



KENTSEL VE EKOLOJİK
OMURGA OLARAK

MELES ÇAYI

ULUSAL KENTSEL TASARIM
FİKİR PROJESİ YARIŞMASI

ALAN TARİHÇESİ



Kentsel ve Ekolojik Omurga Olarak

Meles Çayı Ulusal Kentsel Tasarım Fikir Projesi Yarışması

17 Ocak 2020

melesyarisma.izmir.bel.tr

melesyarisma@izmir.bel.tr

SMYRNA'DAN İZMİR'E

İzmir, zengin tarihi kültürel mirası ve doğal güzellikleriyle eşsiz bir coğrafyaya sahiptir. Kronolojisi 8500 yıl geriye giden İzmir, sahip olduğu coğrafi ve topoğrafik avantajlar sayesinde ortaya çıkan "liman kent" kimliği neticesinde, kurulduğu günden beri farklı uygarlıklara ev sahipliği yapmış ve tüm bu katmanların harmanlanması sonucu yeryüzünde eşine az rastlanan bir "İzmirlilik kültürü" gelişmiştir.

Yerleşim tarihi M.Ö. 7. bin yıllarına dayanan İzmir kentinin, Yeşilova Höyüğü'nden başlayan ve Arkaik dönemde "Bayraklı Smyrnası" ile devam eden uzun kültürel yolculuğunun son halkası "Yeni Smyrna"dır. Büyük İskender'in Doğu Seferi'nin hemen ardından Kadifekale ile Kemeraltı aksında inşa edilen kent yaklaşık 2300 yıldır bu merkez etrafında büyümüş ve gelişmiştir. Bölge, Helenistik ve Roma döneminden günümüze miras kalan Kadifekale, Agora, Antik Tiyatro, Antik Stadyum gibi ören yerleri, antik limanın dolması neticesinde Osmanlı döneminde gelişen Kemeraltı Çarşısı ve farklı kültürlerle ait dini, kamusal ve sivil mimari örnekleri barındıran mahalleleri ile çok katmanlı bir açık hava müzesi gibidir.

Farklı etnik grupların en yoğun yerleşim süreci; ticari kimliğin en üst düzeye ulaştığı 17.yy'da başlamış, 19 yy da ise doruk noktasına ulaşmıştır. Bu süreçte farklılaşan ticari ve siyasi yapı neticesinde İzmir dünya ölçeğinde önemli göçler almış, bunun uzanımında çok dilli, çok kültürlü, heterojen bir kentsel kimlik geliştirmiş ve Akdeniz bölgesinin en önemli ticari merkezlerinden biri haline gelmiştir.

17. ve 18. Yüzyıllarda ekonomisinde görülen değişime paralel olarak nüfusu hızla artan İzmir, 19. yüzyıl ortalarına dek yaklaşık iki yüzyıl içinde devinimini sınırlı alanda, sistemsiz ve organik biçimde sürdürmüştür. En radikal değişim; dünya ticaretinin İzmir'e yönelimi ile gerçekleşmiştir. İzmir'i Asya ile Avrupa arasında bir köprü haline dönüşmesiyle yaşanan bu süreç, 1838 Ticaret Anlaşması, Avrupa'ya sağlanan ayrıcalıklarla yabancı tüccarların sayısını hızla arttırmıştır. Endüstri devrimi ile oluşan hammaddeye gereksinim, İzmir art alanından sağlanarak İzmir limanına yönelmiş, böylece yatırımlar ve teknolojik yeniliklerle kent hızla değişmiştir. Bu değişimin en temel göstergeleri ise 1858-61 Alsancak Aydın Demir yolu hattı, 1864 Basmane Kasaba Demir Yolu hattının açılması, 1868- 74 Pasaport ve liman yapımıdır.

Osmanlı'nın yenileşme örgütlenmesine paralel olan bu değişimler; haberleşme, kentsel alt yapı, eğitim ve sağlık, yeni okullar, hastaneler, ticaret odaları, bankalar vb. yeni yaşamın yansıdığı yeni yapıları ve donatıları hızla kent hayatına katılmıştır. Bu gelişimlerle kent çeperlerine doğru artık yayılım başlamış ve uzanımında kamusal, sosyal merkez gelişmiştir.

1923 tarihinde başlayan Cumhuriyet dönemiyle birlikte, yalnızca politik sosyoekonomik ve kültürel yapı değil, kentsel mekân ve mimarlıkta güçlü bir dönüşme sürecine girmiştir. Yeni yapıların oluşumunda Cumhuriyet kimliğini bulma ve modernleşme süreçlerini deneyimlemiştir. 1930'larda sosyoekonomik bir kalkınma stratejisi olarak görülen ve korumacı bir anlayışla gerçekleştirilen devletçilik, ortama damgasını vururken, modernleşme de temel bir ideoloji olmayı sürdürmüştür. Bu dönemin en önemli gelişmesi, Türkiye'de çalışmaya başlayan yabancı mimarların katkısıyla uluslararası modern mimarlık üslubunun yaygınlaşmaya başlamasıdır. Bu dönemde özellikle yönetsel işlevlere taşıyan birçok yapı yabancı mimarlar tarafından modern-rasyonalist tutumlarla çözümlenirken; kamu yapılarında anıtsallık sağlamak için biçim arayışları ortaya çıkmıştır. Yabancı uzmanların bir diğer etkinlik alanı da İzmir gibi birçok kentte modern şehircilik ilkeleri doğrultusunda imar planları yapmak olmuştur.

1922 yılı yangınında büyük çapta yok olan tarihi dokunun yerine Cumhuriyet rejiminin hedefleri doğrultusunda gelişen modern İzmir, 1. İktisat Kongresi'nin gerçekleştirilmesi ve devamında 1936 yılında yangında yok olan alanda inşa edilen "İzmir Enternasyonal Fuarı" (Kültürpark) ile ticari kimliğine fuarcılık misyonunu ekleyerek gelişmeyi sürdürmüştür.

Kent merkezindeki 300 hektarlık yanmış alanın yeniden inşa edilmesi için 1924 yılında Fransız şehirciler René Danger ve Raymond Danger'le gerçekleştirilen anlaşma yangın alanlarının imar edilmesi ve kentin ekonomisinin canlanmasına yönelik mekânsal müdahalelerin planlanmasını sağlamıştır. 1930'da Danger-Prost planını revize edilmiş ve 1936 yılında İzmir Kültürpark; Moskova'daki Gorki Parkı'nın örneği incelenerek gerçekleştirilmiştir.

Aynı yıllarda devlet destekli sanayi yerleşkeleri, halkevleri, köy enstitüleri, ulusalcı bir tavırda modern tasarımlar olarak kentte yerini almıştır. Bu dönemde kamu binası, fabrika istasyon gibi yapıların inşa faaliyetleri başlamıştır.

Endüstrileşmenin ve kentleşmenin ilk etkileri bu yıllarda Alsancak Limanı'ndan Halkapınar'a doğru uzanan liman arkası bölgesinde kentin ilk endüstri bölgesinin oluşmasıyla görülmüştür. 19. yüzyılda inşa edilen Havagazı Fabrikası ve Su Fabrikası gibi yapıların ardından Cumhuriyet sonrası inşa edilen Elektrik Fabrikası, un fabrikaları, endüstriyel depolama alanları, Sümerbank Bez Fabrikası gibi birçok endüstriyel yapı bu alanda yer almaktadır.

1950'lere gelindiğinde ise şiddetli ve kalıcı bir sosyo-ekonomik değişimle İzmir "kentleşme" sürecine girmiştir. Hızla betonlaşmış, tarihi dokusu ve kimliği de hızla tahrip olmaya başlamıştır.

Meles Çayı yatağı; 1960'ların sonuna kadar insan müdahalesi olmaksızın doğal karakterini sürdürmüştür.

Günümüzde yerleşim alanları ve sanayi tesislerinin arasından geçmekte olan, kıyısında ülkemizde köyden kente göçün ilk dalgasının yaşandığı dere, 1960'lı yıllarda gecekondulaşmaya başlamıştır. Demiryolu hattının kurulmasıyla etrafında sanayi üretimi artmış, bu sanayi kuruluşlarında çalışan insanların bu kuruluşlara yakınlığı nedeniyle yaşam alanı olarak seçtikleri dere kıyısında gecekondulaşma da artırmıştır. Sonunda dere yatağı, evsel ve endüstriyel kaynaklı atık suların deşarjıyla kirlilik sorunu ile karşı karşıya kalmıştır.

Yakın geçmişte, İzmir Kent Merkezinin kentleşme baskısı altına girmesiyle İzmir Liman Bölge Kıyı şeridinde Limanın inşası, 1970'de ve 2000'lerin başında İZSU tarafından yürütülen ıslah çalışmaları nedeniyle dere yatağının beton kanala alınması ile yer yer güzergâhı da değiştirilmiştir. Bu değişiklikler, Meles Çayı'nın doğal karakterini bozmuştur.

İzmir pek çok uygarlığı üst üste yaşayan bir kentsel alana sahiptir. Antik dönemden günümüze sürekli bir devinim halinde, birinin diğeri üzerine gelişimi ile çok katmanlı özelliğe haizdir. Bu özellik çalışma alanı (yarışma alanı) olan Meles Çayı boyunca da sürmektedir.

Bu dokuya bir tarih koridoru bağlamında bakıldığında karşımıza İzmir'in tarihi kent dokusu içerisinde Cumhuriyet dönemi öncesine değin kent dışı olarak nitelendirilen, Cumhuriyet öncesinde sanayileşen ve Cumhuriyetle birlikte endüstri yapılarının değerlendirildiği bir alan olduğu gözlemlenir. Dere yatağının oluşturduğu deltanın bu gelişime yataklık ettiği aşikârdır. Tarihi dokuyu temsil eden ve günümüzde harap olsa da varlığını sürdüren Kızıl Çullu Su Kemerleri ile başlayan ve Vezirsuyu Su Kemerleri, Kervan Köprüsü gibi tarihi su yapılarıyla süren bu tarihi koridor, her çağda ayrı bir adla tanımlanmakta ve farklı inançlara da mekânlık etmiştir.

Bu koridor, geçmişin yol arayışının doğal bir özelliği olarak nehir kullanımının, dağları ve tepeleri aşarak, denizlere ulaşan doğal yolun uygarlık düzeyindeki kullanımları ve antik çağdan günümüze dek kullanılan bir yol olma özelliği ile uygarlık birikimlerinin yansımalarını taşıyan izleri hala barındırmaktadır.

Referanslar

Zafer Derin "İzmir'in 8500 Yıllık Sakinine İlişkin İzler" Antik Smyrna/İzmir Kazı ve Araştırmaları 23-24 Eylül 2016, İzmir, s.18

Akın ERSOY, Antik Smyrna/İzmir Kazı Araştırma ve Restorasyon Çalışmaları, Smyrna/İzmir Kazı ve Araştırmaları I. Çalıştay Bildirileri, Ege Yayınları 2015

Rauf Beyru, 19. Yüzyılda İzmir'de Yaşam Literatür Yayınevi, 2000

Rauf Beyru, "19. Yüzyılda İzmir Kenti, Literatür Yayınevi 2011

Emel Kayın, İzmir'in Kentsel ve Mimari Gelişiminin Anahatları, İzmir Kent Ansiklopedisi, Mimarlık 1,İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2013

Cânâ Bilsel, "İzmir'de Cumhuriyet Dönemi Planlaması (1923-1965), Ege Mimarlık Ekim 2009 ss.13-17

Çiğdem KILIÇASLAN1, Bülent ÖZKAN "Geçmişten Günümüze Meles Deltası, ZKÜ Bartın Orman Fakültesi Dergisi , 2006 Cilt:8 Sayı:9 51

Ekinoğlu, "Meles Çayı Deltası ve Arap Deresi Yatağı Islah Çalışmaları". İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Hidroloji ve Su Yapıları Bitirme Projesi, No: 225 (Yön.: T.Baran, E.Benzeden), 57 s.

Uzman Sanat Tarihçisi Ayşegül Güngören, Y. Mimar Tutku Aytürk

İZMİR KENT TARİHİ İÇERİSİNDE MELES ÇAYI'NIN DEĞİŞEN YAPISI VE ANLAMI

Deniz Güner, Prof. Dr.

DEÜ Mimarlık Bölümü Öğretim Üyesi

Uzun jeolojik oluşum süreçleri sonucunda biçimlenen ve Batı Anadolu'ya karakteristik özeliğini veren denize dik uzanan dağ sıraları, İzmir Körfezi'ni doğal bir anfitiyatr¹ gibi sararak bu kıyıları tarih öncesi çağlardan beri insan yerleşimleri için korunaklı ve cazip bir mekân kılmıştır. Körfezin çevresini saran bu dağ sıralarının çeşitli vadilerinden doğan çay ve dereler sayesinde tüm kıyı bölgesi, neolitik dönemden başlayarak ilk İzmirli tarafından yerleşim için tercih edilen sulak ve bereketli bir bölge olmuştur. Binlerce yıl boyunca sürekli tercih edilmesine karşın yerleşme tarihi açısından kent belirli bir noktada yoğunlaşıp genişlemek yerine, iki kez yerini değiştirerek merkezini kaydırmak durumunda kalmıştır.

