

Kentlerin Suyolu Girişlerinde Geçmişten Günümüze Yaşanan Aşamalar ve Kentsel Tasarım

Mimar, Araştırma
Görevlisi, YTÜ Mimarlık
Fakültesi, Şehir ve
Bölge Planlama
Bölümü

Cenk HAMAMCIOĞLU

ABSTRACT

Urban Design and the Stages Experienced at the Watergates of the Cities Through the History Until Today

Starting from the establishment of the first primitive settlements, waterfronts have served very favorable natural habitat for the human beings; water sources, adequate climatic conditions, rich ecosystem of several kinds of plants and animals, easy defense and accessibility for the trade activities between the cities. It is possible to evaluate the use of the waterfronts and the relationship in between the humans and water in the historical chronology as primitive, antic, maritime, industrial, retreat (decentralization) and finally the re-use, re-function or transformation processes.

Today, it is apparent that the demands of the society has changed according to the new socio-economic trends in the global platform and the popular urban design projects are the ones foreseeing to re-construct the offended city and water relation in order to promote the cities vision and image. However, most of the re-functioning projects offer similar facilities of huge capacity prestige hotels, offices and entertainment without perceiving the original public life and uniqueness. This article aims to put forward the problems and the subjects which are have to be taken into account according to the urban design of the waterfronts while the Galataport project discussions have marked an era to Istanbul's urban agenda.

Tarih boyunca su kenarları insanoğlunun yiyecek, yerleşme, çoğalma ve öğrenmeyi sağlayabildiği en ideal yaşam alanlarından biri olma görevini üstlenmiştir. Su, işlevsel açıdan sağladığı kolaylıklar yanında uygun iklimsel özellikler, manzara ve eğlenceli zaman geçirilebilecek alanlar da sunmaktadır. Bütün bunların dışında su, şüphesiz tüm canlı varlıkların yaşamlarını sürdürebilmeleri için temel bir ihtiyaçtır.

Su kenarları karayolu ile su yolu ulaşımının birleştiği noktada doğal bir ortamdan farklı fiziksel özelliklere sahip diğer bir (doğal) ortama geçiş mekanlarıdır. İnsan yerleşmeleri ve evrimi sürecinde suyun varlığı insanların suya dayalı

bir kültürü oluşturmalarında önemli bir veridir. “Su, kentlerin kurulmasında coğrafya, savunma, ekonomi, teknoloji, ulaşım, sosyal ve kültürel yaşam, ekoloji gibi gelişme süreci dinamiklerinin şekillenmesinde büyük rol oynamaktadır. Bu nedenle kara ile suyun karşılıklı ilişkisine bağlı olarak farklı işlevlerin geliştiği ve bu işlevlere bağlı olarak zaman içinde kentin gelişimini etkileyen, rolünü belirleyen, kentle bütünleşerek ona kimlik kazandıran en önemli parçası olmuştur” (Kılıç, 2001).

Su kenarında kente giriş ve çıkış eşikleri olarak inşa edilen limanlar yükleme, boşaltma, depolama, aktarma ve bu işlerin kontrolünü ve idaresini sağlayan çalışma mekanlarının biraraya gelme-

siyle oluşur. İşlevlerinden dolayı su yüzeyinde ve karada gelişen limanlar, farklı işlevsel mekanlar ve tüm bunların sonucunda doğal çevrenin ve yapılı çevrenin düzenlenmesini içeren alanlardır.

İNSAN YERLEŞMELERİ EVRİMİ SÜRECİNDE SU KENARLARININ KULLANIMI VE YAŞANAN AŞAMALAR

İnsanoğlunun günümüze kadar kurmuş olduğu yerleşmelerin su ile olan ilişkisini Hudson ve Hoyle'un hemfikir olduğu süreçler doğrultusunda incelemek mümkündür.

İlkel Su Kenarı Yerleşmeleri

İlk insanlar güçlü ve dayanıklı olmadığından yaşamlarını sürdürebilmek için mağaraları ve sulak alanları yaşam alanları olarak seçmiştir. İlkel dönemde avcılık ve toplayıcılıkla yaşamını sürdüren insanoğlu su kenarlarını;

- tatlı su ihtiyacını karşılamak,
- çeşitli bitki ve hayvan türlerini barındıran zengin bir ekosisteme sahip olması (Hudson, 1996),
- dışarıdan gelebilecek saldırılara karşı savunma kolaylığı sağlaması ve
- kendine yaşayabileceği iklimsel özellikler sunması (Bender, 1993).

gibi nedenlerden ötürü yaşama alanı olarak tercih etmiştir.

Hudson ilkel toplumlara örnek olarak yaklaşık 10.000 yıl öncesinde Mezolitik Çağ'da İngiltere'nin Scarborough yakınlarında Lake Pickering gölü kıyısındaki Star Carr ve Hollanda'da Rotterdam yakınlarında tatlı su gölü kenarında yer alan Bergschenhoek'i göstermektedir. Elde edilen bulgulara göre Star Carr'da insanlar bataklık alanların içinde sazlıklar arasında yapmış oldukları sığınaklarda; Bergschenhoek'te ise su yüzeyinde kazıklar üzerine kurmuş oldukları kulübelerde yaşamlarını sürdürmüşlerdir.

Buna benzer su ilişkisi içinde yaşayan ilkel insan topluluklarına günümüzde de Güney Amerika'nın Titicaca Gölü'nde, Pasifik adalarında, Güneydoğu Asya ülkelerinde ve Şaddül-Arap sularının İran Körfezi'ne boşaldığı delta üzerindeki kara parçalarında rastlamak mümkündür (Hudson, 1996).

