



## Yaşanmış Şehir Hikayeleri –İzmir Konak Meydanı-

Emine MALKOÇ YİĞİT<sup>(1)</sup>Mehmet Bülent ÖZKAN<sup>(1)</sup>

### ÖZET

Avlu ve bahçe temeline dayanan dış mekan kavramı, tarihsel süreç içerisinde gelişim göstererek ortaya çıkan gereksinimler doğrultusunda çeşitlenmiştir. Farklı mekansal kurgulamalarla şekillenen dış mekanların belki de en önemlisi olan meydanlar, kendilerine yüklenen çok yönlü işlevlerle kentlerin adeta vazgeçilmezlerinden olmuş ve olmaya devam etmektedir. Bu bağlamda, gerek siyasal gerekse sosyal dönüşümlerin en önemli tanığı olarak, geçmişten günümüze değin var oluşunu sürdüren İzmir Konak Meydanı, yaşanmış acı, tatlı birçok anısıyla İzmir halkının vazgeçilmez mekanlarından biri olarak hikayesine devam etmektedir.

Bu çalışmada; İzmir Kentinin en önemli kamusal dış mekanı olarak kabul edilen Konak Meydanı'nın 1800'li yıllardan günümüze uzanan yaklaşık 200 yıllık hikayesi irdelenmiş, meydanın oluşumu ve zaman içerisinde yaşadığı akıl almaz fiziksel değişim/dönüşüm süreci konuyla ilgilenen herkesi düşündürmek amacıyla ortaya konulmuştur.

*Anahtar Kelimeler:* Konak Meydanı, İzmir, Kamusal Dış Mekan.

## True Life City Stories – Izmir Konak Square

### ABSTRACT

Based on the courtyard and the garden, the concept of open space has developed within the historical process and increased in variety in parallel with the occurring requirements. Squares, which are probably the most important of open spaces having shaped with different spatial decoupages, have been and are continuing to be veritable indispensable parts of cities with multi-dimensional functions assigned to them. Within this context, having survived since the past as the most important witness of both political and social transformations, Izmir Konak Square still continues to survive as one of the indispensable sites for the people of Izmir with its many sorrowful and happy memories.

In this study, extending from 1800s to the present, approximately 200-year story of Konak Square, regarded as the most significant public open space of the city of Izmir, is investigated thoroughly and the formation of the square and the unbelievable process of alteration/transformation it has experienced in time is put forward so as to make the individuals, which are interested in the issue, think.

*Keywords:* Konak Square, Izmir, Public Open Space.

<sup>1</sup> E. Ü. Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü - İzmir

## GİRİŞ

Sayın Dr. Fikret Yılmaz ve Dr. Sabri Yetkin; “İzmir Kent Tarihi” isimli kitaplarının giriş bölümünde; “*İnsanlar ancak tanıdıkları ve kendilerini ait hissettikleri bir çevrede güven duygusu içinde yaşayabilmektedirler*” demektedir.

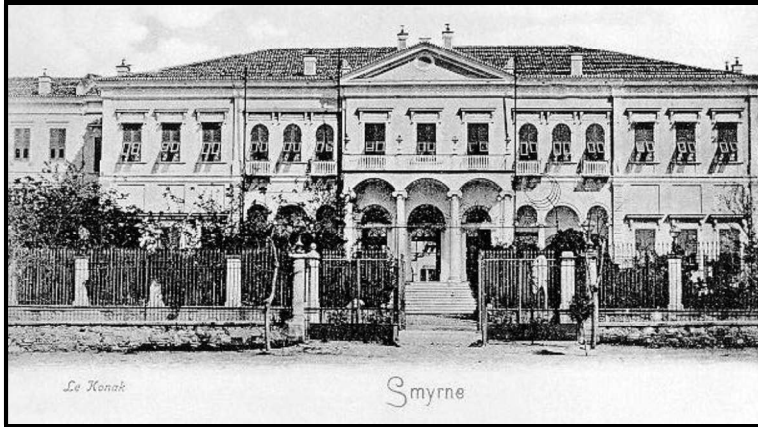
Yaşadığımız kentin tarihsel geçmişini bilmek bu denli önemliken salt basmakalıp genel tarih bilgilerine yönlendirilmemiz bizleri birer kentli olarak yaşadığımız kentten koparmakta ve geçmişini bilmediğimiz gerçekte tanımadığımız bir çevrede yaşıyor olmaya zorlamaktadır.

Bu düşünceden yola çıkılarak hazırlanan bu çalışmada; bugün isim olarak tüm İzmir halkının hatta Türkiye’nin bildiği Konak Meydanı’nın, kentin en önemli kamusal merkezi durumuna gelişi ve zaman içerisinde ne denli büyük bir o kadar da anlaşılması güç fiziksel değişimler yaşadığı ortaya konulmaktadır.

### Konak Meydanı’nın Oluşum, Dönüşüm / Değişim Süreci

Kentin kamusal merkezinin başlangıcı, İzmir’in ünlü Voyvoda Konağı’na kadar uzanmaktadır (Yılmaz, 2003).

Osmanlı Padişahı II. Mahmut, 1808’de ittifak sözleşmesi (Sened-i İttifak) imzaladığı ayanları, tasfiye etmeye başladığında, konakta İzmir ayanında Katipoğlu Mehmet Bey ikamet etmekteydi (Yılmaz, 2003).



Şekil 1. Katipoğlu Konağı (Anonim, 2006b)

Katipoğlu Hacı Mehmet Bey, merkez yönetimini hiçe sayan ve İzmir ve çevresini dilediği gibi yöneten dik başlı bir mütesellimdir. Adeta bir derebeyi gibi davranarak ve çoğu kez keyfi kararlarla idam cezası verdiği insanların asılışlarını top attırmak suretiyle duyurmakta ve böylelikle halkın gözünü yıldırmaktadır (Ürük, 2001).