Kentleşme tarihi açısından İzmir'in bilinen ilk kalıcı yerleşim alanları, Neolitik ve Tunç çağlarında günümüzden farklı bir jeomorfolojik yapıya sahip olan körfezin oldukça iç kesimlerinde, bugünkü Bornova Ovası üzerinde konumlanan Yeşilova, Tepebağ, İpeklikuyu ve Yassitepe Höyüklerinde kurulmuştur. Bayraklı kıyılarından başlayan Bornova Ovası, üç yanından yüksek dağlar ve sırtlarla çevrelenmiş, doğuya doğru az bir eğimle (%0 6-7) yükselmektedir. Prof. Dr. Asaf Koçman bu jeomorfolojik yapıyı ve söz konusu çerçeveyi oluşturan kütleleri derince yarıp gelen ve ovaya açılan Melez, Halkapınar, Manda Çayı ve Kocaçay (Bornova Çayı) gibi akarsuların taşıdıkları blok, çakıl, kum, silt ve kil gibi malzemeleri ova kenarına bırakarak birikinti koniler oluşturdıklarına işaret etmektedir.² Tarih öncesi çağlarda Bornova Ovası'nın ortalarından geçen deniz kıyı çizgisi, derelerin getirdikleri alüvyonların zaman içinde körfezi doldurması yüzünden giderek batıya doğru kaymış ve bu ilk yerleşimler Bornova Ovası'nın ortasında kalmışlardır.³ Manda ve Gökdere derelerinin⁴ çevresindeki verimli alüvyonlu topraklar üzerinde 500 m çapındaki bir alanda birbirine yakın konumda kurulan Yeşilova, İpeklikuyu ve Yassitepe Höyükleri, İzmir'in kuruluş anlatısını günümüzden 8500 yıl geriye taşımışlardır (Harita 1). Yeşilova ve diğer höyük kazılarını yöneten Arkeolog Doç. Dr. Zafer Derin'e göre Yeşilova Höyüğü en az bin beş yüz yıl boyunca yerleşilmiş bir alandır: "İlk yerleşimler, Cilalı Taş Dönemi olarak da bilinen Neolitik Çağ'ın başında başlamış, Neolitik Çağ'ın sonuna doğru en zengin dönemine ulaşmış ve yerleşim kısmen günümüzden 6000 yıl önce Kalkolitik Çağ süresince de devam etmiştir."⁵

¹ İlhan Tekeli. (2002). s.105.

² Asaf Koçman. (1993). s.104.

³ "Ege Denizi günümüzden 5 bin yıl önce Tunç Çağlara doğru yükselmiş +2.00 m. seviyesine çıkmış ve daha sonra günümüz seviyesine ulaşmıştır. Bu durumda, Neolitik dönemde İzmir ve civarındaki coğrafyanın günümüzden oldukça farklı olduğu, deniz kıyısının olasılıkla körfezin sonuna doğru başladığı anlaşılmaktadır. Bugün deniz olan alan kara olarak düşünüldüğünde, içinde dereler akan Bornova Ovası'nın günümüzden iki kat daha büyük, yoğun bitki ve ağaçlarla dolu zengin bir doğa örtüsüne sahip, büyük bir ova olduğu ortaya çıkmaktadır." Zafer Derin (2017), s. 70.

⁴ 20.yy ortalarına kadar İzmir'in verimli Bornova Ovası'nı besleyen Bayraklı Çayı (Hacı Muço Çayı), Kocaçay (Bornova Çayı), Hacılardere (Kavaklıdere), Gökdere (Arapderesi) ve Manda Deresi'nin yatakları DSİ tarafından değiştirilerek birleştirilmiştir.

Ersin Doğer. (2011). s. 20.

⁵ Zafer Derin (2010), s. 69.

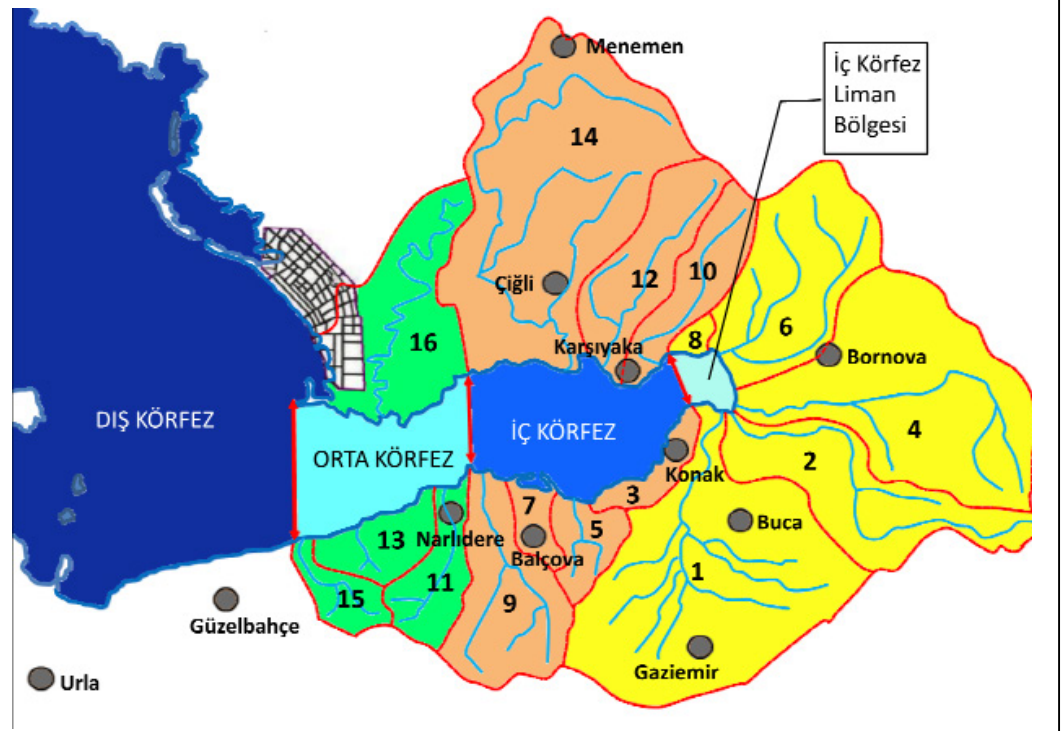
Yerleşim yerini kaydırarak İzmir Körfezi çevresinde üç kez yeniden kurulan İzmir kentinin yaklaşık 8500 yıldır kesintisiz olarak bu bölgede hayatını sürdürebilmesi ve İzmir Körfezi'ni çevreleyen dağların yamaçları ile bu yamaçların arasında kalan düzlüklerde çizgisel bir kurguda yayılabilmesi, sahip olduğu korunaklı ve güvenli jeomorfolojik yapı kadar, bölgedeki çok sayıdaki doğal su kaynağı ile de yakından ilişkilidir. Arkeolog Prof. Dr. Ersin Doğer, bölgenin bu özgün jeomorfolojik yapısını şöyle tariflemektedir: "Havzanın [İzmir Körfezi'nin] güney sınırı nispeten daha alçak tepelerden oluşur ve körfeze güneyden daha kolay ulaşılır. Doğuda Nif Dağı'nın güney uzantısı olan Tahtalı Dağı ve güneybatısındaki Kızıldağ arasında yaklaşık 15 km genişliğine Melez (Kızılcıllu Deresi-Yeşildere-Kemerçay) ve Tahtalı Çayları gibi birkaç akarsu tarafından parçalanmış hafif engebeli arazi, İzmir Körfezi'ne iki yerden geçit verir. Bu geçitlerden ilki Torbalı Ovası'ndan gelip Tahtalı ve Nif Dağları'nın batı etekleri boyunca Yoğurtçular, Demirci, Kırıklar, Belenbaşı, Kaynaklar ve Gökdere köyleri üzerinden Gökdere'in (Arapderesi) açtığı kuzey-güney doğrultulu bir vadi ile Bornova Ovası'na, diğeri güneybatıdan Kızıldağ'ın doğu etekleri boyunca akan Melez Çayı'nın açtığı Yeşildere Vadisi'nden Tepecik ve Halkapınar düzlüğüne inmektedir. İzmir Körfezi ile güneye yayılan Buca Platosu arasında kot farkı yaratan doğu-batı doğrultulu yaklaşık 200 m yüksekliğinde Kokluca Tepeleri bulunur."⁸

No	Dere Adı	Havza alanı km ²	Su potansiyeli milyon m ³ /yıl	Su potansiyeli %
16	Tuzlaya bitişik olan eski Gediz yatağı	53,5	8,29	4,6
14	AOSB kanalı deresi ve Eski Gediz yatağı	148,1	27,5	15,1
12	Bostanlı deresi	36,5	9,68	5,3
10	Karşıyaka Ilıca deresi	23,0	5,90	3,2
8	Turan bölgesi drenaj alanı	7,3	1,67	0,9
6	Laka ve Bornova dereleri (Hacı Muço)	49,3	13,18	7,2
4	Manda çayı	107,5	30,59	16,8
2	Arapderesi (Gökdere)	50,2	18,16	10,0
1	Melez çayı (Yeşildere) (Kemer Çayı)	123,4	29,98	16,5
3	İzmir merkez bölge drenaj alanı	10,3	1,84	1,0
5	Poligon deresi	11,7	2,48	1,4
7	Balçova deresi	10,5	2,31	1,3
9	Balçova Ilıca deresi	41,6	13,19	7,2
11	Narlidere deresi	21,7	6,89	3,8
13	Abdullahaga bölgesi drenaj alanı	17,2	5,16	2,8
15	Yağ çayı	14,8	5,12	2,8
TOPLAM		726,6	181,94	100,0

Tablo 1. Körfeze Dökülen Akarsular ve Su Toplama Havzaları. İZSU verilerinden aktaran Tekeli (2012) s. 107.

İzmir'in yerleşim tarihini biçimlendiren bu jeomorfolojik yapı, kentin doğal su ekosistemini ve rejimini de doğrudan belirlemektedir. Bu yapı, doğal drenajı İzmir Körfezi olan ve Harita 2'de gösterilen 16 adet akarsu havzasını üretmiş olup, bu akarsuların körfeze taşıdıkları su miktarları Tablo 1'de verilmiştir. Prof. Dr. İlhan Tekeli'ye göre bu akarsu havzalarının yağış alanları 7,3 km² ile 148,1 km² arasında değişmektedir: "Havzalardan bazıları şehir içi bölümden oluşmakta olup belirgin bir dere bulunmamakta, bir bölümü de birkaç derenin birleşiminden sonra denize tek bir dere olarak bağlanmaktadır.

Bu akarsular genellikle yazın kuruyan kış ve bazen de bahar aylarında akan sel dereleri mahiyetindedir. Bu derelerin yılın yağışlı aylarında önemli sel baskınları yapmasına engel olmamıştır. Özellikle Melez [sic] ve Manda Çayları sık sık taşkınlara neden olmuştur. Bu akarsuların, akaçlama havzaları dar ve yatak profilleri çok eğilimlidir. Bu nedenle taşıdıkları sürüntü maddeleri yeterince ufalanmamış iri çakıllardan oluşmakta ve eteklerde birikinti konileri oluşturarak körfezin dolmasına katkıda bulunmaktadır. İzmir Alsancak Limanının dolması bakımından, Melez Çayı [sic], Arapderesi ve Manda Çayı'nın getirdiği sürüntü maddeleri önem taşımaktadır.”⁹



Harita 2. İzmir Körfezi çevresindeki dereler ve deresi bulunmayan drenaj alanları. İZSU verilerinden aktaran Tekeli (2012) s. 106.

Kenti besleyerek İzmir Körfezi'ne dökülen bu su ağı içerisinde havza alanı uzunluğu açısından üçüncü, taşıdığı su potansiyeli açısından ise ikinci sırada yer alan Meles Çayı'nın (Yeşildere veya Kemer Çayı) İzmir için taşıdığı ve zaman içinde değişen çoğul anlamları, birbiriyle ilişkili dört bölümde incelenecektir: **Anlatı olarak Meles, Sınır ve Eşik olarak Meles, Altyapı olarak Meles, Bellek olarak Meles.**

ANLATI OLARAK MELES

Meles Çayı'nın varlığı, Nea Smyrna kentinin kuruluşuna dair birçok mite, öyküye ve anlatıya sirayet etmiştir. Antik dönemden günümüze ulaşan eserler ve yazıtlar, kentin kurulma hikâyesine eşlik eden önemli karakterlerin ve olayların geçtiği mekân olarak çeşitli çay ve dere isimlerinden bahsetmektedirler. Bazıları günümüze ulaşamamış ya da görünmez kılınmış suyollarının, antik dönemde nasıl isimlendirildiklerine ve tarif edildiklerine bakılarak hangisinin Meles Çayı olduğu hem tarihçiler, hem arkeologlar hem de coğrafyacılar tarafından sıklıkla tartışıla gelmiştir.¹⁰ Roma İmparatorluğu döneminde Aristides ve Philostratos tarafından

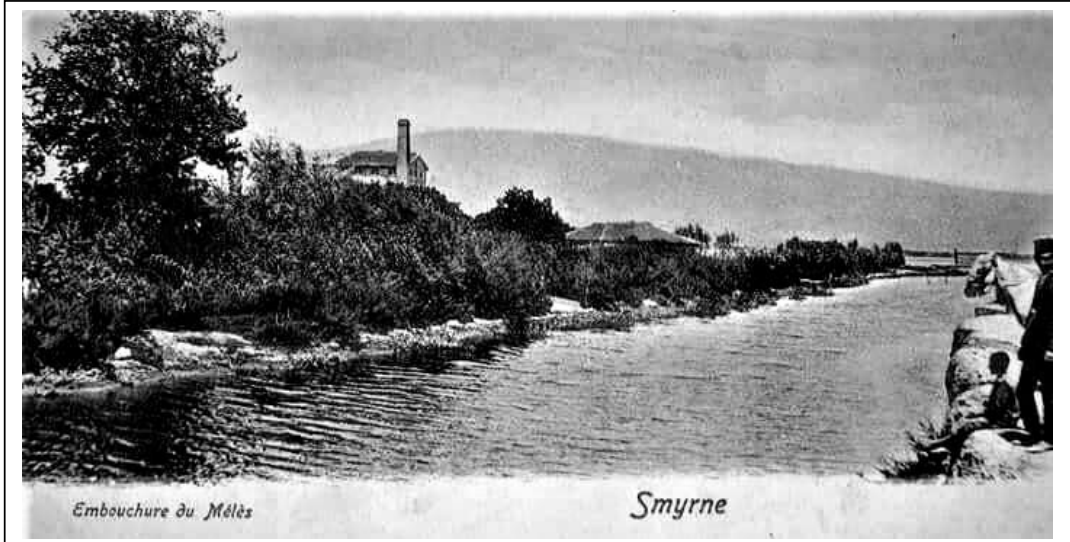
yapılan betimlemelere göre, "Meles" diye bilinen dere günümüzde Meles diye adlandırılan çayın formuna tam olarak uymayıp, Halkapınar'dan çıkan bir dere olduğu düşünülmektedir. Meles'e ilişkin bilinen kaynakların en eskisi, Smyrna'nın henüz Bayraklı'da olduğu dönemde (yaklaşık M.Ö. 6. yüzyıl) yazıldığı düşünülen ve Homeros'a atfedilen "Artemis'e İlahi" olarak adlandırılan bir anonim şiiirdir. Bu şiiirde tanrıça Artemis'in "atlarını kamışların arasına gömülmüş Meles'te suladıktan sonra, altından yapılmış arabasını Smyrna üzerinden asmalarla kaplanmış Klaros'a doğru sürdüğü" ifade edilmektedir.¹¹ İlkçağın ünlü coğrafyacısı Strabon da, Meles'in kentin surları dışından aktığından söz etmektedir. Yaşlı Plinius (M.S. 23-79) ise, yazılarında Smyrna'dan söz ederken, "yakınında kaynayan Meles Suyu ile ünlüdür" demektedir (Resim 1). Ancak modern çağın yazarları, tarihçileri ve arkeologları, Meles Çayı'nın Kemer Çayı olduğu konusunda bir eğilime sahiptirler: "Bu durumda Meles'in bize nakledilen özelliklerine uygun tek akarsu, hiç kuşkusuz, bir zamanlar İzmir'in su ihtiyacını karşılayan Halkapınar'daki zengin kaynaklardan doğarak hemen yakınındaki körfeze dökülen Halkapınar Çayı'dır.