Antik Dönem Su Kenarı Yerleşmeleri

İnsanların avcılık ve toplayıcılıktan tarım toplumuna geçtiği dönemde, özellikle doğal limanlar çevresinde oluşturdukları yerleşmeleri Hudson; kıyı yerleşmeleri açısından "Ancient" olarak nitelemektedir. Tarımın gelişmesi bataklıklarda ve kara ile bağlantılı su üzerinde yaşamakta olan ilkel (primitive) toplulukları karada yaşamaya biraz daha yaklaştırmıştır. Tarım toplumlarının, nehirleri çeşitli yapay sistemler kurarak kontrol edebilmeleriyle, önceleri yağmura dayalı gerçekleştirilen kuru tarımdan sulu tarıma geçilmiştir. "Mısır'da olduğu gibi nehirlerin kontrol edilebilmesi, insanların kuru tarım alanlardan nehirlerin yükseldiği hatta zaman zaman sel baskınlarına maruz bıraktığı su kenarlarına, nehir ağızlarına yerleşimlerini kaydirmalarında teşvik edici bir unsur olmuştur.

Tarımın geliştiği ilk dönemlerde insanlar çeşitli malzemelerden yaptıkları farklı sal türleriyle sığ sularda tarım, hayvancılık, avcılık ve el ürünlerini değiş-tokuş amaçlı taşımışlar ve yer değiştirmişlerdir. Ancak bu yolculuklar açık denize açılma ihtiyacı duyulana kadar hep kısa mesafeler arasında kalmıştır.

İnsanoğlunun açık denizlere ve uzun mesafeli yolculuklara başlamasının M.Ö. 6000'lere kadar gittiği Mısır uygarlığına ait duvar resimlerindeki gemi çizimlerinden anlaşılmaktadır. "Bu dönemde açık sular insanoğlu için sonu belirli olmayan, sonsuz bir alan olarak görülmekte ve yapılan yolculuklar haftaları hatta çoğu zaman ayları almaktaydı" (Braudel, 1991).

Antik dönemde insanoğlunun açık sularda yolculuğa başlaması, bu yolculuklarda ulaşım aracı olarak kullanılan tekne ve gemilerin doğal etkilerden ve saldırılardan korunabilecekleri, taşınan yükleri rahatlıkla indirebilecekleri, depolayabilecekleri mekanlara (limanlara) olan ihtiyacı doğurmuştur. Bu nedenlerle toplumlar gerek savunma kolaylığı olan gerekse ticari ilişkilerini sürdürebilecekleri ada, yarımada ve tepelik arazilerde bataklık çamurundan yaptıkları pişirilmiş tuğlaları kullanarak inşa ettikleri sur duvarları ile tanımlı yerleşmeleri kurarken, su kenarlarında gemileri için korunaklı bir ortam sunan girintili alanları, körfezleri ve koyları doğal liman olarak kullanmıştır (Hudson, 1996). Mısır'da Memphis ve İskenderiye; Ege'de Miken ve diğer eski Yunan uygarlıklarına ait Efes, Knidos, Rodos; Fenikelile-



Resim 1: Antik Dönem Korunaklı Doğal Kent Limanı: Miletus

Antik dönemde limanlar, yerleşmeler açısından daha çok askeri amaçlı dış etkilerden ayırıcı ve gerektiği zamanlarda sefer veya ticaret amaçlı açık sulara çıkılabilen bir giriş-çıkış mekan özelliği taşımaktadır

PLANLAMA
2005/3



Resim 2: Mezopotamya'da Fırat Nehri kenarında Babil kent planı ve dönemin önemli kentsel tasarım mekanları: Asma Bahçeler (Kaynak: www.yediocak.com/indexs/harikalar/babil.htm)



Resim 3: Colossus Heykeli-Rodos ve bugünü (Kaynak: Rhodes Tourist Guide Book, 2003, Encyclopedia Britannica Inc, 1994: 301)

rin Sur ile Mezopotamya'da Fırat ve Dicle nehirleri kenarlarında kurdukları Ur ve Babil kentleri antik dönem su kenarı yerleşmelerine örnektir.

Antik dönemde limanlar, yerleşmeler açısından daha çok askeri amaçlı dış etkilerden ayırıcı ve gerektiği zamanlarda sefer veya ticaret amaçlı açık sulara çıkılabilen bir giriş-çıkış mekan özelliği taşımaktadır. Bu dönemde insanlar su kenarlarında tasarım açısından ilgi çekici kanallar, göletler, adalar ve yarımadalar arasında dolgu alanlar, yüksek sur duvarları ve anıtsal yapılar inşa ederek kentlerin su yüzeyinden giriş-çıkışlarını kimlikli ve simgesel hale getirmişlerdir. Rodos limanı girişine inşa edilen ancak M.Ö. 226 yılında büyük bir depremle yıkılan 31 metre yüksekliğinde, bağımsızlığı simgeleyen bronz malzemeli Colossus heykeli ile İskenderiye feneri bu döneme ait buldukları liman ve kentin su yüzeyinden girişlerini niteleyen, iki önemli simgesel kentsel tasarım yapıtıdır.

Ticarete Dayalı Su Kenarı Yerleşmeleri

Antik dönem koşullarında su kenarı yerleşmeleri arasında değiş-tokuş ile yapılan sınırlı ticaret zamanla yeni gemi icatları ve paranın bulunmasıyla insanoğlunun açık denizlere açılmasını kolaylaştırmıştır. Bu durum ticaret ağırlıklı liman kentlerinin gelişmesine neden olmuştur. Bu dönemden günümüze kadar ticaret ağırlıklı gelişen kentlerin limanları beş ayrı süreçte ele alınmaktadır. Buna göre;

Antik Ticari Kent Limanı (sanayi devrimine kadar)

Gemicilik ve deniz ticaretinin gelişmesi gemilerin rahatlıkla konaklamaları için gereken kanal, dalgakıran, mendirek, rıhtım ve limanların ihtiyaçlara yönelik tasarımında çeşitli düzenlemeleri gerekli kılmıştır. Bu dönemde başlayan liman mühendisliği daha çok su kenarlarının ve su kenarlarına yakın alanların doldurması üzerine odaklanmıştır. Kentlerin ticaret ağırlıklı gelişen su kenarları dışı açık, farklı sosyo-kültürel düzeylerden birçok insanın biraraya geldiği, ekonomik aktivitelerinin yer aldığı, kentsel tasarım açısından zengin odak ve simgesel mekanlarıdır (Bruttomesso, 1993). Hoyle'e göre bu dönem 19.yy sonuna kadar sürmüştür.