Katipoğulları şehrin içinde birçok konak ve çiftlikleri olmasına rağmen (Ürük, 2001). 1804 yılında (Eyüce, 2005) şimdiki hükümet konağı'nın yerinde yaptırıldıkları ahşap ve bol çıkmalı konağı kışlık mekan olarak kullanmıştır (Ürük, 2001) (Şekil 1).

Katipoğlu, zamanla artan nüfusu üzerine Osmanlı Hükümeti tarafından 1816'da öldürülmüş (Karataş, 2001) ayanların tasfiyesinin hemen ardından, Osmanlı Devleti, vilayet sistemini oluşturarak, İzmir'e de diğer kentlerde olduğu gibi başkentten tayin ettiği valileri görevlendirmeye başlamıştır. Dolayısıyla Voyvoda Konağı da Vali Konağı haline gelmiştir (Yılmaz, 2003).

Geçirdiği yangın nedeniyle harap halde bulunan ve onarımı 1819 yılında tamamlanan binada valilik makamı, vali ve ailesinin ikametine ayrılan bölüm ve vilayet memurlarının çalışma ofisleri yer almaktadır. Konağın giriş kapısının önündeki küçük alan ise, İzmir'in ilk Konak Meydanı'dır (Yılmaz, 2003).

Değişimin en önemli halkasını hiç şüphesiz, 1826 yılında yeniçeri ocağının kaldırılması oluşturmuştur. 1826 yılında yeniçeri ocağı ilga edilince, İzmir'e kışla yapılması, gündeme gelen ilk tasarıların başında yer almıştır. İstanbul'dan gönderilen planda ön görülen kışla için 32.000 metrekare büyüklüğünde bir arsaya gereksinim bulunduğu ortaya çıkmıştır. Belirtilen istimlak sonunda kazanılan alan, gereksinim duyulan arsa için yeterli gelmeyince, denize yaklaşık olarak 13 metre genişliğinde dolgu yapılmasına karar verilmiştir. Hükümet Konağı'nın idari bina olarak yerleştiği alanın hemen yanında, Sarı Kışla'nın da 1829 yılında bitirilmesiyle, İzmir'in kamusal merkezinin oluşumunda ilk evre tamamlanmıştır (Yılmaz, 2003) (Şekil 2).



Şekil 2. Sarı Kışla (Anonim, 2006c)

İzmir Kentinin bilinen ilk planı, 1780 yılında Barbie du Bocage tarafından suluboya ve fırça ile yapılmış 1 / 8000 ölçekli plan olup pek çok seyahatnamede ileri sürülen iç liman bu planda yer almamıştır (Atay, 1998).

Bilimsel yöntemlerle oluşturulan ilk kent planı ise R. Copeland ve T. Graves tarafından yapılmıştır (Atay, 1998). Atay, 1978'e göre; Konak Meydanı ilk kez 1836-1837 yıllarında İngiliz donanmasında görevli Thomas Graves' in hazırladığı bu kent haritasında yer almış ve anılan planda bu yıllardaki şekliyle Hükümet Konağı, Sarı Kışla, deniz kıyısı ile Sabunhane Caddesi (Nadir Nadi Sokak) arasında kalan iki açık alan gösterilmiştir (Zengin ve ark., 2004).

İkinci plan, 1854'de Luigi Storari tarafından yapılmış olup (Atay, 1998), İstanbul Aksaray'daki Edirnekapı ve çevresi parselasyon çalışmasının ardından İzmir kentini ziyaret eden Storari (Eyüce, 2005), 1851-1854 yılları arasında İzmir'deki çalışmalarını sürdürmüş, 1854 yılının İzmir'ini gösteren mükemmel bir plan yapmış ve bunu Sultan Abdülmecit'e ithaf etmiştir (Arıkan, 2001). Storari çalışmasını büyük ölçüde Graves' in çalışmasına dayandırarak yürütmüş ancak daha belirgin yerleşme önerileri getirmiştir (Atay, 1998).

Bu tarihlerde Osmanlı taşra yönetiminde köklü bir reform yapılmış (Yılmaz, 2003) ve 1867'de Vilayet Nizamnamesi'nin yayınlanmasıyla İzmir, Aydın Vilayeti'nin merkezi olmuştur. Bu idari değişiklik hükümet konağı projesinin de yeniden ele alınmasını ve revize edilmesini gerektirmiş (Yılmaz, 2003), Mimar Ron Vitali, konağın projelerini çizmiş ve raporunu 5 Ekim 1867'de valiliğe sunmuştur (Yetkin, 2006).



Şekil 3. Hükümet Konağı ve Hükümet Parkı (Anonim, 2006c)

1881 tarihli vilayet salnamesi konağı "şehrin en yüce binası ve en büyük ziyeti" olarak tanımlıyordu. Konağın bahçesi Vali Halil Rıfat Paşa tarafından düzenlenmiş, İzmirli de buraya "Hükümet Parkı" adını vermişlerdir (Yetkin, 2006) (Şekil 3).

Anonim 1993a' ya göre; 1871 yılında Vali Mehmet Sabri tarafından yıktırılıp, İtalyan mimar Rofo'ya neoklasik tarzda yaptırılan Hükümet

Konağı'nın yeni formu ve cezaevi 1876 yılında Lamac Saad tarafından 1/5000 ölçekli hazırlanan imar planında da yer almıştır (Zengin ve ark., 2004).

Bütüncül ilk çalışma olarak değerlendirilen Lamac Saad'in yapmış olduğu planlar artık güncel İzmir planları olarak pek çok turistik rehberde kullanılmıştır (Atay, 1998).

