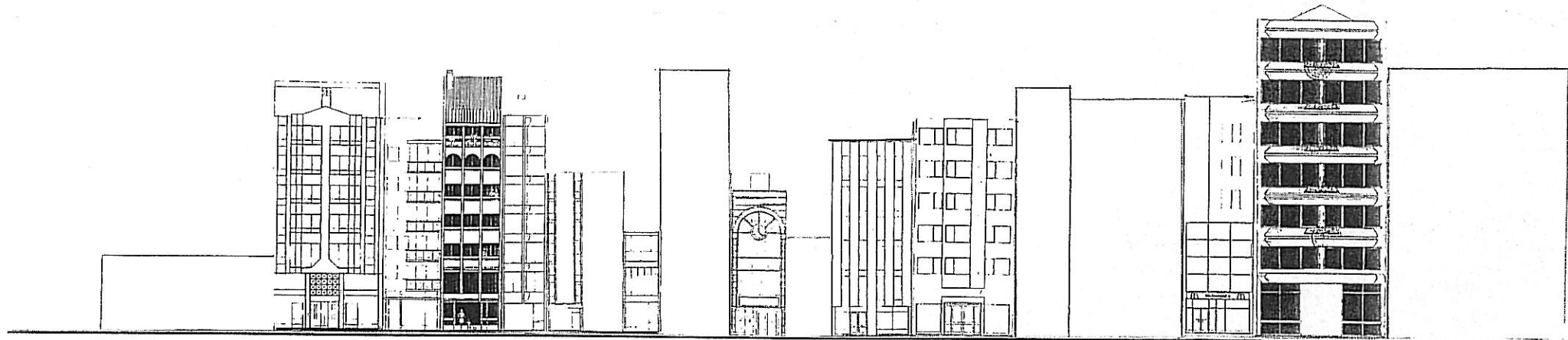
ŞEKİL 5.49 MEVCUT CEPHELER

İZMİR- KARŞIYAKA ÇARŞI AKSI

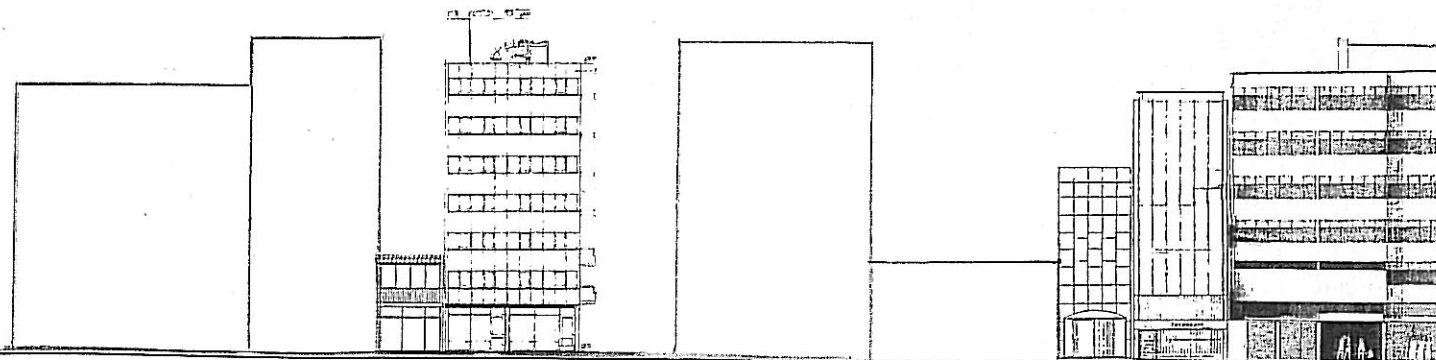


9254 ADA

9253 ADA



60 ADA



9242 ADA

9241 ADA

ÇARŞI AKSI İŞ BANKASI SIRASI
CEPHELER Ö:1/500

KAYNAK : Arazi Çalışmaları (2006)

HAZIRLAYAN : A. SERAP ÖZSU

ŞEKİL 5.50 MEVCUT CEPHELER

içeriği ile her türlü koşul karşısında ayakta kalmayı başarabilmiş bir tüketim mekanı olarak karşımızda durmaktadır.

BÖLÜM ALTI

GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Karşıyaka Çarşı bölgesi İzmir kentinin özellikli bir alt merkezi olma konumu ile günümüze kadar varlığını sürdürebilen kentsel bir mekandır. Ancak bunun da ötesinde tüm metropol kentlerde izlenebilen ticaret ve alışveriş eyleminin son dönemdeki değişiminin mekansal yansımalarının izlenebildiği örnek bir alan olarak karşımızda durmaktadır. Tez kapsamında literatür araştırması, gözlem ve analizlere dayalı gerçekleştirilen çalışmalar yoluyla Karşıyaka Çarşısı'nın geçmişinden günümüze kadar yaşadığı dönüşüm süreçleri ve bu süreçler sonucunda bugün ulaştığı son duruma ait veriler ortaya konmaya çalışılmıştır.

