



Received: 28 February 2023 | Revised: 24 April 2023 | Accepted: 28 April 2023

İZMİR KENTİ VE YAKIN ÇEVRESİNDE ENDÜSTRİYEL MİRAS ROTASI ÖNERİSİ *

Industrial Heritage Route Proposal in İzmir City and Its Neighborhood

Gamze PARLAPAN ¹ID

gamzeparlapan@gmail.com

Sibel ECEMİŞ KILIÇ ¹ID

Dokuz Eylül Üniversitesi,
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü,
İzmir-Türkiye

sibel.ecemis@deu.edu.tr

Mercan EFE GÜNEY ¹ID

Dokuz Eylül Üniversitesi,
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü,
İzmir-Türkiye

mercan.efeg@deu.edu.tr

Abstract

Industrial Heritage Sites are traces that symbolize the periods in which they were created. Today, traditional production structures and areas are both functionalized and transformed into areas that different users can visit with a route proposal, thus ensuring the protection of industrial heritage areas. Therefore, an economic contribution will be provided to the city through tourism activities. Because routes are important elements that connect geography with concepts such as identity, culture, originality, awareness, regional development and sustainable development, as well as increasing intercultural experience.

In this study, a three-stage industrial heritage route proposal has been developed for the İzmir Alsancak Harbor Behind Area. In the first stage, industrial heritage sites in İzmir were examined in terms of their number and location, sub-regions were defined, and an industrial heritage route was proposed for the whole of İzmir by considering these sub-regions together with their centers. In the second stage, a two-stage route within the city center of İzmir was planned. In this way, the heritage areas that make up the route have been determined to be used in other detailed studies and to evaluate their relations with the Alsancak Harbor Behind Area. In the third stage, a detailed industrial heritage route proposal was developed for the Alsancak Harbor Behind Area. The proposed industrial heritage route has been planned together with the size of the buildings and areas and the existing and proposed functions.

The study contributes to the relevant literature on protecting and maintaining urban identity and associating tourism activities with culture. It is also valuable in terms of highlighting the study area with its cultural heritage values, integrating it with the social and cultural activity areas of the city, and thus enriching the transformation process of the region.

Keywords: Industrial heritage, industrial heritage route, urban identity, İzmir, Alsancak Harbor Behind.

Öz

Endüstriyel Miras Alanları oluşturuldukları dönemlerin sanayi ve kalkınma açısından üretim alanları iken, bugünün ise oluşturuldukları dönemleri simgeleyen izleridir. Ancak bu yapılar dünyadaki bakış açısı kapsamında kimliğin yeniden üretim alanları olarak görülmektedir. Bir başka deyişle geçmişten bugüne kalan üretim yapıları ve alanları yeni bir üretim alanı olarak planlanmaktadır. Bu üretim, endüstriyel miras yapılarının korunarak sürdürülmesi bağlamında hem işlevlendirilmesi hem de bir rota önerisi ile farklı kullanıcıların ziyaret edebileceği alanlar haline dönüştürülmesidir. Böylece kent kimliğinin korunması ve sürdürülmesinin yanı sıra turizm aktiviteleri aracılığıyla kente ekonomik katkı da sağlanacaktır. Çünkü rotalar kültürler arası deneyimlemeyi artırmanın yanı sıra kimlik, kültür, özgünlük, farkındalık, bölgesel kalkınma ve sürdürülebilir kalkınma gibi kavramlarla coğrafyayı ilişkilendiren önemli unsurlardır.

Bu çalışma İzmir Alsancak Liman Arkası Bölgesi için endüstriyel miras rota önerisi geliştirmek amacıyla bölgenin endüstriyel miras kapsamında ilişkili olduğu alanlarla birlikte incelenmesi ile üç aşamalı olarak kurgulanmıştır. İlk aşamada İzmir ili endüstri miras alanları sayı ve konumları ile incelenerek, alt bölgeler tanımlanmış bu alt bölgeler merkezleriyle birlikte düşünülerek İzmir il bütünü için bir endüstriyel miras rotası önerilmiştir. İkinci aşamada İzmir ili kent merkezi içindeki iki etaplı rota planlanmıştır. Bu alt bölgelerde oluşturulan rota önerileri rotayı oluşturan temel unsurların bir anlamda alanda işaretlenmesidir. Bir başka deyişle rotayı oluşturan miras alanları başka detaylı çalışmalarda kullanılmak ve Alsancak Liman Arkası Bölgesi ile ilişkilerini değerlendirmek üzere belirlenmiştir.

* Makale, 2022 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Eğitim programında yer alan PLN 4122 Şehir Planlama Projesi VI dersi kapsamında Gamze PARLAPAN tarafından Prof. Dr. Sibel ECEMİŞ KILIÇ ve Prof. Dr. Mercan EFE GÜNEY danışmanlığında yapılan "Endüstriyel Miras Rota Önerisi Alsancak Liman Arkası Bölgesi" başlıklı çalışmanın verileri kullanılarak geliştirilmiştir.

Üçüncü aşamada ise Alsancak Liman Arkası Bölgesine ilişkin ayrıntılı endüstriyel miras rotası önerisi geliştirilmiştir. Öneri endüstriyel miras rotası yapı ve alanların büyüklükleri ile mevcut ve öneri işlevlerle birlikte planlanmıştır.

Bu çalışma kent kimliğinin korunması ve sürdürülmesi ve turizm faaliyetlerinin kültür ile ilişkilendirilmesi konularıyla birlikte ele alarak ilgili literatüre katkı sağlamaktadır. Ayrıca çalışma alanının sahip olduğu kültürel miras değerleri ile öne çıkarılması, kentin sosyal ve kültürel etkinlik alanları ile bütünleştirilmesi ve böylece bölgenin dönüşüm sürecinin zenginleşmesi açısından da değer taşımaktadır.

Anahtar Kelimeler: Endüstriyel miras, endüstriyel miras rotası, kent kimliği, İzmir, Alsancak Liman Arkası.

1. GİRİŞ

Kentlerin gelişim süreci içinde daha önce kent merkezinde ya da merkeze yakın konumda yer alan sanayi alanları, ölçeklerinin büyümesi, teknolojilerinin değişmesi ve çevreye/insan sağlığına etkileri nedeniyle giderek kent çeperlerine doğru yönlendirilmiştir. Bu durum kent merkezindeki endüstriyel alanların ve binaların işlevsiz kalmasına neden olmuştur. Kent merkezinde daha çok ticaret ve hizmetlere yönelik kullanım talebi bulunmaktadır. Bu talep şehir coğrafyası kapsamında kabul gördüğünden işlevsiz kalan miras alanlarının korunması ve yeniden işlevlendirilmesi geri planda kalmıştır.

Özellikle Cumhuriyet'in ilk yıllarında, ekonomik ve sosyal bağımsızlık amacına ulaşmak için sanayileşme önemli görülmüş, devlet bu alanda önderlik görevini üstlenerek, özel sektöre yol göstermek istemiştir (Asiliskender, 2002, 2008, 2009). Bir kamu politikası olarak gerçekleştirilen sanayi yatırımları kapsamında inşa edilen sanayi yapıları döneminin amacına uygun simge unsurları iken, bugün kendi döneminin izlerini aktaran ve ulusal kimliğin önemli bir parçası olan yapılardır.

Tüketim odaklı Neoliberal politikalar sonucu, süreç içerisinde kentte hem çeşitlilik ve hem de miktar olarak daha çok tüketimin bir arada gerçekleşeceği alanlar hızlı bir gelişim göstermiştir. Bu durumun bir sonucu kimlikli kentlerin yerine, birbirine benzeyen ve yerel unsurların önemsenmediği bir kentleşme pratiği ortaya çıkarmasıdır. Kent merkezinde yer alan ve geniş alan kaplayan endüstriyel alanların tüketim alanlarına dönüşümü gündeme gelmiş, çoğu kamu alanı niteliğindeki bu alanların dönüşümü özelleştirme politikaları ile desteklenmiştir. Oysaki hala varlığını sürdüren endüstriyel miras alanları, kent merkezinde kamusal alan ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik potansiyellerinin yanı sıra kent kültürünün, yaşam pratiklerinin ve kimliğinin önemli bir parçası olarak sahip oldukları miras değerleri açısından da korunmaları gerekli önemli unsurlardır.

Endüstriyel miras alanlarını da kapsayan kültürel miras tarih, mimarlık, sanat ve estetik değerlerine ek olarak belge- anı- sosyal değerler bütünü olarak yerin ruhunu yansıtmaktadır (Clark, 2006). Miras kavramının ve miras alanlarının korunmasına yönelik yaklaşımların süreç içerisinde değiştiği ve geliştiği görülmektedir. İlk olarak 19. yüzyılın sonlarında ortaya çıkan ve anıtsal yapıların korunmasına odaklanan koruma anlayışından alan temelli koruma anlayışına geçiş ancak 1945'ten sonra olmuştur. I. Dünya Savaşı'nın kentlerde yarattığı yıkımların ve değişimlerin ortaya çıkardığı durum mirasın ortak bir değer olarak ele alınmasını ve korunmasını gündeme getirmiş, "Avrupa Ortak Miras" kavramı ortaya çıkmıştır. 1945'te Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu (UNESCO)'nun, 1946'da Uluslararası Müzeler Konseyi (ICOM)'nin, 1949'da Avrupa Konseyi'nin, 1959'da Kültür Varlıkları Koruma ve Restorasyon Çalışmaları Uluslararası Merkezi (ICCROM)'un ve 1965'de Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi (ICOMOS)'un kurulması konunun uluslararası boyut kazanması açısından gerekli kurumsallaşmayı sağlamıştır. Bu sayede, kültürel mirasın kentsel yaşam ve kalkınma arasında ilişki kuran önemli bir bileşen olduğu görülmüştür. 1975 yılı Avrupa Mimari Miras Yılı olarak ilan edilmiş ve yayınlanan Amsterdam deklarasyonu ile ekonomik, sosyal, yasal ve yönetsel yönleriyle bütüncül bir koruma modeli amaç olarak tanımlanmış ve kültürel mirasın korunması kent ve bölge planlama ile ilişkilendirilmiş (Ahunbay, 1996; Ecemiş Kılıç, 2008; Orbaslı, 2000).

Süreç içerisinde, endüstriyel miras, kırsal miras, etkileşim alanları gibi tanımlamalar ile korumanın kapsamı genişlemiş ve 2011'de kentin korunması alanlarının kentsel gelişmeyi iyileştirmede yapısal bir rol oynayacak biçimde ele alınmasını amaçlayan UNESCO Tarihi Kentsel Peyzaj Tavsiyesi kabul edilmiştir. Bu sayede korunması gereken alanlar izole edilmeyip, kent planları ile entegre edilerek kentin ekonomik, sosyal ve fiziki özelliklerinin gelişmesine katkı koyan unsurlar olarak görülmüştür. Görüldüğü gibi kültürel mirasın korunmasına yönelik yaklaşım tekil değerlerin korunmasından, alansal korumaya; izole koruma yaklaşımları

yerine kenti yaşayan bir organizma olarak görüp, bütün kentin bir parçası olarak bütüncül kent planlama pratikleri ile değerlendirilmesine doğru evrilmiştir. Bu evrimde kültürel miras yapı ve alanlarının onunla bütünlük taşıyan soyut kültürel değerlerle, endüstriyel miras, kırsal miras ve içinde buldukları etkileşim alanları ile değerlendirilmesi gerektiği izlenmektedir.

20. yüzyılın ortalarından itibaren endüstriyel süreçleri değiştiren/geliştiren teknolojik gelişmeler sonucu atıl kalarak sorun alanlarına dönüşen endüstriyel miras alanları savaş sonrası ülkelerin yıkılan şehirlerini geliştirmede kullanılabilecek potansiyel alanlar olarak görülmüştür. Her ülkenin kendi sanayileşme süreci ve kent planlama pratiklerine bağlı olarak endüstriyel miras alanlarını değerlendirme süreci birbirinden farklılaşmıştır. Örneğin, endüstriyel miras bilinci, Sanayi Devrimi'nin ilk ortaya çıktığı İngiltere'de 1950'lerde ortaya çıkmıştır (Aydın vd., 2022).

1973'te İngiltere'de yapılan ve dünyanın farklı yerlerinden katılımcıların bulunduğu toplantı, endüstriyel mirasın incelenmesi, yorumlanması ve korunması için uluslararası bir kurum oluşturmaya yönelik ilk adım olmuş ve aynı yıl endüstriyel mirasın koruma, inceleme, belgeleme, araştırma, yorumlama ve ilerletmede uluslararası iş birliğini sağlamak amacıyla TICCIH (Uluslararası Endüstriyel Mirasın Korunması Komitesi) kurulmuştur (Ifko ve Stokin, 2018). TICCIH, endüstriyel miras konularında ICOMOS'un ortağıdır ve aynı zamanda ICOMOS'a bilirkişilik yapmaktadır. Bu tarihten itibaren endüstriyel miras alanlarına ilişkin pek çok toplantı yapılmış, rapor, tüzük/bildirge vb. düzenlenmiştir (Aydın vd. 2022; ICOMOS, 2011; Ifko ve Stokin, 2018; Saner, 2012; TICCIH, 2003):

- 1996 - 2004 yılları arasında TICCIH-ICOMOS iş birliği ile Kanallar, Köprüler, Endüstriyel Yerleşimler ve Maden Ocakları üzerine dört endüstriyel Dünya Mirası Çalışması üretilmiş ve bu kategorilerdeki miras yapılarının kayıt altına alınması kolaylaşmıştır
- 2003 yılında TICCIH tarafından tarihi sanayi merkezlerinin dönüşümü ve endüstriyel mirasın rolüne ilişkin Nizhny Tagil Endüstriyel Miras Tüzüğü yayınlanmıştır.
- 2006 yılında Blaenavon'da düzenlenen "Endüstriyel Miras Semineri"nde sanayi bölgelerinin canlandırılmasının sosyal, sürdürülebilirlik, turizm ve ekonomik açıdan büyümeye faydaları ve etkileri hakkında bir değerlendirme raporu hazırlanmıştır.
- 2011 yılında toplum mirasının bir parçası olarak endüstriyel mirasın belgelenmesine ve korunmasına yardımcı olmak üzere Endüstriyel Miras Alanlarının, Yapıların, Alanların ve Peyzajların Korunması için Dublin İlkeleri kabul edilmiştir.
- 2014 yılında ICOMOS ile TICCIH arasında endüstriyel mirasın korunmasına yönelik bir iş birliği çerçevesi oluşturulmuştur.

Görüldüğü gibi endüstriyel miras alanlarına yaklaşım biçimi de kültürel miras alanlarına benzer bir süreci izlemiştir. Bu alanların ve yapıların belgelenmesiyle başlayan süreç, bugün potansiyel bir kentsel gelişim alanı olarak kabul edilmelerine ve kentsel planlama, gelişme ve dönüşümün bir parçası olarak görülmelerine evrilmiştir (Aydın vd. 2022; Loures, 2008).

Endüstriyel miras alanlarına yönelik çalışmalar Dünya'da 19. yüzyılda başlamış olmakla birlikte (Başer, 2011; Erkartal, 2018; Karadağ ve İncedere, 2020; Paradowski, 2018), Türkiye'de konunun gündeme gelmesi 1990 sonrasında (Karadağ ve İncedere, 2017; Kayın, 2001, 2013; Köksal, 2005, 2008, 2013, 2015). Süreci başlatan Haliç Kıyısı Yeniden Düzenleme Projesi kapsamında yıkımı gündeme gelen yapıların korunmasına yönelik girişimler ve ardından yapılan tescil çalışmaları olmuştur (Günay, 2014). Bu adımla dünyada önem verilen endüstriyel miras alanlarının korunarak işlevlendirilmesi ve kimlikli kentlerin oluşturulması konuları Türkiye'de de önem kazanmaya başlamıştır. Yaklaşık 30 yıllık bu süreçte kültürel ve bilimsel önemi ortaya çıkan bu alanlar yere özgü özellikleri (maddi ve maddi olmayan unsurlarla birlikte) yansıtmakta (TICCIH, 2003) ve aynı zamanda kent ekonomisine katkı sağlamaktadır.

