

# Kıyı Müdahalelerinin Tarihi Kıyı Yapıları ve Turizmin Sürdürülebilirliğine Etkileri: Trabzon Örneği

## Effects of Coastal Areas Investigations on The Sustainability of The Historical Coast Structures and Tourism: Trabzon Example

Coşkun Erüz<sup>1</sup>, Yaşar Selçuk Erbaş<sup>2</sup>, Yücel Dursun<sup>3</sup>

### Öz

Deniz ve kıyı alanları, birbirleriyle ilişkili olan ve insanlığın ortak yaşam alanlarının en önemli alanlarıdır. Dünya nüfusunun üçte ikisi yaşamını kıyı bölgelerinde sürdürmektedir. Kıyı alanları beslenme, barınma, savunma, ticaret gibi ihtiyaç duyulan pek çok konuda insanlığa hizmet vermektedir. Bu özelliği dolayısı ile kıyı alanları yoğun insan baskısına maruz alanlardır. Bu alanlar aynı zamanda dünya turizm aktivitelerinin en yoğun yaşandığı alanlardır. Çok az koy ve körfez barındıran 119 km. uzunluğundaki Trabzon kıyıları ekolojik ve doğal peyzaj özellikleri yanında 2500 yılı geçen süreçte pek çok uygarlık ve millete ev sahipliği yapmış ve izlerini barındırmaktadır. Trabzon'un korunması gereken kıyıları ve kıyılarda bulunan tarihi alanlar ve yapılar son dönemlerde yoğun müdahale ve yok olma tehdidi altındadır. Bu çalışma ile tarihi alan ve yapılar tespit edilerek, sürdürülebilirlik ve turizm potansiyeli, yapılması gerekenler irdelenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Kıyı Alanları, Kale, Antik Liman, Sürdürülebilirlik, Turizm.

### Abstract

Sea and coastal areas are the most important areas of humanity's common living spaces that are related to each other. Two thirds of the world's population lives in coastal areas. The coastal areas serve humanity in many aspects such as nutrition, housing, defense, trade. This is because of coastal areas are exposed to intense human pressures. These areas are also the areas where the world's tourism activities are most intense. The coast of Trabzon has very few bays and gulfs. The 119-km-long provincial coast has been home to many civilizations and nations, as well as ecological and natural landscape features. It has the remains of traces and structures of the past. The coastal areas and structures that are to be protected and coastal historical areas and structures in recent times are under intense intervention and extinction. With this study, the necessities to be done with historical potential and sustainability of the structures and potential of tourism have been examined.

**Keywords:** Coastal Areas, Castel, Historical Harbour, Sustainability, Tourism.

### Araştırma Makalesi [Research Paper]

Submitted: 17 / 08 / 2019

Accepted: 10 / 10 / 2019

<sup>1</sup> Doç. Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi, ceruz@ktu.edu.tr, Orcid: 0000-0002-2384-9010

<sup>2</sup> Dr. Öğretim Üyesi, Gümüşhane Üniversitesi, yselcukerbass@hotmail.com, Orcid: 0000-0001-8991-0964

<sup>3</sup> Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi, dursunyucel@windowslive.com, Orcid: 0000-0001-7851-0383

## Giriş

Devletin hüküm ve denetimi altında, kamunun ortak malı olan kıyılar, insanlığın var oluşundan günümüze en yoğun yaşam ve yerleşim alanları olmuştur. Dünya nüfusunun yaklaşık % 40'tan fazlası kara alanının %10'unu oluşturan kıyı ve kıyıya yakın alanlarda yaşamaktadır. Kıyı alanları beslenme, barınma, savunma, ticaret gibi ihtiyaç duyulan pek çok konuda insanlığa hizmet vermektedir. Bu alanlar aynı zamanda dünya turizm aktivitelerinin de en yoğun yaşandığı alanlardır. Kıyılar en zengin ekosistemlere sahip olmanın yanında başta doğa güzelliği olmak üzere kültürel ve tarihi değerleri ile çeşitli sektörlerin ilgi alanındadır.

Kıyılar insanlığın var oluşundan bugüne en önemli besin temini, yaşam, yerleşim, ulaşım ve ticaret alanları olarak insanlar tarafından talep ve müdahale görmüş alanlardır. Kıyı bölgelerdeki doğal, kültürel ve tarihi alanların yok edilmesi, ekolojik tahribat yanında kültür ve doğa turizmi gibi yeni gelişen sektörlerin gelişim sürecini durdurur. Trabzon'un kayıtlı tarihi en az 2750 yıldan eski olmasına karşılık kent çevresinde tarihi sürçleri ortaya koyan bir höyüğünün olmaması, buna karşılık geçmişe ait insan müdahalelerinin surların içinde ve üzerindeki katmanlarda, eklemelerde izlenebileceği anlaşılmaktadır (Eravşar,2016: 1). Trabzon ili ve tarihini anlamamıza yarayan höyük, vb. kalıntıların olmaması ya da henüz tespit edilememiş olması Trabzon kıyılarında geçmişte yaşam olmadığının değil kıyı ve kıyı ardı alanlara olan insan müdahalelerinin sürekliliği ve büyüklüğünün bir sonucudur.

Coğrafik yapı incelendiğinde, Doğu Karadeniz ve Trabzon, boyuna kıyı yapısına ve sahilden itibaren hızla dikleşen, derin ve zorlu vadilerle bölünmüş dağlık bir yapıya sahiptir. Kıyıdan 35-40 km. içerilerde Haldizen, Soğanlı, Trabzon ve Zigana dağlarında 3000m.'yi aşan zirvelere ulaşılır. Denize bakan yamaçların ortalama eğimi yer yer 20-25 dereceyi bulur (Uzun, 2007: 387).

Trabzon, Asya ve Ortadoğu transit yolunun başında kurulmuş, Karadeniz kıyılarının en eski ve büyük liman şehirlerinden biridir. Trabzon, yüzyıllarca doğu ticaretini elinde bulundurmuş, Orta ve Yakın Doğu mallarının sergilendiği ve sevk edildiği bir yer olarak İpek Yolu üzerinde doğuya açılmak isteyen Batılı ticaretin ilgi odağı olmuştur (Zorlu vd., 2010: 1).