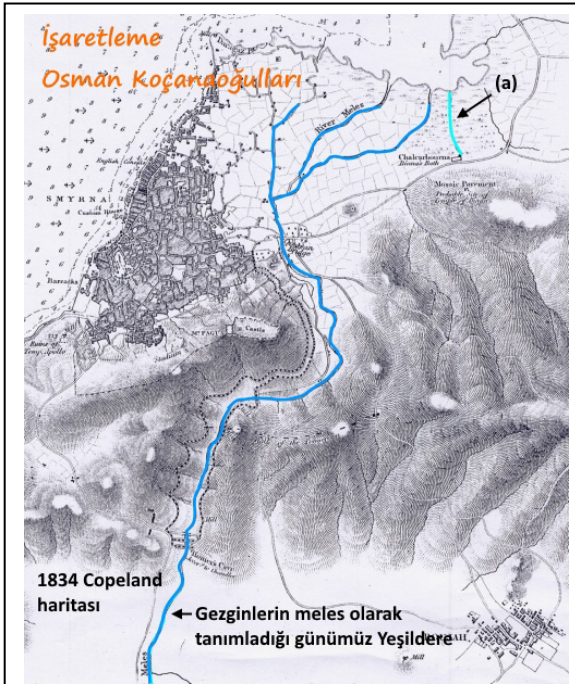
Resim 1. Blaise Vigenère'nin 1578'de Fransızcaya çevirerek bastığı Lemnoslu Philostratus'un *Les Images ou Tableaux de platte peinture des deux Philostrates sophistes grecs et les Statues de Callistrate* adlı kitabının 1614 tarihli baskısında, Antoine Caron ve Jasper Isac'in desenlerini, Leonard Gaultier ve Thomas de Leu'nun da taş baskısını gerçekleştirdikleri Smyrna'daki Meles nehri anlatısına eşlik eden görsel. Flavius Philostratus, *Les Images ou Tableaux de platte peinture des deux Philostrates sophistes grecs et les Statues de Callistrate*, Paris: Sebastien Cramoisy, 1615. <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb12305561r>

¹⁰Hasan Malay (2010) ve İbrahim Fidanoğlu (2014)., ¹¹Hasan Malay (2010).

Geçen yüzyıla kadar bütün güzelliği ile varlığını sürdürmüş olan ve Diana (Artemis) Hamamları diye de adlandırılan bu sulak yerdeki sular, Himerios'un da tanımladığı gibi, önce bir göl oluşturmakta ve daha sonra yeşillikler içindeki bir kanaldan denize akmaktaydı (nitekim 20. yüzyıl başlarına ait bazı İzmir kartpostallarında hem Halkapınar gölünü ve hem de akarsuyu görmek mümkündür). Kaldı ki, zaten 'Halkapınar' şeklindeki isim



Resim 2. Halkapınar Deresi'nin 19. yy'da "Meles Çayı" olarak adlandırıldığını gösteren az sayıdaki kartpostallardan biri.



Harita 3. 1834 tarihli kaptan Richard Copland tarafından çizilmiş İzmir Limanı ve Çevresi denizcilik haritası üzerine Osman Koçanoğulları tarafından Yeşildere Çayı ve kollarının işaretlemesi. (2019)

de, antik yazarların Meles'in kavisler çizen bir güzergâhı olduğuna ilişkin sözlerini desteklemektedir."¹²

Kartografik tekniklerin gelişmesine kadar bu sözlü anlatıların tarifleri üzerinden yapılan tespitlere göre halk arasında "Kervan Köprüsü Deresi", "Kızılçullu Deresi", "Kemer Deresi" olarak adlandırılan bu çay İzmir'in İlkçağ tarihi üzerine yaptığı araştırmalar ile tanınan İzmir doğumlu Cecil John Cadoux'a göre, yaklaşık 1675 yılından itibaren "Meles Deresi" olarak adlandırılmıştır.¹³

¹² Hasan Malay (2010).

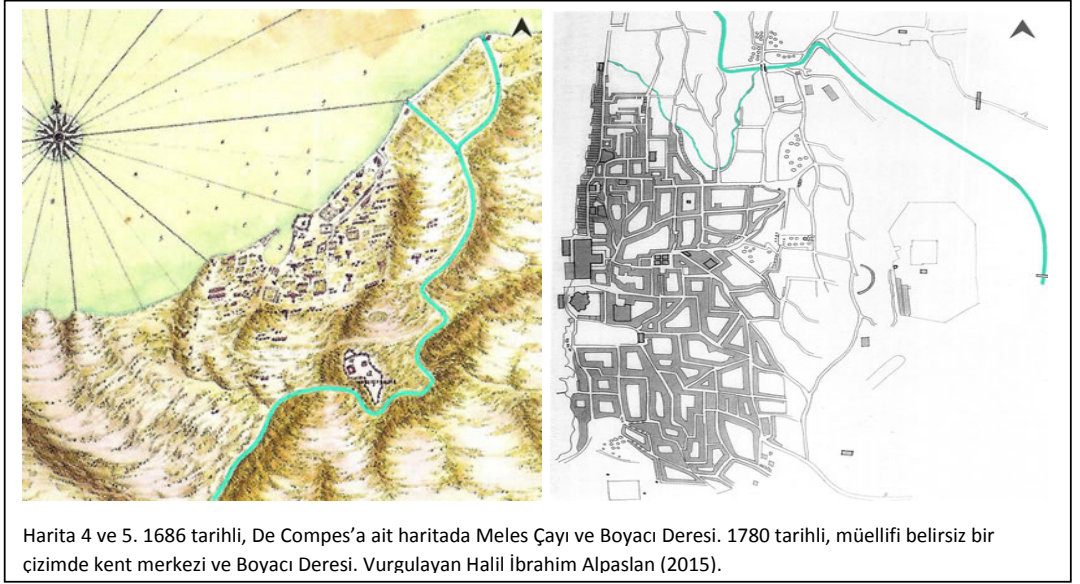
¹³ 1578'de Blaise Vigenère'nin Fransızcaya çevirerek bastığı Lemnoslu Philostratus'un Les Images ou Tableaux de platte peinture des deux Philostrates sophistes grecs et les Statues de Callistrate adlı kitapta ilk kez "Meles Nehri" olarak geçmekte, taş baskıların eşlik ettiği 1614 tarihli basımında ise Resim 1'deki görsel bulunmaktadır. 1675 tarihi için bkz. Cecil John Cadoux (2003).

Osman Koçanaoğulları da, antik yazıtları referans vererek, bu dere ve bu dereyi besleyen göl ile gölün dibinden kaynayan berrak suyu referans göstererek, Bizans Çağı'nda "Artemision ve Thermon Ilıcası", 19. yy'da ise "Diana Hamamları" adıyla özdeşleştirilen Halkapınar Gölü'nden çıkan "Halkapınar Deresi"nin anlatılarda geçen Meles Çayı olduğunu savlamakta ve Batılı seyyahların Yeşildere Çayı'nı ısrarla ve yanlışlıkla Meles olarak adlandırdıklarını iddia etmektedir.¹⁴ (Resim 2, Harita3).

SINIR VE EŞİK OLARAK MELES

İzmir Körfezi'nin kaderi, derelerin taşıdıkları alüvyonlar ve insan eliyle yapılan büyük ölçekli dolgu alanları nedeniyle hep küçülme eğilimindedir. Tarihöncesi çağlarda kıyı çizgisinin Bornova Ovası'nın ortalarından geçtiği düşünülürse hem Manda Çayı'nın oluşturduğu Bayraklı kıyılarındaki müthiş dolgu alanları, hem Meles Çayı'nın yarattığı delta bölgesi, hem de Gediz Nehri'nin oluşturduğu geniş birikinti alanları ve adacıkları nedeniyle İzmir Körfezi'nin sığlaşarak giderek dolduğu ve tarih boyunca boyutlarının küçülerek tıpkı Efes Antik Limanı gibi dolma eğiliminde olduğu söylenebilir. Körfeze akan dere ve çayların yönlerinin değiştirilmesi ve ıslah edilmeleri, bataklık ve sulak alanların kurutulması neredeyse yüzyıllar boyunca devam eden, doğaya karşı verilmekte olan bir savaştır. Yeşildere Vadisi boyunca farklı kollardan gelen sular ile beslenen Meles (Yeşildere) Çayı'nın tarihi de doğanın bu terbiye edilme tarihi ile iç içedir.

17.yy'dan itibaren yabancı gezginlerin gezi notları, araştırma raporları, gravür, kartografik çalışmaları ve fotoğrafik kayıtları üzerinden takip edildiğinde Meles Çayı'nın morfolojisinin hızla dönüştüğü ve yapılan müdahaleler sonucunda bazı kısımlarının görünmez kılındığı bilinmektedir. Günümüzde Kemeraltı bölgesindeki Anafartalar Caddesi'nin antik dönemin kıyı çizgisinin izlerini taşıdığı ve Nea Smyrna'nın çevresine kurulduğu bu İç Liman'ın zaman içerisinde Meles (Yeşildere) Çayı'nın bir kolu tarafından doldurularak kullanılamaz hale geldiği bilinmektedir: "Bir kısmı belirgin ancak büyük bölümü kesin arkeolojik izlere dayanmayan kent surlarının çevrelemiş olduğu yerleşim alanının topografyasının antik çağda Pagos olarak bilinen Kadifekale ile güneyde Değirmentepe'den denize kadar inen bazen sert bazen yumuşak bir eğimden ibaret olduğu anlaşılmaktadır. Ancak kentin tümüyle eğimli alanda inşa edilmediği, surla çevreli alan içinde Basmane-Çankaya-Pasaport ekseninde yerleşime uygun bir düzlük alanın olduğu anlaşılmaktadır. Bu dolgunun kuzeyinde, sur dışında kalan Cumhuriyet Meydanı-Montrö-Kahramanlar ekseninin körfeze yakın bölümü olasılıkla ticaret için kullanılan kentin ikinci limanı yer alıyordu. Bugünkü Pasaport-Montrö Meydanı eksenindeki Smyrna'nın ikinci limanı için uygun veya donatılmış bir kıyı şeridine sahip olduğu öngörülmektedir. Osmanlı dönemi gravürlerinde dahi görülebilen bu liman girintisinin kentin kuruluş aşamasında dahi Yeşildere'nin kollarının getirdiği alüvyonlarla tehdit altında olduğunu varsaymak yanlış olmayacaktır.



Harita 4 ve 5. 1686 tarihli, De Compes'a ait haritada Meles Çayı ve Boyacı Deresi. 1780 tarihli, müellifi belirsiz bir çizimde kent merkezi ve Boyacı Deresi. Vurgulayan Halil İbrahim Alpaslan (2015).

Alsancak düzleminin yüzyıllarca süren bir süreç içinde giderek oluştuğu örneğin Hilair'in 1792 tarihli gravüründen de görüleceği gibi anlamak mümkün olmaktadır. Nitekim Frontrier'in 1907 tarihli haritasında 'Potamo' adı ile vermiş olduğu bir dere izi bu alanın Yeşildere ile ilişkili olarak dolmuş olduğuna işaret etmektedir."¹⁵

Öte taraftan, Meles (Yeşildere) Çayı'nın kolları da 19.yy'dan itibaren kaybolmaya ve yer altına alınmaya başlanmıştır. Bu konuda en bilinen örnek, kentin gelişme alanı içinde kaldığı için büyük tonoz kanallar içine alınarak, yeraltından denize akıtılan Boyacı Deresi'dir (Harita 4 ve 5).¹⁶

Kaldı ki 1930'ların sonunda "Yangın alanı" olarak adlandırılan bölgede inşa edilecek olan Kültürpark alanının düzenleme çalışmaları sırasında da sulak alanlar ve bataklıklar kurutularak ıslah edilmiş, dere yataklarının yönleri değiştirilmiştir.¹⁷

Su kaynaklarına yönelik tüm bu insan müdahalelerinin en dramatik olanı ise, antik dönemden beri varlığı bilinen ve Meles Çayı'nı besleyen Halkapınar Gölü'nün kurumasıdır. 19. yy'da padişahın izni ile İzmir'in su temini işini üstlenen Belçikalı bir şirketi, 1886-1897 yılları arasında buharla çalışan merkezi pompa istasyonunu, su deposunu ve su dağıtım hatlarını yaparak Halkapınar'daki doğal su kaynağını Kadifekale'nin eteklerinde yer alan Selvilitepe'ye kadar, yani şehrin en yüksek semtlerine su basabilecek şekilde inşa etmiştir. Su deposu ve pompa istasyonunu da içeren bu sistem Cumhuriyet'in ilanından sonra İzmir Belediyesi'ne devredilmiştir. Açılan yeni kuyular nedeniyle 1970'lerde kaynakların su verme kapasitesi hızla azalmış, pınarlar kurumuş ve Halkapınar Gölü ortadan kalkmıştır.

¹⁵ Anon (2019d).

¹⁶ Halil İbrahim Alpaslan (2015).

