



JOURNAL OF SOCIAL AND HUMANITIES SCIENCES RESEARCH



2017

Vol:4 / Issue:14

pp.1812-1818

Economics and Administration, Tourism and Tourism Management, History, Culture, Religion, Psychology, Sociology, Fine Arts, Engineering, Architecture, Language, Literature, Educational Sciences, Pedagogy & Other Disciplines

Article Arrival Date (Makale Geliş Tarihi) 11/11/2017

The Published Rel. Date (Makale Yayın Kabul Tarihi) 17/12/2017

The Published Date (Yayınlanma Tarihi) 18.12.2017

TRABZON KENTİ GÜLBAHARHATUN-HIZIRBEY MAHALLELERİNİN TARİHSEL ve MEKÂNSAL GELİŞİM SÜRECİ

HISTORICAL AND SPATIAL DEVELOPMENT PROCESS OF GÜLBAHARHATUN- HIZIRBEY NEIGHBORHOOD OF TRABZON

Dr. Doruk Görkem ÖZKAN

Karadeniz Teknik Üniversitesi, Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü,
dorukgorkemozkan@gmail.com Trabzon/Türkiye

Arş.Gör.Sinem DEDEOĞLU ÖZKAN

Karadeniz Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü,
sinemdedeoglu@ktu.edu.tr Trabzon/Türkiye

Arş.Gör.Duygu AKYOL

Karadeniz Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü,
sinemdedeoglu@ktu.edu.tr Trabzon/Türkiye

ÖZ

Trabzon kentinin tarihi dokusuna komşuluk eden Gülbaharhatun ve Hızırbey mahalleleri ile yakın çevreleri; kentin kimliğini yansıtan tarihi dokunun kesişiminde bulunmasının yanı sıra tarihi süreçte önemli ticaret akslarının ve ulaşım arterlerinin de kesişim noktasında bulunması ile alana dair bir kimlik/imaaj kazandırmaktadır. Ayrıca günümüzde kent merkezi ile gelişme alanı arasında bir geçiş bölgesi konumunda kalan çalışma alanı bir alt merkez kimliğine bürünme aşamasında olup bu gelişmeden kaynaklı olarak işlevsel, mekânsal bir dönüşüm süreci yaşanmaktadır. Bu çalışma kapsamında; kentin tarihi dokusunun ve yansımalarının yüzyıllar içerisinde nasıl bir değişim/dönüşümüne tanıklık ettiğinin incelenmesi amacıyla çalışma alanı olarak belirlenen Gülbaharhatun ve Hızırbey mahalleleri ile yakın çevreleri özelinde yapılan arazi kullanımında gerçekleşen morfolojik gelişim sürecinin incelenmesi amaçlanmıştır. Buna göre; Trabzon kentinin tarihi dokusunun mekânsal kurgu ve algılanmasındaki niteliklerinin ve tarihsel süreçteki kültürel değerlerin etkisi altında kentin nasıl şekillendiği incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Kent Morfolojisi, Tarihi kent dokusu, Trabzon, Gülbaharhatun - Hızırbey mahallesi

ABSTRACT

The neighborhoods of Gülbaharhatun and Hızırbey neighborhoods which are adjacent to the historical texture of the city of Trabzon; not only is it located at the intersection of historic touches reflecting the identity of the city, but also provides an identity / image of the area with the important trade axes and transportation arteries at the intersection of the historical period. In addition, the study area which is in the transition zone between the city center and the development area is in the phase of impregnation with a sub-center identity and there is a functional spatial transformation process due to this development. it is aimed to investigate the morphological development process of the land use which is made in the neighborhoods of Gülbaharhatun and Hızırbey neighborhoods determined as a study area in order to investigate how the historical document of the city and its reflection witnessed change / transformation in centuries. According to this; It has been examined how the city is shaped under the influence of the cultural fictions and perceptions of the historical monument of the city of Trabzon and cultural values in the historical process.

Key Words: Urban morphology, Historical urban pattern, Trabzon, Gülbaharhatun – Hızırbey neighborhood

1. GİRİŞ

Morfoloji; şekil, biçim anlamına gelmektedir. Şekil kelimesi “bir nesnenin dış çizgileri bakımından niteliği, dıştan görünüş biçimi olarak tanımlanmaktadır” (Türkçe Sözlük, 1983, s.115). Kavram coğrafyada özellikle yerleşme coğrafyasında yerleşmelerin şekilsel bileşenleri olarak tanımlanırken (Tolun Denker, 1976, s.4), yerleşmenin şekil özellikleri, onun ana unsuru olan konutların arazi (yerleşim alanı/sit alanı) üzerindeki dağılım düzeniyle ilişkilidir (Özçağlar, 2000). Morfolojik analiz genel olarak; binalar, bahçeler, sokaklar,

parklar ve anıtlar gibi yapısal karakteristikler yardımıyla fiziksel gelişim sürecinin belirlenmesi olarak tanımlanabilir (Kubat ve Topçu, 2009).