ICOMOS'un "Endüstriyel Miras Alanları, Yapıları ve Peyzajını Koruma İlkeleri" kapsamında endüstri miras alanı "amaçları, tasarımı ve değişim süreçleri açısından çeşitlilik gösteren ve endüstrinin gelişiminde esas

olan maddi ve maddi olmayan oluşumları, bileşenleri, mekanizmaları, işlem alanları ve endüstri ile biçimlenen yaşam ve alanları” olarak ifade edilmektedir (ICOMOS, 2011). Kolektif hafızada önemli yere sahip bu alanlar kentin geçmiş kimliğini yansıtmak ve yeni kimlik inşası açısından temel unsurlardandır (Crinson, 2005; Mellor, 2012; Strangleman, 2012; Till, 2012). Çünkü bir kentin kimliğinin oluşmasında süreklilik ve birikim önemli etkenlerdir. Mekânın ve insanların kimliğinin bir parçası olarak endüstriyel miras alanları, ortak yaşanmış bir tarih duygusu içerisinde aidiyet duygusunun korunması açısından da öne çıkarlar (Aktin, 2020; Loures, 2008; Büyükarıslan ve Güney, 2015).

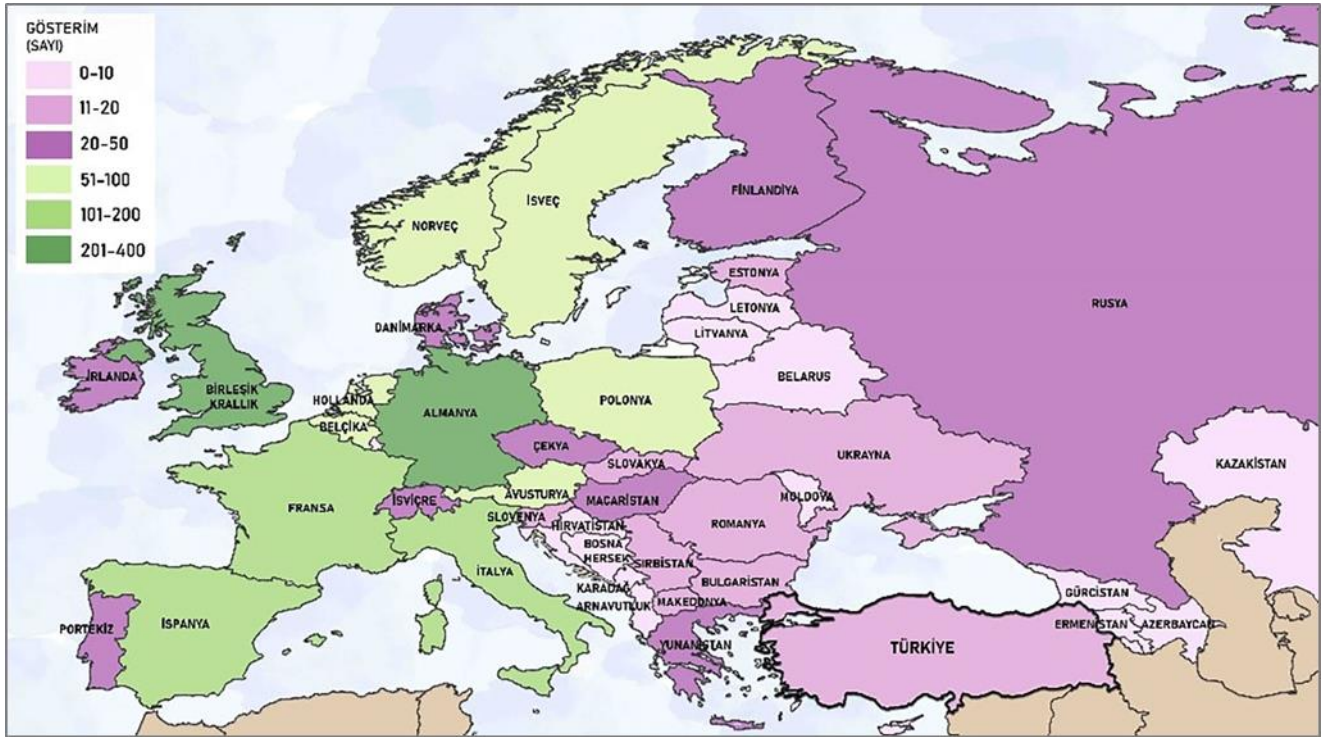
Endüstriyel miras alanlarına yönelik çalışmalar, mirasın somut veya soyut yönlerini içeren; üretim yapılarını, bu yapıları kapsayan yerleşim dokusunu ve döneminin üretim teknolojisini inceleyen, belgeleyen ve dolayısıyla planlama, tasarım, mühendislik ve koruma gibi pek çok alanı içeren niteliğe sahiptir (Martin, 2009; Trinder ve Douet, 2012). Diğer yandan yakın geçmişte kültür ve bileşenleri turizmin önemli bir unsuru haline gelmiş, farklı kültürel unsurların görülmesi/tanınması beklentileri turizm hareketlerini belirlemiş ve etkilemiştir.

Diğer yandan kültürel turizme yönelik talep biçimleri de zaman içinde değişim göstermiştir. Geleneksel olarak somut kültürel yapı ve alanların görülmesine odaklı kültürel turizm, deneyimlemeyi temel alan yeni bir biçime evrilmiştir. Bireyselliğin ön planda olduğu postmodern turizm döneminde, yerel yaşam özellikleri, yaşayan kültür ve yaratıcı özellikler/faaliyetler, somut olmayan kültürel miras önemli hale gelmiştir (Clark, 2006; Richards, 2011).

Bu turizm biçimde turistler, “yereldeki gibi yaşama” vurgusu ile kentin kültürel kimliğini anlamayı ve kültürel değerlerini deneyimlemeyi arzulamaktadır. Yaratıcı turizm olarak da tanımlanan bu turizm biçiminde, turistler farklı bölgelerin kültürel mirasına, sanatına, günlük yaşantı ve uğraşlarına tanık olmak ve bunlara katılmak istemektedir. Turizm eğilimlerindeki değişimlerin bir diğer yansıması da bu deneyimleme pratiklerini destekleyen rotaların belirlenmesidir. Rotalar, kültürler arası deneyimlemeyi artırmanın yanı sıra kimlik, kültür, özgünlük, farkındalık, bölgesel kalkınma ve sürdürülebilir kalkınma gibi kavramlarla coğrafyayı ilişkilendiren önemli unsurlardır (Zoğal ve Emekli, 2017). Dolayısıyla rotalar sayesinde her coğrafya üzerindeki önemli unsurlar kendini ekonomik olarak devam ettirmenin yanı sıra elde edilen ekonomi ile de sürdürülebilir ve tanınır kılmaktadır.

Tüm kültürel miras alanları gibi, endüstriyel miras alanları da bu unsurlardan biri olarak önemli turistik rotalara eklenmiştir. Çünkü bu rotalar alışveriş, ticaret ve seyahat gibi turizm unsurlarını bir arada kapsadığından endüstriyel miras alanlarının korunarak kullanılmasını sağlayan ekonomik bir araçtır. Aynı zamanda rotalar, küreselleşme ve kültürler arası diyalogun bir parçası olarak görülmüştür (Kirshenblatt-Gimblett, 1998). Endüstriyel miras alanlarının rotalara dahil edilmesi, kültürel miras alanlarının bu kapsamda düşünülmesiyle başlamıştır. Bunun ilk örneği bir UNESCO projesi olan ve doğu-batı arasında bağlantı kuran İpek Yolu'nun 1980'lerin sonunda kültürel miras rotası olarak tanımlanmasıdır. Aynı dönemde endüstriyel miras rotası kapsamında bir örnek ise 1991'de Afrika'daki demir işçiliğinin ortak mirasının izini sürmeyi amaçlayan Demir Yolları projesidir. Daha sonraki süreçte bu örnekler çoğalmış, kıtalar arası, ülkeler arası ve ülke içinde çeşitli rotaların tanımlanmasına yönelik projeler geliştirilmiştir (Bangstad, 2011). Avrupa Komisyonunun 1998 yılında aldığı bir karar, rotaların Avrupa'da kültürel turizm ve sürdürülebilir kültürel kalkınma alanlarında uzun vadeli Avrupa işbirliği programlarına olanak sağladığını olduğunu belirtmektedir. Avrupa Komisyonu genellikle geleneksel olarak turizmden yararlanan merkezlerin dışında yer alan sanayi bölgelerini öncelikli bir alan olarak tanımlamaktadır (Avrupa Konseyi 1998).

Bu kapsamda özellikle Avrupa'da dünyaca bilinen rotalar oluşturulmuştur. Örneğin 1999'da endüstriyel miras alanlarına ilişkin bir envanter çalışması olan Avrupa Endüstri Mirası Rotası (ERIH) belirlenmiştir. Bu rotada kullanılmayan üretim tesisleri, endüstriyel peyzaj alanları ve etkileşimli teknoloji müzeleri gibi birçok endüstriyel miras yapısı yer almaktadır (CulturelRotes, bt). Bu rota 52 ülkeyi kapsamaktadır ve en çok endüstri mirası bulunduran ülke olarak (396 tane ile) Almanya öne çıkmaktadır. Türkiye ise endüstri mirası rotasında yer alan ülkeler içerisinde 11 tane endüstri mirası yapısı ile 23. sıradadır. Rotada yer alan miras sayılarına ilişkin şekil ve tablo aşağıda verilmiştir (Şekil 1, Tablo 1).



Şekil 1- Avrupa Ülkeleri Endüstri Mirası Sayıları

Figure 1- Numbers of European Countries Industrial Heritage
(Kaynak: ERIH, 2022'den düzenlenmiştir).

Tablo 1- Avrupa Endüstri Mirası Rotasına Dahil Olan Ülkeler ve İçerdikleri Miras Sayısı
Table 1- Countries Included in the European Industrial Heritage Route and Number of Heritages Included

Sıra No	Ülke	Endüstri Mirası Sayısı	Sıra No	Ülke	Endüstri Mirası Sayısı	Sıra No	Ülke	Endüstri Mirası Sayısı
1	Almanya	396	16	Macaristan	32	26	Belarus	5
2	Birleşik Krallık	390		İrlanda	32	27	Gürcistan	4
3	Fransa	168	17	Yunanistan	23	28	Malta	3
4	İtalya	108	18	Slovenya	19		Moldova	3
	İspanya	108	19	Ukrayna	16		Ermenistan	2
5	Polonya	88	20	Romanya	15		Azerbaycan	2
6	İsveç	74	21	Estonya	14		Bosna Hersek	2
7	Belçika	71	22	Bulgaristan	12	29	Kazakistan	2
8	Hollanda	66		Slovakya	12		Karadağ	2
9	Avusturya	56	23	Sırbistan	11		Kuzey Makedonya	2
10	Norveç	55		Türkiye	11		San Marino	2
11	İsviçre	46		Letonya	8		Arnavutluk	1
12	Çekya	45	24	Litvanya	8		Cebelitarık	1
13	Portekiz	43		Lüksemburg	8	30	Kosova	1
	Finlandiya	38		Andorra	6		Lihtenştayn	1
14	Rusya	38	25	Hırvatistan	6		Monako	1
15	Danimarka	36		Kıbrıs	6		Vatikan	1
				İzlanda	6			

Kaynak: Kaynak: ERIH, 2022'den düzenlenmiştir.

2008 yılında ise bir Avrupa Birliği (AB) projesi olarak “Avrupa Endüstriyel Miras Rotaları” 32 ülkenin katılımı ile tüm Avrupa Kıtası için endüstri mirası alanları ve yapılarını birbirine bağlayan bir rotalar sistemi

olarak oluşturulmuştur. Endüstri tarihini bütüncül bir bakışla inceleyen ve sunan bu sistem ilk fabrikalardan buharlı makinelerle, madenlerden interaktif teknoloji müzelerine Avrupa Endüstri geçmişinin dönüm noktalarını içermektedir. Tüm kıtada kurgulanan bu sistem içinde tekstil, enerji, su, çelik gibi alt başlıklarda tematik rotalar geliştirilmiştir (Çekül Vakfı, 2015). Görüldüğü gibi dünya sadece rota belirlememiş, süreç içerisinde rotaları tematik hale getirerek çeşitlendirmiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında sanayileşme ile ekonomik bağımsızlığın sağlanması, siyasi bağımsızlığın sürdürülmesi açısından önemli görülmüştür. Bu nedenle sanayinin gelişimine yön vermek üzere İzmir İktisat Kongresi (1923) düzenlenmiş, ardından I. Beş Yıllık Sanayi Planı (1934-1938) ile öncelikle hammaddesi ülkede mevcut olan veya ithal edilerek temin edilen ürünlerin yurt içinde üretilmesinin devlet desteği ile kurulması amaçlanmıştır (Aydemir, 1976). Bu amaçla İstanbul'da gelişmekte olan sanayinin hammadde potansiyeli de dikkate alınarak Kayseri, Nazilli, Konya Ereğli ve Bursa'da dokuma, Zonguldak (Karabük)'te madencilik, demir ve çelik, İzmit'te kâğıt, selüloz üretimine yönelik tesislerle ülkenin diğer kentlerine de yayılması amaçlanmıştır. Bu amaçla inşa edilen tesislerin bir bölümü günümüzde Avrupa Endüstriyel Miras Rotasına dahil olan ve endüstri tarihinin anlatıldığı müzeler olarak işlev gören yapılardır. Bunlardan bazıları potansiyel olarak durmakla birlikte, Avrupa Endüstri Miras Rotasına 11 endüstriyel miras yapısı dahil edilmiştir.

Bunlardan 5 tanesi İstanbul, 3 tanesi Bursa, 1 tanesi Kocaeli ve 1 tanesi İzmir ilindedir (Şekil 2):

İstanbul'da Avrupa Miras Rotasının içinde yer alan bu yapılar;

- Demiryolu Müzesi Sirkeci Garı'nda (1890 yılında hizmete açılan) 2005 yılında,
- İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi İzmir Cuma Ovası'nda 1971'de açılan müzenin İstanbul-Yeşilköy'e taşınması ile 1985 yılında,
- Rahmi Koç Endüstri Müzesi, Lengerhane Binasının (III. Ahmet Dönemi'nde tersane tesisleri için kurulan) restore edilmesiyle 1994 yılında,
- Santral İstanbul Enerji Müzesi, Silahtarağa Elektrik Santrali'nin 1913'te ve 1921'de inşa edilen ilk makine dairelerinin dönüştürülmesi ile 2007 yılında,
- Gazhane Müzesi, 19. yüzyılın sonunda Anadolu Yakası'na enerji verecek havagazının üretimi için kurulmuş Hasanpaşa Gazhanesinin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yürüttüğü restorasyon projesiyle dönüştürülmesi sonucunda 2021 yılında müze olarak hizmete açılmıştır.