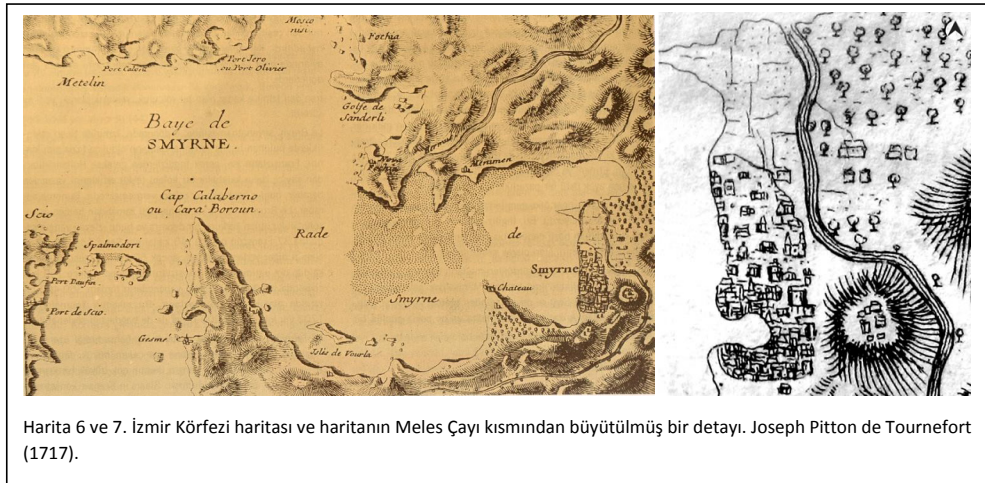
¹⁷ Deniz Güner (2015).

İbrahim Fidanoğlu'na göre, "1971 yılında İzmir'de düzenlenen Akdeniz Oyunları öncesinde bu bölgeye yapılan Atatürk Stadı ve çevresindeki diğer spor yapılar, otobüs garajı ile sebze meyve halinin buraya taşınması bu mitolojik ve tarihsel alanın üstünün beton ile kaplanarak yok olması" sonucunu da doğurmuştur (Resim 3 ve 4).¹⁸



Doğaya karşı verilen bu savaş, antik dönem ve Ortaçağ kent surlarının zaman içinde kullanılamaz hale geldiği Osmanlı İmparatorluğu döneminde, kentin sur izlerinin dışına taşarak genişlediği 19. yy boyunca daha da büyük ve yıkıcı bir boyut kazanacaktır.

18. yy başlarında Fransa Kralı'nın emri ile yeni bitkiler bulmak üzere Doğu Akdeniz'e yapılan bilimsel araştırma gezisine katılan Doğa Tarihi Müzesi'nin bitkibilimcisi Joseph Pitton de Tournefort, otuz beş Yunan adasını, onlarca Osmanlı kentini ve yüzlerce kasabasını gezdikten sonra kaleme aldığı ve ölümünden sonra yayımlanan seyahatnamesinde İzmir kenti hakkında önemli bilgilere yer verir. Seyahatnameye eşlik eden İzmir Körfezi'ni gösteren detaylı harita, Gediz Nehri'nin taşıdığı alüvyonlar nedeniyle körfezde oluşan sığ bölgeleri ve adacıkları, Meles (Yeşildere) Çayı'nı ve Meles deltasının 18. yy. başındaki doğal yapısını göstermektedir (Harita 6 ve 7). 19. yy'ın ortasına gelindiğinde kent, kuzeye doğru Punta bölgesine (günümüzde Alsancak) doğru büyümüş, antik dönemden beri kentin Meles Çayı ile olan tek teması olan Kervan Köprüsü dışında Meles Çayı ile herhangi bir fiziksel teması olmamıştır.



ALTYAPI OLARAK MELES

Antik dönemde kurulan Nea Smyrna kentinin iki kapısından biri olan batıdaki Magnesia kapısı, Yeşildere Vadisi'nden Buca Ovası'na, oradan da Küçük Menderes Ovası'na ve kutsal Efes'e (Ephesus) uzanan, kenti antik ticaret yollarına ve Kuzey Batı Anadolu'ya bağlayan kapısıydı.¹⁹ Günümüzde Altınpark semtinde olduğu düşünülen bu kapının izleri zaman içerisinde kaybolursa da İpekyolu kervanlarının ve diğer ticaret yollarının kente bağlanmasındaki en önemli fiziksel sınır, Meles Çayı idi. Antik dönemden itibaren yapılmakta olan onarımlar sayesinde varlığını günümüze kadar devam ettirebilmiş Kervan Köprüsü,²⁰ kenti dış dünyaya bağlayan bir geçit olmanın yanı sıra engel olarak görülen Meles Çayı'nı aşmaya yönelik inşa edilmiş önemli mühendislik başarılarından biriydi. Meles Çayı'nı aşmaya yönelik diğer müdahaleler ise 19.yy'ın ikinci yarısında demiryollarının liman bağlantısı için yapılmıştı. Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk demiryolu hattı olan İzmir-Aydın demiryolu hattını ve Yeşildere Vadisi'ndeki güzergâhını gösteren 1860 tarihli harita, demiryolu hattının Meles Çayı ile kesiştiği birkaç noktada köprü ile geçmek zorunda kalışını göstermektedir (Harita 8 ve 9).



Harita 8 ve 9. 1834 tarihli kaptan Richard Copland tarafından çizilmiş İzmir Limanı ve Çevresi denizcilik haritası ve Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk demiryolu hattı olan İzmir-Aydın demiryolu hattını ve Yeşildere Vadisi'ni gösterir 1860 tarihli harita.

İngilizlerin işletme hakkını aldıkları bu demiryolu hattı, bir yanıla Küçük Menderes Ovası'ndan gelen ürünleri İzmir Limanı'na, oradan da Avrupa liman kentlerine taşırken, diğer yandan yüzyıllardır ticaret kervanlarının izlediği yolu, yani Meles Çayı'nı takip ederek kente giriş niteliğindeki Yeşildere Vadisi'nden Buca Ovası'na doğru uzanmaktaydı. Bu demiryolu hattı, yaklaşık 26 m yüksekliğindeki dik yamaçların oluşturduğu ve geçit niteliğindeki bu dar vadi boyunca ufak kıvrımlar yaparak ilerleyen Meles Çayı ile bu suyunu her iki yanında takip eden patikalara değmeden yamaç boyunca ilerlemekteydi.

Yerleşimlerden uzak bu kıraç vadinin ve çorak geçidin, demiryolu hattı geçmeden önceki hali, vadi tabanındaki topografyanın engebeli halini ve Meles Çayı'nın düzensiz formunu gözler önüne sermektedir (Resim 5 ve 6).



Osmanlı Devleti topraklarındaki ilk demiryolu hattı olan İzmir-Aydın demiryolu hattının inşaatına 1856 yılında başlanıp, yapımı 10 yıl sürmüş ve 130 kilometre uzunluğunda inşa edilmişti. (Resim 7 ve 8).



Buca'da yaşayan ve çoğunluğu ticaretle uğraşan Levanten aileler, Punta'daki (günümüzde Alsancak'taki) dükkân ve ofislerine gitmekte zorlandıkları için, Kızılçullu ile Buca arasında 2,5 km uzunluğunda bir demiryolu hattı döşeyerek, İzmir-Aydın demiryolu hattına bağladılar. 1857'de işletmeye açılan bu kısa bağlantı hattı, İzmir-Aydın demiryoluna o zamanki adıyla Paradiso'da (günümüzde Şirinyer) bağlanarak, bir yandan kentin çeperlerini merkeze bağlarken, diğer yandan kentin saçaklanarak büyümesini de teşvik ederek, "Paradiso" (Cennet) olarak adlandırılan bu mesire yerine kent içinden düzenli seferle ulaşılabilmesini mümkün kılmıştır (Resim 9 ve 10.).



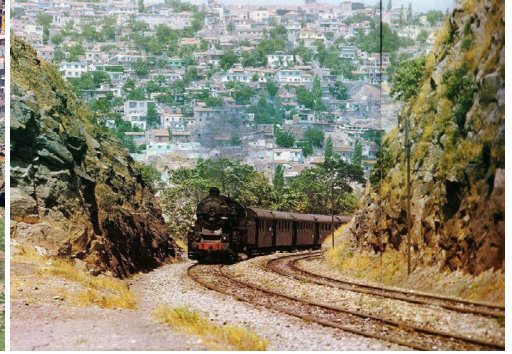
Resim 9. Buca Köprüsü, 19. yy sonu.



Resim 10. Kızılçullu Mesire Yeri, 1938.



Resim 11. Yeşildere Vadisi, 1970'ler.



Resim 12. Yeşildere'deki yarmadan geçen Kara Tren, 1980'ler.

Meles Çayı'nın ve Yeşildere Vadisi'nin kentten ayırdığı, varlığı antik dönemlerden beri bilinen ve Bizans döneminde "Kohi" olarak anılan Buca yerleşiminin ismi ilk kez 1688 depremi sonrasında buraya taşınan Fransız Konsoloslugu kayıtlarında geçmektedir.²¹ Kentte sık sık görülen savaş ve salgın hastalıklardan kaçmak için kullanılan sayfiye niteliğindeki bu yerleşim, demiryolu hattının açılmasından sonra kentin bir parçası olarak gelişmeye başlamış ve Buca'ya yapılan düzenli tren seferleri²² Meles Çayı'nın algısını da radikal bir biçimde değiştirmiştir. 1970'lerin sonuna kadar devam eden "Kara Tren" seferleri kentlilerin belleğinde de önemli izler bırakmıştır (Resim 11 ve 12). Kent içi ulaşım sistemi İZBAN'a entegre edilmek amacıyla, Aliağa-Menderes Hızlı Tren Projesi kapsamında yenilenerek modernleştirilen İzmir-Aydın demiryolu hattı, 2009 yılında yeniden hizmete açılmıştır.

1970'lerin ortasına kadar kentin çeperinde yer alan Meles Çayı bu tarihten itibaren sıçrayarak ve atlayarak güney yönünde genişleyen kentin içinde kalmıştır. Sarnıç'taki su kaynağından beslenerek Gaziemir Ulaştırma Komutanlığı içinden geçen Meles Çayı, günümüzde Torbalı'ya kadar uzanan bu İZBAN hattı ile İzmir'in güney gelişim aksını tarif eden ve İzmir Adnan Menderes Havaalanı'na kadar uzanan Akçay Caddesi arasındaki dar bir bant içine sıkışmış, belirli dönemlerde akmaya devam etmektedir.

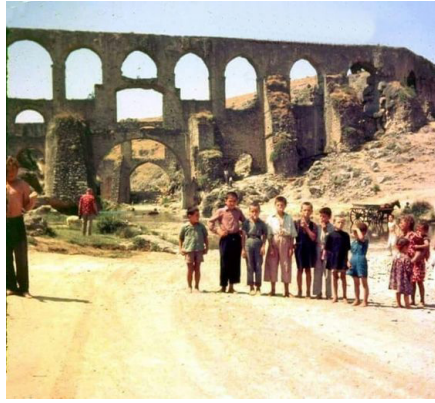
²¹Anon (2019h). "Buca Tarihi". İzmir Parmaklarımızın Ucunda Projesi, http://www.ipu.gov.tr/show_district.php?id=8

²²Tayfur Göçmenoglu. (2015).



Resim 11 ve12. Kızılçullu Su Kemerleri ve Buca yol bağlantısı, 19. yy. sonu

Resim 13. Kızılçullu Su Kemerleri çevresindeki stabilize yol, 1960.

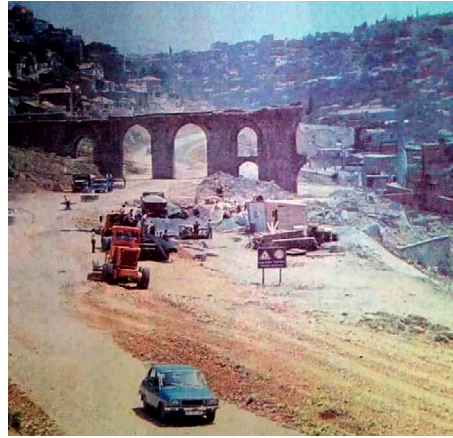


Resim 14 ve 15. Yeşildere'deki Veziraga Su Kemerleri çevresinde gelişen gecekondu yapılaşması içindeki stabilize yol ve Meles Çayı yatağının beton kanala dönüşmüş hali, 1977.

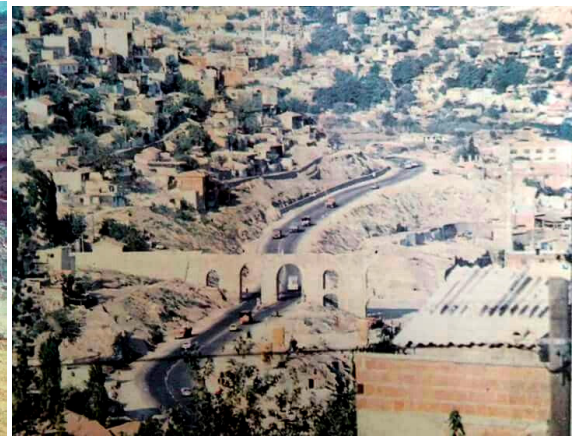


Harita 10. İzmir Metropolitan Alan Nazım İmar Planı, 1973

1965 yılında kurulan İzmir Metropolitan Alan Nazım İmar Planı Bürosu'nun hazırladığı 1/25000 ölçekli İzmir Metropolitan Alan Nazım İmar Planı ve Raporu 1973 yılında onanarak yürürlüğe girmiş ve kentin ana gelişim aksı olarak kuzey-güney doğrultusu belirlenmiştir (Harita 10). Bu hedef doğrultusunda, altyapı maliyetlerini düşürmek ve kolay erişim sağlamak üzere kentin gelişiminde doğrusal bir makroform öngörülmüştür. Bu kapsamda kentin, Karabağlar-Gaziemir-Cumaovası (günümüzde Menderes) yerleşmeleri doğrultusunda güneye doğru, Meles Çayı'na paralel olarak büyümesi öngörülmüştür. Planlamanın bir aracı olarak ele alınan demiryolunu hattının, kentin kuzey-güney aksında gelişmesini tetiklemek üzere Menemen-Gaziemir-Cumaovası arasında çift hatta çıkarılarak, elektrifikasyon sayesinde hızlandırılmış banliyö işletmesine dönüştürülmesi hedeflenmiştir. Gaziemir-Cumaovası yerleşmeleri arasında öngörülen sanayi yerleşimi için Gaziemir'in kuzeyinde 220 ha'lık bir alanda Serbest Bölge planlanmış ve hayata geçirilmiştir. Bununla bağlantılı olarak, daha önceleri küçük kereste atölyelerinin ve üzüm bağlarının bulunduğu Karabağlar bölgesinde küçük sanatlar için alanlar ayrılmıştır. Bunun sonucunda kentin merkezini, Cumaovası ve Bulgurca üzerinden Turizm Gelişme Alanları olarak planlanan Seferihisar, Özdere, Gümüldür kıyı kesimine ulaştıran bu güney ulaşım arteri aynı zamanda temelleri 1984 yılında atılan ve 1987 yılında hizmete giren Cumaovası Havaalanı'na da (günümüzde İzmir Adnan Menderes Havalimanı) erişimi sağlamıştır. 1973 tarihli İzmir Metropolitan Alan Nazım İmar Planı kapsamında Yeşildere semtinin ticaret merkezine dönüşmesi öngörülmüş, çevreye zararlı etkileri olan bölgedeki deri sanayi Menemen Maltepe' ye yönlendirilmiştir. Yeni ticaret merkezi olması öngörülen bu alanı güney ulaşım arterine bağlamak üzere ise 1985 yılında Yeşildere Yolu (günümüzde Yeşildere Caddesi) açılmıştır (Resim 16 ve 17).