Valilik binası, inşaat tamamlandığında önünde yer alan küçük camiyle bütünleşmiş ve cami, daha eski konak zamanından beri sanki vilayet memurlarının ve işlerini takip etmek için Hükümet Konağı'na gelenlerin ibadetleri düşünülerek inşaa edilmiş gibi bir işlev kazanmıştı. Aslında, bölge kamusal merkez olarak gelişmeye başlamadan önce - 1756 yılında İngiliz Ayşe Hanım tarafında medrese olarak (Ürük, 2001) - yaptırılan cami, böylelikle merkezin en eski unsuru olma özelliğine kavuşmuştur (Yılmaz, 2003).

Kurmuş 1982'ye göre; İzmir ile Aydın arasında işleyecek 133 kilometrelik demiryolu hattının ilk kısmının 1861'de trafiğe açılması (Serçe, 2001), kasaba demiryolunun da 1864-1865 yılında devreye girmesi ile İç Ege'nin ürünleri, tren katarlarıyla hızlı ve büyük miktarlarda İzmir'e ulaşmaya başlamış, ister istemez çoğu ihraç edilen bu malların aynı hızla sevk edilebilmesi için modern liman tesisleri yapılması kaçınılmaz olmuştur. Rıhtım Kumpanyası, 1876 yılında inşaatı tamamlandığında, Alsancak ve Basmahane'deki tren garlarına getirilen malların, limana aktarılması sorunu baş gösterince çözüm için, rıhtım şirketi almış olduğu imtiyaz gereğince, hemen Kordon üzerinde lokomotif de işletilecek tarzda bir tramvay hattı döşemeye başlamıştır.

Rıhtım Kumpanyası, demir yoluyla getirdiği malları Kordon üzerindeki tramvay hattındaki lokomotifli katarları ile gece sabaha kadar limana taşıyacak ancak gündüz işleyen ve sadece yolcu taşıyan tramvaylar buhar gücüyle değil de atlı olarak çalıştırılacaktı (Yılmaz, 2003).

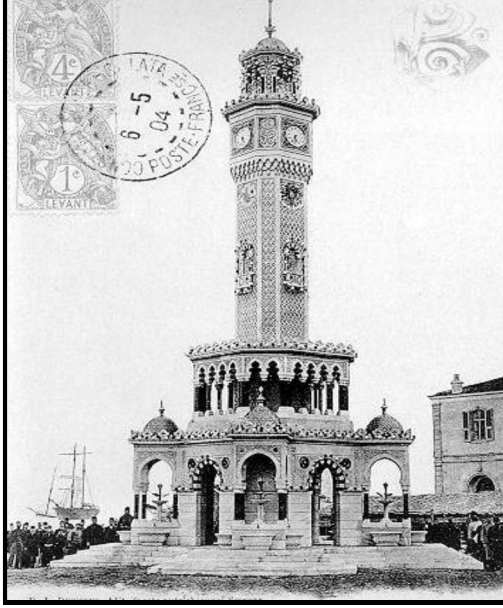
1884'de Konak - Karşıyaka yolcu vapurlarının çalışmaya başlaması ve 19. yüzyıl sonuna doğru atlı tramvayın geçişi ile meydan canlanmıştı (Anonim, 2004) (Şekil 4).

Konak Meydanı'nı, Karataş - Göztepe yönünde oluşan yeni yerleşim alanlarına bağlayacak yolun yapımı da, aynı dönemde gündeme gelmiştir (Yılmaz, 2003).



Şekil 4. Atlı Tramvay (Anonim, 2006e)

Birisi Kordon diğeri de Göztepe yönünde devreye giren hatlar aracılığıyla, İzmir'in kamusal merkezi kentin iki yanından gelen tramvayların buluştuğu bir merkez haline gelmiş ve artık İzmir'in ortası Konak Meydanı olmuştur (Yılmaz, 2003).



Şekil 5. Saat Kulesi (Anonim, 2006f)

İzmir Saat Kulesi Konak Önü veya Kışla Meydanı olarak bilinen alanın ortasına yakın bir yerde, yaklaşık bir yıl süren bir yapım sürecinden sonra yükselmiş II. Abdülhamid'in Osmanlı tahtına çıkışının 25. yıldönümü kutlamaları çerçevesinde, 1 Eylül 1901 tarihinde törenler ve şenliklerle açılmıştır (Yılmaz, 2003).

Çevresindeki binalarla tanımlı bir meydan özelliği gösteren alanın ortasında yükselen bu zarif yapı, alanın kullanımında kısa sürede merkez işlevi görmeye başlamıştır (Yılmaz, 2003) (Şekil 5).



Şekil 6. Oluşmuş Formuyla Konak Meydanı (Anonim, 2006g)

XIX. yüzyıl ortalarından itibaren, devlet sitesinin ortasında oluşan kamusal merkezi belirleyen Hükümet Konağı, Sarı Kışla ve Saat Kulesi'nden oluşan yapılara, yakın çevresinde yerleşen diğer binalar eklemlenmiştir; St Roch

Hastanesi (1831), Gureba-yı Müslümin Hastahanesi (1851), Aydın Vilayeti Hapishanesi (1883), İzmir Milli Kütüphanesi (1933), Elhamra Sineması (1926) ve İdadi binası (1886) (Yılmaz, 2003) (Şekil 6).

Haziran 1905'te Goad Şirketi İzmir için bir sigorta planı hazırlamış ve 11 paftada oluşan planın 7. paftasında Konak Meydanı ve saat kulesi de yer almıştır. Aynı yıl Kasım ayında ortaya çıkan bir başka sigorta acenteleri planında da Konak Meydanı ve Sarı Kışla belirtilmiştir (Atay, 1998).

