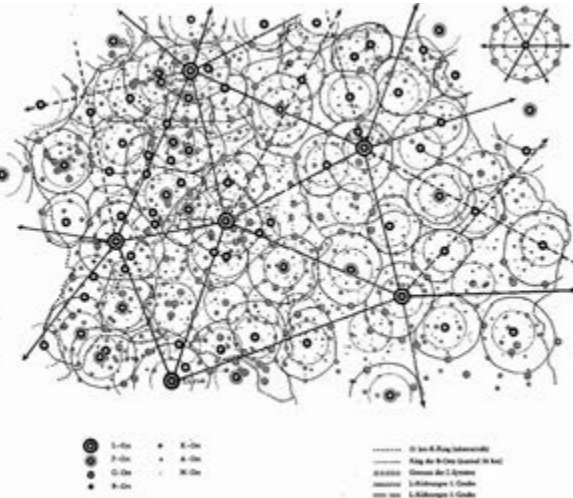


# İzmir Nazım Planı: Le Corbuiser'nin Mimarlığı'nda Mekânsal Bir Strateji Olarak Lineerlik

UYGULANMAMIŞ OLMASINA RAĞMEN LE CORBUSIER'İN İZMİR PLANI DÜNYA SAVAŞLARI ARASI DÖNEMDE GELİŞTİRDİĞİ FİKİRLERİN BİR MANİFESTOSUDUR

## Özlem Altinkaya Genel



Walter Christaller, Central Places in Southern Germany, Prentice-Hall, 1966. (Resim 1)

**Giriş**  
Le Corbusier'nin dünya savaşları arası dönemde gerçekleştirdiği şehircilik üzerine deneysel ve radikal çalışmaları kentsel saçaklanma ve kontrolsüz kentleşmeye karşı eleştirel tutumunun bir ürünüydü. Uygulanmamış olmasına rağmen Le Corbusier'nin İzmir Planı bu dönemde geliştirdiği fikirlerin bir manifestosudur. Planda özellikle Bayraklı için tasarlanmış Yeşil Lineer Endüstriyel Şehir bu fikirlerin şehircilik ölçeğinden mimarlık ölçeğine kadar irdelenmesi ile dikkat çeker. Bu yazı Le Corbusier'nin İzmir Önerisi'nin arka planını oluşturan bu teoriler ışığında ve özellikle de lineerlik fikrine odaklanarak İzmir Planı'nı analiz edecektir.

## Üç Beşeri Tesis, Coğrafi-Mimarlık ve Yeşil Lineer Endüstriyel Şehir

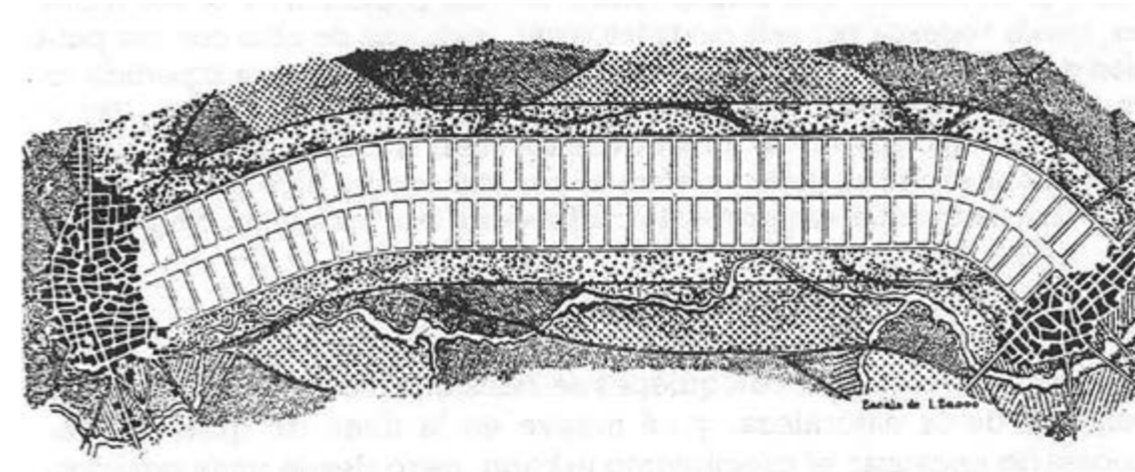
İki savaş arası dönemde boyunca Le Corbusier Atina Tüzüğü üzerinde çalıştı (Mumford, 2000, 153) ve iki kitap yayınladı: Sur les 4 Routes (The Four Routes [1941]) ve Les Trois Etablissements Humains (The Three Human Establishments, Üç Beşeri Tesis [1945]) (Bilsel, 2003, 156). Bu iki kitap da dengeli bir bölgesel büyüme için ulaşım altyapıları etrafında toplanmış kentsel yığılımlar fikrinin destekler. Üç Beşeri Tesis'te geliştirdiği "Coğrafi Mimarlık" (Geo-Architecture) kavramından anlaşılacağı gibi coğrafya bu kitaplarda geliştirdiği teorilerde önemli bir girdidir (Le Corbusier, 1979, 77). Kentsel altyapıyı mimari programlarla bir kuran tutarlı kentsel yapılar sayesinde Le Corbusier