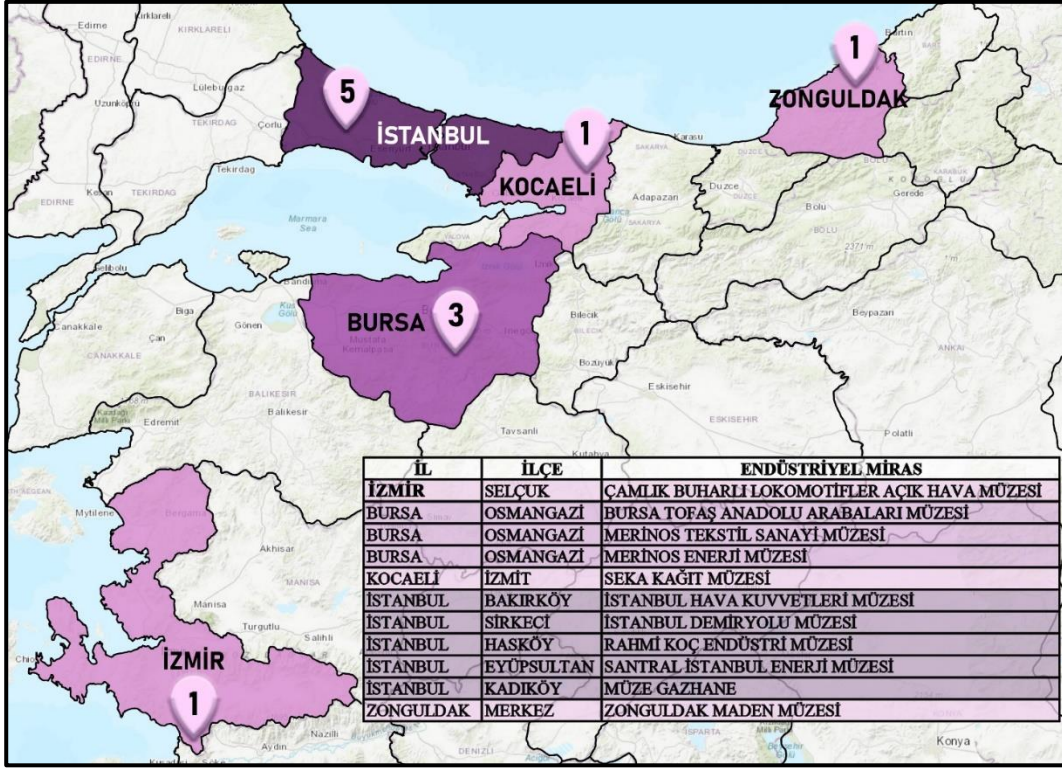
Bursa'da Avrupa Miras Rotasına dahil olan bu yapılar;

- Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi, Anadolu'daki otomotiv mirasına sahip çıkmak amacıyla, eski ipek fabrikasının Tofaş tarafından restore edilmesi ile 2002 yılında,
- Merinos Tekstil Sanayi Müzesi ve Bursa Merinos Enerji Müzesi, 1938 yılında Atatürk açtığı bir iplik ve kumaş fabrikası olan Merinos Tesislerinde yer alan bu müzeler sırasıyla 2011 ve 2012 yıllarında müze olarak hizmete açılmıştır.

Kocaeli'nde SEKA Kâğıt Müzesi, Türkiye'nin ilk ve en büyük endüstriyel miras alanlarından biri olan SEKA alanının müzeye dönüşüm projesidir. 2009 yılında alanda Kocaeli Büyükşehir Belediyesi yürütücülüğünde başlatılan Onarım ve Yeniden İşlevlendirme Projesi çalışmaları ile I. Kağıt Fabrikası- Kağıt Müzesi ve Bilim Merkezi olarak düzenlenmiştir.

İzmir Çamlık Buharlı Lokomotif Müzesi 1866'da inşa edilen orijinal demiryolu hattı kullanılarak dünyada sayıları gittikçe azalan, demiryollarının simgesi olan buharlı lokomotifleri değerlendirmek ve demiryolu mirasını gelecek kuşaklara aktarmak amacıyla 1991 yılında açılmıştır.

Zonguldak Maden Müzesi Türkiye'nin ilk ve tek maden müzesi olup, 2016 yılında hizmete açılmıştır. Müze, 1890 yılında açılan ve 1937 yılına kadar üretim yapılan eğitim ocağını bugün "yaşayan müze" konsepti ile sürdürmektedir.



Şekil 2- Türkiye’de Avrupa Endüstri Miras Yoluna Dahil Olan İller ve Miras Yapıları

Figure 2- Provinces and Heritage Buildings Included in the European Industrial Heritage Road in Turkey

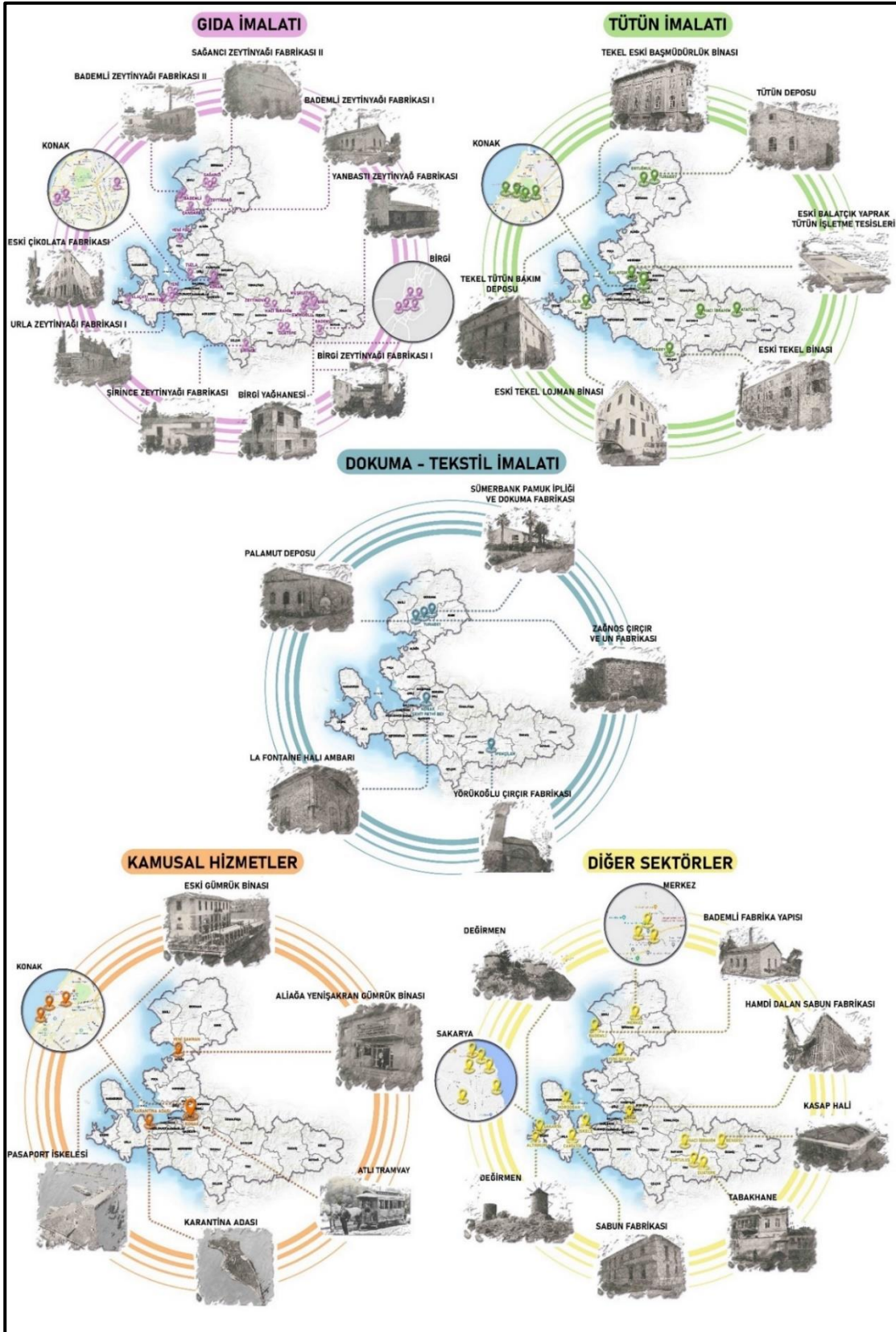
Kaynak: ERIH, 2022’den düzenlenmiştir.

Bugün Avrupa Miras Rotasına dahil olan İzmir ili, sanayinin gelişimi düşünüldüğünde, endüstriyel miras konusunda önemli bir potansiyel taşımaktadır. Bu nedenle İzmir kentinin gelişim süreci içinde temel belirleyicilerden biri olan liman ve sanayi gelişimi ilişkisinin mekânsal unsurlarını barındıran ve bu yönüyle endüstriyel miras alanlarını yoğun biçimde içeren İzmir Kent Merkezi ve Çevresi çalışma alanı olarak seçilmiştir. Bu çalışma üç aşamalı olarak kurgulanmıştır. İlk aşamada İzmir ili endüstri miras alanları sayı ve konumları ile incelenerek, alt bölgeler tanımlanmış bu alt bölgeler merkezleriyle birlikte düşünülerek İzmir il bütünü için bir endüstriyel miras rotası önerilmiştir. İkinci aşamada İzmir ili kent merkezi içindeki iki etaplı rota planlanmıştır. Bu alt bölgelerde oluşturulan rota önerileri rotayı oluşturan temel unsurların bir anlamda alanda işaretlenmesidir. Bir başka deyişle rotayı oluşturan miras alanları başka detaylı çalışmalarda kullanılmak ve Alsancak Liman Arkası Bölgesi ile ilişkilerini değerlendirmek üzere belirlenmiştir.

Üçüncü aşamada ise Alsancak Liman Arkası Bölgesine ilişkin ayrıntılı endüstriyel miras rotası önerisi geliştirilmiştir. Öneride bu alanda yer alan endüstri miras alanlarının/yapılarının özgün ve mevcut işlevleri incelenmiştir. Bu doğrultuda, endüstri miras alanlarının tematik rotalarda kullanılması göz önüne alınarak rota tanımlamaları yapılmış, bu kapsamda işlevsiz miras alanlarına işlev önerilmiştir. Tüm öneri ve değerlendirmelerde alanın il ve bölge ile ilişkisi gözetilerek mevcut endüstriyel miras rotaları ile bağlantısı sağlanmıştır.

2. İZMİR’İN ENDÜSTRİ MİRAS ALANLARI

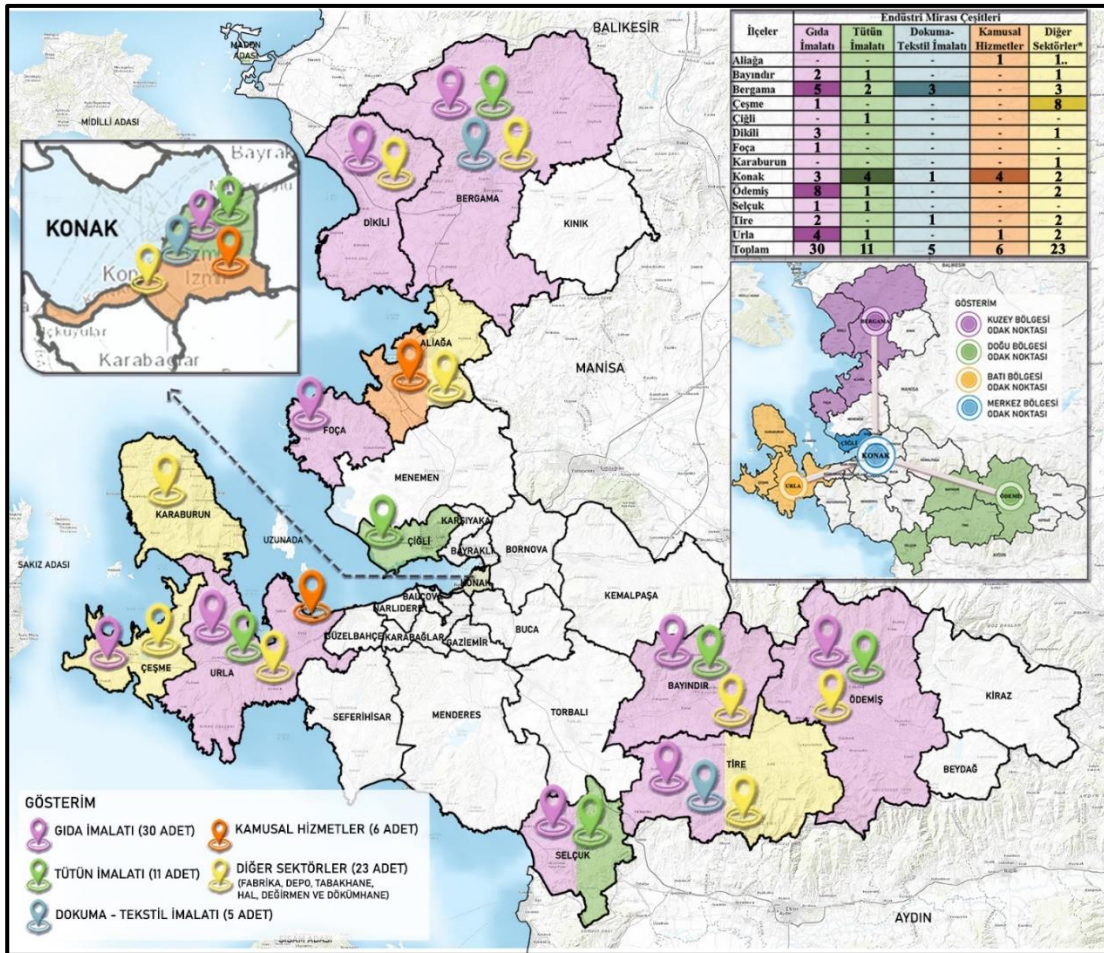
İzmir ilinin geçmişi endüstri yapıları açısından 15. yüzyıla kadar dayanmaktadır. Daha çok küçük imalatla endüstriyel açıdan ilerleyen kentin önemli bir ticaret ve sanayi merkezi haline gelmesi 17. yüzyıldan sonraki süreçte gerçekleşmiştir. Bu süreçte kent yabancıların ve Levantenlerin de etkisi ile dönüşmüş, bu toplulukların kentte yaptıkları sanayi yatırımları (Basmahane, Şark Sanayi Fabrikası, İzmir Pamuklu Mensucat Fabrikası, Tütün-Sigara Fabrikası gibi) ve çeşitliliği endüstri alanları açısından belirleyici olmuştur. Avrupalı bir aileden gelerek Türkiye’de İstanbul ve İzmir’e yerleşenleri ifade eden Levantenler, geldikleri ülkenin kültürleri ile



Şekil 3- İzmir İl Bütünü Sektörlere Göre Endüstri Mirası Alanları
 Figure 3- İzmir Province Industrial Heritage Areas in terms of Sectors
 Kaynak: Yazar(lar) tarafından üretilmiştir.