1909 Martında belediye, kışlanın uygun bir yere taşınmasını ve mevcut kışla mahallinin kendisine verilmesini önermiş ise de belediye ile valilik çatışması arasında, proje rafa kaldırılmış (Serçe, 1998), 1913'de, kışlanın dış bahçe duvarı kaldırılarak, bu alan, Hükümet Meydanı ile birlikte park olarak düzenlenmiştir (Anonim, 2004).

13 Eylül 1922 çarşamba günü Ermeni mahallesinde üç ayrı yerde alevlerin fişkırdığı görülmüş 15 Eylül'e kadar aralıksız devam eden yangın 18 Eylül günü tamamen söndürülebilmisti. Yangında İzmir'in 2 milyon 600 bin metrekarelik yerleşim parçası yani Türk Mahalleleri dışında kalan kent parçasının dörtte üçü yok olmuştur (Yılmaz ve Yetkin, 2002).

Bilsel, 2001'e göre; Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte, ülkenin modernist / pozitivist ideolojisini yansıtacak bir mekansal yapılanma biçimine yönelmiştir. Bu yapılanmada, İzmir öncelikli kentler arasında yer almış yaratılmak istenen modern kent imgesinin, Batı uygarlığıyla özdeşleşmesi hedeflendiğinden Fransız uzmanlara başvurulmuş ve ilk imar planı çalışmaları 1924 yılında Henry Prost danışmanlığında geometriciler olarak bilinen Rene ve Raymond Danger tarafından gerçekleştirilmiştir. İşlevsel kararlara öncelik tanınması, ışınal bulvar ve caddelerden oluşan bir yol ağı ve bunların birleştiği meydanlardan oluşması planın öne çıkan özellikleri olmuştur. Ancak dönemin Türkiye'sinin yaşadığı ekonomik kriz nedeniyle, 1923-1930 yılları arasında Danger planı doğrultusunda sadece Gazi Bulvarı açılmış (Öncül, 2001), ve 18.10.1929'da artık elektrikli tramvay gündelik yaşamdaki yerini almıştır (Eyüce, 2005) (Şekil 7) (Şekil 8) .



Şekil 7. Elektrikli Tramvay (Anonim, 2006c)



Şekil 8. 1930'lu Yılların Başı (Anonim, 2006h)

İmar Planı'nın uygulamada çıkmaza girmesi üzerine harekete geçen belediye, planı gözden geçirmesi için Mimar Herman Jansen'i 1932'de İzmir'e getirtmiş, İzmir'de bir hafta kalarak incelemelerde bulunan Jansen, hem şehir hem de plan hakkındaki düşünce ve önerilerini içeren bir rapor hazırlayarak belediyeye sunmuştur. Jansen raporunda bir kentin öncelikle gereksinim duyduğu imar planının estetik ve sıhhi özelliklerinin dışında ekonomik olması yani imara ait çalışmaların en az masrafla gerçekleştirilme olanağını vermesi gerekliliğine değinirken buna karşılık Danger tarafından yapılan planın, bu özelliklerden hiçbirini içermediği fark edilmiştir (Anonim, 2003b).

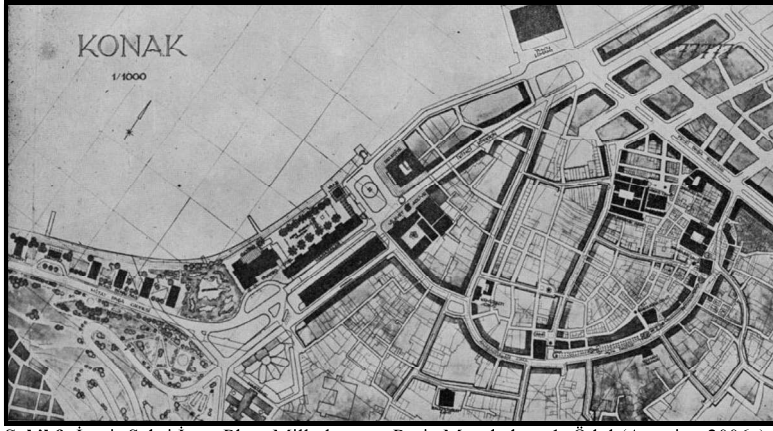
1939 imar planı raporuna göre; Danger'ın hazırlamış olduğu imar planı yangın yerine yeni şeklinin vermiş ve şehrin bu kesimi 16 yıl içinde yeniden imar edilmiştir (Bayraktar, 1973).

Le Corbusier 1948 yılında yaklaşık bir haftalığına İzmir'e gelip fikir eskizleri niteliğinde, ayrıntıya inmeyen birkaç pafta çizim ve öneriler paketi hazırlamış (Yesügey, 2006) ancak Ocak 1949'da İzmir Belediyesi'ne sunduğu



rapor ve 22 planştan oluşan çalışması ilginç bir öneriden öteye gidememiştir (Anonim, 2003b). Corbusier'in planlama projesi hakkındaki bu raporunda, Alsancak ve Konak Meydan'larına ilişkin tasarımlarda yer almıştır (Bayraktar, 1973).

1951 yılında İller Bankası tarafından açılan **İzmir Şehri İmar Planı Milletlerarası Proje Müsabakası** 9 kişilik jüri üyesi 27 katılımcısı ile oldukça ilgi gören bir yarışma olmuş, Kemal Ahmet Aru, Gündüz Özdeş ve Emin Canbolat'ın kazandığı yarışmada, dereceye giren 8 projenin tasarımcılarının yarısı Türk mimar / planlılardan oluşmuştur (Öncül, 2001) (Şekil 9).



Şekil 9. İzmir Şehri İmar Planı Milletlerarası Proje Müsabakası 1. Ödül (Anonim, 2006c)

Jüri raporu 1952'ye göre; jüri tasarımı, uygulanabilirliği ve düşük maliyetli olması açısından olumlu bulmuş ancak, Konak Meydanında bazı bina kitlelerinin denize mütevazı olarak yerleştirilmesinin imbat rüzgarlarına mani olacağından doğru görmemiştir (Öncül, 2001).

