



**ALANYA'NIN MODERN DÖNEM
KENTLEŞMESİNİN SÜREKSİZLİK, BAĞLAM DAN
KOPARMA VE DÜŞÜNÜMSELLİK
KAVRAMLARIYLA İRDELENMESİ**

Yüksek Lisans Tezi

Işıl GÖKÇE ATAHAN

Alanya 2019

**ALANYA'NIN MODERN DÖNEM KENTLEŞMESİNİN SÜREKSİZLİK,
BAĞLAM DAN KOPARMA VE DÜŞÜNÜMSELLİK KAVRAMLARIYLA
İRDELENMESİ**

Işıl GÖKÇE ATAHAN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimarlık Ana Bilim Dalı

Tez Danışmanı: Dr. Öğretim Üyesi Bayram ER

Alanya




Hamdullah Emin Paşa Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

Ocak, 2019

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

İşıl Gökçe Atahan'ın "Alanya'nın Modern Dönem Kentleşmesinin Süreksizlik, Bağlamdan Koparma Ve Düşünümsellik Kavramlarıyla İrdelenmesi" başlıklı tezi, 25/01/2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından değerlendirilerek "Alanya Hamdullah Emin Paşa Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliği"nin ilgili maddeleri uyarınca, Mimarlık Anabilim Dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Unvanı Adı Soyadı	İmza
Üye (Tez Danışmanı) : Dr. Öğr. Üyesi Bayram ER (Alanya HEP Üniversitesi)	
Üye : Prof. Dr. Erol R. SAYIN (Alanya HEP Üniversitesi)	
Üye : Doç. Dr. Hakan SAĞLAM (Ondokuz Mayıs Üniversitesi)	


Prof. Dr. Erol R. Sayın
Enstitü Müdürü

ÖZET

ALANYA'NIN MODERN DÖNEM KENTLEŞMESİNİN SÜREKSİZLİK, BAĞLAM DAN KOPARMA VE DÜŞÜNÜMSELLİK KAVRAMLARIYLA İRDELENMESİ

Işıl GÖKÇE ATAHAN

Mimarlık Anabilim Dalı

Alanya Hamdullah Emin Paşa Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ocak 2019

Danışman: Dr. Öğretim Üyesi Bayram ER

Dünyada özellikle 19. ve 20. yüzyılda endüstrinin gelişmesiyle birlikte, üretim biçimleri, yaşantılar ve dolayısıyla kentler değişmiştir; 21. yüzyıla gelindiğindeyse bu gelişmelerin etkileri daha radikal bir görünüme bürünmüştür. Kentlerin, farklı zamanlarda kendi özgün koşullarında bu değişimi nasıl yaşadıkları, yani geleneksel kentin modern kente dönüşümü kentsel ve mekânsal açıdan incelenmeye değer bir konudur.

Selçuklu döneminde ve öncesinde önemli bir liman kenti olan Alanya, sonraları önemini yitirmiş ve Cumhuriyetin ilanına kadar önemli bir gelişme göstermemiştir. Bu tezde, endüstrileşmenin etkilerinin Anadolu'da hissedilmeye başladığı esnada turizmin de gelişmesiyle birlikte yoğun göç alan ve modernleşmenin etkilerini çarpıcı bir biçimde yaşayan Alanya'nın kentleşme süreci; süreksizlik, bağlamdan koparma ve düşünümsellik kavramlarının yardımıyla incelenmiştir.

Anahtar Sözcükler: Alanya, Modernleşme, Süreksizlik, Bağlamdan koparma,
Düşünümsellik.

ABSTRACT

INVESTIGATION OF THE URBANIZATION OF ALANYA IN THE MODERN PERIOD WITH THE CONTEXT OF DISCONTINUITY, DECONTEXTUALIZATION AND REFLEXIVITY

Işıl GÖKÇE ATAHAN

Department of Architecture

Alanya Hamdullah Emin Paşa University, Institute of Science and Technology,
January 2019

Supervisor: Asst. Prof. Dr. Bayram ER

With the development of industry, especially in the 19th and 20th centuries, the forms of production, lifestyles and cities have changed; by the 21st century, the effects of these developments turned out to be more radical. The transformation of the traditional city into a modern city is a remarkable issue to examine in urban and spatial terms.

Alanya, which was an important port city during the Seljuk period and before, lost its importance and did not proceed a significant development until the foundation of the Republic. In this thesis, the urbanization process of Alanya is studied, where the effects of industrialization began to occur in Anatolia, at the same time with the development of tourism. Discontinuity, decontextualization and reflexivity are the cognitive tools of this study.

Keywords: Alanya, Modernization, Discontinuity, Decontextualization, Reflexivity.

TEŞEKKÜR

Başta, bu tezin her aşamasında bana destek olan Prof. Dr. Zeynep Üstün Onur'a; babam Adnan Gökçe'ye ve danışmanım Dr. Öğretim Üyesi Bayram Er'e katkıları için çok teşekkür ederim.

Ayrıca, Alanya Belediye Başkanlığı, İmar ve Şehircilik Müdürlüğü, Plan ve Proje Müdürlüğü, Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü ile Akademik Araştırmalar Merkezi ve çalışanlarına, Alanya Arkeoloji Müzesi Müdürlüğü ve çalışanlarına; Prof. Dr. Baykan Günay, Doç. Dr. Hakan Sağlam, Doç. Dr. Bora Yerliyurt, Dr. İsmail Karamut, Dr. Özge Öztimur Karadağ, Dr. Semih Özkan, Yelda Aral, İlhami Yetkin, Zeynep Yağmur, Haşim Yetkin (Mimar), Haşim Yetkin (Emekli Öğretmen), Nimet Hacıkura, Yaşar Yiğit Kaçmaz, Seher Türkmen, Gülcan Demir, Mehmet Dilmaç, Erman Kaptanoğlu, Ahmet Aşık, Sinan Seydioğulları, Melike Nazifoğlu, Emine Cimrin Koçak, Sibel Ademoğlu, Murat Satı, Hayri Yenialp, Özge Kıldırıcı, ve Zuhul Uğurtay Ayaydın'a yardımları için teşekkür ederim.

Ocak 2019

Işıl GÖKÇE ATAHAN

25/01/2019

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; bu çalışmanın Alanya Hamdullah Emin Paşa Üniversitesi tarafından kullanılan “bilimsel intihal tespit programı”yla tarandığını ve hiçbir şekilde “intihal içermediğini” beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçları kabul ettiğimi bildiririm.

Işıl Gökçe Atahan



İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
BAŞLIK SAYFASI	i
JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI	ii
ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
TEŞEKKÜR.....	v
ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar DİZİNİ	ix
GÖRSELLER DİZİNİ	x
KISALTMALAR DİZİNİ.....	xiii
1.GİRİŞ	1
1.1. Tezin Amacı	1
1.2. Yöntem	2
2. KURAMSAL ÇERÇEVE	3
2.1. Modernlik Kavramı	3
2.2. Modernliğin Etkileri	4
2.3. Süreksizlik Kavramı	6
2.4. Bağlamdan Koparma Kavramı	8
2.5. Düşünümsellik Kavramı	9
3. ALANYA'NIN KENTSEL GELİŞİMİNDE DÖNEMLER İLE SÜREKSİZLİK, BAĞLAMdan KOPARMA, VE DÜŞÜNÜMSELLİK KAVRAMLARI	12
3.1. Alanya'nın Erken Dönem Kentsel Tarihçesi	13
3.2. 19. Yüzyıl Sonunda Dünyada Modernleşme Ve Anadolu İle Alanya'nın Durumu	17
3.3. 1920'lerde Avrupa'da Modern Kentlerin Sorunları Ve Anadolu İle Alanya'da Cumhuriyet Dönemi	27

3.4. 1950'ler: Savaş Sonrası Avrupa'da Modernliğin Durumu Ve Anadolu ile Alanya'da Modernleşme Çabaları	37
3.5. Dünyada, Türkiye'de Ve Alanya'da 1980 – 2000 Yılları Arasında Modern Mimarlığın Durumu	50
3.6. 2000'lerin Başından Günümüze Dünya'da, Türkiye'de Ve Alanya'da Modern Kentler	55
4. SONUÇ	76
KAYNAKÇA	82
ÖZGEÇMİŞ	



TABLolar DİZİNİ

Sayfa

Tablo 4.1. Türkiye’de yapı üretiminin gelişimi	19
---	----



GÖRSELLER DİZİNİ

	<u>Sayfa</u>
Görsel 2.1. Alanya 2018, Damlataş Caddesi civarında eski ve yeni yapılar	7
Görsel 2.2. Alanya 2018, Rıhtım Caddesi'ndeki tarihi duvar ve yeni yapılar.....	7
Görsel 2.3. Akropolis Müzesi'ndeki heykeller	8
Görsel 2.4. Ankara Kent Planı, 1839	10
Görsel 2.5. Ankara Kent Planı, 1932, H. Jansen	10
Görsel 3.1. Alanya Kalesi ve yerleşim alanının gelişim şeması	14
Görsel 3.2. Kitab-ı Bahriye'deki Alaiye çizimi, 16.yy	16
Görsel 3.3. 1600'lerde Medici donanmasının Alaiye saldırısını resmeden gravür	17
Görsel 3.4. 1800'lerde Alaiye yarımadasını betimleyen gravür	17
Görsel 3.5. Paris Kent Planı, 1572	18
Görsel 3.6. Paris Kent Planı, 1850	18
Görsel 3.7. Sirkeci Merkez Postanesi, 1909	22
Görsel 3.8. Alanya Tophane Mahallesindeki bir geleneksel konutun üst kat planı	24
Görsel 3.9. Alanya Tophane Mahallesindeki bir geleneksel konutun alt kat planı	25
Görsel 3.10. Alanya Tophane Mahallesindeki bir geleneksel konutun kuzey cephesi .	25
Görsel 3.11. Eski Alanya evlerindeki ahşap iççiliğine örnek	27
Görsel 3.12. Bauhaus, Dessau	28
Görsel 3.13. Eski Alanya Hükümet Konağı	32
Görsel 3.14. 29 Ekim 1951, Alanya Kuyularönü Meydanı'ndan eski bir fotoğraf	33
Görsel 3.15. Alanya Halkevi	33
Görsel 3.16. Eski Alanya Belediye Binası	34
Görsel 3.17. 1936, Alanya Çarşı Mahallesine bakış	34
Görsel 3.18. Alanya, Rıhtım Caddesi yapılmadan önce Yarımada'nın doğu kıyısı	35
Görsel 3.19. 1940'larda Kale Yarımadasının ve kıyı ovasının doğu tarafı, iskele	35
Görsel 3.20. 1951, Alanya'da muz ve narenciye bahçeleri	35
Görsel 3.21. Zafer İlkokulu / Hayate Hanım İlköğretim Okulu, 1942	36
Görsel 3.22. 1952 Alanya, Kaleden kentin doğu kanadına bakış	39
Görsel 3.23. 1950'ler, Alanya. İskeleye yanaşan vapurun önünde Alanyalılar ve ziyaretçiler	40

Görsel 3.24. 1951 Alanya, Çarşıdan Kuyularönü tarafına bakış	40
Görsel 3.25. Alanya Güllerpınarı Mahallesinde bir aile apartmanının tip kat planı	41
Görsel 3.26. 1960'lar, Alanya, sahil yolu	42
Görsel 3.27. Kuyularönü tarafından İskele Caddesi'nin genişletilmeden önceki görünümü, 1960	42
Görsel 3.28. Eski bir Alanya fotoğrafı, Rıhtım Caddesi yapılmadan çok önce, Kale Yarımadası'nın doğu kıyısının görünümü	43
Görsel 3.29. 1958 tarihli Alanya İmar Planı Yarışması kolokyumundan bir fotoğraf.	44
Görsel 3.30. Alanya Nazım İmar Planı, hazırlayan: Dünder Elbruz	45
Görsel 3.31. 1967, Alanya	48
Görsel 3.32. 1972 Alanya, Kaleden kentin doğu kanadına bakış	48
Görsel 3.33. Alanya Rıhtımı, 23 Nisan Milli Egemenlik ve Çocuk Bayramından bir görüntü, 80'li yıllar	49
Görsel 3.34. Alanya 1985, uydu görüntüsü	51
Görsel 3.35. Alanya 1997, uydu görüntüsü	51
Görsel 3.36. 1984 Alanya 1/1000 İmar Planı	53
Görsel 3.37. Fuğla Tatil Sitesi, 1981-82	54
Görsel 3.38. Bolu Mudurnu'daki TOKİ evleri projesi	58
Görsel 3.39. "Maslak 1453" adıyla satışa sunulan proje, İstanbul	58
Görsel 3.40. Kuyularönü Meydanı'nın güncel durumu	58
Görsel 3.41. İskele ve Rıhtım Caddeleri ile bağlantılı yolların uydu görüntüsü	59
Görsel 3.42. Alanya İskelesinde rıhtıma yanaşan günübirlik gezi tekneleri	59
Görsel 3.43. Rıhtım Caddesi'ndeki tarihi duvar ve yapay kayalar	60
Görsel 3.44. Kızılkule Meydanı, uydu görüntüsü	60
Görsel 3.45. Alanya Tophane Mahallesi'nde bir umumi merdivenin sahanlığındaki dinlenme taşı	61
Görsel 3.46. Alanya kıyı ovasında bulunan geleneksel evleri gösteren plan	62
Görsel 3.47. 1930'lar, Alanya. Sugözü ve Bostancıpınarı Caddelerinin görünümü	63
Görsel 3.48. 1940'lar, Alanya, Bostancıpınarı Caddesinde insanlar, faytonlar ve Hasanağalar Konağı	63
Görsel 3.49. Şekerhane Mahallesi Şevket Tokuş Caddesi, Hasanağalar Konağı ve çevresi	63
Görsel 3.50. Alanya 2000, uydu görüntüsü	65

Görsel 3.51. Alanya 2004, uydu görüntüsü	65
Görsel 3.52. Alanya 2011, uydu görüntüsü	65
Görsel 3.53. Alanya 2014, uydu görüntüsü	66
Görsel 3.54 Alanya 2017, uydu görüntüsü	66
Görsel 3.55. Olive City Resort, Alanya, iki odalı daire projesinin üç boyutlu çizimi	67
Görsel 3.56. 2018 Alanya, Kaleden kentin doğu kanadına bakış.....	67
Görsel 3.57. Kuzey Alanya'daki bir toplu konutun cadde görünümü	69
Görsel 3.58. Selçuklu Konakları, Alanya	69
Görsel 3.59. 2000'lerde yapılan bir konut örneği, Mahmutlar	70
Görsel 3.60. Avsallar'daki Azura Deluxe Hotel'in gece aydınlatması	73
Görsel 3.61. Azura Deluxe Hotel, Avsallar	73
Görsel 3.62. Türkler, Long Beach Hotel	73
Görsel 3.63. Mukarnas Otel, Okurcalar	74
Görsel 3.64. Antique Roman Palace Hotel, Oba	75

KISALTMALAR DİZİNİ

- CIAM : Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (Uluslararası Modern Mimarlık Kongresi)
- ALTSO : Alanya Ticaret ve Sanayi Odası
- ÇED : Çevresel Etki Değerlendirmesi



1. GİRİŞ

Alanya ve çevresi eski çağlardan beri insan topluluklarının barındığı bir coğrafyadır. Kuzeyinde Toros dağları, güneyinde Akdeniz bulunmaktadır. Toroslardan denize akan çok sayıda akarsu, binyıllar içinde getirdikleri alüvyonlarla bugün “kıyı ovası” tabir edilen düzlük toprakları oluşturmuştur. Kıyı ovasının denizle buluştuğu yerde bulunan yarımada, bugünkü kentin başlangıç noktasını teşkil eder.

Tarih öncesi çağlardan beri insanların beslenme, üreme, barınma gibi ilkel ihtiyaçları nedeniyle yerleşik yaşama eğilimleri olduğu bilinmektedir. Yerleşimlerin birer kente dönüşmesi, insan topluluklarının yerleşimlere yükledikleri anlam, burada gerçekleştirdikleri ritüeller ve toplumsal iletişim biçimleriyle ilişkilendirilebilir (Mumford, 2013). Başka bir deyişle kenti köyden ayıran şeyler binlerce yıldır aynıdır ve binlerce yıldır kentler vardır. Bununla birlikte modern kentlerin demografik yapısı, fiziki büyüklüğü, ulaşım ağları ve barındırdığı işlev çeşitliliği endüstri öncesi kentlerinin yapısından farklıdır.

Kronolojik olarak Alanya, aslında pek çok yerleşim gibi, kentsel anlamda her zaman doğrusal bir büyüme göstermemiştir. Nüfusu düzenli olarak artmamış, refah düzeyi günden güne yükselmemiştir. Kentin tarihindeki savaşlar, siyasi olaylar, hastalıklar, göçler vs. zaman zaman kentsel gelişimi geriye çekmiştir. Fakat bu çalışmanın kapsamına giren modern dönemi Alanya için 20.yy ve sonrası olarak kabul edecek olursak; 20.yy’ın ikinci yarısından itibaren düzenli bir gelişimden söz edilebilir.

1.1. Tezin Amacı

Bu tezde, modernleşme sürecinde Anadolu’daki yerleşimlerin mekânsal dönüşümü Alanya örneğinde tartışılacaktır. Alanya’nın mekânsal dönüşümünü anlayabilmek için şüphesiz modern yaşam kültürünün izini sürmek, mimariyi etkileyen gelişmeleri ortaya koymak gerekecektir. Dünyada modernleşmenin başlangıcı için aydınlanma çağı, sanayi devrimi gibi eşikler gösterilmiş olsa da, modernleşmenin her coğrafyada farklı bir zaman diliminde hüküm sürmeye başladığı söylenebilir.

Alanya, modern kültürde seyahat olgusunun yerini kitle turizminin aldığı esnada kapılarını ardına kadar açarak bu eşsiz coğrafyayı görmek ve burada yaşamak isteyen herkesi kabul etmiştir. Fakat ulusal ölçekte buranın turistik anlamda rağbet göreceği düşüncesi hakim olmadığından, gerekli altyapı zamanında oluşturulamamış, planlama ve yatırımlar doğru zamanda yerini bulamamıştır. Ege-Akdeniz kıyı bandının Mersin’den

sonra en doğusundaki turizm merkezi olması ve İç Anadolu'dan kolay ulaşılması nedeniyle Alanya, farklı kültürlerin karşılaşmasından dolayı oluşan etkileri çok yoğun bir biçimde yaşamıştır. Tarihsel olayları (ve bunlara bağlı olarak oluşan kentsel kimliği) zaman zaman Anadolu'da ve dünyada yaşanan olaylarla örtüşmekte, zaman zamansa farklılık göstermektedir. Bu çalışmada diğer Akdeniz kentlerinden farklı bir yaşam önerisi sunan Alanya'nın Türkiye'deki modernite öyküsünde kendine özgü tarihsel eşikleri saptanacak ve mekânsal gelişimi kendine özgü periyotlarda incelenecektir.

1.2. Yöntem

Bir kentin bütün dönemlerini aynı kavramlarla tarif etmek mümkün değildir. Çağlar boyu ikamet edilen, bir dönem uğruna savaşlar verilen; bir dönem gözden düşen Alanya için de durum böyledir. Zaman içinde mekânsal karakteri de yaşantısı gibi değişen yerleşim, bugün Kale Yarımadası'ndan başlayarak kıyı ovasını içine alan ve Toroslara doğru tırmanan modern bir kent görünümündedir. Son altmış yılda düzenli nüfus artışı, turizm, göç, gelişen ulaşım teknolojileri ve altyapı sistemleri, kentlinin değişen yaşam biçimi ve beklentileri, dünyada ve ülkemizde izlenen kent politikaları, kentin mekânsal gelişiminde belirleyici rol oynamıştır. Bahsi geçen etkiler altında kent, canlı bir organizma gibi zamanla değişmiş ve farklı görünlere bürünmüştür. Dolayısıyla kentin mekânsal karakterini okuyabilmek ve bu okumalar üzerinden bir neden-sonuç ilişkisi kurabilmek için gelişim süreci dönemlere ayrılmalı; her dönemin önemli etken unsurları ile mekânsal tepkiler bu bağlamda tartışılmalıdır.

Alanya'nın kentsel anlamda modernleşme süreci, kendine özgü gelişim öyküsündeki kırılmaların tespitiyle ve bu kırılmaların mekânsal sonuçlarına ilişkin çıkarımlarla irdelenecektir. Kent ve modernlik üzerine ortaya konacak veriler, Giddens'in modernlikle ilişkilendirdiği kavramlar aracılığı ile tartışılacaktır. Giddens'in *süreksizlik*, *bağlamdan koparma* ve *düşünümsellik* kavramları, Bilgin'in mimari bağlamıyla birleştirilerek modern mimarinin Alanya örneğindeki yansımaları ortaya konmaya çalışılacaktır.

2. KURAMSAL ÇERÇEVE

2.1. Modernlik Kavramı

Yaygın bir görüşe göre, insanlık tarihinde iki önemli kırılma yaşanmıştır; bunlardan birincisi avcı-toplayıcılıktan yerleşik hayata geçiş, diğeri endüstrileşmedir. Yerleşik hayata geçiş ve tarım, bölgesel nitelikte ve yüzyıllar süren bir geçiş özelliğindeyken, endüstrileşme evrensel nitelikte ve hızlı gerçekleşen bir geçiştir. Makineleşme ve üretim biçimlerinin değişmesi, tarımda ihtiyaç duyulan iş gücünün azalmasına imkan vermiş; kentlerde iş imkanlarının artmasıyla köylerden kentlere göç başlamıştır. Yeni teknolojilerin, yeni malzemelerin, yeni işlevlerin oluştuğu bu ortamda mimarinin yeni gereksinimlerle eski yöntemlerle, eski biçimlerle yanıt vermesi düşünülemez. (Hasol, 1965).

Ayrıca Birinci Dünya Savaşı'nın sonunda bütün ülkeler büyük kayıplar vermiş, şehirler harap olmuştur. Şehirlerin çağdaş tekniklerle tekrar kurulması gerekmiştir. Modern mimarinin, süslemelerden arınmış, hızlı imal edilebilecek malzemeler ve yeni teknolojilerle ortaya çıkması biraz da bu yüzdendir. Avrupa'da iki savaş arasında başlayan modern hareket; aklın önderliğinde, teknolojiyi kullanarak evrensel bir mimarinin, cam, çelik, beton gibi malzemelerin kullanımıyla işlevi vurgulayan yeni bir dilin oluşmasına öncülük etmiştir. Endüstri döneminde ve sonrasında Avrupa şehirlerinde endüstrileşmenin getirdiği sorunlar ve geliştirilen çözümler, diğeri coğrafyalara da çağın gerekliliği olarak tanıtılmış ve bu coğrafyalarda, benzer sorunların oluşmasından önce etkilerini göstermeye başlamıştır (Bozdoğan, 2002). Nitekim 1920'de Türkiye'de Cumhuriyetin ilan edilmesinin ardından yapılan pek çok reformda Avrupa örnek alınmış, eğitim, sosyal yaşantı ve siyasi örgütlenmede olduğu gibi mimari ve kentsel planlamada da Batı kültürünün etkileri baskın gelmiştir.

Le Corbusier, Birinci Dünya Savaşı'nın ardından dünyanın pek çok yerinde olduğu gibi Türkiye'de de değişimin başladığını vurgulamaktadır. Makineleşme ve üretim biçimlerinin değişmesi, uzun yıllar süren savaşların ve yaşanan kayıpların ardından dünyada değişen dengeler, ulus devletlerin kurulması ve pek çok diğeri nedenle artık uyumlu kültürler dünyanın her yerinde yok olmaya başlamıştır ve yaşantının sonsuza dek değiştiği inancı yaygınlaşmaya başlamıştır. Le Corbusier'nin sözleri, aslen eski medeniyetlerin ortadan kalkmasının kaçınılmaz olduğunun altını çizmek ve böylece modern dünyada, kaybolan uyumu tekrar yaratmanın ancak modern mimari ile mümkün olduğu düşüncesini haklı çıkarmak için söylenmiştir (Bozdoğan, 2002).

Bu tezde “modernlik” kavramı ve modernlikle ilgili kavramlar, Avrupa’da Endüstri Devrimi ile, Türkiye’de 20.yy’da başlayıp günümüze kadar devam eden durumu ifade etmek için kullanılmaktadır.

2.2. Modernliğin Etkileri

İnsanların ilk uygarlıklardan beri topluluklar halinde yaşadıkları ve birbirlerine ihtiyaç duydukları söylenebilir. Orta Çağın sonuna kadar her topluluk tarım ve hayvancılıkla az ya da çok uğraşmaktadır, dolayısıyla temel ihtiyaçlarını karşılayacak bilgi ve beceriye sahiptir. Modern çağın insanı, makineleşme, sulama imkanlarının iyileşmesi ve ürün fazlasının elde edilmesiyle başka işlerde uzmanlaşmış, toprakla olan bağlarını gevşetmiştir. Modern insanın temel ihtiyaçları para üzerinden karşılanmaktadır, dolayısıyla hayatta kalması para kazanmasına bağlıdır; para kazanması da ülkenin ekonomisine ve iş hacmine. Ülke ekonomilerinin birbirine bağlı olduğu ve karmaşık bir ekonomik sistemin parçası olduğu da yadsınamaz. Böylece dünyanın diğer ucundaki savaş, felaket vb. gelişmeler modern insanın hayatını doğrudan etkiler.

Bugün dünyada olup bitenleri öğrenme hızımızı ve öğrenebileceğimiz bilginin aşırılığını da belirtmek gerekir. Haberleşme imkanlarının herkes için inanılmaz bir ivmeyle artması, neredeyse herkesin her şeyden aynı anda haberdar olması anlamına gelmektedir. Üstelik kontrol edilmesi çok zor olduğu için en içine kapalı toplumlarda bile insanlar diğer kültürlerde olup biteni izleyebilmektedir. Her alanda bilgi paylaşımına izin veren bu yeni iletişim kanallarının bütün uzmanlıkların faydalanabileceği bir yapı oluşturduğu açıktır. Böylece dünyanın herhangi bir yerinde inşa edilen bir yapının fotoğrafları, projeleri, künye bilgileri vb. her şey görünür olmuştur.

Modernliğin bir başka karakteristik özelliği; insanların, modern toplumsal kurumların gelişip yaygınlaşmasıyla birlikte, modern öncesi sistemlere kıyasla kendilerini çok daha güvende hissetmeleridir. Güvende hissetme ve hayatın tadını çıkarma durumu, modern yaşantının aydınlık yüzüdür. Öte yandan modern insan, yaratıcılığı ve özerkliği ezen bir bürokrasinin altında tekdüze bir iş yaşantısına mahkum olmuştur. Ayrıca üretim güçlerinin gelişmesinin çevreye verdiği büyük zararlar da unutulmamalıdır.

Pek çok sosyolog, siyasal iktidarın keyfi kullanımını geçmişe ait bir devlet özelliği olarak görmüştür. Fakat bugün geline nokta, modernizmin kurumsal parametreleri, totaliter yönetimler tarafından tehlikeli bir biçimde kullanılmaya son derece uygundur.

Dünya Savaşlarında modern üretim araçları askeri güce hizmet etmiştir. Oysa sosyologlar bu savaşlardan önce barışçı ve bütünleşmiş bir düzene endüstrinin gelişmesiyle ulaşacağına inanmış ve savaşın bir endüstriye dönüşeceğini öngörememiştir (Giddens, 2010). Öte yandan, içinde bulunduğumuz zaman diliminde, savaşın endüstrileşmesinin bir sonucu olarak, sonu gelmeyen savaşlarda yurdundan edilen olan insanların başka ülkelere sığınması ve buradaki toplumsal yaşantıya katılma çabası, göç olgusunu yeniden tanımlamayı gerekli kılmaktadır. Bu durum ülkelerin ve kentlerin sosyolojik yapısını olduğu kadar kentsel yapısını da etkilemektedir.

Modern öncesi dönemde yaşantının büyük ölçüde mekana bağlı zamanla organize edildiği söylenebilir. Zaman; gün doğumu, ikindi vakti, gün batımı gibi zamansal öğelerden, hatta İslami coğrafyalarda ibadet vakitleriyle ayrılan zaman dilimlerinden ibarettir. Bu vakitler her coğrafyada birbirinden farklıdır. Modern dönemde zaman ve mekan ilişkisi değişmiştir. Modern öncesinin zaman kavramı, coğrafi verilerden bağımsız düşünülemeyen ve genellikle kesinlikten uzak bir kavramdır. Mekanik saatin icadı ve yaygınlaşması ile evrensel ve kesin bir zaman kavramı gelişmiş, takvim ve saat dünya çapında standartlaşmıştır.

Giddens (2010) bu durumu “zamanın boşaltılması” olarak tanımlar. Zamanın boşaltılması, mekanın boşaltılmasına neden olur. Geleneksel yaşantıda zaman ve mekan örtüşür, çünkü sosyal yaşantının mekanları mevcudiyetle belirlenir. Modern dönemde ise mekan, orada olmayan kişiler arasındaki etkileşimin önem kazanması nedeniyle hayali bir karaktere bürünmektedir; mekanlar, orada olmayan kişilerin ve şeylerin etkisinde biçimlenmektedir. Görünürde ise mekan, onu var eden uzaktaki unsurları gizler.

Zaman ve uzamın ayrılması modernizmin aşırı dinamizmi için önemlidir. Çünkü bu zaman-mekan ayrılması, “yerinden çıkarma” süreçlerinin baş koşuludur. Ayrıca rasyonel örgütlenmenin ayrılmaz bir parçasıdır ve rasyonel örgütlenme modern toplumun ayırt edici özelliklerindedir. Üçüncü olarak, radikal tarihsellik açısından önemlidir, yani tek bir evrensel geçmiş çerçevesinde zaman ve mekan tekrar birleşmiştir (Giddens, 2010).