Kent morfolojisi insan yerleşmelerinin formunu, oluşum ve dönüşüm süreçlerini, mekânsal yapı ve karakterini tarihsel gelişim süreçleri ve yerleşmeleri oluşturan bileşen parçalarını analiz ederek anlamayı sağlayan bir yaklaşımdır (Ünver, 2016). Smailes, kavramı şehir morfolojisi olarak ele almış, "Urban Landscape" veya "Townscape" (şehirselle görünüm) olarak nitelemiştir. Buna göre "Townscape", şehrin fiziksel formu, alan ve binaların yerleşme alanı üzerindeki düzeni olarak tanımlanabilir (Smailes, 1957). Diğer bir anlatımla "Townscape'in" üç önemli bileşeni bulunmaktadır: Bunlar, cadde ve sokak planı veya düzeni, binaların mimari stil ve dizaynı ve arazi kullanımınıdır (Herbert and Thomas, 1982). Bütün bu bileşenlere bağlı olarak şehirler, morfolojik olarak, lineer (çizgisel), konsantrik, semer, yay ve muhtelif biçimli şehirler olarak altı grupta incelenmektedir. Fakat zamanla değişik bilim dalları tarafından farklı anlamlarda kullanılan "Townscape", şehir coğrafyasında yukarıda verilen anlama ek olarak "tamamen öznel şehir imajı" anlamı da kazanmıştır (Carter, 1976; Johnson, 1966) (Aliagaoglu, 2003).

Konu olarak şehir coğrafyasının tamamlayıcı bir kısmını oluşturan kent morfolojisi, yirminci yüzyılın ilk yarısında bağımsız bir bilim dalı olarak gelişmiş ve kentlerin fiziksel yapılarının analizinde bir yöntem olarak kullanılmıştır (Whitehand, 1986). Son yıllarda ise; özellikle Krier tarafından yapılan çalışmalarda, kent tarihi ve tarihsel kent parçalarının morfolojik analizler yoluyla irdelenmesi (Krier, 1979) kent formunun ve dokusunun oluşumunda sosyolojik, kültürel ve psikolojik nedenlerin araştırılmasını gündeme getirmiştir (Rossi, 1966) (Kubat ve Topçu, 2009).

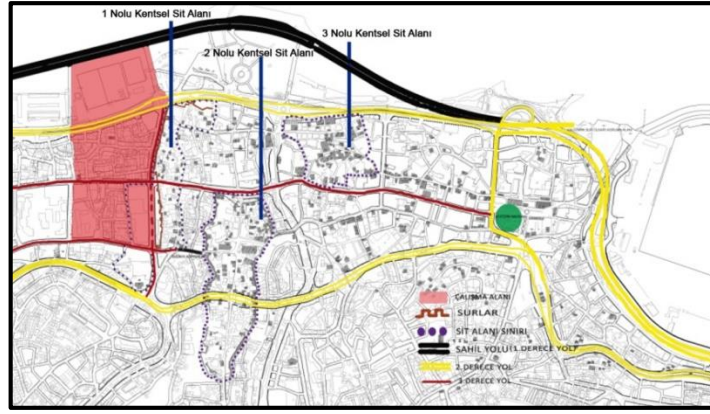
Kentsel yapıdaki fiziksel değişim ve bunun şehir biçimlenişine yansımaları çok geniş zaman diliminde gerçekleşmektedir. Bu süreç şehir, dünya üzerinde var olduğu sürece de devam etmektedir. Bu sebeple kentin mekânsal ve işlevsel morfolojisine ilişkin çalışmalar bakımında tarihi kent merkezleri, oldukça zengin veriler içermektedir. Bu alanlar, yüzyıllara dayanan deneyimlerin güncelle yansımaları oldukları için, kentin şehircilik bağlamında birikim düzeyi en fazla olan yerleridir. Dönemlerindeki alan sınırlarının tespiti için ise, alanın temel bileşenleri olan binaların konumları, işlevleri, birbirleri ve yakın çevreyle olan ilişkilerinin analiz edilmesi gerekmektedir. Bunlar, alan içinde var olan akslarda hangi tür yapı ve işlevlerin yoğunlaştığını anlamaya dönük değerlendirmeler bakımından oldukça önemlidir (Ünver, H.).

