

Ahmet Vefa ORHON, Yrd. Doç. Dr.,
DEÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü

Kişisel Bir Perspektiften Konak Meydanı'na Bakışın Düşündürdükleri

Konak Meydanı'nın gözümün önünden geçen 17 yıllık kesitine baktığımda, zihnimde kalan en eski görüntü, 80'lerin sonlarında trolleybüs'den inip Kemeraltı'na giderken, kenarlarında sıralanmış dilenciler ve işportacılar arasından telaşlı bir insan kalabalığı ile üzerinden geçtiğim yaya köprüsüdür.



ForChevAmChrysVagen, 1972

22 farklı modelin parçaları ile yapılan bu otomobil, 14.000 dolara malolmuştur. Yeterince sıkı çalışılarak yapılabilir, ama hangi bedele?

Bir mimar olarak size, baktığınızda mimarlığa bakışınızın etkilendiğini düşündüğünüz bir görüntü olup olmadığı sorulursa nasıl cevap verirdiniz? Eminim ki hemen herkesin zihninde böyle bir görüntü canlanmıştır. Sizinkileri bilemem ama benim için, mimarlığa bakışımı etkilediğini en çok düşündüğüm görüntü, yıllar önce bir kitapta rastladığım ForChevAmChrysVagen isimli araba olmuştur. Bir araba meraklısının 22 farklı marka arabanın parçaları ile yaptığı bu oldukça pahalı maliyetli el yapımı araba, tuhaf bir şekilde mimarlıkla ilgili çağrışımlarımda yer etmiştir. ForChevAmChrysVagen'in pek çok arabadan devşirme pahalı estetiği, kitaptaki resmin altında yeralan "yeterince sıkı çalışılarak yapılabilir, ama hangi bedele?" sorusuyla dimağında ironik bir mimari anlam kazanmıştır. Bu noktadan sonra, çevremde ve mimarlık dergilerinde gördüğüm kimi yapılar ve projeler gayrı-ihiyari bir biçimde bende, "İşte buda bir mimari ForChevAmChrysVagen" düşüncesi yaratmıştır. Bu çağrışımda, zihnimde şekillenen "ödenen bedelin emeğe deyip değmediği" ya da "emeğin ve bedelin estetik beklentileri karşılayıp karşılamadığı" sorularının tetikleyici olduğu açıktır.

Bu noktada Konak Meydan düzenlemesinde, özellikle inşaat sürecinde, zihnimde "Şehre bir ForChevAmChrysVagen mi geliyor" düşüncesini uyandırdığını söylemeliyim. Ancak sanırım benim kuşağımdan ve sonrasında olan İzmirli için bu düşünce haklı görülmelidir. Çünkü 80'lerde üniversite için gelişimden bugüne kadar olan 17 yıllık İzmirlilik dönemimde Konak alanı bir meydan olmaktan çok ya bir keşmekeşin merkezi ya da bir inşaat sahası olarak karşıma çıkmıştır. Alsancak'ta önce okumam, daha sonrada çalışmam ve Göztepe'de oturmam nedeniyle hemen hergün geçtiğim Konak Meydanı'nın gözümün önünden geçen 17 yıllık kesitine baktığımda, zihnimde kalan en eski görüntü 80'lerin



1980'li yıllarda İzmir Konak Meydanı

sonlarında trolleybüs'den inip Kemeraltı'na giderken, kenarlarında sıralanmış dilenciler ve işportacılar arasından telaşlı bir insan kalabalığı ile üzerinden geçtiğim yaya köprüsüdür. Kentin doğal yapısı gereği çizgisel biçimi nedeni ile oluşan, kuzeyi ve güneyi bağlayan tek aks ile yoğunlaşan trafik yükünün yayanın aşamayacağı bir yoğunluğa eriştiği 80'lerde zorunluluktan yapılan bu yaya köprüsü, aslında Kemeraltı'nın denizle ve Konak Meydanı ile ilişkisinin kopuşunun sembolüdür. Konak alanının ilk görüşümde bende bir meydandan çok bir keşmekeş yumağı izlenimi bırakması bu kopuşa olduğu kadar, o dönemde otobüs duraklarının Konak alanında bulunmasına da dayanmaktadır. Daha sonraki süreçte, hükümetin önünden geçen ana arterin kapatılarak yayalaştırılması ve otobüs duraklarının kaldırılması ile kazanılan geniş alanların nasıl kullanılacağı projelere ve tartışmalara konu olurken, bir yandan da devam eden kıyı dolguları ile denizden kazanılan alanlar kent merkezini giderek denizden uzaklaştırmıştır. Konak, bir meydan olmaktan çok bir açık alan haline gelirken metro kazısı, atıksı kollektor hatlarının geçişi ve Konak yol geçişinin yeraltına alınması çalışmaları ile uzunca bir dönem bir şantiye alanı olarak zihnimde yerini almıştır. Bu durumda, uzun inşaat süreçlerinden sonra Konak Meydan Düzenlemesi ile gelen yeni bir inşaat sürecinin zihnimde ForChevAmChrysVagen çağrışımları ile kuşular uyandırması, sanırım normal karşılanmalıdır.