Modern kent merkezlerinde parseller çok kıymetlidir çünkü modern hayatın kalbi kent merkezlerinde atar. İş dünyası, sosyal ve kültürel etkinlikler merkezlerde cereyan eder. Tam da bu yüzden kentler kalabalıklaşırken merkezden dışarı doğru, mevcut seyrek dokunun içindeki boşlukları doldurarak büyürler. Kent büyüdükçe merkezi kaysa ya da kentte alternatif merkezler oluşsa bile bu uzun yıllar içinde gerçekleşir.

Dolayısıyla, şimdiki zamanını yaşadığımız kent, aslında geçmiş zamana ait belirli

katmanların çok da sistematik olmayan bir biçimde üst üste konmasıyla oluşmuştur. Eski bir yapının yeni doku içinde kalması ya da bunun tam tersi, bizi bu tarihsel perspektife derinlemesine bakmaya zorlar ve bu anlamda mekanı zenginleştirici bir etkisi olabilir. Fakat bu tür bir araya gelişler mimarideki süreksizliğe örnek teşkil edebilir ve kentsel dokuda mimari bir bütünlük elde edilmesi, eş zamanlı inşa edilmiş yapıların bir araya gelişinde olduğundan daha zor olabilir.

2.3. Süreksizlik Kavramı

Modernliğin etkileri kapsamında ortaya konan üç kavram, bu çalışmanın temel tartışma araçlarıdır; *süreksizlik (discontinuity)*, *bağlamdan koparma (decontextualise)* ve *düşünümsellik (reflexivity)*.

“Süreksizlik (*discontinuity*), sıçramalı bir gelişme eğilimine işaret eder. Ortaya çıkan yeniliklerin geçmişle (yani toplumun belleğiyle, alışkanlıklarıyla, kültürüyle) ilişkisinin kesildiğini; devr-i miras zincirinin koptuğunu; geçmişle şimdiki zamanın ilişkisinin arızı ve tesadüfi olmanın ötesine geçemediğini gösterir (Bilgin, 2002).”

Toplumsal yaşantı açısından bakıldığında süreksizlik; gelişim aşamaları izlenebilen bir davranışın, bir noktada olağan seyrinden koparak apayrı bir noktaya sıçraması; seyrine o noktadan devam etmesi olarak yorumlanabilir. İnsanlık tarihinin çeşitli evrelerinde süreksizlikler vardır. Modern dönemi süreksizlik açısından özel kılan ise, modernliğin sonucunda ortaya çıkan yaşam tarzlarının, bizi geleneksel toplumsal düzen türlerinin tamamından eşi görülmedik biçimde çıkarmış olmasıdır. Modern toplumsal kurumlar bazı açılardan benzersizdir; yani her türlü geleneksel düzenden biçim olarak farklıdırlar. (Giddens, 2010).

Mimaride ise; geleneksel gelişimin seyri, belirli bir mekan geleneğinin üzerine zamanla yeni bilgiler, yeni imkanlar, yeni işlevler konarak izlenebilir bir şekilde ilerlerken, birdenbire karşılaştığımız apayrı mekânsal oluşumlar modernliğin habercisidir.

Özellikle eski ve yeni mimarinin bir araya gelişlerinde çarpıcı süreksizlik örneklerine rastlamak mümkündür (Görsel 2.1 ve 2.2). Bu tezde süreksizlik, bağlamdan koparma ve düşünümsellik örnekleri, Alanya’daki mimari üzerinden tespit edilip yorumlanmaya çalışılarak Alanya’da modern mimarinin gelişimine ilişkin bulgular edinilmesi amaçlanmaktadır.



Görsel 2.1. Alanya 2018, Damlataş Caddesi civarında eski ve yeni yapılar.



Görsel 2.2. Alanya 2018, Rıhtım Caddesi'ndeki tarihi duvar ve yeni yapılar.

2.4. Bağlamdan Koparma Kavramı

Modernleşmeyle birlikte gelen yeni ruhun, yeni biçimlerin yanı sıra geleneksele, eskiye ait olanların da yeni duruma iliştilmesi söz konusudur. Bu durum, *bağlamdan koparma (decontextualise)* olarak isimlendirir¹. Bağlamdan koparma kavramının altında, toplumsal ilişkiler modernleşme ile birlikte yerel bağlamdan kopmakta ve modern dünyanın sonsuz uzunluktaki zaman-mekanı boyunca yeniden yapılandırılmaktadır. Mimaride bağlamından koparılmış unsurlar da modern dönemle birlikte ortaya çıkmıştır (Giddens, 2010).

“Bağlamdan koparma (*decontextualise*), ilişkilerin, kurumların ve nesnelerin bir yere ait olma özelliklerini yitirme eğilimlerine işaret eder. Yeni bir ilişki biçiminin, kurumun ya da nesnenin bir yerde ortaya çıkmasının onu oraya ait kılmadığını, dünyanın her tarafına taşınabileceğini, her şeyin her yerde olabilirliğini gösterir (Bilgin, 2002).”



Görsel 2.3. Akropolis Müzesi'ndeki heykeller (Atina).

¹ Giddens'in "Modernliğin Sonuçları" adlı kitabında (2010) çevirmen E. Kuşdil "decontextualise" kavramını "yerinden çıkarma" olarak tercüme etmiştir. Kitabın ileriki bölümlerinde Giddens'in "reembedding" olarak adlandırdığı kavram da "yeniden yerleştirme" olarak tercüme edilmiştir. Kitapta bu iki kavram birbirini tamamlamaktadır. Bununla birlikte, Bilgin'in Giddens'in kavramlarına referansla mimari çıkarımlar yaptığı makalesinde (Anadolu'da Konut ve Yerleşmenin Modernleşme Süreci, 2002) "decontextualise" kavramı "bağlamdan koparma" olarak kendine yer bulmuştur. Bu tezde, dil bütünlüğünü sağlamak için "bağlamdan koparma" tabiri kullanılmıştır.

Günümüzde arkeoloji ve müzecilikte sıkça karşımıza çıkan *in situ* kavramı, yerinden çıkarmayla ilişkilendirilebilir. Arkeolojik eserlerin buldukları alanda ve orijinal hallerinde muhafaza edilmesinin önemini vurgulayan görüş, aslında eserlerin müzeye veya başka bir alana taşındıkları anda bağlamlarından koparıldıklarını öne sürer. Akropolis Müzesi'ndeki karyatidlerin durumu da böyle görünmektedir; taşıdıkları yapılar zamanla yıkılınca karyatidler kazı alanından müzeye taşınmıştır. Özgün halinde bir yapı elemanı olan karyatidler, savaş esiri olan Karya'lı kadınların temsili olarak yapılmıştır. Taşıdığı ağırlığın altından kurtulan figürler, simgesel karakterini kaybetmiş, birer heykele dönüşmüşlerdir (Görsel 2.3).

2.5. Düşünümsellik Kavramı

Modernleşmenin bir diğer işareti de *düşünümsellik*'tir (*reflexivity*). Toplumsal yaşantının geleceğinin tasarlanması olarak yorumlanabilecek olan bu kavram, kendiliğinden olanın tersidir bir bakıma. Mimaride ise, modernleşmeyle birlikte büyüyen yerleşimlerin üst ölçekte verilen kararlarla kontrol altına alınması olarak yorumlanabilir. Zira modern dönemde kentler; genellikle kentleşme politikaları çerçevesinde hakim güçlerin hedefleri doğrultusunda planlanmakta ve o toplumda hakim olan dünya görüşünü vücuda getirmektedir.

Modern kentlerin planları okunabilir plan geometrisine sahip, kartezyen bir düzen içindeki planlardır ve geleneksel plandan belirgin biçimde farklıdır (Görsel 2.4 ve 2.5).

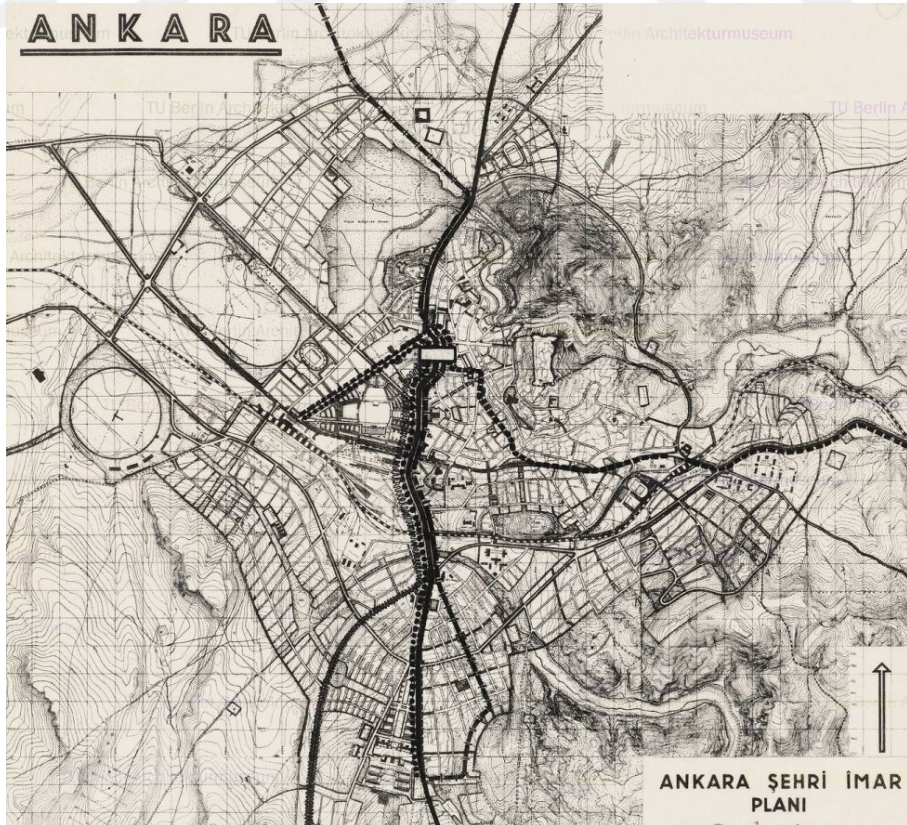
İnsan eylemlerinin tümünde düşünümsellik vardır; insan eylemlerinin tümü bir düşüncenin ürünüdür ve insan eylemini gerçekleştirdikten sonra sonuçlarını izleme eğilimindedir. Fakat burada kastedilen düşünümsellik, bu anlamından farklıdır. Gelenekte, belirli bir coğrafyada, geçmişe ait son durumun üzerine bugüne ait bilgiler eklenerek izlenebilir bir ilerleme sağlanmaktadır. Eylemler toplumsal ritüellerden oluşan geçmiş ile öngörülebilir bir gelecek arasına yerleştirilerek süreklilik sağlanmış olur. Modernitede ise o coğrafyanın geçmişe ait güncel verilerin belirleyiciliğinden bahsedilemez; geçmiş önceki kuşakların bilgi birikimini içerdiği için değerli sayılmaz, akılcı ve pratik çözümler içerdiği oranda kullanılabilir sayılır. Başka bir deyişle, yeni durum tasarlanırken geleneksel bilgiden olduğu kadar, hatta daha fazla, evrensel bilgilerden faydalanılabilir; önemli olan ortaya konan yeni durumun rasyonel olmasıdır (Giddens, 2010).

Modern öncesi toplumlarda düşünümsellik, büyük ölçüde gelenekselin yeniden

yorumlanmasından ibarettir. Modern dönemle birlikte, düşünümelliğin karakteri değişmiştir.



Görsel 2.4. Ankara Kent Planı, 1839 (Rahmi M. Koç Arşivi Dosya No: D.131).



Görsel 2.5. Ankara Kent Planı, 1932, H. Jansen.

Geçmişle olan bağlar artık yaşamsal bağlar değildir, yalnızca önceden yapılmış olanlarla yeni bilgilerin ışığında ilkeli bir şekilde savunulabilecekler bir araya gelir. En modern toplumlarda bile geleneğin bir rolü vardır, fakat her ihtimalde çok önemsiz bir roldür çünkü meşruiyetini modern düşünümsellik ilkelerine uygun olabildiği ölçüde kazanabilir.

Modernlik yeni olan şeyin sadece yeni olduğu için makbul olduğu bir durum değildir; modernlik temelde bir düşünümsellik beklentisidir. Aklın talepleri geleneğin yerine geçtiği zaman ortaya çıkacak sonuçların can sıkıcı bir kesinlikte olacağı düşünülebilir. Ancak yaşadığımız dünyanın düşünümsel olarak uygulanmış bilgiler üzerine kurulmuş olması, bu bilgilerin değişmez olduğu anlamına gelmez (Giddens, 2010).

“*Düşünümsellik (reflexivity)* doğallığın, dolaylılığın, kendiliğindenliğin yitirilmesine, kendinin farkına varma eğilimine işaret eder. Her şeyin zihinsel süreçler üzerinden dolaymlanan bir projeye, vizyona dönüştüğünü gösterir. (Bilgin, 2002)”

Mimaride ve kentsel planlamada düşünümsellik çabalarının etkileri her zaman tasarlandığı şekilde gerçekleşmez, çünkü mekan ve kent, anlaşılması ve dönüştürülmesi güç olan yapılardır. Mumford’un (2013) dediği gibi, bir kentin tüm dönemlerini ifade edecek bir tarif yapılamaz çünkü kentlerin köklerine ilişkin bilgimiz çok azdır ve gelecekte kentlerin neye dönüşeceğini öngörmek çok zordur.

Süreksizlik, bağlamdan koparma ve düşünümsellik; geleneği, aidiyeti ve doğallığı hemen yok etmezler, fakat eskisinden farklı bir zaman-mekan ve varoluş biçimi ortaya koyarak aşındırma eğilimindedirler (Bilgin, 2002). Bu üç kavram, modernleşmenin on dokuzuncu yüzyıldan sonra tüm dünyaya yayılırken toplumların dokusuna ve yerleşme düzenine nasıl nüfuz ettiğini anlamak için elverişli araçlardır.

3. ALANYA’NIN KENTSEL GELİŞİMİNDE DÖNEMLER İLE SÜREKSİZLİK, BAĞLAM DAN KOPARMA VE DÜŞÜNÜMSELLİK KAVRAMLARI

Dünyanın farklı yerlerindeki toplumların ve dolayısıyla mimarinin modernleşmeye başlaması eş zamanlı olmayabilir. Fakat modernleşmenin burgacına bir kez kapılan toplumlar, kapıldıkları andan itibaren kendilerinden çok daha büyük bir bütünün; modern dünyanın parçası haline gelmektedirler. Mimari için de durum böyledir. Mimaride bahsi geçen evrenselleşme, her zaman uluslararası üslubun tek başına hakim olduğu anlamına gelmez; modern mimarinin evrensel bir düşüncenin ürünü olduğu anlamına gelir. Modernleşme, başlangıcından bugüne kadarki zaman zarfında yayılma alanı ve yayılma biçimleri açısından hep aynı karakterde seyretmemiştir, bu yüzden süreç, tarihsel eşikler saptanarak dönemlere ayrılmalıdır. Bu dönemlerde, modern öncesi dönemlerden farklı olarak yerel ve evrensel eşikler paralellik gösterir, ki bu da zaten modernleşmenin göstergesidir.

Modernleşme ile birlikte;

- Dünyada yaşanan önemli olayların (savaşlar, siyasi hareketler gibi) etkileri, dünya çapında yaşandığı zamana eş zamanlı olarak yerel düzleme sirayet eder.
- Yaşanan siyasi, sosyal, ekonomik ve kültürel değişimlerin mimariye, özellikle konut ve yerleşme düzenine doğrudan etkisi söz konusudur.
- Konut ve yerleşme mimarisi, kültürel alışkanlıklar ve yaşam tarzından çok politik – ekonomik gelişmelerin etkisinde biçimlenmektedir.
- Bu sayede ortaya çıkan mimari, evrensel niteliktedir.

Ayrıca, mimarinin ortaya çıkışındaki etkiler ve rol paylaşımı değişmiştir. Geleneksel yapıda daha dolaylı olarak kurulabilen kullanıcı-mimar-mekan ilişkisi değişmiş; iktidar sahipleri, mimari ürünün ve dolayısıyla kentlerin karakterinin de belirleyicisi olmuştur. Sağlam’a göre (1995) mimarlık ile kullanıcı arasındaki bağın kopması ve mimarlığın egemen sınıfın hizmetine girmesi, uzmanlaşmanın bir sonucudur.

Bu kısımda, modernliğin mimariye ve kentlere nüfuz etme biçimine göre dönemler incelenecektir. 19. yüzyıla kadar Alanya’da modernliğin izlerine rastlamak mümkün olmasa da, kentin erken dönemini kısaca özetlemek, kentin modern dönemi ile kıyaslamak açısından yararlı olacaktır. Sonraki dönemlerde ise dünyada ve Anadolu’daki modernleşme sürecinin kentlere etkisine kısaca değinilecek; sürecin Alanya özelinde nasıl bir karşılık bulunduğu tartışılacaktır.

3.1. Alanya'nın Erken Dönem Kentsel Tarihçesi

Alanya, bugün idari bakımdan Antalya'ya bağlı bir ilçe statüsünde olsa da, yakın tarihte kaleme alınan araştırmalarda kent özelliği gösteren bir yapı olarak kabul edilmektedir (Manisa, 2002). Kentlerin köylerdeki bazı işlevleri sürdürdükleri ve fakat çok daha karmaşık bir kurguya sahip oldukları, ayrıca kültürel ve sosyal işlevler barındırdıkları söylenebilir (Mumford, 2013). Günümüz kentinden en önemli beklentiler, kalabalık ve çeşitli nüfusu barındırabilmesi; eğitim, sağlık, kültür ve altyapı hizmetlerini sağlayabilmesi; bir taraftan da bütün bunları bağlayacak ulaşım ağlarını oluşturabilmesidir. Bütün beklentileri karşıladığı takdirde bile bir kent, gelişim aşamasında karakterini yok edecek derecede deforme olabilir ve bu nedenle kentlilerde bir aidiyet hissi oluşturamayabilir.

Yüz iki mahallede üç yüz bin kişilik nüfusa ev sahipliği yapan Alanya (ALTSO Ekonomik Raporu 2017), 1950'lerden itibaren Anadolu'nun Akdeniz sahillerinde turizmin doğrudan ve dolaylı etkileri altında gelişen bir yerleşimdir. Yurt içinden ve yurt dışından sürekli göç almaktadır ki bu da kentsel planlama, kentsel koruma projelerinin uygulanmasını zorlaştıran en önemli etmendir.

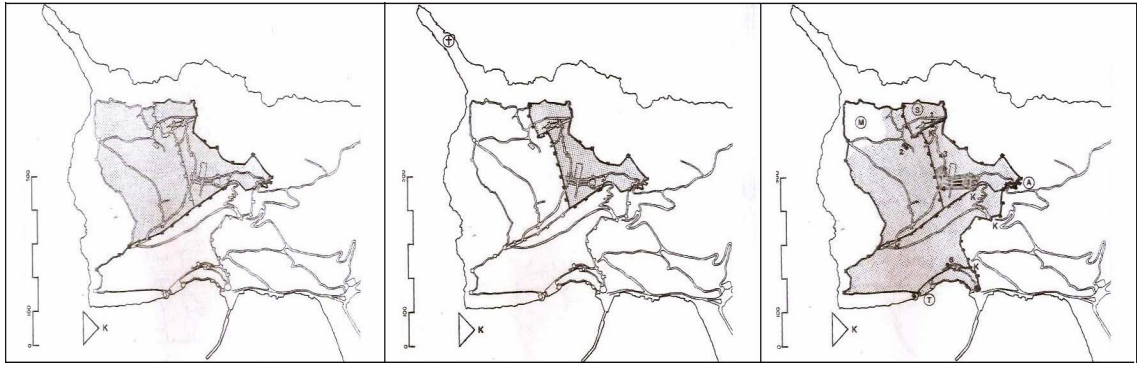
Alanya'nın kentsel tarihine ilişkin ilk bilgiler Helenistik döneme aittir. M.Ö.338'de kent, Makedonya Kralı Büyük İskender'in elindedir. İskender'in ölümünden sonra yerleşim Romalılar ve korsanlar arasında el değiştirmiştir (Hamamcıoğlu, 2003). Tarihçi Strabon (1993), eski Alanya'yı Kilikya'nın kıyısında çok dik bir kayaya kurulmuş bir kale olarak betimlemektedir. O zamanlar Kale Yarımadasında kurulmuş olan bu yere Korakesion denmektedir. Konyalı'nın (2011) araştırmalarına göre Romalılar'dan önce buraya hakim olan korsan Tryphon bugün Alanya Kalesi'nde Arap Evliyası olarak bilinen noktadan Ehmedek'e kadar iri taşlarla harçsız bir duvar ördürmüştür. Tryphon döneminde ve sonrasında Korakesion (Alanya) civarındaki korsanlık faaliyetleri Roma şehirlerine deniz ticaretini olumsuz etkilemiş olduğu için M.Ö. 65 yıllarında Romalı komutan Pompeius korsanları yenilgiye uğratarak Korakesion kalesini yıktırıştır. Bu yıllarda Taşlık Kilikya ve Pamfilya bölgelerinde kurulmuş ve bugün bazıları ayakta olan şehirlerin ahalisinin, Akdeniz'deki korsanlık faaliyetleri ve kaçakçılıktan geçinmek için Anadolu'dan gelip buralara yerleşmiş insanlar oldukları ve zenginlik içinde yaşadıkları düşünülmektedir. Romalı Pompeius, bölgenin hakimiyetini ele geçirince, korsanlıkla geçinen halkın içinden teslim olmayanları öldürtmüş, teslim olanları doğu şehirlerine yerleştirmiştir. Böylece, Alanya civarındaki antik kentlerin neden terk edilmiş oldukları

anlaşılmaktadır.

Roma döneminde Korakesion (Alanya) ve civarı Mısır kraliçesine armağan edilmiştir. Mısırlılar, buradaki ormanları işleterek gemileri için kereste elde etmiştir. Kereste ticareti, uzun yıllar bu bölgenin en önemli ticari faaliyeti olmuştur. Korakesion, daha sonra tekrar Roma hükümdarlığına geçmiştir (Konyalı, 2011).

Kalenin Roma İmparatorluğu döneminde (M.Ö. 27 - M.S.192 yılları arasında) sınır şehri olmadığı için tahkim edilmediği düşünülmektedir. Korakesion (Alanya) ve civardaki şehirlerin kaleleri, Bizanslılar tarafından tekrar yapılmıştır. Ayrıca bu yöredeki kiliselerin hemen hepsinin 6. ve 7. yüzyılda yapılmış Bizans eserleri olduğu tahmin edilmektedir (Konyalı, 2011). Bizans döneminde yerleşim Kalonoros (güzel dağ) adıyla anılmaktadır.

1220'lerde Selçuklu Sultanı Alâeddin Keykubat Kalonoros'a (Alanya) geldiğinde şehir bir Ermeni baronluğunun elinde bulunmaktadır. Kale Yarımadasının fethedilmesi çok zor görünmektedir fakat Keykubat, kaleyi çatışmadan teslim almayı başarmıştır (Konyalı, 2011). Keykubat, fetihden sonra yerleşime Alâiye adını vermiş, burayı Selçuklu'nun kışlık başkenti yapmış; ülkenin her köşesinden halkı, bilginleri ve zanaatkarları buraya yerleştirmiştir (Lloyd ve Rice, 1989).



Görsel 3.1. Alanya Kalesi ve yerleşim alanının gelişim şeması (Kaynak: Tanyeli, 1987).

Görselde, en solda Helenistik Dönem, ortada 12.yy Selçuklulardan önceki durum, sağda 13.yy sonundaki durum gösterilmektedir. 10.yy'da küçülen şehrin daha iyi savunulabilmesi için, surlarla çevrilen alanın küçültüldüğü tahmin edilmektedir (Görsel 3.1). 1226 ve sonraki birkaç yıl içinde Kızıl Kule, Ehmedek, Tersane ve rihtım yapılmıştır (Tanyeli, 1987).

Alanya, İpek Yolu önemini kaybetmeden önce bu ticaret yolunun Akdeniz'e açılan önemli bir limanıdır. Bu liman ile başta Mısır, Suriye ve Kıbrıs olmak üzere pek çok

Akdeniz ülkesi ile deniz ticareti yapılmaktadır. (Koçak, 2013).

1330'larda Alâiye'yi (Alanya) ziyaret eden gezgin İbni Batuta, burayı dünyanın en güzel şehri olduğunu söyleyerek övmüştür. O zamanki hükümdar Yusuf Bey Karamanoğulları'na bağlıdır ve Kale Yarımadasında değil, şehrin on mil doğusundaki bir sarayda ikamet etmektedir (Bilici, 1996).

Alâiye (Alanya), 1471'de Osmanlı topraklarına katılmıştır (Lloyd ve Rice, 1989). Selçuklu Döneminde kereste ticareti canlıdır ve liman önemini korumaktadır. Fakat Osmanlı döneminde yerleşim gözden düşmüştür çünkü yeni kıtanın keşfinden sonra (15.-16.yy) uluslararası ticaret okyanuslara kaymış, Akdeniz'in stratejik önemi azalmıştır. Ayrıca sanayi devriminden sonra da gemi yapımı için ahşap (Alanya'nın sedir ağaçları gibi) yerine yeni malzemeler kullanılmıştır.

Piri Reis (2013), 1525'te tamamladığı Kitab-ı Bahriye'de dağlık bir burun üzerinde kurulmuş Alâiye (Alanya) Kalesi'nden bahseder. Kitaptan anlaşıldığı üzere kalenin aşağı kısımlarında evler vardır ve bunların üzerindeki yamaç kayalıktır. En tepedeysen başka bir hisar (iç kale) ile az sayıda yapı vardır. Piri Reis'in Alanya çizimi en eski Alanya tasvirlerinden biridir (Görsel 3.2).

17.yy'da orta kalede 300, aşağı kısımda 800 kadar toprak damlı ev vardır. Cami, okul ve han gibi yapılar aşağı kısımdadır. Tersane işlemektedir ve Kızılkule iyi durumdadır. Kalenin üst kısımdaki evlerin harap vaziyette olduğu, halkın ovaya doğru yayıldığı anlaşılmaktadır (Bilici, 1996). 17.yy'a ait bir çizimde, Tophane Mahallesindeki sıkışık yapılaşma ile kıyıda tarlaya benzeyen alanlar görülmektedir (Görsel 3.3). Tophane ile Kaleiçi arası henüz yapılaşmamıştır. Bartlett'in 1800'lere tarihlenen gravüründe ise Kale Yarımadası'nın doğu yamacı tamamen yapılarla kaplanmıştır (Görsel 3.4).

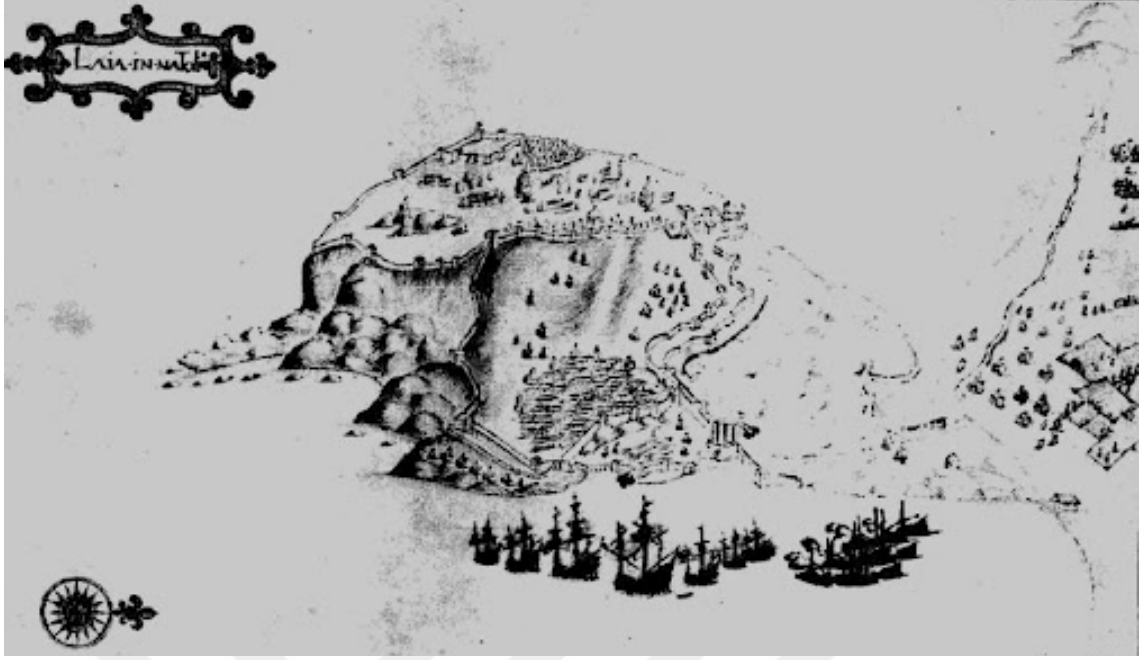
1800'lerde Alâiye'yi (Alanya) Britanya Kraliyet Donanması ziyaret etmiştir. Kaptan, notlarında Kale Yarımadası'ndaki evlerin ve sokakların çok bakımsız olmasına rağmen şehrin hayranlık verici olduğunu belirtmiştir. Bu tarihlerde nüfus 2000'lere inmiştir, şehir neredeyse terk edilmiştir. Ticari faaliyetler durma noktasındadır. Bilici'ye göre (1996) bu dönemde büyük sultanların hatırası şehri terk etmiş, şehir eski görkemli görüntüsünü kaybetmiştir.