Resim 16. Yeşildere Yolu Yapım Çalışmaları, 1984.

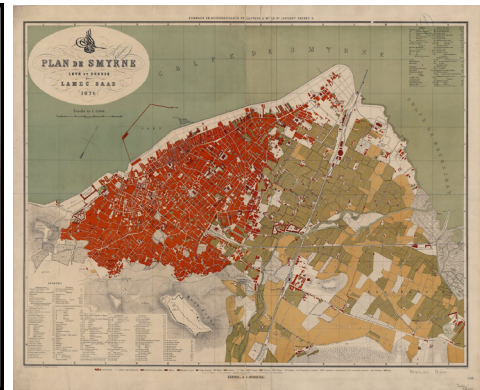
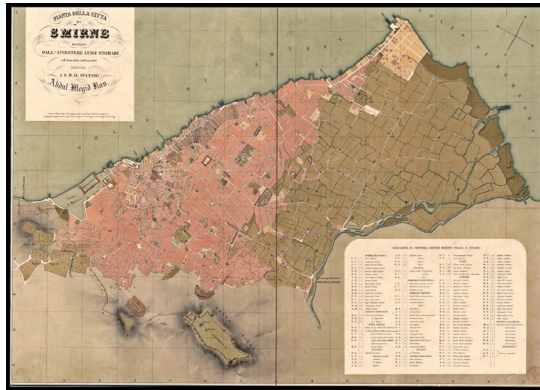


Resim 17. Kullanıma açılan Yeşildere Yolu (günümüzde Yeşildere Caddesi), 1985.

Meles Çayı'nı doğudan demiryolu hattı, batıdan ise güney ulaşım arteri arasına sıkıştıran bu planlama yaklaşımı, küçük üzüm bağlarından oluşan Karabağlar bölgesini hızla dönüştürmüş, kereste depoları ile başlayıp, mobilya imalatına evrilen küçük bir sanayi bölgesi yaratmıştır. Demiryolu ile karayolu arasına sıkışan bu üretim faaliyeti ve küçük sanayi, Meles Çayı'nı da uzun yıllar aşırı derecede kirletmiştir. Mobilya imalatının 1987'de açılan Kısıkköy Mobilya Şehri'ne kayması sonrasında, daha çok sergileme ve satış odaklı bir dönüşüm geçiren bölge, mobilya sektörünün yanı sıra, aydınlatma ve endüstriyel mutfak ile yakınlarında bulunan Paşaköprü Mezarlığı nedeniyle mermer ve doğal taş konularında uzmanlaşmıştır. 2004 yılında açılan İzmir-Aydın Otoyolu bağlantısı nedeniyle genişletilen ve kent içi hızlı yol niteliğine bürünen Akçay Caddesi, yaya geçişlerine izin vermeyecek bir trafik yoğunluğuna sahiptir ve havaalanını kent merkezine bağlayan ana ulaşım arterine dönüşmüştür. Bu geçirimsizliğin benzeri, 2015 yılında açılan ve Konak Meydanı ile Yeşildere Caddesi'ni birbirine bağlayan Konak Tünelleri, "Uçan Yol" olarak adlandırılan Viyadük ve Şirinyer bağlantısını sağlayan Homeros Bulvarı nedeniyle Yeşildere Caddesi boyunca daha da keskin bir hal almış ve Meles Çayı'na yaya erişimini imkânsız kılmıştır (Resim 18).

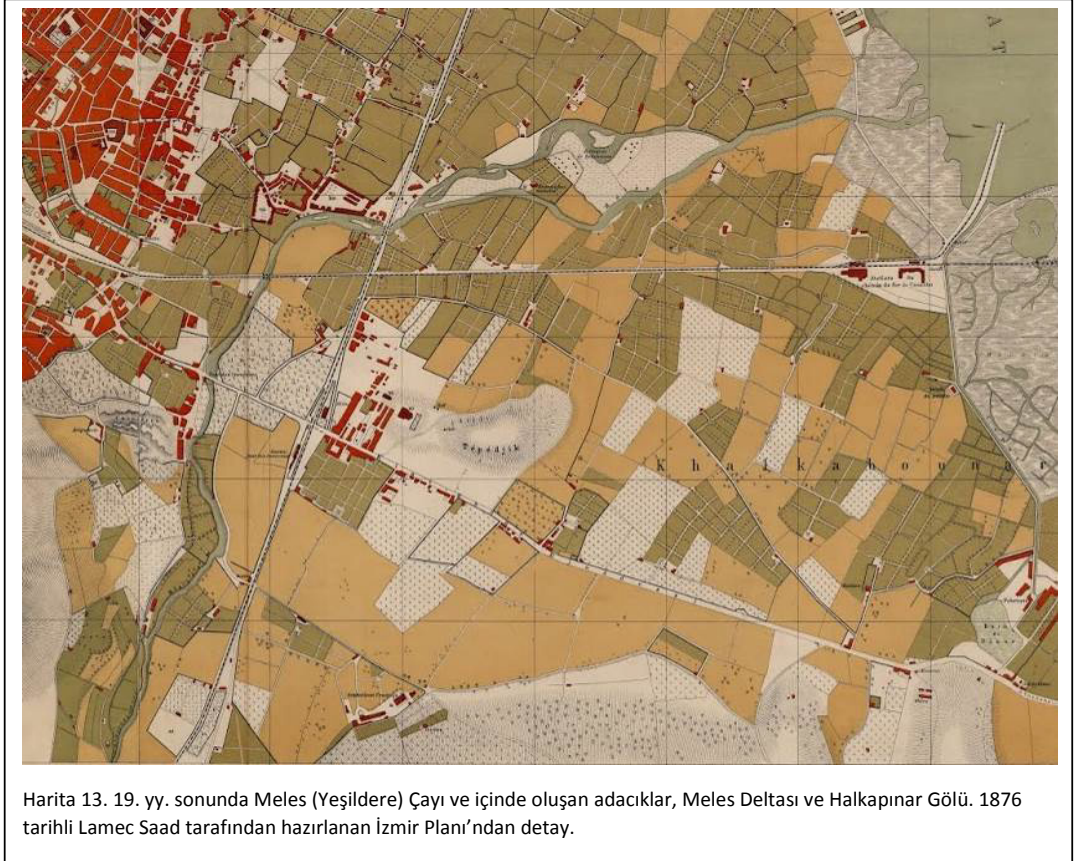


Resim 17. Konak Meydanı ile Yeşildere Caddesi'ni birbirine bağlayan Konak Tünelleri ve "Uçan Yol" olarak adlandırılan Viyadük ile Homeros Bulvarı, 2015.



Harita 11 ve 12. İzmir Limanı ve kıyı müdahaleleri öncesi 1854-1856 yılları arasında Luigi Storari'nin hazırladığı İzmir Planı ve 1876'da liman inşaatı sonrasında Lamec Saad tarafından hazırlanan İzmir Planı.

Günümüzde, Meles Çayı'nın birçok noktasının üzeri kapatılmış, yatağı daraltılmış ya da üzerinden yollar geçirilerek çay kesintiye uğratılmıştır. 19. yy ortasından itibaren demiryolu hatları, 1980'lerin ortasından itibaren de karayolu ağları tarafından müdahale gören Meles Çayı'nın morfolojisi, 1970'lerden itibaren dere ıslahları ile başlayarak kıyı çizgisini dönüştüren, yeraltı ve yerüstü su ağlarının İzmir Körfezi'ne ulaşmasını engelleyen, su ekosistemine yapılan büyük ölçekli müdahaleler nedeniyle radikal bir biçimde dönüşmüştür. Örneğin, 19. yy'da İzmir Limanı'nın düzenlenmesi ve liman inşaatı için yapılan büyük ölçekli kıyı dolguları, Meles Çayı'nın formunu etkilemiştir (Harita 11, 12 ve 13).



Cumhuriyetin ilanından sonra İzmir Liman İşletmeleri'ne ayrı bir önem verilmiş, yetersiz kalan Pasaport'taki mevcut kıyı işletmeleri ve Alsancak demiryoluna uzaklığı nedeniyle 1920'lerden beri süregelen yeni liman inşası konusu nihayet bir sonuca ulaşmış ve 1944'de yeni İzmir Alsancak Limanı'nın Meles Deltası'nın bitişiğinde, bugünkü yerinde yapılmasına karar verilmiştir: "İzmir Limanı'nın mevcut yerinden kaldırılması Alsancak'ta demir iskele yanında yeniden inşası hakkında hazırlanan proje uygun görülmüş ve bu iş bir İngiliz inşaat grubuna verilmiştir. Yeni limanın bütün teknik tesisleriyle 342 milyon liraya mal olması öngörülmüştür. Çalışmaların tamamlanması ile yüzlerce ticaret vapurunu kolaylıkla içine alacak olan yeni limana vagonlar girip mallarını doğrudan vapurlara teslim edecektir."²³ Ancak süreç uzamış, Nafia Vekâleti tarafından Alsancak'ta yeni bir liman tesisinin yapılması işi 1954'te başlayabilmiş ve 1959'da bitirilebilmiştir. 223 m uzunluğunda rıhtım ve 3 transit ambarı ile bir antrepodan oluşan İzmir Alsancak Ticaret Limanı, 1969 yılında bir yolcu salonuna kavuşmuştur.



Alsancak Ticaret Limanı'nın rıhtım, boşaltma ve artalanlarının zaman içinde artan ihtiyaçlar için yetersiz kalması sebebiyle 1973 İzmir Metropolen Alan Nazım İmar Planı çerçevesinde limanın genişletilmesine başlanılmış ve 1975-1993 yılları arasında yapılan 10 genişleme girişi ile İzmir Alsancak Ticaret Limanı bugünkü konumuna gelmiştir (Harita 14, 15 ve 16).²⁴

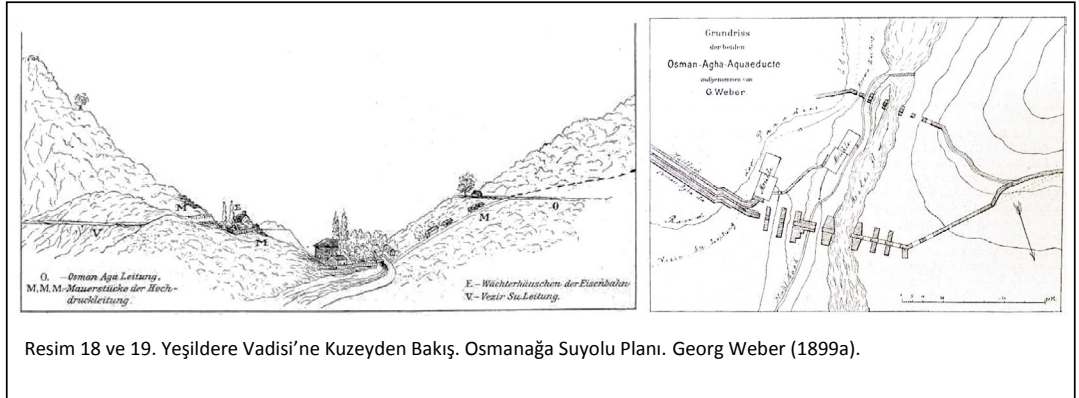
1960-2000 yılları arasında İzmir'in, İzmir Körfezi'nin ve İzmir Limanı'nın toplumsal bellekte kötü bir koku ile anılmasına neden olan, her tür biyolojik ve kimyasal atığın dere ve çaylar yoluyla İzmir Körfezi'ne akmasını engellemek üzere 1962 yılında fikir olarak ortaya atılan ve 1987 yılında yapımına başlanan İzmir Büyük Kanal Projesi ancak 2002 yılında faaliyete geçebilmiştir.²⁵ İzmir Körfezi'ndeki su kalitesini iyileştirmek üzere körfeze akan tüm nehir, dere, çay ve su ağı ıslah edilerek düzenlenmiş ve su rejimi disipline edilmiştir. Bu müdahalelere ek olarak, deniz tabanında da düzenli olarak zemin taraması yapılarak koku üreten sediment birikimi çıkartılarak, kurutma yöntemi ile yeniden kullanımı hedeflenmiştir. Bir diğer müdahale biçimi de, Meles deltasında oluşan birikintinin üstü membran örtü ile örtülerek, koku ve gaz çıkışı kontrol altına alınmaya çalışılmıştır.

²⁴ Ömer Özden Balköse. (2007). "Ege Limanlarının En Önemlisi; İzmir Limanı; Dünü, Bugünü, Yarını," 6. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu Bildiriler Kitabı, EMKA Matbaacılık, ss.189-196.

²⁵ Eser Soygüder (2012).