Osmanlı kültürünü birleştirerek bu adla anılmışlardır. Osmanlı İmparatorluğu'nun son zamanlarında hem devlet işlerinde hem de ticari hayatta oldukça yönlendirici etkiye sahip Levanten nüfus ve yabancılar kentin gelişim sürecinde ağırlıklı olarak eski adı "Punto" olan Alsancak'ın kıyı kesiminde yer seçmiştir. Yine bu grubun etkisi ile kıyı alanının gerisinde ulaşım yapıları ve sanayi tesislerinin konumlandırıldığı görülmektedir (Arıtan, 2017; Çakırcıoğlu, 2007; Gazi ve Boduroğlu, 2015). Böylece, Osmanlı'nın son döneminde, Sanayi Devrimi'nden ilk etkilenen kentlerden biri olan İzmir'de Gümrük Binası, Kızlarağası Hanı, un üretim tesisleri, tütün depoları, Su Fabrikası, Havagazı Fabrikası üretim açısından önemli kentsel alanlar haline gelmiştir. Erken Cumhuriyet döneminde ise kent merkezindeki küçük sanayi alanlarının yanı sıra daha geniş bir alana ihtiyaç duyan Turyağ (1916), Sümerbank (1946), Elektrik Fabrikası (1926), Şark Sanayi (1925) gibi işletmelerin Alsancak ve çevresinde toplanmaya başladığı görülmektedir (Bozdemir, 2011; Karadağ ve İncere, 2020). Görüldüğü gibi tarihi süreç İzmir kent merkezinin endüstri alanları yer seçimini etkilemiştir. Bu etkileme biçimi coğrafyanın özellikleri ve kent merkeziyle olan ilişkileri ile İzmir'in ilçelerinde de görülmektedir.

İzmir ilinde Aliağa, Bayındır, Bergama, Çeşme, Çiğli, Dikili, Foça, Karaburun, Konak, Ödemiş, Selçuk, Tire ve Urla olmak üzere toplam 13 ilçede 74 adet endüstri mirası yapısı bulunmaktadır. Bu yapılar Gıda İmalatı, Tütün İmalatı, Dokuma-Tekstil İmalatı, Kamusal Hizmetler ve Diğer Sektörler (fabrika, depo, tabakhane, hal, değirmen ve dökümhaneler) olmak üzere 5 grupta toplanmaktadır (İZKA, 2021). Çalışma alanının da bulunduğu geleneksel kent merkezini içeren Konak ilçesi hem farklı türde endüstriyel miras alanlarını bir arada barındırması hem de sayı olarak en çok endüstriyel miras alanını barındırıyor olması itibarıyla öne çıkmaktadır. Ayrıntılar Şekil 3'te verilmiştir.



Şekil 4- İzmir İl Bütünü Endüstri Mirası Alanları (Kaynak: İZKA, 2021'den düzenlenmiştir).

Figure 4- İzmir Industrial Heritage Areas.

"Alsancak Liman Arkası Bölgesi" kentin tarihindeki yeri, bu yere bağlı olarak kentin gelişim sürecini etkileme biçimi ile İzmir için yapılmış planlama çalışmalarında bu isimle anılmaktadır. Kentin önemli

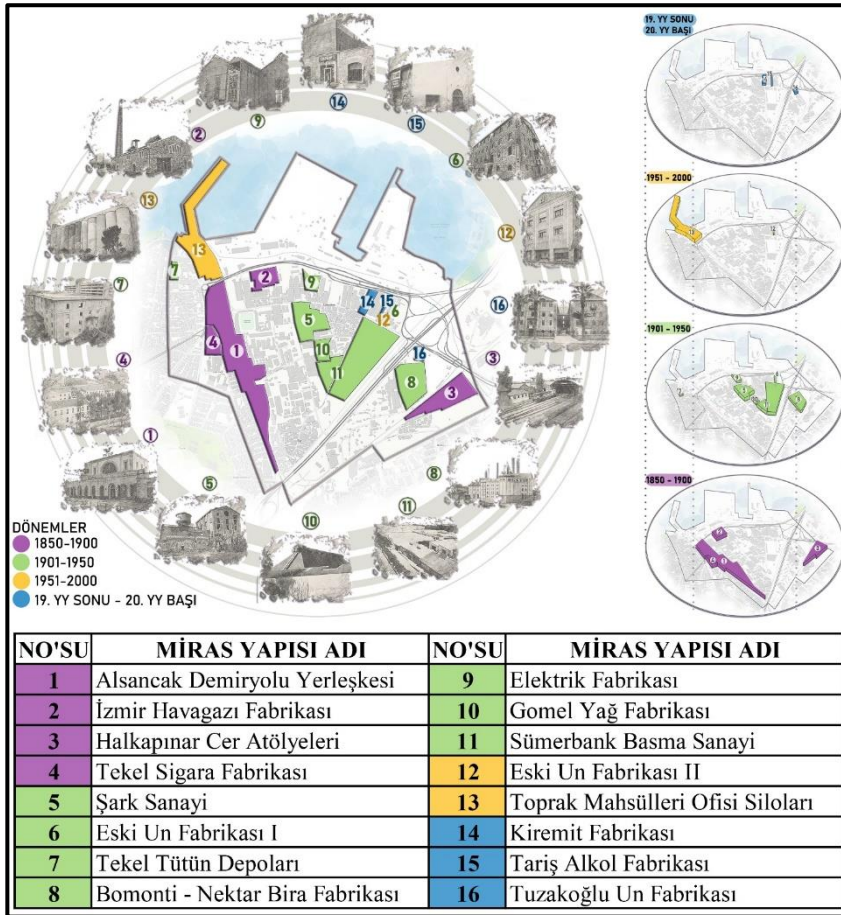
fonksiyonlarından biri olan liman ve onunla bağlantılı oluşan demir yolu ve kara yolu bağlantıları ile bölge tarihsel süreç içinde endüstriyel alanların yer seçimi için de odak noktası olmuştur. Bu bölgede önerilecek rotanın kentsel ölçekte ilişkilerini belirlenmesi amacıyla yapılan bu çalışma sonucunda İzmir için; kuzeyde Bergama, Dikili, Aliağa, Foça; doğuda Ödemiş, Bayındır, Tire, Selçuk; batıda Urla, Çeşme, Karaburun ve merkezde Konak ilçesi olmak üzere 4 temel endüstri miras yapısı içeren bölge ortaya çıkmıştır. Bölgelerde kendi içlerinde sahip oldukları endüstri miras yapısı sayısı ve miras çeşidinin yoğunluğuna göre odak ilçeler belirlenmiştir. Buna göre odaklar kuzeyde Bergama, doğuda Ödemiş, batıda Urla ve merkezde çalışma alanının bulunduğu Konak ilçesidir (Şekil 4).

3. ALSANCAK LİMAN ARKASI BÖLGESİ ENDÜSTRİ MİRASI ALANLARI

İzmir kentinin gelişim sürecinde liman ve ticaret ilişkileri temel belirleyicilerden biridir. Bu paralelde Kemeraltı, liman arkası bölgesi olarak ilk üretim, ticaret ve yerleşim alanlarının yer seçtiği bölgedir. Kentin ticaret ile gelişim sürecinde özellikle dış ülkelerle artan ilişkiler sonucunda yabancılar ve Levantenler tarafından yapılan yatırımlarla, kent Alsancak bölgesine doğru gelişmiştir. Endüstrileşme süreci içinde Osmanlı Devleti'nin Avrupa'ya açılan kapılarından biri olarak İzmir kentinin gelişiminde, Alsancak Limanı ve bu liman ile bağlantılı olarak gelişen İzmir Aydın demiryolu hattı belirleyici olmuştur. Dolayısıyla bu süreçte kent endüstriyel yapıları da liman arkası olarak tanımlanan bölgede yer seçmiştir.

3.1 Endüstriyel Miras Yapılarının Yapım Dönemlerine Göre İncelenmesi

Alsancak Liman Arkası Bölgesi'nde bulunan endüstri mirası yapılarının geçirdikleri dönüşümler, aşağıda 1850 - 1900, 1901 - 1950, 1951 - 2000 ve 19. yüzyıl sonu - 20. yüzyıl başı olmak üzere 4 dönemde incelenmiştir (Şekil 5, Tablo 2).



Şekil 5- Dönemlerine Göre Alsancak Liman Arkası Endüstri Mirası Alanları. (Kaynak: Yazarlar tarafından üretilmiştir)

Figure 5- Industrial Heritage Areas Behind the Alsancak Harbor in terms of Period

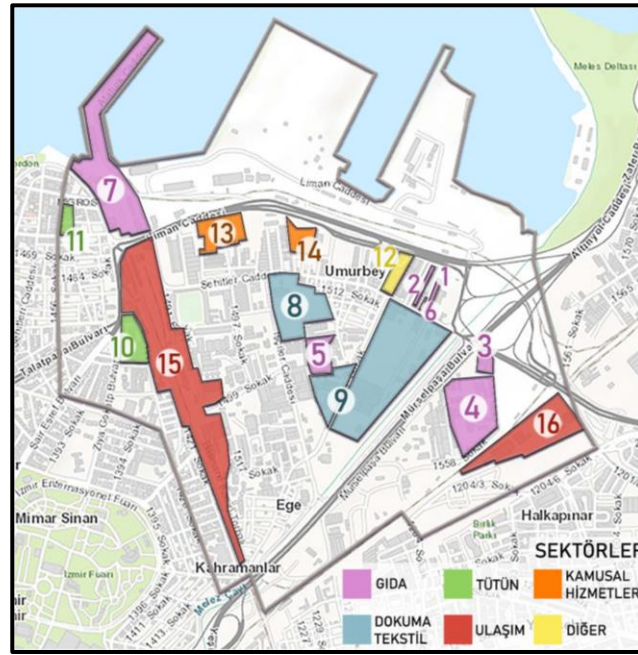
Tablo 2- Dönemlerine Göre Alsancak Liman Arkası Endüstri Mirası Alanları
Table 2- Industrial Heritage Areas Behind the Alsancak Harbor in terms of Period

1850 – 1900 Dönemi	
1	1856'da demiryolu imtiyazını alan İngilizler tarafından yapılan İzmir-Aydın demiryolu hattının başlangıç noktasıdır. İnşasına 1858'de başlanmış, 1860'ta tamamlanmıştır. Bünyesinde bulundurduğu hastane, yönetim binası ve Anadolu'nun ilk garı ile bir kompleks niteliğindedir. Kentin bu yöne gelişimini sağlayarak fabrika ve depolama birimlerinin yakınında yer seçmesini belirlemiştir. 1935 yılında satın alınarak millileştirilmiştir.
2	1862'de yapımına başlanan Fabrika 1867'de işletmeye açılmıştır. 1864'te sokak aydınlatması, 1902'de ise tüm kent aydınlatılması için kullanılmıştır. 1935'te Belediye'ye devredilmiştir. Teknolojisinin geride kalması ve elektriğe erişimin yaygınlaşması sebepleriyle 1994'te kapatılan fabrika, 2009'da "Tarihi Havagazı Fabrikası Kültür Merkezi" olarak kullanıma açılmıştır.
3	Geç Osmanlı Dönemi ve Cumhuriyet Dönemi yapılarından oluşmaktadır ve 1865'te işletmeye açılmıştır. Çalışan lokomotiflerin bakım ve onarımını sağlamak üzere kurulmuştur.
4	1884'te kurulmuş, ancak 1925 yılına kadar aktif kullanılmamıştır. 1980'lere değin depolama alanlarına ek olarak sosyal gereksinimleri karşılayan yapılarla birlikte bütün yapılar işlevini sürdürmüştür. 2001 yılında Tekel İşletmelerinin özelleştirilmesi ile fabrika 2004 yılında kapatılmıştır.
1901 – 1950 Dönemi	
5	1892'de un fabrikası olarak açılmış; 1893'te iplik imalathanesine ve 1895'te mensucat üretimi yapan bir fabrikaya dönüştürülmüştür. 1924'te ismi "Şark Sanayi Kumpanyası" olarak değiştirilmiştir. 1950'lerden sonra teknolojiye uyum sağlayamadığından 1976'da tasfiye edilmiştir.
6	1895 yılında inşa edilmiştir. Yapının 1980'li yıllarda mevcut bacası yıkılmıştır. Tütünbank Emtia Deposu ve Gazete Ege olarak kullanılmıştır. 1996'da Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı'na devredilerek, 2002 yılında restorasyon projesi onaylanmıştır. Günümüzde Yaşar Müzesi olarak kullanılmaktadır.
7	Dönemin depolama işlevi açısından ilk yapılarından biridir. Tekel İdaresi tarafından kiralanarak kullanılmıştır. 1993'te Tekel Genel Müdürlüğü mülkiyetine geçmiştir. İzmir Mimarlar Odası tarafından restorasyonu gerçekleştirilen yapı, günümüzde Mimarlık Merkezi olarak kullanılmaktadır.
8	Bomonti Kardeşler ve Nektar Bira Fabrikası'nın 1912'de birleşmesi ile oluşmuştur. Türkiye Tekel İdaresi'nin kurulması ile 1928'de kapatılmıştır. 8 sene kadar atıl kalan tesis 1936-1944 yılları arasında şarap, 1944-2004 yılları arasında ise rakı üretimine devam etmiştir. Günümüzde, Mahall Bomonti olarak adlandırılan karma kullanım (kültür, sanat, ticaret, konut) projesi alanında bulunmaktadır.
9	1926'da inşasına başlanılmış 1928'de hizmete açılmıştır. Tesis tramvay hattının elektrik ihtiyacını desteklemiş ancak kentın elektrik ihtiyacını karşılamada yetersiz kalmıştır. 1944'te İzmir Büyükşehir Belediyesi'ne, 1971'de TEK'e devredilmiştir. 1989'da üretimi sona ermiş, geçirdiği yangın sonucu hasar görmüş ve 2019'da İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından satın alınmıştır.
10	1928'te kurulmuş olup, Türkiye'nin önemli bitkisel sıvı yağ üreticilerinden olan Bağ Yağları olarak faaliyet göstermektedir. Konumu ve yapıldığı dönem itibarıyla endüstriyel miras potansiyeli taşımaktadır.
11	Yapımına 1946'da başlanmış, 1952'de resmi açılışı yapılmıştır. 1964'te pamuğun tüm üretim işlemlerini gerçekleştiren entegre bir endüstri tesisi haline gelmiştir. 2000'de Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı ile kapatılarak, 2003'te İzmir İl Özel İdaresi'ne devredilmiştir. Tesis, Eğitim Kampüsü olarak kullanılmaktadır.
1951-2000 Dönemi	
12	1954'te eski değirmene ek olarak inşa edilmiş, depo, mobilya atölyesi, büro ve tamir atölyesi gibi işlevlerde kullanılmıştır. 2004 sonrasında ise restorasyonu yapılan yapı gemi acentesi olarak kullanılmaktadır.
13	1958 yılında tarımsal depolama amacıyla yapılmış silindir biçiminde betonarme yapıdır. Günümüzde özgün kullanımını devam ettirmektedir.
19. Yüzyıl Sonu 20. Yüzyıl Başı	
14	1918 yılı endüstri sayımlarında bulunan 31 fabrikaya dahil olması nedeniyle yapım tarihinin 19. yüzyıl sonu veya 20. yüzyıl başı olduğu düşünülmektedir. Mülkiyeti, İzmir Kiremit Fabrikası TAŞ'ye aittir. Yapının bir kısmı yıkılmıştır. 1990'larda otomobil tamir atölyesi olarak kullanılan yapıda bugün inşaat malzemeleri satılmaktadır.
15	1920 sanayi sayımında bulunan 33 alkol ve şarap fabrikasından biri olması nedeniyle yapım tarihinin 19. yüzyıl sonu veya 20. yüzyıl başı olduğu düşünülmektedir. Daha önce depo olarak kullanılan yapı, günümüzde otopark olarak kullanılmaktadır. İç mekan ve çatı örtüsü yenilenmiş, dönemine ait özgün niteliğini kaybetmiştir.
16	Yapının ilk buharlı un fabrikası olduğu düşünülmektedir. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde TEDAŞ ve Devlet Güvenlik Mahkemesi olarak kullanılmıştır. İlk restorasyonu 2006'da yapının özgün mimarisi korunarak İZSU tarafından yapılmıştır. Uzun süre atıl kalan yapı, bugün İBŞB'nin Meslek Fabrikası'na dönüştürülmüştür.