"coğrafya" ile çok-ölçekli bir diyalektik kurmayı hedefler.

Üç Beşeri Tesis'te hinterlandları ve bölgeleri doğal kaynakların ve ulaşım şebekelerinin beşeri coğrafya ve insan yerleşmeleri ile etkileşimi belirler (148). Kenneth Frampton (2001) Le Corbusier'nin bu yaklaşımını Walter Christaller'ın bölgeleri oluşturan altıgensel kasaba ve köy şebekelerine benzetir (127) (Resim 1). Üç Beşeri Tesis'te tasvir ettiği altıgensel şebeke bu etkilenmenin bir kanıtı sayılabilir (93).

Bu yaklaşım doğrultusunda Üç Beşeri Tesis, saçaklanmanın neden olduğu alansal organizasyon problemlerine karşın üç adet temel kentsel yerleşme tipinin kurduğu bir şebeke önerir: Birincil endüstriyel adanmış İşinsal Çiftlik (Radiant Farm), ikincil endüstriyel ayrılmış Yeşil Fabrika (The Green Factory), ve üçüncül sanayi için tasarlanmış radyokonsantrik Değiş-Tokuş Şehri (The City of Exchange) (Frampton, 2001, 125). Le Corbusier'e göre tarımsal birim ve radyokonsantrik Değiş-Tokuş Şehri arketip tasarımlar iken Yeşil Lineer Endüstriyel Şehir mal ve fikirlerin değişimi ihtiyacından doğan yeni bir kentsel oluşumdur ve coğrafya ile alansal bağlantıları kurar (1979, 77, 113).

Le Corbusier'nin 1930'larda Rio ve Cezayir projeleri ve Ascoral ile yaptığı çalışmalarda da açıkça okunan lineer yaklaşım aslında planlama tarihinde daha uzun bir geçmişe sahiptir (Frampton, 2001, 107) (McLeod, 1980). Lineerlik ilk olarak 1880'lerde Soria y Mata'nın Madrid planında görülmüştür (Resim 2). Soria y Mata'nın "gerekirse



SOLDA Soria y Mata'nın Madrid için tasarladığı lineer şehir. (Resim 2)

ALTTA Edgar Chamless'in Roadtown projesi. (Resim 3)

Nikolay Alexandrovich Milyutin'in endüstriyel şehri. (Resim 4)

## "KENTSEL ALTYAPIYI MİMARİ PROGRAMLARLA BİR KURAN TUTARLI KENTSEL STRÜKTÜRLER SAYESİNDE LE CORBUSIER 'COĞRAFYA' İLE ÇOK-ÖLÇEKLİ BİR DİYALEKTİK KURMAYI HEDEFLER"