Geleneksel Alanya evi olarak bildiğimiz yapıların büyük çoğunluğunun 19. yüzyılda yapıldığı düşünülmektedir. 19. yüzyılda, benzer iklimlerde inşa edilmiş evler birbirine mimari olarak da benzemektedir. Bektaş (1991), Anadolu'daki konutlarla Balkanlardaki konutların benzemesinin tesadüf olmadığını ifade etmiştir. Bektaş'a göre

bu evler ortak kültürün, ortak iklim, yapı bilgisi ve yapı malzemesinin ve aklın ürünüdür. Evler, birbirinin içini görmeyen, birbirinin ışığını, havasını, manzarasını kesmeyen biçimlerde ve konumlardadırlar. Tutumlu bir tavırla, malzemelerin doğasına uygun kullanıldığı, fonksiyonu doğru çözen ve buna göre biçimlenen evlerdir. Bu evlerde gerekmeden yerlerde çivi bile kullanılmaz. Yalın, akılcı, ölçülerini insandan alan, çevresiyle uyumlu ve esnek yapılarıdır.



Görsel 3.2. *Kitab-ı Bahriye'deki Alâiye (Alanya) çizimi, 16.yy (Kaynak: Piri Reis, 2013)*



Görsel 3.3. 1600'lerde Medici donanmasının Alâiye (Alanya) saldırısını resmeden gravür (anonim).



Görsel 3.4. 1800'lerde Alâiye (Alanya) yarımadasını betimleyen gravür (W. Floyd ve W. H. Bartlett)

3.2. 19. Yüzyıl Sonunda Dünyada Modernleşme Ve Anadolu İle Alanya'nın Durumu

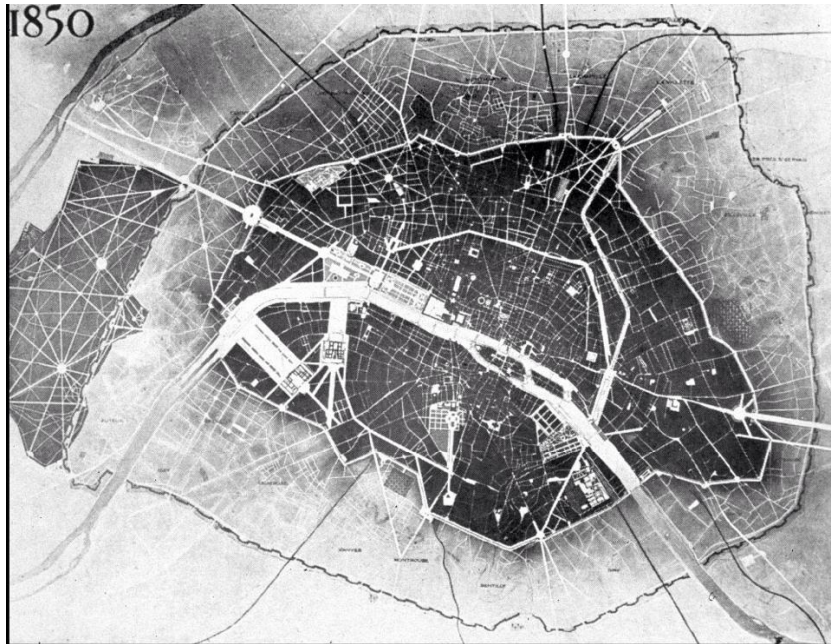
19. yüzyılın sonuna gelindiğinde dünyada modern kent planlama anlayışı benimsenmeye başlamıştır. Fransa'da Baron Haussmann tarafından uygulanan yeni Paris Planı, Avrupa'daki pek çok kenti ve dünyayı etkisi altına almaya başlamıştır.

Geleneksel dokuyu ve tarihsel mirası yok etmek pahasına, anıtsal yapılarla vurgulanan geniş caddelerin açıldığı, yol sistemlerinin çağdaş gereksinimlere göre

düzenlendiği modern planlama anlayışı iktidar sahiplerinin kentsel mekanları daha iyi kontrol etmesini sağlamanın yanı sıra, yoğun yapılaşmanın ve apartmanlaşmanın da önünü açmıştır (Özcan,2006). Paris gibi pek çok dünya şehri, siyasi otorite eliyle mekânsal olarak dönüştürülmüştür, bu belki de bugünkü “kentsel dönüşüm” eylemlerinin ilk öncüsüdür. Ortaçağda görece organik bir görünüme sahip olan Paris yol ağı, 1800’lerin ortasında cetvelle çizilerek farklı bir mekânsal karaktere bürünmüştür (Görsel 3.5 ve 3.6).



Görsel 3.5. *Paris Kent Planı, 1572*



Görsel 3.6. *Paris Kent Planı, 1850.*

Osmanlı'da, Tanzimat döneminden önce kentsel ve kırsal alandaki her türlü inşaa faaliyeti Hassa Mimarlar Ocağı'nın denetimindedir. Hassa Mimarlar Ocağı, yapım işinin yeri, zamanı, kullanılacak malzeme konusunda belirleyicidir. Ancak Osmanlı'nın engin topraklarında tüm yapım işlerinin denetimi konusunda ne kadar etkin olabildiği bilinmemektedir. Tanzimat öncesinde kentsel yaşama ilişkin kurallar İslam hukuku ile örf ve adetler doğrultusunda düzenlenmektedir, vakıflar da kadılık sistemi bünyesinde, kentsel imar faaliyetleri konusunda yetki sahibidirler. Fakat Özcan'a göre (2006), anıtsal-kamusal yapılar haricindeki yapım işleri, Hassa mimarbaşından kent mimarına ve mahalle imamına dek uzanan denetim ağına rağmen temelde İslami hukuk düzeni uyarınca kent halkının sorumluluğundadır. Kentlinin imar faaliyetlerine katılımının teşvik edildiği söylenebilir çünkü her mülk sahibi kendi evinin ya da dükkanının önündeki yolun ve su sistemleri gibi kamusal altyapının bakım onarımıyla sorumludur. Yani bu dönemde sivil mimarın; kullanıcıların ihtiyaçları ile ortak çıkarlar doğrultusunda, yerel yöneticilerin denetiminde, biçimlendiği söylenebilir. Halkın kamusal alanların bakım onarımına katkıda bulunması hususu da halkın aidiyet hissini pekiştirmiş olması bakımından önemlidir, çünkü modern dönemde düşünömsellik ilkesine istinaden kamusal alanlar, halkın etkin olarak biçimlendiremediği, yerel ve merkezi yönetimlerin söz sahibi olduğu alanlardır.

Tablo 4.1. Türkiye'de yapı üretiminin gelişimi (Kaynak: Taş, 2003)

Dönemler	Aşamalar	Kurumlar	Yasalar
Cumhuriyet Öncesi Dönem (Osmanlı Dönemi)	1839 Tanzimat Fermanı (Batılılaşma Hareketi) Öncesi Dönem	Hassa Mimarlar Teşkilatı	Şehremaneti Fermanlar
	1839 Tanzimat Fermanı (Batılılaşma Hareketi) Sonrası Dönem	Nafia Nezareti (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı)	Şehremaneti Ebniye Nizamnamesi
Cumhuriyet Sonrası Dönem	1923-1928 Arası Dönem	Nafia Nezareti (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı)	Şehremaneti Ebniye Nizamnamesi 642 Sayılı Belediyeler Kanunu
	1928-1956 Arası Dönem	Bayındırlık Bakanlığı	Belediye Yapı Yollar Kanunu 3458 Sayılı Mimarlık ve Mühendislik Kanunu
	1956-1972 Arası Dönem	İmar ve İskan Bakanlığı	Belediye 6985 Sayılı İmar Kanunu
	1972-1985 Arası Dönem	İmar ve İskan Bakanlığı	Belediye 1605 Sayılı Kanun
	1985-2003	Bayındırlık ve İskan Bakanlığı	Belediye 3194 Sayılı İmar Kanunu

Türk imar sisteminin ve kent mekânsal kurgularının oluşmasında Batılı planlama anlayışının etkili olduğunu söylemek mümkündür. Önceleri başkent İstanbul'da odaklanan ve Cumhuriyetin ilanından sonra Ankara ve ardından diğer illerde uygulanacak kentsel planlama örnekleri, Batılı plancılar tarafından hazırlanmıştır. Resmiyette ilk bütüncül İstanbul imar planını hazırlamış olan Moltke'nin çalışması uygulanmamış olsa da İstanbul'un maruz kaldığı yangınlara karşı önlem alınması gerektiği yönünde yetkilileri uyarması etkili olmuştur. Ayrıca Avrupa'da görev yapan elçilerimizin bu şehirlerdeki kâgir yapılara ve geometrik yol ağlarına öykünmesi, bu dönemin planlama anlayışını ve imar kurallarını etkilemiştir (Özcan, 2006).

Ebniye Kanununun (1882) yapım tekniği ve malzeme üzerine düzenlemeleri, ahşap karkas yerine kâgir/yığıma binaların yapımını teşvik etmiştir. Bu döneme kadar pahalı olması nedeniyle önemli kamu yapıları haricinde kullanılmayan taş ve tuğla sivil mimariye girmiş ve böylece kentsel dokuda hakim olmaya başlamıştır. Yapı malzemesinin değişmesi, Anadolu'daki yerleşimlerin çoğunda ahşap yapı geleneği olduğu için gelenekten kopmaya neden olmuş ve mimari gelişimde süreksizlik yaratmıştır. Avrupa şehirleri için durum farklıdır çünkü Avrupa'nın geleneksel sivil mimarisinde taş ve tuğla yaygın olarak kullanılmaktadır (Bilgin, 2002).

Anadolu'daki geleneksel doku göz önüne alındığında, geniş ve düzgün geometrideki araç yolları ile yapı adalarının bu dokuya oturtulması imkansız görünmektedir. Tanyeli'ye göre (1987), Anadolu'da (Selçuklu kentlerinde) yolların dolambaçlı olması, yapıların gridal bir sistem oluşturmaması ve çok sayıdaki çıkmaz sokağın varlığı iki şeyle açıklanabilir. Birincisi mahremiyete verilen önemdir; geleneksel yapılarda evlerin birbirinin içine bakmaması, birbirinin ışığını kesmemesi de bu sayede sağlanabilmiştir. İkincisi motorlu taşıtların yaşantıya katılmasından önce halkın hareket kabiliyetinin kısıtlı olmasıdır (Tanyeli, 1987). Bir yerden bir yere giderken yürüyen ya da yükü fazlaysa eşeğe binen Anadolu insanı için geniş ve düz yollar gereksizdir, hatta dolambaçlı, genişleyip daralan yolların yolculuk için daha zengin bir arka plan oluşturacağı kesindir. Üstelik eğimli arazilerde eşyükselti eğrilerini dik kesen bir yolun çıkış açısı, mümkün olan en dik açı olacağı için, yollar genellikle eşyükselti eğrilerine paralel ya da eğimi çıkış hattına dağıtacak şekilde oluşturulmaktadır. Kale Yarımadası'ndaki yolların bu şekilde oluşturulduğu ve tepenin doğal topografyasının dik açılı yerleşime uygun olmadığı düşünülürse, Alanya için de durum tam olarak böyledir. Eski yerleşim alanları dolambaçlı yollarla ve çıkmaz sokaklarla doludur. Kent kıyı ovası

boyunca genişlerken, topografya değiştiği halde yerleşim dzeneni daha seyrek olmakla birlikte, aynı karakterde devam etmiştir. Kıyı ovasına serpiştirilmiş gibi gdrnen bahçeli evler ve tarım arazilerinin arasından dolaşan yollar, uzun vadede yeni imar planlarının mevcut dokuya uygulanmasını gdrleştirmiştir.

Bilgin (2002), 1839-1920 yılları arasını “gdrveli modernleşme” dzenemi olarak adlandırır. Dnya’da 1. Dnya Savaşı gncesinde sanayi toplumuna geçiş sdrz konusudur. Anadolu’da ise Tanzimat Fermanı ile Osmanlı’nın yzunu batıya ddrnduğu yeni bir dzeneme girilmiştir. Bu dzenemde Anadolu’da sanayileşmeden bahsedilemez, bu yzden geleneksel geçim kaynakları dışında Anadolu’nun en gnenli ekonomik girdisi dış ticarettir. Dış ticaret için deniz taşımacılığı kullanılmaktadır ve bu nedenle liman kentleri, diğer yerleşimlerden daha gelişkindir. İzmir, Mersin, Trabzon gibi liman kentleri modern dnya ile bağlantı noktalarıdır ve modernleşme ilk olarak liman kentlerini etkilemiştir. Kentlerin arasında demiryolu ağı olmaması ve kara ulaşımının zorluğu yznden bu bglgelerin ekonomisi ayrışmıştır. İstanbul ise diğer btun yerleşimlerden stun bir konumdadır. Liman kentlerinde, modern yaşama uyum sağlamakta olan orta ve st tabaka ile burokratlar yaşamaktadır. Yeni konut ve yerleşim formları da bu kullanıcıların taleplerine ggre uredilmektedir. Bitişik nizam apartmanlar, sıra evler, bahçe içindeki banliyev evleri gibi gnenkler ilk olarak bu dzenemde inşa edilmiştir. Fakat bu dzenemde Şehir merkezleri, henuz sakinlerinin Şehir dışında yaşamak istemesine mahal verecek bir karmaşıklığa ulaşmadığından (işçi konutları ve gecekondular sorunu henuz ortaya çıkmadığından) İstanbul ve İzmir gibi Şehirlerdeki banliyev konutları, Avrupa’daki evlerden farklı olarak sreklı ikamet için değil, sayfiye evi olarak kullanılmıştır.

Konutlarda iki gnenli değişiklik olmuştur; birincisi ikamet dışı işlevlerin (retim, ticaret gibi) konuttan çıkması, ikincisi de ikametle ilgili olan farklılaşmış işlevler için (uyuma, pişirme, yaşama, temizlenme gibi) farklılaşmış hacimler içermeye başlamasıdır.

Bozdoğan’a ggre (2002), modernizm Tdrkiye’ye “yeni mimari” olarak ulaştığında eleştirel sdrylemini bdyk olde kaybetmiş ve dnyada istisnalar olmakla birlikte yaygın olarak biçimsel formullere indirgenmiştir. gzetle modernizmin rasyonel ve işlevselci sdrylemleri, yeni bir mimarinin doğması için gerekli zemini oluşturmaya yetmemiştir. Ustelik Batı’da modern mimarinin vucut bulduğu yapı malzemelerinin ogu, savaş ve ekonomik darboğazdan çıkmış olan Tdrkiye’de bulunmamaktadır. Cam, elik, beton ve yeni sentetik malzemeler Avrupa’da sanayileşme sayesinde seri uredildiği için ucuza mal edilebilmekte ve hızlı uredilebilmektedir. Fakat genç Tdrkiye seri retimle yeni

tanışmaktadır, bu nedenle mimaride modern üslubun çok kullanılan formlarını uygulamak (teras çatı imalatı, geniş cam cepheler gibi) oldukça güçtür. Öte yandan, 1908 – 1950 arası dönemde Türkiye’de devrimin rüzgarını arkasına alırken geçmişe ait mimari mirası da kaybetmek istemeyen yeni mimarların erken Cumhuriyet döneminde yapmaya çalıştıkları şey aslında “yeni mimari” adı altında, milli ile modernî bağdaştırmaktır. Ankara’da önemli kamu binalarını “millî ve modern” bir üslupla tasarlaması için Avrupalı mimarlar davet edilmiştir (Bozdoğan, 2002).

Bozdoğan (2002) 1900’ler ile 1930’lar arasındaki mimarlığı “ilk modernler” olarak isimlendirmektedir. Modern işlevler barındıran yapılar da dahil olmak üzere bütün kamu yapılarında mutlaka Osmanlı / İslami tarzda kemerler ve kubbeler kullanılmıştır, yani bir tür Osmanlı canlandırmacılığı söz konusudur. Mimarînin işlevine göre biçimlenmesi gerektiğini savunan modernistler bu üslubu eleştirerek kullanılan biçimlerin sahte olduğunu ifade etmişlerdir. Jön Türk hareketiyle zamansal olarak çakışan Sirkeci Garı gibi pek çok kamu yapısında, Batılı estetik anlayışıyla Osmanlı’nın mirasını karıştırarak modern yapılara ideolojik bir kılıf giydirilmiştir (Görsel 3.7). Sonrasında ise Birinci Dünya savaşının etkileri her şeyi olduğu gibi mimarlığı da etkileyecektir.

Elbette Birinci Millî Üslup’un uygulamaları İstanbul gibi büyük şehirlerle kısıtlı kalmış, Alâîye (Alanya) gibi mütevazî Anadolu yerleşimlerine uğramamıştır.



Görsel 3.7. Sirkeci Merkez Postanesi, 1909 (Mimar: Vedat Bey).

1900'lerin başında Alâiye (Alanya) Kale Yarımadası'nda; geleneksel mimariyle yapılmış binalar denizden tepenin üstlerine kadar sur içinde birbiri üstüne merdiven gibi inşa edilmiştir. Yeni yapı yapacak yer olmadığı gibi sıkışık yapılaşma yöre halkını bunaltmaktadır. Sokaklar çok dardır ve kanalizasyon sistemi yoktur. Evlerin pek çoğu bakımsızlıktan yıkılmak üzeredir (Gönüllü, 2008). Bu dönemde Alâiye (Alanya), Konya İli ve Antalya Sancağına bağlı bir ilçedir. İçinde Rumların ve Musevilerin de olduğu nüfusu, köylerle beraber yirmi iki bin civarındadır. Nüfusun başlıca uğraşları tarım, hayvancılık, denizcilik, kereste ticareti ve ipek dokumacılığıdır (Koçak, 2013).

1864 yılından itibaren, imkanı olan aileler, teker teker sur dışına yaptıkları yeni evlerde oturmaya başlamışlardır. 1914 yılına gelindiğinde bu evlerin sayısı 720'ye ulaşmıştır. Yeni kasabanın evleri sur içindeki evlere kıyasla son derece düzgün kâgir yapılar olarak tasvir edilmektedir ve her biri tarlalar ve çeşitli meyve bahçeleriyle çevrelenmiştir. Henüz cadde ve yollar yapılmış değilse de güzergahları tespit edilmiştir ve yollar için geniş yerler terk edilmiştir (Gönüllü, 2008).

Evlerin kale surlarının dışına taşmasıyla kentsel yapı açısından yeni bir sayfa açılmıştır. Evliya Çelebi'nin Seyahatname'sinde, 17. yüzyılda Alâiye'de (Alanya) Kale Yarımadasının dışında ekili alanlar ve yapılar bulunduğu yazmakta ise de bu dönemde gözden düşmüş ve nüfusu azalmış yerleşim hakkındaki bilgiler yetersizdir. Gönüllü'nün 1864 tarihini evlerin sur dışına taşmaya başladığı tarih olarak göstermesi, bu tarihten önce sur dışında bulunan tarım arazileri ile av köşkü, medrese vb. eski yapıların bir kentsel doku oluşturacak yoğunlukta olmadığı şeklinde yorumlanabilir.

19.yy'da Osmanlı topraklarında ticari tarımın önem kazanmasının ve arazi kanununun da bu gelişmede etkisi olduğu düşünülmelidir. 1858'de yürürlüğe giren Arazi Kanunu ile, ilk kez "mülk arazi" adı altında toprak mülkiyetinin önünü açmıştır. Kanunda gelenekler ve milli esaslar dikkate alınmıştır (Akbaş, 2017).

Bundan sonraki yüzyılda önce Çarşı ve Şekerhane Mahallelerine, sonra da bütün kıyı ovasına ve Tepe Mahallesine yayılacak olan evler, etrafındaki bahçe ve tarım alanları ile seyrek bir kent dokusunun öncüllerini oluşturacaktır.

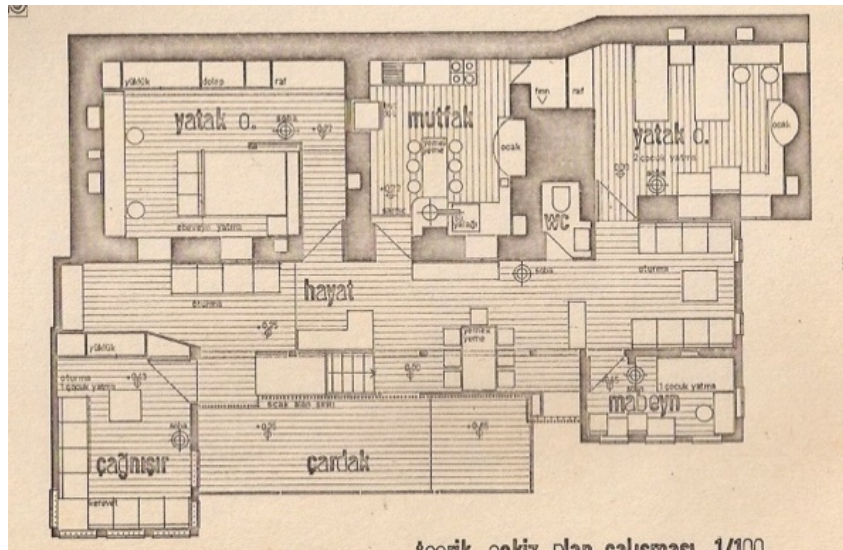
Bu noktada "geleneksel" tabir edilen Alanya evlerinin ve mahalle dokusunun nasıl olduğuna bakılmalıdır. Geleneksel Alanya evleri çoğunlukla 19. yüzyılda yapılmış evlerdir. Türkmen (1996), Alanya evlerinin, geleneksel Türk evinde de olduğu gibi yöresel malzemelerle, ihtiyaca uygun olarak yapılmış evler olduğunu belirtir. Yerleşik düzene geçilmesinden önce barınma ihtiyacına cevap veren çadırların ortasındaki

mahallin çok amaçlı ortak alan olması gibi Türk evlerindeki sofalar da odalara açılan bir çok amaçlı ortak alandır. Odalar kendi içlerinde yemek yeme, çalışma, yatma gibi ihtiyaçlara cevap verebilen hacimlerdir.

Türkmen (1996), Alanya'daki geleneksel konutları ikiye ayırır; Kale Yarımadasındakiler ve kıyı ovasındakiler olarak. Hisariçi Mahallesiindeki evler genellikle bahçeli, küçük hacimli, iki katlı evlerdir. İnşasında ahşap hatıllı moloz taş ve ahşap malzeme kullanılmıştır. Bazı evlerin üst örtüleri kırma kiremit çatı, bazı evlerinki düz toprak dam ve bazı evlerinki hem kiremit hem topraktır. Ayrıca çoğu Tophane Mahallesiinde olan konak tipi evler vardır. Konak tipi evlerde iklim koşullarına uygun olarak bir mekânsal yönelme ve biçimlenme görülmektedir. Mekanlar yazlık ve kışlık dilim olarak ayrılırlar. Yazlık kısımda hayat (sofa), çardak, çağnışır ve mabeyn bulunur. Yazlık kısım kışlık dilimin önünde manzara yönünde ahşap çıkma şeklindedir. Kışlık kısım küçük pencere, soğuğu geçirmeyecek malzemeden yapılmıştır. Mutfak kışlık kısımda yer alır.

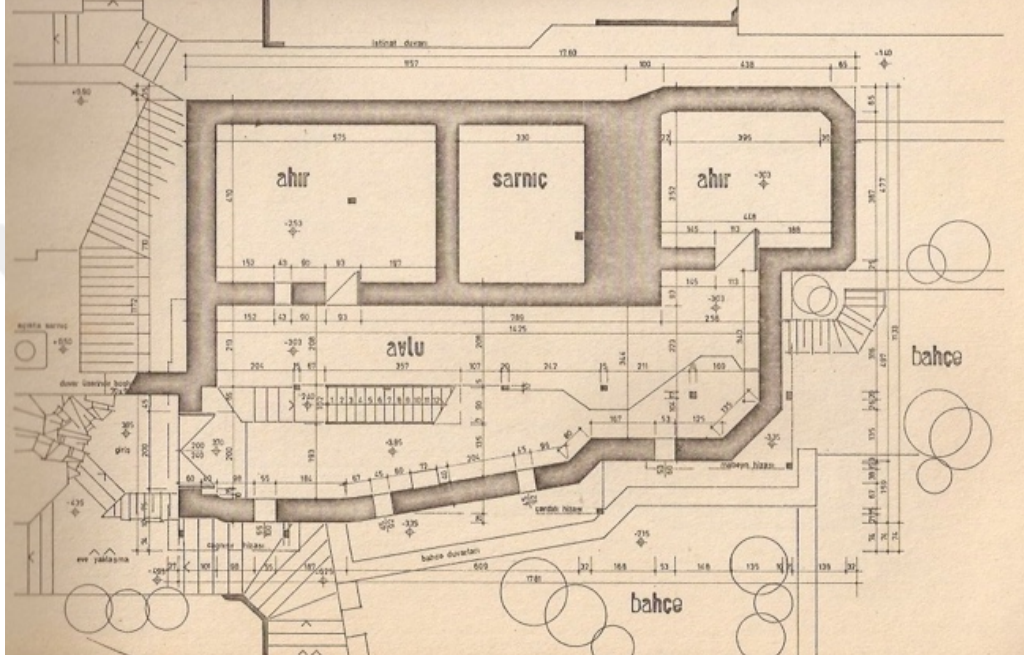
Evler genellikle iki katlıdır, alt katta ahır, sarnıç, depo gibi mekanlar vardır; üst kattaki mekanlar ise oturma, uyuma, yemek yeme, misafir ağırlama için kullanılır. Banyolar odalara ya da mutfağa bağlı küçük hacimlerdir. Sokak kapısı zemin kattadır ve bahçe kapısından taş zeminli bir avluya (gedey) girilir (Görsel 3.8, 3.9 ve 3.10).

Kale yarımadasının dışındaki evler genellikle “karnıyarık” plan tipinde, yani ortada manzaraya bakan geniş bir salonun / sofanın bulunduğu, odaların buraya açıldığı tipteki iki ya da üç katlı evlerdir (Türkmen, 1996). Karnıyarık planlı evler, Cumhuriyet döneminde yapılan ilk apartmanların prototipi niteliğindedir.

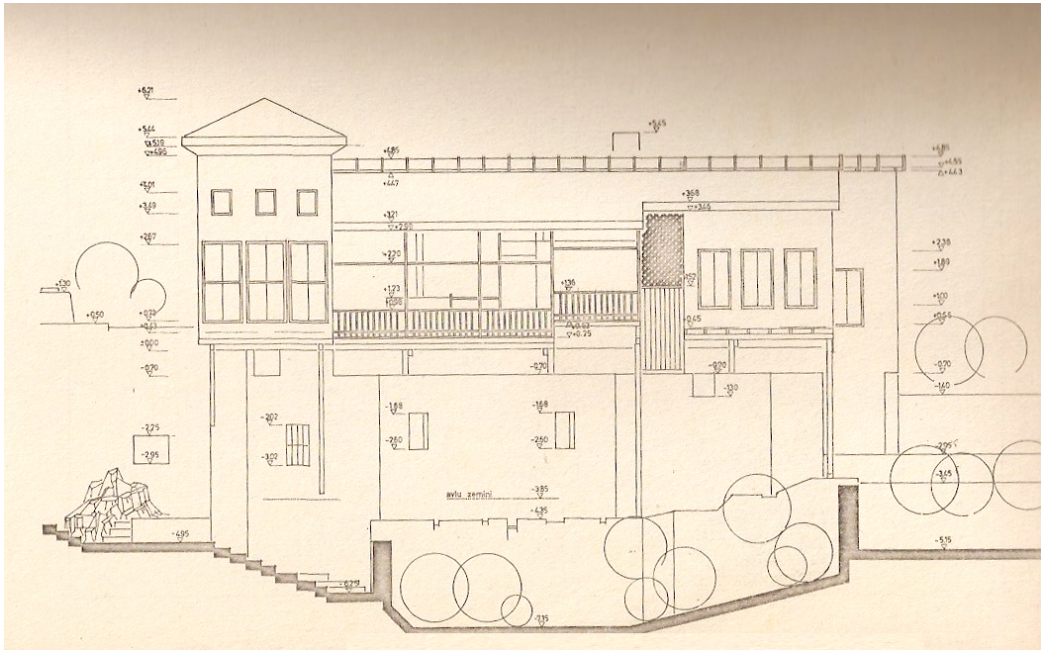


Görsel 3.8. Alanya Tophane Mahallesiindeki bir geleneksel konutun üst kat planı (Kaynak: Şener, 1984)

Haberleşme ve taşımacılık imkanlarını iyileştirmek için çalışmalar yavaş da olsa sürdürülmektedir. Şehir içi ve şehirler arası karayollarının çoğu toprak yoldur. Bu durum ticari ve ekonomik faaliyetleri olumsuz etkilemektedir. Yeni şose yollar yapılması için bir anonim şirket kurulmasına ve bir banka şubesi açılmasına ihtiyaç duyulmuştur. İskeleyle rıhtım yapılması, Bozkır yolunun projelendirilip açılması gibi projeler için Konya ile görüşülmektedir (Koçak, 2013).



Görsel 3.9. Alanya Tophane Mahallesindeki bir geleneksel konutun alt kat planı (Kaynak: Şener, 1984)



Görsel 3.10. Alanya Tophane Mahallesinde bir geleneksel konutun kuzey cephesi (Kaynak: Şener, 1984)

Osmanlı çöküş döneminde ve savaşlar Anadolu halkını da fazlasıyla etkilemiştir. 1912 Balkan Harbi'nde Alâiye (Alanya) taburu büyük kayıplar vermiştir (Koçak, 2013). Savaş yıllarında Alâiye halkı erzak temininde de büyük zorluklar yaşamıştır. Nüfusun çoğunluğu çiftçi olduğu halde, tahıl ihtiyacı Kıbrıs Suriye ve kısmen Antalya'dan karşılanmaktadır. Anadolu ile karayolu bağlantıları zayıf olan yerleşim, Akdeniz itilaf devletlerinin kontrolünde olduğu için deniz yoluyla tahıl alamamıştır (Gönüllü 2008).