Özellikle 80 sonrası değişen ekonomik ve siyasi politikalar sonucunda tüketimde yaşanan değişimler kentsel mekanlarda önemli dönüşümler yaratmıştır. Söz konusu dönüşümler öncelikle kent merkezlerini etkilemiş ve yeni merkez bölgelerinin oluşumuna yol açmıştır. Son 20 yıla kadar olan dönem içerisinde kentler belirli bir alanda yoğunlaşan bir merkezle temsil edilirken, son dönemde kent merkezlerinde varolan bu biçim değişime uğrayarak farklı yapılanmalara dönüşmüştür. Söz konusu dönüşüm tekli merkezi kentlerin, çoklu merkezler halini alması ve geleneksel alt merkezlerin içinin boşalması ile belirginlik kazanmıştır. Söz konusu aşamada geleneksel merkezlerdeki boşalma sürecinde en önemli etken son dönem alışveriş merkezlerinin yapımı ve hızlı gelişim süreci olmuştur. Alışveriş merkezleri, geçmiş dönemlerdeki alışveriş-tüketim eyleminden farklı biçimde geleneksel merkezlere bağımlı olmadan kent içinde ve kent dışında konumlanmaya başlamışlardır. Dolayısı ile bu gelişmeler karşısında merkezler çeşitlenmiş, merkez bölgelerinin yapısı değişmiş ve yeni merkez bölgeleri oluşmuştur. Bu bağlamda İzmir'de önemli bir alt merkez olma niteliği ile Karşıyaka Çarşı bölgesi yaşanan tüm değişimler sonucu varlığını sürdürebilmek üzere kentsel mekanın var olan tarihsel birikiminden ödün vererek yeniden yapılanma biçiminde gelişen eylemlerle kendisine yaşam olanağı bulmaya çalışmıştır.

- Karşıyaka'nın coğrafyasının ve ulaşım olanaklarının özellikli konumu, İzmir'le olan bağlantısının gelişmesinde önemli etken olmuştur. Karşıyaka Çarşı aksı, iki ana ulaşımı (tren istasyonu- iskele) birbirine bağlamasından dolayı hızlı bir şekilde gelişim göstermiş ve özellikli bir ticaret aksı haline gelmiştir.
- Karşıyaka Çarşı aksının fiziksel yapısı 1950'lerden itibaren ve özellikle 1980'lerdeki imar haklarının arttırımı sonucunda, mülkiyet yapısının biçimlenişini ve düşeyde artan yapı yoğunluğu açısından önemli ölçüde değişime uğramıştır. İki boyutlu mülkiyet deseni açısından 1950'lerde bir kırılma yaşanmış ve bu eğilim bundan sonra da devam etmiştir. Planlama kararlarının değişimine paralel olarak çarşıda alçak ve yüksek yapıların varlığı çeşitlilik kazanmış, düşeyde hızlı bir yapılaşma ortaya çıkmıştır. Böylece 1980 sonrası taşınmaz sermayesini merkeze alan yapılanmanın etkileri tüm kentsel alanlarda da eşzamanlı olarak ortaya çıkan biçimi ile çarşı mekanında hayat bulmuştur. Bugün alanda ağırlıklı olarak 5-6-7 katlı binaların bulunduğu, 1 ve 2 katlı az sayıda ve tescilli yapının ise pek çok sorun eşliğinde tek başlarına varlıklarını sürdürdükleri izlenebilmektedir.
- Karşıyaka Çarşı bölgesi, 80 sonrası dönemde, alışveriş ve tüketim aktivitesinin büyük alışveriş merkezlerine kayması sonucunda ekonomik olarak zayıflamaya başlamıştır. Buna paralel olarak perakende ticaretin hipermarketlerin eline geçmesi, kent merkezindeki yer alan küçük esnafın ve Karşıyaka Çarşısı'nın da ticaret hacminin daralmasına neden olmuştur. Bu süreçte Karşıyaka Çarşı alt merkezi ayakta durmakta zorlanarak fonksiyonlar temelinde bazı değişimler yaşamıştır. Sözkonusu kullanım değişiklikleri fiziksel biçimlenişte önemli etkiler yaratarak alanın var olan biçimini değiştirmiştir.
- Kentsel rant dengeleri yeni mega-alışveriş merkezleri yoluyla değişim göstermiştir. Rant değerleri yüksek olan bölgelerde bu merkezler bir prestij artırımına yol açmış, Karşıyaka Çarşı aksı eski geleneksel tüketim alışkanlıklarının olduğu bir mekan olarak ister istemez ikinci plana itilmiştir. Dolayısıyla kentsel mekanın fiziksel biçimlenişinde ticaret eyleminin değişen

içeriği bağlamında iki önemli farklılaşma izlenmeye başlamıştır. Akslar üzerinde yapılan mega marketler ve de fiziksel içeriği değişen eski kent merkezleri ya da alt merkezler kentsel gelişmelerin son dönem içeriğinde önemli bir kapsam olarak karşımıza gelmeye başlamıştır.