Tarihi kayıtlar Trabzon kıyı şeridinin ana kervan ya da tali yollar ile en ücra köşelere kadar ulaşabilen ve son derece sık bir liman ve iskele ağıyla örüldüğünü ortaya koymaktadır. Bu nedenle eskiçağda Trabzon kalesinin armasının gemi demiri olması ve Trabzon sikkelerinin bir yüzünde gemi burnu ile çapa tasvirlerinin bulunması şehrin yer aldığı coğrafyanın denizle olan ilişkisini ve bağlantısını göstermesi açısından anlamlıdır (Bijişkyan,1998: 90-100). Bu çerçevede liman ve iskelelerin erken örneklerinin ortaya çıkışı en ilkel ve eski devirlere kadar indirilebilir. Ksenefon'un (M.Ö. 480-479) Doğu Karadeniz'in otokton halklarından Mossinoik'lere ait üç yüz kayıktan ve bu halka ait yunus eti ve yağı stoklarından bahsetmesi denizcilige uygun koylar e iskelelerin varlığını göstermektedir (Ksenophon,1998: 156-159). Özellikle Kolonizasyon döneminde (M.Ö. 756-550) Koloni kenti Trabzon ile bölgenin otokton halkları arasındaki ticari faaliyetlerin başlamasının bu süreci hızlandırdığı ve bölge üzerindeki egemenlik mücadeleleri, Pers hâkimiyeti (M.Ö. 6-4. yüzyıl), Roma ile Mitra hanedanı arasındaki savaşların söz konusu limanları, koy ve dere ağızlarındaki uygun mevkiileri askeri olarak da ön plana çıkarttığı da görülebilir. Nitekim Roma'nın bölgede hâkimiyet kurmasının ardından MS 129 yılında imparator Hadrianus'un Trabzon'a mendirekleri 1970'li yılların sonuna kadar görülebilen bir liman yaptırdığı bilinmektedir (Karpov,2016: 83). Trabzon'un Roma hâkimiyeti ile ticaret yanında askeri bir üs olarak öneminin artışı ve derin vadileri ve dağ sırtlarını takip eden kara yollarının kaleler sistemi ile donatılarak liman ve iskelelere bağlantısı bölge kıyı yerleşimlerinin kuruluşu ve gelişimini etkileyen faktörlerden idi. Doğu Roma (M.S. 395-1204) ile Kommenos (Trabzon Devleti) hâkimiyetleri (1204-1461) dönemlerinde şehir önemli bir ticari merkez olma özelliğini korumuştur. Kommenoslardan elde ettikleri ayrıcalıklarla şehirde iki kale-mahalle ve diğer kıyı ve yol güzergâhlarında kaleler oluşturan Ceneviz (Güzelhisar Kalesi) ve Venediklilerin (Kemer kaya Kalesi) ticari faaliyetleri bölgedeki liman ve iskelelerin önemini arttırmıştır. Osmanlı hâkimiyeti döneminde iskele ve limanların tamamı Osmanlı idaresine geçmiş ve devlet tarafından ya da vergilendirilmek sureti ile yetkilendirilmiş kişilerce işletilmişlerdir. 19. Yüzyıldan itibaren Asya-Avrupa ve Anadolu-Karadeniz arasındaki ticari mal taşıma güzergâhlarının değişimine bağlı olarak Trabzon kıyılarındaki iskele ve limanların bir kısmı işlevini, bir kısmı önemini kaybetmiştir.

Türkiye Cumhuriyet döneminde özellikle 1950'li yıllardan sonra ulaşımında denizden daha çok kara yolunun tercih edilmesi ile birlikte kıyı kentleri arası inşa edilen kara yolları sahillerle birlikte tarihi liman ve iskelelere de zarar vermiştir. Özellikle 1990'lı yıllar da başlayan ve 2000'de biten "Doğu Karadeniz Sahil Yolu" ekonomik ve hızlı bir çözüm olduğu düşüncesiyle dar kıyı şeridi boyunca deniz, doğal kıyı ve kıyı yapıları doldurularak uygulanmıştır. Karadeniz Sahil Yolu Projesi'nde kıyı yerleşmelerinin birer kıyı kenti olduğu gerçeği göz ardı edilmiş ve bu yerleşmelerle kıyı arasında olması gereken yaya bağlantısı ve hatta görsel ilişki tamamen yitirilmiştir. Karadeniz sahili boyunca sık sık karşılaşılan yeşil örtü ve denizin birleştiği küçük koylar ve kıyı boyunca uzanan doğal yeşil örtü yok olmuştur (Zorlu vd., 2010: 1).

Trabzon Anadolu, Asya ve Avrupa arasında bir geçiş noktası olması dolayısıyla her çağda bir merkez olma özelliğini korumuştur. Coğrafyasının, ticaret kervanlarının geçiş güzergâhında olması onu ticari açıdan oldukça önemli kılmıştır. Ortaçağ'ın en önemli ticaret yolu olan İpek yolu Çin'den Avrupa'ya Anadolu üzerinden uzanmıştır. Sadece kara değil,

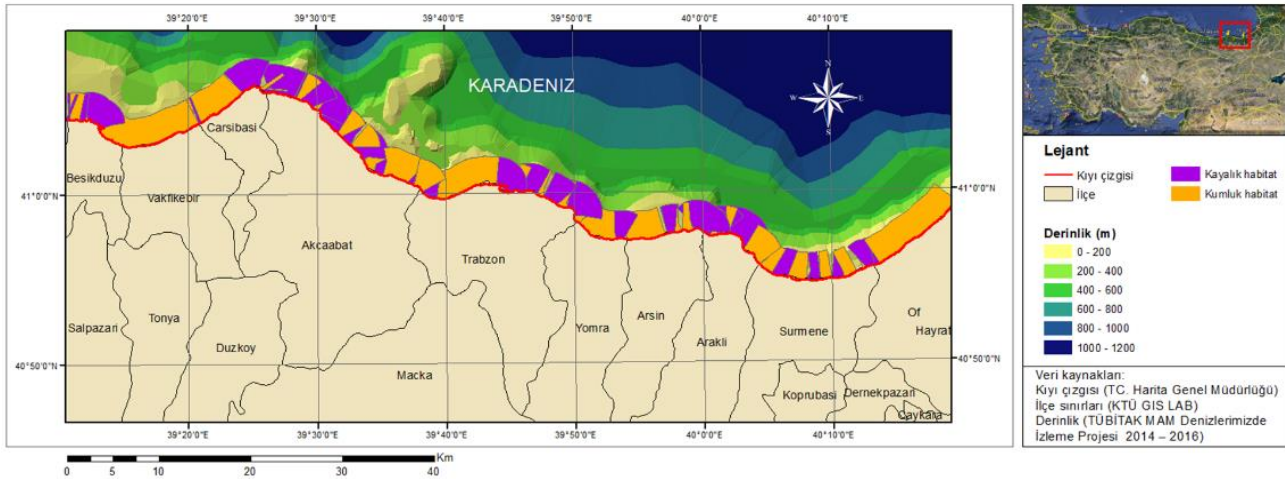
özellikle Trabzon, Sinop ve Antalya gibi önemli liman kentleri sayesinde deniz ticareti önemli ölçüde Anadolu üzerinden olmuştur. İpek Yolu karada; Trabzon, Gümüşhane, Erzurum (Ünsal, 2008: 128-144), Sivas, Tokat, Amasya gibi merkezleri izlerken güneyde ise Mardin, Diyarbakır ve Adıyaman güzergâhını izlemektedir (Çiğdem, 2008: 16). Ticaret yollarının geçtiği bu güzergâhlar ekonomik özellikleriyle ön plana çıkan önemli merkezlerdendir (Köse, 2009: 12).