Bu bağlamda bu çalışma kapsamında; kentin tarihi dokusunun ve yansımalarının yüzyıllar içerisinde nasıl bir değişim/dönüşüme tanıklık ettiğinin incelenmesi amacıyla çalışma alanı olarak belirlenen Gülbaharhatun ve Hızırbey mahalleleri ve yakın çevreleri özelinde yapılan arazi kullanımında gerçekleşen morfolojik gelişim sürecinin incelenmesi amaçlanmıştır. Buna göre; Trabzon kentinin tarihi dokusunun mekânsal kurgu ve algılanmasındaki niteliklerinin ve tarihsel süreçteki kültürel değerlerin etkisi altında kentin nasıl şekillendiği incelenmiştir.

2.ALANIN KENT İÇİNDEKİ KONUMU VE YAKIN ÇEVRESİ İLE İŞLEVSEL İLİŞKİSİ

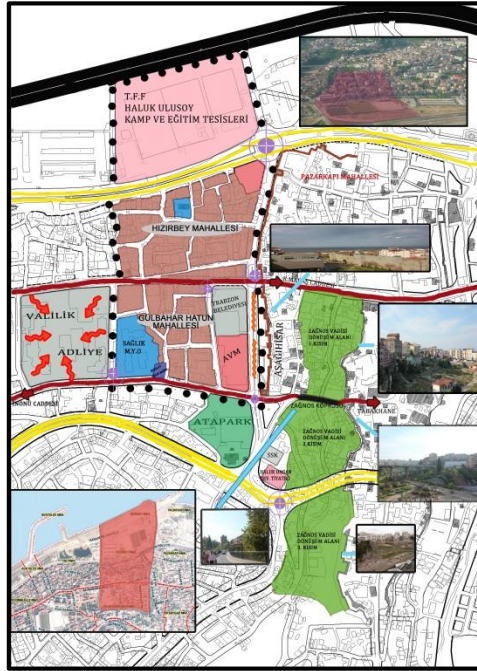
Çalışma alanının Trabzon kentinin tarihi dokusuna komşuluk eden Gülbaharhatun-Hızırbey mahalleleri ve yakın çevrelerinin olma sebebi; alanın kentin kimliğini yansıtan tarihi dokunun kesişiminde bulunmasının yanı sıra tarihi süreçte önemli ticaret akslarının ve ulaşım arterlerinin de kesişim noktasında bulunması sonucunda alanın bir kimlik/imaj sahibi olmasıdır. Ayrıca günümüzde kent merkezi ile gelişme alanı arasında bir geçiş bölgesi konumunda kalan çalışma alanı bir alt merkez kimliğine bürünme aşamasında olup bu gelişmeden kaynaklı olarak işlevsel, mekânsal bir dönüşüm süreci yaşanmaktadır.

Doğuda Pazar kapı mahallesi, batıda Yalı mahallesine komşudur ve ilk kent oluşumunda kent giriş kapısı olan Aşağı Hisar'ın yanında kurulmuştur. 1, 2 ve 3 Nolu kentsel sit alanının yanında yer alan yerleşim dokusu Bizans döneminde oluşmuştur. Yakın zamanda dönüşümü başlayan ve halen devam eden Zağnos Vadisi alan üzerinde ciddi bir baskı oluşturmaktadır. Tarihi Tekel binası yeni adıyla Varlıbaş alışveriş merkezi ve belediye binasının varlığı günlük yaya ve araç trafik akışını kendine çeken bir odak niteliğindedir.



Şekil 1. Çalışma Alanının Kent İçindeki Yeri

Çalışma alanına komşu olan emniyet müdürlüğü ve valiliğin varlığı alana idari bir işlev yüklemiştir. Sahil bandına gelindiğinde ise kent için önemli bir sosyal tesis alanı olan Haluk Ulusoy Eğitim ve Kamp Tesisleri alanı sınırlayan diğer bir işlev türüdür. Bu bağlamda alan işlev türü bakımından kendi içinde üç bölüme ayrılır. İlk bölüm İnönü Caddesi ile Kahramanmaraş Caddesi arasında kalan alandır ve ağırlıklı işlev türü idari ve ticaridir. İkinci kısım Kahramanmaraş Caddesi ile Rize-Giresun karayolu (1. Sahil yolu) arasında kalan konut ağırlıklı alandır. Üçüncü kısım ise 1. sahil yolu ile 2. Sahil yolu arasında kalan sosyal tesis alanıdır (Şekil 2).



Şekil 2. Çalışma Alanı-Yakın Çevre İlişkisi

3. TRABZON KENTİ GÜLBAHARHATUN-HIZIRBEY MAHALLELERİ VE YAKIN ÇEVRELERİNİN TARİHSEL-MEKÂNSAL GELİŞİM VE PLANLAMA SÜRECİ

Trabzon kentinin Gülbaharhatun-Hızırbey mahalleleri ve yakın çevrelerinde yapılan arazi kullanımda gerçekleşen morfolojik gelişim süreci incelendiğinde; bu süreç kaynaklardan elde edilen bilgilere dayanılarak kendi içinde 6 döneme ayrılabilir.