Kaynak: Araz, 1995; Atay, 2014; Atilla, 2002; Başar ve Erdoğan, 2009; Beyru, 2011; Bozdemir, 2011; İBŞB, 2017; İBŞB, 2023; Karadağ ve İncedere, 2020; Yılmaz vd., 2021; Yurtoğlu, 2018.

3.2. Özelliklerine Göre Endüstriyel Miras Yapıları

Çalışma alanı olarak belirlenen Alsancak Liman Arkası Bölgesinde bulunan 16 endüstriyel miras yapısı sektörlerine göre gruplandırıldığında yedisinin gıda imalatında, ikisinin dokuma-tekstil imalatında, ikisinin tütün imalatında, ikisinin kamusal hizmetlerde, ikisinin ulaşımda ve birinin diğer imalatta (kiremit fabrikası) olduğu görülmektedir. Alandaki en eski miras yapısı 1858 yılında yapılmış olan Alsancak Demiryolu Yerleşkesi'dir. Bu yapılardan 12'si tescilli, 4'ü (Toprak Mahsulleri Ofisi Siloları, Gomel Yağ Fabrikası, Tuzakoğlu Un Fabrikası ve Bomonti Nektar Bira Fabrikası) tescilsizdir. Yapıların 8'i değişim geçirmemiş, 6'sı restore edilmiş, 2'si ise kapsamlı onarım geçirmiştir. Tariş Alkol Fabrikası geçirdiği kapsamlı onarım sonucu özgün niteliğini kaybetmiştir. 3 adet miras yapısı (Gomel Yağ Fabrikası, Toprak Mahsulleri Ofisi, Alsancak Demiryolu Yerleşkesi) özgün işlevini devam ettirmektedir. 9 adet yapının özgün işlevi değişerek günümüzde farklı işlevlerle kullanılmaktadır. 4 adet yapı ise atıl durumdadır. Tüm yapılara ilişkin ayrıntılı bilgiler aşağıda verilmiştir (Şekil 6, Tablo 3).



Şekil 6- Alsancak Liman Arkası Bölgesi Endüstriyel Miras Yapılarının İşlevleri. (Kaynak: Yazarlar tarafından üretilmiştir)

Figure 6- Functions of Industrial Heritage Buildings in the Behind Harbor of Alsancak

Tablo 3- Endüstriyel Miras Yapılarının Genel Özellikleri

Table 3- General Characteristics of Industrial Heritage Buildings

No'su	Yapı	Yapım Yılı	Tescil Yılı	Bakım Onarım	Mevcut İşlev
1	Eski Un Fabrikası I	1895	1998	Restore edilmiş	Yaşar Müzesi
2	Tariş Alkol Fabrikası	**	1998	Kapsamlı onarım geçirmiş	Otopark
3	Tuzakoğlu Un Fabrikası	**	-	Restore edilmiş	Meslek Fabrikası
4	Bomonti Nektar Bira Fabrikası	1909	-	Restore edilmiş	Kültür - Sanat Faaliyetleri ve AVM
5*	Gomel Yağ Fabrikası	1928	-	Değişim geçirmemiş	Bağ Yağları
6	Eski Un Fabrikası II	1954	1998	Restore edilmiş	Gemi Acentesi
7*	Toprak Mahsulleri Siloları	1958	-	Değişim geçirmemiş	Toprak Mahsulleri Ofisi
8	Şark Sanayi	1892	1998	Değişim geçirmemiş	Kapalı
9	Sümerbank Basma Sanayi	1946	1998	Değişim geçirmemiş	Eğitim Kampüsü
10	Tekel Sigara Fabrikası	1884	1979	Değişim geçirmemiş	Kapalı
11	Tekel Tütün Depoları	1905	2003	Restore edilmiş	İzmir Mimarlık Merkezi
12	Kiremit Fabrikası	**	1998	Restore edilmiş	İnşaat Malzemeleri Satış Alanı
13	Tarihi Havagazı Fabrikası	1862	1998	Kapsamlı onarım geçirmiş	Kültür Merkezi
14	Elektrik Fabrikası	1926	1998	Değişim geçirmemiş	Kapalı
15*	Alsancak Demiryolu	1858	1998	Değişim geçirmemiş	Demiryolu Yerleşkesi
16	Halkapınar Cer Atölyeleri	1865	2012	Değişim geçirmemiş	Kapalı

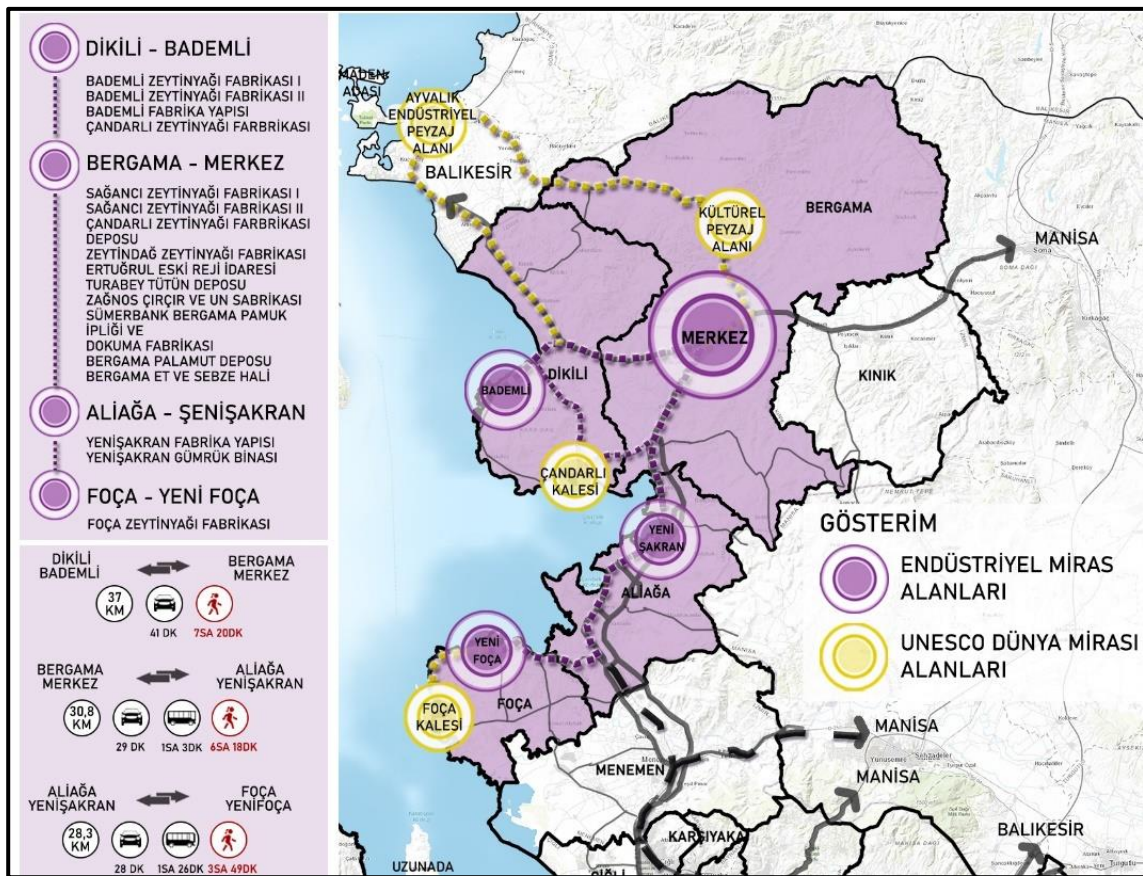
*Özgün işlevi devam eden yapı; ** 19.yüzyıl sonu-20. Yüzyıl başı.

her aksın ayrı ayrı ele alınmasıyla dört ayrı rota önerisinin yanı sıra, İzmir ili bütününde bu aksların tümünün birlikte değerlendirildiği beşinci bir rota önerisi daha geliştirilmiştir.

4.1. İzmir Kenti Rota Önerisi

İzmir ili endüstriyel miras rotası için konumlar ve kullanımlar gözetilerek Kuzey, Doğu, Batı ve Merkez olmak üzere 4 temel rota oluşturulabileceği saptanmıştır.

Öneri Kuzey Aksı Rotası: Kuzey Aksı Rotasının merkezi Bergama'dır. Bergama ilçesinde 10 tane, Dikili ilçesinde 4 tane, Aliğa ilçesinde 2 tane ve Foça ilçesinde 1 tane endüstriyel miras alanı bulunmaktadır. Bu alanlar UNESCO Dünya Mirası Alanları olan Ayvalık Endüstriyel Peyzaj Alanı, Bergama Kültürel Peyzaj Alanı, Çandarlı Kalesi ve Foça Kalesi olmak üzere 4 gezi noktası ile entegre edilerek rota önerilmiştir. Kuzey aksı rotası araçla seyahat baz alındığında Dikili-Bergama Arası 41 dakika, Bergama-Aliğa arası 29 dakika ve Aliğa-Foça arası 28 dakika olarak hesaplanmış olup, toplam dolaşım süresi 98 dakikadır. Yaya olarak seyahatle ise bu rotanın toplam dolaşım süresi 17 saat 27 dakika olarak hesaplanmıştır (Şekil 8).



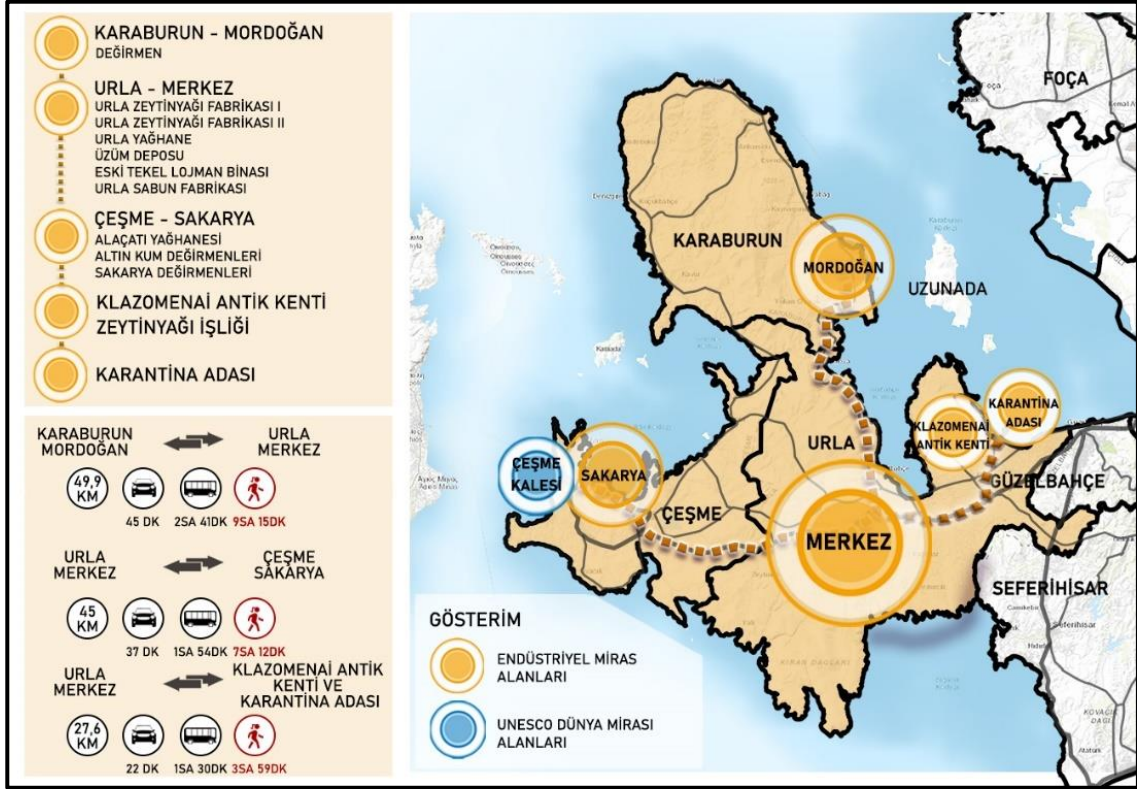
Şekil 8- İzmir İli Kuzey Aksı Rotası. (Kaynak: Yazarlar tarafından üretilmiştir)

Figure 8- İzmir North Axis Route

Öneri Batı Aksı Rotası: Batı Aksı Rotasının merkezi Urla ilçesidir. Urla ilçesinde 8 tane, Çeşme ilçesinde 3 tane ve Karaburun ilçesinde 1 tane endüstriyel miras alanı bulunmaktadır. Bu alanlar UNESCO Dünya Mirası Alanı olan Çeşme Kalesi ile entegre edilerek rota önerisi oluşturulmuştur. Batı aksı rotası araçla seyahat baz alındığında Karaburun-Urla arası 45 dakika ve Urla-Çeşme arası 37 dakika olarak hesaplanmış olup, toplam dolaşım süresi 82 dakikadır. Yaya olarak seyahatle ise bu rotanın toplam dolaşım süresi 16 saat 27 dakika olarak hesaplanmıştır (Şekil 9).

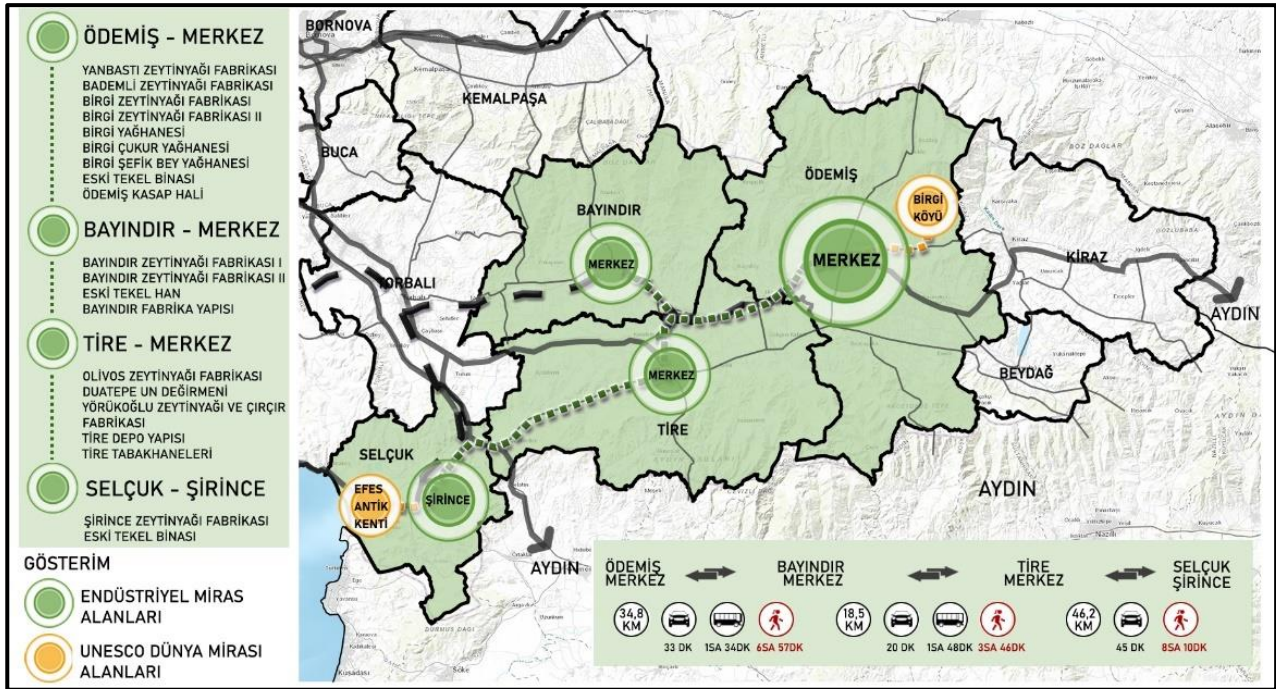
Öneri Doğu Aksı Rotası: Doğu Aksı Rotasının merkezi Ödemiş ilçesidir. Ödemiş ilçesinde 9 tane, Bayındır ilçesinde 4 tane, Tire ilçesinde 6 tane ve Selçuk ilçesinde 2 tane endüstriyel miras alanı bulunmaktadır.

