

## TARİHSEL KİMLİĞİ İLE DENİZ KENTİ İZMİR VE DENİZEL YAPILAŞMA

Burak ACAR  
Gemi İnş. Yük. Müh.  
burakacar@poseidonltd.com

### GİRİŞ

İzmir kenti, tarihsel kimliği ile bir liman kenti olmanın yanında denizci bir kent olma özelliğini de taşımaktadır. Birkaç nesil öncesine kadar İzmir kayıkları, balıkçı takaları ve limana gelen yük ve yolcu gemileri ile büyük bir hareketlilik ve canlılık yaşayan İzmir Körfezi, son yıllarda, birkaç adet körfez vapuru, alargada bekleyen birkaç tane yük gemisinin dışında hiçbir hareketlilik yaşamamaktadır. Tüm sahil şeridinin beton yapılaşmaya açılması ve balıkçı barınaklarının, çekek yerlerinin, rıhtım ve iskelelerin de kaldırılmasıyla şehrin denize açılacağı noktalar bir bir kapatılmış ve denizle bütünleşmek sadece sahilde yürüyüş yapmaya indirgenmiştir. Kentlinin denize sandalını, teknesini, yelkenlisini indireceği; indirse bile bağlayacağı yer kalmamıştır. Oysa dünya genelinde, benzer coğrafyaya sahip denizci kentlerde yelkenlileri, yatları, mega yatları, marinaları, su sporları merkezleri ve deniz müzeleri gibi sosyal tesisleriyle denizle bütünleşen kent ve kentle de bütünleşen deniz kompozisyonları görülmektedir.

Tarihsel süreç içerisinde denizciliklerini geliştiren ülkelerin, dünyada öncü ülkeler oldukları görülmektedir. Eski zamanlarda denizcilikte ileri gitmek, ticaretin yanı sıra savaşlarda hâkimiyet sağlayan kuvvetli donanmalar sayesinde gerçekleşmekteydi. Günümüzde savaşların yerini artık küreselleşen dünya ticaretinde rekabet gücünü elinde bulundurabilmek almış bulunmaktadır. Bununla birlikte bacasız sanayi olarak da adlandırılan turizm; ülkeler için çok önemli bir gelir kapısı haline gelmiştir. Dünya üzerinde ticarî yüklerin yaklaşık % 90'ı deniz yolu ile taşınmaktadır ve bu ticaret doğal olarak, gemilerin yanaşma ve yük elleçleme işlemlerini gerçekleştirdikleri yerler olan limanların önemini artırmaktadır. Dolayısıyla limanlar, ülkelerin dünyaya açılma kapıları olup stratejik öneme sahip tesisleridir. Turizmin doğaya en saygılı, beton yapılaşmaya gerek duymaksızın, doğal güzelliklerin korunduğu türlerinin başında gelen deniz turizminde ise, marinalar, kruvaziyer gemi limanları ve tekne bağlama iskeleleri önem kazanmaktadır.

İzmir de, tarihsel kimliğiyle, yaklaşık 5000 seneden beri bir liman kenti olarak dünya denizcilik tarihinde oldukça büyük bir önem taşımaktadır. Zamanında dünya üzerindeki en büyük metropollerden bir olan Efes liman kentinin tarih sayfalarından silindiği süreç hatırlanacak olursa, denizciliğin, kent ve ülke ekonomisi için önemi bir kez daha anlaşılabilir. Gelirlerinin tamamına yakını limancılık faaliyetleri ile elde eden Efes kentinde M.Ö. 4.y.y.'da limanın dolması nedeni ile ticaret geriler. İmparator Hadrian limanı birkaç kez temizletir. Liman kuzeyden gelen Marnas Çayı ve Küçük Menderes Nehri'nin getirdiği alüvyonlarla dolar. Efes, denizden uzaklaşır ve gemilerin yanaştığı liman yok olur. Zamanla şehir sakinleri kenti terk ederler ve Efes, tarihten silinir. Tarihsel süreç içinde bir başka örnek olarak da eski Yunan'daki Atina kenti hatırlanabilir. İlk şehir planlamacısı Miletos'lu Hippodamos tarafından inşa edilen Pire Limanı'nın tarih içinde büyük önem kazanmasından

\*Bu Bildiri Gemi Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

sonra; M.Ö. 500' den birkaç on yıl önce nüfusu 10.000'i geçmeyen Atina' da yaşayanların sayısı, M.Ö. 5. yüzyılın sonlarına doğru 100.000'e çıkmıştır. Nüfus artışı, şehrin ticaret dolayısıyla zenginleşmesine paralellik göstermiştir. Pire limanı, günümüzde halen varlığını korumakta olup Ege Denizi'ndeki en büyük liman olma özelliğini taşımaktadır. Benzer şekilde İzmir kenti de bir liman kenti ve denizci bir kent olarak varlığını sürdürebilmiştir ve Efes kentinin yaşadığı doğal felaketin bir benzerinin İzmir'de yaşanması, Gediz Nehri'nin denize döküldüğü yatakların yönünün değiştirilmesi suretiyle engellenmiştir.