3.1. 13.YY'A KADAR

Kentin hangi tarihte kurulduğuna dair net bilginin olmadığı ancak kentin kuruluşunun M.Ö.2000 tarihine kadar dayandığı bilinmektedir. Trabzon kenti tarihin çok eski çağlarından beri var olan önemli bir şehirdir. M.Ö. 756 yılında kurulmuş olan kent, tarihi boyunca Miletlere, Perslere, Romalılara, Bizanslılara, Komnenoslara, Cenevizlilere, Osmanlılara, 1916'da Ruslar'a, Kurtuluş Savaşı'ndan sonra ise Türklere uzanan sahipleri ile çeşitli kültür dönüşümleri yaşamıştır. Kentin çekirdeği Zağnos ve Tabakhane derelerinin arasında kalan ve derin uçurumlarla doğal koruma sağlayan şimdiki bahçecik mahallesi sınırları içinde kalan iç kaledir (Aksoy, 2009).

Trabzon'un sağlam bir doğal koruma imkânına sahip bir "akropol" e sahip olmasının yanı sıra Asya ile yapılan ticaretin aktarma noktası olan bir limanın da olması gerekmektedir. M.S. 54-68 yılları arasında, ticaretin başlangıç ve bitiş noktası Aşağı Hisar olduğu da çeşitli kaynaklarda belirtilmiştir. Öte yandan kervan yolunun kente doğudan giriyor olması da kentin gelişme yönünün bu devirde surlarla çevrili çekirdek kentin doğusuna doğru olduğunu göstermektedir (Aksoy, 2009).

3.2. 13.YY-15.YY

Bu dönemde kervanların ticaret güzergâhı olarak kullandığı ve doğudan batıya doğru uzanan sahil boyunca devam eden ticari aks oluşmuştur. 13.yy ve 15.yy arası Trabzon'da kent o zamanki gelişme sınırları dışında kale surları ile korunan çekirdek kentin batısına da genişleme göstermiştir. Gülbaharhatun ve Pazarkapı'nın bir kısmı ile Hızırbey mahallesinin tamamında bu devirler arası yerleşim olmuştur.

3.3. 15.YY-19.YY

Trabzon'un Türklerin eline geçmesiyle (1461) Karadeniz Türk gölü haline gelmiştir. Bu durumda ticaretin yapısı da değişmiştir. Dış ticaret devam ederken iç ticarete de gelişmeler yaşanmıştır. Bedestenler ve hanların kurulması da bu döneme denk gelmektedir. Bu dönemde Anadolu limanlarından en hareketlisi Trabzon kenti olup 18. yy' a doğru önemli bir nüfus artışı ve ticarete canlanma meydana gelmiştir. Osmanlı kenti karakterlerine tam anlamıyla uyum göstermeyen kentte 18.yy'dan sonra Osmanlı kentlerinin mekânsal örüntüleri görülmeye başlanmıştır (Yılmaz, 2009). Gülbahar Hatun Camii, Hamza Paşa mezarlığı gibi tarihi kentsel yapılar bu dönemlerde artış göstermiştir. İnönü Caddesinin açılmasıyla kentin sınırları Gülbahar Hatun mahallesinin güneyindeki yamaçlara yayılmaya başlamıştır. 1813 yılında 15 bin tahmin edilen nüfus 1856 yılında artan ticaretin gerektirdiği hizmetleri karşılayan nüfus ihtiyacına bağlı olarak 70 bine çıkmıştır (Çiçek, 2001).

3.4. 1900-1950

Trabzon'un kentleşme sürecinin mekânsal gelişimi açısından çok önemli olan Kahramanmaraş Caddesi bu dönemde açılmıştır. Ticaretin geliştiği bu aks üzerinde tarihi Tekel Binası konumlanmıştır. Eski imaret mezarlığı 1937 yılında Mustafa Kemal Atatürk'ün Trabzon'a gelişiyle dönüşüme uğrayıp şimdiki Atapark haline gelmiştir. Gerçekleşen bu mekânsal dönüşümler kentsel dokunun Gülbaharhatun mahallesi boyunca yayılmasına sebep olmuştur.

Trabzon'un planlı gelişimi Cumhuriyet döneminde başlamıştır. Fransız mimar ve kent plancısı Jacques H. Lambert, 1937 yılında kente gelerek yaptığı incelemeler sonucunda Trabzon'un var olan güzelliklerinin ileride yok olmasını engellemek için bir plan ve 5 maddelik bir kent düzenleme programı yapmıştır (Zorlu, vd. 2010).