Günümüzde, bir bölge ya da alanın turistik potansiyelin belirlenmesinde doğal cezbediciler kadar kültürel ve tarihi cazibe değerleri de dikkat çekmektedir. Kültürel değerler bağlamında, bir yörenin tarihini yansıtan, günümüze kadar gelmiş yapılar ve eserler ile (han, hamam, mescit, çeşme, kervansaray, yerleşme dokusu vd.) yörede yaşamış kültür ve medeniyetlerden bugüne ulaşmış antik kentler (sit alanları, kale, sur, tiyatro, su kemeri, akropol, nekropol, kilise, mabet, sarnıç vb. kalıntılar, yeraltı kentleri) ve diğer kültürel unsurlar dikkate alınmaktadır (Emekli, 2003: 2). Bu bağlamda Trabzon kıyı alanları doğal kıyı yapılarını ve tarihi yapıların bir kısmını kaybetmiş olmakla birlikte, mevcut tarihi yapılar ve kıyıların iyi planlanarak geleceğe taşınmasına ihtiyacı vardır.

Tarihi, kültürel ve doğaya dönük turizm sadece ekonomik bir faaliyet olarak değil, toplumsal yaşam döngüsünde bulunan pek çok kaynağın kullanıldığı büyük bir sistem olarak bakmak gerekir. Bu nedendir ki sürdürülebilir turizm pratiklerinde görülen sorunlar turizmden bağımsız gibi görünen günümüz toplum ve çevre çatışmasıyla aynılanmaktadır (Çalışkan, 2017: 1129). Turizmde çekicilik çok önemli bir faktördür ve coğrafi bilgilere büyük bir bağlılık gösterir (Gunn, 1988: 107). Çekicilik kaynaklarına bağlı olarak çok çeşitli turizm türleri ve turistik etkinlikler ortaya çıkmaktadır. Kıyı-deniz turizmi, kırsal turizm, yayla turizmi, ekoturizm, kültürel turizm, inanç turizmi, kış turizmi, doğa yürüyüşleri, bisiklet turları, yamaç paraşütü, atlı doğa yürüyüşleri gibi çoğaltabileceğimiz turizm ile ilgili pek çok kavram isimlerinden de anlaşılacağı gibi coğrafyadan esinlenmekte, hatta turistik çekiciliklere uygun turizm türlerinin geliştirilmesi coğrafyanın gücünü kanıtlamaktadır (Yılmaz ve Çizel, 2000: 457; Emekli, 2006: 53).

Herhangi bir kıyı alanı ve kentinin planlanması sırasında göz önüne alınması gereken ilkelere biri, deniz ile kentin esasen var olan ilişkisini sağlıklı biçimde yönlendirmektir. Ulaşım, yalnızca belirli noktalar arasında en uygun bağlantıyı sağlamak değil, yerleşme sisteminin bir ögesi, sistem içinde bir hizmet altyapısı ve donatımıdır. Trabzon örneğinde ise deniz ile kentin ilişkisi kesilmiş; ulaşım, yerleşme sistemini zedeler bir nitelikte yapılandırılmıştır (Zorlu vd., 2010: 1).

Tarihi pek çok kale, liman ve kültürel alana sahip Trabzon'un kıyı alanları irdelendiğinde toplam uzunluğu 119 km. olan ve boyuna kıyı yapısındaki kıyıların 1950-1960 döneminde %74,8'i doğal kumluk ve %24,2'si ise doğal kayalık alanlardan oluşmaktadır (Şekil 1) (Erüz ve İsmail, 2017: 566). Kıyı müdahaleleri sonucu il kıyı-deniz turizmi için gereken kumsallardan ve falez kayalıklardan oluşan ikincil doğal kıyıları Trabzon'un toplam kıyı alanlarının sadece %15,6'sına kadar düşmüştür (Erüz ve İsmail, 2017: 566). Doğal kıyıların %84'ten fazlasını kaybetmiş Trabzon ili ve komşu iller, cazibe oluşturacak doğal kıyı, koy, vb. yapı açısından dezavantajlı durumdadır (Erüz vd., 2017: 572).



Şekil 1. Trabzon İl Kıyılarının 1960 Öncesi Kumsal ve Kayalık Durumu ( Erüz vd.,2017)

Kıyıların sürdürülebilirliği için; kıyı alanları ve yapıların, coğrafik açıdan, doğal, tarihi ve sosyo-kültürel özellikleri ve koruma ve kullanma dengesi gözetilerek, hangi kullanımlara uygun olduğu tespit edilerek üst ölçekli planlar üretilmelidir. Planlama aşamasında, ilgili kurumların, doğru kararlar almasına olanak veren, kıyıların ve kıyı alanlarında bulunan doğal, tarihi ve kültürel yapıların bütün özellik ve önceliklerini gösteren bir coğrafik bilgi sistemi (CBS) oluşturulmalıdır. Planlama çalışmaları için, gerekli olan güncel harita ve bilgilerin ilgili tüm kurum ve kuruluşların ulaşabilecekleri bir sistemde bulunması sağlanmalıdır (Anonim, 2006: 10). Bu çalışma ile Trabzon'un doğal veya bozulmuş kıyı alanlarının, mevcut durumu, kıyılarda bulunan tarihi ve kültürel alanlar ve yapılar, korunma ve tahrip durumları, bu alanlar ve yapıların kültür

ve turizm açısından önemi, sürdürülebilir kıyı kullanımı ve turizm potansiyeli, risk ve tehditler, yapılan tespitler, literatür bilgileri, CBS teknikleri kullanılmak sureti ile irdelenerek kıyıların, yapıların ve turizm potansiyelinin sürdürülebilirliği ortaya konulmaya çalışılmıştır.