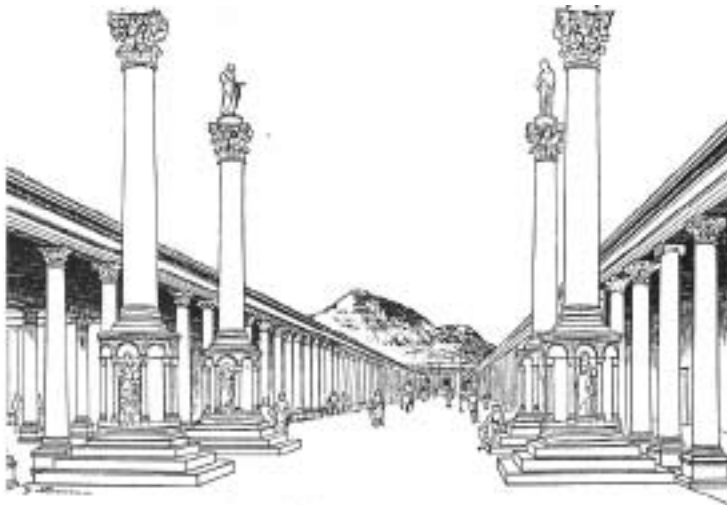
Antik ticari kent limanına örnek olarak Fenikelilerin Doğu Akdeniz'de kurmuş oldukları Sur kentini göstermek mümkündür. Sur kenti kıyıya 600 metre mesafede bulunan iki adanın binlerce



Resim 4: Efes Kent Planı (Kaynak: Erdemgil,1988: 6)

işçi tarafından yıllar boyunca süren dolgu çalışmaları sonrasında birleştirilerek kurulmuştur. Kent, yerleşme alanının darlığı ve nüfus yoğunluğunun yüksek olması nedeniyle günümüzün Hong Kong veya New York'u gibi dönemin yüksek yapılarının yer aldığı, kıyılarında dolgu alanlarının inşa edildiği antik dönemin önemli bir su kenarı kentidir (Ana Brittanica, 1994, Hudson, 1996).

Diğer bir örnek ise, M.Ö. 10.yy.da Ege denizi kenarında kurulmuş İonya kentlerinden Efes'tir. Efes, İskenderiye'ye kadar uzanan su yolu bağlantıları ile hızla gelişme göstermiş bir antik dönem su kenarı ticaret kentidir. Ancak günümüzde antik kentin limanı Küçük Menderes Irmağı'nın yüzyıllar boyunca taşıdığı alüvyonlar nedeniyle



Resim 5: Efes'te Liman Caddesi (Kaynak: Erdemgil,1988: 95, 99)



Ticarete dayalı sosyal yaşamın geliştiği, çeşitli yapı düzenlemelerinin ve tasarımların gerçekleştirildiği bir diğer su kenarı kenti ise Venedik'tir



Resim 6: Venedik'in lagun içindeki konumu (Kaynak: Ministry of Infrastructure and Transport, 2003)

4,5 km. kadar kara içinde kalmıştır. Kent limanı, iskeleler ve antrepolardan oluşmaktaydı (Erdemgil, 1988).

Kent limana, planda 36 numara olarak gösterilen, 500 metre uzunluğunda ve 11 metre genişliğinde, her iki yanında tabanları mozaikle, üzerleri arkadlarla örtülü dükkanların bulunduğu Liman Caddesi ile bağlanmaktaydı (Erdemgil, 1988). Kentin Agora'sı (pazar yeri) kent planında 31 numara ile gösterilmektedir. Ancak plana bakıldığında Liman Caddesi'nin kentin en prestijli dışarıya açılan girişi olduğundan, deniz aşırı ülkelerden getirilen ürünlerin başka bir yol aracılığı ile Agora'ya ulaştırıldığı düşünülebilir. Liman Caddesi'nin kuzey yönünde bulunan ve Efes kent planında 37, 38 ve 39 numaralarla belirtilen hacımlar ise çeşitli spor aktivitelerinin gerçekleştirildiği ve bir hamamın bulunduğu mekanlardır. Spor hacimlerinin liman gerisinde ve kent ile limanın birleştiği düzlem üzerinde yer alması bizlere Antik dönemde spora verilen önemi göstermektedir. Bu türde bir yer seçimine gidilmesinin bir diğer sebebi ise, daha çok erkeklerin hakimiyetinde olan liman işlevlerinin gerisindeki alanlarda da yine daha çok erkeklerinin kullanabileceği sosyal mekanlarla kentin entegrasyonunu sağlamak düşüncesi bulunabilir.