Trabzon'un tarihî ve kültürel mirasının korunmasına yönelik olarak anıtsal niteliği olan yapıların çevrelerinin yeşillendirilerek korunması gerektiğini ortaya koyan ve 1938 yılında onaylanan bu planda, mevcut arterlere paralel yollar açılarak kentin doğu-batı yönünde gelişmesi ve vadilerin kuvvetli yeşil bantlar halinde korunması önerilmekte, Tanjant Yolu benzeri ilk güzergâha da değinilmektedir. Bu güzergâh Zağnos Köprüsü'nün bir miktar surlarının yıkılarak genişlemesi ve Tabakhane Vadisi'nin ikinci bir köprü ile geçilmesi şeklinde sunulmuştur (Zorlu, vd. 2010).

Ayrıca plana ek olarak sunulan program ana hatlarıyla beş maddeyi içermektedir. Bunlar:

- ✓ Abidevi bir kent merkezi (Atatürk Meydanı) oluşturulması;
- ✓ Doğudan batıya denize paralel yatay yolların düzenlenmesi ve doğu-batı yönündeki mevcut Maraş Caddesi'nin büyük ana cadde haline getirilmesi;
- ✓ Kuzey-güney yönündeki yolların düzenlenmesi, güneye doğru yerleşmiş mahallelere hizmet edecek yolların ve buraların havalanmasını sağlayacak bağlantıların ve yerel görüş noktalarının düzenlenmesi;
- ✓ Batıda iskân için yeni bir kent kurulması ve bu yerleşmenin mevcut kentten ayrı olarak ele alınmasının sağlanması;
- ✓ Mahallelerde kültür merkezleri kurulması, arkeolojik alanların korunması, serbest alanlar, parklar, vadilerde halkın denizle buluşmasını sağlayacak manzara noktaları, teraslar oluşturulmasıdır (Aysu, 1982).

Lambert ayrıca 60 bin nüfuslu bir kent olarak planlanmasını istediği bu kentte yeni bir liman yapılmasını, bu liman ve Erzurum ile bağlantılı bir sanayi bölgesi oluşturulmasını ve en önemlisi Türk çalışanlardan oluşan bir Belediye Plan Bürosu kurulmasını önermekteydi. Fiziksel mekânlarda eksik ve yanlışların saptanması ve

bu saptamalara mekânsal öneriler getirilmesi ile başlayan bu planlama çalışmaları 1938'de Lambert Planı'nın onanması ve yürürlüğe girmesi ile son bulmuştur. Bu plan 1938-1970 yılları arasında çok çeşitli mevzii imar değişiklikleri ile uygulamada kalmış, ancak kentin yol ihtiyacını gidermeye yönelik uygulamalar gerçekleştirilmemiştir. (URL 1).

3.5. 1951-2000

1950'li yıllardan sonra Türkiye genelinde kırdan kente göç hızlanmış ve Trabzon'da da Zağnos ve Tabakhane vadileri bu dönemde göçmenler tarafından hızla dolmaya başlamıştır. 1956 yılında sahil yolunun açılmasıyla birlikte kent içinde kendine yer seçemeyen kullanımlar sahil boyunca yerleşmeye başlamıştır. Cumhuriyetle birlikte hız kazanan modernleşme sürecinin mekânsal yansımaları bu dönemde Trabzon'da da görülmektedir. Kamu yapıları, eğitim yapıları üniversite gibi kampüs niteliğindeki yapılar mevcut kent içerisinde yer seçmeye başlamışlardır. Fuar alanı olarak kullanılan şimdiki Hükümet Konağı bu dönemler arası dönüşüme uğramıştır. Sağlık Meslek Yüksek Okulu ve Haluk Ongan Devlet Tiyatrosu bu dönemin mekânsal elemanlarından.

Çeşitli imar uygulama araçlarının henüz geliştirilmemiş olması ve kentin batıya doğru yayılma yönelimi, 1977 yılında imar planının yeniden gözden geçirilmesine neden olmuştur.

3.6. 2001 Yılı ve Sonrası

Yaşanan nüfus artışı ve Trabzon'un Karadeniz kentleri arasında önemli bir konuma sahip olması açısından bu dönemden sonra çeşitli mekânsal ve sosyal değişikliklere gidilmiştir. 1970 yılında onaylanan imar planında Tanjant yolu, kente güneyde yeni bir gelişim alanı yaratacağı ve üretken, antik kente dokunmaksızın geçeceği için koruyucu, kentin trafik yükünü paylaşacağı bir arter olarak tarif edilmektedir.