## 1. Tasarım ve Yöntem

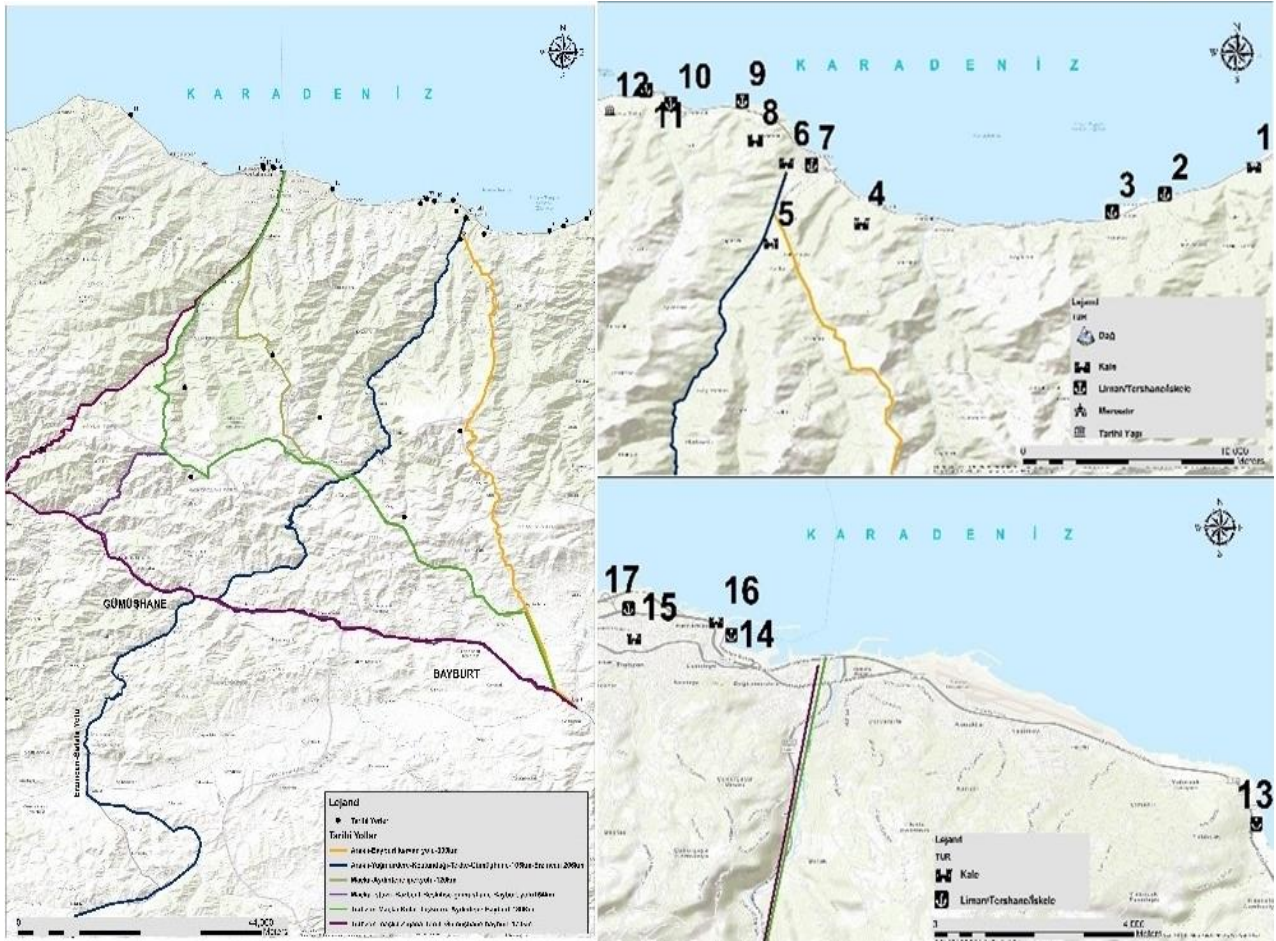
Çalışma ile dünya genelinde olduğu gibi Trabzon'da da en yoğun yaşam alanı olarak kullanılan kıyı alanları ve kıyılarda bulunan tarihi yapı ve sahaların mevcut durumu, sürdürülebilirliği ve turizme etkileri incelenmiştir. Araştırma modeli; kıyı ve tarihi kıyı yapılarının coğrafik konumu ve fiziki durumunun tespiti, alan ve yapılarındaki değişimin irdelenmesi ve geleceğe dönük öngörülerin ve önerilerin geliştirilmesi şeklinde oluşturulmuştur. Modelin uygulanmasında, kültür ve doğa turizminde önemli bir yere sahip olan doğal ve tarihi kıyı alanları kapsamında Trabzon kıyıları irdelenerek, sahip olunan tarihi değerler ve mevcut durumları, yapılması gerekenler ortaya konmaya çalışılmıştır. Çalışma evrenini Trabzon ilinin 119km olan doğal sahil şeridi, kıyıda bulunan doğal ve tarihi yapılar ve kıyı ile etkileşim halinde olan ( 3km ye kadar uzaklıkta) yapılar oluşturmuştur. Veri toplamada öncelikle sayısal, basılı haritalar, hava ve yer fotoğrafları irdelenerek kıyı ve kıyıya 2-3 km. yakında bulunan kıyı ile bağlantılı tarihi alanlar ve yapıların tespiti yapılmış. CBS teknikleri kullanılarak il ve ilçe bazlı doğal kıyı, kıyı yapılarına, tarihi liman ve kara yollarına ait haritalar oluşturulmuştur. Doğal Kıyı ve tarihi yapıların mevcudiyeti, korunma, tehdit ve tahribat durumu yerinde inceleme ile tespit edilerek irdelenmiştir. Tüm sayısal, görsel ve sözel veri ve bilgiler irdelenerek, literatür belge ve bilgilerine de dayalı olarak Trabzon kıyıları ve bu kıyılarda var olan tarihi ve doğal alanların, yapıların sürdürülebilirliği ve turizm potansiyeli, fırsat ve tehditleri ortaya konulmuştur.

## 2. Bulgular

Antik çağdan günümüze İpek yolu, Roma Yolu, Tebriz-Trabzon Kervan Yolları, eski yerleşimler arası yollar ve günümüzün araç yolları ile Trabzon, Asya ve Ortadoğu'nun insanını ve ürünlerini Avrupa'ya, Avrupa'dan gidecek ürünlerin Asya'ya aktarıldığı önemli bir liman ve karayolu başlangıç noktasındadır. (Ünsal, 2006: 138) Doğu Karadeniz in MÖ 4. Bin yıldan itibaren Hurri kültürünün etkisi altında olan bir coğrafya olduğunu bildirmiştir. Bu kültürel etki bölgede yerleşimlerin varlığını göstermektedir. Trabzon merkez ilçede bulunan 2000 yıldan daha eski ve İmparator Hadrianus (M.S. 117-138) zamanında yenilendiği bilinen (Öksüz, 2004: 24) antik liman ve bu limana bağlanan İpek ve kervan yolu haricinde, batıda Akçaabat (Kordile, Kalecik), Yomra (Kovata), Arsin Yanbolu (Ladom), Araklı (Hyssus, Susurmana) liman ve iskeleleri bulunur ( Erüz vd., 2015: 543). Trabzon'dan sonra doğusundaki en eski (M.S. 100'lü yıllar) ve büyük kale ve liman olan Araklı (eski Sürmene, Susurmania, Hyssus) limanı Sürmene (Susurmania) ile Satala Roma Garnizon kentini karayolu ile birbirine bağlanmaktaydı (Bilgin ve Yıldırım,1990: 31; Aksoy, 2011: 90). Bu tarihi alanların hepsi 1000 yıldan daha eski liman, yerleşim ve savunma yapılarını barındır (Şekil 2). Antik çağda Bayburt ve Gümüşhane üzerinden Anadolu'ya açılan ve önemli bir ticari liman olan Susurmania-Hyssus Kalesi ve limanı, Araklı koyunun Karadere çayının alüvyonları ile dolması sonucu günümüzde, kıyıda uzakta Araklı kent merkezi güneyinde kalmıştır (Erüz vd., 2015: 543).