- Karşıyaka Çarşısı bir alt merkez olarak süreç içerisinde ekonomik varlığını sürdürebilmek için mevcut yapılanmasını kaçınılmaz bir biçimde değişikliğe uğratmıştır. Rekabetçi ortam, kentsel mekanın var olan tarihsel birikimini sahiplenmenin ötesinde genişleme, yükselme, yıkıp yeniden inşa etme biçimindeki eylemlerin gerçekleşmesine zemin hazırlamıştır. Böylece Karşıyaka Çarşısı, giderek yükselen, genişleyen yapı blokları, onların mimari tarzlarındaki etkileyici düzenin yeni içeriği ve en çok da kişisel aidiyetleri, izleri yok eden yenilikçi tavır ile örülmeye başlamıştır.
- Karşıyaka, İzmir kentinin son dönemde hızlı ve önemli fiziksel değişimler yaşayan mekansal bir parçasıdır. Karşıyaka Çarşısı'nın 1920 'lerin küçük ve mütevazı çarşı yapısından farklı bir konuma gelmiş olması planlama kararlarının, ekonomik tercihlerin, tüketici tercihlerinin değişimi vb. nedenlerin etkisi nedeniyledir. Dolayısıyla çarşı mekanının yaşamış olduğu değişimler sonucunda, alanda yer alan ticari birimlerinin nitelikleri de değiştirmiştir.
- Karşıyaka Çarşısı'nın geçirdiği değişim süreçlerinde en önemli etkenlerden biri tüketici tercihleri olmuştur. Son dönem alışveriş merkezlerine olan talep, bu merkezlerin sayılarının hızlı bir şekilde artışı ve bu mekanların içerisinde insanların gezmek, zaman geçirmek ve sosyal faaliyetlerini gerçekleştirebilmeleri bu alanlara olan ilgiyi arttırmıştır. Sözkonusu durum karşısında Karşıyaka Çarşısı da alışveriş merkezlerine direnmeye çalışmaktadır. Ancak geleneksel yapısı değişime uğramış olmasına rağmen oluşumundan itibaren önemli bir çarşı olma niteliğini de devam ettirebilmiştir.

- Karşıyaka Çarşısı her gün yeniden üretilerek yeni biçimler edinmektedir. Son dönemlerde alanda gıda-fastfooda yönelik ciddi oluşum ve artışlar meydana gelmiştir. Çarşı mekanı, alışveriş yapılan bir arterken giderek oturlan, vakit geçirilen, yemek yenen bir kentsel alan haline de dönüşmüştür. Bu değişimlerin oluşmasındaki en önemli etken ticari hayatı canlı kılmaktır. Bu dönüşümleri, iş ve ticaret yoğunluğunun artışı etkilemiş ve Karşıyaka Çarşısı karşı konulamaz bir değişim ve dönüşüm süreci içerisinde canlılığını kaybetmeden yeni biçimiyle yeni bir işlev kazanmıştır.
- Karşıyaka Çarşısı'nın bugünkü yapılanması, günümüze kadar izlenebilen parçacı- bütünü izlemeye açık olmayan münferit çalışmaların bir ürünüdür. Bu çalışmalar, Karşıyaka Çarşısı'nda tutarsızlık ve kargaşanın oluşumunu da beraberinde getirmiştir. Günümüze kadar Çarşıya ait ayrıntılı bir kentsel tasarım çalışması bulunmamaktadır. Ancak çalışma alanının bugün varolan sorunları çerçevesinde, Belediye tarafından bazı plan öngörülerini ve projelendirme çalışmaları yapılmaktadır. Bu çalışmalar kapsam olarak üç aşamada yer almaktadır. Bunlardan birincisi üst ölçekte Karşıyaka Nazım İmar Planı'nın yenilenmesi ve bu kapsamda İzmir Strateji planına girdi oluşturacak verilerin hazırlanması, ikincisi uygulama ölçeğinde Karşıyaka çarşı aksı ve aks ile bütünleşen yakın çevrenin kentsel tasarım ölçeğinde(iskele- alt geçiş, istasyon-metro-meydan)yeniden düzenlenmesi ve alt ölçekte Karşıyaka Belediye'sinin Çarşı Aksına yönelik yapı ve görsel değerlerin düzeni için yönetmelik hazırlaması ve uygulama çalışmalarıdır.
- Karşıyaka Çarşısı-İskele, Metro proje uygulamaları Karşıyaka Çarşı Aksının yeniden biçimlenmesini sağlayacak olan, alanın her iki uç noktasında iki önemli proje çalışmalarıdır. İzmir Büyükşehir Belediyesinin gerçekleştirmek istediği Çarşı-İskele alt geçiş çalışmaları yapımına henüz başlanmamıştır. Nitekim projenin hayata geçirilmesi ile Çarşının konumu daha da özelleşecektir. Projenin gerçekleşmesi ile meydanla iskeleden gelen yaya trafiğinin çarşıya doğru yönelmesi hedeflenmektedir. Aliaga-Menderes Metro projesi ile de Karşıyaka

Kaymakamlık Binası önü ve çevresinde kesintisiz bir rekreasyon düzenlemesi yer alacaktır.