1954 yılında, Hollandalı mimar Dúdok'a Konak Meydanı ve Sahil Bandını içeren bir kentsel tasarım projesi de hazırlanmıştır (Anonim, 2004).

Jüri raporu, 1956'a göre; 1955 yılında belediye tarafından ulusal düzeyde açılan **İzmir Konak Sitesi Proje Müsabakası**'na 14 yarışmacı ve 9 jüri üyesi katılmış ve Doğan Tekeli, Sami Sisa, Tekin Aydın'ın hazırladığı proje birinci seçilmiştir. Ne var ki 60.000 metrekarelik kıymetli bir alanın iyi tasarlanmadığı gerekçesiyle hiç birinin uygulamaya geçemeyeceği jüri tarafından bildirilmiştir (Öncül, 2001).

Yarışma sonrasında Belediye Reisi Rauf Onursal, Ankara'ya giderek Milli Savunma Bakanlığı ile görüşmelere başlamış, uzun görüşmeler sonunda Belediye'nin Askeri hizmetler için yapacağı beş adet bina karşılığında, Sarı Kışla Belediye'ye devredilmiştir. 17 Mart 1955 tarihinde belediyeye teslim edilen Sarı Kışla'dan ertesi gün tahliyeler başlamış (Ürük, 2001) Sarı Kışla'nın 1955 yılında yıkılmasını takip eden günlerde, 1951 yarışmasında Konak Alanı

için yapılan önerilerin uygulanması çalışmaları başlatılmıştır (Yılmaz, 2003) (Şekil 10).



Şekil 10. Yıkımlar Sonrası Konak Meydanı (Anonim, 2006ı)

Modern bir kent merkezi yapmak için yıktırılan kışla, kentin belleği için önemli bir kayıp olmanın yanı sıra günümüzdeki gereksinimler için işlevlendirilme şansını da yitirmiştir (Anonim, 2006a).

1957 yılı sonbaharında şehircilik uzmanı Albert Bodmer, belediyenin daveti ile İzmir'e gelerek şehir imar planı üzerinde incelemelerde bulunmuş ve görülen aksaklıkların giderilmesi için gerekli çalışmaların yapılmasını teklif etmiştir. Bu teklif üzerine belediyenin temasları sonucunda Birleşmiş Milletlerin uzman müşaviri sıfatıyla kontratlı olarak getirilen A. Bodmer' e şehrin gelişme planını hazırlama ve imar planını yapma görevi verilmiştir. Böylece kurulan Şehir Planlama Dairesinin başına geçen Bodmer, uzun ve ciddi çalışmalar sonucu olarak yeni bir strüktür ve revizyon planı hazırlamış fakat yürürlüğe girmeyerek tasarı halinde kalmıştır (Bayraktar, 1973).

1966 yılında İzmir Konak Sitesi olarak adlandırılan SSK bloklarının bulunduğu alanın yarışmaya açılmasıyla Konak Meydanı için yeni bir süreç başlamıştır. Sosyal Sigortalar Kurumu Genel Müdürlüğü tarafından açılan bu yarışmaya 51 proje katılmış, Orhan Dinç' in hazırladığı proje birinci seçilmiştir. 1951 planının revize edilerek oluşturulduğu bu projenin Doğan Tekeli, Sami Sisa tarafından yapımı 1976 yılını bulmuştur (Öncül, 2001).

1970 Ağustosunda çıkan yangından büyük zarar gören Hükümet Konağı restore edilirken, meydana bakan cephesinin hemen hemen yarısı ve Kemeraltı'na uzanan bölümünün sonundaki blok, çalışma dışında bırakılarak yıktırılmıştır (Yılmaz, 2003).



Şekil 11. İlk Kurşun Anıtı (Anonim, 2006ı)

1973'te İzmir Konak Meydanı'nda Hasan Tahsin anısına İlk Kurşun Anıtı dikilmiştir (Anonim, 2006j) (Şekil 11).

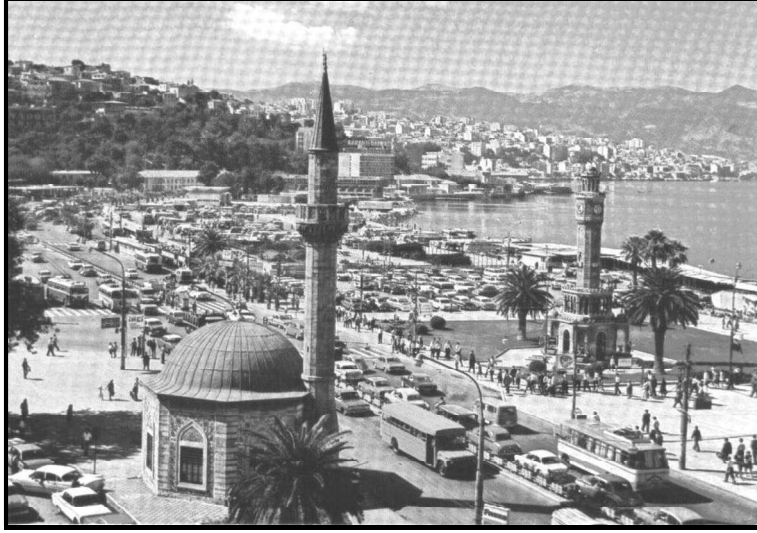
Gümrük tarafında ise Belediye Sarayı inşaatı başlamış, Belediye'nin karşısında Karamürsel binasıyla Hükümet Konağı arasında İl Milli Eğitim Binası ve onun yanında Konak Kaymakamlığı yerlerini almıştı (Yılmaz, 2003).