Trabzon kıyı alanlarında kıyıda ya da kıyıya 1-3 km. uzaklıkta olan ve bir kısmı tarihi yollara göre konumlanmış , önde gelen kale, liman ve tarihi yerleşimler (Şekil 2) şunlardır; 1-Of (İvyan) kalesi, 2-Sürmene Çamburnu (Sargona) Tersanesi, 3-Sürmene (Roşi) Kalesi, 4-Sürmene Zeytinlik (Halanik) Kalesi, 5-Araklı Zavzağa Kalesi, 6-7 Araklı Hyssus-Susurmania Limanı ve Kalesi, 8-Araklı Buzluca (Canayer) Kalesi, 9-Araklı Kalecik Kalesi-Limanı/çekeği, 10-11 Arsin Yeşilyalı (Yanbolu-Ladom) İskeleleri, 12-Arsin Çubuklu (Cicera-Galata) Kalesi, 13-Yomra Kaşüstü (Kovata Koyu)-İskelesi, 14-Trabzon Güzelhisar (Leontokastron- Ceneviz) Kalesi ve Çömllekçi (Dafnunda) Limanı, 15-Trabzon Kemer kaya (Venedik) Kalesi, 16-Trabzon Kalesi, 17-Trabzon Antik Liman, 18-Akçaabat-Kalecik (Kordile) Kalesi, 19- Çarşıbaşı Yalıköy ( Glida) Kalesi ve 20-Beşikdüzü Çeşmeönü (Liviopolis-Haldandos) Kalesidir (Erüz vd., 2015: 543; Dursun, 2015: 92; Kılıç, 2016: 44; Aksoy, 2009: 126). Bu tarihi yapılar ve çevresi hem askeri ve hem de yaşam alanı olan, günümüzde önemli kültür ve turizm cazibe merkezi konumundadır. Ancak bu kale ve yerleşim alanları ne yazık ki, günümüzde yapılaşma, kentsel gelişim alanları içerisinde kalarak kısmen tahrip olmuş şekilde varlıklarını sürdürmeye çalışmakta ya da tamamen yok olmuş durumdadır.





**Şekil 2. Trabzon Kıyıları, Tarihi Yollar ve Kıyılarda Bulunan Tarihi Kale, Liman, vd. Tarihi Alanlar**

Trabzon ve çevresi antik çağdan günümüze yerel kabileler, Roma, Pers, Bizans, Selçuklu, Kommen, Ceneviz, Venedik gibi imparatorluk ve devletler ve nihayetinde Osmanlı devleti ve Türkiye Cumhuriyeti olmak üzere pek çok devlet ve milletin etkisi ve hâkimiyeti altında kalmıştır (Aksoy, 2009). Bu medeniyetlerin her biri kent merkezi ve çevresinde kale, kule, yol, şehir, dini yapı, vb. kültür ve turizm için cazibe oluşturan eserler, somut ya da soyut izler bırakmışlardır. Ne yazık ki günümüzde, bu izlerden, Trabzon kentinde var olan ve 1973 yılına kadar kullanılan antik liman ve diğer tarihi liman ve iskelelere dair kalıntılara rastlayabilmek pek de mümkün değildir. Özellikle küçük iskelelerin işlevlerini yitirmesine ve sahil şeridinin doldurularak doğal yapının tahribatı, yeni yollar ve limanların inşası geçmişi asırları bulan iskeleleri ortadan kaldırmıştır.

Tıpkı Roma ve Bizans'ta olduğu gibi Osmanlı hâkimiyetinin bütün evrelerinde Trabzon askeri ve ticari öneme haiz liman şehri idi. XVII. asırdaki güvenlik sorunlarına rağmen XIX. asırda Karadeniz'in uluslararası ticarete açılışıyla Trabzon limanı Osmanlı Devleti'nin ikinci büyük ticari limanı haline gelmiştir (Emecen ve Lowry, 2012: 300). Osmanlı kaynakları Trabzon ili sahil şeridindeki liman ve iskelelere dair önemli bilgiler ihtiva etmektedir. XVI. asrın sonuna ait liman ve iskelelerin bir listesinde batıdan doğuya doğru: Büyükliman, Akçakale, Pulathane, Trabzon, Kovata, Sürmene, Moroz (Eskipazar), Of gibi liman ve iskelelerin isimleri kayıtlıdır (Emecen, 2010: 20-21). Bununla birlikte kayıtlarda resmi nitelik kazanmış bu liman ve iskeleler dışında şehir merkezi ve ayrıca hemen her vadinin sahille buluştuğu noktalarda yerel halkın kullanımına açık iskelelerin bulunduğu anlaşılmaktadır. Bu iskeleler arasında, antik Moloz limanı haricinde şehir merkezinde yer alan Mumhaneönü, Kemer kaya, Taşdirek, Tuzluçeşme ve Kanita iskeleleri sayılabilir (Emecen ve Lowry, 2012: 300). Bijişkyan (1998: 110-112) XIX. asırda Çömlekçi limanını Trabzon'un büyük fakat yazlık limanı olarak tanımlamıştır. Kent dışına bir örnek vermek gerekirse XVII. asra ait kaynaklar Trabzon ve Kovata (Kaş Üstü) limanı arasında Hos köyü (kabaca Pelitli-Çimenli) Hupsi burnu (hava alanı) civarında bir iskelenin mevcudiyetini göstermektedir. Balık avcılığı içinde kullanılan bu iskelenin, geceleri Kazak baskınlarına karşı yeniçerilerce korunduğu kayıtlıdır (Dursun, 2015: 92). Kovata ve Sürmene limanları arasında ise eski adları ile Ladom ve Ligene (Yeşilyalı) köylerinin kullanımında olan Falkoz burnu ya da dere (Cicera) ağzında bir iskele bulunmakta idi (Dursun, 2015: 92). Arsin merkez ve merkezin batısında Gölcük ve Harmanlı vadisinde yer alan yerleşimlerin kullandığı "Eski Çömlekçi İskelesi" adında bir iskelenin varlığına dair bir takım kanıtlar mevcuttur (Dursun, 2016: 34). Yomra deresinin ağzında XIX. asırda Durana adlı bir iskelenin yer alıyor olması vadinin art alanı düşünüldüğünde XVI-XVIII. asırlarda da adı geçen iskelenin varlığının bir delili sayılabilir (Dursun, 2016: 22). Kayıtlar eski Yomra nahiyesinde (Yomra-Arsin) XVI-XIX. asırlarda Hos-Kovata-Durana-Ladom gibi toplamda biri resmi dört adet

iskelenin ve belki Durana ve Ladom arasında bir adet daha iskelenin varlığını ortaya koymaktadır. Yomra örneğinde olduğu gibi, Büyükliman (Vakfikebir ile Of) iskeleleri arasında da yerel ihtiyaçlara dönük, kayıt altına alınmamış pek çok yerel nitelikli ve nispeten basit ve ahşap iskeleler de mevcuttu. Bijişkyan XIX. asırda Yoros Burnu içerisinde İncir limanı adlı küçük bir iskeleden Of limanının uygun olmadığından gemilerin Solaklı, Ortapazar, Aspet ve yukarıda bahsedilen Eskipazar adlı mevkiilerde konakladığını bahsetmiştir (Bijişkyan,1998: 82-116). Bütün bu bilgiler ilde günümüzde mevcut liman, iskele ya da herhangi bir yapı bulunmayan kıyılarda yapılaşma ve kıyı müdahaleleri ile meydana gelen kıyı yapılarının değişimini anlamamızı sağlar.