Ticarete dayalı sosyal yaşamın geliştiği, çeşitli yapı düzenlemelerinin ve tasarımların gerçekleştirildiği bir diğer su kenarı kenti ise Venedik'tir. Venedik, avcılık, balıkçılık, çiftçilik ve tuz üreticiliğinden, Adriyatik denizi aracılığıyla Doğu ile Avrupa ticareti arasında hızla gelişmiş zengin bir su kenarı kentidir. Kent, üzerinde geliştiği adaların da içinde bulunduğu korunaklı bir lagün içinde kurulmuştur. Bataklık alanlarda kazıklar üzerinde önceleri hafif malzemeler kullanılarak inşa edilen temeller daha sonraları taş ve tuğla malzemelerinin kullanımıyla günümüze kadar varlığını sürdürmüştür. Kentin su kenarında hızla gelişmesi büyük ölçekli su yönetimi ve alanların düzenlenme ihtiyacını gerekli kılmıştır. Buna göre ilk planlama çalışmaları özel iş sahiplerinin kendi başlarına hareket ederek su kanallarını tıkaması gibi kent yaşamını ve toplumu olumsuz yönde etkileyebilecek davranışlarından korumak amaçlı gerçekleştirilmiştir. Venedik, su-kent ilişkisini örnekleyen, kentsel tasarım açısından kendine özgü su kanalları, ahşap tekne kazıkları, köprüleri, tek bir dile sahip yapı dokusu ve insanın yerini belirleyici nitelikteki referans yapıları ile hafızalarda kalabilen, özgün elemanlarıyla kent imajının kolaylıkla oluşturulabildiği yerleşmelerden birisidir.

Genişleyen Kent Limanı

18. yy.da zengin hammadde kaynaklarının gelişen denizcilik ve su kanalları ile kentlere aktarılması seri üretimin artmasına ve endüstri döneminin başlamasına neden olmuştur. Ancak Hall'a göre bu gelişme 19.yy.da geleneksel su-kent ilişkisini parçalamıştır. "Su-kent ilişkisinin parçalanmasında limanların kendi başına uzmanlık ve özelliği olan alanlara dönüşmesinin etkisi büyüktür" (Bruttomesso, 1993). Limanların birer uzmanlık alanına dönüşmesi ile su-kent ilişkisinin parçalanmasında aktivitelerin ölçeği, alan ihtiyacı, depo ve ticaret aktiviteleri, yolcu hareketleri, servis alanları, hizmetin gelişmesi, buhar gücünün bulunması ve dolayısıyla demiryollarının gelişmesi ve makineleşme etkin olan faktörlerdir.

Bu faktörlerin yanında kentlerde iş istihdamının gelişmesi ve birçok endüstri kuruluşlarının su kenarlarını kendilerine yer seçmeye başlamasıyla limanlar; kentlerin tek ve önemli giriş-çıkış mekanları olmaktan çıkmıştır. Farklı ulaşım

türlerinin gelişmesi ile şekillenen liman gerisi yapılaşma sonucunda su-kara ilişkisi zedelenmiştir.

Makineleşme ile birlikte yapımına başlanan demiryolları özellikle iç bölgelerdeki idari, askeri, tarımsal ve endüstri için gerekli hammaddelerin kolaylıkla limanlara taşınabilmesini sağlamıştır. Bu gelişme Amsterdam ve İstanbul örneklerinde olduğu gibi su-kent ilişkisini koparmış ve kent silüetinde olumsuz etkisini göstermiştir.

“Bu süreç içinde sudan kente giriş mekanları kentin simgesi olarak ona kimlik veren birer eleman olmaktan çok su kenarlarında sanayinin olumsuz biçimde gelişmesini, sosyo-kültürel yapının ve çevre sağlığının değişimini teşvik edici bir unsur haline dönmüştür” (Kılıç, 1999).

Endüstriyel Kent Limanı

20. yy.a gelindiğinde liman; farklı iş alanlarının ve sektörlerinin gelişmesi, ayrıca artan hacim, ihtiyaç ve çalışanlardan dolayı kent içinde yer alan sektörlerden yalnızca biri durumuna gelmiştir. Bundan böyle su kenarları;

- insanların giremediği, ulaşım ağları ve limanlarla kendi başına işleyen,
- limanların güçlü etkisi altında kalan merkezi iş ve sanayi alanlarının yakın çevrelerinde, alt marjinal kesimin yaşam alanlarının geliştiği (Hilling, 1998),
- kirlilik ve buna bağlı fiziksel çevre deformasyonun yaşandığı

alanlar durumuna gelmiştir (Kılıç, 2001).

Kentlerin su ile olan ilişkilerinin kopması kentsel imaj, kent silüeti, simgesel elemanlar, kent estetiği, kentin odak alanı olma gibi kentsel tasarım açısından önemli olan özelliklerini zedelemiştir.

Bu durum 1950’li yıllardan itibaren deniz ticaretinde özellikle konteynırların kullanılmaya başlaması ile limanlarda ve limanların yer seçiminde önemli değişiklikleri beraberinde getirmesine kadar sürmüştür. Konteynırlar ticarete hızlılığı, daha fazla yük taşımaya ve hızlı indirme-bindirmeyi sağlamanın yanında limanların genişletilmesini ve kent dışındaki su kenarlarına taşınmasını gerektirmiştir (Hall, 1993). Bu dönemde limanların kent dışına taşınmasını gerektiren bir diğer neden ise, karayollarının gelişmesi ile kent



Resim 7: 1950’lerde Tarihi Yarımada kıyıları (Kaynak: Tarih Vakfı, 1993: 50)

merkezlerinde yer alan sanayi ve ticari kuruluşlarının kent çeperlerinde kendine yer seçmesi ve desantralizasyon sürecinin başlamasıdır.

Geleneksel Ticaret Limanlarının Terk Edilmesi (kıydan geri çekilme)

Limanların gemi sektöründeki lojistik ve organizasyonel değişiklikleri, yük taşımacılığında gelişen teknolojiler, endüstri faaliyetlerinin suya olan bağıllığının azalması, ekonomik durgunluk ve yeni pazar arayışları kent merkezlerindeki su kenarlarının boşaltmasını gündeme getirmiştir. Ancak bu değişim bazı kentlerde coğrafi koşullar veya alan kısıtlılığı nedeniyle varolan geleneksel limanların dolgu alanlarla yeni mekansal ihtiyaçlarının karşılanmasını gündeme getirmiştir. Kobe’deki ‘PortAda’ ve Tokyo’daki ‘Teleport Town’ dolgu alanlarla yeni mekanların yaratılmasına örnektir.