1914'te kayıtlarında, Alâiye'de devlete ait bir otelden bahsedilir. Bunun dışında Kuyularönü'ndeki kahvehanenin birkaç odası da han olarak kullanılmaktadır, üstelik her evin bir odası misafir için ayrılmıştır. Fakat henüz bugünkü manada turizm yoktur; misafirler genellikle orman memurları ya da bürokratlardır (Koçak, 2013).

1915 yılında Alâiye'den Antalya'ya yürüyerek 6 günde gidilmektedir ve güzergah üzerindeki çaylar sandalla geçilmektedir. Deniz yolu ile ulaşım çok daha kısa sürdüğünden (15saat) halk deniz yoluyla ulaşımı tercih etmektedir. Deniz kazalarında yaşanan büyük kayıpların ardından, Antalya-Alâiye (Alanya) arası iyi bir karayolu ulaşımının şart olduğu anlaşılmış; gereken proje hazırlanmış ve bütçe oluşturulmuştur. Fakat yolun insan gücüyle yapımı çok uzun sürecektir (Koçak, 2013).

Osmanlı'nın son döneminde tersane aktif olarak kullanılmakta ise de Alâiye artık önemli bir liman şehri değildir. Göç almaya başlamamıştır ve yapılaşma hızı düşüktür. Batıdaki örneklerden sonra Anadolu'daki liman şehirlerinde yeni bir konut formu olarak ortaya çıkan banliyö evleri ve sıra evler Alanya'da ortaya çıkmamıştır çünkü ihtiyaç olmamıştır. Burada Avrupa'da tahsil görmüş üst düzey bürokratlar yoktur; geleneksel yaşantı devam etmektedir. Evler müstakildir ve yeni yapılaşan alanlarda henüz analiz edilebilecek bir doku oluşmamıştır.

Özetle, kentte bu dönemde yaşanan önemli gelişmelerin birincisi; halkın toprak sahibi olması, ticari tarımın gelişmesi ve böylece ekonominin yeniden yapılanmasıdır. Ebniye Kanunu ile yeni yapı malzemeleri belirlenmiş olsa da henüz bu malzemeler Alâiye mimarisinde görülmemektedir. Sivil mimaride geleneksel malzeme kullanımı sürmektedir. Büyük liman kentlerinde görülen yeni işlevler de, yeni biçimler de henüz buraya intikal etmemiştir. Binaların biçimlenişi ihtiyaca göredir ve mimari süsleme olarak kabul edilebilecek yegane unsurlar ahşap doğramalar, panjurlar ya da özgün bir biçimde dizilmiş tuğlalardır (Görsel 3.11). Birinci Dünya Savaşı'nın getirdiği kayıplar ve yoksulluk, kentsel gelişime dair bahsi geçen olayların etkilerinin ertelenmesine neden olmuş ve yerleşimin modernleşme evresi, sonraki döneme kalmıştır.



Görsel 3.11. *Eski Alanya evlerindeki ahşap işçiliğine örnek (Kaynak: Yetkin, tarihsiz).*

3.3. 1920'lerde Avrupa'da Modern Kentlerin Sorunları Ve Anadolu İle Alanya'da Cumhuriyet Dönemi

1920'ler, dünyada endüstrileşme ve yeni üretim biçimlerinin etkilerinin hissedilmeye başladığı dönemdir. Merkez ülkelerde sanayileşme sorunları ortaya çıkmalı uzun zaman olmuştur ve Avrupa'da mimarlar toplumsal, endüstriyel ve sanatsal kuvvetleri uyum içinde bir araya getirmenin yollarını aramaktadırlar. 1919'da Almanya'da Bauhaus okulunun kurulması ve izleyen yıllarda Avrupa'nın çeşitli şehirlerinde bir araya gelen mimarların bildirimleri, modern mimari ve modern şehirciliğin gelişmesinde son derece önemli olaylardır (Görsel 3.12). 1922'de Düsseldorf'ta yapılan Çağdaş Mimarlar Kongresi, aynı yıl düzenlenen The Chicago Tribune Uluslararası Yarışması, 1927 The League of Nations Uluslararası Yarışması, Deutscher Werkbund'un 1927'de düzenlediği Stuttgart sergisi bu olaylardan bazılarıdır. 1928'de La Sarraz'da toplanan CIAM, şehircilik alanında; kentlerin hızlı gelişimi, endüstriyel gelişim ve artan kirlilik, konut sorunu, ulaşım ve altyapı, yüksek yoğunluklu yapılaşma konularında ve mimarlık alanında; yeni teknolojilerin kullanımı, yeni metotlar, yeni mekan anlayışı ve yeni tarzlar üzerine tartışmalara ev sahipliği yapmıştır (Günay, 1988). Bu sayede Batılı mimarlar, gelişen kentlere ve mimariye yön verebilmişlerdir. Ortaya çıkan modern üslup, diğer coğrafyaları da etkisi altına alacaktır.



Görsel 3.12. *Bauhaus, Dessau (mimar: W. Gropius)*

Türkiye’de, Cumhuriyetin ilanıyla gelen kapsamlı inkılaplar, toplumun yapısını değiştirmiştir. Atatürk, toplumu her alanda Doğu’nun mistisizminden uzaklaştırmaya gayret etmiştir. Mimarlık alanında da rasyonel bir tutumun hakim olması istenmiştir fakat burada rasyonel bir mimarlığın ortaya çıkması için gerekli koşullar henüz oluşmamıştır. Bu yüzden Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye’de mimari, Osmanlı mimarisinin ve Batı eklektisizminin etkisinde gelişmiştir (Sözen ve Tapan, 1973).

Bozdoğan’a (2002) göre ise Cumhuriyetin ilanıyla gelen inkılaplar, Tanzimat’tan beri devlet politikası olarak Batı’ya yönelişin ve rasyonelleşme çabasının devamı olarak görülebilir fakat Kemalist inkılaplar, öncekilere göre çok daha kapsamlı ve radikal reformları içermektedir. Çok kısa zamanda peş peşe gelen değişimler, toplumsal yaşantı ya da sanayileşme seviyesinin çok üzerinde bir gelişmişliği gerektirmektedir. Dolayısıyla bir tarihsel sabırsızlık söz konusudur ve çağdaş medeniyetler seviyesine ulaşmak amacıyla, doğal gelişim aşamalarının birkaçı atlanarak, Batı’nın bin bir çabayla ulaştığı sonuçlar ithal edilmiştir. Bu nedenle biçimsel bir çağdaşlaşmadan bahsedilebilir; mimarlıkta da Batı’daki biçimlerin aynen alınarak kullanılması, bazı gelişim aşamalarının atlanmasıyla ilişkilidir.

Anadolu’da yeni kentleşme modelleri, modernliğin pek çok uygulama alanında olduğu gibi, kamu kuruluşları ve belediyeler aracılığıyla benimsemiş ve uygulamıştır. Ülke genelinde ticaret ağları bozulmuştur; yeni sınırların çizilmesiyle ticari merkezlerin bazıları içerde, bazıları dışarda kalmıştır. Başkent in Ankara’ya taşınması ile İstanbul ve Anadolu’nun geri kalanı arasındaki uçurum kapatılmaya çalışılmış; Ankara merkezli yeni bir pazar kurulmuştur. Bağımsız çalışan demiryolları da birbirine bağlanarak ekonomik bütünleştirme çabaları güçlendirilmiştir (Bilgin, 2002). Belirtildiği gibi, savaşıardan

sonra ülkenin yeniden inşası gerekmektedir fakat imkanlar kısıtlıdır. İmar açısından en öncelikli kent Ankara'dır çünkü başkent in en uygun biçimde yapılaşması Türkiye Cumhuriyeti'nin saygınlığı için gereklidir. Ankara haricinde İstanbul ve İzmir'de seyrek olmakla birlikte imar faaliyetleri sürmektedir ancak Anadolu'nun diğer kesimlerinde neredeyse durmuştur (Taş, 2003).

Yurt genelinde yapılaşmanın düzenlenmesi için kurumlar kurulmuş ve yasalar çıkarılmıştır. 1928'de Mimarlık ve Mühendislik Hizmetleri Kanunu kabul edilmiştir; bu düzenlemeyle gelişen ülkede yapı tasarlama yetkisi sadece eğitimli meslek sahiplerine verilmiştir. 1930'larda peş peşe çıkan yasalarla eski imar yasalarının çağdaşlaşmış o günün şartlarına uyarlanmasına çalışılmıştır. 1930-1940 yılları arası mimarlık ve planlama etkinliklerinin yoğun olduğu yıllardır. Sanayileşme için gereken adımlar bu dönemde atılmaya başlamıştır. Kentlerde işçi evleri ve memur lojmanlarının yapımına başlanmıştır. Ankara'da bahçeli evler projesi büyük ölçekli kooperatiflerin ilkidir. Bu tür projeler ülkenin her yerinde uygulanmaya çalışılmıştır fakat bahçeli ev modeli Anadolu'daki yerleşimlerin tarihi dokusuna uyum sağlayamadığı için sadece bazı kentlerin yeni gelişen alanlarında uygulanabilmiştir. 1940'ların sonunda Türkiye'de, çoğu kamu kurumlarında görev yapmakta olan mimarların sayısı üç yüzün biraz üzerindedir. Mimarlık eğitimi veren üç üniversite bulunmaktadır ve bunların hepsi İstanbul'dadır (Taş, 2003).

Modernleşmeyi yaşayan ve yaygınlaşmasını sağlayan kesimlerin profili değişmektedir. Önceki dönemde liman şehirlerinde yaşayan üst düzey bürokratlar, azınlıklar ve büyük tüccarlar konut ve yerleşim formlarında belirleyici rol oynarken, bu dönemde şehirlerdeki meslek sahipleri, memurlar ve sanayiciler belirleyici olmaya başlamıştır. Modern yapılaşma liman şehirlerinden Anadolu'daki diğer şehirlere yayılmıştır ancak tüm geleneksel dokuya dağılmamış, geleneksel dokunun içerisinde adacıklar oluşturmuştur. Kamusal alanlarda modern şehirleşmeye ait en belirgin örnekler yeni kent merkezlerindeki bulvarlar, Cumhuriyet meydanları ve hükümet konağı gibi kamu yapılarıdır (Bilgin, 2002).

1930'larda hazırlanan Ankara (Jansen) Planı, Anadolu'da gelişmekte olan diğer yerleşmelere örnek olacak nitelikte, modern kent planlama ilkelerine göre üretilmiş Batılı bir plandır. Bu plandan sonra Anadolu'nun pek çok yerinde yapılan imar planları bu planı örnek alacaktır.

Apartmanlardan sonra cumhuriyetle beraber toplu konutlar, modern şehirlerin bir ifadesi olarak yerlerini almışlardır. Toplu konutlar, erken sanayileşmiş ülkelerde işgücü

maliyetini düşürmek amacıyla, sanayiciler tarafından üretilmiştir. Anadolu'nun modernleşen bölgelerinde ise sanayi devlet öncülüğünde geliştiğinden toplu konutlar da modern toplumun inşasına katkıda bulunması için devlet eliyle yapılmıştır. Bu dönemde konut yerleşimleri için bir de kooperatif modeli uygulanmıştır. Kooperatifler, Batıda konut sorununa getirilen sosyal dayanışma aracı olarak üretilirken Anadolu'da mülk sahipleri için yapılmıştır ve yine devletin modernleşme programının bir parçasıdır (Bilgin, 2002). Apartman modeline geçiş, büyük şehirlerin dışındaki Anadolu yerleşimlerinde konut mimarisinin en belirgin süreksizliklerinden biridir. Çünkü apartman modeli henüz muhafazakar ve tarımla geçinen halklar için, konutun “ihtiyaca göre biçimleniş” ilkesini ihlal etmektedir, üstelik düşük yoğunluklu yapılaşan yerleşimler için bir gereklilik de değildir.

1940 ile 1950 arasında Türkiye'nin büyük kentlerinde şekillenen mimari, önceki dönemden farklıdır. Başka kültürlerle ait mimari üslupların kullanımı eleştirilmiş, mimarının yöreye ve kültüre ait özgün bir değer olması gerektiği görüşü geçerlilik kazanmıştır. Dönemin siyasi gelişmeleri, yabancı mimarlara duyulan tepki sonucu mimarlıkta ulusal bir bilinç oluşmuştur. Fakat ulusal yapı geleneğinden alınan unsurların yeniden üretilmesi, biçimci bir yaklaşımı getirmiştir (Sözen ve Tapan, 1973).

Dolayısıyla, Cumhuriyet'in ilk yıllarından 1950'lere kadar Türkiye'de

- Endüstrinin henüz seri üretim yapı malzemelerini ucuza mal edecek durumda olmaması,
- Üretilen malzemelerin ulaştırılmasında yaşanan güçlükler,
- Yeni yapım tekniklerini kullanarak yeni mimari dili oluşturması beklenen eğitimli mimar ve mühendislerin, uygulayacak yapı ustalarının sayıca az olması,
- Milli mimariyi modern mimariyle bağdaştırma kaygısı ve ekonomik kısıtlamalar içindeki mimarın ortaya melez tasarımlar çıkarması,

bu dönemde Türkiye'de ve dünyadaki pek çok kültürde gelenekten tamamen kopmuş ya da geleneksel öğeleri, onları var eden koşullardan bağımsız olarak yeni mimariye iliştiirmiş bir anlayışın doğmasına neden olmuştur.

Anadolu'daki pek çok küçük yerleşim gibi Alanya da 1920'lerde endüstrileşmeye bağlı kentsel sorunlar yaşamaktan uzaktır. Bu esnada yerleşim, savaş sonrası yeniden yapılanması gereken ve tarımla geçinen yoksul bir kasabadır. Yapılaşmanın en yoğun olduğu yerler halen Tophane ve Hisariçi Mahalleleridir. Kıyı ovasında da henüz yoğun bir yapılaşma yoktur.

1800'lerin sonunda kıyı ovasına inşa edilen konutların mimarisi, Kale Yarımadası'ndakilerden ölçek ve bir araya geliş biçimi olarak farklı olsa da (Tophane ve Hisariçindeki evler daha eski, yer kısıtlamasından dolayı oturma alanı daha küçük ve birbirine daha yakındır), gelenekselin devamı niteliğindedir. Fakat 1920'lerde Rum vatandaşların gidişiyle başlayan süreç, gündelik hayata dair iş bölümünün, kurulmuş düzenlerin bozulmasına neden olmuştur.

Mübadeleden önce Alâiye, iki bin civarı Ortodoks Rum'un yaşadığı çok kültürlü bir sosyal yapıdır (Koçak, 2013). Rum vatandaşların gidişiyle kentteki iş bölümü sekteye uğramıştır; çünkü marangoz ve yapı ustaları ile zanaatkarların pek çoğu Rum'dur (Korum, 1998). Rum vatandaşların gidişinden sonra, evlerinin bir kısmı mübadele ile gelen vatandaşlara verilmiştir. Kale Yarımadasında Tophanenin yukarısında bulunan yamaçtaki evlerin önemli bir kısmı da kaderine terk edilmiştir. Koruma tedbirleri uzun yıllar sonra gelecektir.

Mübadelede merkez ve köylerden gidenlere ilave olarak savaşlarda verilen kayıpların, salgın hastalıklardan dolayı gerçekleşen ölümlerin sonucunda; 1906'da köylerle birlikte 51.000 olan nüfus, 1927'de 34.000'e düşmüştür. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte yavaş yavaş şehirde güvenlik sağlanmış; sanayileşme, yol yapımı, tarımsal sulama gibi kalkınmaya yönelik faaliyetler başlamıştır (Koçak, 2013).

Bu dönemde, artık şehir mezarlığına (bugünkü Kuyularönü Meydanı ile Hükümet Konağı arası) cenaze defnedilmemesi, Kalearkası ve Hasbahçe Mezarlıklarının hizmete girmesi yönünde bir karar alınmıştır. Çünkü mezarlık, yoğunlaşmaya başlayan yerleşimin içinde kalmaktadır. Nitekim 1933'te mezarlığın olduğu yerden yol geçirilmesi ve etrafının parsel olarak düzenlenmesi gündeme gelmiştir. Ancak neredeyse bütün Alâiyelilerin yakınları bu mezarlıkta defnedilmiş olduğundan, halk karara büyük tepki göstermiştir. Halkın direnişine rağmen merkezi yönetimin kararlı tavrı sonucunda mezarlık taşınmış ve yol güzergahı hazırlanmıştır (Koçak, 2013). 1933'te yaşanan bu olayın üst ölçekli bir kentsel planlama girişimi olduğu açıktır. Kalabalıklaşan yerleşimlerin artık geleneksel reflekslerle düzenlenmesi ve yeni yapıya ayak uydurması olanaksızdır. Yani düşünömsellik devreye girmiştir; henüz ortada resmi bir plan olmasa da, kentsel mekanlar merkezi otoritenin ve yerel yönetimlerin kontrolünde kurgulanmaya başlamıştır. Bu dönemde Anadolu'da uygulamaya konan hükümet konağı, meydan ve cadde tasarımı Alanya'da da uygulanmıştır.

Antalya ve Gazipaşa karayollarının yapımı devam etmektedir. 1929'da Belediye

Encümeni, Yayla Yolunun yapımına başlanması için karar almıştır. İlçeye ilk otomobil 1927’de Antalya’dan getirilmiştir (Koçak, 2013). Kentte hareket ihtiyacı artmaktadır ve çevredeki yerleşimlerle bağlantı kurulmasının gerekliliği anlaşılmıştır ancak yolları insan gücüyle açmak kolay değildir. Motorlu taşıtlar henüz yaygın olmamakla birlikte kullanılmaya başladığı için geleneksel dokunun kırık eksenli dar yolları, zaman içinde yerini modern caddelere bırakacaktır.

1930’lardan itibaren Alâiye şehri Alanya adını almıştır. Bu döneme ait yazılardan ve anlatılardan anlaşıldığı üzere Hükümet Konağı (Maarif Hanı) en önemli kamu yapısıdır ve Kuyularönü Meydanı’ndadır (Görsel 3.13 ve Görsel 3.14). Alanya’nın merkezi Kale içinde değil buradadır. 1943’te Hükümet Konağı yandıktan sonra bile Kuyularönü Meydanı tören alanı olarak kullanılmaya devam etmiştir. Hükümet Konağının arkasındaki Halkevi de şehir yaşantısının en önemli unsurlarından biridir (Görsel 3.15). Konserler ve müsamereler burada yapılmaktadır. Hükümet konağı, Halkevi ve Kuyularönü Meydanı ile meydana bağlanan caddeler, İ. Bilgin’in makalesinde (2002) tarif ettiği cumhuriyet kentinin mekânsal yapısıyla örtüşmektedir.



Görsel 3.13. Eski Alanya Hükümet Konağı (Kaynak: Yetkin, tarihsiz).



Görsel 3.14. *Alanya Kuyularönü Meydanı'ndan eski bir fotoğraf (Kaynak: Yetkin, tarihsiz).*



Görsel 3.15. *Alanya Halkevi (Kaynak: Yetkin, tarihsiz).*

Alanya'da Cumhuriyet dönemine ait ilk kamu yapılarının son derece sade yapılar olduğu söylenebilir. Kiremit çatıları, pencere oranları, yapı malzemesi bakımından gelenekselin devamı olmakla birlikte, bu yapılar modern Türkiye Cumhuriyeti'nin buradaki temsilcileridir. Büyük kentlerdeki kamu yapıları gibi gösterişli olmamalarının ve eklektik unsurlar içermemelerinin nedeni kuşkusuz en başta ekonomidir. Alanya'nın 1920'lerde yeni teknolojilerle pahalı binalar üretecek gücü olmadığı kesindir. Ayrıca yerleşimde Batılı eğitim almış bürokratlar ikamet etmediği için böyle bir beklenti de oluşmamıştır.

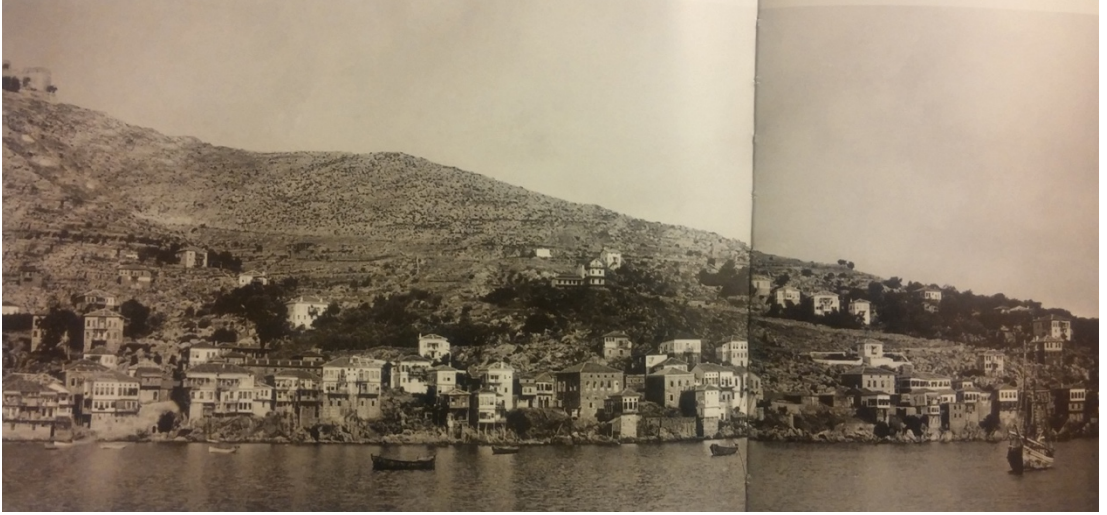


Görsel 3.16. *Eski Alanya Belediye Binası (Kaynak: Yetkin, tarihsiz).*



Görsel 3.17. *1936, Alanya Çarşı Mahallesi'ne bakış (Kaynak: Yetkin, tarihsiz)*

Bu dönemde Alanya'nın kentsel dokusu, Yarımada'daki yoğun yapılaşma ile kıyı ovasına serpiştirilmiş 2-3 katlı evlerden oluşmaktadır (Görsel 3.17, 3.18 ve 3.19). Ovadaki evler bahçe içindedir ve belirli bir ızgara plana göre yerleşmiş değildirler; bu dönemde Alanya sokaklarında dolaşmak isteyen biri, dosdoğru bir istikamette gitmek yerine bahçe içindeki evlerin etrafından dolaşmak zorunda kalacaktır. Kale yarımadasının ikamet edilmeyen kısımları ise henüz ağaçsızdır.



Görsel 3.18. 1930'lar, Alanya, Rıhtım Caddesi yapılmadan önce Yarımada'nın doğu kıyısı
(Kaynak: Yetkin, tarihsiz).



Görsel 3.19. 1940'larda Kale Yarımadasının ve kıyı ovasının doğu tarafı, iskele (Kaynak: Alanya Belediyesi, 2017)



Görsel 3.20. 1951, Alanya'da muz ve narenciye bahçeleri (Kaynak: [http 1](http://1))

1930'larda Atatürk'ün Alanya'yı ziyareti, merkezi otoritenin güçlenmesi ve şehirlerde güvenliğin sağlanması, son yüzyılı bin bir güçlkle geçirmiş olan Alanya'da yaşantının yavaş yavaş canlanmasını sağlamıştır. Cumhuriyet politikası olarak eğitime önem verilmesi sayesinde okullar yapılmış, halkın eğitim seviyesi yükselmeye başlamıştır.

1948 yılında sulama kanallarının yapımının tamamlanmasıyla tarımsal sulamanın kolaylaşması, tarım faaliyetleri açısından çok önemlidir. Her evin bahçesinde meyve ağaçları vardır (Görsel 3.20). Bu yıllarda, Kızılkule başta olmak üzere pek çok tarihi eserin restorasyonuna başlanmıştır. Aynı zamanda iskele inşaatına başlanmış; iskele yapımı için Kale arkasında taş kırılırken Damlataş Mağarası açığa çıkmıştır. Damlataş Mağarası'nın, Alanya'da turizmin gelişmesine önemli katkısı olmuştur (Koçak, 2013).

Alanya'da kurulan ilk okul, 1800'lerin sonunda eğitime başlayan ve bugün Hayate Hanım İlköğretim Okulu olarak eğitim veren kurumdur. Zaman içinde çeşitli isimlerle anılmış ve fiziki yapısı pek çok değişim geçirmiştir (Görsel 3.21). Okulun 1942 tarihli fotoğrafından, o dönemin kamu yapıları gibi sade, yığma tuğla ile yapılmış, üstü kırma çatılı ve yöresel kiremitle kaplanmış büyük pencereleli bir yapı olduğu anlaşılmaktadır. Bugünkü görünümü ise çok farklıdır.



Görsel 3.21. Zafer İlkokulu / Hayate Hanım İlköğretim Okulu, 1942 (Kaynak: Yetkin, tarihsiz).

1950'lere kadar Alanya'da mimari genel anlamda gelenekselin devamı niteliğinde olmakla birlikte artık yerleşimde modernleşme çabaları gözlenebilir seviyededir. Yeni işlevler yaşantıya katılmıştır, ulaşım önem kazanmıştır ve planlama anlamında düşünümsellik devreye girmiştir.

3.4. 1950'ler: Savaş Sonrası Avrupa'da Modernliğin Durumu Ve Anadolu ile Alanya'da Modernleşme Çabaları

Avrupa'da özellikle 1960'lardan itibaren yeni nesil mimarlar, modern kentlerin katı karakterini ve yarattığı mekanik çevreyi eleştirmeye başlamışlardır. Endüstri öncesi insanın eliyle organik olarak gelişen kentlerin analiz edilmesi ve yeni kentsel tasarımlarda yeniden üretilmesi gündeme gelmiştir. Team 10 gibi oluşumlar, modern mimarlık için yeni bir mekan anlayışı oluşturmanın gerekliliğini savunmuştur (Günay, 1988).

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra kapitalist sanayileşmenin ikinci döneminde modernleşme, eskisinden daha yoğun biçimde yayılmıştır. Batıda yüz yıllık ekonomik-politik-kültürel birikim oluşurken, Türkiye'de modernliğin benimsenmesi hızlanmıştır. Tarımda makineleşme ve kentlerde sanayinin gelişmesinin etkileri görülmeye başlamıştır. Nüfus düzenli olarak artmakta ve kent merkezlerinde toplanmaktadır. İş yapma ve yaşam organizasyonu değişmektedir. Bu dönemin etkileri Alanya'da kentsel anlamda on yıl kadar sonra görünür hale gelecektir.

1945 sonrası, Anadolu'nun modernleşmesinde bir dönüm noktasıdır. Ulusal pazarın bütünleşmesi ve taşımacılığın gelişmesi, modernliğin topluma ve coğrafyaya derinlemesine nüfuz etmesini ve homojen bir yapı kazanmasını sağlamıştır. Modernlik belli bir azınlığın yaşam tarzının ifadesi olmaktan öteye geçmiş, toplumun genelini etkisi altına almıştır. Modernlik bu dönemde bir devlet projesi olmaktan çıkmıştır. Bu dönemde karayolu ulaşımının da gelişmesiyle insanlar yüksek hareket kabiliyeti kazanmıştır ki bu da modern yaşantının olmazsa olmazıdır. Türkiye'nin batısı, en çok da Marmara bölgesi bu dönemden itibaren göç alma, kentleşme, sanayileşme bakımından modernleşmenin daha yoğun yaşandığı kısım olmuştur. Anadolu'nun doğusundaki yerleşimler göç vermiş ve batıdaki gelişmeleri geriden izlemek durumunda kalmıştır. Ege ve Akdeniz sahillerinin turizme elverişli olması, modernleşmenin merkezinin batıya kaymasını desteklemiştir. Nüfus yoğunluğunun arttığı kentlerde çok sayıda ve günün koşullarına uygun konutların yapılması ihtiyacı doğmuştur. Anadolu'da bu dönemde yaşanan konut sorunu, Avrupa'da

19. yüzyılda yaşanmıştır. Fakat batıdan alınmış modeller bu sorunun çözülmesinde yetersiz kalmıştır (Bilgin, 2002).

Bu yıllarda konut ihtiyacına gelir gruplarına göre farklı çözümler getirilmiştir. Arazi satın alabilecek durumdaki ihtiyaç sahiplerinin, bir araya gelerek arazilerinin imar haklarına uygun olarak projeler hazırlatması; taşeronlar ya da müteahhitlerin projeyi uygulamaya koymasıyla ilk kooperatifler oluşturulmuştur. Fakat bu yöntemle elde edilebilen konutların ihtiyaca oranı çok düşüktür. Kooperatifler talebi karşılamadığı için yap-sat yöntemi ve gecekondular ortaya çıkmıştır. Kentlerde artan iş gücü ihtiyacı nedeniyle kırsal kesimden gelen ve düzenli geliri olmayan ya da düşük gelirli olan vatandaşların barınma sorunu için devlet tarafından sosyal konutlar üretilmemiştir. Kırsal kesimden çalışmak için gelenler, kent merkezine yakın hazine arazilerine gecekondular yaparak buralarda barınmışlardır. Sayıları artan gecekonduların sakınları, siyaseten önemli bir oy potansiyeline sahip olmaları ve devletin onlara kalacak yer gösterememesi nedeniyle gecekondular kentlerde kalıcı olmuştur (Taş, 2003).