Bölgede yapılmış olan ve tüm kıyı ekosistemleri, kıyı habitatları ile birlikte kıyıda konuşlanmış bulunan tarihi liman, kale ve yerleşimleri tehdit ve tahrip eden yol, dolgu, vd. yapılaşmalar konu ile ilgili denetim raporlarında (Anonim, 2006: 7) da belirtildiği gibi il kıyı alanları ve tarihi yapılarına büyük zarar vermiştir. Sürekli ve koordinasyon olmadan yapılan müdahaleler sonucu Trabzon ve bölge kıyılarında kıyı alanlarının planlanmasında koruma - kullanma dengesi sağlanamamakta, kullanma amacının öne çıktığı görülmektedir. Kıyılarla ilgili faaliyet gösteren kurumların mevzuatlarında, kıyıların koruması amacına yönelik hükümlerin yer almasına karşın, uygulamada bu hükümler yeterince dikkate alınmamaktadır. Planlama ilkelerinin her kıyı bölgesinde esnekliği olmadan aynı oluşunun, planların güncellenmemesinin uygulamada sorunlar yaratmaktadır. Kıyı dolgularına ilişkin planların onaylanmasında ise; “kamu yararı”, “daha uygun alternatiflerin bulunmaması”, “kıyı alanının yetersizliği” gibi kriterlerin doğruluğu araştırılmamakta, genellikle dolgu yapımı gerçekleştirildikten sonra fiili durum plan olarak onaya gönderilmektedir. Planlı yapılan dolguların ise plana uygunluğu yeterince denetlenmemektedir (Anonim,2006: 7).

İlde bulunan ve incelemeye konu edilen kale yapısı ve çevreleri irdelendiğinde Trabzon un doğal kumsal, kayalık, koy vd. kıyılarının %84 ten fazlasını yok eden sahil yolu ve diğer dolgular sadece kıyıları ve kıyı ekosistemlerini yok etmekle kalmamış aynı şekilde tarihi alan ve yapıların denizle olan bağıni da koparmıştır. Trabzon ili kıyı alanlarında bulunan tarihi yapıların durumu verilen Tablo.1’de görüldüğü gibi, kıyıya yapılan dolgular nedeni ile liman ve iskelelerin tamamı yok edilmiş ve kalelerin denize ulaşımı kesilmiştir. Antik çağdan günümüze yaşam izlerini barındıran kalelere olması gereken ilgiden uzaktır. Akçaabat Kalecik (2017 yılı) hariç hiç birinde kalenin ve bölgenin geçmişini açığa çıkaracak kapsamlı arkeolojik kazı yapılmamıştır. Yapılan kısmi restorasyonlar kalelerin doğal yapısı ve dokusuna uyumsuz beton harçlı taş duvarlar şeklindedir. Tarihi yapı ve alanların mevcut durumu ve yapılaşma sorunu irdelendiğinde; Of-İlyan kalesinin bir kısmından yol geçirilmiş, Sürmene Halanik Kalesi üzerine cami inşa edilmiş, Araklı-Hyssus-Susurmania limanı doldurulmuş, kale içerisinden yol geçirilerek içerisine konut sitesi inşa edilmiştir. Trabzon kıyılarında bulunan tarihi iskelelerin tamamı yok olmuştur. Trabzon merkezde bulunan Venedik kalesi yok edilmiş ve yerine Kemer kaya Mahallesi oluşmuştur. 1960-1980’li yıllara kadar mevcudiyetini korumuş olan Antik Trabzon limanı hiçbir koruma, araştırmaya konu edilmeden doldurularak ve üzerine yapı yapılarak yok edilmiştir (Şekil 3). Tarihi limanın hemen güneyinde konumlanan Trabzon kalesinin M.S.1223-30 döneminde yapılan aşağı hisarı içerisinde kalenin doğu ve batı vadilerinde yer alan tescilsiz ancak tarihi özellikli bir kısmı antik döneme ait yapıları da içeren yerleşimler kentsel dönüşümle kaldırılmış, bu alanlara tarihi yapıya duysuz modern betonarme 5-8 katlı idari binalar, konut ve iş yeri projeleri, yol ve parklar planlanmıştır. Beşikdüzü-Of arası tüm kıyı ve kıyı yapılarında durum aynıdır. Kıyıda bulunan 18 tarihi yapıdan sadece Akçaabat Akçakale kamulaştırılıp yapılardan arındırılarak, 2017 yılı itibari ile bilimsel kazı ve devamında restorasyon planlamasına sahiptir.

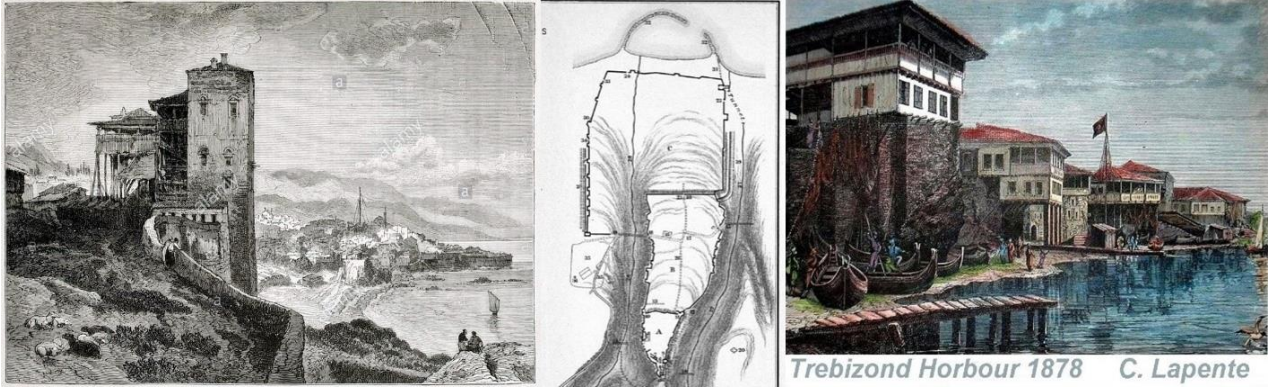
Trabzon ve diğer bölgelerde kıyıları ile ilgili faaliyet gösteren kurumların mevzuatlarında, kıyıların koruması, kıyılarda yer alan doğal, tarihi yapı alanlarının tespiti, tescili ve korunması amacına yönelik mevzuat hükümlerinin yer almasına karşın, uygulamada bu hükümler yeterince dikkate alınmamaktadır. Özellikle kıyıyla bağlantılı liman, kale vd. tarihi yapıların kıyı ile bağlantısı koparılması durumunda tarihi, kültürel ve turistik misyonunu sürdüremeyeceği bilgi, algı ve uygulaması yetersizdir.