Geleneksel limanların terk edilmesi kentsel tasarım açısından tanımsız, boş ve çöküntü mekanların ortaya çıkmasına neden olmuştur (Kılıç, 2001). Hoyle (1988); limanların kıyılardan geri çekilmesiyle ‘terk edilmiş giriş eşikleri’ nin ortaya çıktığını ve bu durumun su-kent ilişkisinde yeni çekim gücü olan mekanların oluşumunu sağlayacağı savunmuştur.

Geleneksel limanları terk ederek kent çeperlerine yerleşen günümüz limanları; “gemiye, yüke ve/veya yolcuya yönelik çeşitli hizmetlerin verildiği, yüklerin depolandığı, hinterlanda aktarıldığı, bu amaçlara uygun tesis ve araç-gerece sahip, geniş alanlara gereksinimi olan bir ticari ünite”

Kent merkezlerinde yer alan geleneksel limanların ve su kenarlarının terk edilerek kentin dış çeperlerine taşınması su kenarı kentlerinin yaşamında yeni fırsatları ve imkanları doğurmuştur.

olarak tanımlanmaktadır (Akten vd., 2001). Bu koşullarda günümüz kentine su yüzeyinden giriş mekanlarını;

- ticaret veya sanayi limanı (sıvı, katı, gaz ve teknoloji ürünlerini taşımak amaçlı su kenarı veya su yüzeyine yakın doldurularak elde edilen mekan),
- yolcu limanı veya iskelesi (yolcu ve yolcu yüklerine hizmet eden, konaklama birimlerinin bulunduğu mekan),
- marina (turizm ve rekreasyon aktivitelerine yönelik bireysel veya gezi teknelerinin konakladığı mekan),
- balıkçı limanı (ticari bir aktivite olarak balıkçılıkla uğraşan kişilerin teknelerinin bulunduğu mekan),
- tersane (gemi bakımının ve üretiminin yapıldığı mekan)

olarak sınıflandırmak mümkündür.

Ticari ve sanayi limanlarındaki gelişme süreci limanlardan terminal odaklarına yönelme şeklindedir. Klasik limanlarda ise hizmet ambalajlı yüklere yöneliktir. Ancak diğer tüm iş sektörlerinde olduğu gibi yük çeşitlerinde de uzmanlaşmaya gidilmesi limanların içinde yüklere göre farklı terminallerin gelişmesine neden olmuştur (kömür, tahıl, yolcu, konteynır, vd.). Bugün terminaller sadece bir yüke hizmet veren uzman liman ünitesidir ve terminallerin bütününe liman denilmektedir (Akten vd., 2001).

Birbirine binlerce kilometre mesafede bulunan üreticiler, sanayiciler, dağıtıcılar, perakendeciler arasında bir bağlantı noktası olan limanların asıl görevi “yükleri ve insanları ucuza, seri biçimde, güvenli ve kaliteli hizmet sunarak alt ulaşım sistemleri arasında aktarabilmektir” (Akten, 2001, Öztürk vd, 2003). Bu nedenle ticaret ve sanayi limanları günümüz ihtiyaçları doğrultusunda işlevlerini rahatlıkla yerine getirebilecekleri geniş alanlarda kendine yer seçmektedir.

Terk Edilen Liman ve Kıyı Alanlarının Yeniden Yapılanması (dönüşüm)

Kent merkezlerinde yer alan geleneksel limanların ve su kenarlarının terk edilerek kentin dış çeperlerine taşınması su kenarı kentlerinin yaşamında yeni fırsatları ve imkanları doğurmuştur. Bu imkanlardan en önemlisi genişleyen limanların

ve gelişen endüstrinin tamamen parçalandığı su-kent ilişkisinin yeniden kurulabilmesi fırsattır. Ortaya çıkan bu tür alanlar günümüzde uzmanlık alanlarına dönüşen limanlarla sanayi yapıları, demiryolları ve en son dönemde tüm kentin karayolları ile koparılmış olan sosyal yaşamının geri kazanılabileceği, yitirilmiş olan kent kimliğinin ve imajının yeniden sağlanabilmesi için gereken ortamları sunmaktadır. Terk edilen geleneksel liman ve su kenarı alanlarının sunduğu diğer imkanları ve çekim güçlerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

- Kentlerin kalbinde yer alan maddi ve manevi değeri yüksek alanlar olması (Hall,1993),
- ekonomide servis sektörlerinde meydana gelen büyük dalgalanmaları durduracak yeni imkanlar sunması (Hall, 1993),
- insanların suya olan ilgisi (Hall, 1993),
- günümüz kent ekonomisinde önem kazanan rekreasyon ve turizm sektörlerinin özellikle su aktiviteleri ve manzara potansiyelleri nedeniyle su kenarlarını tercih etmesi (Hudson, 1996),
- yoğun yapılaşmalardan sıkılan insanların nefes alabilecekleri yeşil ve açık alanlara duyulan ihtiyaç (Hudson, 1996),
- ekoloji döngüleri ve tarihi değerleri zarar görmüş olan su kenarlarında rehabilitasyonun sağlanabilmesi ve kentin sağlıklı bir parçası durumuna gelebileceği düşüncesi (Hudson, 1996),
- kentte yeni gelir ve istihdam olanaklarının yaratılması,
- kentin yaşam kalitesini arttıracak sergi, festival, müze ve kültür merkezleri gibi donatı alanlarının gerçekleştirilebilmesi için gereken alana sahip olması (Kılıç, 2001),
- katılımı teşvik eden özellikle finans ve organizasyonu içeren farklı planlama yaklaşımlarının ortaya koyulabileceği çalışma alanları sunması (Kılıç, 2001),
- günümüzün geçmişle bağlantılarını sağlayan önemli mekan izlerinin önemini algılanması ve yeni işlevlerle değerlendirilebilmesine olanak sağlamasıdır (Kılıç, 2001).