İzmir Büyük Kanal Projesi kapsamında taşkın riski taşıyan kent içindeki dere yatakları 1970'lerden itibaren doğal niteliklerini yitirerek hızla beton kanallara dönüştürülmüştür. Bunun sonucunda, bir yandan dere ve çay yatakları geçirimsiz kılınarak yeraltı su kaynaklarının beslenmeleri engellenmiş, diğer yandan da kent içindeki doğal su ekosisteminin bozulması hızlanmıştır. Bu kapsamda yapılan müdahalelerin en radikal örneği ise, körfeze en fazla kirlilik taşıyan Meles (Yeşildere) Çayı'nın 1970'li yılların başında beton kanal içine alınarak ıslah edilmesi ve kirliliğin asıl nedeni olarak görülen Yeşildere semtindeki tabakhane ve deri işleme fabrikalarının Menemen'e taşınmaları sonrasında iyileştirme amacıyla bölgedeki yapıların yıkımı olmuştur (Resim 17).

Kent büyüdükçe çeperindeki tüm doğal alanların, çeşitli müdahalelerle insan yapımı artefaktlara/imalatlara dönüşmesi, vahşi ve yabanıl olanın disipline edilmesi kaçınılmaz olmuştur. Medeniyet tarihi, insanlığın kendi türünün devamı için doğanın ve yeryüzünün terbiye edilmesi, evcilleştirmesi veya tüm doğal kaynakların insan türüne hizmet etmek üzere organize edilmesi olarak da okunabilir. Bu bakış doğrultusunda, Nea Smyrna'nın kurulmasından başlayarak İzmir'in tüm kentleşme tarihi, aynı zamanda kenti beslemek amacıyla su kaynaklarının bulunmasının, düzenlenmesinin ve dağıtılmasının, kısacası su temin örgütlenmesinin de tarihidir. Hellenistik ve Roma dönemlerinde 100.000'in üstündeki nüfusu ile Nea Smyrna, hem yayılım alanı hem de nüfus büyüklüğü bakımından Anadolu'nun en büyük beş kentinden biridir.²⁶ Bu büyüklükteki bir kentin su ihtiyacını karşılamak için bulmuş olduğu çözümlerden günümüze ulaşabilenler Roma dönemi sonrasındaki Geç Antik Çağ'a ve Osmanlı dönemine ait olanlardır.



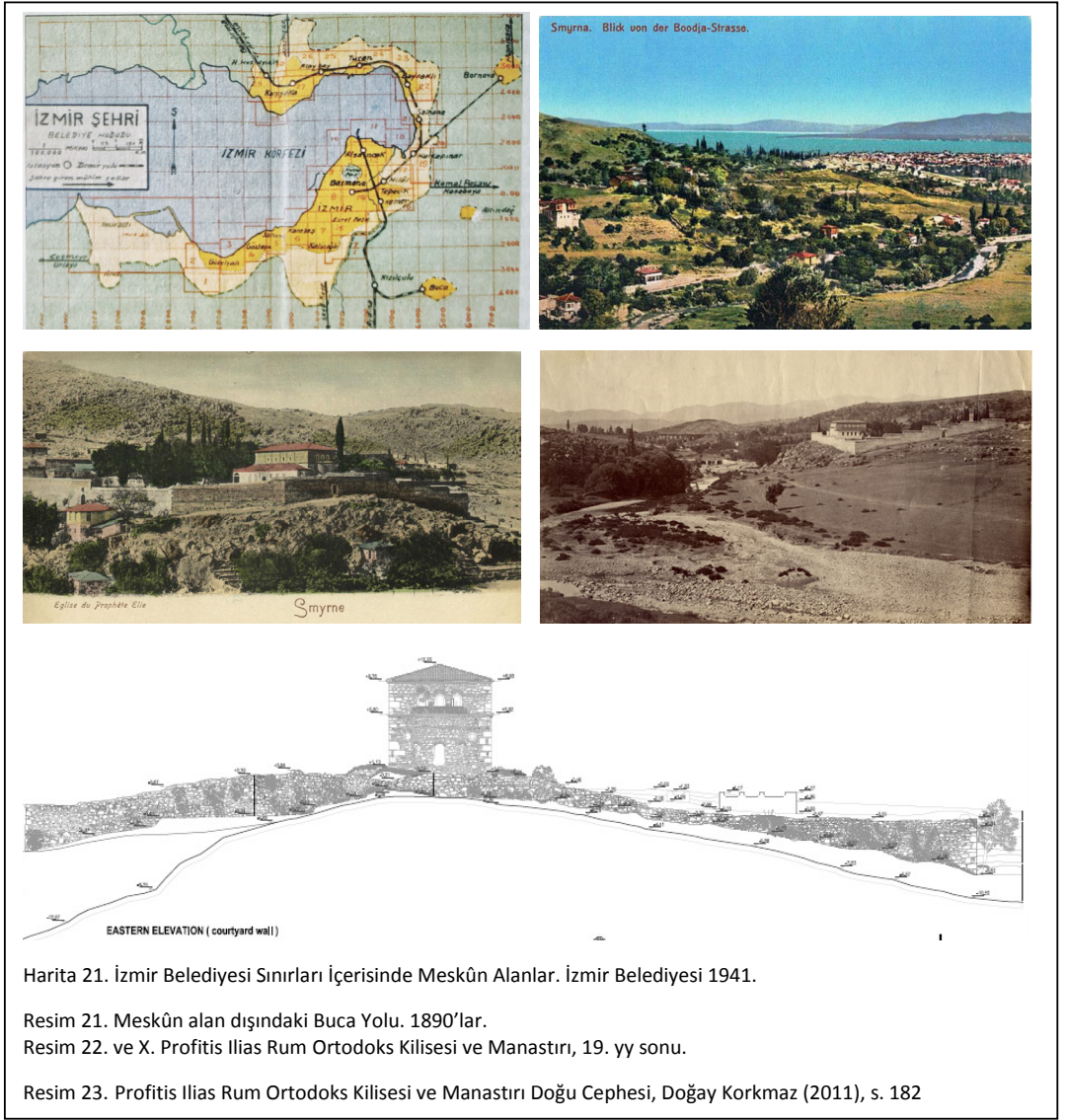
Roma ve Bizans döneminde Smyrna Antik Kenti'ne su taşıyan suyuolları ve güzergâhları hakkındaki temel bilgiler ise 19. yy. sonlarında Alman Arkeoloji Enstitüsü'nün çalışmalarında görev alan ve bulgularını 1899 yılında enstitünün yayımlayan Georg Weber'in yaptığı tespit ve çizimlere dayanmaktadır (Resim 18, 19 ve 20).²⁷



Harita 20. 1834 tarihli kaptan Richard Copland tarafından çizilmiş İzmir Limanı ve Çevresi denizcilik haritasının Kaptan Thomas Abel Brimage Spratt tarafından 1859-1860'da güncellenmiş versiyonu. Meles Çayı ve tüm kolları haritaya işlenmiştir.

BELLEK OLARAK MELES

İzmir'in kentleşme tarihi, farklı yollarla müdahale ettiği Meles Çayı ile sürekli kesişmiştir. Bazen sınır ve eşik olarak görülen bu suyunun aşılması, bazen ıslah edilip gözden yitirilmesi, bazen de kent sağlığını tehdit eden sorunların kaynağı olarak görülmesi Meles Çayı'nın anlamını ve kıymetini sürekli değiştirmiştir. Giderek büyüyen kentin alt ve üst yapı yatırımları ile zaman zaman yolları kesişmiş yaklaşık 18 km uzunluğundaki bu su havzası, kentsel büyümenin izlerini ve belleğini üzerinde taşıyan önemli bir kayıt aracına da dönüşmüştür.



Harita 21. İzmir Belediyesi Sınırları İçerisinde Meskûn Alanlar. İzmir Belediyesi 1941.

Resim 21. Meskûn alan dışındaki Buca Yolu. 1890'lar.

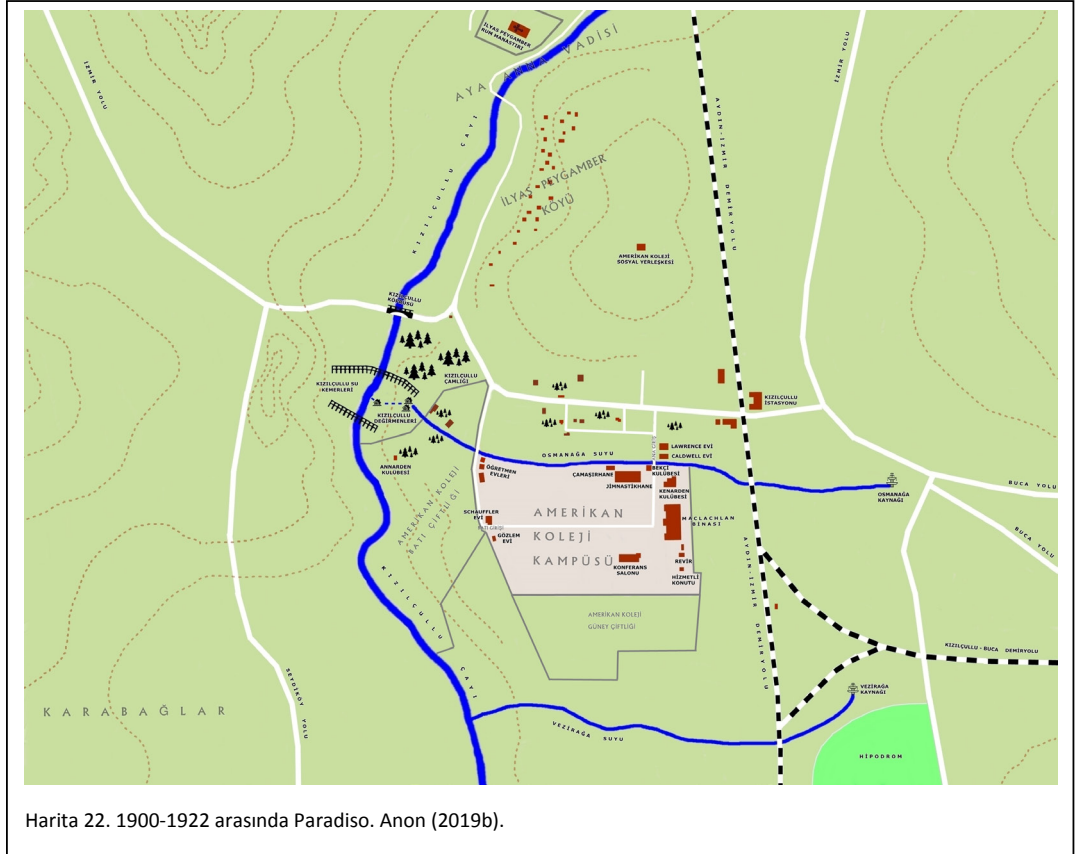
Resim 22. ve X. Profitis Ilias Rum Ortodoks Kilisesi ve Manastırı, 19. yy sonu.

Resim 23. Profitis Ilias Rum Ortodoks Kilisesi ve Manastırı Doğu Cephesi, Doğay Korkmaz (2011), s. 182

1940'ların sonuna kadar İzmir'in kentsel yerleşim dokusunun dışında kalan, henüz bir yerleşimin oluşmadığı, ıssız ve çorak bir geçit görünümündeki Buca Yolu (Yeşildere Vadisi) üzerinde, demiryolu hattı boyunca rastlanılan ilk önemli yapı, İstanbul Ekümenik Patriği Anthemus VI döneminde, 1844'de inşa edilen ve 1846'da açılan üç nefli bir bazilika olan Hz. İlyas Rum Ortodoks Kilisesi / Manastırı (Profitis Ilias, the Prophet Elias / Elijah, Profiti Elia Monastery), Smyrna'nın geniş çeper bölgesinden günümüze ayakta kalabilmiş birkaç Ortodoks kilisesinden biridir (Harita 21, Resim 21, 22 ve 23).²⁹

Günümüzde "Yeşildere Vadisi" olarak adlandırılan bu doğal geçit 19.yy harita ve fotoğraflarında "Valley of St Anna", "Vallee de Ste Anne", "Valley of Elias", "Ayia Anna Vadisi", "Aziz Elias Vadisi", "Aya Anna Vadisi" olarak isimlendirilmiş, adını vadiye bulunan ve günümüze ulaşamamış Agia Anna Kourelou Rum Ortodoks Kilisesi'nden almıştır (Harita 22).³⁰

Yeşildere Vadisi boyunca ilerleyerek Paradiso'ya ulaşan Buca Yolu ise pek çok anlatıda şöyle tarif edilmektedir: "(...) yürüme mesafesi ile dört saat süren ve düzgün taşlarla döşenmiş bu yol boyunca öbek öbek çamlıklar yer almakta idi."³¹ 1894 yılında ise Vali Hasan Fehmi Paşa tarafından, Kızılçullu'nun girişindeki eski taş köprü'nün yerine, demirden yapılma yeni bir köprü'nün inşaatına başlanmış ve "Sultan II. Abdülhamid Köprüsü" adı verilen köprü 1896 yılında açılmıştır.³²



Paradiso-Buca arasındaki bir düzlükte (günümüzde Buca Hipodromu), Bornovalı Whittall ve Bucalı Rees ailelerinin öncülüğünde ilk at koşuları resmi olarak 23 Eylül 1856 tarihinde başlatılmış olup, atlara meraklı Sultan Abdülaziz'in de ziyaret ettiği Hipodrom'un varlığı Paradiso semtinin mesire yerine dönüşmesinde doğrudan etkili olmuş, Kuzinieri ve Vucinas adlı kişilerin zeytinlik arazilerini mahalle yapımına tahsis etmeleri sonrasında ise Paradiso hızla yerleşim birimine dönüşmeye başlamıştır.³³