**Tablo 1. Trabzon ili kıyılarında bulunan tarihi alan ve bazı yapıların konumu ve durumu.**

Tarihi yapı	Bulunduğu yer	Yapım Dönemi	Tahribat	Tanımlılık	Kıyı müdahalesi	Tanımlık	Arkeolojik Kazı- araştırma	Restorasyon
İlyan Kalesi	Of-Yazlık	?	Var	Yok	var	yok	Yok	Yok
Sargona Tersanesi	Sürmene-Çamburnu	?	Var	Yok	Kismen	Yok	Yok	Yok
Roşi Kalesi	Sürmene	?	Var	Yok	-	Yok	Yok	Yok
Halanik Kalesi	Sürmene-Zeytinlik	?	Var	Yok	Var	Yok	Yok	Yok
Zavzaga Kalesi	Araklı	?	Var	Yok	-	Yok	Yok	Yok
Hyssus Limanı	Araklı	Roma	Yok edildi	Yok	var	yok	yok	Yok
Susurmania Kalesi	Araklı	Roma	var	Yok	var	yok	yok	Yok



Canayer Kalesi	Araklı-Buzluca	?	var	Yok	-	yok	yok	Yok
Kalecik Kalesi-Limar	Araklı-Kalecik	?	Var	Yok	var	Kısmen	yok	Var
Yanbolu-Ladom İskelesi	Arsin-Yeşilyalı	?	Yok oldu	Yok	var	yok	yok	Yok
Kovata İskelesi	Yomra-Kaş üstü	?	Yok edildi	Yok	var	yok	yok	yok
Güzelhisar (Leontokastro) Ceneviz Kalesi	Ortahisar-Güzelhisar	Bizans	var	Var	Kısmen	Yok	yok	yok
Venedik Kalesi	Ortahisar-Kemer kaya	Bizans	Yok edildi	Yok	var	yok	yok	yok
Trabzon Kalesi	Ortahisar	Antik	var	Var	var	yok	planlanmakta	var
Antik Liman	Ortahisar-Moloz	Antik	Yok edildi	Var	var	yok	yok	yok
Kordile Kalesi	Akaçaabat-Kalecik	Bizans	var	Var	Kısmen	Yok	var	Yok
Çarşıbaşı Glida Kalesi	Çarşıbaşı-Yalıköy	?	var	kısmen	kısmen	yok	yok	var
Çeşmeönü (Iviopolis Haldandos) Kalesi	Beşikdüzü-Çeşmeönü	?	var	Yok	var	yok	yok	yok



Şekil 3. Sol; Trabzon Güzelhisar Kalesi, Orta; Trabzon kalesi ve antik liman planı, Sağ; Trabzon Venedik Kalesi sur kalıntıları ( 1887-C. Lapente)

Planlama ilkelerinin bölgede kıyıların tamamında aynı oluşunun, alana ve yapıya göre esneklik bulunmayışı ve yapılan planların doğal kıyı yapısı ve ekosistemine, dokuya ve yapıya duyarlı oluşu bölge kıyılarında kalıcı sorunlar yaratmaktadır. Kıyılarda alana özel, doğal ve tarihi yapıya duyarlı, ortak akla, bilimsel kabullere dayalı planlama ve uygulamaların hakim kılınmasına ihtiyaç vardır.

### Sonuç ve Değerlendirme

Doğu Karadeniz bölgesinin en eski ve büyük kıyı yerleşimi Trabzon'dur. Aynı şekilde bölgenin kültürel ve turistik açıdan en cazibedici, çok sayıda tarihi yapı ve alanı bünyesinde barındıran, ipek yolu ve tarihi kervan yollarının denize ulaştığı önemli liman şehridir Trabzon. Buna karşın ilin sahip olduğu tarihi yapılar olan kale, liman, vd. yapıların doğal çevre ile olan bağlantıları, özellikle kıyı ve Karadeniz ile olan bağları göz ardı edilerek tahrip edilmiştir. Bu tahribatın etkisini azaltılması ve elde kalan tarihi ve doğal yapıların ilin kültürü ve turizmine hizmet edebilmesi için kıyı alanları, yapıları, ekolojik ve sosyal faydaları ile birlikte ilin sosyo-kültür ve turizm potansiyelini artıracak değerlendirebilecek bir planlama ve ortak stratejiye kavuşturulmalıdır.

Trabzon'un çok az kısmı doğal kalan (%16) kıyılarının sürdürülebilirliği için, coğrafik, ekolojik, tarihi ve sosyo-kültürel özellikleri ve hangi kullanımlara uygun olduğu farklı kurum ve ilgi grupları ile ortak ihtiyaçlar tespit edilerek üst ölçekli CBS tabanlı analiz ve planlar üretilmelidir. Planlama ve yatırımla ilgili kurumların, planlama aşamasında, doğru kararlar almasına olanak veren, kıyıların ve kıyı yapılarının bütün özellik ve önceliklerini gösteren CBS tabanlı ortak erişim ve yetkilendirilmiş kişi ve kurumların veri, bilgi girmesine açık, yasal dayanağı olan bir bilgi sistemi oluşturulmalıdır. Ya da mevcut ulusal CBS tabanlı veri sistemlerinden yararlanılmak sureti ile kıyı alanları ve yapılarına ait nitel ve nicel bilgiler sisteme girilerek bilinir, ulaşılabilir olması sağlanmalıdır. Doğal kıyı ve tarihi yapıları ait nitelikli veri ve coğrafik bilgi eksikliği planlama ve projelerde doğal kıyı, tarihi alan ve yapıların tahribatını hızlandırmaktadır. .

Koordinasyon olmadan, kente ve turizme etkisi irdelenmeden yapılan müdahaleler nedeni ile Trabzon ve bölge kıyılarında kıyı alanlarının planlanmasında sürdürülebilirlik ve koruma-kullanma dengesi sağlanamamaktadır. Ortak akla ve ihtiyaca, sürdürülebilirlik ilkesine dayalı planlama ve uygulamalarla, kent ve il halkının dinlenme, yüzme gibi sosyal, tarihi mekânları gezme, tarihi mekân bilgilerini öğrenme vb. kültürel ihtiyaçları karşılanmalıdır. Aynı şekilde bölge ve ülkenin tanıtımı ve ekonomik açıdan büyük bir güç olan turizm için, kıyı alanları ve tarihi yapıları ve çevre bütünlüğüne zarar verecek müdahaleden kaçınılmalıdır. Doğru planlama, koruma ve sürdürülebilir kullanım koşulu ile bölgenin sahip olduğu tarihi ve kültürel miras, kültür turizmi için büyük bir potansiyele sahiptir.

Kıyı dolgularına ilişkin planların onaylanmasında ise; "kamu yararı" "daha uygun alternatiflerin bulunmaması ya da yetersizliği" gibi soyut gerekçe ve kriterlerin doğruluğu kamuoyuna açık ve objektif şekilde irdelenmelidir. Ayrıca yapılan uygulamaların kamuoyuna ilan edilen projeye, doğal ve tarihi yapıya uygunluğu mutlaka denetlenmelidir. Doğanın ve kültür varlıklarının alternatifi, yenilenmesi mümkün değil, ancak mühendislik uygulamalarının yenilenmesi ve farklı alanlarda uygulanması her zaman mümkündür. Tahrip edilmiş kıyıları tarihi yapı ve alanlara dönük turistik cazibe ve ilginin oluşması ve bu alanların kültür turizmine kazandırılması pek mümkün değildir. Trabzon kıyılarında mevcut tarihi yapı ve alanların halka ve turizme kazandırılabilmesi için, koruma, restitüsyon, restorasyon ve sürdürülebilir kullanım planları ve uygulamaları yapılmalıdır.