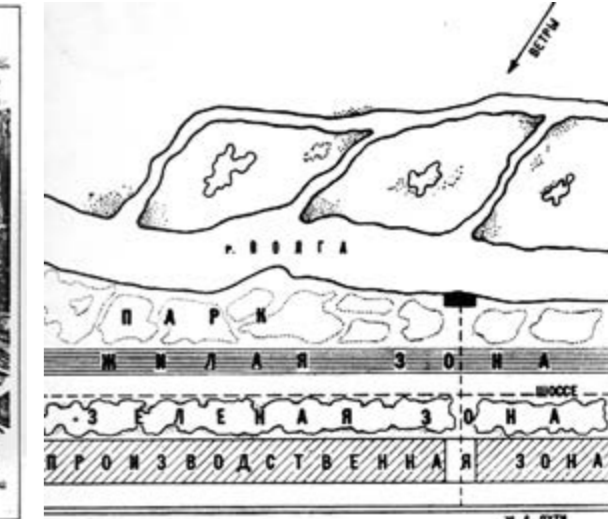
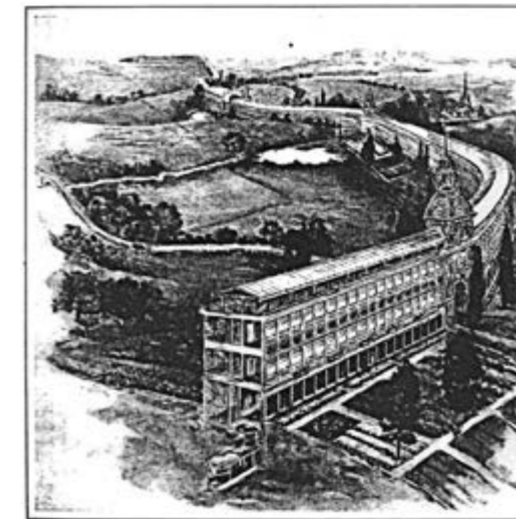
Cadiz'den St. Petersburg'a, Pekin'den (Beijing) Brüksel'e kadar uzatılabilir" cümlesi onun lineer şehir fikrini global ölçekte bir strateji olarak tahayyül ettiğini gösterir (Collins, 1959b, 40). Le Corbusier'in Üç Beşeri Tesis'te yer alan "Okyanus'tan Urallar'a (From the Ocean to the Urals) başlığı benzer bir hevesi yansıtmaktadır (1979, 148-154). Soria y Mata'nın Madrid Planı dönemin hakim söylemi olan bir çekirdek etrafında büyüme modelini reddetmesi açısından son derece devrimcidir (Collins, 1959a, 30) ve Ebenezer Howard'ın 20. yüzyılın başında ortaya attığı Bahçe Şehir modeli ile kıyaslanmıştır (1898, 1902). Lineer şehrin kentsel büyüme ile ulaşımındaki gelişmeleri ve karma kullanımı bir arada kurgulaması (77, 78), kentsel saçaklanmaya karşın daha tutarlı bir kentsel form önermesi ve kent-kır ayrımını silikleştirmesi gibi konularda Bahçeşehir modelinden daha başarılı olduğu tartışılmıştır (74, 80).

Le Corbusier'nin üzerinde etkisi olan iki lineer şehir örneği arasında Edgar Chamless'in Roadtown'ı ve Nikolay Alexandrovich Milyutin'in lineer endüstriyel şehri sayılabilir (Resim 3,4). Chamless'in Roadtown'ı "endüstriyel yerleşim" ile "ekonomik kırsal yaşamı" "kırın ortasından geçen gelişmiş bir şehir" ile entegre etmeyi amaçladı (The

George Collins Collection on Linear City Planning, B009). Le Corbusier'nin Çekoslovakya'daki ayakkabı fabrikası kasabası Zlin için tasarladığı Bat'a Projesindeki paralel kuşaklama fikri Milyutin'in Stalingard Projesi'nde yer alan ve bitki bantları ile ayrılan endüstri, ulaşım ve konut kuşaklarından ilham almıştır (Collins, 1959a, 87, 88; Frampton, 2001, 106).

## İzmir Planı ve Yeşil Lineer Endüstriyel Şehir

Üç Beşeri Tesis'te yer alan bu radikal kentsel yaklaşımlar 1948'de tamamlanan İzmir planında cisimleşir.