Dünya üzerinde 1960’lı yıllarda başlayan su kenarından geri çekilme hareketi su kenarı kentlerinde iki farklı dönüşüm biçimini yaratmıştır.

Söz konusu birinci dönüşüm biçimi ticaret ve hizmet sektörlerine yönelik, daha çok kentlilerin sosyal yaşamına hitap eden yeni kullanımların yaratılmasıdır. Örneğin;

Barrio La Marina/San Juan-Puerto Rico:

1521 yılında keşfedilen adanın başkenti konumundaki San Juan günümüzde 1.2 milyon (ada nüfusunun 1/3'ü) metropoliten nüfusa sahip, Karayiplerin turistler tarafından en fazla ilgi gören kentlerinden birisidir. Etkileyici limanı ile San Juan/Barrio La Marina büyük kapasitede yolcu limanı ile dünyanın sayılı, Karayiplerin ise en işlek limanı konumundadır.

San Juan'ın kent merkezinde yaralan limanı perakende, ticaret, servis, ulaşım ve turizm işlevi görmektedir. Diğer geleneksel limanlarda olduğu gibi gemi teknolojilerinin gelişmesiyle birçok kullanımlar körfezin güney bölgesine kaymıştır. Bir zamanlar ticaret faaliyetlerine yönelik kullanılan liman 1980'li yıllardan sonra yeni ve daha büyük kapasiteli yolcu vapurlarının yanaştığı liman konumuna gelmiştir.

Ancak ticari faaliyetlerin limanı terk etmesiyle ortaya çıkan boş depolar ve diğer yapılar kent ile liman arasında istenmeyen çöküntü mekanlarına ve bariyer niteliğine bürünmüştür Bunun üzerine 1986 yılında limanın dönüşümü, limanın kente ait ardbölgesini de içine alacak biçimde bir kentsel tasarım projesiyle ele alınmıştır. Çalışmada amaç kentin tarihi dokusunun korunarak kent yaşamının limana doğru genişletilmesi ve işlevsel açıdan kentli yaşamıyla bütünleştirilmesidir. Dönüşüm sürecinde devlet kurumlarının ve özel sektörün katılımı desteklenerek eski depo yapılarının kamulaştırılması veya satın alınmasına gidilmiştir. San Juan/Barrio La Marina limanının kentsel tasarımı ile ilgili olarak;

- kentte yaşayanlar için liman ve çevresinin çekici ve eğlenceli bir kent mekanına dönüştürülmesi,
- eski kent dokusunun korunması,
- limanda turistlere yönelik ek yolcu terminal kapasitesinin arttırılması,
- liman çevresinde ve limanın tarihi kente bağlanmasında yaya dolaşımın geliştirilmesi,
- araç akışının düzenlenmesi ve yüzey otopark

alanlarının kaldırılarak uygun otopark alanlarının yaratılması,

- toplu ulaşım ağırlık verilmesi,
- sosyal ve ekonomik yaşamın güçlendirilmesi ve
- dört aşamalı gerçekleştirilecek olan dönüşüm çalışmalarında eğlence, konut, ofis, otel işlevlerine yer verilmesi

kararlaştırılmıştır (Bruttomesso, 1991).

Darling Harbour/Sydney-Avustralya:

Sydney'in Darling Harbour projesi kamu ve özel yönetimlere ait konferans, sergi, eğitim, kültür, rekreasyon, eğlence ve ticaret gibi farklı işlevlere sahip Avustralya'nın en kapsamlı dönüşüm projesidir.

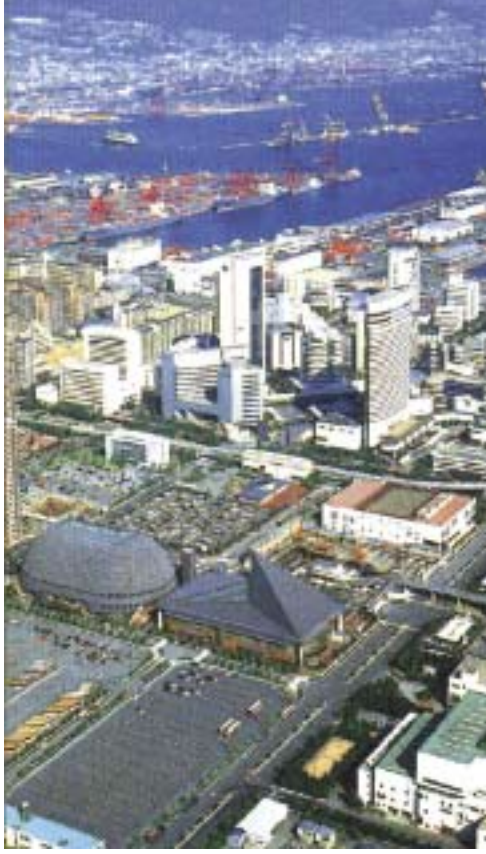
Yıllık yaklaşık 16 milyon insanın ziyaret ettiği liman, Sydney'in tarihi iş merkezi mahallesiyile (CBD) bütünleştirilmesinin yanında kent merkezi ile Prymont yarımadasının entegrasyonunda sahip olduğu işlevler sayesinde bütünleştirici bir görev üstlenmiştir (Bruttomesso, 1991).

İkinci biçimde gerçekleşen dönüşüm ise liman kenti kimliğini kaybetmek istemeyen, coğrafi koşulları nedeniyle alan kısıtlılığı olan kentlerin su kenarına yakın alanların doldurulmasıyla kurulan dolgu kara parçalarında günümüzün liman anlayışına hizmet eden ve üzerinde farklı kullanımlara olanak veren alt merkezlerin kurulmasıdır.