MÖ. 400' e inen yazılı tarihi olan Trabzon; şehri, kalesi ve limanı (Anabasis, 1974: 151) ile birlikte ilin kıyı ve dağlık alanları da Yunan kolonileri, yerel kabileler, Kafkas toplulukları tarafından iskân edilen, yerleşim ve savunma alan ve yapıları bulunan antik bir yerleşim alanıdır. 2500 yıllık kayıtlı tarihinde kıyılarda fazla bir tahribat olmayan Doğu Karadeniz ve Trabzon 1950 sonrası dönemde yapılan kıyı müdahaleleri ile doğal kıyıların %84'ten fazlasını kaybetmiştir (Erüz ve İsmail, 2017: 566). Kıyı müdahalelerinin bir sonucu olarak Trabzon ve komşu iller, ekolojik ve peyzaj bütünlüğü açısından korunmuş, cazibe oluşturacak doğal kıyı, koy, vb. yapı eksikliği nedeni ile, iklimsel kısıtların da etkisi ile birlikte deniz turizmi açısından cazibe oluşturmaz. Ancak elde kalan çok sınırlı (7500 m.) doğal kıyı ve alanı, sahip olduğu ekolojik, tarihi ve kültürel değerlerle birlikte değerlendirilmek sureti ile kıyı turizmi potansiyeli artırılabilir.

## Kaynakça

- Aksoy, A., (2011). A'dan Z'ye Sürmene, Akademi, 295s.
- Aksoy, F., (2009), Osmanlı Öncesi Dönemde Trabzon Şehri, Yl.. tezi fırat ün. sosyal bil.ens.S234
- Anabasis, Onbinlerin Dönüşü, Ksenophon, 1974, Hurriyet yayınları, 283s
- Anonim, (2006). Kıyıların Kullanımının Planlanması ve Denetimi, Sayıştay Başkanlığı Performans Denetim Raporu, 63s.
- Bıjışkyan, P. M., (1998). Pontos Tarihi, (Çev. H D. Andreasyan), İstanbul: Çiviyazıları.
- Bilgin, M., Yıldırım, Ö., (1990). Sürmene, Sürmene Belediyesi Kültür Yayınları, Damla Ofset, İstanbul, 696 s.
- Çiğdem, S., (2008). Gümüşhane Bölgesinin Tarih ve Arkeol. Araştırmaları, Gümüşhane Valiliği Yayınları, Erzurum, 16s.
- Çalışkan, C., (2017). Sürdürülebilir Turizmin Çevre İkilemi: Toplum ve Tüketim , İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi, Cilt 6, sayı2, S 1123-1136.
- Dursun, Y., (2015). Trabzon Eyaletinde Kırsal Yerleşim: Yomra Nahiyesi Örneği (1461-1682), Yayınlanmamış Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Dursun, Y., (2016). "XV. Yüzyıldan XX. Yüzyıla Üç Merkezli Bir Nahiye: Yomra Nahiyesi Örneği", Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, 2/2, 17-41.
- Emecen, Fe, M., (2010). Doğu Karadeniz'de Bir Vadi Boyu Yerleşmesi Ağasar Vadisi: Şalpazarı-Beşikdüzü, Trabzon: Serander Yayınları.
- Emecen, F., Lowry, H., (2012). Trabzon, TDV İslam Ansiklopedisi, S302-304.
- Emekli, G. (2003), kültür mirasının kültürel turizm yaklaşımıyla değerlendirilmesi, Coğrafi çevre koruma ve turizm sempozyumu e.ü. coğrafya bölümü sempozyumları: 2 16-18 nisan 2003 s:4349
- Ekmekli, G., (2006). Coğrafya, Kültür ve Turizm: Kültürel Turizm , Ege Coğrafya Dergisi, İzmir , S15, 51-59,
- Erüz, C., İsmail, N.P., (2017). Doğu Karadeniz (Trabzon) de Kıyı Müdahaleleri ve Deniz-Kıyı Turizmi Potansiyeli , DOKAP Bölgesi Uluslar Arası Turizm Sempozyumu. 23-24 Ekim . Gümüşhane.
- Erüz, C., Erol, S., İsmail, N.P., (2017). Trabzon İlinde Yer Alan Balıkçı Barınaklarının Yat Turizmi Amaçlı Kullanılabilirliği , DOKAP Bölgesi Uluslar Arası Turizm Sempozyumu. 23-24 Ekim . Gümüşhane.



- Erüz, C., Peşman, E., Köse, E., (2015). Trabzon, Hyssus Limanı( Sürmene-Araklı) ve Paraskalmion (Çapar) Teknesinin Zamansal değişimi. OÜSBAD, Temmuz. S542-552.
- Fuchs, M., Gasser, R., Weiermair, K. (1998). 'Cultural tourism as a segment of growth: The role and importance of events and event management', IV. Turkish-Austrian Management Seminar, İstanbul.
- Gunn, C., (1993). Tourism Planning, Taylor& Francis Publish, New-Jersey.
- Karpov, S. P., (2016). Trabzon İmparatorluğu Tarihi, İstanbul: Kültür Bilimleri Akademisi.
- Kılıç, S., (2016), İvriopolis'den şarlı'ya beşikdüzü'nün tarihî coğrafyası , Karadeniz İncelemeleri Dergisi, (20): 9-44
- Köse, A.B., (2009). Ortaçağ Seyahatnamelerinde Trabzon-Erzurum Güzergahı, Erzincan, Kars, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 122s.
- Ksenophon, (1998). Anabasis Onbinlerin Dönüşü, (Çev. Tanju Gökçöl), İstanbul: Sosyal Yayınlar.
- Öksüz, M.,(2004), 1746-1789 tarihleri arasında Trabzon'da sosyal ve ekonomik hayat, A.Ü, Sosyal Bilimler Ens., Doktora tezi, 454s
- Uzun, A., (2007). Doğu Karadeniz Kıyı Kuşağında Coğrafi Yapı ve Sel İlişkisi, TMOB Afet Sempozyumu, Ankara.
- Ünsal, V., (2008). Doğu Karadeniz'in Tarihi Coğrafyası , Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, c. VIII, Sa. 2, Erzurum, s129-144.
- Yılmaz, Y., Çizel, B., ( 2000). 'Türk Turizminde Günü Kurtarmak Değil, Marka Yaratmak', 1. Ulusal Türkiye Semp, (2-3 Kasım 2000), Türkiye Turizmini Araştırma Enstitüsü Yay., 455-464.İzmir.
- Zorlu, T., Aydınlan E., Engin, E., (2010). Kent Kimliği: Tanjant ve Karadeniz Sahil Yollarının Trabzon Kent Kimliğine Etkileri, Mimarlık Dergisi, Mart-Nisan sayısı.