Bu alanlar UNESCO Dünya Mirası Alanları olan Birgi Köyü ve Efes Antik Kenti ile entegre edilerek rota önerilmiştir. Doğu aksı rotası araçla seyahat baz alındığında Ödemiş-Bayındır arası 33 dakika, Bayındır-Tire arası 20 dakika ve Tire-Selçuk arası 45 dakika olarak hesaplanmış olup, toplam dolaşım süresi 98 dakikadır. Yaya olarak seyahatle ise bu rotanın toplam dolaşım süresi 18 saat 53 dakika olarak hesaplanmıştır (Şekil 10).



Şekil 9- İzmir İli Batı Aksı Rotası. (Kaynak: Yazarlar tarafından üretilmiştir)

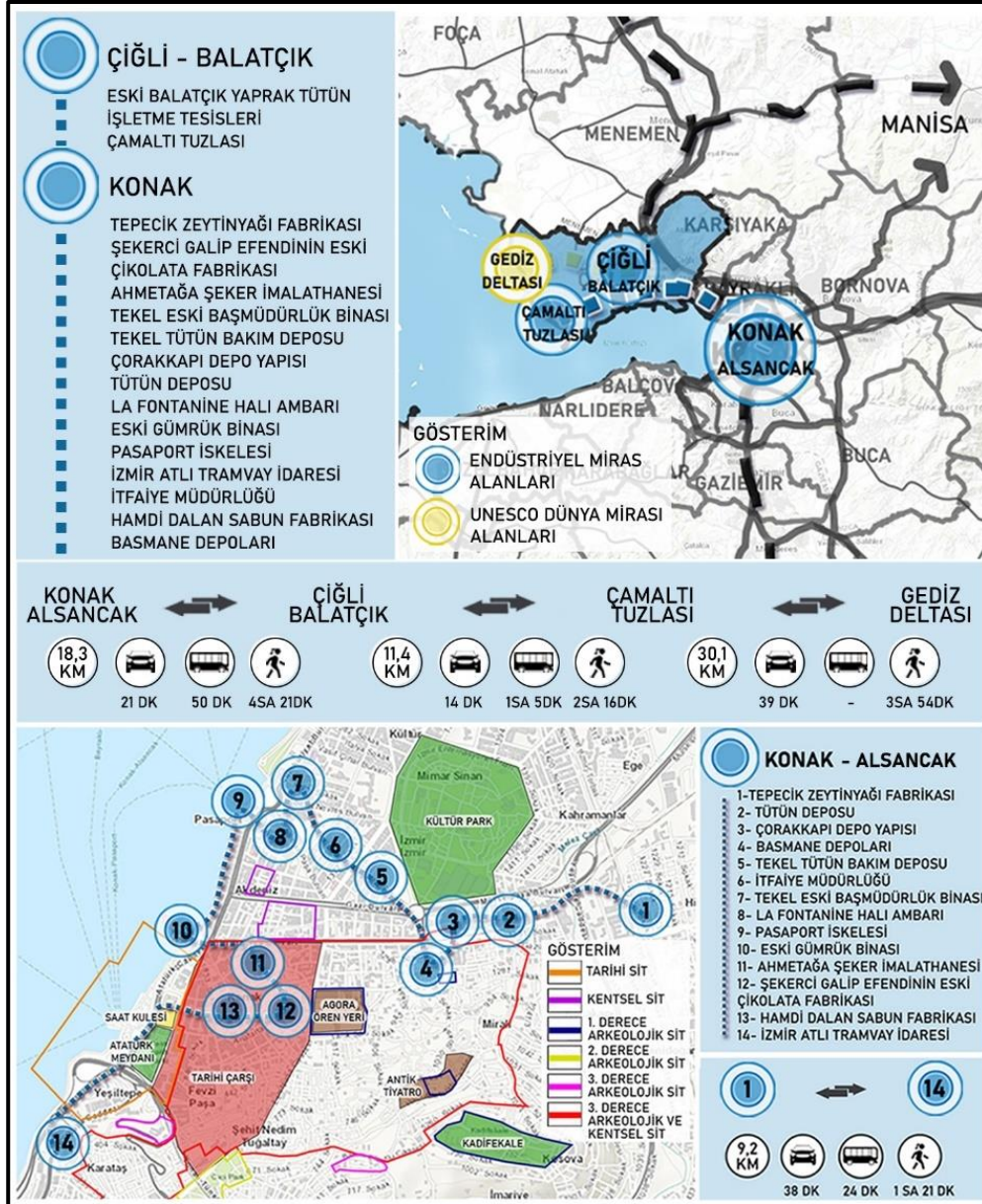
Figure 9- İzmir West Axis Route



Şekil 10- İzmir İli Doğu Aksı Rotası. (Kaynak: Yazarlar tarafından üretilmiştir)

Figure 10- İzmir East Axis Route

Öneri Kent Merkezi Rotası: Kent Merkezi Rotasının merkezi Konak ilçesidir. Konak ilçesinde Alsancak Liman Arkası Bölgesi dışında 14 tane endüstriyel miras alanı bulunmaktadır. Gezi noktalarının bulunduğu konumda İzmir Enternasyonal Fuarı, Saat Kulesi, Tarihi Kemeraltı Çarşısı ve Agora Ören Yeri bulunmaktadır. Kent Merkezi Rotası araçla seyahat baz alındığında toplam dolaşım süresi 38 dakika, toplu taşıma ile 24 dakika ve yaya olarak 71 dakika olarak hesaplanmıştır (Şekil 11).



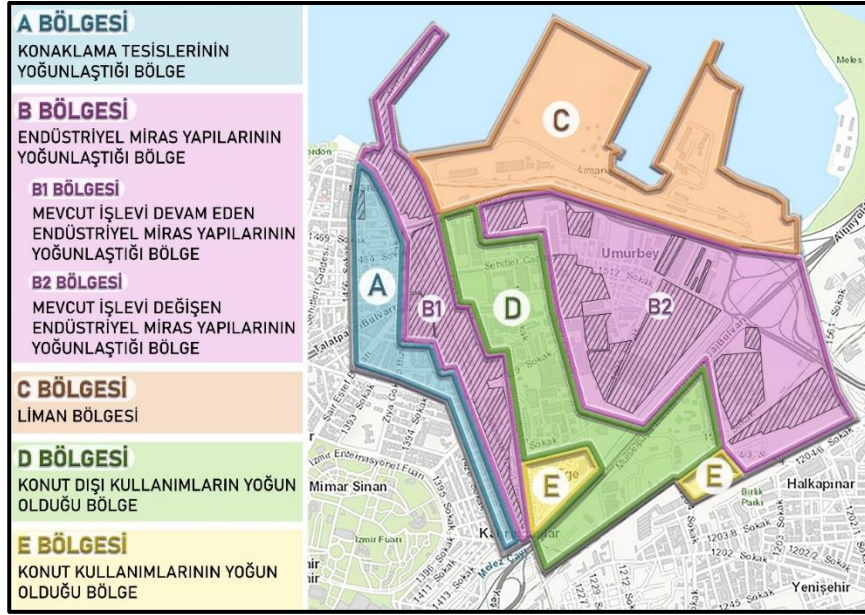
Şekil 11- İzmir İli Kent Merkezi Rotası. (Kaynak: Yazarlar tarafından üretilmiştir)

Figure 11- İzmir City Center Route

4.2. Alsancak Liman Arkası Bölgesi İçin Rota Önerisi

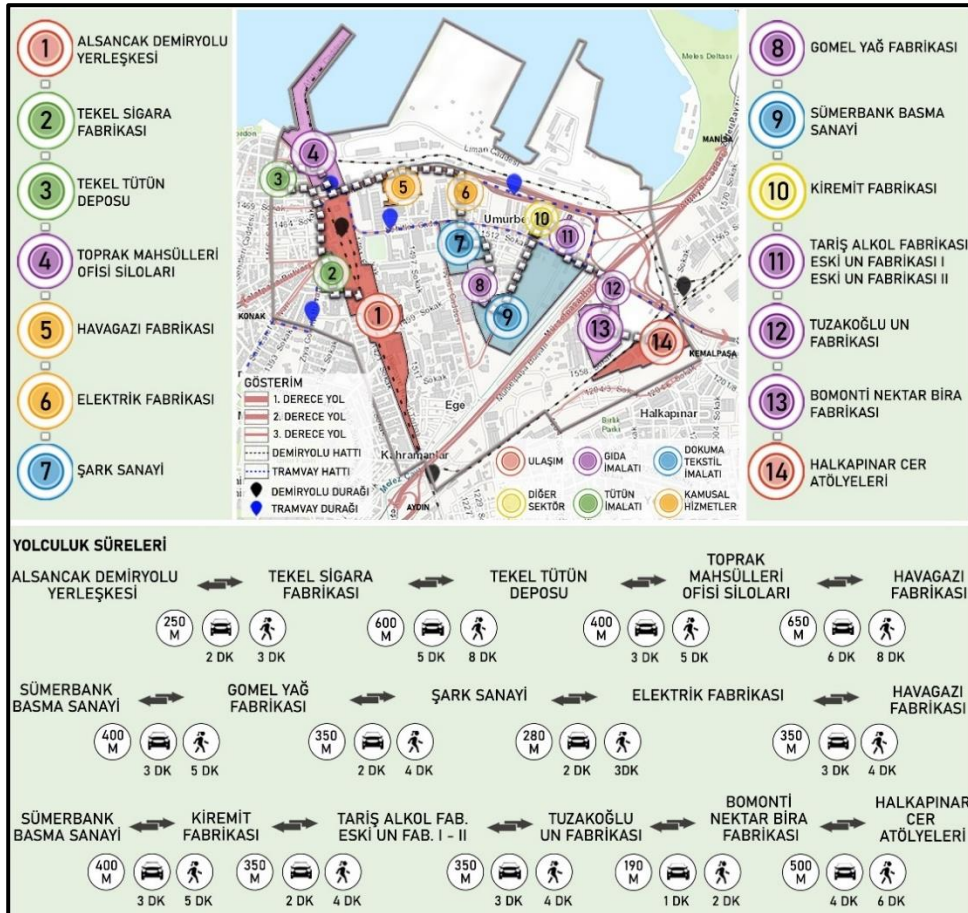
Alsancak Liman Arkası Bölgesinde Rota Önerisi için bu bölgedeki kullanımların yanı sıra endüstriyel miras yapılarının konumları ve kullanım biçimleri birlikte değerlendirilmiştir. Değerlendirmeler sonucu 5 temel bölge oluşturulmuştur. Bunlar A Bölgesi (konaklama tesislerinin yoğun olduğu bölge), B Bölgesi (endüstriyel miras yapılarının yoğun olduğu bölge), C Bölgesi (liman bölgesi), D Bölgesi (konut dışı kullanımların yoğun olduğu bölge) ve E Bölgesidir (konut kullanımının yoğun olduğu bölge). B bölgesi B1 Bölgesi (mevcut işlevi

devam eden miras yapılarının yoğun olduğu bölge) ve B2 Bölgesi (mevcut işlevi değişen miras yapılarının yoğun olduğu bölge) şeklinde iki alt bölgeye ayrılmıştır (Şekil 12).



Şekil 12- Alsancak Liman Arkası Bölgesi Genel Değerlendirme. (Kaynak: Yazarlar tarafından üretilmiştir)

Figure 12- General Evaluation of Alsancak Harbor Behind



Şekil 13- Alsancak Liman Arkası Bölgesi Endüstriyel Miras Rotası. (Kaynak: Yazarlar tarafından üretilmiştir)

Figure 13- Industrial Heritage Route of Alsancak Harbor Behind

Rota önerisi 16 endüstriyel miras yapısı için geliştirilmiştir. Bu yapılar, Alsancak Demiryolu Yerleşkesi, Tekel Sigara Fabrikası, Tekel Tütün Deposu, Toprak Mahsulleri Ofisi Siloları, Havagazı Fabrikası, Elektrik Fabrikası, Şark Sanayi, Gomel Yağ Fabrikası, Sümerbank Basma Sanayi, Kiremit Fabrikası, Tariş Alkol Fabrikası, Eski Un Fabrikası I, Eski Un Fabrikası II, Tuzakoğlu Un Fabrikası, Bomonti Nektar Bira Fabrikası ve Halkapınar Cer Atölyeleri'dir. Yapıların konumları ve ilişkileri değerlendirilerek 14 adet gezi noktası oluşturulmuştur. İzmir il bütünündeki ve aklardaki yapıların sektörel gruplandırmasına benzer biçimde bu alanda yer alan yapılar da sektörlerine göre 6 grupta ele alınmıştır. Öneri Rota Alsancak Demiryolu Yerleşkesinden başlayıp Halkapınar Cer atölyelerinde son bulmaktadır (Şekil 13).

Öneri rotada, gezi noktalarının işlevleri de düşünülmüştür. Bu kapsamda yapıya uygun işlevlerin sürdürülmesi, işlevsiz veya yapının özgün nitelikleri ile uyumsuz işleve sahip yapıların ise yeniden işlevlendirilmesi amaçlanmıştır. İşlev önerisinde yapıların açık alan ve kapalı alan büyüklükleri gözetilerek kamusal kullanımlara öncelik verilmiştir (Tablo 4, Şekil 14).



Şekil 14- İşlev Önerileri. (Kaynak: Yazarlar tarafından üretilmiştir)

Figure 14- Propose of Functions

Tablo 4. Endüstriyel Miras Yapıları Kapalı ve Açık Alan Büyüklükleri
Table 4. Indoor and Outdoor Area Sizes of Industrial Heritage Structures

Endüstriyel Miras Yapısı	Kapalı Alan (m ²)	Açık Alan (m ²)	Toplam (m ²)
1 Alsancak Demiryolu	15.773	104.227	120.000
2 Tekel Sigara Fabrikası	6.630	21.273	27.903
3 Tekel Tütün Depoları	1.050	4.359	5.409
4 Toprak Mahsulleri Siloları	3.758	88.278	92.036
5 İzmir Havagazı Fabrikası	1.856	20.084	21.940
6 Elektrik Fabrikası	3.411	7.309	10.720
7 Şark Sanayi	2.180	40.337	42.516,40
8 Gomet Yağ Fabrikası	3.879	8.886	12.765
9 Sümerbank Basma Sanayi	13.149	120.524	133.673,52
10 Kiremit Fabrikası	1.606	7.569	9.175
Eski Un Fabrikası I	1.562	51	1.613
11 Eski Un Fabrikası II	1.030	32	1.062
Tariş Alkol Fabrikası	1.664	1.214	2.878
12 Tuzakoğlu Un Fabrikası	1.606	2.764	4.370
13 Bomonti Nektar Bira Fabrikası	3.222	38.298	41.520
14 Halkapınar Cer Atölyeleri	8.054	42.349	50.403
Toplam	70.430	406.633	577.983

Kaynak: Yazarlar tarafından Google Earth ve Tapu Parsel Sorgulama Sistemi kullanılarak üretilmiştir.