- Karşıyaka Belediyesinin, yerel yönetimlerin gerçekleştirmeye çalıştığı bir takım projelerle, alanda yer alan binaların cephe görünümleri, tabela standartları vb. müdahalelerle yeni bir düzen kazandırılmaya çalışılmaktadır.
- Karşıyaka Belediyesi Yapı Ruhsat Arşiv’inden yapılan araştırmalar ve gözlemler sonucunda Karşıyaka Çarşı Aksında gerçekleşen, cephe-kat düzenlemelerinin ruhsatlara uygun gelişmediği izlenmiştir. Belediye’nin de kontrolü dışında gelişen, keyfi düzenlemeler kontrolsüz bir yapılaşma sürecinin varlığını ortaya koymaktadır.
- Söz konusu kentsel tasarım projeleri, İzmir’in geleceğine ilişkin önemli bilgiler vermekte, Karşıyaka’nın gelişen ve gelişmesi gereken bir bölge olması bağlamında ön plana çıkmaktadırlar. Ancak özellikli bir bölge olan Karşıyaka Çarşı bölgesi için son dönemlerde yerel yönetimlerin gerçekleştirdiği bu projelerin parçacı bir yaklaşımdan ziyade bütüncül olması gerekmekte ve bu önemli müdahaleler daha dikkatli düzenlemelerle Çarşığı da içine alacak topyekün bir düzenlemeyi gerektirmektedir.
- Sonuçta Karşıyaka Çarşı Aksı 19. yüzyıl sonlarında oluşmaya başlamış, tarihsel sürecinde değişimler geçirerek günümüze kadar varlığını korumayı başarmış bir ticaret bölgesidir. Karşıyaka Çarşısı, eski geleneksel tüketim alışkanlıklarına ait önemli bir kentsel mekan olması bağlamında, kişisel aidiyetlerin, eski izleri yok eden mimari tarzların ve dengelerin değiştiği, yenilikçi bir tavır içerisinde dönüşümler yaşamışsa da, önemli bir birikim ve deneyim alanı olarak karşımızda durmaktadır.

KAYNAKLAR

- Akgüngör S. , Barboros R.F. ve Erol N. (1998). *Mega Ticaret Merkezi Kemeraltı Ekonomik Yapı İçindeki Yeri Ve Sorunları*(1. Baskı). İzmir Ticaret Odası Yayın No.49.
- Akgüngör S. , Barboros R.F. ve Erol, N. (2000). Yerellik ve Tüketime Dönüşümü: Bir Ticaret Merkezi Olarak Kemeraltı Örneği, İzmir Kent Kültürü,1
- Aksoy, Y. (2002). Smyrna İzmir –Efsaneden Gerçeğe
- Aslanoğlu, R. (1998). *Kent, Kimlik ve Küreselleşme*. Bursa: Ezgi Kitabevi.
- Atay, Ç. (1995). XVIII. VE XIX. Yüzyılda İzmir’de Ticari Gelişim, Ege Mimarlık 95/1.
- Bal, E. (2003). İzmir Büyükşehir Belediyesi Yatırımlarının Mekansal Dağılımı, Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Yayınlanmamış Araştırma Raporu, İzmir
- Beyru, R. (1973). *18. ve 19. y.y. 'da İzmir*, İzmir.
- Beyru, R. (2000). *19.yy'da İzmir'de Yaşam*, Literatür Yayınları, İstanbul.
- Bilgin, Z. (1997). Karşıyaka Çarşı Sokağı, Ege Mimarlık, 23, 49
- Bozdoğan, E. (2002). Kullanıcı Gereksinimlerinde Yaşanan Değişimin Alışveriş Merkezi Tasarımına Etkileri- Yüksek Lisans Tezi, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
- Dalkıran, A.(2000). Yazılı Olmayan Kaynaklara Alternatif Tarih Yazılımı, İzmir Kent Kültürü Dergisi, 2.