Dünya üzerinde her yıl elde edilen ortalama 300 milyar Amerikan Dolar'lık deniz ticareti gelirinden, Yunanistan tek başına yaklaşık 60 milyar Amerikan Dolar'lık bir pay almaktadır ve ülkedeki kişi başına düşen ulusal gelirin yarıya yakını denizcilik geliri ile elde edilmektedir. Türkiye'nin denizcilikten elde ettiği gelir, 2,5 milyar Amerikan Doları civarındadır ve yüzde olarak payı % 1'in de altında olup yaklaşık % 0,8'dir. Limancılık faaliyetlerinin artması ve ulusal ticarî gemi filosunun gençleşerek büyümesi sayesinde, ülkemizin denizcilik gelirleri artırılabilir ve bu durum da, ekonomiye de olumlu katkılar sağlar.

Limanların şehir içinde olmaması gerektiğini savunan çeşitli görüşler de son zamanlarda kamuoyunda sıkça yer almaktadır. Oysa dünya üzerinde önemli liman kentleri incelendiğinde (Kobe, Hamburg, Antwerp, Pire, v.s ki İzmir de tarihten gelen özelliği ile bir liman kentidir) limanların kentin içinde yer aldıkları görülür. Adı geçen şehirlerdeki limanların, kentin diğer yapıları ile ne derece entegre oldukları ve şehrin görüntüsünü bozmaksızın, denizi kirletmeksizin, sosyal alanları, deniz parkları, tersaneleri, marinaları ve su sporları merkezleri ile birlikte şehrin ve ülkelerinin sosyal yaşantısı ile ekonomisindeki yerlerinin önemi dikkâte alınmalıdır.

Gelişmiş ülke limanları, yapılanmış olan ihtisas terminallerinin sahip olduğu pazarlar nedeniyle kendi ülke ekonomilerine çok önemli maddi girdiler sağlamanın yanı sıra ülkede yeni teknolojilerin gelişmesine, denizcilik sektörünün güçlenmesine ve modern sanayiinin daha fazla büyümesine neden olmaktadır. Yerel yönetimlerin de otonom yönetim yapısının içinde yer aldığı gelişmiş ülke limanları, belediyeler için de önemli bir maddî gelir sağlamaktadır. Örneğin Rotterdam Limanı'nın sadece Rotterdam Belediyesine 1999 yılında kazancından ödediği para 45.000.000 Amerikan Doları'dır. Sadece bir limandan elde edilen böyle bir gelirin bölgesel kalkınma ve ulusal ekonomiye nasıl bir güç vereceği son derece açıktır. Türkiye'de de limanların idaresi için otonom bir model uygulanabilir ve bu idarî yapıda yerel yönetimler de yer alarak, kazanılan gelirden pay elde edebilir.

Bir liman kenti olan İzmir için çağdaş bir kıyı plânlaması yapılırken, ülkenin denizcilik ve ekonomik menfaatleri de göz önünde bulundurulmalı ve limanın, marinaların ve denizcilik faaliyetleri ile ilgili yapılaşmaların şehirle bütünleşmesi amaçlanmalıdır. Kıyı plânlaması sadece limanla ilgili tartışmalara odaklanılan bir süreç olmamalıdır. Çağdaş bir kıyı plânu hazırlanırken; denizcilik faaliyetlerinin yapıldığı alanlar, marinalar, çekek yerleri, tekne imalât tesisleri, su sporları merkezleri, su parkları, sahil boyu gezinti alanları v.b. gibi kentliyi denizle buluşturan unsurlar da dikkate alınmalıdır.

Dünya genelinde şu an için mevcut seyreden her iki yattan ancak bir tanesine hizmet verebilecek donanımlı ve çağdaş marinalar bulunmaktadır. Dolayısı ile marinalar açısından

---

\*Bu Bildiri Gemi Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

oldukça büyük bir açık bulunmaktadır. Marinalar için bu söz konusu ihtiyaç, Akdeniz havzası için çok daha büyüktür.