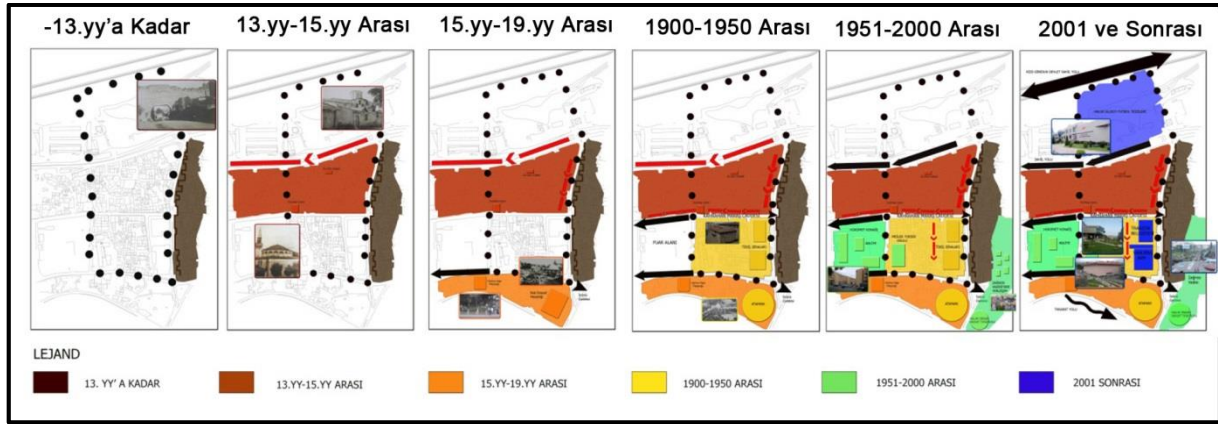
1970 planında tasarlanan Tanjant yolu, 2002 yılına kadar çeşitli nedenlerle ilgili kurum/kuruluşlar tarafından gerek uygulama süreci askıya alındı gerekse proje kapsamında kısmi revizyonlarda bulunuldu. Süre gelen davalar ardından 2002 yılında mahkeme kararı ile Tanjant yolu uygulama koyulmuştur. Yol, antik kent üzerine rastlayan 8 adet ayağı, 37,5 metre genişliğinde 500 metre uzunluğundaki beton gövdesiyle sit alanı olarak tescillenen Ortahisar'ın ortasından, Tabakhane ve Zağnos vadilerine sınırı olan surları yırtarak geçmektedir. Ayrıca yol güzergâhındaki ve vadilerde ayakların oturduğu alana denk gelen birçok tarihî yapıyı yok ederek antik kentin dokusuna da zarar vermiştir. Öte yandan daha önce gecekonduların yer aldığı Zağnos Vadisi Kentsel Dönüşüm Projesi kapsamında vadideki çarpık yapılaşma kaldırılarak Lambert Planı'nda öngörülen yeşil vadiler tekrar oluşturulmaya çalışılmıştır, fakat Tanjant Yolu bu düzenlemeleri de gölgelemektedir. Tarihî kent merkezini ezercesine bir uçtan diğer uca geçen Tanjant Yolu, kent tarihinde sosyal yaşamın merkezi olarak bayram kutlamalarına, hipodrom olarak kullanıldığı dönemlerde yarışmalara ve birçok önemli olaya şahitlik etmiş olan tarihî kent meydanının güneyinden geçerek bu meydanın ve çevresindeki tarihî yapıların silüetinde büyük bir tahribat yaratmıştır (Zorlu, vd., 2010).

Öte yandan 1960'lı yıllara kadar Trabzon, Ganita, Kemerkaya, Moloz, Sotha, Faroz, Uzunkum gibi sürekli birbirini takip eden kumsalları ile kentin denizle iç içe olduğu bir şehirdi. Kentin ulaşım ihtiyacını gidermek üzere hiçbir planda yer almayan ilk sahil yolunun yapımı yine bu dönemde tamamlanmıştır. Bu yol imar planındaki güneye doğru büyüme hedeflerine ters bir şekilde kentin sahil kesiminde yoğunlaşarak doğu-batı yönünde gelişime neden olmuştur. Karadeniz Sahil Yolu ekonomik ve hızlı bir çözüm olduğu düşüncesiyle dar kıyı şeridi boyunca deniz doldurularak uygulanmıştır. Karadeniz Sahil Yolu Projesi'nde kıyı yerleşmelerin durumu incelendiğinde, bu yerleşmelerin birer kıyı kenti olduğu gerçeği göz ardı edilmiş ve bu yerleşmelerle kıyı arasında olması gereken yaya bağlantısı ve hatta görsel ilişki tamamen yitirilmiştir. Karadeniz sahili boyunca sık sık karşılaşılan yeşil örtü ve denizin birleştiği küçük koylar ve kıyı boyunca uzanan doğal yeşil örtü yok olmuş, tüm bunlar ise yerini, üzerinde kamyon, tır ve otomobillerin seyrettiği bir transit hız yoluna bırakmıştır (Üçüncü, 2015).