Ancak dikkatli incelendiğinde Le Corbusier'nin planda İzmir'in coğrafi ve sosyo-ekonomik özelliklerini de dikkate alarak bu fikirleri süzgeçten geçirdiği söylenebilir.

Ege Bölgesi'nin en büyük şehri olan İzmir, limanı sayesinde Akdeniz Havzası ve kendi hinterlandı arasında güçlü bağlar kurar. İzmir'in hinterlandını oluşturan Muğla, Aydın ve Denizli gibi ana şehirler dışında Burdur, Isparta, Afyon, Balıkesir, Kütahya ve Çanakkale gibi başka önemli merkezler de yer alır (Tekeli, 2011, 178). Yirminci yüzyılın başında iki önemli olay şehrin dinamiklerini geri dönülemez biçimde değiştirmişti: 1922'de gerçekleşen büyük İzmir yangını ve Türkiye ile Yunanistan arasında 1923 ve 1924 yıllarında gerçekleşen mübadele. 1923'te İzmir'de gerçekleşen İktisat Kongresi sonrası hükümetin politik gündemi ile örtüşen bir sosyo-mekansal yeniden yapılanma başladı.

Bu bağlamda Danger ve Prost İzmir'in yeniden inşası için 1924'te görevlendirildi (Bilsel, 1996, 14). Plan yangından etkilenen alanlar için bir ızgara sistem önerdi, yangını atlatmış tarihi doku için ise korumacı bir tutum sergiledi (14-23). Plan Behçet Uz'un idaresi altında ilerledikçe bu muhafazakar tutum iyice açığa çıktı ve otoriteler planın İzmir'in gelişmesi ile ilgili problemleri yanıt vermekte başarısız kaldığını düşündü (21). Le Corbusier İzmir'e 1939'de bir ön nazım imar plan hazırlaması için çağırıldı (21) ancak dönemin istikrarsız siyasi gündemi nedeni ile bu ziyaret İkinci Dünya Savaşı sonrası gerçekleşebildi. Le Corbusier İzmir'i 1948 Ekiminde ziyaret etti ve 1949 yılının Ocak ayında hazırladığı nazım planı gönderdi (1999, 13).

## “İZMİR PLANI'NDA LINEERLİK KENTİN TARİHSEL-COĞRAFYASI İLE FARKLI ÖLÇEKLERDE KESİŞİR VE LE CORBUSIER BU BAĞLAMLI ÇOK-ÖLÇEKLİ ÇÖZÜMLER İLE AŞMAYA ÇALIŞIR”

### Genel Prensipier

İkinci Dünya Savaşı sonrası Truman Doktrini ve Marshall Planı Türkiye'de kentleşmenin ivmesini arttırdı, başka bir deyişle Le Corbusier'nin Üç Beşeri Tesis'teki endişe ve eleştirileri Türkiye bağlamı için de son derece geçerliydi.

İzmir Planı iki rapor ve bir ön nazım plandan oluşuyordu. Plan 50 senelik bir dönem için kentsel gelişme kılavuz ilkelerinden oluşuyordu. Le Corbusier'e göre şehir 50 sene içerisinde 400.000 kişilik bir nüfusa ulaşacaktı (Bayraktar, 1992, 323; Bilsel, 1996, 22).

Le Corbusier'nin o dönemki bölgesel gelişme vurgusuna uygun bir şekilde plan İzmir'in bölge-içi ve bölgeler-arası ilişkilerini üst ölçekte inceler (Bach vd., 2009, 88). Bu çalışmalar Anadolu'daki coğrafi ilişkileri, nüfus yapısını, tarımsal, kültürel ve endüstriyel üretim alanlarını gösteren haritalarla devam eder. Bu haritalarda İzmir'in hinterlandı Anadolu'daki en büyük tarımsal yığılma olarak tasvir edilmiştir. Bu bölgesel araştırmada İzmir Aydın, Kemalpaşa, Eskişehir ve Çeşme ile

bağlantılı tasvir edilmiştir ve Halkapınar bu bağlantıların keşiştiği bir transfer merkezidir (79).