İzmirli'lere "Konak meydanı nedir?" diye sorsak, pek çok görüş sonucunda elde edeceğimiz tanım büyük olasılıkla "Konak meydanı, İzmir'in alışveriş (Kemeraltı ve Pier çarşıları), idari (Hükümet ve Anakent Belediyesi), sanat ve kültür merkezleri (Elhamra Opera ve Bale Sahnesi, Atatürk Kütüphanesi, Milli Kütüphane, Arkeoloji ve Etnografya Müzesi), landmarkları (Saat Kulesi, Konak Yalı Camii ve Hasan Tahsin Anı-

tı) ile birlikte ulaşım imkanları (metro, otobüs ve deniz ulaşımı) sayesinde nefes aldığı ve denize kavuştuğu eski bir meydandır" şeklinde olacaktır. Bu tanım pek çok kişinin meydan ile ilişkisini kuran vazgeçilmez şacayaklarını (alışveriş merkezi - idari merkez - kültür merkezi) ağırlıklı vurgular gibi görünmekle birlikte, bence asıl vurgulanması gereken "şehre nefes aldırma" niteliği olmalıdır. Bir meydandan şehre nefes aldırma, o şehir insanlarının orada denizle, şehirle ya da birbirleriyle kurdukları sosyal bağlardır. İnsanlar bir meydana alışveriş, kültür ya da idari merkezlere erişmek, ulaşım yollarında aktarma yapmak ya da o merkezdeki landmark'ları görmek dışında bir amaçla geliyorsa, o zaman o meydan şehirle fiziksel bağlarının yanısıra güçlü sosyal bağlarda kurabilmiştir. Örneğin: sevinçli bir olay sonrası sokağa döküldüklerinde insanlar o meydana koşuyorsa, sadece bir bankta oturup bakınmak ya da kuşlara yem atmak için geliyorsa... Ne yazık ki Konak Meydanı'nın son bir kaç on yılına hakim olan keşmekeş ya da şantiye alanı görüntüsü, meydanın şehirle olan mecburi fiziksel bağlarını kopartmasa da sosyal bağlarını oldukça zayıflatmıştır. Bence, Konak Meydan Düzenlemesi'nin bir ForChevAmChrysVagen olup olmadığını, meydan ile şehir arasındaki sosyal bağları yeniden kurmaktaki başarısı belirleyecektir. Cumhuriyet Meydanı'nda coşkulu bir yılbaşı kutlaması yaşamış ve genç bir meydan olan Gündoğdu meydanında zevkle konserler izlemiş biri olarak, körfezin güney kıyısındaki diğer meydanların şehirle sosyal bağlarının kuvvetlendiğini düşündüğümü de eklemeliyim.

Konak Meydanı için vurguladığım "şehrin denize kavuştuğu meydan" niteliğini biraz açmak istiyorum. Eski İzmir şehri, körfezin güneyindeki İzmir ve kuzeyindeki Karşıyaka olarak tanınırdı. Güzelbahçe, Narlıdere, Balçova ve Bayraklı nere-

deyse kendi başlarına yaşayan tarımsal köyler iken Bornova ve Buca ayrı birer büyükçe yerleşim alanı idiler. İzmir'in merkezi Konak Meydanı ve ona açılan Kemeraltı'nda, Karşıyaka'nın merkezi ise İskele Meydanı ve Çarşı Sokağı'ndaydı. Bu iki merkez, ait oldukları yerleşmelerin denize kavuştuğu meydanlar idiler. 20 yüzyıl başlarında İzmir sahil ile bütünleşmiş bir kent değildi, çünkü ana caddelerinde giderken denizi hissedemezsiniz, denize ancak meydanlardan kavuşurdunuz. İzmir ancak 70'li yıllardan sonra körfez kıyılarına yapılan dolgularla ve bunlar üzerine yapılan yollar ve yeşil alanlar ile kıyıya kavuşmuş ve sahil kenti kimliği kazanmıştır. Körfezin etrafında şekillenen şehrin kuzeyi ve güneyini bağlayan tek aks ile yoğunlaşan trafik, zamanla Konak Meydanı'nı denizden koparmıştır. Konak yol geçişinin yeraltına alınması, meydanı vazgeçilmez bir parçası olan denize yeniden kavuşturabilmek için yapılmış gerekliliği tartışılmaz bir uygulamadır. Bu noktada, yapılan yeraltı yol geçişinin gerek üst kotunun meydan kotunun neredeyse 1 m. üstüne çıkarak meydanın denizle arzulan şekilde bütünleşmesine engel olması ve gerekse de geçiş için kısa ama virajlı bir güzergah seçilmesi nedeniyle beni rahatsız ettiğini söylemeliyim. Ancak yapım sürecinde zemin kotunun mümkün olduğunca düşürülebilmesi için meslek odalarının gayret gösterdiği ve uygulamanın tartışmalı bir süreçten sonra bu hale geldiği düşünülürse, eldeki kaynaklar ile ancak bu kadar yapılabildiği de açıktır.