5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

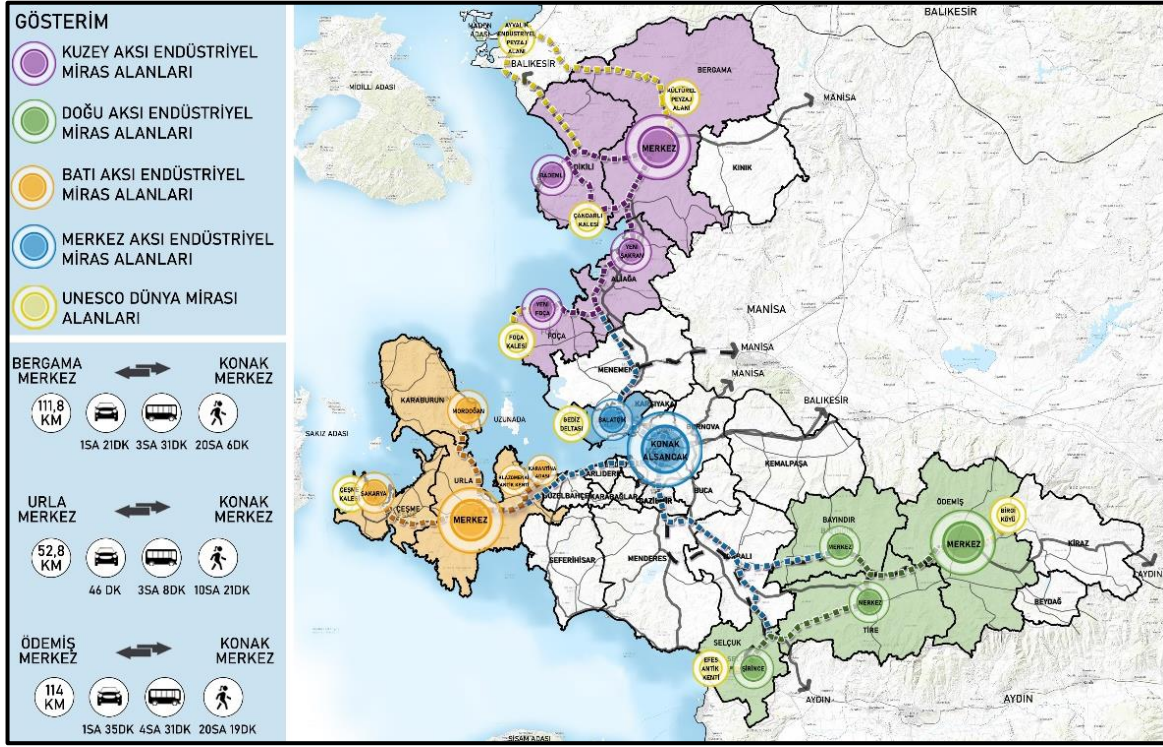
Kent merkezinde geniş alanlar kaplayan ancak mevcut işlevlerini büyük ölçüde ve/veya tamamen kaybetmiş endüstriyel miras alanları, kent ve kamu yararına kullanım ve kent turizminin canlandırılması açısından önemli bir potansiyel oluşturlar (Cengizkan, 2006; Feroğlu, 2011; Gemici, 2011; Gülay, 2019; Kıraç, 2013; Köksal ve Ahunbay, 2010). Diğer yandan bu alanların sahip olduğu miras değerlerinin korunarak kullanılması kent tarihi, kimliği ve kentsel belleğin sürdürülmesi açısından önem taşır (Barthel, 1996; Fu, 2012). Dolayısıyla kültürel etkinliklere dayalı kentsel turizm kapsamında endüstriyel miras rotalarının geliştirilmelidir. Sonuçta bu miras alanlarının kullanılması ve miras rotaları ile mevzuatta tanımlı kamusal kullanım standartlarına ulaşılmasının yanı sıra kent kimliğinin korunarak sürdürülmesi ve kentsel belleğin devamını da sağlanmış olacaktır (Avsan vd., 2020).

Bu çalışmanın;

- İlk aşaması İzmir il bütününde belirlenen dört alt bölge ve bunların tümünün birlikte alındığı bir rotadan (Şekil 15),
- İkinci aşaması İzmir kent merkezinde yer alan iki rota ve bunların ilişkisinin tanımlanmasından (Şekil 16),
- Üçüncü aşaması ise, Alsancak Liman Arkası Bölgesine ilişkin rota önerisinden (Şekil 17) oluşmaktadır.

İzmir il bütününde ve alt bölgelerde oluşturulan endüstriyel miras rotası önerisinde alt bölgeler ve endüstriyel miras yapılarının öne çıkarılması ve bir rota dahilinde işaretlenmesi öncelikli olmuştur. İzmir kent merkezinde yer alan iki rota ve bunların ilişkisi tanımlanırken İzmir ili için uygulanan içerik ve yöntem uygulanmıştır. Bir başka deyişle yapılar ve bölgeler arasındaki erişim süreleri tespit edilmiş, ancak yapının fonksiyonuna ve bulunduğu alandaki diğer kültürel fonksiyonlarla ilişkilerine bağlı oluşacak deneyimleme süreleri bu çalışmanın kapsamı dışında tutulmuştur. Kent ve kent merkezi için önemli bir alan olan Alsancak Liman Arkası bölgesi için ise daha ayrıntılı bir çalışma ile yapıların işlevleri de gözetilerek bir rota önerilmiştir. Bu rotada her bir yapıya ilişkin erişim ve deneyimleme süreleri birlikte ele alınarak öneri geliştirilmiştir. Bir başka deyişle çalışmada genelden özele doğru gidildikçe ayrıntı düzeyi artırılmıştır.

İzmir il bütünü endüstriyel miras rotası, yukarıda ayrıntıları ile açıklanan dört alt bölgenin bütünü birlikte ele alındığı beşinci bir rotadır. Bu rota mevcut ulaşım sistemi ile ilişkileri kapsamında dört temel bölge için geliştirilen rotanın odakları ile UNESCO Dünya Mirası Alanları olan Ayvalık Endüstriyel Miras Alanı, Bergama Çok Katmanlı Kültürel Peyzaj Alanı, Çandarlı Kalesi, Foça Kalesi, Çeşme Kalesi, Gediz Deltası, Birgi Köyü ve Efes Antik Kentinin entegre edilmesi ile oluşturulmuştur. İl Bütünü rotası araçla seyahat baz alındığında Bergama-Konak arası 81 dakika, Urla-Konak arası 46 dakika, Ödemiş-Konak arası ise 95 dakika olarak hesaplanmış olup, toplam dolaşım süresi 3 saat 46 dakikadır (Şekil 15).

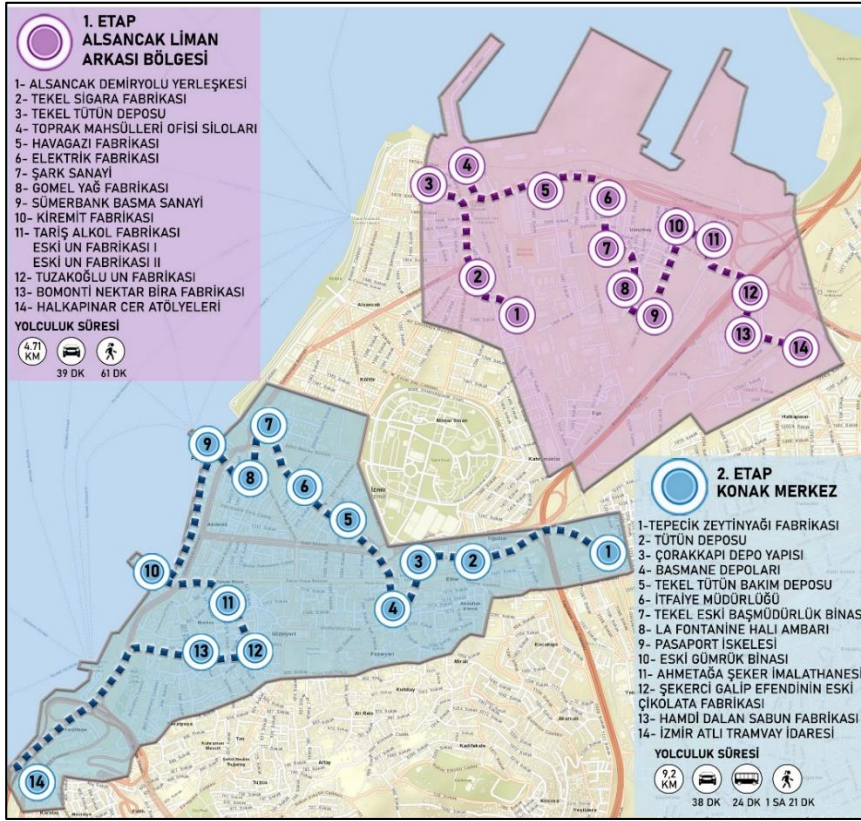


Şekil 15. İzmir İl Geneli Endüstriyel Miras Rotası. (Kaynak: Yazarlar tarafından üretilmiştir)

Figure 15- Industrial Heritage Route of İzmir

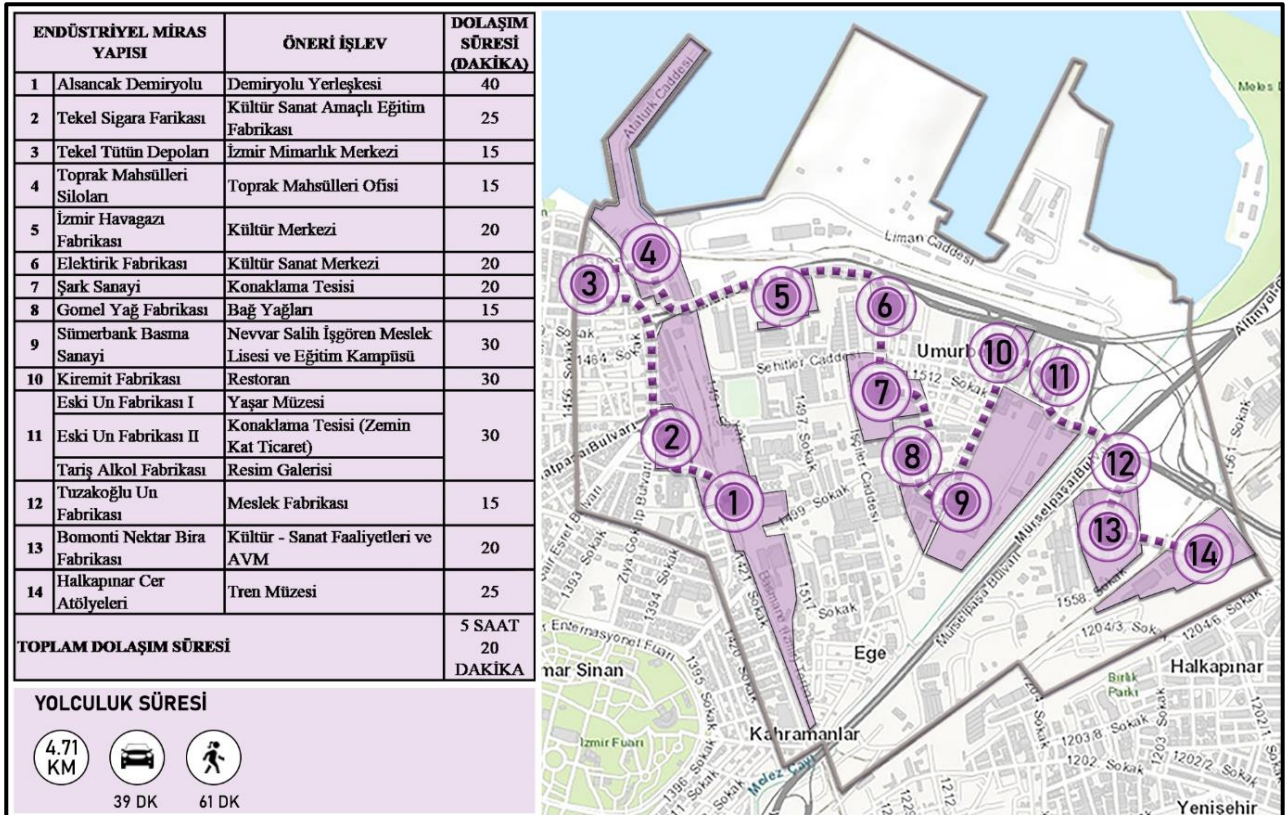
Kent merkezi olarak tanımlı Konak İlçesi yüksek Endüstri Mirası Potansiyeline sahiptir. İzmir il geneli için oluşturulan endüstriyel miras rotasının ana merkezini oluşturur. Endüstriyel Miras Alanlarının oluşum süreçleri ve dağılımı gözetilerek Alsancak Liman Arkası Bölgesi ve Konak merkez olmak üzere 2 etapta ele alınabileceği değerlendirilmiştir. 1. Etap “Alsancak Liman Arkası Bölgesi Endüstriyel Miras Rotası”, 2. Etap ise “Konak Merkez Endüstriyel Miras Rotası”dır. Rota önerisinin 1. Etabında 16 tane miras yapısı, 2. Etabında ise 14 tane miras yapısı olmak üzere toplamda 30 tane miras yapısı bulunmaktadır. Etapların toplam yolculuk süreleri araç ile 77 dakika, yaya olarak ise 2 saat 22 dakika olarak hesaplanmıştır (Şekil 16).

Yapılan analiz ve değerlendirmeler sonucunda Alsancak Liman Arkası Bölgesi Endüstriyel Miras Rotası önerilmiştir. Bu rota için miras yapılarına erişim süresini içeren yolculuk süresi ve miras yapılarının içerisinde geçirilen zamanı ifade eden dolaşım süresi ayrı ayrı hesaplanmıştır. Tüm süre hesaplamaları rota önerisinden sonra yerinde araçla ve yaya olarak seyahat etmenin yanı sıra rotadaki yapıların rotaya uygun olarak dolaşılması sonucu elde edilmiştir. Dolaşım süresi hesaplanırken rota önerisi kapsamında yapıların işlevleri de göz önünde bulundurulmuştur. Yolculuk süresi için araçla seyahat ve yaya olarak seyahat olmak üzere iki farklı hesaplama yapılmıştır. Araçla seyahat baz alındığında gezi noktaları arası toplam yolculuk süresi 39 dakika, yaya olarak 61 dakika, dolaşım süresi ise 5 saat 20 dakika olarak hesaplanmıştır (Şekil 17).



Şekil 16- Merkez Rotası Etapları. (Kaynak: Yazarlar tarafından üretilmiştir)

Figure 16- Stage of City Center Route



Şekil 17- Dolaşım ve Yolculuk Süresi. (Kaynak: Yazarlar tarafından üretilmiştir)

Figure 17- Duration of Touring and Accessing

Endüstriyel miras yapılarının korunarak sürdürülmesi için niteliklerine uygun bir biçimde işlevlendirilmesi ve bir endüstriyel miras rotasına dahil edilmesi önemlidir. Bu sayede kent kimliğinin korunmasına ek olarak turizm aktiviteleri aracılığı ile kente ekonomik katkı da sağlanacaktır. Turizm talebi açısından somut kültürel mirasa ilgi azalmakta, bu ilgi somut olmayan mirasa ve gündelik yaşama doğru kaymaktadır (Emekli, 2021; Richards, 2018). Endüstriyel miras alanları ise somut miras değerlerinin yanı sıra içinde bulunduğu topluluğun üretim biçimleri ve yaşamları konusunda sunduğu deneyimleme fırsatları ile bu yeni turizm talepleri açısından önemli bir potansiyel taşımaktadır. Bu çalışma, ilgili literatür doğrultusunda, İzmir kent merkezi ve çevresinin sahip olduğu endüstriyel miras yapılarını öne çıkararak İzmir'in sosyal ve kültürel etkinlik alanlarını bu yapılarla bütünleştirmekte ve böylece buldukları bölgenin gelişim sürecini zenginleştirmektedir. Sonuçta çalışma İzmir'in şehir coğrafyasına etki edecek bir öneri sunmasıyla literatüre katkı koymaktadır.