Yine 1980'de Merkez Bankası ve Hükümet Konağı binası inşa edilmiş (Öncül, 2001), Hükümet Konağı'nın eski iç avlusunda ise İzmir Emniyet Müdürlüğü belirmiş, eski hapishanenin yerindeyse, çok katlı bir otopark inşaatı başlamıştır (Yılmaz, 2003).

Hükümet Konağı, Saat Kulesi ve Yalı Camii, bütün bu yüksek yapıların arasında kaybolmuş (Yılmaz, 2003) artık meydan, kamu yapıları arasında kalan, -kendiliğinden oluşmuş bir boşluk - olarak tanımlanabilecek bir forma bürünmüştü (Öncül, 2001).

1980'li yılların sonunda açılan Mustafa Kemal Sahil Bulvarı meydanın denizle bağlantısını kesmiş, 1936 yılında yaptırılan Konak Vapur İskelesi denizden uzaklaşıp iç kısımda kalacağından şimdiki yerine taşınma sürecine girmişti. Artık yeni yerine taşınan Konak Vapur İskelesi'ne ulaşmak için bir alt geçiti kullanmak gerekliliği doğmuştur (Yılmaz, 2003).

Meydanın Gümrük önündeki uzantısı ve Atatürk Kültür Merkezi tarafındaki bölümü otobüs durakları olmuş, bütün bu gelişmelere ek olarak İkinci Kordon, Gümrük önünden uzatılarak meydanı boydan boya geçmeye başlamış, İzmir'in en yoğun trafik akışı bu tarihsel mekanda işler olmuştu (Şekil 12). Yalı Camii ile Saat Kulesi arasından geçen Yeni Karamürsel önünden Mithatpaşa ve Varyant istikametlerine ilerleyen yol Kemeraltı bölgesi ile iskele ve Konak arasındaki bağlantıyı keserek, yüzyıllardır varolan bütünlüğü bozmuş ve problem o güne kadar kentin hiç tanımadığı bir yöntemle bir üst geçitle halledilmişti (Şekil 13). Bu köprüyü, Sümerbank binası önüne yerleştirilen ikincisi izlemiş ve artık tanımlı bir kamusal merkez yerine, birbiriyle uyuşmayan işlevlerle donatılmış ve geriye kalan birkaç tane tarihsel anıtı da anlamsızlaştıran bir süreç yaşanmaya başlamıştır (Yılmaz, 2003)



Şekil 12. Konak Meydanı'ndaki Yoğun Trafik Akışı (Anonim, 2006ı)



Şekil 13. Konak Üst Geçidi (Anonim, 2006c)

Bölen, Suher, Ünal, 1993'e göre; 1985 yılında belediye tarafından 3 asli jüri üyesi, 7 çağrılı yarışmacısı ve Bayındırlık Bakanlığı elemanlarından raportör tayin edilmesiyle oluşan sınırlı katılımcısıyla, meydanı yaşanabilir kılmayı amaçlayan **İzmir Konak Meydanı – Pasaport İskelesi Arası Düzenlemesi Sınırlı Proje Yarışması** düzenlenmiş ve Üstün, 1993'e göre; Kemal İpek'in projesi birinci seçilmiştir (Öncül, 2001).

Yarışmayı izleyen iki yıl içinde mevcut imar planı bu plana göre revize edilmiş, meydan ile deniz ulaşım aksının yeraltına alınması kararı da bu planla alınmışsa da uygulanamamıştır (Öncül, 2001).

1986-1992 tarihleri arasında on dört aşamada değişikliğe uğratılan Konak Meydanı projesinin en son aşaması Galeria Projesi olmuş (Öncül, 2001) (Şekil 14) sivil toplum örgütlerinin de katıldığı tartışma yıllarca devam etmiştir. Bu sırada metro çalışmaları başlamış (Yılmaz, F., 2003) ve bu proje 1992’de 1/5000 ölçekli Konak Meydanı ve Raylı Sistem Geçişi Nazım Planı adı altında Meydanı merkezi iş alanına dahil etmek suretiyle yasallaştırılmıştır. Yine bu dönemde yeni vapur iskelesi inşa edilmiş ve taşıt yolu kıyıya alınmıştır (Öncül, 2001).



Şekil 14. Galeria Projesi (Anonim, 1994)



Şekil 15. Galeria İnşaat Alanı (Anonim, 1994)

Tankut, Ersoy, Tuna, 1993’e göre; aynı yıl Galeria inşaatına başlanmışsa da Mimarlar Odası Belediye’ye “kıyı yasasını ihlal ettiği, dolgu alanlarının kamu mülkiyetinde olduğu ve özel şahıs ya da kuruluşlara devrinin mümkün

olmadığı gerekçesiyle” dava açmış, 1993 sonlarına doğru dava inşaatın durdurulması ile sonuçlanmıştır (Öncül, 2001) (Şekil 15).

Konak Meydanı, kentsel sit alanı ilan edilmiş (Anonim, 2004) bunu izleyen dönemde İzmir Hafif Raylı Sistemi projesi kapsamında Konak'ta merkez istasyon ve bu çerçevede 1500 araçlık otopark ile istasyon içinde ticari fonksiyonların yerleştirilmesi konusu gündeme gelmiş ise de İzmir 1 Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'na uygun görülmeyle sistem yer altına alınmıştır (Öncül, 2001).

1996 yılında Konak Meydanı Fikir Projesi Sergisi açılmış; ancak tek bir projenin katılımıyla sonuçlanmıştır. Bundan 4 yıl sonra mimarlar odası İzmir şubesi benzeri bir girişimde daha bulunmuş ve bülten yoluyla fikir projelerine davetiye çıkarmışsa da bu seferde altı katılımcı ile sınırlı kalmıştır (Öncül, 2001).