Marinalar, seçim kriterleri itibarı ile doğal korunaklıya sahip koy ve körfez gibi yerlere kurulmaktadır. Bunun yanında çevresel, doğal ve tarihsel zenginlik, hava yolu ile ulaşım olanakları, marinaların kurulumunda önemli bir role sahiptir. Tüm bunlar dikkate alındığında, 5000 yıllık tarihi ve doğal güzellikleri, doğal bir liman olma özelliği ile İzmir, marinacılık faaliyetleri ve yat turizmi için oldukça önemli bir adrestir.

Marinacılığın ve deniz turizminin, karasal turizm ve otelcilik faaliyetlerinden en üstün tarafı, yüzlerce kişinin barınması için dev beton tesisler inşa edilmesine, ağaçların kesilmesine, kıyıların yapılaşmasına gerek duymamasıdır. Kıyılarda yapılan birincil konutlar, o yerlerde sürekli oturanların ikincil konutlar ise senenin ancak belirli günlerinde oturanların ikamet ettikleri konutlardır ve bu konutların çevre vergileri dışında, ekonomiye doğrudan hiçbir katkıları yoktur. Oysa, marinalara gelen yatlar bir süreklilik arz eder ve sirkülasyon çok fazladır. Benzer şekilde kurvaziyer gemiler de süreklilik esasına dayanan seferler yaparak her seferinde farklı insanları limanlara getirirler. Gerek yat turizmi gerekse kurvaziyer turizminde seyahat eden yolcular ve yat sahipleri genellikle yüksek gelir grubuna dahil insanlar olduklarından, geldikleri liman şehirlerinde özellikle küçük esnaf, alış-veriş merkezi ve restoranlar için büyük bir potansiyel oluştururlar. Bu nedenle, şehrin ekonomisine doğrudan bir katkı sağlarlar; bu katkı oldukça pozitif yöndedir.

İzmir Körfezi'nde marinacılık faaliyetleri açısından en elverişli noktalar, Konak Pier'in yan tarafında bulunan mendirek içi ve Mavişehir' dir.



Resim 1. Marinalarla Bütünleşmiş Sahil Şehirlerinden Örnek Görüntüler

Denizciliğin gelişmesi, öncelikle toplumda bir deniz kültürü oluşmasına bağlıdır. Denizcilik kültürü ile yetişen nesiller, deniz turizminin, deniz taşımacılığının ve hatta balıkçılık faaliyetlerinin ne olduğunu öğrendikçe, bu konularla ilgili daha cesur adımları atacak ve yeni yetişen bu nesiller hem denizci bir ülke oluşturulmasında öncülük edecek hem de ülkenin denizcilik gelirlerinden daha fazla pay alabilmesini sağlayacaklardır. Deniz kültürünü küçük yaşlarda aşılması açısından, deniz sporları oldukça büyük bir öneme sahiptir. Bu amaçla kurulan denizcilik ve yelken kulüpleri desteklenmeli ve deniz kıyılarında modern tesislerle ülkenin denizcilik geleceğine yön verecek denizcilerin modern şartlarla eğitilmeleri sağlanmalı ve teşvik edilmelidir.

\*Bu Bildiri Gemi Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.



Resim 2. Marinalarla Bütünleşmiş Sahil Şehirlerinden Örnek Görüntüler

Dünya genelinde gemi üretiminde ilk 8, yat üretiminde ilk 3 ve mega yat üretiminde de ilk 10 içerisinde bulunan Türkiye'nin bu sektörde en geri kalmış bölgesi ne yazık ki İzmir'dir. Deniz kıyısında modern üretim tesislerinde dünya standardında üretim yapamayan ve denizden uzak, merdiven altlarında tekne yapmaya çalışarak geçimini sürdürmeye çalışan tekne üretim esnafına deniz kıyısında modern bir tesis kazandırılmalı ve bu sayede şehrin ekonomisine pozitif yönde katkı yaratılmalıdır. Dericilerin, ayakkabıcıların ve hatta çiçekçilerin bile modern organize tesisleri varken, tekne üreticilerin bu tarz modern organize tesislere kavuşamaması düşündürücü ve bir o kadar da üzücüdür.



Resim 3. Modern Bir Yat Üretim Organize Tesisi Örneği

## SONUÇ

Sonuç olarak, uzun sahil şeridi ile İzmir'e baktığımızda, liman, askerî tersane, vapur iskeleleri ve bir iki yelken kulübü hariç deniz kıyısında hiçbir denizcilik faaliyeti gerçekleştirilen tesis olmaması, körfezde ulaşım yapan birkaç vapur ve limanın doluluğu nedeniyle alargada bekleyen birkaç gemi dışında denizde seyreden hiçbir deniz taşıtının bulunmaması tarihsel kimliği ile denizci bir kent olan İzmir'in tarihine yapılan çok büyük bir ayıptır.