Çıkar Çatışması / Conflict of Interest	Yazarlar çıkar çatışması bildirmemiştir. <i>The authors declared no conflict of interest</i>
Finansal Destek / <i>funding conditions</i>	Yazarlar bu çalışma için finansal destek almadıklarını beyan etmiştir. <i>The authors declared that this study has received no financial support</i>
Yazar Katkıları/Author Contributions	Yazarlar/Authors
Çalışmanın içeriği ve tasarımı/ <i>Conception/Design of Study</i>	S. Ecemiş Kılıç – M. Efe Güney
Metodoloji/ <i>Methodology</i>	S. Ecemiş Kılıç – M. Efe Güney
Veri toplama-oluşturma-iyileştirme/ <i>Data Curation</i>	G. Parlapan
Analiz/ <i>Analysis and interpretation of data</i>	G. Parlapan
Görselleştirme/ <i>Visualization</i>	G. Parlapan
Yazı taslağı/ <i>Writing - Original Draft</i>	G. Parlapan
Yazma - İnceleme ve Düzenleme/ <i>Writing - Review & Editing</i>	S. Ecemiş Kılıç – M. Efe Güney
Proje yönetimi/ <i>Project administration</i>	S. Ecemiş Kılıç – M. Efe Güney

REFERANSLAR

- Ahunbay, Z. (1996). *Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon*. Yem Yayın, İstanbul.
- Aktin, S. (2020). Toplumsal bellek ve endüstriyel mekân: Antalya Pamuklu Dokuma Fabrikası örneği. *Sosyoloji Notları*, 4(2), ss. 2-21.
- Araz, M. (1995). *Impacts of Political Decisions in the Formation of Railroads and Railroad Architecture in Turkey Between 1856 and 1950*. (Yüksek Lisans Tezi). O.D.T.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Arıtan, Ö. (2017). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir'deki Demiryolu Ulaşım Mekanlarının Modernleşme, Sanayileşme, Hareket ve Kamusal İlişkisi Üzerinden Okunması, İzmir Aydın Demiryolu Hattı ve Alsancak Garı Üzerinden Bir İrdeleme. *Kent Mimarlık ve Kamusalılık*, Yalın Yayıncılık İstanbul.
- Asiliskender, B. (2002). *Cumhuriyet'in ilk yıllarında mimaride 'modern' kimlik arayışı; Sümerbank Kayseri Bez Fabrikası örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Asiliskender, B. (2008). *Modernleşme ve konut; Cumhuriyet'in sanayi yatırımları ile Kayseri'de mekansal ve toplumsal değişim*. (Doktora Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Asiliskender, B. (2009). Cumhuriyet sonrası kalkınma hareketi olarak sanayileşme ve mekansal değişim. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, (13), ss. 153-170.
- Atay, Ç. (2014). *İzmir Bindokuzyüz*. Esiad, İzmir.
- Atilla, A. N. (2002). *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını. Kent Kitaplığı Dizisi, 36.
- Avrupa Komisyonu (1998). *On the Cultural Routes of the Council of Europe*, Avrupa Komisyonu, Strasbourg.
- Avsan, D., Pulat Gökmen, G. ve Uçman Altınışık, İ. (2020). Endüstriyel mekân ve kentsel hafıza; Sümerbank Denizli İplik Fabrikası üzerinden bir değerlendirme. *İdealkent*, 11 (Kentleşme ve Ekonomi Özel Sayısı), ss. 997-1022.
- Aydemir, Ş. S. (1976). *İkinci Adam (1884-1938)*, Cilt I. Remzi Kitabevi, İstanbul.

- Aydın, E. Ö., Tepe, E., & Balcan, C. (2022). Identification of determinants during the registration process of industrial heritage using a regression analysis. *Journal of Cultural Heritage*, 58, 23-32.
- Başar, M. E., & Erdoğan, H. A. (2009). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları. *Selçuk Üniversitesi Mühendislik, Bilim Ve Teknoloji Dergisi*, 24(3), 29-44.
- Bangstad, T. R. (2011). Routes of industrial heritage: on the animation of sedentary objects, *Culture Unbound*, 3, 279-294.
- Başer, N. E. (2011). *I. Sanayi Devriminde Teknolojik Gelişmelerin Rolü* (Yayın No. 298144) (Doktora Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimleri Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı.
- Barthel, D. (1996). Getting in touch with history: The role of historic preservation in shaping collective memories. *Qualitative Sociology*, 19(3), ss. 345-364.
- Beyru, R. (2011). *19. Yüzyılda İzmir Kenti*. Literatür Yayınları, İstanbul.
- Bozdemir, M. (2011). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Endüstriyel Mirasımız*. İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.
- Büyükarıslan, B. ve Güney, E. (2015). Endüstriyel miras yapılarının yeniden işlevlendirilme süreci ve İstanbul Tuz Ambarı örneği. *Beykent Üniversitesi Fen ve Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 6(2), ss. 31-57.
- Can, M. V., Manisa, K., & Arabacıoğlu, B. C. *Ruhr Bölgesi'nde Yer Alan Kömür İşletme Tesislerinin Dönüşümündeki Kıstasların Zonguldak Üzümler Taşkömürü İşletme Müessesesi İçin Değerlendirilmesi*. (TÜBA-KED) Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi, (26), 185-216.
- Cengizkan, N. M. (2006). *Endüstri yapılarında yeniden işlevlendirme: "iş"i biten endüstri yapıları ne "iş"e yarar?*. TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi, Dosya 3, Bülten 45, ss. 9-13.
- Clark, G. (2006). *City Marketing and Economic Development*, International City Marketing Summit, Madrid.
- Ćopić, S., Đorđević, J., Lukić, T., Stojanović, V., Đukićin, S., Besermenji, S., Stamenković, I. & Tumarić, A. (2014). Transformation of industrial heritage: An example of tourism industry development in the Ruhr area (Germany). *Geographica Pannonica*, 18(2), 43-50.
- Crinson, M. (2005). *Urban memory: history and amnesia in the modern city*. London and New York: Routledge.
- CulturelRotes (bt). Avrupa Endüstriyel Miras Rotası. <https://culture.goturkiye.com/tr/avrupa-endustriyel-miras-rotasi>, Erişim Tarihi: 15.10.2021.
- Çakırcıoğlu, R. O. (2007). Levanten kavramı ve Levantenler üzerine bir inceleme. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, (22), 337-356.
- Çatalbaş, F. ve Kılıç, S. E. (2022). Planlama perspektifinde uluslararası sözleşmelerde kültür turizmi ve koruma ilişkisi. *Yakın Doğu Üniversitesi Yakın Mimarlık Dergisi*, 6(1), 134-151.
- Çatalbaş, F. ve Kılıç, S. E. (2022). Tarihi Kentsel Peyzaj [Historic Urban Landscape (HUL)] yaklaşımı perspektifinde İzmir tarihi liman kentinde planlama ve kültürel mirasın korunmasına yönelik katılımcı bir model. *Megaron*, 17(3), 526-541.
- Çekül Vakfı (2015). *Kültür Rotaları Planlama Rehberi*. Stil Matbaa, İstanbul.
- Dahlbeck, E. ve Gärtner, S. (2019). *Just Transition For Regions And Generations*. Experiences from structural change in the Ruhr area. WWF Germany.
- Ecemiş Kılıç, S. (2008). Preservation plan applications for the historical city centre, Kemeralti (Izmir, Turkey). *European Planning Studies*, 16(2), 253-276.
- Emekli, G. (2021). Coğrafya, turizm, kültür ilişkilerinin turizm coğrafyasına yansımaları ve kültürel turizm. *Ege Coğrafya Dergisi*, 30(2), 405-428.
- ERIH. (2022) I want to go there. <https://www.erih.net/i-want-to-go-there> (Erişim Tarihi: 03.08.2022).
- Erkartal, P. Ö. (2018). Endüstri Mirasının Dönüşümü: Almanya'dan Dört Farklı Örnek. *Yakın Mimarlık Dergisi*, 1(2), 66-75.
- Feroğlu, Y. E. (2008). *Ankara Bira Fabrikası'nın günümüz koşullarında işlevsel dönüşümü üzerine bir araştırma*. (Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Fu, C.C. (2012). Enlightening the spirit of industrial heritage in Taiwan. TICCIH XV Congress, 2012: The International Conservation for the Industrial Heritage Taipei, Taiwan, 2, 22-35. <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/10/Taipei2012SelectedPapersv9.pdf>, (Erişim Tarihi: 03.08.2022).

- Gazi, A. ve Boduroğlu, E. (2015). İşlev değişikliğinin tarihi yapılar üzerine etkileri Alsancak Levanten evleri örneği. *Megaron*, 10(1), 57-69
- Gemici, B. (2011). *Eski endüstri alanlarının yeniden işlevlendirilmesinde kentsel kalite ve değer artışına ilişkin kullanıcı algısı: İzmit- Sekapark örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Günay, Z. (2014). The golden horn: heritage industry vs. industrial heritage. *Uludağ Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dergisi*, 19(2), 97-108.
- Gülây, A. (2019). *Endüstriyel mirasın korunması ve turizm açısından değerlendirilmesi: Zonguldak ili örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.
- Hospers, G. 2002. Industrial heritage tourism and regional restructuring in the European Union. *European Planning Studies*, 10, 3, 398-404
- İBŞB, (2017). *İzmir Tarih, Tasarım Stratejisi Raporu*. İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları, İzmir.
- İBŞB, (2023). İzmir Büyükşehir Belediyesi. Projeler, <https://www.izmir.bel.tr/tr/Projeler/tarihi-havagazi-fabrikasi-kultur-merkezi/1382/4>.
- ICOMOS, (2011). XVIIème Assemble Générale, Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes. Paris, http://www.icomos.org/Paris2011/GA2011_ICOMOS_TICCIH_joint_principles_EN_FR_final_20120110.pdf, (Erişim Tarihi: 03.08.2021).
- Ifko, S. ve Stokin, M. (2018). *Protection and Reuse of Industrial Heritage: Dilemmas, Problems, Examples* (No. 2). ICOMOS Slovenia.
- İZKA (2021). *İzmir Endüstriyel Miras Envanteri*. İzmir Kalkınma Ajansı. İzmir.
- Karadağ, A. ve İncedere, L. (2017). Türkiye’de endüstri mirasının korunması. *Türkiye Coğrafya Araştırmaları* (Ed. Ferhat Aslan). Pegem Akademi. Ankara.
- Karadağ, A. ve İncedere, L. (2020). Kentsel belleğin sürdürülebilirliği açısından İzmir’deki endüstri miras alanlarının önemi: Alsancak Liman ardı bölgesi örneği. *Ege Coğrafya Dergisi*, 29(1), ss. 57-71.
- Kayın, E. (2001). İzmir’de tarihi mekânlar ve kentliler arasında yeniden kurgulanan ilişkiler. *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, (3), 66-71.
- Kayın, E. (2013). Endüstri mirasına yönelik koruma müdahalelerini değerlendirme ölçütleri ve Terkos Pompa İstasyonu. *Mimarlık Dergisi*, 370. 43-49.
- Kıraç, B. (2013). Endüstri mirasının korunması ve yeniden değerlendirilmesi. *Mimarlar Dergisi*, 9, 7-19.
- Kirshenblatt-Gimblett, B. (1998). *Destination Culture: Tourism, Museums and Heritage*, University of California Press, Berkeley.
- Köksal, G. (2015). Kazıklı kervansarayı duvar restorasyonu ve iç ek yapısı. *VİTRA Kültür Yapıları*, VİTRA Yayını, İstanbul.
- Köksal, G. (2005). *İstanbul’daki endüstri mirası için koruma ve yeniden kullanım önerileri*. (Doktora Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Köksal, G. (2008). Industrial heritage in İstanbul. *TICCIH Bulletin*, 41, 6-7.
- Köksal, G. (2013). Kentsel koruma ve yenileme bağlamında sanayi mirası: bir kamu projesi olarak Seka Fabrikası örneği. *Prof. Dr. Nur Akın’a Armağan Mimari ve Kentsel Koruma*, YEM Yayın, İstanbul.
- Köksal, T. G. ve Ahunbay, Z. (2010). İstanbul’daki endüstri mirası için koruma ve yeniden kullanım önerileri. *İtüdergisi/A*, 5(2). 125-136.
- Loures, L. (2008). Industrial heritage: the past in the future of the city. *Wseas Transactions on environment and development*, 4(9). 687-696.
- Martin, P.E. (2009). Industrial archaeology. *International Handbook of Historical Archaeology* (ed. T. Majewski and D. Gaimster). New York: Springer.
- Mellor, I. (2012). The workplace: space, society and the textile mill. *Industrial Archaeology Review*, 27(1), 49-56.
- Orbasli, A. (2002). *Tourists in Historic Towns: Urban Conservation and Heritage Management*. Taylor & Francis, London.
- Paradowski, R. J. (2018). *American Industrial Revolution*. Salem Press Encyclopedia.

- Préambule, P. (2011). Joint ICOMOS–TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes.
- Richards, G. (2011). *Cultural Tourism: Global and Local Perspectives*. Routledge, New York.
- Richards, G. (2018). The creative economy, entertainment and performance. *Handbook of Tourism Management: Applications of Theories and Concepts to Tourism*. (ed. C. Cooper, S. Volo, W. C. Gartner, ve N. Scott), SAGE.
- Saner, M. (2012). Endüstri mirası: kavramlar, kurumlar ve Türkiye’deki yaklaşımlar. *Planlama Dergisi*, 52, 53-66.
- Strangleman, T. (2012). Work identity in crisis? rethinking the problem of attachment and loss at work. *Sociology*, 46(3), 411–423.
- TICCIH (2003). The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, The Nizhny Tagil Charter For The Industrial Heritage In *TICCIH XII International Congress*.
- Till, K. E. (2012). Wounded cities: Memory-work and place-based ethics of care. *Political Geography*, 31, 3-14.
- Trinder, B. ve Douet, J. (2012). Industrial archaeology: a discipline? in industrial heritage re-tooled. *The TICCIH Guide to Industrial Heritage Conservation*, 3, 24-30.
- Yılmaz, Y., Genç, D., Birol, H. (2021). Evaluation of Industrial Buildings within the Scope of Renewal, Alsancak Tekel Warehouses, *4th International Conference of Contemporary Affairs in Architecture and Urbanism (ICCAUA-2021)* 20-21 May 2021.
- Yurtoğlu, N. (2018). Türkiye Cumhuriyeti’nde tütün tekeli ve sigara fabrikalarının tarihsel gelişimi (1923-1950). *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, 5(17), 81-116.
- Zoğal, V. ve Emekli, G. (2017). Yaratıcı turizme kavramsal ve coğrafi bir yaklaşım. *Ege Coğrafya Dergisi*, 26(1), 21-34.