1999 yılında Konak – Kordon - Alsancak Kıyı Kesimi Koruma Amaçlı İmar Planı hazırlanmış ve otoyol yapımı ve Varyant'ı sahil yoluna bağlayan köprü yapımı durdurulmuştur. Bu arada, denize doğru uzanan eski gümrük binaları restore edilerek Konak Pier adı altında bir alış-veriş merkezine dönüştürülmüş ancak Konak Meydanı, Kemeraltı'nın giriş-çıkış kapısı ve kent içi ulaşım araçlarının pek çoğunun ve hatta metronun başlangıç noktası olma özelliğini korumuştur (Anonim, 2004).

2000 yılında, Mimarlar Odası girişimi ile Konak Meydanı için fikir projesi seçenekleri hazırlanmış, Konak ve Çevresi'nin bir rekreasyon alanı olmasını öngören bu projelerde -biri hariç- Eski Konak Meydanı'nın kent tarihindeki konumunun önemsenmediği, sadece Yalı Camii ve Saat Kulesi'nin korunduğu, Kemeraltı Çarşısı ile Konak iskelesi arasındaki yaya hareketine öncelik verildiği görülmüştür (Anonim, 2004).

2001 yılına gelindiğinde mevcut imar planı kapsamında 1993 yılında dava konusu edilen kıyı kenar çizgisinin akıbeti kesinleşmiş ve 1975 yılında doldurulan alan kıyı kenar çizgisi olarak kabul edilmiştir. Diğer taraftan yeraltından geçmek suretiyle metro inşaatının tamamlanmış olmasının yanı sıra Mustafa Kemal Sahil bulvarından gelip Varyant yoluna dönecek olan viyadüğün inşaatı Koruma Kurulunun aldığı karar doğrultusunda yarım kalmıştır (Öncül, 2001).

Umumi bağçe çözümü ile başlayan süreçte Konak, yüzyıla yaklaşan bir süreyi bir türlü umuma ait olamayan mekanlar ile yaşadıkdan sonra günümüze gelmiş (Orhon, 2004) ve yeni proje böyle bir süreç sonunda ortaya çıkmıştır (Yılmaz, 2003).

Konak Meydanı ve çevresi ile ilgili bugünkü düzenlemenin tasarım çalışmaları Nisan 2002'de başlamış, uygulaması 2003 yılında gerçekleştirilmiştir. Proje alanı, Eski Konak Meydanı, Cumhuriyet Bulvarı ve çevresi, yeşil alanlar ve kıyı kullanım alanı olmak üzere işlevsel olarak farklılık gösteren dört bölümde ele alınmıştır (Anonim, 2004).



Şekil 16. Son Şekliyle Konak Meydanı (Anonim, 2006d)

Proje kapsamında; Kemeraltı'nı Konak Vapur İskelesi'ne bağlayan bir yaya aksı, deniz kenarında Mustafa Kemal Sahil Bulvarı'nı Kordon'a bağlayan kesintisiz bir yaya ve bisiklet yolu, iskelenin güney tarafında toplu ulaşım araçları için duraklar ve otoparklar, metro girişlerinin arasında bulunan alanda çiçek bahçesi, Kemeraltı'nı iskeleye bağlayan yolun güneyinde ise İzmir Tarihi Kent Parkı ve açık sergileme alanı yer almış, varyant üzerindeki otobüs duraklarını meydana bağlayan bir yaya yolu oluşturulmuş ve kalan alanlar yeşil alan olarak değerlendirilmiştir. İlk Kurşun Anıtı'nın yeri değiştirilerek eski sahil yolunun belediye binası ucuna yerleştirilmiş, Eski Gümrük Binası önünde gerçekleştirilen meydan düzenlemesiyle Konak Meydanı Kordon'a bağlanmıştır (Anonim, 2003a) (Şekil 16) .

Bu arada 2001 yılında yapımı durdurulan viyadükler, adım adım varyanta doğru ilerleyişini sürdürmektedir (Şekil 17).



Şekil 17. Yapımı Uzunca Bir Süre Durdurulan Viyadükler ve Meydanın 2005 Yılındaki Görünümü (Anonim, 2005)

### **SONUÇ OLARAK...**

Yüz yılı aşkın bir süredir devam eden değişimin ardından Konak Meydanı'nda geline son durum Şekil 16 ve Şekil 17'deki gibidir.

Bugün Konak Meydanı'nın yeni tasarımı incelendiğinde, geçmişin izlerinin vurgulanarak tarihsel belleğin canlı tutulmaya çalışıldığı gözlenmektedir. Ancak tüm çabalara rağmen ne o tarihlerde yaşayanlar artık aramızda ne de o tarihe sahne olan mekanlar. O yıllardan geriye sadece yalnız bir saat kulesi, saat kulesine eşlik eden iki hurma ağacı ve meydanda hüznle uçuşan güvercinler kaldı.

Gelecek yıllar ne gösterir, meydan yine ne türden değişikliklere sahne olur, bu şekliyle kaç yıl korunur bilinmez ancak değişimin büyük olduğu ve zamanın ne yazık ki geçmişin izlerini de beraberinde götürdüğü bir gerçektir.