Bölgenin gerek demiryoluyla gerekse yaya olarak erişiminin artması sonucunda, ABD'de Protestan bir misyoner örgütü olarak kurulan ve kısaca "American Board" olarak adlandırılan "Amerika Yabancı Misyon Temsilcileri Birliği" (The American Board of Commissioners for Foreign Missions, ABCFM), 1891 yılında Uluslararası Kolej'in temelini oluşturan Amerikan Erkek Lisesi'ni 1912 yılında Paradiso'ya taşıma kararı almış ve bölgenin gelişimini tetiklemiştir. 1879'da erkek öğrenciler için İzmir'in Basmene semtinde okul açan ABCFM, okulun ismini 1891'de "Amerikan Erkek Lisesi" (The American High School for Boys), 1903'de ise "İzmir Uluslararası Kolej" (International College for Smyrna, IC) olarak değiştirmiştir.³⁴ Okulun öğrenci sayısı hızla

artmış ve mevcut binaları öğrencilere yetmez hale gelince yeni bir yerleşke için Kızılçullu'da karar kılınmıştır. Okulun kurucusu Alexander MacLachlan anılarında Kızılçullu'nu seçme nedenini şöyle anlatmaktadır: "Kampüs için Paradise [sic] bölgesini seçmemizin nedenlerinden birisi tarıma elverişli bir bölge olmasıydı... Kampüsümüzün kuzey sınırını oluşturan ve kaynaktan gelen verimli bir su yolu vardı ve arazinin ortasından batı sınırımızı oluşturan vadiye doğru gitmekteydi. Bir kısmı iki bin yıldan uzun süredir antik bir Roma su kemeri aracılığıyla vadiden geçiyor ve halen İzmir'in su ihtiyacını karşılıyordu. Büyük oranda tarıma ayrılmış bir bölgede, teoride ve pratikte tarımsal aktiviteler yapabileceğimiz özellikle avantajlı bir bölgedeydik."³⁵

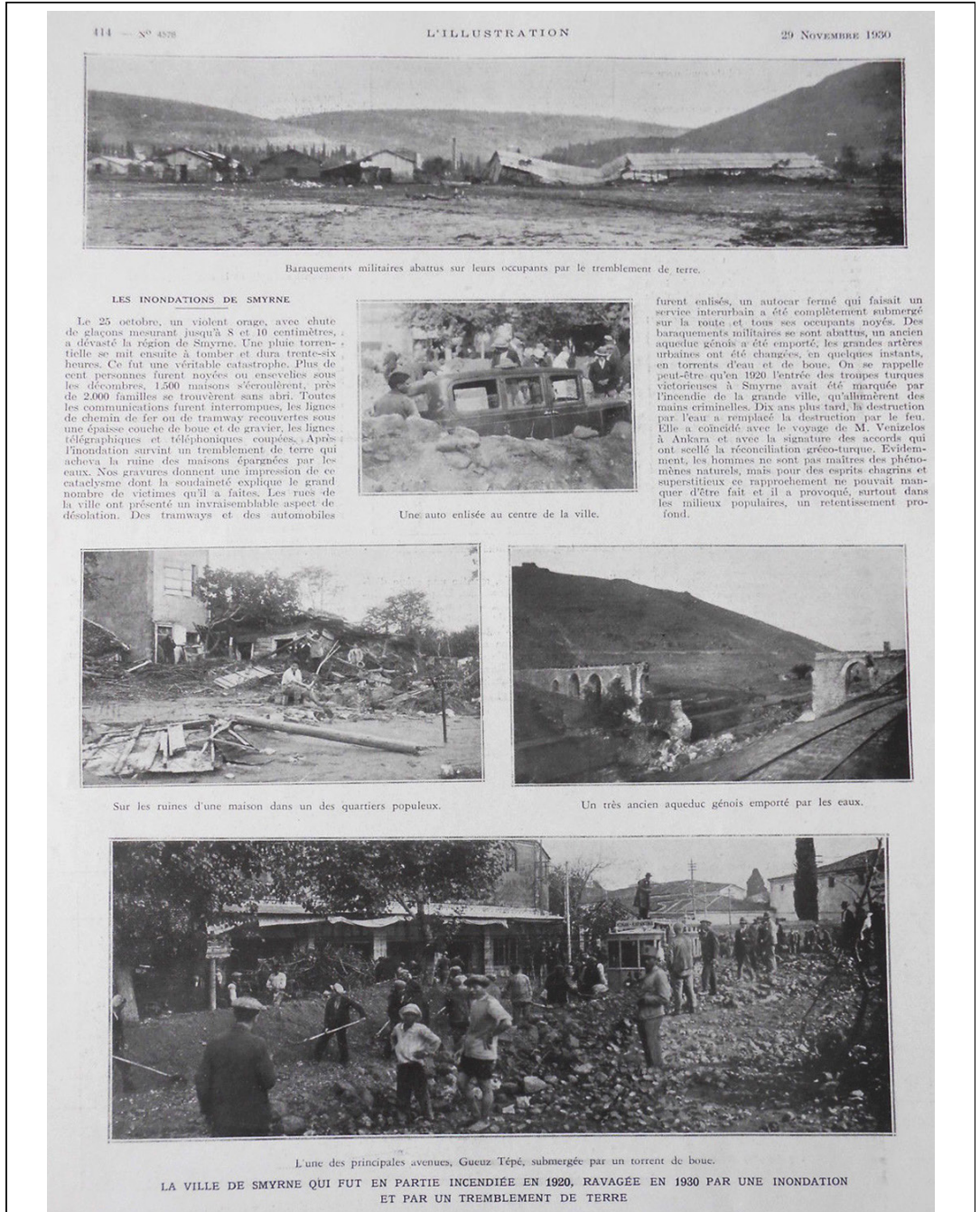
Günümüzde işlevsiz kalmış olan Şirinyer Tren İstasyonu'nun güneyinde yer alan Şirinyer Parkı'nın bulunduğu yerden çıkan Osman Ağa su kaynağı, o dönemde künk borular ile Ermeni Ispartalıyan ailesine ait arazinin yanından geçmektedir.³⁶ Su kaynaklarına bitişik bu arazi satın alınarak 1912 yılında inşaatına başlanan okul, 1913 yılında eğitim vermeye başlamıştır (Resim 24 ve 25).



Zaman içinde yapılan ilave binalarla geniş bir yerleşkeye dönen okul, 1918 yılında Osmanlı ve İngiliz Devletleri arasında yapılan esir takası neticesinde üç ay boyunca 2000 İngiliz esire ev sahipliği de yapmıştır.³⁷ Bunlara ek olarak, 1921 yılında kolejin batısındaki "Boskoviç Arazisi" satın alınarak, kolejin Batı Çiftliği olarak kullanılmaya başlanmıştır. Kurtuluş Savaşı'nın ardından yabancılardan oluşan okul yönetimine yönelik başlayan ithamlar nedeniyle, okulun kapatılarak Beyrut'a taşınmasına karar verilmiştir. 1934 yılında kolejin kapanışının ardından bina 1937 yılında deneme amaçlı açılan ilk dört Köy Enstitüsü'nden biri olarak, Kızılçullu Köy Enstitüsü adıyla hizmet vermeye başlamıştır. Dönemin Milli Eğitim Bakanı Hasan Ali Yücel tarafından da ziyaret edilen Kızılçullu Köy Enstitüsü Binası, Köy Enstitüleri'nin kapanma sürecinin başlaması ve Türkiye'nin 1952 yılında NATO'ya girişinin ardından çevre arazisi ile birlikte "Güneydoğu Müttefik Kara Kuvvetleri Komutanlığı" ismiyle NATO'nun kullanımına verilmiştir. 1999 yılında "NATO Güneydoğu Avrupa Müşterek Komutanlığı", 2012 yılında ise "NATO Güney Avrupa Kara Kuvvetleri Komutanlığı" adını alan yerleşke, günümüzde de halen NATO'nun kullanımındadır.³⁸

19. yy'a kadar "Aziz Elias Vadisi" veya "Aya Anna Vadisi" olarak bilinen Yeşildere Vadisi, 20. yy ortasından itibaren İzmir'in kentleşme tarihinin en önemli hafıza mekânlarından biri haline gelmiştir.

24-25 Ekim 1930 tarihinde, 36 saat süren yağış sonrasında Meles Çayı taşmış, 117 kişi selde ölmüş, 690 ev yıkılmış ve yaklaşık 2000 kişi evsiz kalmıştır.³⁹ Yağışlar nedeniyle Seydiköy ve Buca'dan sökülen ağaç ve çalıların Vezirağa Su Kemerinin iki ana geçidini tıkaması sonucunda su kemerinin orta kısmı çökmüş ve yurtdışındaki gazetelere manşet olan 1930 İzmir Sel Felaketi'nin (Seylabı) izleri günümüze kadar ulaşmıştır (Resim 26 ve 27).



Resim 26. İzmir Sel Felaketi'nin yarattığı yıkımlar hakkında, Paris L'Illustration Gazetesi'nde 29 Ekim 1930 tarihinde çıkan haber.



Resim 27. 1930 İzmir Sel Felaketi'nde orta kısmı yıkılan Vezirağa Su Kemerini.



Resim 28, 29 ve 30. Eski Kızılçullu Köprüsü'nün yıkılmadan önceki hali ve günümüzdeki izleri.

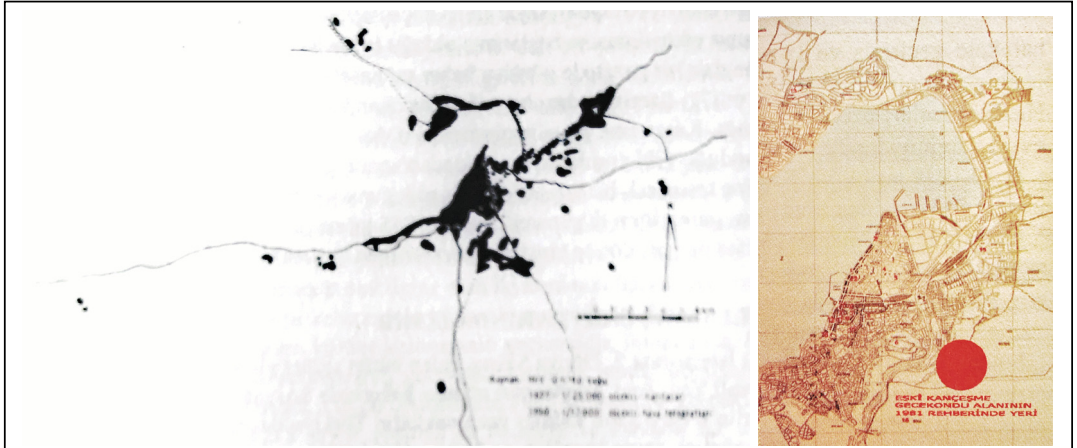
1863 yılında Padişah Sultan Abdülaziz'in Buca'yı ziyaretinin ardından Vali Hasan Fehmi Paşa tarafından yapımına başlanan⁴⁰ ve 1869'da açılarak "Sultan II. Abdülhamid Köprüsü" adı verilen Eski Kızılçullu Köprüsü, 1970'lerde bir kamyonun geçişi sırasında yıkılmış ve yerine su kemerlerinin önünden geçen günümüzdeki betonarme köprü yapılmıştır (Resim 28, 29 ve 30).⁴¹

Yeşildere Vadisi, 1940'ların başında İzmir'de görülmeye başlanan "barakalaşma" olgusunun 1940'ların sonlarında büyük kentlere doğru başlayan kitlesel iç göç nedeniyle "gecekondulaşma" olgusuna evrilmesinin, İzmir'in ilk gecekondu mahallesi olan "Kançeşme"nin (daha sonra "Kanlı Çeşme", günümüzde ise Lale Mahallesi) Meles Çayı kenarında belirmesinin, etkileri günümüzde de devam eden yıkım-ıslah çalışmalarının tarihsel başlangıç noktası olma özelliği ile belleklerde önemli bir yere sahiptir (Harita 19 ve 20, Resim 31).

İzmir'deki ilk gecekondulaşma hareketleri Kadifekale'nin körfeze bakan kuzey yamaçları ile Yeşildere Vadisi'nin doğu ve batı yamaçları üzerinde başlamış, vadi tabanından başlayarak

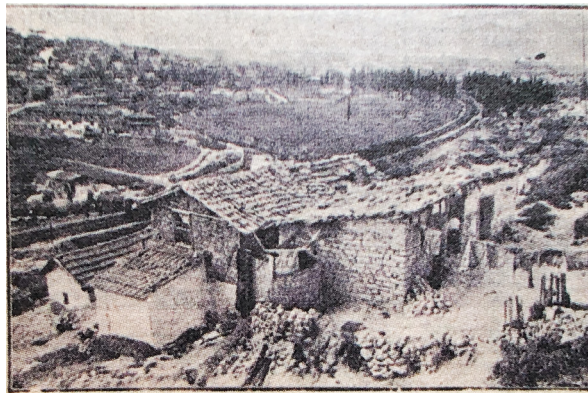
Kadifekale sırtlarına kadar tırmanmıştır.⁴²

1941-1948 yılları arasında "teneke mahalleler" veya "barakalaşma" terimleri ile ifade edilmeye çalışılan hazine arazileri üzerindeki kaçak yapılaşma hareketi, 1948-1950 yılları arasında adı konularak "gecekondulaşma" olarak tanımlanacak, İzmir Belediyesi'nin ve medyanın gündeminde sıklıkla bu ifade ile yer alacaktır.⁴³ 1950-1960 yılları arasında Meles Çayı çevresini ve Yeşildere Vadisi'nin doğu yamaçlarını doldurmaya başlayan gecekonduların, bu kesimlerde yayılması yerel yönetimin müdahalesi ile önlenmeye çalışılacaktır. Ancak 1955-1960 dönemi arasında Yeşildere Vadisi'nin güneye açılan kesimlerinde yeni gecekondu mahalleleri kurulmaya başlamış, Ballıkuyu, Gürçeşme, Birinci Kadriye, İkinci Kadriye, Kadifekale gibi içlerinde eski mahallelerin de bulunduğu alanlarda, gecekondulaşma hareketi yeni mevziler kazanmaya başlamıştır.⁴⁴



Harita 19. İzmir Metropoliten Alanı Konut Dokusunun Oluşumu 1927-1950. İ. Ak'dan aktaran Sezai Göksu (2009), s.128.

Harita 20. Kañeşme Gecekondualarının İlk Olarak Yapıldığı Alanın 1981 Şehir Rehberi'ndeki Yeri. Sezai Göksu (2009), s.133.



Resim 31. Kızılçullu'daki Kañeşme Gecekonduaları. Yeni Asır Gazetesi 20 Nisan 1950'den aktaran Sezai Göksu (2009), s.133.