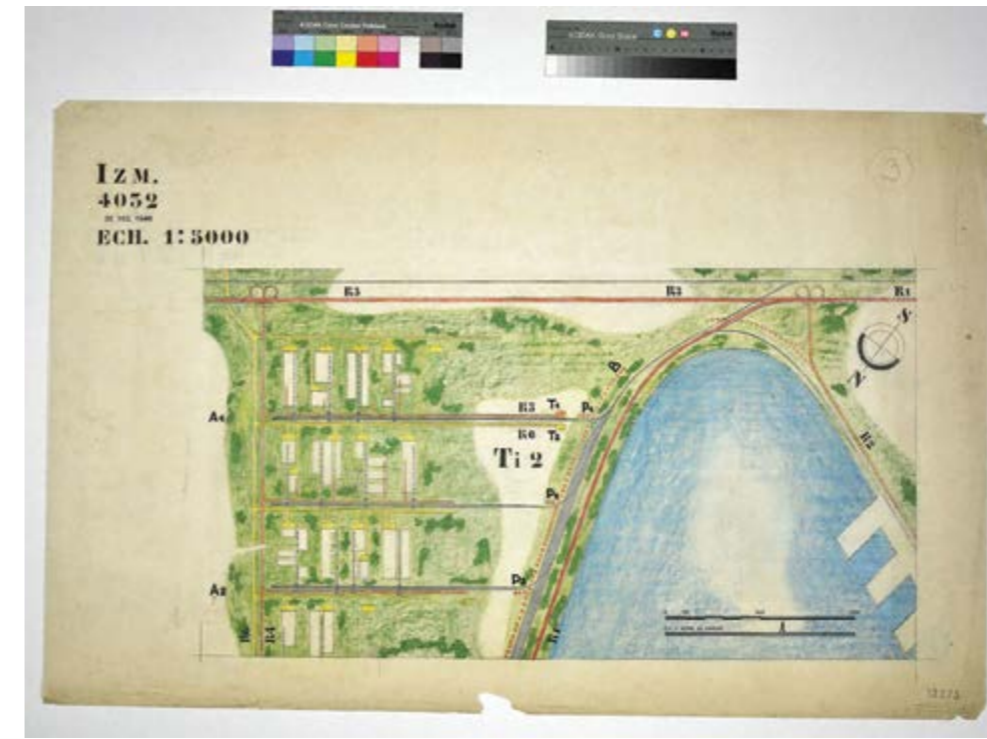
Planın genel kurgusu zemini yeşil alan için bırakan ve idari, ticari, endüstriyel ve rekreasyonel kuşaklar yaratan lineer hatların bir

kompozisyonudur ve bu bağlamda plan Danger Planı'ndaki figür-zemin ilişkilerini ters-yüz ettiği söylenebilir (Resim 5).

Nazım Plan, Atina Tüzüğü'nde deklare edilen dört ana fonksiyon üzerine kuruludur: habiter [mesken], travailler [çalışma], cultivar le corps et l'esprit [rekreasyon], and circuler [dolaşım] (Bilsel, 1996, 23; Le Corbusier, 1949, H3-15-180). Alsancak bu tasarıda iş merkezi olarak tasvir edilmiştir ve endüstriyel bölge ile bütünleşmiş bir limanın inşası öngörülmüştür (Le Corbusier, 1949, H3-15-188). Konak ise idari merkezdir (centre civique) ve kültürel tesisler ile zenginleştirilmiştir (Bilsel, 2003, 157). Le Corbusier planda Karafatma, Poligon, Ilıca, Karşıyaka, ve Bayraklı'da olmak üzere 5 adet ana rekreasyonel alan tasarlamıştır, ayrıca İnciraltı'na da bir spor merkezi önermiştir (Bayraktar, 1992, 324; Le Corbusier 1949, H3-15-190). Karataş ve Karantina'nın konut bölgesi olarak tasarlandığı planda yerleşim yerleri okullar, hastaneler, ibadet mekanları, alışveriş merkezleri ve ticari binaları olan kendi kendine yeterli üniteler olarak tasarlanmıştır (Bilsel, 1999, 14; Bayraktar, 1992, 323) Bu şemada konut birimleri paralel araç yolları arasına yerleştirilmiştir ve bir bloğun uzunluğu 100 metredir. Binalar peyzaja zarar vermemek için plotler üzerine yükseltilmiştir. Le Corbusier'in yerleşim için seçtiği bölge Akdeniz Havzası'nın karakteristiklerini yansıtabilecek şekilde dik bir topoğrafya üzerine kurulmuştur ve Le Corbusier'nin eskizlerindeki figürler deniz, güneş ve rüzgar gibi Akdeniz ikliminin karakteristiklerinin tadını çıkarır (Bach vd., 2009, 85). Ulaşım akslarının lineerliği planın genel lineerliğini yansıtır ve araç yolları, endüstriyel ulaşım, tren yolları, yaya yolları ve bisiklet yolları birbirinden ayrılmıştır (Bach vd., 2009, 91).