Daha 19. yüzyıl başında "Asya-yı Osmaniyye'nin en kalabalık ve en ticaretgah beldesi" İzmir'de çağdaş bir kentin sahip olması gerekli en önemli kentsel elemanın "umumi bağçe" olduğu görüşüyle Konak Meydanı için projeler geliştirilmişti. Sarı Kışla yıkılarak bir millet bahçesi, kulüp, tiyatro ve kütüphane kurulacaktı. Gerekli paranın piyango düzenlenerek elde edilmesi düşünülen proje için bir yarışma dahi açılmıştı. Bu proje, geliştirilen ancak uygulanamayan projelerin ilkiydi. Umumi bağçe çözümü ile başlayan süreçte Konak, yüzyıla yaklaşan bir süreyi bir türlü umuma ait olamayan mekanlar ile yaşadıkten sonra günümüze geldi. Bir akşamüstü

Konak Meydan Düzenlemesi'nin kıvrımlı banklarından birine oturup meydanı seyrettim. Saat Kulesi takıldı gözüme. 1901 'de II. Abdülhamit'in tahta çıkışının 25. yılı sebebiyle Alman Konsolosluk binasını da yapan mimar S. Reynold'a inşa ettirdiği bu 25 metrelik yapı, batıdan devşirme bir tasarım ürününe islami bir üslup yaratma çabasındaki oryantalist bir yaklaşımla yapılmıştı. Bence, zamanına göre bir ForChevAmChrysVagen'di bu yapı; sonra şehrin "landmark"ı olmuştu. Benzeri bir durumun ForChevAmChrysVagen'in de başına geldiğini birkaç yıl önce bir dergide okumuştum. Yapımcısının ölümünden sonra varislerince bir müzeye satılan araba, artık kıymeti bilinen bir sanat eseriymiş. Sonra, Saat Kulesi'nin bir zamanlar duvarları içinde yer aldığı Sarı Kışla'yı düşündüm. Yüzyılın başından beri yıkılmasını isteyenlere 1955'e kadar inatla direnmişti bu yapı; yıkımına şahit olanlardan duyduğum kadarı ile yıkılırken Konak Meydanı'nı fareler basmıştı, yıkıntılarının kaldırılıp meydanın tamamen temizlenmesi ise 1957 yılını bulmuştu. Sarı Kışla'nın yapımında kullanılan antik devirden kalma amfitiyatro ve stadyumdan devşirme kesme mermer taşlara yıkımdan sonra ne olmuştu acaba? Zihnimde antik kültürden devşirme malzeme ile yapılan Sarı Kışla'nın duvarları içinde, yeni kültürden devşirme bir tasarım ürünü Saat Kulesi'nin görüldüğü elde renklendirilmiş eski bir izmir kartpostalı canlandı. Sonra, tarihi sit alanına takılıp yarım kalan viyadüklere gözüm takıldı. Aslında yıkılması gereken viyadükler yanlarına yapılan yeşil bir tepe ile saklanırken, yarım kalmış temelleri bodur selviler ile sarmalanıp zeytin ağaçları arasına gizlenmişti. Viyadük ayaklarından çıkan donatı filizleri, ilerde kat çıkmak üzere son katlarında kolon filizleri bırakılan gecekonduları çağırıştırdı bana, ürperdim; birilerinin bu viyadüklerle işi bitmemişti galiba. Gecekonduları var eden "Bugün tamam, yarına Allah kerim" mantığı bu kadar içimize sinmiş miydi?

Konak, yüzyıl önce gerekliliğinin farkına varılan "umumi bağçe"sine sonunda kavuştu. İzmirliilerin bu projeyi benimseyeceğinden eminim ne de olsa yüzyıldır bekliyorlar. □

Kaynakça:

1. Serçe, Erkan (1998), "Tanzimatta Cumhuriyet'e İzmir'de Belediye", DEÜ Yayınları, İzmir.
2. Beyru, Raif (1973), "18. ve 19. Yüzyıllarda İzmir", İzmir
3. Atay, Çınar (1978), "Tarih İçinde İzmir", İzmir



Konak Meydanı, 2004