## KAYNAKLAR

- Anonim, 1994. İzmir Büyükşehir Belediyesi Broşürü, İzmir.
- Anonim, 2003a. 1999-2003 İzmir Değişiyor. İzmir Büyükşehir Belediyesi, Stil Matbaacılık, 15.04.2003, s: 65-66.
- Anonim, 2003b. Küllerinden Doğan Şehir: İzmir. Metinler: Erkan Serçe, Fikret Yılmaz, Sabri Yetkin, Çeviri: Zafer Yörük, Ekim 2003, 304 s.
- Anonim, 2004. Konak Meydanı ve Çevresi Düzenleme Projesi, Konak Meydanı Denizle Yeniden Buluşuyor. Ege Mimarlık Sayı: 50, 2004 (2): 44 -53.
- Anonim, 2005. "Gökyüzünden Konak Meydanı" Aykut Fırat, Universiade 2005 İzmir Kartpostalları.
- Anonim, 2006a. Konak Meydanı. İzmir Büyükşehir Belediyesi Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi (APİKAM), İzmir'in Tarihi, Tarihi Mekanlar ve Binalar, <http://www.apikam.org.tr/index.php?p=16>, Erişim: 23.03.2006.
- Anonim, 2006b. <http://bluepoint.gen.tr/izmir/new/16.jpg>, Erişim: 28 Mart, 2006.
- Anonim, 2006c. Fotoğraf Arşivi. İzmir Büyükşehir Belediyesi Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi (APİKAM), Mart 2006.
- Anonim, 2006d. Arkitera Mimarlık Veritabanı, EPA Mimarlık Ltd. Şti., Projeleri, İzmir Konak Meydanı Düzenlemesi, Erişim: 05.10.2005.
- Anonim, 2006e. İzmirNews Fotoğraf Galerisi, <http://www.izmirnews.com>, Erişim: 09.05.2006.
- Anonim, 2006f. <http://bluepoint.gen.tr/izmir/b9.jpg>, Erişim: 28.03.2006.
- Anonim, 2006g. İzmir Büyükşehir Belediyesi, Tarihi İzmir Resimleri, <http://www.izmir.bel.tr/PictureDetail.asp?pictureID=71>, Erişim: 27.09.2005.
- Anonim, 2006h. Eski Konak & Çevresi Resimleri, [http://www.geocities.com/smyrna\\_izmir/konak22.JPG](http://www.geocities.com/smyrna_izmir/konak22.JPG), Erişim: 28.09.2006.
- Anonim, 2006i. Prof. Dr. Mehmet Bülent ÖZKAN Arşivi, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Bornova, İzmir.
- Anonim, 2006j. Kim Kimdir?, Hasan Tahsin ( .... - 1919), <http://www.kimkimdir.gen.tr/kimkimdir.php?id=402>, Erişim: 03.07.2006.
- Arıkan, Z., 2001. Storari'nin Kemeraltı Planı. İzmir Kent kültürü Dergisi, Eylül 2001 / Sayı: 4, ISSN: 1302-5988, s: 76-80.
- Atay, Ç., 1998. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir Planları. Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayınları, 205 s. ISBN: 975-6934034.
- Bayraktar, A., 1973. İzmir Şehrinin İmarında Peyzaj Mimarisi ile İlgili Problemler ve Prensiplerin Tesbiti. Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Bahçe Mimarisi Kürsüsü, Yalova Bahçe Kültürleri Araştırma ve Eğitim Merkezi, Yayın No:33, 303 s.

- Eyüce, Ö., 2005. Konak Square From Past to Present in Pictures. Ege Mimarlık Special Issue, UIA 2005, s: 4-10.  
[http://www.izmim.org/data/tulay\\_yesugey\\_mimarizmirizm.doc](http://www.izmim.org/data/tulay_yesugey_mimarizmirizm.doc), Erişim: 08.05.2006
- Karataş, N., 2001. Geçmişten Bugüne Kemeraltı. İzmir Kent Kültürü Dergisi, Eylül 2001 / Sayı: 4, ISSN: 1302-5988, s: 152 -161.
- Orhon, A. V., 2004. Kişisel Bir Perspektiften Konak Meydanı'na Bakışın Düşündürdükleri. Ege Mimarlık Sayı: 50, 2004 (2): 54 -56.
- Öncül, D., 2001. Kamusal Alanların Dönüştürülmesinde Bir Araç Olarak Kentsel Tasarım Yarışmaları ve Uygulanabilirlikleri. 1. Uluslararası Kentsel Tasarım Buluşması, Küreselleşme Sürecinde Kentsel Tasarım ve Yerel Özellikler, 22 – 29 Eylül 2001, s: 229-246.
- Serçe, E., 1998. Tanzimattan Cumhuriyet'e İzmir'de Belediye (1868 – 1945). Dokuz Eylül Yayınları, Tarih – 3, ISBN: 975 -6981 – 06 -7, I. Baskı, İzmir, 365 s.
- Serçe, E., 2001. Bir Şirket Komedi ve Bir Bulvarın Öyküsü. İzmir Kent kültürü Dergisi, Eylül 2001 / Sayı: 4, ISSN: 1302-5988, s: 60-67.
- Ürük, Y., 2001. Kemeraltı'nın Başladığı Nokta: Konak. İzmir Kent kültürü Dergisi, Eylül 2001 / Sayı: 4, ISSN: 1302-5988, s: 100-113.
- Yesügey, T., 2006. İzmir Mimar İzm. (09.02.2006),
- Yetkin, S., 2006. İzmir Hükümet Konağının Hikayesi. Dünden Bugüne / Sabri Yetkin, <http://www.milliyet.com.tr/2005/03/06/eg/yazyetkin.html>, Erişim: 27.03.2006.
- Yılmaz, F. ve S. Yetkin, 2002. İzmir Kent Tarihi. İzmir Liseleri Sertifikalı Kent Tarihi Konferansları Projesi, Proje Sorumlusu: Oktay Ekinci, Proje Yürütücüleri: Sabri Yetkin, Fikret Yılmaz, T.C. Milli Eğitim Bakanlığı İzmir Milli Eğitim Müdürlüğü, İzmir Büyükşehir Belediyesi, 87 sayfa.
- Yılmaz, F., 2003. Tarihsel Süreç İçinde Konak Meydanı. İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, Stil Matbaacılık, İstanbul, 40 s.
- Zengin, A., E. Kurtoğlu ve T. Filidis, 2004. Konak Meydanı Yenileme Çalışması. Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Basılmamış Lisans Tezi, Haziran 2004.