### Yeşil Lineer Endüstriyel Şehir

İzmir Planı'nda lineerlik kentin tarihsel-coğrafyası ile farklı ölçeklerde keşişir ve Le Corbusier bu bağlamı çok-ölçekli çözümler ile aşmaya çalışır. Planda Yeşil Lineer Endüstriyel Şehir için seçilen Bayraklı, Alsancak ve Karşıyaka gibi İzmir'in iki önemli kentsel yerleşim birimini ince bir sahil yolu ile bağlar (Bach vd., 2009, 74). Le Corbusier'nin Yeşil Lineer Endüstriyel Şehir için yaptığı bu tercih ile İzmir'in ayrılmış iki önemli



**SOLDA** Le Corbusier'in Bayraklı bölgesi için önerdiği Yeşil Lineer Endüstriyel Şehir. Le Corbusier, Urbanisme, İzmir, Türkiye, 1948, Dessin  
Telif Hakkı Kredisi: © F.L.C. / Adagp, Paris, [Année / Year] - Photo : Banque d'Images de l'Adagp (Resim 6)

parçasını da birleştirmeyi hedeflediği söylenebilir (Resim 6).

Bayraklı'daki Yeşil Lineer Endüstriyel Şehir Üç Beşeri Tesis'teki fikirler ile uyum içerisindedir (Le Corbusier 1949, H3-15-189). Mevcut ulaşım ağları ile bütünleşmiş Yeşil Lineer Endüstriyel Şehir'de (Bilsel, 1999, 15) son endüstriyel ya da mallar üç güzergah ile temin edilir: "su güzergahı, demir güzergahı [trenyolu] ve zemin güzergahı" (Le Corbusier, 1979, 113). Bu üç güzergahın organizasyonu bölgede sürekli bir devinim sağlayacaktır. Le Corbusier'e göre bu yollar trafikten ayrılmalıdır, bu nedenle konut bölgeleri ile fabrika arasındaki dolaşım endüstriyel dolaşımdan ayrı tutulmuştur. Bu ayrışma yaya yollarının endüstriyel arterleri yer altı yolları ve üst geçitler ile aştığı dikey bir şema ile sağlanır (114).

Le Corbusier Yeşil Lineer Endüstriyel Şehir'i mimari ölçekte de detaylandırır, örneğin fabrika çalışanlarının endüstriyel alanı çevreleyen doğal ve bölgesel güzelliklerini görmesini sağlayan bir cam duvar tasvir eder (115). Güneşin hareketiyle uyumlu bir biyolojik ritim fabrikadan eve yapılan yolculuğu organize eder ve Le Corbusier bu ahengin "güneş, mekan ve yeşil alanları" açığa çıkaracağını iddia eder (120).