Yapı yoğunluğunun artması bitişik nizam veya ayrık nizam yapılaşmayı gerektirmiştir. Bitişik nizamda uyulması gereken tek kural bina yüksekliğinden ibaret gibidir, bu nedenle bitişik nizam yapılar belirli bir tasarımsal düzen içerisinde görünmemektedir. Oysa Batıdaki örneklerde bitişik nizamlı binalara bütünsel bir dizem oluşturmak üzere bazı kıstaslar getirilmiştir. Ayrık nizamda ise birden artan konut talebine yanıt vermek adına birbirinden yeteri kadar ayrılamamış binalar oluşmuş, aralarında yeşil alan bırakılmamış ve ayrık nizamın avantajlarından faydalanılamamıştır. Kentlerde konut alanları bu dönemde, eskiye kıyasla çok büyüktür ve ilginç bir şekilde, göç veren yerleşimlerde dahi konutlar geleneksel yapıdan ayrılmış ve apartman formuna girmiştir (Bilgin, 2002).

1945 itibariyle kentlerde artan yapılaşmayı kontrol altına almak, düzenlemek ve iyileştirmek amacıyla kanunlar çıkarılmış, kurumlar oluşturulmuştur.

- 1945'te kurulan İller Bankası belediyelere teknik ve finansal anlamda destek sağlamıştır.
- 1948'de çıkarılan Belediye Gelirleri Kanunu ile belediyeler desteklenmiştir,
- 1954'te Türk Mühendis ve Mimar Odaları kurulmuştur,
- 1956'da 6875 Sayılı İmar Kanunu'nda belediyenin yetki alanı, mücavir alan sınırlarını kapsayacak şekilde genişletilmiştir,
- 1958'de İmar ve İskan Bakanlığı kurulmuştur.

- 1960'ta Devlet Planlama Teşkilatı kurulmuştur. Böylece her türlü yatırımın planlanması hedeflenmiştir.
- 1960'ların sonunda mimarlık fakültelerinin sayısı artmış ve mimarlık eğitiminde uygulanan müfredat gözden geçirilmiştir (Taş, 2003).

1960 darbesinden sonra Türkiye'de ekonomi, devletin güdümünden büyük ölçüde çıkmış ve özel sektörün eline geçmiştir. Kat Mülkiyeti Kanunu'nun kabul edilmesiyle kentlerde apartman formu yaygınlaşmış ve merkezlerde rant oluşmaya başlamıştır.

Dünyada savaşlar nedeniyle 1950'lere kadar turizm gelişmemiştir. 1950'lerden sonra savaşın etkilerinin atılması için ve farklı kültürlerin kaynaşmasının dünya barışına katkısı olacağı için turizme önem verilmiştir. Sanayileşme ve iletişim olanaklarının gelişimine ek olarak toplu taşımının güvenli ve yaygın hale gelmesi, halkların gelir ve eğitim düzeyinin yükselmesi 50'lerden sonra turizmin hızla gelişmesine neden olmuştur (Hamamcıoğlu, 2003).

1950'ler Türkiye'de turizmin başladığı yıllar olması açısından bir kırılma noktasına işaret eder. 1951'de Kuyularönü yakınlarında Antalya bölgesinin ilk turistik oteli olan Alanya Palas (bugünkü Temiz Otel, İskele Caddesi) açılmıştır (Korum, 1998). Bu dönemde ev pansiyonculuğu vardır ancak pansiyonların en yoğun çalıştığı dönem 60'lı ve 70'li yıllardır.

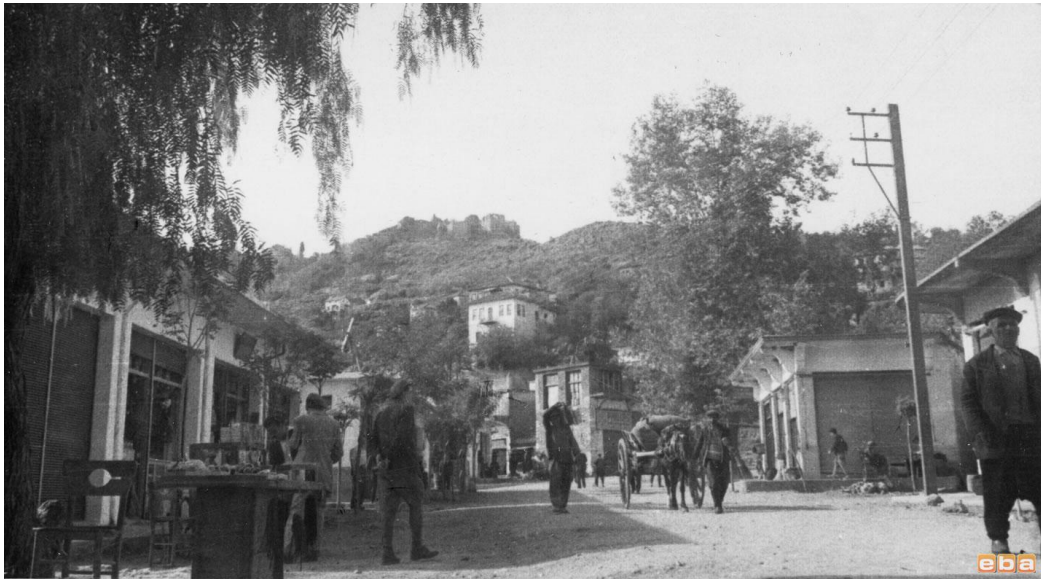


Görsel 3.22. 1952 Alanya, Kaleden kentin doğu kanadına bakış (Kaynak: Yetkin, a.g.k., 2018)

Karayolu ulaşımı sağlanana dek Alanya'da zaman yavaş akışında devam etmektedir (Görsel 3.22). Karayolu açılmadan önce Alanya Limanı'na on beş günde bir yanaşan gemi, gündelik hayatta takip edilmesi gereken en önemli takvimdir (Görsel 3.23). Beklenen biri varsa, bu gemiyle gelmektedir; her türlü eşya, erzak vb. bu gemilerle taşınmaktadır. 1940'larda gemiyle İstanbul'a gidecek tüccarların sabaha karşı iskelede beklemeye başladığı söylenir. Çünkü Alanya'ya uğrayacağı saat hava durumuna bağlıdır ve eğer yolcu gemiyi kaçırsa, bir dahaki sefer on beş gün sonradır. Yani henüz evrensel zaman dilimine geçilmemiştir (Görsel 3.24).



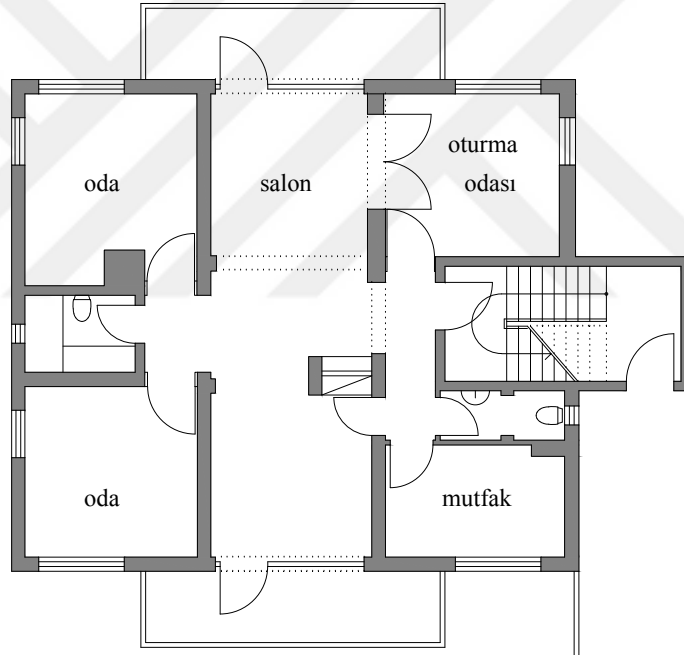
Görsel 3.23. 1950'ler, Alanya. İskeleye yanaşan vapurun önünde Alanyalılar ve ziyaretçiler (Kaynak: Alanya Belediyesi, 2017)



Görsel 3.24. 1951 Alanya, Çarşıdan Kuyularönü tarafına bakış (Kaynak: [http 1](http://1))

1950'lerde Türkiye genelinde olduğu gibi Alanya'da da altyapı çalışmaları hızlanmıştır. Sugözü Mahallesi'ndeki kaynaktan şehre ilk su verilmiştir. Bu tarihe kadar halk kuyulardan ve kaynaklardan su taşımakta ya da sarnıçta su biriktirmektedir. Oba Çayı'ndan elde edilen elektrik şehre verilmeye başlamıştır (Koçak, 2013). Bütün bu altyapısal çabalara rağmen hızla yapılaşan, yaz aylarında her sene daha fazla turisti ağırlayan Alanya'nın su ve enerji sıkıntısı, 2009'da Dim Barajı ve Hidroelektrik Santrali hizmete girene kadar devam edecektir.

1950'lerde Alanya'da ilk tuğla ocakları kurulmuştur. Bu dönemde yığma tuğla ile bina yapımına başlanmıştır. Ortaya çıkan ilk binalar, katta tek dairenin olduğu, manzara yönündeki salonu sofa gibi çalیشان geniş ve sade apartmanlardır (Görsel 3.25). Bunların bir kısmı günümüzde de aile apartmanı olarak kullanılmaktadır.



Görsel 3.25. Alanya Güllerpınarı Mahallesinde bir aile apartmanının tip kat planı.

1955'te Alanya-Antalya karayolunun yapımına başlanmıştır. Bu yolun yapımından önce Antalya'ya bir günde gidilirken bu yeni karayolu ile birlikte gidiş süresi iki saate inmiştir. Alanya Kale Yolu ile İskele Yolu da yine bu dönemde açılmıştır (Koçak, 2013). Yolların açılmasına Alanya içinden başlanmış, sonra Antalya ile Gazipaşa bağlantıları yapılmıştır. Bugün Alanya'nın batı kanadında Atatürk Bulvarı ve doğu kanadında Ahmet Tokuş Bulvarı olarak adlandırılan karayolu, Alanya'nın kentsel tarihinde bir dönüm noktasıdır. Çünkü bu tarihten sonra kentsel etkinlik ve sosyal yaşam bu cadde etrafında şekillenmiştir (Görsel 3.26).



Görsel 3.26. 1960'lar, Alanya, sahil yolu (Kaynak: Alanya Belediyesi, 2017)



Görsel 3.27. Kuyularönü tarafından İskele Caddesi'nin genişletilmeden önceki görünümü, 1960 (Kaynak: Korum, 1998)

Alanya'da ulaşımın kolaylaşması ticareti, turizmi ve göçü hızlandırmıştır. Bu cadde, Alanya'nın ana caddesi olmasının yanı sıra, 2000'lerin başında Keykubat Bulvarı hizmete girene kadar Alanya'nın tek şehirler arası karayoludur.

İskele Caddesi'nin genişletilmesinden önce şehirle iskele arasında araç trafiğine ve denizden gelen malların taşınmasına uygun yapıda bir yol bulunmamaktadır. Bugün Rıhtım Caddesi'nin, Kale yarımadasıyla denizin arasından geçtiği dolgu alan, henüz yapılmamıştır (Görsel 3.28 ve 3.29). Bugünkü İskele Caddesinin üzerinde ve kale yarımadasının doğu kıyısında o yıllarda, yamaca oturmuş denize doğru çıkan yapılar

bulunmaktadır. Bu yapıların bir kısmının konut ve bir tanesinin cezaevi olduğu bilgisi, o günkü kent sakinlerinin denizle kurduğu ilişkinin bugünkünden çok farklı olduğunu düşündürmektedir.



Görsel 3.28. Eski bir Alanya fotoğrafı, Rıhtım Caddesi yapılmadan çok önce, Kale yarımadasının doğu kıyısının görünümü (Kaynak: H. Yenialp, kişisel iletişim)

Alanya'nın ana ulaşım arterinin, yerleşimle denizin arasına keskin bir çizgi çizmesi, kentin denizle kurduğu ilişkide belirleyici olmuştur. Caddenin aynı zamanda şehirler arası yol olarak kullanılması (2000 yılında çevreyolu hizmete açılana kadar), yolun ayırıcı özelliğini pekiştirmiştir. Yolun kumsalın hemen üzerinden geçmesi, şehrin gürültüsüyle ve görüntüsüyle deniz kenarındaki dinlenme alanları arasında bir tampon bölge oluşturmayı olanaksız kılmıştır. Yine de, bugün gelinen noktada, sahil yolu sayesinde yapılaşmanın kumsala kadar inmesine büyük ölçüde engel olduğu söylenebilir.

Dünyada modern mimarlık ve planlama, 50'lerden sonra eleştirilmeye başlamıştır. Kentler hızla değişmektedir ve şehir plancılar şehirlerin sayısız ihtiyacı ve kısıtlamalar ile siyasi güçlerin karşısında zorlanmaktadır.

“Geniş kapsamlı planlama yaklaşımı, plancının kentin tüm mekânsal ve sosyal sorunlarını çözebilecek rasyonel seçme yetisine sahip olabileceği ve geleceği doğru tahmin ederek sorunları önleyebileceği görüşüne dayanmaktadır. Bu görüş, 2. Dünya Savaşı sonrasında modernizmin eleştirilmeye başlanması ile yıpranma sürecine girmiştir. (Firidin, 2004).”

Fakat Anadolu'da bu yıllarda kapsamlı planlama anlayışı ciddiyle uygulanmaya gayret edilmektedir, çünkü burada modern kentleşme uygulamaları henüz tazedir. Yurdun pek çok yerinde imar planları oluşturulmakta ya da yarışmalar düzenlenmektedir.

1958’de yarışma ile elde edilen imar planı, Alanya’nın ilk imar planıdır (Muradov, 2006). Şehir Plancısı Rauf Beyru’nun kazandığı yarışma projesi hakkında fazla bilgi bulunmamaktadır (Günay vd., 2016) (Görsel 3.29). Sahil yolunun ve İskele Caddesi’nin açılması için çalışmaların 1955’te başladığı bilinmektedir, yani şehrin ana arterlerinin aslında yarışma projesinden önce belirlenmiş olduğu; dolayısıyla 58’de yapılan plan ve sonraki değişikliklerin mevcut durum üzerinden üretildiği sonucuna ulaşılabilir.

O dönemde bir Alanyalı milletvekilinin, bu yarışmayı tespit eden fotoğrafta, kadrajın ortasında duruyor olması aslında siyasi iradenin kent planlamasında oynadığı rolün bir ispatıdır. Alanya’da karayolu ulaşımının iyileştirilmesi için gayret eden siyasetçinin, birkaç yıl içinde modern bir kent planı elde etmek için yarışma açılmasına önyak olması, kent planının uzmanlarca projelendirilmesi; bu kentin gelişiminde artık “kendiliğinden” olanın değil “tasarlanmış” olanın baskın olacağı anlamına gelmektedir.



Görsel 3.29. 1958 tarihli Alanya İmar Planı Yarışması kolokyumundan bir fotoğraf (Korum,1998)

Şehir plancı D. Elbruz’a ait 1/5000 ölçekli Alanya Nazım İmar Planı’nın (Görsel 3.30) projelendirildiği tarih bilinmemektedir. Fakat Elbruz’un, 1960’larda ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’nde, 1958’deki Alanya İmar Planı Yarışması’nı kazanan Rauf Beyru ile birlikte ders verdikleri göz önünde bulundurulursa (Günay vd., 2016), bu çizimin yarışma projesini takip eden yıllarda çizilmiş olduğu düşünülebilir.

Elbruz’un projesinde mevcut yollar ve yeni açılan / açılması önerilen yollar okunmaktadır. Mevcut yollar çift yönlü araç trafiğine müsaade edecek genişlikte değildir, üstelik birkaç cadde haricindeki sokaklar keskin dönüşlerle doludur. O dönemde Hacet Caddesi, Bostancıpınarı Caddesi, Kültür Caddesi, Yaylayolu Caddesi, Kızlarpınarı Caddesi ve Gazipaşa Caddesi başlıca yollardır.



Görsel 3.30. Alanya Nazım İmar Planı, hazırlayan: Dündar Elbruz (Kaynak: Prof. Dr. Baykan Günay, kişisel iletişim)

Sokaklar, fotoğraflardan da anlaşıldığı üzere bahçe içindeki evlerin arasında kalan, mülkiyet durumuna göre şekillenmiş kılcal bağlantılardan ibarettir. Sokakların doğrusal ya da eğrisel sürekliliği özel mülkler tarafından sık sık kesilmiş; sokaklar bu noktalarda sonlanmış ya da yön değiştirmiştir. Yeni yollar, modern şehir planlama ilkeleri doğrultusunda, geometrik bir bütünlük ve süreklilik arz edecek biçimde tasarlanmıştır. Cadde genişlikleri çift yönlü motorlu araç trafiğine uygun biçimde tasarlanmıştır. Bugün Keykubat Bulvarı olarak bilinen ve kısmen çevre yolu olarak kullanılan cadde, Elbruz'un planında bugünkü şekliyle yer almasa da bu caddenin öncülü olarak nitelendirilebilecek ve kuzey Alanya'yı boydan boya geçen bir cadde projeden okunabilmektedir.

Elbruz'un planında dikkat çeken bir başka husus da, eski yolların doğu-batı istikametinden çok kuzey-güney istikametinde uzanmasıdır. Alanya halkı, tarıma daha elverişli olan iç kesimlerde ikamet etmektedir. Liman, çarşı, okullar ve resmi kurumlar kentin güneyindedir. Kuzeyde, dağların hemen ardında ise halkın yaz aylarını geçirmek üzere gittiği yaylalar vardır. Şehirler arası seyahatler deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Dolayısıyla kentlinin hareketleri kuzey-güney doğrultusunda daha yoğundur. Yeni durumda ise Antalya ve Gazipaşa ulaşımı karadan sağlandığı için, ana arterler doğu-batı doğrultusuna yerleştirilmiştir. Topoğrafyanın gerektirdiği üzere kent Torosların güneyinde, yarımada ve havza üzerinde gelişmektedir. Bu alan, doğu-batı istikametinde daha geniştir ve bu nedenle yeni arterler şehri uzunlamasına kesmektedir. Planda görünen sahil yolu, önemli bir değişikliğe uğramadan günümüze kadar gelmiştir.

Söz konusu nazım planda, ölçeği dolayısıyla her parsel için işlev belirtilmese de işlevlere ilişkin dikkate değer birkaç detay bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, İskele Caddesi'nin altında, Kızılkule tarafındaki yamaçta "resmi binalar" ibaresinin bulunmasıdır. Resmi binaların az ötesinde, aynı yamaçta (bugün Rıhtım Caddesi'yle İskele Caddesi arasında restoran ve eğlence yerlerinin olduğu yamaçta) oteller yapılması önerilmiştir. Bunun gibi denize yakın ve kıymetli arazilerin pek çoğunun da otel olarak değerlendirilmesi öngörülmüştür. Ayrıca bugünkü toptancı halinin doğusunda, spor alanlarının olduğu mevkide bir hayvanat bahçesi için alan ayrılmıştır. Son olarak, 2018'e kadar hizmet veren Alanya Devlet Hastanesi arazisinin yeri için işlev olarak gazino ve bu tepenin yamaçları için sayfiye evleri gösterilmiştir. Bunların dışında, projedeki okullar halihazırdaki yerlerinde gösterilmişlerdir. Anlaşıldığı üzere kentin belirli alanlarında yapılaşma için öngörülen işlevler resmi kurumlara verilen önemi, turizmin gelişmesi için gösterilen çabayı ve kent halkının modern yaşantıya teşvik edilmesi için yapılan

yatırımları ön plana çıkarmaktadır. Tarımla geçinen içine kapalı bir topluluğun modern yaşam koşullarına sahip olması ve kentlileşmesi için bir program oluşturulmuştur. Ancak bu alanların güncel kullanımına bakıldığında önerilen programa uyulmadığını, kentin kendi dinamikleri doğrultusunda geliştiğini görmekteyiz.

Alanya'da 1960'lara kadar kereste ihracatından başka önemli bir ticari faaliyet bulunmamaktadır² (Muradov, 2006). Bu yıllarda karayolu ulaşımının sağlanması, o zamana kadar içine kapalı olan ilçe ekonomisinin dışa açılmasına, ticari tarımın gelişmesine olanak sağlamıştır. Fakat bu esnada turizm de geliştiği için tarım arazileri yıllar içinde geri çekilmiş ve sonunda yapılaşmaya açılmıştır.

1950'lerde ve 60'larda Alanya'ya gelen yabancılar Alanya'nın özgün doğasından, tarihi mirasından çok etkilenmişlerdir. 60'lar pansiyonculuğun en revaçta olduğu yıllardır, yabancıları evlerinde misafir eden Alanyalılar 80'lerde otel işletmecisi olmuştur. Fakat 80'lere kadar Alanya'nın ana geçim kaynağının turizm olacağı öngörülemedi, nüfus projeksiyonlarında şehrin alacağı göçün ve konut ihtiyacının boyutları tahmin edilemedi ve planlamada da yaşantıda da alınması gereken önlemler zamanında alınamamıştır. 1980'lere kadar yapılan planlamalarda turizmin Akdeniz sahilindeki bakir koylarda gelişeceği, Alanya gibi tarımla geçinen kasabaların fazla turist çekmeyeceği sanılmıştır. Oysa kitle turizminin hız kazanmasıyla birlikte konaklama, transfer, lojistik gibi konular yerleşim merkezlerinde daha kolay çözülmektedir.

1960'larda ülkede kalkınma birinci hedef olduğundan turizm ve kentleşmenin ne gibi olumsuz etkileri olabileceği tartışılmamıştır. 1970'lerde kentleşme, turizm ve göç yoğunlaşmaya başlamıştır. Eş zamanlı olarak ortaya çıkan çevreci ideolojilerin ortaya attığı görüşler doğrultusunda kalkınmanın olumsuz etkileri ve çözüm önerileri gündeme gelmiştir. 1980'lerde ise kalkınma ve çevre koruma hareketleri, sürdürülebilirlik adı altında uzlaştırılmıştır (Hamamcıoğlu, 2003).

Bu dönemde Alanya'da henüz belirgin bir çevre kirliliği gözlenmemektedir. Öte yandan, yapılaşma açısından dönüşü olmayan bir yola girilmiştir. Üretilen konutlar genellikle yap-sat modeliyle üretilen apartmanlardır (Görsel 3.31). Başka şehirlerden müteahhitlerin ve yapı ustalarının gelmesiyle Alanya'nın gün be gün artan konut talebi

² Alanya ve civarında alüminyum, barit, fosfat, kuvarsit gibi madenler bulunmaktadır. Fakat bu madenleri düşük maliyetle denizden taşımak mümkün değildir çünkü maden yüklü ağır vasıtaların turistik kent merkezinden geçerek Alanya Limanı'na taşınması ve iskeleden gemilere yüklenmesi düşünülemez (Muradov, 2006).

karşılanmaya çalışılmıştır. Bu dönemde civar köylerden çalışmaya gelen yapı ustaları vb. işlerde çalışan insanlarla ailelerinin konaklayabileceği sosyal konut bulunmamaktadır. Dolayısıyla işçi aileleri, kendi imkanları ile Alanya'nın kuzeyindeki yamaçlarda yaptıkları evlerde yaşamaya başlamışlardır. Yapılan evler, belirli bir plana bağlı olarak yapılmadıklarından nizami değildirler. Yapıların birbiriyle mekânsal ilişkisi kararsızdır ve mahalleler çıkmaz sokaklarla doludur. Örneğin Kütürüp Mahallesi evleri, 80'lerde resmiyet kazanmış, altyapı hizmetlerine kavuşmuş, kentin kuzeye doğru büyümesiyle kentsel dokuyla birleşmiştir. Ancak parselasyon değişmeyip kat adedi zamanla arttığı için bugün yapılar arasındaki mesafeler yetersiz kalmakta, araç yolları ihtiyacı karşılamamaktadır.



Görsel 3.31. 1967, Alanya (Kaynak: H. Yetkin, kişisel iletişim, 2018)



Görsel 3.32. 1972 Alanya, Kaleden kentin doğu kanadına bakış (Kaynak: [http 1](http://1))



Görsel 3.33. *Alanya Rıhtımı, 23 Nisan Milli Egemenlik ve Çocuk Bayramından bir görüntü, 80’li yıllar (Kaynak: Yetkin, tarihsiz)*

1980’lerde Gümüş Dere ile Dim Çayı arasındaki bataklıklar kurutulmuş, bu bölgeler imara açılmıştır. Böylece ilerleyen yıllarda şehir Oba Göl Mahallesi’ni de içine alarak Gazipaşa yönünde yapılaşmaya başlamıştır.

Rıhtım Caddesi’nin geçtiği ve gezi teknelerinin yanaştığı platform da bu yıllarda yapılmıştır (Görsel 3.33). İlk yapıldığı yıllarda tekneler için çekek alanı ve resmi bayramlarda tören alanı olarak kullanılan Rıhtım Caddesi ve kıyı platformu, yirmi yıl içinde Alanya’nın en çok rağbet gören turistik eğlence mekanları ve yaya aksı ile donatılacaktır.

74-76’da hazırlanan “Güney Antalya Turizm Gelişim Projesi”, Turizm Bakanlığı’nın hazırlayıp uygulamaya koyduğu ilk kapsamlı plandır. Antalya Limanı – Gelidonya Feneri arasını kapsamaktadır. Doğası, mirası ve iklimiyle eşsiz olan bu coğrafyada sürdürülebilir bir turizm programını hayata geçirmek üzere yapılan bu plan 91’de Dünya Turizm Örgütü’nce en başarılı projelerden biri olarak seçilmiştir. Bununla birlikte, 70’lerde altyapısı hazırlanmasına rağmen üstyapı için yatırımcılar proje alanına çekilememiştir. Daha sonra, 80’lerde devlet eliyle uygulanan turizm teşvikleri, bölgeye yatırım yapılmasını sağlamış ve hatta artan talep sonucunda projede öngörülen kapasiteler aşılmıştır (Örs, 2005). Güney Antalya projesi Alanya’yı doğrudan kapsamamakla beraber proje çerçevesinde yapılan uygulamalar (Antalya Havalimanı’nın sivil havacılığa açılması gibi) Alanya’daki gelişimi dolaylı olarak etkilemiştir.

Sonuç olarak 1950'lerin sonuna doğru karayolları ile dünyaya bağlanan Alanya, bu noktadan sonra yeni işlevler, yeni malzemeler ve yeni insanlarla tanışmıştır. Geleneksel mimari ve kentleşme anlayışı geride kalmıştır. Kent, siyasi iradenin kontrolünde uzmanlar tarafından planlanmaktadır. Dolayısıyla süreksizlik ve düşünömsellik devreye girmiştir. Alanya'da 50'lerin ikinci yarısında görölen modernleşmenin bu etkileri, 1980'lerden itibaren daha hissedilir olacaktır.

3.5. Dünyada, Türkiye'de Ve Alanya'da 1980 – 2000 Yılları Arasında Modern Mimarlığın Durumu

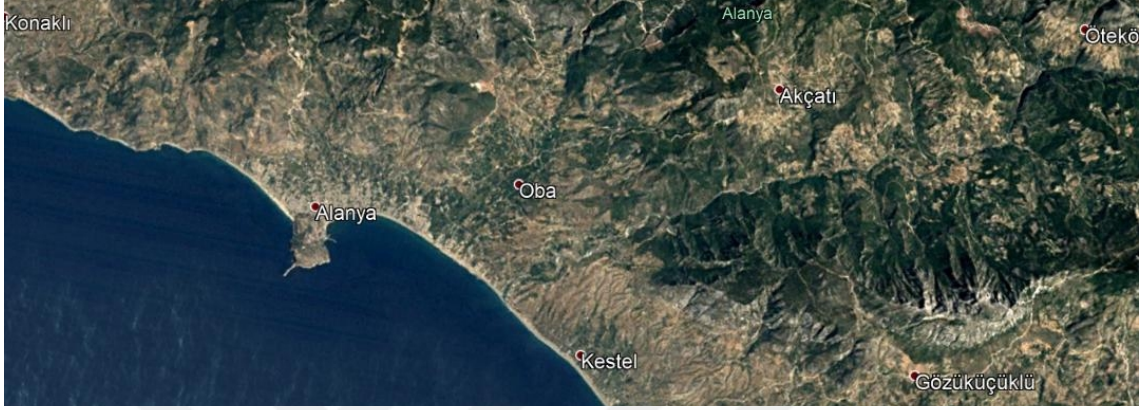
Avrupa'da, 1980'de Venedik Bienali kapsamında gerçekleştirilen sergiden ve bu dönemde üretilen yeni mimariden, Avrupa ve Amerika'da mimarların, mimaride salt işlevin ve rasyonel olanın hakim olmasına tepki gösterdiği anlaşılmaktadır. Kişisel yorumlar, klasik döneme ait biçimler ve süslemeler mimaride yeniden kullanmaya başlamıştır (Roth, 2002).

Bilgin (2002), 1980'den 2000'lere kadar geçen dönemi, mekanik sanayinin belirleyici olduğu durumdan elektronik sanayi ve enformasyonun belirleyici olduğu bir duruma geçildiği dönem olarak açıklar. Türkiye'de, ekonomik ve politik anlamda dünyayla bütünleşme tarzı değişmektedir. Bu dönem belki de kapitalist sanayileşmede üçüncü dönemdir. Yerleşme ve konutlardaki değişimler, evrensel olmaktan çok piyasanın kendi dinamiklerinden kaynaklanmaktadır. Gecekondu ve yap-sat konutları bu dönemde talebi karşılayamamaktadır. Hem devlet hem de özel sektör toplu konuta yönelmiştir. TOKİ devlet eliyle büyük ölçekli toplu konutlar üretmiştir, ayrıca kredi politikaları büyük ölçekli konut üretimini desteklemiştir.