Resim 8: Sydney Darling Harbour (Kaynak: <http://travel.yahoo.com/p-travelguide-2754552-action-imgsearch->)

Günümüzde yoğun rekabet ortamında su kenarlarının yeniden değerlendirilmesinde ve yapılanmasında kent içinde farklı gruplardan farklı talepler ve öneriler gelmektedir



Resim9: Rokko Adalası (Kaynak: <http://images.search.yahoo.com/search/images/rokko+island>)

Port ve Rokko Adaları/Kobe-Japonya:

Kobe, Kansai bölgesinde Kyoto-Osaka hattında yer alan bir endüstri ve ticaret limanı kentidir. Kent derin sulara sahip bir körfezde Pasifik Okyanusu'ndan korunan, gelişmiş demiryolu ve karayolu ağları bulunan avantajlı bir konumda yerleşmiştir. Coğrafi koşullardan dolayı kıyıya paralel gelişme göstermektedir. Ancak liman ticaretinde meydana gelen değişimler nedeniyle liman yetersiz kalmıştır. Bu nedenle geleneksel limanın açığında kent merkezine bağlantısı bulunan iki ayrı dolgu adanın inşa edilmesine karar verilmiştir. Söz konusu adalar Port ve Rokko adalarıdır.

436 hektarlık bir dolgu alana sahip Port Adası'nda kargo ve konteynir ihtiyaçlarına cevap verebilecek gemi yanaşma mekanları, ilgili ofis ve burada görev alacak 20.000 çalışan için konut alanları, okullar, parklar, alışveriş merkezleri, bir hastane, uluslararası standartlarda oteller, uluslararası bir konferans salonu ve bir lunapark bulunmaktadır

Kobe'nin ikinci su yüzeyinin doldurulmasıyla inşa edilen alt kenti Rokko adasıdır. 580 hektarlık dolgu yüzeyine sahip olan ada, Port adasının barındıramadığı daha büyük tonajlı su yolu araçlarının ihtiyacının karşılanmasında kullanılmaktadır. Rokko adasında bulunan ticari ve konut alanları adanın orta bölümünde yükseltilmiş yeşil bir kuşak üzerine konumlandırılmıştır. Ada üzerinde 30.000 çalışanın kullanabileceği kültür, rekreasyon ve spor hacimleri planlanmıştır (Bruttomesso, 1991).

KENTLERİN SUYOLU GİRİŞ MEKANLARININ DÖNÜŞÜMÜNDE KENTSEL TASARIM AÇISINDAN ORTAYA ÇIKAN SORUNLAR VE ÖNEMSENMESİ GEREKEN YÖNLER

Terk edilen eski liman bölgeleri 21. yy su kenarı kentlerinin yeni kimliklerini yaratmalarında ve kentlerin ihtiyacı olan donatıların yerleştirilmesinde önemli bir yere sahiptir. Günümüzde yoğun rekabet ortamında su kenarlarının yeniden değerlendirilmesinde ve yapılanmasında kent içinde farklı gruplardan farklı talepler ve öneriler gelmektedir. Bazı toplum örgütü kuruluşları kentte barınan insanların sosyal yaşam ve ruh sağlığı açısından parkları ve toplumsal aktivite merkezleri önerirken; yatırımcılar ve şirket sahipleri bu tür alanlarda maksimum ticari potansiyelleri olan ofis, alış-veriş merkezleri, eğlence mekanları veya otel gibi farklı önerilerde bulunabilmektedir (Hall, 1993). Geleneksel su yolu girişlerinin (liman) dönüşümünü, içinde birçok disiplini barındıran stratejik planlamaların bir bütünüdür. Yukarıda örneklerden de izlenebildiği gibi projelerin yapım süreleri on, yirmi hatta otuz yılı aşan süreler almaktadır. Dönüşüm veya yenileme çalışmalarının uzun süreler sonrasında tamamlanması projenin başlangıç tarihinde geçerli olan trendlerin zaman içinde değerini yitirmesi riskini taşımaktadır. Bu nedenle gerçekleştirilen fikirlerin uzun dönemli ihtiyaçları gözetmesinde ve belirli bir esnekliğe sahip olmasında fayda bulunmaktadır. Çok kapsamlı çalışmalarını içeren geleneksel su yolu girişlerinin dönüşümü iki önemli etapta oluşmaktadır:

- geleneksel su kenarı özelliklerinin dikkate alınması ve kentin su ile bağlantısının sağlanması,

- arazi kullanımı ve işlevlerin belirlenmesidir (Bruttomesso, 1993).

Dünya üzerinde farklı su kenarı kentlerinde gerçekleştirilen geleneksel liman dönüşüm örneklerinden de görüldüğü üzere bu tür kent parçaları yaşadığımız yüzyılın ve geleceğin kentlerinin fiziki çevrelerinde yaratılmaya çalışılan yeni kent yüzleri, imajları ve kimlikleri açısından ciddiyle önemsenmesi gereken potansiyeller taşımaktadır. Dönüşümlerin barındırdığı bir diğer potansiyel ise sanayi kenti ile parçalanmış olan kentli-su ilişkisinin yeniden kurulması konusudur. Ancak gerçekleştirilen çalışmalara bakıldığında birçoğunun gerek fiziki içerikler gerekse sosyal içerikler anlamında büyük benzerlikler taşıdığı gözlemlenmektedir. Bu süreç, küreselleşme ile ortaya çıkan ve farklı coğrafyalarda birbirinin hemen hemen aynı özelliklerine ve işlevlerine sahip mekanların tasarlanmasıyla sonuçlanmakta, yerin ayırt ediciliği ve kimliği oluşturulamamaktadır. Su kenarı yerleşmelerinin geleneksel liman dönüşümlerinde kentsel tasarım yönünden karşılaşılan önemli sorunları aşağıdaki gibi genellemek mümkündür (Bruttomesso, 1993):