### Sonuç

Bu yazıda Le Corbusier'nin İzmir Planı'nı üzerinden iki savaş arası döneminde dünya çapında hızlanan kentleşme ve beraberinde getirdiği banliyöleşme, kentsel saçaklanma gibi alansal problemler üzerine geliştirdiği çok-ölçekli fikirler irdelendi. Le Corbusier'nin kentsel tasarım ve planlama çalışmaları arasında ön proje olması ve uygulanmaması nedeniyle kenarda kalmış sayılabilecek İzmir Planı, esasında bu fikirler ışığında Le Corbusier'nin coğrafya ve bölge gibi farklı kavramlar ile mimari ölçeği bir arada kullandığı bir örnektir. Bu kavramlar arasından ise en ilgi çekici olanı en başından belirtildiği gibi lineerlik fikridir. Bayraklı'da tasarladığı Yeşil Endüstriyel Lineer Şehir'de tüm ayrıntıları ile takip edilen bu strateji daha yakından incelendiğinde planlama tarihinde bir geleneğin uzantısı olduğu görülür. □

Özlem Altinkaya Genel, Dr., Mimar

### KAYNAKLAR

- Birincil kaynaklar
- Collins, George Roseborough, Harvard University Graduate School of Design Frances Loeb Library Special Collections. The George Collins Collection on Linear City Planning. Roadtown Foundation, B009.
- Le Corbusier (1949), Rapport Remis par M. a la Municipalite d'Izmir sur un Projet de Plan Directeur d'Urbanisme Concernant cette Ville, Fondation Le Corbusier.

### 2 İkincil kaynaklar

- Bach, Philippe, Le Corbusier, Centre culturel français d'Izmir (2009), Le corbusier en Turquie : Le plan directeur d'Izmir, 1939-1949 : Catalogue de l'exposition présentée dans le cadre de la saison de la turquie en france au centre culturel français d'Izmir, du 6 mai au 6 juin 2009, à la grande salle de l'aubette, strasbourg, du 2 au 25 juillet 2009, Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg Strasbourg, France.
- Bayraktar, Aysel (1992), "Le Corbusier'nin bir Şehir Planı Önerisi", Üç İzmir, Ed. Sahin Beygu, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 323-327.
- Bilsel, Cana (1996), "Ideology and Planning During the Early Republican Period: two master plans for İzmir and Scenarios of Modernization", METU Journal of the Faculty of Architecture, 16(1-2), 13-30.
- Bilsel, Cana (1999), "Le Corbusier'nin İzmir Nazım Plan Önerisi ve Yeşil Endüstri Sitesi", Ege Mimarlık 33 (9), 13-17.
- Bilsel, Cana (2003), "Le Corbusier ve İzmir: Geleceğin Kenti Üzerine Tematik Bir Proje", Sanat Dünyamız 87, 150-165.
- Collins, George Roseborough (1959a), "Linear Planning throughout the World", Journal of the Society of Architectural Historians 18 (3), 74-93.
- Collins, George Roseborough (1959b), "The Ciudad Lineal of Madrid", Journal of the Society of Architectural Historians 18 (2), 38-53.
- Frampton, Kenneth (2001), Le Corbusier, Thames & Hudson, New York, N.Y.
- Howard, Ebenezer (1898), Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform, S. Sonnenschein, London.
- Howard, Ebenezer (1902), Garden Cities of Tomorrow, Swan Sonnenschein & Co., Ltd, London. 13. Le Corbusier (1947), The Four Routes, Çev. Dorothy Todd, D. Dobson, London (Orijinal çalışma 1941'de basılmıştır).
- Le Corbusier, (1979), Three Human Establishments, Çev. Eulie Chowdhury, Punjab Government Department of Town and Country Planning, Chandigarh, (Orijinal çalışma 1945'te basılmıştır).
- Le Corbusier, (1973), Athens Charter, Çev. Anthony Eardley, Grossman Publisher, New York, (Orijinal çalışma 1957'de basılmıştır).
- McLeod, Mary (1980), "Le Corbusier and Algiers", Oppositions 19-20, 488-519.
- Mumford, Eric (2000), The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960, MIT Press, Cambridge/Mass.
- Tekeli, İlhan (2011), Anadolu'da Yerleşme Sistemi ve Yerleşme Tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.



Le Corbusier, İzmir Nazım Planı. Le Corbusier, Urbanisme, İzmir, Türkiye, 1948, Dessin  
Telif Hakkı Kredisi: © F.L.C. / Adagp, Paris, [Année / Year] - Photo : Banque d'Images de l'Adagp (Resim 5)