Cezmi Sevgi'ye göre, gecekonduların ilk kez bu bölgede yoğunlaşmasının nedenleri, kent merkezine yakın işgal edilebilecek hazine arazilerinin varlığı, tren ve kara yoluyla Karabağlar ve Gazimir üzerinden kolayca verimli tarım alanlarına ulaşılabilmesidir.⁴⁵ 1960-1975 döneminde yapılan göçü önleme girişimleri ve gecekondu bölgelerinde

gerçekleştirilen yıkımlara rağmen gecekondulaşma hareketleri eski gecekondu bölgelerinin etrafını saran yeni gecekondu mahalleleri yaratmıştır.

Cezmi Sevgi'ye göre gecekonduların bu dönemdeki yaygınlaşma nedeni, Yeşildere Vadisi'nde Meles Çayı boyunca uzanan deri ürünleri işleyen sanayi kuruluşlarının sayılarının hızla artması ve bunun sonucunda oluşan işçi sayısındaki istihdam açığıdır. Bu tetikleyici sebepler sonucunda 1975-1985 döneminde Meles Çayı'nın yukarı havzasını oluşturan Uzundere kesiminde Özgür, Devrim ve Uzundere mahalleleri oluşmuştur.⁴⁶ Çiğdem Kılıçaslan da sanayi semtleri ile gecekondular mahalleri arasındaki bu dolayimsız ilişkinin günümüzde de devam ettiğine dikkat çekmektedir: "Meles Deresi'nin yukarı havzasında bulunan Uzundere çevresinde oluşan gecekondular semtleri ile Karabağlar yolu üzerindeki Yunus Emre Mahallesi, Karabağlar, Buca-Seyhan ve Âşık Veysel mahallelerindeki sanayi bölgesiyle birleşmekte, sanayi bölgesinin kirliliğini beraberinde taşımaktadır. Söz konusu bölge, yine Meles Deresi boyunca devam eden Çaldıran, Lale, Yeşildere, Yenidoğan ve Kuruçay gecekondular semtleriyle birleşmektedir. Mürsel Paşa Bulvarı'nın paralelinde akan dere, sonunda Arap Deresi ile birlikte Meles Deltası'ndan İzmir Körfezi'ne ulaşmaktadır."⁴⁷

BİTİRİRKEN

Binlerce yıldır çeşitli su kaynaklarından beslenerek doğal yatağında ilerleyen Meles Çayı ve kolları, kentleşme nedeniyle son iki yüzyıldır morfolojisini, anlamını ve değerini radikal bir biçimde dönüştürmüştür. Meles havzasının değişken yapısı ve çoklu karakteri, zengin tarihsel katmanlılığı, zaman içinde artalanlarıyla kurduğu farklı ilişkiler bu geniş coğrafi, kültürel ve toplumsal örüntünün derinlemesine irdelenmesini zorunlu kılmaktadır.

Tarih içerisinde biriktirdiği çoğul ve değişken anlam katmanları nedeniyle Meles Çayı ve havzası üzerine yapılacak her tür müdahale ve vizyon önerisi, örtük potansiyelleri ve ilişkisellikleri açığa çıkaran özelliği, ufuk açıcı yaklaşımı ve sunacağı taze fikirler nedeniyle kentin içinde kalmış benzer nitelikteki su ekosistemlerinin, doğal ve yarı-doğal su havzalarının nasıl ele alınmaları konusunda da öncü bir rol üstlenecektir.

Kaynakça

- Akın Ersoy. (2010). "Antik Smyrna'nın Kuzeybatı Anadolu Bağlantısı: Kervan Köprüsü", içinde Metropolis İonia II: Yolların Kesiştiği Yer; Recep Meriç için Yazılar, İstanbul: Homer Kitabevi, ss.141-144.
- Akın Ersoy, Sarp Alatepeli. (2016). "İzmir'de Eski Su Kemerleri ve Su Yolları", İzmir Dergisi 35, Şubat-Mart 2016, 6, ss. 88-97.
- Altan Altın. (2017). "Eski Amerikan Koleji, Kızılçullu Köy Enstitüsü" Milliyet Gazetesi. 18.08.2017 <http://www.milliyet.com.tr/ege/eski-amerikan-koleji-kizilcullu-koy-enstitusu-2504251>
- Andrew Simes vd. (2011). İzmir'deki Kiliseler Listesi. <http://www.levantineheritage.com/data10.htm#> (Son Erişim: 16.12.2019)
- Anon. (1944). "İzmir Limanı İnşaatı", Arkitekt 149-150, 1944, s.143.
- Anon. (2019a). The Prophet Elias Church. <http://www.levantineheritage.com/yesildere.htm> (Son Erişim: 16.12.2019)
- Anon. (2019b). Buca Coğrafyasının Tarihsel Değişimi. <https://atarimizintopraklari.site123.me/yazilar-makaleler/buca-co%4%9erafyasi-nin-tar%4%b0hselede%4%9e%4%b0%5%9e%4%b0m%4%b0> (Son Erişim: 16.12.2019)
- Anon. (2019c). Kızılçullu Su Kemerleri'ne Gelen Su Yolları ve Su Değirmenleri. <https://atarimizintopraklari.site123.me/yazilar-makaleler/kizil%3%87ullu-su-kemerler%4%B0-ne-gelen-su-yollari-ve-su-de%4%9E%4%B0rmenler%4%B0> (Son Erişim: 16.12.2019)
- Anon. (2019d). Smyrna Antik Kenti / Kent Planı. <http://antiksmyrna.com/172-Kent%20Plan%4%B1>
- Anon. (2019e). Smyrna Antik Kenti / Su Yolları. <http://antiksmyrna.com/194-aqueducts>
- Anon. (2019f). Buca'dan Dereler Akardı. <https://atarimizintopraklari.wordpress.com/2018/08/18/bucadan-dereler-akardi/>
- Anon. (2019g). Buca'nın Unutulan Su Yolu: Kangöl <https://atarimizintopraklari.wordpress.com/2019/11/09/bucanin-unutulan-su-yolu-kangol/>
- Anon. (2019h). "Buca Tarihi". İzmir Parmaklarımızın Ucunda Projesi http://www.ipu.gov.tr/show_district.php?id=8
- Anon. (2019i). Flood. <http://www.levantineheritage.com/flood.htm>
- Asaf Koçman. (1993). "İzmir'in Kentsel Gelişimi ve Bunu Etkileyen Faktörler", DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, Cilt 1, Sayı 3, ss 101-126.
- Ayfer Levent. (2011). "Kızılçullu Su Kemerleri: Muhteşem Duruşuyla Asırlara Meydan Okuyor", İzmir; Kültür ve Turizm Dergisi 11, (Mayıs-Haziran 2011), 2, ss. 52-56.
- Ayten Can Tunalı. (2009). "Fehmi Paşa" A.Ü.DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi 9, ss.71-87. <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/1573/17060.pdf>

- Cecil John Cadoux. (2003). İlkçağ'da İzmir Kentin, En Eski Çağlardan İ.S. 324'e Kadar Tarihi, Çev.: Bilge Umar, İstanbul: İletişim Yayınları. <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=mdp.39015046445907&view=thumb&seq=125>
- Cenk Demir. (2019). "1890'lardan 1930'lara İzmir'deki Amerikan Okullarında Yürütülen Spor Faaliyetleri ve Kent Sporuna Katkıları", Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi XIX - İzmir'in İşgali Özel Sayısı, ss. 291-318.
- Cezmi Sevgi. (1988). Kentleşme Sürecinde İzmir ve Gecekondular, İzmir: Konak Belediyesi Kültür Yayınları.
- Çınar Atay. (2003). Kapanan Kapılar: İzmir Hanları. İzmir: İzmir Büyük Şehir Belediyesi Kültür Yayını, ss.170-174.
- Çınar Atay. (2014). İzmir Bindokuzyüz, İzmir: ESIAD.
- Çiğdem Kılıçaslan. (2004). Akarsuların Kentsel Gelişme-Dönüşüm Süreci İçinde Çeşitli Kullanımlar Yönünden Etkileşimlerinin İzmir Kenti Örneğinde Ortaya Konulması, Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir.
- Çiğdem Kılıçaslan, Bülent Özkan. (2006). "Geçmişten Günümüze Meles Deresi", ZKÜ Bartın Orman Fakültesi Dergisi, Cilt 8 Sayı 9, ss. 51-59.
- Deniz Güner. (2015). "Kültürpark'ın Bilinmeyen Tasarımcısı Mesut Özok: Bir Otobiyografik Yapı-Söküm ve Biyografik Yeniden-İnşa Denemesi" içinde Ahenk Yılmaz, Kıvanç Kılınç, Burak Pasin (Der.), İzmir Kültürpark'ın Anımsamadıkları; Temsiller, Mekânlar, Aktörler, İstanbul: İletişim Yayınları, s.283-326.
- Dimitris Rigopoulos. (2013). "Orthodox Church in Izmir Faces Demolition". Ekathimerini Gazetesi. 23.08.2013. <http://www.ekathimerini.com/153207/article/ekathimerini/community/orthodox-church-in-izmir-faces-demolition>
- Doğay Korkmaz. (2011). Investigation of Conservation Problems of the Prophet Elias (Elijah) Church in İzmir, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir: İYTE.
- Ersin Doğer. (2011). İzmir'in Smyrna'sı; Paleolitik Çağ'dan Türk Fethine Kadar, İstanbul: İletişim Yayınları, 2. Baskı.
- Ergün Laflı. (2012). "Geç Antik Çağda Smyrna'nın Su Yollarına İlişkin Bazı Belgeler", TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, II. Su Yapıları Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 16-18 Eylül 2011, Diyarbakır, ss. 61-66. http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/16928_06_05.pdf
- Eser Soygüder. (2012). "İzmir Körfezi 40 Yıl Sonra Temizlendi", İzmir Gözlem Gazetesi 21 Ekim 2002, <https://m.bianet.org/bianet/toplum/14042-izmir-korfezi-40-yil-sonra-temizlendi>
- Fikret Yılmaz, Sabri Yetkin. (2003). İzmir Kartpostalları 1900: İzmir in Postcards 1900, Seyhun Binzet'in Koleksiyonu'ndan: From The Collection of Seyhun Binzet, İzmir: İzmir Büyük Şehir Belediyesi Kültür Yayını, Kent Kitaplığı Dizisi: 40

- Georg Weber. (1899a). "Die Wasserleitungen von Smyrna, I", Jahrbuch des Kaiserlich Deutschen Archaeologischen Institute Band XIV p 4-25 <https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/jdi1899/0014>
- Georg Weber. (1899b). "Die Wasserleitungen von Smyrna, II" Jahrbuch des Kaiserlich Deutschen Archaeologischen Institute Band XIV p 167-188 <https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/jdi1899/0177>
- Halil İbrahim Alpaslan. (2015). "Kentin Altında Unutulan Bir Su Yolu: Boyacı Deresi", Mimarlık 384, Temmuz -Ağustos 2015.
- Hasan Malay. (2010). "Smyrna, Meles ve Halkapınar" içinde Gökser Gökçay (Yay. Haz.), Dr. Eren Akçiçek'e Armağan, İzmir: Egetan Bas. Yay. Tan. Ltd. Şti., ss. 131-135.
- Hülagu Kozanoğlu. (2013). Anadolu'da Suyun İzi, Ankara: ASKİ Genel Müdürlüğü Yayınları.
- İbrahim Fidanoğlu. (2014) "İzmir'in Kayıp Gölü: Halkapınar", İzmir; Kültür ve Turizm Dergisi 26, (Şubat-Mart 2014), 5, ss.74-79 <https://www.izmirdergisi.com/tr/turizm/kultur-turizmi/45-izmir-in-kayip-golu-halkapinar>
- İlhan Tekeli. (2012). İzmirliilerin Denizle İlişisini Güçlendirme Projesi; Tasarım Stratejisi Raporu, Ali Sabuktay, Ayşegül Sabuktay (Yay Haz.), İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi.
- Jean Luc Maeso, Marie-Valerie Lesvigne (Eds.). (2013). 18. ve 19. Yüzyıllarda İzmir: Batılı Bir Bakış, İzmir: Arkas Holding.
- Osman Koçanaoğulları. (2019). "İzmir - Meles Deresi (Çayı) Nerededir?" <https://okocana.blogspot.com/2019/11/izmir-meles-deresi-cay-nerededir.html>
- Ömer Özden Balköse. (2007). "Ege Limanlarının En Önemlisi; İzmir Limanı; Dünü, Bugünü, Yarını," 6. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu Bildiriler Kitabı, EMKA Matbaacılık, ss.189-196.
- Sezai Göksu. (2009). "'Karikatür Meskenler, Teneke Mahalleler" – 1945-1950 Arası İzmir'in İlk Gecekonduları Üzerine Tarihsel Bir Araştırma" içinde Serap Kayasü, Oğuz Işık, Nil Uzun, Ebru Kaymacı (Yay. Haz.) Gecekondu, Dönüşüm, Kent; Tansı Şenyapılı'ya Armağan, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliğı, ss.125-147.
- Tayfur Göçmenoğlu. (2015). Beşonsekiz Treni, İzmir: Zeus Kitabevi.
- Ünal Öziş, Yalçın Özdemir, Akın Kosova, Abdullah Çördük. (1999). "İzmir'in Tarihi Su Getirme Sistemleri", TMMOB İzmir İl Koordinasyon Kurulu İzmir Su Kongresi Bildiriler Kitabı, 4-5 Haziran 1999, Sabancı Kültür Merkezi, İzmir, ss.45-56.
- Zafer Derin. (2010). "İzmir'in Tarih Öncesi Dönemi ve Yeşilova Höyüğü" içinde Gökser Gökçay (Yay. Haz.), Dr. Eren Akçiçek'e Armağan, İzmir: Egetan Bas. Yay. Tan. Ltd. Şti., ss. 57-71.
- Zafer Derin. (2017). "İzmir'in 8500 Yıllık Sakinine İlişkin İzler..." içinde Burak Yolaçan, Gözde Şakar, Akın Ersoy (Eds) SMYRNA/İZMİR Kazı ve Araştırmaları II, Antik Smyrna Kazısı Yayın Çalışmaları 10, İzmir: Ege Yayınları, ss.93-100.



Kentsel ve Ekolojik Omurga Olarak

Meles Çayı Ulusal Kentsel Tasarım Fikir Projesi Yarışması

17 Ocak 2020

melesyarisma.izmir.bel.tr

melesyarisma@izmir.bel.tr