1. Yeni yüzyılın gereklerinin yerine getirilmesi pahasına coğrafi koşulların-verilerin dikkate alınmaması ve kent silüetinin, manzara ve görünümünün bozulması,
2. Kent merkezinde yer alan geleneksel limanın hemen ardında bulunan zengin kent dokusu özelliklerinin göz ardı edilmesi ve doku, oran, ölçek, malzeme, boyut, denge, uyum gibi kentsel tasarım elemanı özelliklerinin bozulması,
3. Geleneksel kent merkezinde kentsel tasarım özellikleri bakımından farklı bir kentin yaratılması (kent içinde kent),
4. Söz konusu kentlerde kentlilerin geleneksel yaşam biçimlerine bağlı olarak isteklerinin ve ihtiyaçlarının dikkate alınmaması ve kentlinin kullanamayacağı yeni kentsel alanlar yaratılmasıdır.

Geleneksel kent merkezlerinde yer alan liman dönüşümlerinde kent içinde yeni bir kent yaratma fikrine sahip yönetim ve işlevlerin getirilmesi daha önce sanayi kenti ile parçalanmış olan değerlerin günümüzdeki tekrarı olma riskini taşımaktadır. Bu nedenle kent sakinlerinin, çalışanların ve turistlerin beklentileri doğrultusunda

hareket edilmesi, o yerin kendine özgü, uyumlu karakterinin yaratılmasında yardımcı olacaktır. Yerleşmenin kendine özgü karakteristik elemanlarının kullanılması yerin ruhunu ortaya koyacak ve insanların nerede olduklarını kavramasında yol gösterecektir.

Son günlerde İstanbul için önemli bir tartışma konusu olan Galataport Projesi aşamasında bilinmelidir ki “fiziksel bir mekanın değerlendirilmesinde doğal kaynaklar, teknoloji, coğrafya ve nüfus temel güçlerdir” (Günay, 1999:45). Buna göre kentte yaşayan tüm insanları çok yakından ilgilendiren ve söz hakkına sahip olduğu su yolu giriş mekanları toplumsal bir politika olarak ele alınırsa kentsel tasarımda başarıya ulaşılabılır. Başarılı çalışmaların gerçekleştirilmesinde bir diğer önemli rol ise planlama kararları ile kentsel çevre arasındaki eşgüdümü sağlayacak olan kentsel tasarımcılara düşmektedir.

Kaynakça:

- Akten, N., Alkan, G.B., Akten, E.B. (2001) “AB Eşiğinde Türk Limancılığı: Sorunları ve Yeniden Yapılandırılması”, 5. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Maya Basın Yayın, İstanbul, s:345-346.
- Bender, R. (1993) “Where the City Meets the Shore”, Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water, Bruttomesso, R., ed., Venice, s.32-35.
- Braudel, F. (1991) Akdeniz: İnsanlar ve Miras, A. Derman, çev., Metis Yayınları, İstanbul, s:31.
- Bruttomesso, R., ed., (1991) Waterfront, Cities on Water, Venice, s:73,109,119.

Dönüşümlerin barındırdığı bir diğer potansiyel ise sanayi kenti ile parçalanmış olan kentli-su ilişkisinin yeniden kurulması konusudur



Resim 10: Galataport Projesi'nin uygulanacağı kıyı şeridi: İstanbul (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2004)

Bruttomesso, R., ed., (1993) "Working on the Water's Edge", Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water, Venice, s.10-11.

Encyclopedia Britannica Inc (1994) Ana Britannica, Ana Yayıncılık ve Sanat Ürünlerini Pazarlama Sanayi ve Ticaret A.Ş., c.28, İstanbul, s:406.

Encyclopedia Britannica Inc (1994) Ana Britannica, Ana Yayıncılık ve Sanat Ürünlerini Pazarlama Sanayi ve Ticaret A.Ş., c.26, İstanbul, s:301.

Erdemgil, S. (1988) Efes, Turistik Net Yayınlar A.Ş., 3. Baskı, İstanbul, s:6,98-99.

Günay, B. (1999) Urban Design is a Public Policy, METU Faculty of Architecture Press, Ankara.

Hall, P. (1993) "Waterfronts: A New Urban Frontier", Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water, Bruttomesso, R., ed., Venice, pp.12-19.

Hudson, B. (1996) Cities on the Shore, Pinter, London, s:14-39.

Tarih Vakfı, (1993) İstanbul Dergisi, sayı:4, İstanbul, s:50.

Kılıç A. (1999) Kent-Kıyı İlişkisi Bağlamında Kentsel Kıyı Kavramı: İstanbul Örneği, doktora tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s:19.

Kılıç, A. (2001) "Kent Kıyılarının Dönüşümünde Endüstriyel Miras Kavramı: İstanbul İstinye

Tersanesi", Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları 3. Ulusal Konferansı 2001, Kıyı Alanları Yönetimi

Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, s:127-134.

Ministry of Infrastructure and Transport Broşürü

Öztürk, K., vd. (2003) "Handling Possibilities at the Offshore-Based Terminal of Antalya New Port, Turkey", Proceedings of the Sixth International Conference on the Mediterranean Coastal Environment, MEDCOAST 2003, Ravenna, E. Özhan, ed., Reklay Reklam ve Tanıtım LTD. Sti., Ankara, pp.657-667.

Rhodes Tourist Guide Book, Mythology-Archaeology-History, I. Mathioulakis & Co., Athens.

Silier, O. (1996) İstanbul Dergisi, Spring 96 Selections, İstanbul, s:35.

Vallega, A. (1993) "Waterfront Redevelopment: A Central Objective For Coastal Management", Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water, Venice, pp.24-31.

Web Sayfaları

www.sydney.visitorbureau.com.au/page2-02.html

www.magicspain.com/puerto-rico

www.transstudio.com/infratecture/213.html

www.galataport.org