- Dalgakıran, A. (2005). İzmir’de Perakende Ticaret Sektörünün Mekansal Hareketliliği ve Geleceği Üzerine Stratejiler, Ekim, Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir
- Dökmeci, V. (1995). Tüketicinin Değişmesi ve Mega Çarşılar, *Yapı* 158
- Dülgeroğlu, Y.Y. (1995). Dükkandan Merkeze Alışveriş Mekanları. *Yapı*, 158, 58-65.
- Ergir, E. (1999). *Unutamadığım Karşıyaka’m ve İzmir’im*, Türkemat Aş. Mayıs 1999
- Ergun, N. (1995). İstanbul Metropoliten Yerleşme Alanında İşlevsel İlişkiler ve Yeni Alışveriş Merkezleri, *Yapı*, 158
- Goncagül, E.,(2003). Değişen Tüketim Kalıbının Temsilcisi Olarak Küresel Mekan Sunumları ve Yerel Değerlerin Geleceği, *Ege Mimarlık*, 49, 14-18
- Göksu, E. (2002). 1929 Dünya Ekonomik Buhran Yıllarında İzmir’de Yoksulluk ve Suçun Mekansal Dağılımı, DEÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, MİMF-01-DK-004, İzmir
- Gündüz, O. (2006). Cumhuriyet’ten 1980’li Yıllara Karşıyaka’nın Mimari Kimliğine Katkıda Bulunan Mimarlar, Mühendisler, İnşaatçılar- *Ege Mimarlık*, 58, 28-36
- Güzel, N.O.&Sönmez, A.(2001). Alışveriş Merkezlerinin Yapısal Değişimi, *Ege Mimarlık*, 40, 41-45
- İkiz, S. (2004) *İzmir Sermayesi’nin Sektörel ve Mekansal Temelde Analizi*-İzmir Ticaret Odası Yayınları, İzmir

- Karadağ, A. (2000). *Kentsel Gelişim Süreci, Çevresel Etkileri ve Sorunları İle İzmir*, Ege-Koop. Yayınları, İzmir.
- Kepenek, Y. (1999). *75 Yılda Çarklardan Chip'lere, Türkiye'nin 1980 Sonrası Sanayileşme Süreci*, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Kıldış, S. (2006). Planlı Karşıyaka -*Ege Mimarlık*,58, 16-20
- Kıray, M.(1998a). *Örgütlemeyen Kent İzmir*, Bağlam Yayınları, İstanbul.
- Kıray, M. (1998b). *Kentleşme Yazıları*, Bağlam Yayınları, İstanbul.
- Kıray, M. (2006). Karşıyaka Çamlık Sokak'ta 1950'li yılların Tekil Konut Mimari Karakterini Taşıyan Üç Ev-*Ege Mimarlık*,58, 40-44
- Kütükoğlu, M. S. (2000). *İzmir Tarihinden Kesitler*, Kent Kitaplığı Dizisi I, İzmir Yayıncılık A.Ş. , İzmir.
- Martal, A. (1999). *Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme*, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir.
- Ocak, E. (1996). Kentin Değişen Anlamı- Birikim Yayınları 86/87 Haziran-Temmuz 96.
- Odabaşı, Y. (1999). *Tüketim Kültürü, Yetinen Toplumun Tüketen Topluma Dönüşümü* . İstanbul: Sistem Yayıncılık.
- Osmay, S. (1998). 1923'ten Bugüne Kent Merkezlerinin Dönüşümü. Y. Sey, (Ed.), *75Yılda Değişen Kent ve Mimarlık içinde* (139-154). İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.

- Sönmez, İ. Ö.(2002) Yapısal Dönüşümler Sürecinde Yerel ve Yerel Üstü İlişkilerin Mekansal Yansımaları- Tüketim Mekanları- *Ege Mimarlık*,40
- Sayar, Y. & Süer, D. (2001). Değişen Tüketim Örüntüleri Alışverişin Büyülü Mekanları. *Arredamento Mimarlık*, 100+49, 105-109.
- Süer, D&Sayar, Y.(2002a). Değişen Tüketim Alışkanlıkları ve Mekanları: Alışveriş Merkezleri, *Ege Mimarlık*,40,7
- Süer,D & Sayar, Y. (2002b). *Küresel Sermayenin Yeni Tüketim Mekanları Lüks Konut Siteleri*, Mimarlık ve Tüketim. İstanbul:Boyut Kitapları.
- Şengül, H.T.(2002). Tüketim Toplumu, Tüketim Kültürü ve Tüketim Merkezleri, *Ege Mimarlık*, 40, 8-9
- Taner T. ,Göksu E. , Sönmez İ. , Ünverdi H. ,Gökçen Ş. , (1999).*İzmir Kent Merkezi'nde Toptan Ticaret Sektörünün Dünü, Bugünü ve Geleceği*, 1999, İzmir Ticaret Odası Yayını,69, Nisan 1999,İzmir
- Temiz, D., Tarihi Kent Merkezi Kemeraltı'nda 19. Yüzyıldan Bugüne Meydana Gelen Dönüşümler,*İzmir Kent Kültürü Dergisi* Eylül 2001
- Türkoğlu, H.D.(1998). Açık Mekanların Kapalı Mekanlara Dönüşümü Şehir Merkezlerinde Alışveriş Alanları, *Yapı*,195,57-63
- Ülker, N.E.(1994) *XVII. Ve XVIII. Yüzyıllarda İzmir Şehir Tarihi*
- Ünverdi, H. (2002) Sosyo-Ekonomik İlişkiler Bağlamında İzmir Gecekondularında KimlikYapılanmaları: Karsıyaka- Onur Mahallesi ve Yamanlar Mahallesi Örnekleri. Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir

- Ünverdi, H. (2006) Değişim ve Karşıyaka Üzerine -*Ege Mimarlık*,58,20-24
- Vural, T.(2003). Değişen Üretim-Tüketim İlişkileri ve Alışveriş Merkezleri: Eleştirel Bir Bakış. *Arredamento Mimarlık*, 100+59,82-87
- Yetkin, S.(2003) Kordelio'dan Karşıyaka'ya, 1912 *Karşıyaka Dergisi*, 1, İzmir
- Yetkin, S.(2004a) Karşıyaka'nın Gelişim Öyküsü Ve Örnek Bir Sivil İnisiyatif Girişimciliği.1920'li Yıllar, *1912 Karşıyaka Dergisi*,3, İzmir.
- Yetkin, S.(2004b). Karşıyaka Çarşı Tarihinden Notlar: 1920'li Yıllar, *1912 Karşıyaka Dergisi*,5, İzmir.
- Yıldızber, Z. (2003). Açık Ve Kapalı Kamusal Mekanların Karşılaştırmalı Değerlendirilmesi(Tüketim Kültürü Bağlamında). Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir
- Yılmaz, E. (2002), Tüketim Peyzajları/Alışveriş Merkezleri, *Ege Mimarlık*, 40.
- Yırtıcı, H. (2002). Tüketime Mekansal Örgütlenmesinin İdeolojisi, Mimarlık ve Tüketim. İstanbul, Boyut Kitapları
- Yırtıcı,H. (2003). Mekanın Altyapısal Dönüşümünün Ekonomi Politikası, *Arredamento Mimarlık*, 100+59, 73-76
- Zengel, R. (2002). Tarih İçinde Değişen Tüketim Mekanları, *Ege Mimarlık* ,40,10-13

EKLER

ONAYLI İMAR PLANINDA TARALI TM OLARAK AYRILMIŞ OLAN KARŞIYAKA ÇARŞISINDA YAPILAN DÜZENLEME VE BU ALANIN KULLANIM ESASLARINA AİT YÖNETMELİK

YASAL DAYANAK

Madde 1- Bu yönetmelik 5216 Sayılı İzmir Büyükşehir Belediyelerinin yönetimi hakkında kanun, 1580 sayılı Belediye Kanunu, İzmir Büyükşehir Belediyesi Zabıta Yönetmelikleri, 3194 sayılı İmar Kanunu ve bu konudaki mevzuatın belediyeye verdiği yetki ve görevler çerçevesinde düzenlenmiştir.

AMAÇ:

Madde 2- Bu yönetmeliğin amacı; Karşıyaka Çarşısı adı verilen bölgeye yeni bir kimlik kazandırmak için düzenlemeler yapılmasına ve kullanımına ilişkin esasları belirlemektir.

KAPSAM

Madde 3- Bu yönetmelik onaylı imar planında Taralı TM olarak ayrılmış bölgede ve araç trafiğine kapatılmış alanda yapılacak her türlü mekan düzenlenmesi ile alanın kullanımına ilişkin tanım ve esasları kapsamaktadır.

TANIMLAR

Madde 4- Bu yönetmelikte geçen;

- a-** Belediye: Karşıyaka Belediyesi
- b-** Teknik Kurul: Yönetmeliğin tente, cephe boyası, mobilya v.b. gibi konularda projelerini ve uygulamalarını belirleyecek ve yürütecek kuruldur. Kurul , Planlama Müdürlüğü, İmar Müdürlüğü, Parklar Müdürlüğü, Fen İşleri Müdürlüğü ile AR-GE Müdürlüğün’ den belirlenecek beş kişiden oluşacaktır.
- c-** Denetleme Kurulu: Yönetmeliğin uygulanmasından sorumlu olan kuruldur. Zabıta Müdürlüğü, Temizlik İşleri Müdürlüğü, çarşı ile ilgili S.T.K (Sivil Toplum Kuruluşları) ndan temsilci, meclis üyesinden oluşur.
- d-** Uygulama Planı: Onaylı İmar Planında Taralı TM olarak ayrılan alanada yapılacak düzenlemeleri gösterir onaylı plan
- e-** Yönetmeliğin uygulanacağı alanın;

Birinci Bölümü: Kemalpaşa caddesi

İkinci Bölüm: Yan Sokaklar

Tarife: İkinci bölümde belirlenecek alanlar için her yıl Belediye Meclisince belirlenecek olan bedeli gösteren fiyat tarifesini ifade eder.

BÖLÜMLERİN ÖZELLİKLERİ

BİRİNCİ BÖLÜM:

Madde5: Kemalpaşa caddesi üzerinde yapılara giriş çıkışın engellenmemesi için dükkanlar ile vitrinlerin önünde yayaların rahat biçimde dolaşabilmesini sağlamak amacıyla düzenleme yapılacaktır. Bu bölümde yayaların yürüyüşünü, geçiş ve dolaşımını güçleştirecek kalıcı ya da geçici hiçbir engel bulundurulamaz.