Zaman içinde artan trafik yoğunluğu nedeniyle mevcut sahil yolu ihtiyacı karşılayamadığından genişletilmesi gündeme gelmiştir. Bu sebeple tüm Karadeniz sahili boyunca yeni dolgu alanları yaratılarak yol genişletme çalışmaları tamamlanmıştır. Yeni sahil yolunun kenti tümüyle denizden koparmasının ardından Trabzon'un doğal yapısı artık tümüyle bozulmuş ve kent denizle tüm bağlarını koparmıştır. Yapılan yol çalışmaları sırasında kentin moloz mevkiinde bulunan ikinci en eski antik limanının son kalıntıları da dolgu alanı altında kalarak tümüyle yok olmuştur. Büyük bölümü denizin doldurulmasıyla yapılan sahil yolu aynı zamanda şehrin doğal kıyılarını tahribata uğratmış; Ganita, Kemerkaya, Moloz, Sotha, Faroz ve Uzunkum sahillerindeki asırlardır varolan güzellikleri ve yaşam kültürünü yok etmiştir. Bugün, eski fotoğraflarıyla kıyaslandığında kent silüetinin tümüyle değiştiği, tarihî kimliğini kaybettiği açıkça görülmektedir (Üçüncü, 2015).

Ayrıca bu devrin en önemli dönüşümlerinden biri olan Trabzon Belediyesinin ve Varlıbaş AVM'nin tarihi Tekel binası yıkılarak, yerine konumlandırılmasına vurgu yapmak gerekmektedir.

6 farklı dönemde ele alınan Trabzon kentinin Gülbaharhatun-Hızırbey mahalleleri ve yakın çevrelerinde yapılan arazi kullanımında gerçekleşen morfolojik gelişim sürecinin mekâna yansımaları Şekil 3'te dönemsel olarak ifade edilmeye çalışılmıştır.



Şekil 3. Çalışma alanı tarihsel ve mekânsal gelişim süreci

4. SONUÇ

Sonuç olarak kuruluşu M.Ö. 2000 yılına dayanan Trabzon kentinin tarihsel ve mekansal gelişim süreci incelenecek olursa; kent çekirdeği, 13. yy öncesinde iç kalenin kurulmasıyla oluşum sürecine başlamıştır. 13.yy ve 15.yy arası kentte kervanların ticaret güzergâhı olarak kullandığı sahil yolu boyunca ve o zamanki gelişme sınırları dışında kale surları ile korunan çekirdek kentin batısına yani Hızırbey mahallesine doğru genişleme göstermiştir. 15.yy ve 19.yy arasında ise Karadenizin Türk gölü haline gelmesiyle Osmanlı kentlerinin mekânsal örüntüleri görülmeye başlanmıştır. Tarihi kentsel yapılar bu dönemlerde artış göstermiştir, kentin sınırları Gülbaharhatun mahallesinin güneyindeki yamaçlara doğru yayılmaya başlamıştır.

1900-1950 yılları arasında Trabzon'un kentleşme sürecinin mekânsal gelişimi açısından çok önemli olan Kahramanmaraş Caddesi açılmış ve kentin önemli bir ticaret arteri konumuna geliyor. Kentin önemli imgelerinin Gülbaharhatun mahallesi çevresinde oluşturulması kentsel dokuda yine aynı aks üzerinde yayılmanın olmasını sağlamıştır. Öte yandan 1970 yılına kadar uygulaması süren Lambert planı sonucunda kentin yol ihtiyacını gidermeye yönelik uygulamalar gerçekleştirilmemiştir. 1951-2000 yılları arasında ise Trabzon'daki göçmenler tarafından kentin bugünkü yeşil omurgasını oluşturan Zağnos ve Tabakhane vadileri bu dönemde hızla dolmaya başlamıştır. Bu dönemde sahil yolunun açılmasıyla birlikte kent içinde kendine yer seçemeyen kullanımlar sahil boyunca yerleşmeye başlamıştır. Çalışma alanı çevresinde kendine yer seçmeye başlayan idari yapılar ile kentin batıya doğru yayılımı devam etmiştir.