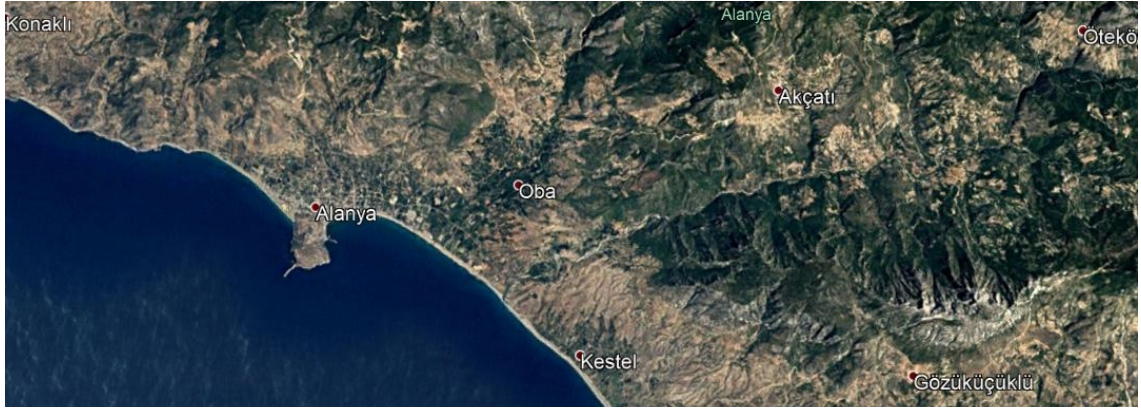
1980 darbesinin ardından iktidara gelen hükümetler liberal ekonomi politikaları yürütmüştür. Toplumsal değerlerde ve imarda mevcut kurallar değişikliklere uğramıştır. 80'lerde İmar ve İskan Bakanlığı kapatılmıştır. Toplu Konut Yasası çıkarılmış, Toplu Konut İdaresi kurulmuştur. Belediyelerin imar faaliyetlerindeki yetkilerinin arttırılması da bu döneme rastlamaktadır (Taş, 2003).

Özel sektörde yüksek standartlı ve çevresine kapalı, büyük ölçekli toplu konutlar yapılmaktadır. Bu konutlar stil olarak dünyadaki örneklerine benzemektedirler. Bu dönemde turizmin gelişmesiyle Ege ve Akdeniz kıyılarında turistik tesislerden oluşan ve yerleşimlerin görünümünü değiştiren bir yapı yoğunluğu oluşmuştur. Orta gelirli halkın kıyı yerleşimlerinden yazlık konut alması da bu yoğunluğu arttırmıştır.

1980'li yıllarda en yüksek noktasına ulaşan hızlı kentleşmede kırsaldan kente göçü destekleyen neo-liberal politikaların etkisi olmuştur. Bu süreçte kent arazileri adeta yağmalanmıştır. Hatta tarım ve orman arazileri de bundan nasibini almıştır. 1983 - 1987 tarihli imar affı uygulamaları ile kentin varoşları çarpık yapılaşmaya uğramıştır (S. Seydioğulları, kişisel iletişim, Kasım 2018).



Görsel 3.34. Alanya 1985, uydu görüntüsü (Google Earth)



Görsel 3.35. Alanya 1997, uydu görüntüsü (Google Earth)

1984'te A. Uzel ve K. Türkoğlu tarafından 1/1000 ölçekli Alanya Mevzi İmar Planı hazırlanmıştır (Görsel 3.36). 1987'de Alanya Kalesi sit alanı ilan edilmiş, ardından yakın çevresinde etkileme geçiş alanı belirlenmiştir. Koruma amaçlı imar planı ise çok sonra, 1999'da onaylanmıştır (Y. Aral, kişisel iletişim, Haziran 2017).

Kale yarımadasının sur içinde kalan kısımlarındaki yapılaşma, sit alanı statüsünden dolayı büyük ölçüde kontrol altında tutulabilmiştir. Tophane Mahallesinde arazi çok eğimli olduğu için motorlu taşıtlarla ulaşım çok kısıtlıdır. Mahalle sakinleri zaman içinde yaşam standartları daha yüksek ve ulaşımı daha kolay olan konutlarda oturmak üzere mahalleyi terk etmişlerdir. Restore edilen evlerin bir kısmı buranın kültürüne yabancı

kimselerle satın alınmıştır ve yılın birkaç haftası haricinde boş durmaktadır. Bir kısım ev ise kendi haline bırakılmıştır ve bilinçsiz kullanıcıların elindedir. Yine de 2000 senesi itibarıyla burada halen oturmakta olan Tophaneliler ve balıkçılar vardır; bunlar su kabağı yetiştirme ve boyama sanatını sürdürmektedirler (Hacıkura, 2000)

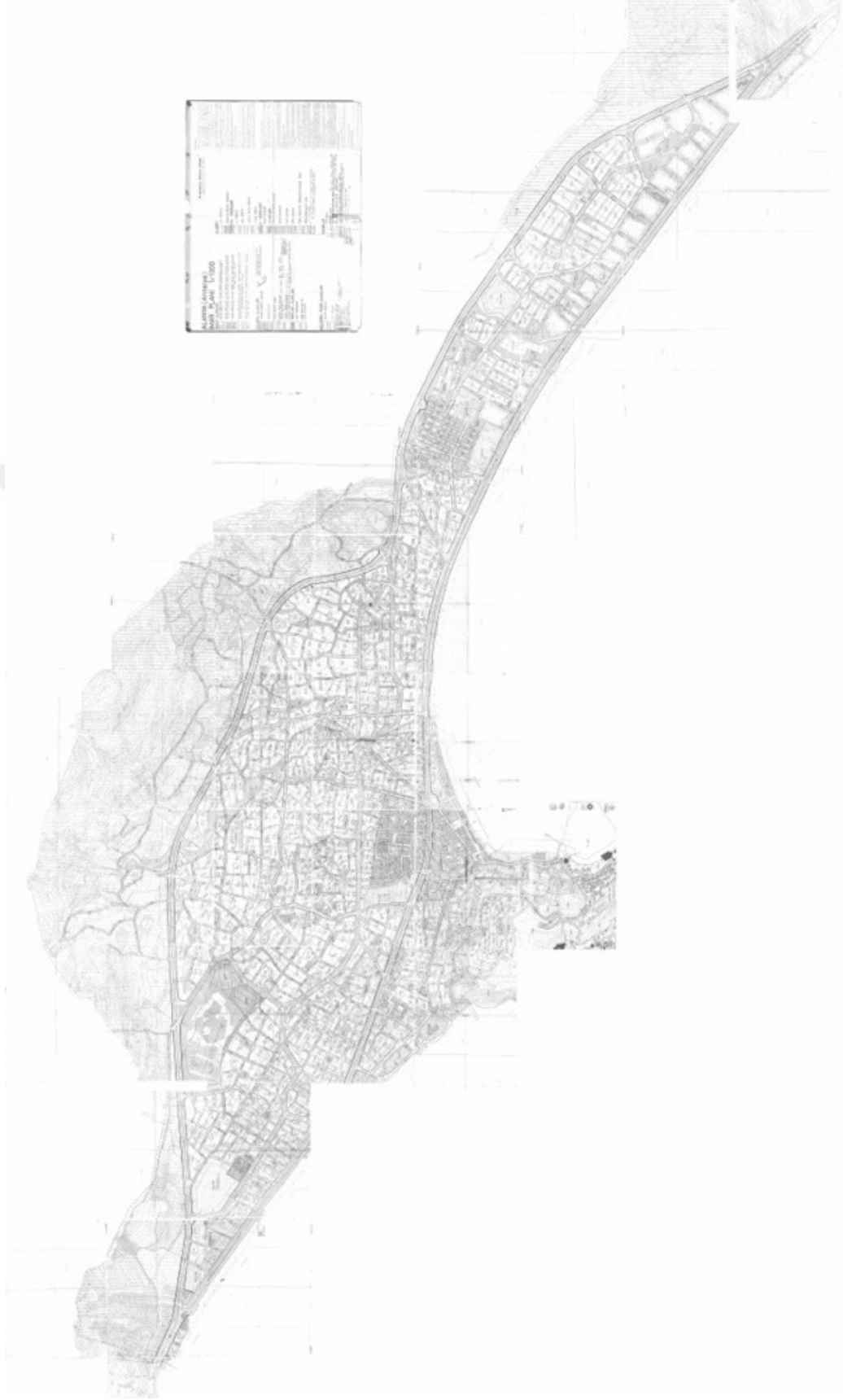
1984 Alanya İmar Planı notlarına göre; yapıların cepheleri beyaza boyanmalı, çatılar kiremitle kaplanacak ise 4 satırlı olmalıdır. Pencere boşlukları için 7/3 oranı verilmiştir. Açıklıklarda kemer kullanılmamalıdır. Bu düzenlemeler kuşkusuz yerleşimin genelinde yapılar arasında bir dil bütünlüğü oluşturmak üzere önerilmiştir. Bazı ticari alanlarda yapıların cadde tarafında beş metrelik arkatlar çizilmiştir. Bunun amacı yaz aylarında kentin işlek kesimlerindeki yayaları güneşin kavurucu etkilerinden korunmaktır.

Bu plana ilişkin bir diğer önemli konu, mahallelerin işlevlendirilmesinde son derece esnek olmasıdır. Meskun alanlarla turistik tesis alanları iç içedir, hatta uygulama esnasında konut alanlarına turistik tesis yapılmasına izin verilmiştir. Uygulamada, şehir yaşantısını ve ekonomiyi canlandırmak adına konutların zemin katlarının ticari amaçla kullanılmasına izin verilmiştir. Bu nedenle, şehirdeki mahallelerin fonksiyonları ayrılamamıştır (Hamamcıoğlu ve Kerestecioğlu, 2006).

Yerleşmenin kuzeyinden geçen çevreyolu için 1991’de 18. madde uygulamalarına başlanmıştır. Kamulaştırma sürecinden sonra yolun yapımı 2000’lerin başında tamamlanmıştır. Çevreyolunun kuzeyindeki tarım arazileri konut talebinin artmasıyla kısa zamanda imara açılmıştır (S. Seydioğulları, kişisel iletişim, Kasım 2018).

Çevreyolu konusunda K. Manisa (2002), özellikle tarım arazileriyle kentsel doku arasına uygulanan bu yolun kuzeydeki yaban hayatını olumsuz etkilememesi ve yerleşimin kırsal kesimden tamamen kopuk kalmaması için önlem alınması gerektiğine dikkat çekmiştir.

1990’lı yıllarda Alanya artık turizm kenti görünümüne kavuşmuş, tarım ile geçinen mütevazı bir ilçe olmaktan çıkmıştır. Bundan sonra gelişimi izlemek ve yorumlamak eskiye göre zordur çünkü gelişim hızı artmıştır ve yeni yolların açılması, şehrin şekil değiştirmesi olağan denebilecek durumlardır. Bu yıllarda Alanya Balıkçı Barınağı, Alanya Yat Limanı, Gazipaşa Havalimanı, Dim Barajı, Oba Stadyumu, yeni telefon santralı gibi projeler üretilmiş ve zaman içinde uygulanmıştır. Ayrıca bu dönemde ilk fakülte ve yüksekokulun yapımına başlanmış; kapalı sistem atık su tesisleri, toptancı hal, turistik çarşı vb. projeler de hayata geçirilmiştir (Koçak, 2013).



Görsel 3.36. 1984 Alanya 1/1000 İmar Planı (A. Uzel, K. Türkoğlu tarafından hazırlanmıştır) (Kaynak: Alanya Belediyesi)

Alanya merkez mahallelerinin dışında kalan sahil bandında, turistik konaklama tesisleri ile bir-iki katlı evlerden oluşan siteler, yazlık devre mülkler ve villalar yapılmaya başlamıştır. Hem Konaklı hem de Gazipaşa tarafında kıyı bandında yoğunlaşan yazlıklar ve oteller, yerleşimlerin doğal gelişim biçimini zorlamış; aralardaki köyler kuzey yönünde fazla genişlemeyip deniz kenarında birleşerek zamanla kesintisiz bir yapı bütünü oluşturmuştur (Görsel 3.37).



Görsel 3.37. *Fuğla Tatil Sitesi, 1981-82 (Kaynak: Erim, 1994)*

Turizm ve göçün arttırdığı yapı yoğunluğu, 1980’lerden sonra kentin dokusunun eskisiyle bağdaşmayacak derecede değişmesine yol açmıştır. Süreci kontrol altına almak ve gelişimin olumsuz etkilerinden korunmak için yapılan projeler rant baskısına dayanamamıştır. Sürdürülebilir turizmin planlanıp uygulanabileceğine ve uzun vadede iyi sonuçlar vereceğine dair umutlar azalmıştır. 18. maddenin 1990’lara kadar uygulanamaması kentte ulaşım ağlarının, kamusal alanların ve altyapı hizmetlerinin geriden gelmesine neden olmuştur. Alanya’nın bu dönemde göç alması nedeniyle oluşan yoğunluk ve artan yapı talebini karşılamak için Türkiye’nin dört bir yanından gelen yapı ustaları, geleneksel mimariden çok farklı bir yapı dilinin oluşmasına neden olmuştur. Yerli halkın, sahip olduğu mimari mirasın bilincinde olmaması ve yönetimlerin yerleşimde oluşan rant baskısının etkisinde kalması, yeni yapı dilinin kentsel dokuda baskın ve kalıcı olmasına yol açmıştır. Bu yeni yapı dilinde gelenekten ya da kimlikten bahsetmek olası değildir.

3.6. 2000'lerin Başından Günümüze Dünya'da, Türkiye'de Ve Alanya'da Modern Kentler

Bugünlerde sosyal medya ve çeşitli haber kaynaklarında bahsi geçen 4. Endüstri Devrimi, yeni nesil bilgi paylaşımı, otomasyon ve üretim teknolojilerine dayandırılmaktadır. Ekonomik gücü elinde bulunduran gruplar yavaş yavaş ağırlığını kaybetmekte, bilişim ve sosyal medya şirketleri büyümektedir. Fosil yakıtların yakın zamanda tükeneceği gerçeği hibrit motorların üretilmesinin ve alternatif enerji kaynaklarının kullanılmasının önünü açmıştır.

Dünyada üç boyutlu yazıcılar ile araç gereçler, hatta deneysel çalışmalarla otomobiller ve mekanlar üretilebilmektedir. Bu imkanların dünyada ve ülkemizde nasıl mekânsal dönüşümlere neden olacağı henüz bilinmese de, enformasyon paylaşımının etkilerinden bahsedilebilir. Her türlü bilginin dünyanın neredeyse her noktasından ulaşılabilir olması, insanların düşünce ve beğenilerini evrensel bir çatı altında buluşturmuştur. Dolayısıyla modernleşme kültüründeki yayılma hızı en üst düzeye ulaşmış sayılabilir.

Devlet ya da özel sektör girişimiyle yapılan kentsel dönüşüm ve sosyal konut projeleri umulan sonuçları vermemiş, sonuçta ortaya çıkan mekanlar, orada oturması beklenen insanlara yabancı, ihtiyaçlarına cevap vermeyen çöküntü alanlarına dönüşmüştür. Alışveriş merkezlerinin çoğalması, kültürel etkinliklerin kültür merkezleri altında toplanması gibi büyük projeler, kentlinin caddelerden çekilmesine neden olmuştur. İçine kapalı, etrafında yüksek duvarları, kapısında güvenliği ve içinde çocuk parkı, yüzme havuzu gibi donatılar bulunduran toplu konut projeleri giderek daha fazla rağbet görmüştür. Bu da insanların kentsel mekanlarla temas etme koşullarını değiştirmektedir. Söz konusu konut alanlarının arasında kalan yollar, iki yanı duvarlarla kapatılmış tehlikeli yerler olmaya başlamıştır. Halbuki caddeler kent yaşantısının en önemli unsurlarıdır ve caddelerdeki güvenliği sağlayan, civarda oturan insanlardır (Jacobs, 2011).

2000'lerde Türkiye genelinde dışarıya kapalı toplu konutların üretimi inşaat piyasasının en yaygın üretimlerindedir. Ayrıca Türk-İslam kültürüne ait biçimlerin ya da isimlerin kullanıldığı yeni yapılar kendini göstermeye başlamıştır. Çok sayıda spekülatif ve rant odaklı toplu konut projesi, hem devlet hem de özel sektör tarafından üretilmekte ve birtakım tarihselci isimlerle, bezemelerle satışa sunulmaktadır (Görsel 3.38 ve 3.39).

“Tarihselciliğin ideolojiyle son bağlarının da koptuğu, sadece ortamdaki bitimsiz imge talebine yanıt verir hale geldiği bir dünyada, Türkiye’de yaşayanların önemlice bir kesimi mimari ve tasarımsal tarihselciliklerde hala milli göndermeler aramaya doyamıyorlar. (Tanyeli, 2016)”



Görsel 3.38. Bolu Mudurnu’daki TOKİ evleri projesi



Görsel 3.39. “Maslak 1453” adıyla satışa sunulan proje, İstanbul.

Alanya’da yoğun yapılaşma, 1990’ların sonunda çevreyolu sınırına dayanmıştır. Kirlilik, altyapı ve ulaşım sorunları büyüyerek kentteki yaşantıyı etkisi altına almıştır. Mevzi imar planlarıyla sorunlar çözülmeye çalışılmakta, gerekli alanlarda kamulaştırma ve 18. madde uygulaması yapılmaktadır.

1990’ların sonunda Alanya Belediyesi ve Ticaret Odası’nın girişimiyle, Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümü’nün katılımıyla bir “kentsel tasarım” rehberi oluşturması için çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalar, akademik uzmanlığın yerel yönetimce kentsel tasarım sürecine dahil edilmesi anlamında olumludur ve uzmanların ortaya koyduğu tespitler, eleştiriler dikkate alınmış; öneriler imkanlar dahilinde

uygulanmıştır. Çalışmalarda çağdaş kentsel tasarım ilkelerinden bahsedilmiş, Alanya'nın kentsel sorunları tespit edilerek çözüm önerileri ve projeler geliştirilmiştir.

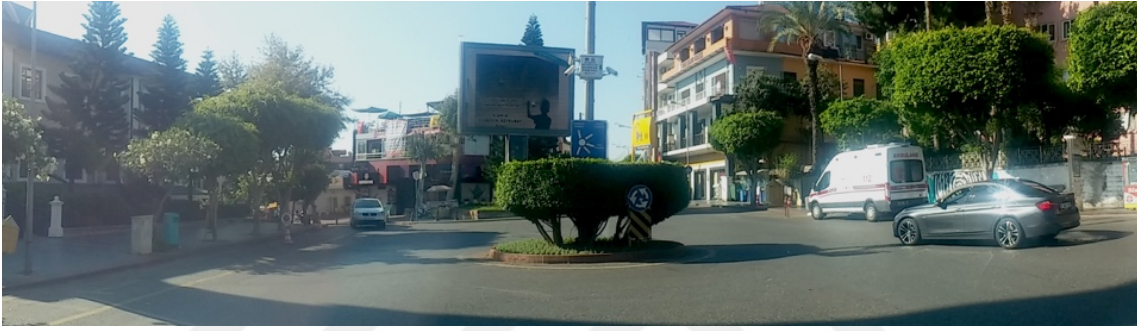
Tespit edilen başlıca sorunlar ve çözüm önerilerinden bahsedilecek olursa (Soyak, 2003; Manisa, 2002; Yerliyurt, 2002) :

- Ana caddenin aynı zamanda şehirlerarası yol olması ve şehir içi seyreden araçlarla transit araçların birbirini engellemesi yaşam kalitesini düşürmektedir. 84 planında yer alan çevre yolu bir an önce açılmalı ve şehirlerarası trafik kent merkezinden uzaklaştırılmalıdır. Ana caddenin araç yoğunluğu azaltılmalıdır, kaldırımlar genişletilmeli, yürüyüş ve bisiklet yolları düzenlenmelidir.
- Merkezde yoğun yapılaşmanın olduğu alanlarda parseller çok sıkışıktır. Bazı binaların arasındaki mesafe o kadar azdır ki bitişik nizam ile ayrık nizam yapılaşma arasında kalmış olumsuz bir yaşantı sunmaktadır. Yeni yapılaşan mahallelerde çekme mesafeleri korunmalıdır.
- Atatürk Caddesi'nde bina biçimlenişlerinde herhangi bir görsel uyum ya da dil birliği yoktur. Cephe elemanları ve çıkmalar için belirli oranlar kullanılarak bir uyum yakalanabilir. Ticari birimlerin ve iş yerlerinin tabelaları birbirinden çok farklıdır ve görüntü kirliliği oluşturmaktadır.
- Kentsel açık alanlar ve meydanlar efektif kullanılamamaktadır. Pek çok açık alan otopark olarak kullanılmaktadır ve kentsel yaşantıya başka bir katkıları yoktur. Hükümet Konağı önündeki Atatürk Heykeli ve meydanın üç tarafı araç yollarıyla çevrilidir. Resmi törenler dışında kullanılamamaktadır. Bu meydanı Rıhtım Caddesinden gelen bir yürüyüş yolunun varış noktası haline getirmek mümkündür.
- Kıyı alanları efektif kullanılamamaktadır. Sahil yolunun deniz tarafında sahile hizmet edecek tesisler oluşturmak ve araç park etmek için yer yoktur. Mümkünse bu işlek cadde ile kumsal arasında bir yeşil bant oluşturulmalıdır. Ayrıca denizden bakıldığında görünen kentsel silüet çok düzensizdir. Yapıların yükseklikleri de, birbirlerine mesafeleri de farklıdır.
- Kentin mimarisinde Alanya'ya ait bir kimlik oluşmamıştır. Gelişmekte olan pek çok yerleşimde olduğu gibi Alanya'da da özgün bir kentsel doku, mimari ya da kent mobilyaları yoktur.

Yıldız Teknik Üniversitesi'nin çalışmasının yanı sıra bu dönemde Tophane Mahallesindeki evlerin restorasyonuna başlanmıştır. Gezinti yolları ve donatılar iyileştirilmiş, mahalledeki kültürel mirasın yaşantıya katılması sağlanmıştır.

Kızılkule'nin yanından Tophaneye çıkan taşlık yol ile etrafındaki hamam, sarnıç, çeşme gibi yapılar restorasyonu yapıldıktan sonra kültürel etkinliklerde kullanılmak üzere yeniden işlevlendirilmiştir.

Eski kent merkezi niteliğindeki Kuyularönü Meydanı 2000'lerin başında; Kuyularönü Camii, Alanya Dispanseri ve Çarşı girişinin çevrelediği, Damлатаş Caddesi, Kaleyolu ve Bostancıpınarı Caddesi'nin (İskele Caddesi) kesiştiği bir kavşak niteliğindedir (Görsel 3.40). Taşıdığı işlevler itibariyle yoğun araç trafiğine maruz kalmaktadır. Burası, bir cazibe merkezi niteliğindeki çarşıya giriş noktasıdır, dolayısıyla yaya yaklaşımı ile otopark imkanı önemlidir (Soyak, 2003).



Görsel 3.40. Kuyularönü Meydanı'nın güncel durumu (2018)

Ayrıca Çarşı içinde Hükümet Caddesi ile İzzet Azakoğlu Caddesi (kısmen), Müftüler Caddesi, Hayate Hanım Caddesi ile bunları dik kesen sokaklar araç trafiğine kapalıdır. İskele Caddesi ve Rıhtım Caddesi bu bölgenin araç yaklaşımı açısından neredeyse tek alternatifidir ve bu caddeler otopark olarak da kullanılmaktadır (Görsel 3.41).

K. Manisa'ya göre (2002), Alanya kent kimliğini ve kentlilerin buraya duyduğu aidiyeti güçlendirmek adına birtakım arayışlara gidilmesi yararlı olacaktır. Özgün kent mobilyalarının ve kentsel donatıların kullanılması gibi çözümler önerilebilir.

Fakat kent kimliğinin yeniden üretilebilir olup olmadığı tartışma konusudur. Kimlik bir süreçtir ve bir varoluş tarzının ürünüdür. Belirli koşulların sürekliliği içinde, kendiliğinden oluşur; tasarlanabilir değildir. Bir kent, sahip olduğu kimliği coğrafyasına, iklimine, konumuna, tarih boyunca burada ikamet eden insanlara, geçirdiği savaflara ve pek çok diğer etkene borçludur. Bunların değişmesiyle kentsel kimlik de değişebilmekte, böylece özgünlük kazanmaktadır (Türk ve Seydioğulları, 2018).



Görsel 3.41. İskele ve Rıhtım Caddeleri ile bağlantılı yolların uydu görüntüsü (Google Earth)



Görsel 3.42. Alanya Rıhtımında güneybirlik gezinti tekneleri, 2018.

Bugün İskele Caddesi turiste yönelik satış üniteleri, oteller, kafeler, lokantalar ve gece kulüpleri ile doludur. Caddenin deniz tarafı da tamamen kapanmak üzeredir. Diğer taraftaki yapılar bitişik nizamdır ve cephe düzenleri birbirinden çok farklıdır. Bu caddenin genel panoraması, yaklaşmakta olduğunuz görkemli kültürel miras hakkında hiç ipucu vermez, hatta onu ezer.

Rıhtım Caddesi'ndeki yürüyüş yoluna yanaşan büyük güneybirlik gezinti tekneleri deniz manzarasını engellemektedir (Görsel 3.42). Diğer taraftaki gece kulüplerinin tuhaf

mimarisi, bağlamdan koparmanın ve yeniden yerleştirmenin talihsiz birer örneğidir. Devamındaki yapay şelale ve yapay kayalar ise ardındaki tarihi dokuyla tezat oluşturmaktadır.

Kızılkule'nin önündeki meydan otopark olarak kullanılmaktadır. Otoparkın iki tarafında hafif konstrüksiyonlarla oluşturulmuş yeme içme mekanları vardır. Bu alanın Kızılkule tarafında deniz kenarında, herkesin serbestçe vakit geçirebileceği küçük bir oturma alanı vardır (Görsel 3.44). Otoparkın ortasındaki heykel, 1930'larda burayı ziyaret eden Atatürk'ün anısına dikilmiştir. Diğer tarafta gümrük sahası ve gümrük binası bulunur. Alanya'nın ilk yapılan betonarme iskelesi, 1990'larda kurvaziyer liman olarak gümrük sahasına ayrılmadan önce, halkın yaz akşamlarında gezindiği ve gençlerin balık tuttuğu bir kamusal alan olarak kullanılmıştır. Şimdilerde aynı işlevi, ucunda fener olan dalgakıran üstlenmeye çalışmaktadır.



Görsel 3.43. *Rıhtım Caddesi'ndeki tarihi duvar ve yapay kayalar*



Görsel 3.44. *Kızılkule Meydanı, uydu görüntüsü (Google Earth)*

2000'li yıllara gelindiğinde, Tophane Mahallesiindeki eski evlerden, eski kentsel dokuyu okumak mümkündür. Kıyı ovasındaki eski evler ise bugün yeni kentsel yapı yoğunluğunun içinde kalmışlardır. Korunabilmiş olan geleneksel Alanya evlerinin önemli bir kısmı restore edilmiştir. Evlerin bir kısmı restoran, butik otel ya da kafe olarak yeniden düzenlenmiştir; bir kısmı ise kültürel çalışmalar için kullanılmaktadır. Dolayısıyla şehir yaşantısına katılmışlardır bir şekilde fakat bu evlerin pek azı eski sahiplerinin elindedir. Türkmen (1996), kentsel dokuların, gerçek sahipleri orada oturduğu sürece yerin ruhunu devam ettirebileceğini ifade etmiştir. Mirasçıların artması, geleneksel evlerin el değiştirmesinin en önemli nedenidir.

Tophane Mahallesinde yaşayan bir sakinin merdiven sahanlığına yerleştirdiği dinlenme taşı, bulunduğu mahalle sit alanı olduğu için bugüne dek gelebilmiştir (Görsel 3.45). Bu taş bir mahalle sakininin, kamusal mekana müdahalesi olarak okunmalıdır. Mahalle sakininin bu müdahalesi onun aynı zamanda aidiyet hissini ispatıdır; evinin yakın çevresindeki kamusal mekanda söz sahibidir ve aslında mekanın biçimlenmesine katkıda bulunarak mekana kimlik kazandırır.



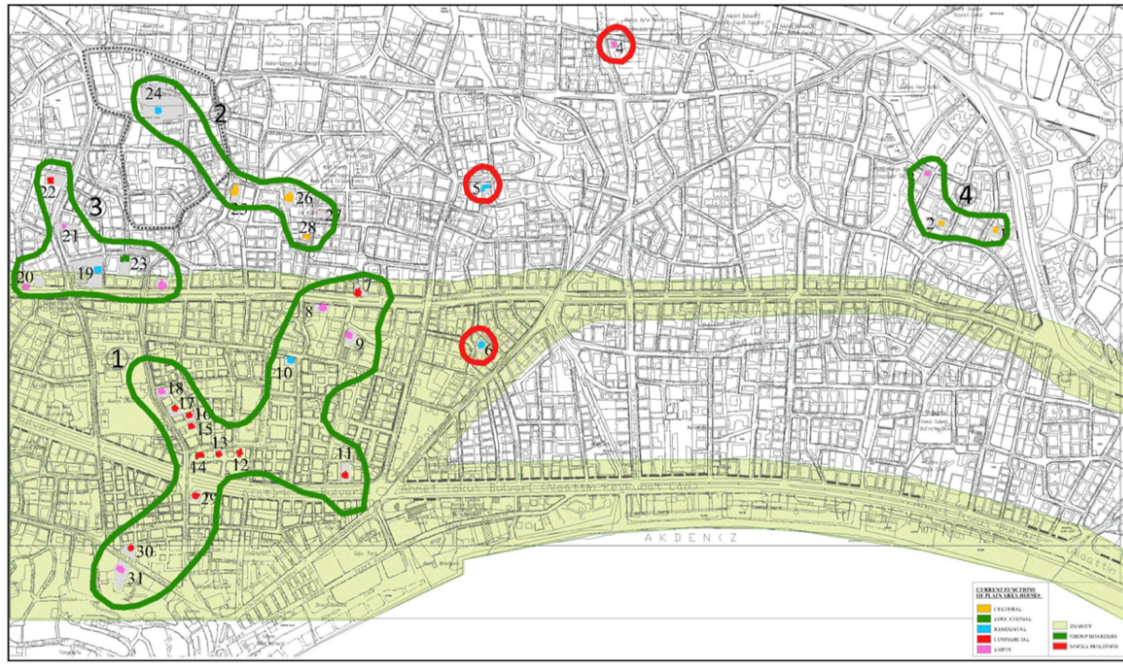
Görsel 3.45. Alanya Tophane Mahallesi'nde bir umumi merdivenin sahanlığındaki dinlenme taşı.
(Seydioğulları, tarihsiz)

Üst ölçekte bu tür katılımlara doğrudan engel olacak bir düzenleme yoksa da, imar yönetmelikleri, plan notları ve belediye meclislerinin kararları son derece kısıtlayıcıdır. Gelişim hızına bağlı olarak kent içinde kalan yerleşimlerin çehresinin kısa periyotlar içinde değişmesi kentsel bellek ve aidiyet hissine ister istemez zarar vermektedir.