Bu bölümde

a- TENTELER:

İşyeri cephelerine yapılacak tenteler bina cephesine konsol olarak monte edilmek üzere açılır kapanır şekilde ve binaya en fazla 1.5 metre konsol olacak biçimde konumlandırılabilir. Aynı zamanda açık ve kapalı çıkması bulunan yapılarda tenteler açık veya kapalı çıkma dahil 1.5 metredir. H: 2.50 mt'den az olmayacaktır.

Tentelerin rengi ve uygulaması ile ilgili talepler Teknik kurulca değerlendirilecektir.

Sokak başından sonuna kadar tentelerin aynı hizada görünmeleri sağlanacaktır. Yan komşudan veya ait olduğu işyerinden dolayı özel bir durumun sözkonusu olması halinde tentenin uygun bir şekilde yapılabilmesi için ilgili kurula başvurulacaktır.

b-REKLAM TABELALARI

Bu yönetmeliğin uygulanacağı alandaki tabelaların tümünde İzmir İlan Reklam Yönetmeliği şartlarına uyulacaktır. Ayrıca tabelaların güvenli bir şekilde yapılmasından ve takılmasından, tabelayı yapan ve yaptıran eşit derecede sorumlu tutulacaktır.

c-KLİMALAR

Mevcut klimaların hepsinin cepheyi bozmayacak şekilde aynı hizaya alınması ve su çıkışlarından yola su damlamasını engellemek için kullanıcı tarafından önlem alınması gerekmektedir. Yeni yapılacak yapılar için İzmir Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliği ilgili maddelerine göre uygulama yapılacaktır.

d-CEPHE BOYALARI

Bina cepheleri Teknik Kurul tarafından belirlenecek pastel renklere boyanacaktır. Teknik Kurul tarafından , yönetmelik maddelerinin uygulanacağı Çarşı Bölgesinde kapsamlı bir çalışmaya gidilecek, sokak bazında cephe renklerinin belirlenmesi için proje çalışmalarına başlanılacaktır.

e-VİTRİN

Vitrin işyeri cephe genişliği ve kitle hattını aşamaz. Hiçbir şekilde kamuya ait alana çıkma yapamaz.

Yönetmeliğin uygulanacağı alanlarda yayanın yürüdüğü yerlerde geçici kullanım için bile olsa, reklam yada tanıtım panosu, ticari levha , fiyat listesi, süsleme amaçlı saksı, dekorasyon elemanları konulamaz.

Binalara ait çatı ve teras kullanımlarında kesinlikle İmar Yönetmeliğine aykırı şekilde daimi ya da geçici kapalı bölüm yapılmayacaktır. Ancak çarşı projesi dahilinde izin verilen tentelere uygun renk ve biçimde, şemsiye ve tentelere Teknik Kurulca izin verilebilir.

Belediyeden izin alınarak çarşı içerisinde belirlenecek alanlarda serbest dolaşımı engellemeyecek şekilde, açık hava sergileri, gösteriler, sanatsal ve kültürel etkinlikler yapılabilir.

İKİNCİ BÖLÜM

Madde 6- Bu bölümde ticari işletmeler bulunabilir.

İkinci bölümü kapsayan sokaklarda yapılacak uygulamalar, yönetmelik eki pafta üzerinde belirlenmektedir.

Bu bölümde kullanılacak masa, sandalye, tezgah gibi geçici konulan eşyaların seçiminde Teknik Kurulca belirlenen kurallara uyulur. Ancak bu bölümde plastik sandalye kullanılmasına izin verilmeyecektir.

Masa/sandalye konulmasına izin verilen bölümlerde, hiçbir şekilde sıcak yada soğuk yiyecek ve içecek üretimi ve sergilemesi yapılamaz. Bardak , çatal, tabak, vs. için malzeme dolabı, alkollü , alkolsüz içecek sifonları, dondurma, pasta dolapları, artık kutular vb. bu kesimde yer alamaz. Servis dışında açıkta yiyecek ve içecek bulundurulamaz.

Bu bölümde dükkanlarda yiyecek/içecek satışı ve üretimi ile ilgili yönetmeliğe uyulacaktır.

İkinci bölümün kullanıcıları kendilerine ayrılan bölümün ve eşyalarının temizliğinden sorumludur. Bu alanda sesli yayın yapılamaz. Saat 24.00'ten sonra elektrik cihazlı müzik dahil, hiçbir ses yayını yapılamaz, gürültüye, çevrede rahatsızlığa yol açacak hiçbir etkinliğe izin verilemez.

Bu sorumluluklarını yerine getirmeyenler hakkında Zabıta Yönetmeliğinin ilgili cezai hükümleri uygulanır.