2001 yılı ve sonrasındaki süreçte ise uygulamaya koyulan Tanjant yolu kenti büyük bir mekânsal değişime sürükleyen faktörlerden biridir. Yol, kent tarihinde sosyal yaşamın merkezi olarak birçok önemli olaya şahitlik etmiş olan tarihî kent meydanının güneyinden geçerek bu meydanın ve çevresindeki tarihî yapıların silüetinde büyük bir tahribat yaratmıştır. Öte yandan bu süreçte daha önce gecekonduların yer aldığı Zağanos Vadisi Kentsel Dönüşüm Projesi kapsamında vadideki çarpık yapılaşma kaldırılarak Lambert Planı'nda öngörülen yeşil vadiler tekrar oluşturulmaya çalışılmıştır. Yine bu dönemde kentin ulaşım ihtiyacını gidermek üzere denizin doldurulması ile gerçekleşen ilk sahil yolunun yapımının tamamlanması sonucu yol, kentin doğu-batı yönünde gelişimine neden olmuş, kuzey-güney bağlantılarındaki kopukluğa sebebiyet vererek neticesinde de insanların denize ulaşamadığı bir yerleşim dokusunu oluşturmuştur. Ayrıca bu dönemin en önemli dönüşümlerinden biri olan Gülbaharhatun mahallesinde Trabzon Belediyesinin ve Varlıbaş AVM'nin tarihi Tekel binasının yıkılması sonucu yerine konumlandırılması da tarihi dokunun kaybolmasına yüz tutan diğer önemli mekânsal dönüşümlerdendir.

Sonuç olarak kentlerin kimliğinin sürdürülmesinde tarihî çevrelerin korunması ve yaşatılmasının önemi büyüktür. İncelenen morfolojik yapı sonucunda denilebilir ki; bugün Trabzon, artık mavinin ve yeşilin birleşebildiği, tarihi dokunun varlığını müdahale etmeden sürdürebildiği bir kent değildir. Sunay Akın'ın da bir yazısında belirttiği gibi "Trabzon, kente toplu taşımacılığı kazandıramayan yöneticilerin bedelini ödemektedir. Herşey 'yol' elde etmek için yapılıyor. Hem de denizin bir yol olduğu unutulmaktadır." (Akın, 2003).

KAYNAKÇA

- Akın, S. (2003). "Karadeniz'in Kıyısındaki Tavuskuşu: Trabzon", Trabzon Dergisi, sayı:9, Ankara.
- Aksoy, F. (2009). Osmanlı Öncesi Dönemde Trabzon Şehri, Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yüksek lisans Tezi, Elazığ.
- Aliağaoğlu, A. (2003). "Afyon'da Şehir Morfolojisinin İki Unsuru: Cadde-Sokak Sistemi Ve Konutlar", Coğrafi Bilimler Dergisi, 1(2), ss. 63-83.
- Aysu, E. (1982). "Trabzon Kenti Planlama Çalışmaları ve Tarihsel Çevre Koruma İlişkileri," Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi, ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara.
- Carter, H. (1972). The Study of Urban Geography, Edward Arnold, London.
- Çiçek, R. (2001). "Trabzon'da Ermeni Nüfusu ve 1895 Ermeni Olayları", Tarih İncelemeleri Dergisi, 16(1), 121-139.
- Herbert, T. D. and Thomas, J. C. (1982). Urban Geography, John Wiley & Sons, New York.
- Johnson, J. H. (1966) Urban Geography An Introductory Analysis, Pergamon Press, Oxford.
- Krier, R. (1979). "Urban Space", Academy Editions, London, s.172.
- Kubat, A.S. ve Topçu, M. (2009). "Antakya ve Konya Tarihi Kent Dokularının Morfolojik Açından Karşılaştırılması", Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi, Cilt.6, Sayı.2, ss.334-347.
- Özçağlar, A. (2000) . Coğrafyaya Giriş, Hilmi Usta Matbaacılık, Ankara.
- Rossi, A., L' (1966). "Architettura della citta".
- Smailes, A.E. (1957). The Geography of Towns, Hutchinson & Co (Publishers) Ltd., London.
- Tolun-Denker B., (1976) "Şehir içi Arazi Kullanılışı", İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- Türkçe Sözlük, 1,2,(1983) Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Türk Dil Kurumu, Ankara
- URL-1. <http://haberciniz.biz/tanjant-ve-karadeniz-sahil-yolunun-trabzon-kent-kimligine-etkileri-trabzon-866404h.htm>, Erişim tarihi:05.04.2016.
- Üçüncü, O. (2014). "Doğu Karadeniz Kıyı Alanlarında Planlanan Yatırımlar Ve Trabzon Örneği İrdelenmesi", 8. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu.
- Ünver, H. (2016). "Kentsel Morfolojinin Geleneksel Bir Sokak Dokusunu Şekillendirmesi: Kurşunlu Cami Sokak", Düzce Üniversitesi Bilim ve Teknoloji Dergisi, 4, ss. 127-143
- Whitehand J. W. R. (1986). "Taking stock of urban geography ", Area , v. 18.
- YILMAZ, Ö. (2009). "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması Ve Trabzon", Journal of International Social Research, 2(7).
- Zorlu, T., Aydın, E. ve Engin, E. (2010). "Kent Kimliği: Tanjant ve Karadeniz Sahil Yollarının Trabzon Kent Kimliğine Etkileri", Mimarlık Dergisi.