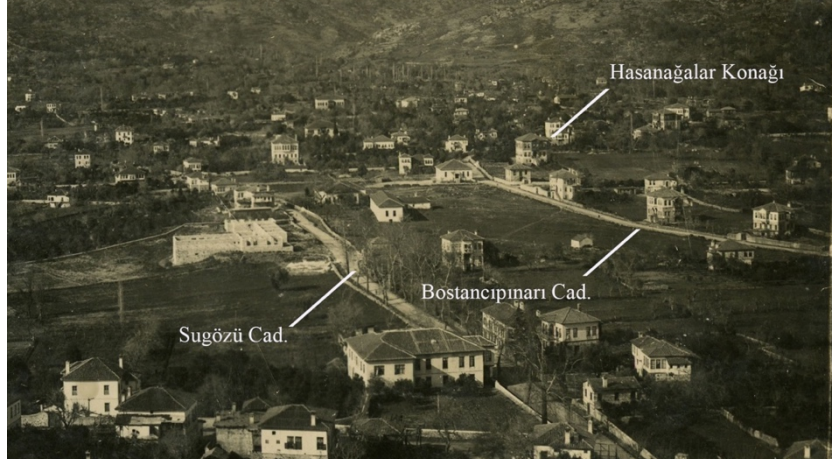
Kıyı ovasındaki kentsel doku, sadece plan düzleminde incelenebilirse eskiye ait izler taşımaktadır. Eski Alanya'nın dolambaçlı dar yolları büyük ölçüde yerini modern araç yollarına bırakmış olsa da Güllerpınarı ve Şekerhane Mahallelerindeki sokaklar geçmişin izlerini taşımaktadır. Geleneksel yapılar yeni yapı yoğunluğunun içinde kalmıştır.

Göncü (2012), kıyı ovasındaki eski bir Alanya evi olan Hasanağalar Konağı'nın (Görsel 3.46, 3.47, 3.48) restorasyon projesini hazırlarken, kıyı ovasındaki bütün eski konutları incelemiş, bunların durumları hakkında bilgiler vermiştir. Göncü, yapıların çoğunun kentsel yoğunluğun yüksek olduğu kısımlarda kaldığına işaret etmektedir (Görsel 3.46), bu yüzden özgün işlevlerini sürdürmeleri olanaksız görünmektedir. Bazı konutlar, ticari işlevlere yanıt verebilmek için değişikliğe uğramıştır. Daha düşük yoğunluklu bölgelerde yer alan konutlar da özgün işlevlerini sürdürmeleri mümkün olduğu halde başka amaçlarla kullanılmaktadırlar.

Mimari mirasın özgün işlevini ve ilk sakinlerini barındırmaya devam etmesi, yerin ruhunu ve karakterini belirleyen unsurların korunmasının ön şartıdır. Ne var ki yaşam biçimleri değiştiğinde bunu sağlamak imkansızlaşır. Örneğin Kızılkule'nin bugün askeri bir amaçla kullanılmasını önermek gülünç olacaktır. Bu nedenle mimari mirasın kentsel yaşantıya katılması için yeniden işlevlendirilmesi, gereklidir ve mirasın büyük ölçüde korunmasını sağlamaktadır.



Görsel 3.46. Alanya kıyı ovasında bulunan geleneksel evleri gösteren plan (Kaynak: Göncü, 2012).



Görsel 3.47. 1930'lar, Alanya. Sugözü ve Bostancıpınarı Caddelerinin görünümü (Kaynak: H. Yenialp, kişisel iletişim, 2018).



Görsel 3.48. 1940'lar, Alanya, Bostancıpınarı Caddesinde insanlar, faytonlar ve Hasanağalar Konağı (Kaynak: Bir Zamanlar Alanya.)



Görsel 3.49. Şekerhane Mahallesi Şevket Tokuş Caddesi, Hasanağalar Konağı (restorasyon öncesi) ve çevresi (Kaynak: Göncü 2012).

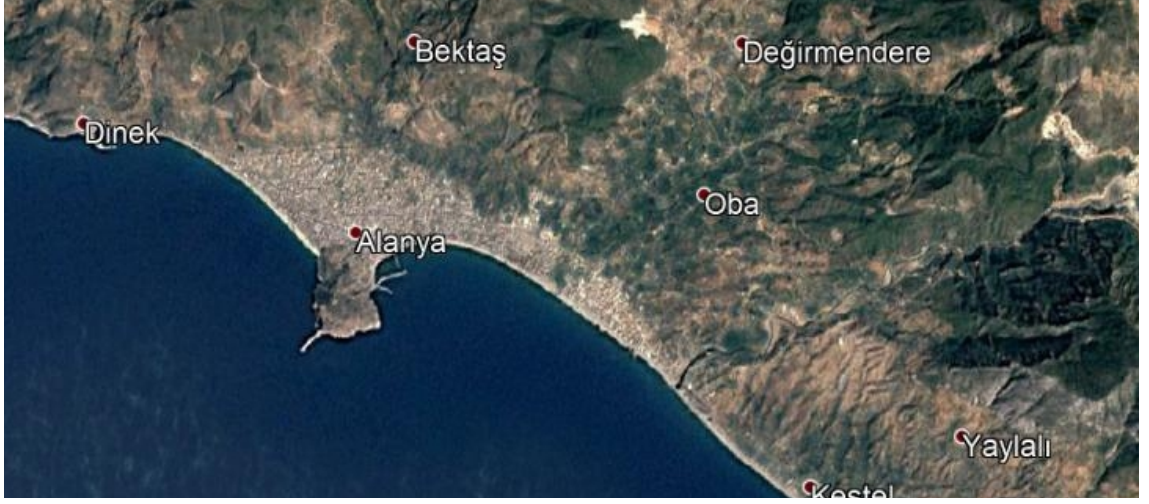
2000'li yıllarda Alanya'nın kentleşmesine dair diğer bir önemli husus, yabancı uyruklulara konut satışlarıdır. 2010 yılında ALTSO tarafından hazırlanan rapordan anlaşıldığı üzere 2003'te Avrupa Birliği uyum yasaları kapsamında oluşan olumlu hava ve yabancıya mülk satışını kolaylaştıran tapu yasasının yürürlüğe konması sonucunda özellikle Avrupalı ve Rus yabancılar Türkiye'de, özellikle de Akdeniz sahillerinde konut edinmeye başlamışlardır³.

2003 sonu itibariyle Alanya'da yabancı uyruklulara satışı yapılmış 3500 civarı konuttan bahsedilmektedir. Bu rakam 2009 yılı sonunda 17000'i bulmuştur. 2004'e kadar her yıl yaklaşık 100-150; izleyen yıllarda ise 2000 ila 2500 civarı konut yabancı uyruklular tarafından satın alınmıştır. Konut alımındaki bu talep üzerine inşaat piyasasında büyük hareketliliğe neden olmuştur. Sadece son beş yılda 14 000 civarı konut üretilmiştir. Fakat sektördeki canlanma o denli büyük bir arzı beraberinde getirmiştir ki, yıllar içinde piyasa belirli bir doygunluğa ulaştığında, yabancı uyruklu alıcılar için üretilmiş konutların önemli bir kısmı satılamamıştır (http 2). Bu bilgiler ışığında Alanya ekonomisinde turizm kadar yabancıya konut satışının da önemli olduğunu belirtmek gerekir. Ancak bu çalışma açısından önemli olan bu sektörlerin gelişiminin kentsel anlamda nasıl sonuçları olduğudur.

Turistik tesislerin özellikle kıyı bandında yer alma talebi ve şehir içi parsellerin küçük olması, merkezin halihazırda belli bir yapı yoğunluğuna ulaşmış olması, yeni yapılan büyük tesislerin doğu ve batı sahillerine konumlandırılmasına neden olmuştur. Merkezde hizmet veren oteller nispeten düşük kapasiteli şehir otelleridir ve 1984 tarihli imar planının sonucu olarak konut yerleşimleriyle iç içedir. Bu durum konut alanlarıyla turistik tesislerin birbirini rahatsız etmesine neden olmaktadır (gürültü, kirlilik, mahremiyetin sağlanamaması gibi). Yerli halkın alıştığı yaşam biçimi sınırlanmakta ve yakın çevredeki kamusal alanların (sahil gibi) hakimiyeti turistlerin ve turistik işletmelerin eline geçmektedir.

Yabancıya mülk satışı konusunda ise farklı sıkıntılar vardır. İnşaat sektörünün canlanmasıyla mimari faaliyetler artmış ve konut yatırımı özendirilmiştir. Fakat birdenbire artan talepler karşısında projelerin hazırlanması ve uygulanması için gerekli süreler sağlanamamış, imalatların ve kentsel büyümenin kontrolü zorlaşmıştır.

³ Bu tarihten önce de Alanya'da yerleşik yabancılar bulunmaktadır fakat bu tarihten sonraki talebin büyüklüğü, konut piyasasını belirleyecek ölçektir.



Görsel 3.50. Alanya 2000, uydu görüntüsü (Google Earth)



Görsel 3.51. Alanya 2004, uydu görüntüsü (Google Earth)



Görsel 3.52. Alanya 2011, uydu görüntüsü (Google Earth)



Görsel 3.53. Alanya 2014, uydu görüntüsü (Google Earth)



Görsel 3.54. Alanya 2017, uydu görüntüsü (Google Earth)

Kuzey Alanya’da ve Oba tarafında kalan son tarım arazileri el değiştirmiş, yapılaşmaya açılmış, buralara yüksek katlı apartman ve toplu konutlar inşa edilmiştir. Altyapı hizmetleri, hızla oluşan yeni mahallelerin hızına yetişememiştir. Kentsel yoğunluk yamaçlara doğru tırmanmıştır. Halbuki kuzey Alanya’daki yamaçlar zemin güvenliği açısından yapılaşmaya uygun değildir.

2017’de 67 ülkeden 4.049 yabancı, Alanya’dan gayrimenkul satın almıştır. Bu rakam tüm zamanlar için toplamda 86 ülkeden 39.500 gayrimenkuldür (http 2). Dolayısıyla, yabancı uyruklu alıcıların beğenisi konut üretiminde belirleyici olmaya başlamıştır. Üreticinin hedef kitlesine göre İskandinav ya da Rus alıcılar için çok sayıda konut üretilmiştir. Bu konutlar genel olarak birkaç apartman bloğundan oluşan küçük siteler biçimindedir. Bahçesinde havuzu ve girişinde güvenliği vardır. Bazılarında kapalı havuz, aletli jimnastik salonu ve market gibi birimler de yer almaktadır.



Görsel 3.55. Olive City Resort, Alanya, iki odalı daire projesinin üç boyutlu çizimi.

Dairelerin çoğunlukla salonu küçük ve amerikan mutfaklıdır (Görsel 3.55). Bir çeşit yazlık ev mantığıyla yapıldıklarından bu evlerde büyük dolap ya da yüklük gibi depolama alanları, kiler vs. mahaller bulunmaz. Kentin en cazip mahallelerinde konut alan yabancıların bir kısmı buraya yerleşmektedir fakat önemli bir kısmı da ülkesinde yaşamaya devam edip ancak bahar ve yaz aylarında üç dört aylığına Alanya'ya gelmektedir. Bu da yabancıların yoğun olarak oturduğu mahallelerin kış aylarında ıssızlaşmasına neden olmaktadır.



Görsel 3.56. 2018 Alanya, Kaleden kentin doğu kanadına bakış.

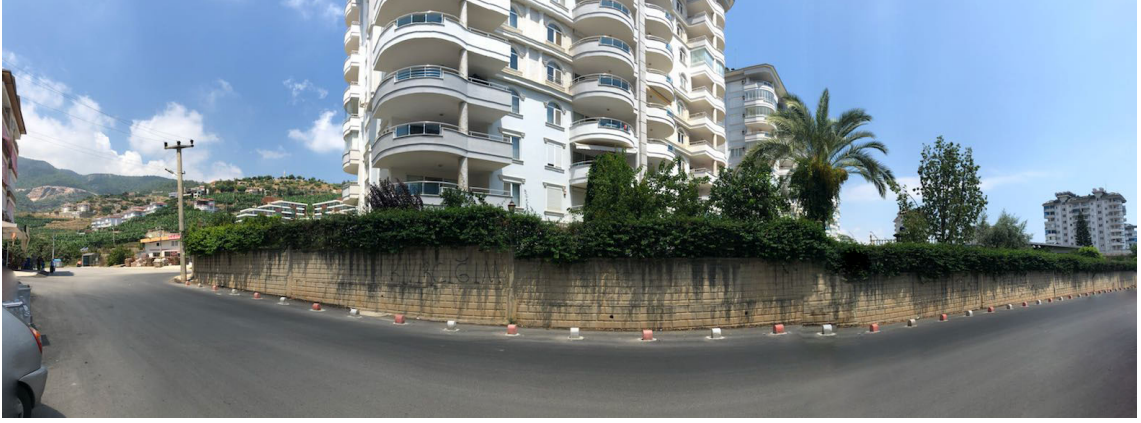
Şener (1991), Alanya özelinde geleneksel konut modelinden apartman modeline geçişte korumaya değer ve yeni yaşantıya uyarlanabilir olan mekânsal çözümleri araştırmış ve bunların ne ölçüde korunabildiğine ilişkin bir değerlendirme yapmıştır. Şener'e göre iklimsel koşullara uymak amacıyla geliştirilmiş çözümler yüzyılların birikimini içinde taşımaktadır ve bu yüzden modern döneme kadar kalıcı olmuşlardır.

Alanya'da geleneksel konutlarda sıcak iklime son derece uygun olan hayat ve çardak mahalleri, bunların konut içindeki konum ve kullanımları korunmaya değerdir. Manzara yönünde ve yazlık dilimde yer alan hayat, çardakla doğrudan ilişkilidir. Yazlık dilim genellikle ahşap cepheli, kiremit çatılı, hayat, çağnışır ve mabeynin yer aldığı kısımdır. Yazlık dilim kışlık dilimden daha yüksek tavanlıdır ve tepe pencereleriyle havalandırma sağlanır. Kışlık dilim yazlık dilimin gerisinde yer alan, taş cepheli, toprak damlı kısımdır ve genellikle yatak odalarıyla (büyük içeri ve küçük içeri) mutfak bu kısımdadır (Şener, 1991).

Yeni konutlarda yazlık dilime karşılık gelebilecek mahaller giriş holü (hayat), salon (çağnışır) ve balkon (çardak) olabilir. Balkona, giriş holünden ulaşılmaz, dolayısıyla geleneksel evin girişindeki yarı açık mekan etkisi yoktur; balkon salondan ulaşılabilen ikinci derece önemdeki bir mekandır ve genellikle salonla bütünleşmez. Doğal havalandırma için kat yüksekliğinin fazla olması mümkün değildir çünkü imar yönetmelikleri kat yüksekliği konusunda kısıtlayıcıdır (Şener, 1991).

Apartment formunda gedey ve sarnıç konuttan çıkmıştır. Yine de ilk yapılan apartmanlar geniş salonlu, balkonları manzaraya açılan ve mutfağın ayrı olduğu, depolama alanlarının bulunduğu konutlardan oluşmaktadır. Salonun yanı sıra oturma odası vardır ki salon çağnışır ile özdeşleştirilebilirse, oturma odası da mabeyn olarak yorumlanabilir.

Yabancı konut alıcılarının talepleriyle birlikte, özellikle sonradan yapılaşan Cıkıllı ve Oba gibi mahallelerde birkaç apartmandan oluşan içine kapalı siteler inşa edilmiştir. Buralarda konut alanları oluşturulurken, merkeze uzak oldukları için, kendi içinde yüzme havuzu, aletli jimnastik salonu vb. alanları olan yüksek duvarlarla caddeden ayrılmış siteler çoğunluktadır. Sitenin dışına çıkıldığında ise ıssız bir kamusal alanla karşılaşılır; çocuk parkı, çay bahçesi vb. olmadığı gibi bazı yerlerde kaldırım bile bulunmamaktadır (Görsel 3.57).



Görsel 3.57. *Kuzey Alanya'daki bir toplu konutun cadde görünümü (fotoğraf: Z. Yağmur).*



Görsel 3.58. *Selçuklu Konakları, Alanya*

Bunların haricinde, Türkiye genelinde olduğu gibi, bir pazarlama yöntemi olarak tarihsel isimlerle pazarlanan, toplu konutlar da vardır (Görsel 3.58). İç ya da dış mekanında, ismini kullandığı tarihi yapılarla ölçek, malzeme, mekânsal organizasyon gibi açılardan mimari bir benzerlik bulunmamaktadır.

Bu konutların kamusal alandan bir tampon bölgeyle ayrılmanın (güvenlik denetimli site bahçesi) yanı sıra sosyal donatılarını bünyesinde çözme çabası, konut alıcılarının kent yaşantısına katılmaktaki isteksizliğinin bir göstergesidir. Bu durumun, konut içinde sakinlerinin yaşamsal ihtiyaçlarını karşılayan geleneksel Alanya evlerindeki mahremiyet kaygısıyla ilişkisi yoktur. Çünkü yeni konutların cam cepheli salonlarının perdeleri hep açıktır (Görsel 3.59).



Görsel 3.59. 2000'lerde yapılan bir konut örneği, Mahmutlar.

Pek çok konutun gece yanan dekoratif cephe aydınlatmaları daire sakinlerinin kontrolünde değil, otomasyona bağlıdır. Bu evler genellikle konutların sahiplerinin ikinci (yazlık) evleridir ve tasarımlarında iklimsel veriler dikkate alınmamıştır. Yani ihtiyaca göre biçimlenmiş, günün imkanları çerçevesinde kullanıcıya barınma sağlayan mütevazı ve zarif geleneksel Alanya evlerinden her bakımdan farklıdırlar. Ayrıca bu yeni konut stokunun pek çok örneğinde bağlamından koparılmış unsurlara rastlamak mümkündür, barınma işlevi kısmen bir gösteriye dönüşmüştür. Fakat bağlamdan koparma ve yeniden yerleştirme çabaları konutlardan çok turistik konaklama tesislerinde göze çarpar.

Alanya'da bugün, kitle turizminde misafirlere sunulan her şeyin içi boşaltılmıştır; kitle turizmi bir tüketim etkinliğidir. Turistik tesislerin ve turiste yönelik aktivitelerin mekanları çoğunlukla dekorlardan ibarettir. Bu da bağlamsız bir mimarinin yaygınlaşmasına neden olmuştur. Yatak kapasiteleri zaman içinde artan otel kompleksleri, şehrin içinde ve çoğunlukla etrafında büyük kütleli, eklektik tarzda yapı grupları oluşturmuştur. Şehre girişte ziyaretçileri karşılayan yapılar da bunlardır.

2000'li yıllarda Alanya'da kitle turizminin karakteri ve neden olduğu mekânsal / kentsel değişimler bir diğer önemli konudur. Fakat önce Türkiye'de turizmin gelişimine ilişkin birkaç bilgi verilmelidir:

- 1949'da 1.Turizm Danışma Toplantısı düzenlenmiş ve “Turizm Ana Programı”

başlığı altında sektörün gelişmesine yönelik bir program hazırlanmıştır. Ardından 1950’de çıkarılan teşvik kanunu Türkiye’de turizmin geliştirilmesi amacıyla yapılan ilk yasal düzenlemedir. 1960’larda kaynak envanteri çıkarılmış, altyapılar hazırlanmış, kalkınma planları yapılmıştır. Ege- Akdeniz kıyılarının 1/25000 ölçekli çevre düzeni planları hazırlanmıştır ve turistik tesis alanlarının yerleri belirlenmiştir (Muradov, 2006).

- Turizm yatırımları ve kentsel kalkınma planları projelendirilirken çevresel etkilerin önemszenmesinin gerekliliği Avrupa’da 1970’lerde anlaşılmıştır. 1983’te Türkiye’de Çevre Kanunu, 1993’te ÇED yönetmeliği yürürlüğe konmuş, bu sayede doğal mirasa zarar vermeden kalkınmanın planlanması hedeflenmiştir (Cengiz Gökçe ve Barış, 2015).
- 1980’de uygulamaya konan “ekonomide istikrar tedbirleri” kapsamında “turizmi teşvik yasası” yürürlüğe konmuştur. Bu yasaya bağlı olarak planlama, turizm alanı ve merkezi ilanı, kamu arazilerinin turizm yatırımlarına tahsisi gibi konularda yönetmelikler hazırlanmıştır, teşvik fonları oluşturulmuştur. Bu düzenlemeler sektörün geliştirilmesine önemli katkılar sağlamıştır (Muradov, 2006).
- 1980’e kadar dünyada hakim olan sosyal turizm anlayışı, 80’lerde yerini zengin yabancı turistlere hizmet veren işletmecilik anlayışına bırakmıştır. Hükümetler turizmi bir ekonomik kalkınma aracı olarak görmeye başlamış; yatak kapasitelerinin ve ek fonksiyonların artırılmasını teşvik etmiştir. Bu teşviklerden en çok nasibini alan, turizm bölgesi ilan edilen Ege ve Akdeniz kıyıları olmuştur. Çok önemli bir karar gibi görünmemesine karşın, yatak kapasitelerinin artırılması kararı bu bölgelerde turistik tesislerin kütleli olarak büyümesine neden olmuş; sağlanan kredi kolaylıkları sebebiyle yatırımların sayısı da artınca geleneksel kent dokusu bozulmuştur (Sağlam, 1995).

Turizmin, bir kalkınma stratejisi olarak hükümetlerce desteklenmesinin yanı sıra insanların seyahat etme alışkanlıklarının yıllar içinde bu derece artış göstermesinin birkaç nedeni olabilir. Öncelikle modern yaşama ayak uydurmuş coğrafyalarda ulaşım teknolojilerinin yaygın ve gelişmiş olması, taşımacılığın denetlenmesi ve güvenlik için uluslararası standartlar oluşturulması; konaklama tesislerinin hijyenine önem verilmesi, sağlık hizmetlerinin yaygınlaşması gibi ilerlemeler, insanların kendini yabancı oldukları halde güvende hissetmesini sağlamaktadır. İkincisi iletişim imkanlarının iyileşmesidir; turistik yerlerin fotoğrafları, oradaki yaşantıya ilişkin bilgiler hatta çoğunlukla otobüs

güzergahları, restoranlarda ne çeşit yemekler servis edildiği gibi pratik bilgiler herkesin erişimine açıktır. Ayrıca turistlerin herhangi bir olumsuzluk yaşamaları halinde konsolosluklardan ve ülkelerindeki yakınlarından yardım istemeleri mümkündür. Turizmin yoğun olduğu bölgelerde yerli halk yabancı dil öğrenmekte ve turizm gelirleri sayesinde eğitim düzeyleri yükselmektedir. Bütün bunlar modernleşme ile yakından ilgilidir.

Güncel verilere göre Alanya, Türkiye'nin toplam turizm gelirinde %10'luk bir dilime sahiptir. 2016'da iki milyonun üzerinde ziyaretçi ağırlamıştır ki bu rakam önceki beş yılın ziyaretçi sayısının çok altındadır (Alanya Ekonomik Raporu, 2017).

Özellikle 1980'lerin ikinci yarısından sonra teşviklerin de etkisiyle çok sayıda tesisin yapılması, inşaat sektörünün ve buna bağlı sanayinin gelişmesine neden olmuştur. Öte yandan turizmin inşaat sektörüne katkısı tesis hizmete açılınca sona ermektedir; bununla birlikte gıda ve diğer hizmetlere katkıları süreklilik arz eder (Muradov, 2006).

2018 yılı itibarıyla Alanya'da toplam 530 konaklama tesisinde 154 917 adet yatak kapasitesi bulunmaktadır. Bu tesislerin bir kısmı Kültür ve Turizm Bakanlığı; bir kısmı da Alanya Belediyesi tarafından belgelenmiştir (http 3).

Bir diğer konu, kitle turizminin yaygınlaşmasıyla otuz yılda yaşanan değişimlerdir. Müşterilerin ve acentelerin beklentileri doğrultusunda tesislerin işletme tarzı da mimarisi de değişmiştir. 80'lerin sonunda yapılan otellerin temiz olması, odada duş, tuvalet ve sıcak su imkanının olması yeterli görülürken 90'lardan sonra, rekabetin de artmasıyla, otel odaları büyümüş ve konforu artmıştır. Otellerin yüzme havuzu, spa, fitness, gece kulübü gibi donatılarla tatil aktivitelerini zenginleştirmesi beklenmiştir.

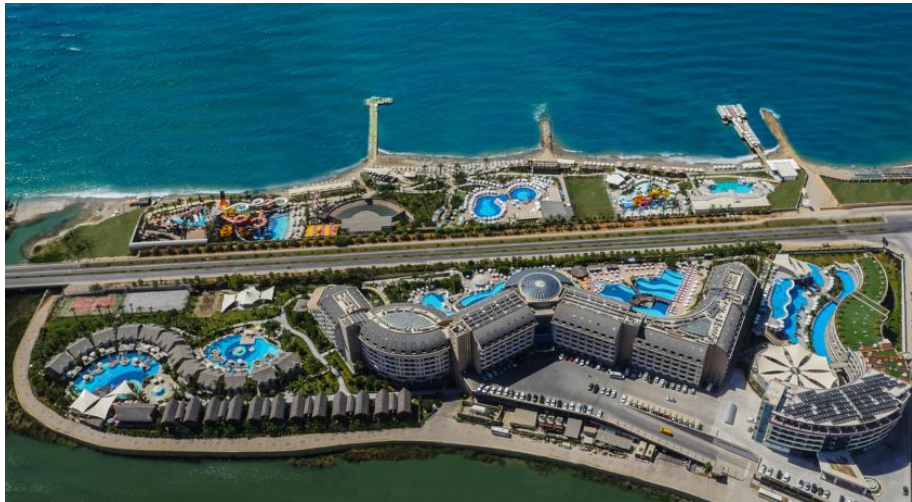
Özellikle 2000'lerde Rus ve Orta Avrupalı turistlerin beğenisine dayanarak, turistik tesislerin cephe ve iç mekanlarında yoğun bezemeler, heykeller, yalancı söveler, dikkat çekici elemanlar kullanılmıştır. 2010'larda bu bezemelere renkli aydınlatmalar ve cephelerde kullanılan animasyonlu ışıklar da katılmıştır (Görsel 3.60, 3.61). Turist kitlesinin tercihleri nedeniyle, tesisler denize yakın olduğu ölçüde kıymetlidir. Alanya merkez mahallelerinde parseller küçük ve değerli olduğu için bu tür büyük işletmeler Alanya'nın doğu ve batısında kendine yer bulabilmiştir. Dolayısıyla kapasitesi ve oda hacmi büyüyen oteller denize yakın konumlarda setler oluşturmuştur (Görsel 3.62).



Görsel 3.60. *Avsallar'daki Azura Deluxe Hotel'in gece aydınlatması.*



Görsel 3.61. *Azura Deluxe Hotel, Avsallar*



Görsel 3.62. *Türkler, Long Beach Hotel.*

Yatak kapasitelerinin artmasıyla Alanya'ya gelen çok sayıdaki yabancı turistin kültür düzeyi ve tatil yerinden beklentisi eskisinden farklıdır. Özellikle Rusya'dan gelen ziyaretçiler, gösterişli ve eklektik mimarisi olan otelleri tercih etmekte, bu da yatırımcıların mimari proje aşamasında aldığı kararları etkilemektedir. Eklektik mimarinin ve süsleme amacıyla kullanılan mitolojik tasvirlerin, bu coğrafyaya ait olmayan çeşitli unsurların, bağlamından koparak Alanya ve çevresindeki tesislerin cephesine iliştilmesi, geleneksel dokunun kaybedilmiş olmasından öte, yeni ortaya çıkan mimarinin de özgün olamayacağını işaretidir.

Nazifoğlu (2002), modern yaşantının yaygınlaşması ile birlikte, zamanın mutlak surette ikiye bölündüğüne dikkat çeker; çalışma zamanı ve boş zaman. Modern insan çalışmak zorundadır, ancak çok çalışarak boş zamanı kazanabilir. Ne var ki boş zamanını istediği gibi harcamakta da özgür değildir çünkü, farkında olmaksızın, belirli boş zaman etkinlikleri için şartlanmıştır. Boş zamanında sadece aylıklık etmesi veya yaratıcı bir eylemle uğraşması beklenmez. Edilgen bir tatil anlayışı bu nedenle ortaya çıkmıştır; deniz, güneş ve kalabalığa ihtiyacı olduğuna inanan kitleler, sahillerdeki turizm merkezlerine akın ederler.