1713 sokak içinde Devlet Tiyatrosu'nun da bulunmasından dolayı, Teknik Kurulca Sanat Sokağı olarak gelişebilmesi amacıyla çalışmalar yürütülecektir. Sanat Sokağında sadece sanatsal el ürünlerinin sergilenmesine akşam 19-24 saatleri ile Pazar günlerinde işyerlerinin ticari kullanımını engellemeyecek şekilde izin verilebilecektir.

Madde7- Yaya yollarının trafiğe açık tutulduğu saatler içinde:

- 1- Yükleme ve boşaltma işlemleri yaya yolunun taşıt trafiğine açık olarak belirtildiği zaman dilimlerinde yapılabilir.
- 2- Her durumda yaya dolaşımı önceliğe sahiptir.
- 3- Sürücüye yardım eden olmadıkça taşıtlar geri geri gidemezler
- 4- Taşıtlar en çok 10 km/ saat hızla dolaşabilirler.
- 5- Taşıtlar bina cephelerinden ve / veya alandaki kent mobilyası gibi engellerden en az 1 metre açıkta durmak zorundadırlar.
- 6- Bölgeye toplam yüklü ağırlığı en fazla 10 ton olan taşıtlar girebilir.
- 7- İnsan gücü ile çekilebilen, genişliği 70 cm'yi geçmeyen seyyar servis araçları, lastik tekerlekli, temiz boyalı, bakımlı olmaları koşulu ile saat kısıtlaması olmaksızın servis yapabilirler.
- 8- Yayalaştırılan bölgede konutlarda yaşayanlar için ve Engelli Plakalı araca sahip olanların yaya bölgesine giriş talebi Zabıta Müdürlüğünce değerlendirilecektir.
- 9- Bisiklet ve motosiklet kullanıcıları yaya yollarında bisiklet/ motosikletleri kullanmayacak , sadece kendileri için ayrılan park yerlerine bırakacaktır. Teknik Kurulca bu kapsamda yeni bisiklet park yerleri belirlenecektir.
- 10- Yayalaştırılan bölgede araçların park etmesi yasaktır. Denetleme Kurulunca park edilmesi önleneyecektir.

Madde 8-

Yaya bölgesinde inşaat izni alan inşaat sahipleri , bölgeye inşaat malzemesi araç ve gereçlerini getirebilecekleri saatleri belirleyen bir izin belgesini almak zorundadır. Alanın bakım , onarım,

işletme ve denetiminden sorumlu Belediye' nin Zabıta Müdürlüğünden belli bir araca ait alınacak bu geçici süreli izin belgeleri, bölgeye girerken taşıtın ön camında bulundurulacaktır.

3194 sayılı Yasa ve ilgili Yönetmeliklere uygun olarak inşaat sahipleri aşağıdaki koşullara uyacaktır.

- 1- yaya bölgesinde inşaat sahiplerince mevcut yol ve diğer tesisatı bozmayacak önlemler alınmadıkça, inşaat makineleri ve taşıtlar bu alana giremezler.
- 2- Yaya bölgesine hasar verilmesi halinde hasar sorumlusu tarafından ivedilikle giderilecektir.
- 3- İnşaat sırasında malzeme depolama veya çalışma için, inşaat taban alanından yola doğru en çok 2.00 metre işgal edilebilir.
- 4- İnşaatın cephesi, teknik koşullara uygun olarak, tehlike yaratmayacak biçimde örtülür.
- 5- İnşaat sahibi gerekli güvenlik tedbirlerinin almakla sorumludur.

ALANA VERİLECEK ZARALARIN SORUMLULUĞU

Madde 9- İşletmelerin günlük kullanımında ve etkinlikler sırasında müşteriler ve katılımcılar tarafından söz konusu alana verilecek zararlardan tamamen işletme sahibi ve etkinlikleri düzenleyenler sorumludur.

GEÇİCİ MADDE

Karşıyaka İmar Planında taralı TM olarak görülen alanda kalan işyerlerinin mevcut tabela , reklam ve tanıtım panolarının boyut ve konumları İzmir İlan reklam Yönetmeliğinde belirlenen ölçü ve kurallara uygun değilse, Belediye'ce bu işyerlerine yapılacak tebligatı izleyen 2 ay içinde söz konusu yönetmeliğin belirlediği kurallara göre değiştirilir.

Teknik Kurul tarafından yapılacak proje çalışmaları sonrası, sokaklarda cephe boyaları yenilenecektir. Sokak cephe boyalarının uygulanmasından da Denetleme Kurulu sorumlu olacaktır.

2005 Yılı için ikinci bölümde bulunan işgaliyelerinin tarifi, her yıl Belediye meclisince belirlenecektir.

YÜRÜRLÜK

Madde 10- Bu yönetmelik yayımlandığı tarihte yönetmelik eki uygulama planı ile birlikte yürürlüğe girer.

YÜRÜTME

Madde 11- Bu yönetmelik hükümlerini İzmir Karşıyaka Belediye Başkanı yürütür.