Görsel 3.63. *Mukarnas Otel, Okurcalar*

Alanya'da hem yabancı kültürlerle hem de yerli kültürlerle ait biçimlerin amaçsızca yeniden üretildiğini görmekteyiz. Örneğin, geleneksel taş işçiliğinde bezeme olmanın ötesine yük dağıtan bir yapı elemanı olan mukarnas; yapım yeri, amacı ve ölçeği göz ardı edilerek bir turistik tesisin giriş kapısına yapıştırılmıştır (Görsel 3.63). İlk bakışta yapının, verdiği hizmetler açısından İslami bir yaşantı sunduğu düşünülebilir ancak yapının arka cephesinde bulunan kaydıraklı yüzme havuzları bu düşüncenin yanlış olduğunu gösterir. Bu mimari, tarihsel biçimleri çarpıtarak rant odaklı yatırımlara yönelik, anlamlı olduğu

varsayılan bir dekor elde etmek için tasarlanmıştır. Bir diğer örnekte ise çağımıza ait olmayan taşıyıcıların ve heykellerin alçıdan replikaları ile süslenmiş otel cephesini görmekteyiz (Görsel 3.64). Burada da yine bağlamından koparılmış antik biçimlerin betonarme bir yapıda süsleme olarak kullanıldığını söyleyebiliriz



Görsel 3.64. *Antique Roman Palace Hotel, Oba*

Alanya’da 2000’li yılların genel panoramasına bakıldığında; lüks konutların ve turistik tesislerin mimarisinde bezemeye önem verildiği ve büyük harcamalar yapıldığı sonucuna ulaşılabilir. Bu yapıların tümünün taşıyıcı sistemi, geçtiğimiz yüzyıla ait olan betonarmedir. Bazı yapılarda giydirme cam ve alüminyum cepheler kullanılsa da baskın olarak kullanılan, eski malzemeler ve eski formlardır.

2013’e kadar belde yönetimlerinin imar planları üzerinde söz sahibi olması, Alanya havzası içinde farklı yapılaşma koşullarının oluşmasına, heterojen bir kentsel dokunun doğmasına yol açmıştır.

Dünyada ve Türkiye’de yatırım aracı olarak konut alımının teşvik edilmesi inşaat sektörünün de, kentlerin de büyümesini beraberinde getirmiştir. Turistik tesislerin sayıca ve kapasite bakımından artması da yapı yoğunluğunu arttırmıştır. 2018’de yeni çevreyolu hizmete girmiştir ve eski çevreyolu kentin içinde kalmıştır.

5. SONUÇ

Helenistik dönemde Kale Yarımadası'ndan başlayıp bugün Toroslara dayanmış olan Alanya'nın, sosyal, ekonomik ve kültürel anlamdaki her gelişim evresinin kentsel birtakım karşılıkları olmuştur. Batıdaki endüstrileşmenin, kentleşmenin etkileri Türkiye'nin büyük şehirlerinde hemen hemen eş zamanlı olarak karşılık bulmuş olsa da Anadolu'daki pek çok küçük yerleşimde olduğu gibi Alanya'da da karayolu bağlantıları kurulana kadar bir eş zamanlılık söz konusu olamamıştır.

1800'lerin sonunda yerleşimin kıyı ovasına taşması ile "mülk arazi" kavramının ortaya çıkması; kapitalist bir döneme girildiğinin ve kısa zamanda bu bölgenin de ülke ekonomisine dahil oluş biçiminin değişeceğinin habercisi olarak yorumlanabilir. Henüz kent modernleşmiş değilse de modernleşme yolunda ilk adım atılmıştır.

Cumhuriyetin ilanı ile Ankara'nın başkent olması, Anadolu'nun her köşesinin kalkınması için, ülke bütünlüğünün sağlanması için atılmış bir adımdır. Alanya, Osmanlı döneminde önemini büyük ölçüde yitirmiş olduğu ve savaşlarda kayıplar verip yoksullaştığı için Cumhuriyetin kuruluşundan sonra merkezden gelen müdahaleleri genellikle olumlu karşılamıştır. Bu dönemde mütevazı bir karakterde olmakla birlikte kamu binaları, tören alanları ve caddeler yaşantının bir parçası olmuş ve bu anlamda modern şehirleşmenin ilk adımı atılmıştır.

1930'lar itibariyle merkezi ve yerel yönetimler yapılaşma koşulları üzerinde daha etkin roller üstlenmişlerdir. Dolayısıyla dünyadaki gelişmelere paralel olarak merkezi ve yerel yönetimler, kamusal ve sivil mimariyi yönlendirmişlerdir. İlk kez 1930'larda Alanya'da düşünümsellikten bahsedilebilir. Bu dönemde Alanya küçük bir kasaba olduğu için burada, büyük şehirlerde olduğu gibi Batılı yaşam tarzını benimsemiş ya da Batılı eğitim almış çok sayıda memur yaşamamaktadır. Karayolu ulaşımı henüz iyileştirilmediği için bu dönemde Alanya göç de almamıştır. Yani mübadelede giden ve gelen vatandaşların dışında kentlinin profilinde bir değişiklik olmamıştır.

Modern tasarım ilkelerinin geleneksel dokuya uygulanması, geleneğin görmezden gelinmesini gerektirmese de, geleneksel verileri tüm diğer veriler (coğrafi, teknolojik, ekonomik veriler gibi) gibi akılcı bir analize tabi tutmayı ve gerektiği yerde kullanmayı gerektirir. Çünkü modernlik bir *düşünümsellik* beklentisidir. Bir mahallede ev yapılıcağında, yeni evin sahipleri, örf ve adetlere uygun olarak, komşu evlerin sakinleriyle konuşup onların havasını, ışığını kesmeyecek şekilde yerleşmeye çalışabilir; ne var ki bu günümüzde ender görülen bir tutumdur. Çünkü artık evin nereye yapılacağı,

ne kadar yükseleceği, malzemesi vs. planla karara bağlanmıştır. Yani, yeni evin komşuya zarar vermeden nasıl yapılması gerektiği, bir üst akıl tarafından öngörülmüştür.

Alanya evi, 20.yy'a kadar, içinde ikamet eden insanların imkan ve ihtiyaçlarına göre biçimlenmiş; örf ve adetlere uygun olarak konumlandırılmıştır. 20. yüzyılın başlarında ise, üretim biçimleri ile yaşantının değişmesi, kullanılan malzemelerin değişmesi, merkezi ve yerel yönetimlerin yapılaşma koşullarındaki belirleyiciliğinin artması gibi etmenler konut karakterinin değişmesinin ilk etabını oluşturmaktadır.

Tanzimat'tan itibaren kentlerde planlı yapılaşmasının gerekliliği bilinmektedir fakat Anadolu'nun planlı şehirleşmesi için yeterli finansal kaynak bulunmadığından ancak 1930'lardan sonra imar planlarına önem verilebilmiştir. Alanya'da ise 1950'lerde planlı döneme geçilebilmiştir. Ekonomik imkanlar ve siyasi erklerin güdümünde şehirler biçimlenmiştir. Alanya örneğinde, turizmin gelişmesi ve kentin göç almaya başlaması, planlama faaliyetlerinde belirleyici rol oynamıştır.

Alanya'da 1940'lar ile 1950'lerin kentsel panoraması birbirinden çok farklı değildir ancak 1950'lerden sonra geleneksel yapı belirgin bir şekilde dönüşmeye başlamıştır. Türkiye'de Ulusal Pazar bütünleşmiş ve sanayileşmenin etkileri görülmeye başlamıştır. Nüfus artışı ve kentlere göç ülke genelinde hızlı kentleşmeyi beraberinde getirmiş, Türkiye gibi kaynakları kısıtlı olan bir ülkede kısıtlı bütçelerle kısa zamanda konut üretimi ancak apartman formunda mümkün olabilmıştır. 1960'larda kamu kuruluşlarının kullandığı krediler, Kat Mülkiyeti Kanunu, betonarme tekniğinin yaygınlaşması, apartman modelinin kalıcı olmasına neden olmuştur.

Motorlu araçların şehir yaşantısına katılması, şehirler arası karayolu ulaşımının kolaylaşması gibi etkiler, daha önce organik bir düzende gelişen sokak ağlarının oluşum biçimini değiştirmiştir. Araç yolu, yaya kaldırımı, trafik lambası, sokak lambası, otobüs durağı gibi donatılar yaşantıya girmiştir. Bütün bunların tasarımı ve uygulaması, merkezi ya da yerel yönetimlerin teknik kadrolarınca üstlenilmiş işlerdir, yerel halkın bu süreçlere katılması beklenmemektedir.

Konutta ve kentsel dokudaki değişimin ikinci etabı olarak, 20. yüzyılın ikinci yarısı gösterilebilir. Bu dönemde, eski bir liman kenti olan Alanya'nın Anadolu'yla kopuk olan kara bağlantıları sağlanmıştır. Hem şehir içi hem de şehirler arası yolların açılması Alanya'nın bu dönemde göç almaya başlamasını ve ticari tarımın gelişmesini; sonuçta da ekonomik anlamda kalkınmasını sağlamıştır. 1970'lerden sonra turizmin gelişmesi hem göçü hem de ekonomik kalkınmayı hızlandırmıştır. Bu esnada tarım arazilerinin

mülkiyeti bir sonraki nesle geçtiği için bölünmüş ve mülk arazilerin yüzölçümü azalmıştır. Kent ekonomik olarak kalkınmakta ise de inşai faaliyetler halen çok pahalıdır ve teknik eleman sayısı azdır. Bu yüzden kent genelinde küçük parsellerde yapılaşmalara başlanmış ve yerel yönetimlerin kararları doğrultusunda kat sayısını arttırma ihtimaline istinaden evlerin çatıları yapılmamıştır. Gerçekten de her plan tadilatıyla birlikte mevcut planlara birer kat eklenmiştir.

İlerleyen yıllarda tuğla ocaklarının kurulması ve yönetmeliklerin teşvikiyle yapılaşmada tuğlanın kullanılması da geleneksel evlerin yapımına aynı malzemelerle devam edilmemesine neden olmuştur. Ahşabın ve taşın konuttan çıkması; plan organizasyonu bakımından ilk etapta gelenekselin devamı niteliğinde sayılabilecek konutlarda dahi mimarinin farklılaşmasına neden olmuştur. Hemen ardından apartman formlarının yaygınlaşması ise gelenekselde bahçe içinde müstakil olan, mekan organizasyonu yatayda ve düşeyde dağılan konut mimarisinin sonunu getirmiştir. Bu durum, Alanya'nın mimari gelişiminde vuku bulan bir kopma, ya da başka bir deyişle süreksizlik olarak yorumlanabilir.

1970'lerden sonra kentsel gelişim hızının artması, kentin göç alması dolayısıyla kentli profiline ve mimari beklentilerin değişmesi, kitle turizminin yaygınlaşması gibi etmenler Alanya'da (Ege ve Akdeniz sahillerine kıyısı olan pek çok yerleşimde olduğu gibi) rant baskısına neden olmuştur. Kentin merkezinde ve denize yakın kesimlerdeki araziler değer kazanmıştır ki bu da çok katlı yapılaşmayı beraberinde getirmiştir. Ortaya çıkan apartman formları evrensel niteliktedir; daha doğrusu buldukları yere ait pek az ipucu barındırmaktadırlar. 1984 tarihli plan notlarında yer verilen pencere açıklık oranları, kırma çatı yapılması gibi öneriler uygulanamamıştır. Fakat uygulanmış olsaydı yerel geleneksel mimariye daha yakın bir doku elde edilip edilmeyeceği tartışma konusudur.

1980'lerde ve 90'larda henüz sosyal anlamda değilse de, yapı yoğunluğu ve kültürel çeşitlilik anlamında kentsel gelişim belirli bir seviyeye ulaşmıştır. Bu seviyeden sonra şehir merkezinde ve özellikle denize yakın mahalleler ile Kale Yarımadası'nda önemli bir rant oluşmuştur. Yurt içinden ve yurt dışından gelen varlıklı kişiler de Alanya'nın değerli mahallelerinde konut edinmeye başlamışlardır. Yerli halk ise uygun vasıftaki tarım arazilerinin imara açılması ve satılmasına çalışmaktadır. Turistik konaklama tesisleri kentin kıyı kesimlerinde, doğu ve batı sahillerinde, hatta iç kesimlerinde çoğalmaya başlamıştır.

2000’li yıllarda Alanya’nın sivil mimarisinde ve kent ölçeğinde yaşanan değişimler, bu zamana kadarki modernleşme sürecinden daha radikal sonuçlar doğurmuştur. Kentsel panoramadan ve uydu fotoğraflarından da anlaşılacağı üzere, yapılaşmış alanların büyüme hızı 2000’lerden sonra çok daha yüksektir. Ayrıca yabancı uyruklu ve yüksek gelirli alıcıların beğenisine sunulan yeni konutların iddialı ve herhangi bir geleneğe ya da bağlama dayanmayan karakterleri, çevresiyle uyumsuz bir konut stokunun oluşmasına neden olmuştur.

21. yüzyılın henüz içinde olduğumuz ilk yarısı, şimdiden Alanya’nın kentsel gelişiminde üçüncü etap olarak kabul edilebilir. Çünkü ortaya konan örnekler karakter olarak geçmiş dönemlerden çok farklıdır. Hükümetin inşaat sektörüne tanıdığı imkanlar ve turizm sektöründe kullanılan teşvikler ile yabancı uyruklulara mülk satışının artması, bu dönemde hem yapı yoğunluğunun artış hızında hem de yapıların karakterinde etkisini hissettirmiştir. Hem turizm hem de inşaat sektörü bölgede istihdam yarattığı için Alanya bu dönemde Anadolu’dan göç almaya devam etmiştir. Üniversitelerin kurulması ile kış aylarında da canlılığını yitirmeyen kent, 2000’li yıllarda kozmopolit bir yapıya ulaşmıştır. Konut yapıları süreksizliğin; turizm yapıları bağlamdan koparmanın son derece tipik örnekleridir.

Düşünümsellik kavramı ise tartışmalıdır. Alanya, Türkiye’deki pek çok yerleşim gibi çağdaş şehircilik ilkelerine göre uzmanlar tarafından planlanmakla birlikte, planların uygulanması konusu yerel yönetimleri zorda bırakmaktadır. Kentin önemli bir kısmını ele geçirmiş olan rant beklentisi, belediyenin kamulaştırma uygulamalarının önünü kesmektedir. Kentlinin kentsel tasarıma bu şekilde müdahil olması, plan kararlarına yalnızca kendi çıkarları doğrultusunda itiraz etmesi ve fakat kamusal alanları sahiplenmemesi aslında 21. yy Alanya’sında bu kavramın tartışılmasını olanaksız kılmaktadır.

Modern mimarinin düşünümselliği, köklerini aydınlanmadan alan ve akıllı yücelten bir anlayışın ürünü olarak yorumlanabilir. Modern hayatta olduğu gibi modern mekanlarda da her şeyin bir nedene, bir işleve sahip olması ya da en azından açıklanabilir olması beklenir. Yerleşimler için de durum böyledir. Modern dönemden önce de merkezi otoriteler bir yerde yaşayan insanların evlerini nereye ve nasıl yapacağı konusunda söz sahibidirler, fakat modern kent planlama anlayışıyla kıyas götürmeyecek ölçüde naif bir müdahale söz konusudur. Günümüzde çağdaş kentsel planlama ve tasarım ilkeleri olmadan işin içinden çıkmak mümkün değildir çünkü kentler çok fonksiyonlu, karmaşık

ulaşım ağlarına sahip, mülkiyetin kısa sürede el değiştirdiği kalabalık yerlerdir artık. Bu ölçekteki bir yapının ister istemez katı kurullarla oluşturulması ve denetlenmesinin, rastlantısal ve kendiliğinden olana yer bırakıp bırakmayacağı ayrı bir tartışma konusudur.

Düşünümsellik ilkesiyle bağdaşan kentsel uygulamaların olumlu tarafı; kentlerin gelişimi aşamasında karşılaşılabilecek sorunların bütüncül bir tavırla ele alınıp çözümlenebilmesidir. Olumsuz olabilecek tarafı ise kolektif yapılanmaya müsait olmayışıdır; kent sakinlerinin zaman içinde kentsel mekana kattıkları çeşitliliği ortadan kaldırma riskidir. Alanya için de böyle bir olumsuzluk söz konusudur.

Modern yaşantının getirdiği kültürel değişimler, teknolojik gelişmeler vb. etkiler altında korunabilmiş mimari mirasımız dahi bir nevi bağlamdan koparma örneğidir; çünkü artık evler barınmak, kaleler şehri savunmak, sarnıçlar su depolamak için kullanılmamaktadır. Eskiye ait mekanların kullanılması ve gündelik yaşama katılması, korunabilmesinin ön şartıdır fakat bununla birlikte Alanya'daki mimari eserlerin çoğu birer seyirlik nesneye dönüşmüş ve içi boşaltılmıştır. Tophane ve Hisariçi Mahallelerindeki evlerin bir kısmı zaman içinde yok olup gitmiş, bir kısmı el değiştirmiştir. Kıyı ovasının eski mahallelerindeki evlerin de önemli bir kısmı kaybedilmiş, korunabilenlerse kentin yeni katmanlarının arasında kalmıştır ve elbette el değiştirmiş ya da yeniden işlevlendirilmiştir. Daha önce belirtildiği gibi, kentsel mirasın korunması, içinde yaşayan sakinlerin yerini muhafaza etmesiyle mümkündür.

Alanya'nın özgün karakterini doku ölçüğünde taşımaya çalışan mahalleler (Tophane ve Hisariçi) bugün kentin çok küçük bir alanını kaplamaktadır. Kalede oturmayan halkın bu mahallelere uğramadan ömrünü geçirmesi mümkündür. Dolayısıyla yeni kent kendi içinde bir kapalı devredir ve Kale Yarımadası orada oturmayan herkes için bir gezinti yeridir, bir nevi dekordur. Yeni kentin ise özgün bir mimari kimliği yoktur; yalnızca eski yolların izleri ile yapılaşma içindeki eski evler, bir zamanların yaşantısına dair silik bir izlenim bırakır. Yani Alanya modernleşirken özgün dokusunu büyük ölçüde kaybetmiştir ve bunun yerine var edilen yeni kent, herhangi bir coğrafyada kurgulanabilecek, hiç bir yere ait olmayan unsurlarla dolu karmaşık bir yığındır.

Dünyada büyük kentlerdeki ıslah ve soylulaştırma çalışmalarına; kentsel dönüşüm projelerine artık şüpheyle yaklaşılmaktadır. Kentlerde göç ve sosyal konut sorunu devam etmektedir fakat bu sorunların kentlere ve kentlilere dair çok karmaşık birtakım dinamikler içerdiği; kentlerin planlanmasının, dönüştürülmesinin ve yönlendirilmesinin olağanüstü zor bir iş olduğu anlaşılmıştır.

Alanya, henüz uygulaması tamamlanmamış olan bir kentsel dönüşümün eşiğindedir. Geline noktada, geleneksel dokuya dönüş mümkün olmadığı gibi gerekli de değildir. Sorun, sahip olduğumuz kentsel mirası daha fazla tahrip etmeden, çağımızın gerekliliklerine uygun, coğrafi ve kültürel verilerle doğru ilişkiler kurabilen bir kentleşmenin önünü açabilmektir. Alanya gibi doğal sınırlarına ulaşmış heterojen yapıdaki bir kentin dönüşümünün kurgulanması oldukça güçtür ve büyük riskler içermektedir. İlkesel olarak bu güne kadar yapılan yanlışların açıkça ortaya konması ve kapsamlı bir çalışma yapılması gerekmektedir ki bu da başka bir araştırmanın konusudur.



KAYNAKÇA

- Akbaş, E. (2017). Türkiye’de ifti ile Köylüleri Topraklandırma Sylenleri ve Uygulamaları 1923-1939. Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi, 2 (1). <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/290087> (Erişim tarihi: 03.06.2018).
- Alanya Belediyesi (2017). *Bir Zamanlar Alanya*. İstanbul: Karist Baskı zmleri Ltd. şti.
- Alanya Ticaret ve Sanayi Odası [ALTSO] (2017) *Alanya Ekonomik Rapor 2017* <http://www.altso.org.tr/yayinlarimiz/alanya-ekonomik-rapor/334871/> (Erişim tarihi: 15.07.2018)
- Bektaş, C. (1991). Güneybatı Yöresinde Halk Yapı Sanatı. *Türk Halk Mimarisi Sempozyumu Bildirileri*, Konya: Kültür Bakanlığı Halk Kültürünü Araştırma Dairesi Yayınları, s.51-56.
- Bilgin, İ. (2002). Anadolu’da Konut ve Yerleşmenin Modernleşme Süreci. *Arkitera Forum: Konut ve Yerleşme Kültürü zerine Yazılar*. <http://v3.arkitera.com/v1/diyalog/ihsanbilgin/anadolu.htm> (Erişim tarihi: 08.06.2018).
- Bilici, K. (1996). Seyahatnamelerde Alanya. *Alanya Tarih ve Kültür Seminerleri 1992*. Alanya: Günizi Grafik Ltd. şti. s.85-88.
- Bozdoğan, S. (2002). *Modernizm ve Ulusun İnaşası*. (ev: T. Birkan). İstanbul: Metis Yayınları.
- Cengiz Gökçe, G. ve Barış, M.E. (2015). Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED)- Stratejik evresel Değerlendirme (SD) İlişkisi ve Peyzaj Planlama Sürecinde Stratejik evresel Değerlendirmenin nemi. *International Journal of Science Culture and Sport (IntJSCS) Special Issue 3*. http://www.iscsjournal.com/Makaleler/141182038_si3_66_345.pdf (Erişim tarihi: 11.06.2018).
- Erim, A. (1994). Bir Mimar: Nejat Ersin. *Mimarlık Dergisi*, 32 (2). <http://dergi.mo.org.tr/dergiler/4/428/6139.pdf> (Erişim tarihi: 10.09.2018).
- Firidin, E. (2004). Değerşen Paradigmalar Ekseninde Kent Planlamaya Yeni Yaklaşımlar. *Planlama Dergisi*, 2004/2 (28). http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/89cf525e1d9f04d_ek.pdf (Erişim tarihi: 10.09.2018).
- Giddens, A. (2010). *Modernliğin Sonuçları*. (ev: E. Kuşdil). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Göncü, . (2012). *The Conservation Proposal Of Hasanağalar (Alaydın) House In Alanya / Alanya*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

- Gönüllü, A. R. (2008). *Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Alanya*. Ankara: Atatürk Kültür, Dil Ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkezi.
- Günay, B. (1988). History of CIAM and Team 10. *METU JFA*, 8 (1). http://jfa.arch.metu.edu.tr/archive/0258-5316/1988/cilt08/sayi_1/23-44.pdf (Erişim tarihi: 9.11.2018).
- Günay, T., Günay, B., Tekeli, İ., Taraklı, D., Oral, M. Y., Omay, S., Altaban, Ö., Aktüre, S., Şenyapılı, T. (2016). Anma: Rauf Beyru, Gülden Berkman. *METU Journal of the Faculty of Architecture*, 33 (1). http://jfa.arch.metu.edu.tr/archive/0258-5316/2016/cilt33/sayi_1/anma.pdf (Erişim tarihi: 10.10.2018)
- Hacıkura, N. (2000). *Alanya'da Müftüoğlu Evi Restorasyon Projesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Hamamcıoğlu, C. (2003). *Akdeniz'e Kıyısı Bulunan Tarihi ve Özelliği Olan Yerleşmelerde Turizmin Etkilerinin Değerlendirilmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Hamamcıoğlu, C. ve Kerestecioğlu, F. (2006). Alanya'nın Kültürel Hafızası, Turizm ve Topoğrafya: Hisariçi Mahallesi. *Alanya Tarih ve Kültür Seminerleri IV*. Hür Ofset Matbaacılık, s. 80-90.
- Hasol, D. (1965). Endüstri ve Mimarlığımız. *Mimarlık Dergisi*, 3 (6). <http://dergi.mo.org.tr/dergiler/4/318/4525.pdf> (Erişim tarihi: 15.11.2018).
- Jacobs, J. (2011). *Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı*. (Çev: B. Doğan). İstanbul: Metis Yayınları.
- Koçak, F N. (2013). *Tarihte Alanya*. Konya: Özhür Ofset.
- Konyalı, İ.H. (2011). *Alanya Tarihi-Turistik Kılavuz*. Konya: Özhür Ofset.
- Korum, O. (1998). *75 Yılda Alanya-Olaylar İnsanlar*. Alanya: Günizi Tasarım Basım Tanıtım Limited.
- Lloyd, S. ve Rice, D.S. (1989). *Alanya (Ala'ıyya)*. (Çev: N. Sinemoğlu). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Manisa, K. (2002). *Turizm ve Mimarlık Penceresinden Alanya Kent Kimliği*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Yayınları.
- Mumford, L. (2013). *Tarih Boyunca Kent*. (Çev: G. Koca, T. Tosun). İstanbul: Ayrıntı Yayınları
- Muradov, S. (2006). *Turizmin Kentleşme Sürecine Etkileri: Alanya Örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- Nazifoğlu, F. M. (2002). *Tüketim Toplumunun Zaman, Kültür, Özne Üzerinden Turizm Olgusu Özelinde Tartışılması; Alanya Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Örs, H. (2005). Güney Antalya Turizm Gelişim Projesi. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 16 (2). https://www.anatoliajournal.com/atad/depo/dergiler/Cilt16_Sayi2_Yil2005_1303157221.pdf (Erişim tarihi 10.06.2018)
- Özcan, K. (2006). Tanzimat'ın Kent Reformları: Türk İmar Sisteminin Kuruluş Sürecinde Erken Planlama Deneyimleri 1839-1908. *Osmanlı Bilimi Araştırmaları* 7 (2). <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/13268> (Erişim tarihi: 01.05.2018).
- Piri Reis. (2013). *Kitab-ı Bahriye*. İstanbul: Boyut Yayın Grubu.
- Roth, L. (2002). *Mimarlığın Öyküsü*. (Çev: E. Akça). İstanbul: Kabalcı Yayınevi.
- Sağlam, H. (1995). *Cumhuriyet Dönemi Mimarlık-Politika İlişkisi: Konaklama Yapıları Aracılığı İle İrdelenmesi*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara: Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Seydioğulları, S. (tarihsiz) *Alanya: Doğa, Tarih, Kültür*. İstanbul: Hat Baskı Sanatları Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.
- Soyak, C. (2003). *Alanya'da Turizm ve Kentsel Mekanlar*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Yayınları.
- Sözen, M. ve Tapan, M. (1973). *50 Yılın Türk Mimarisi*. (1. baskı). İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Strabon. (1993). *Antik Anadolu Coğrafyası*. (Çev: Prof. Dr. Adnan Pekman). İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları
- Şener, H. (1984). *Alanya'da Geleneksel Konutlar*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi.
- Şener, H. (1991). Alanya'da Geleneksel Konutlar ve Yeni Konut Uygulamaları. *Türk Halk Mimarisi Sempozyumu Bildirileri*, Konya: Kültür Bakanlığı Halk Kültürünü Araştırma Dairesi Yayınları, s.185-199.
- Tanyeli, U. (1987). *Anadolu-Türk Kentinde Fiziksel Yapının Evrim Süreci 11-15.yy*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Tanyeli, U. (2016). Milliyetçi Kültür Politikaları, Mimarlık Ve Türkiye: Geç 19. Yüzyıldan Bu Yana. *Arredamento Mimarlık*. 2016/1 (297), 62-77

- Taş, M. (2003). Osmanlı'dan Günümüze Yapı Üretiminde Mimarlık Meslek Örgütlenmesinin Gelişimi. *Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 8 (1). <http://dergipark.gov.tr/uumfd/issue/21689/233471> (Erişim tarihi: 15.11.2018).
- Türk, A., Seydioğulları, H. S. (2018). Kent Kimliğinin Kent Meydanlarına Yansıması: Alanya İskele-Rıhtım Bölgesi Örneği. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 9 (Ek Sayı 1) <http://dergipark.gov.tr/makufebed/issue/38291/399788> (Erişim tarihi: 15.11.2018).
- Türkmen, S. (1996). Alanya Evleri. *Alanya Tarih ve Kültür Seminerleri 1992-1993-1994-1995*, Alanya: Günizi Grafik Ltd. Şti. s.53-57.
- Yerliyurt, B. (2002). *Kent Kimliği, Kent Estetiği ve Turizm Olgusu Paralelinde Değişen Alanya'nın Kentsel Estetik Sorunları Üzerine İrdelemeler ve Örnek Alan Olarak Seçilen Atatürk Caddesi ile İlgili Öneriler*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Yetkin, H. (tarihsiz). *Alanya- Okumazsan da Bi Bak Baari*, Alanya: Bayko Matbaa ve Yay. Hiz. Ltd.Şti.
- http 1: <http://www.eba.gov.tr/gorsel?&search=alanya> (Erişim tarihi: 10.06.2018)
- http 2: <http://www.altso.org.tr/genel/yabanciya-mulk-satisinda-sevindirici-gelisme/> (Erişim tarihi: 20.06.2018)
- http 3: <http://www.altid.org.tr/tr/Turizm-Istatistikleri/1927-Alanya-Tesis-Turlerine-Gore-Kapasite.html> (Erişim tarihi: 10.06.2018)

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Işıl GÖKÇE ATAHAN
Yabancı Dil : İngilizce
Doğum Yeri ve Yılı : Alanya / 1982
E-Posta : gokce_isil@hotmail.com

Eğitim ve Mesleki Geçmişi:

- 2012, Mimar, Alya Turizm ve Tic. A.Ş.
- 2007, Mimar, İmge Mimarlık
- 2006, Gazi Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü

Yayınları ve/veya Bilimsel/Sanatsal Faaliyetleri:

- 2012, Sanat Köyü Projesi, Gazipaşa

Ödülleri:

- 2008, Birincilik Ödülü, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Tiyatroları Beyoğlu Sahnesi Mimari Proje Yarışması

Mesleki Birlik/Dernek/Kuruluş Üyelikleri:

- 2014, Çağdaş Yaşamı Destekleme Derneği
- 2007, GAF Küresel Sanat Derneği
- 2006, TMMOB Mimarlar Odası