

SU KIYISINDA GELİŞEN MİMARLIK (Amsterdam Doğuliman Bölgesi deneyimi)

Bruges, Delft ve Amsterdam'ı kapsayan yolculuğumda, su ve mimarlık arasındaki ilişkinin önemini daha iyi kavradım. Üç yanı denizlerle çevrelenmiş, gölleri ve güçlü nehirleri tarih ve arkeoloji dünyasının derinliklerine uzanan ülkemizin mimarlık dünyasında da *aynı ilişkinin* var olduğunu, ancak bu kültürel ilişkinin, modern yaşam ile birlikte zayıfladığını hatta bazı bölgelerde yok olmaya başladığını da gözlemliyorum. Buna karşın, Avrupa'nın suya kıyısı olan, Londra, Glasgow, Bruges, Venedik, Delft, Amsterdam vb. gibi kentlerinde, hem su kıyısı kültürünün korunduğunu hem de bu bölgelerde gerekli dönüşümlerin çağdaş mimarlık diliyle üretildiğini görmekteyiz.

Bu durumdan ürettiğim birbirine çok bağlı sorular şöyle :

*Doğal bir varlık olan Su ile Mimarlık ve insan arasındaki ilişkinin evrensel yapısı, nedensellikleri nerede yatmaktadır?

*Kentlerin oluşumunda su etkeninin belirleyici rolü ve yarattığı zincirleme etkileşimler neler olabilir?

*Modernite ile değişen nedir? Su ve Mimarlık ilişkisinin korunduğu, hatta yeni yaşam kültürüne uygun biçimlerde geliştiği söylenebilir mi?

A)Bu ilişkideki nedenselliğin köklerinde yatan unsurlar:

1. Toplumların antik dönemden beri su aracılığıyla yürüttükleri **ticareti** konu alan mimarlık , liman dok tesisleri, tersaneler, köprüler, gümrük, antrepo ve depolama yapıları ile bu ilişkinin öznesi olan insanların (gemiciler, balıkçılar, bankerler, komisyoncular, tüccarlar, hamallar, fahişeler) günlük yaşamlarına (agora, işyeri, dükkan, ev, otel, meyhane, randevuevi) uygun bina ve mekanlar tasarlamıştır. Özetle, su, çevresinde ticareti ve ticaretin çevresindeki çok değişik meslek, din ve dilden insanlar ile bu insanların yaşam kültürünün mekansal ve yapısal mimari çözümlerini üretmiştir. Araştırma konusu İzmir, Patras, Trabzon, Beyrut ve Selanik kentleri olan "Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri" kitabında denildiği gibi:"*Liman kenti, aynı zamanda, genişleyen kapitalizmle karşı karşıya gelerek koşullanan toplumsal dönüşümün büyütülmüş bir perspektiften gözlemlenebileceği bir insan laboratuvarıydı.*"¹

Zaman geçtikçe, ticaretin biçimlerinin değiştiğini, işlevini yitiren yapıların farklı amaçlarla kullanıldığını görmekteyiz. Ancak, kentsel açıdan esaslı değişimin modernite ile başladığını söylememiz gerekiyor .

Örnek olarak, İzmir Kentinin yüzyılımıza uzanan serüvenini betimleyelim :

İlk yapılaşması, Bizans döneminde, Ceneviz- Venedik egemenliğinde tamamlanan, Osmanlı döneminde ise, 15. yüzyıldan itibaren , çevresindeki Hisar ve

¹ Keyder Çağlar, Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914) Tarih Vakfı Yurt Yayınları,1993,İstanbul

Kervansaraylar ile geliştirilen İzmir İç Limanı , 17. yüzyıl'da başlatılan büyük ticaret atağının odak noktasında yer almıştır. Kentin dönemsel eşik olan 17. yüzyılda, sahneye, yükselen ticaretin dinamosu olan *Levantenler* yerleşir. Barok Avrupa'nın kültürü ve sanatını da yanlarında getiren Levantenler, İzmir Kordon bölgesinin kentsel yaşam kültürünün mimari yapılaşmasını kurmuşlardır. ²

Limanın dolmaya başlaması ile, 1.Kordonda kurulan İkinci Liman'ın çevresinde, bu yaşamı desteklemek üzere, *Gümrük, Pasaport, Konsolosluklar, zengin tüccarların konakları, oteller, işyerleri, restoranlar, tiyatro ve eğlence yerleri* kuruldu. Taştan yollar, kaldırımlar inşa edildi. 1860 yılında ise, Gustave Eyfel'in tasarladığı, dökme demirden Gümrük yapısı tamamlandı..(Resim 1)

Bu arada, Frenk mahallesindeki Frenk sokağında, Avrupa'da en son moda olan lüks eşyalar satılmaktaydı.1863 yılında, İkinci Liman ticaretine dönük olarak inşa edilen Manisa-İzmir demiryolu ve Basmane Garı kurulur. Arkasından, yine İkinci Liman'a Aydın bölgesinin ürünlerini (pamuk,incir) taşıyabilmek için inşa edilen Aydın-İzmir demiryolu, Alsancak Garı ve çevresindeki destek yapılarıyla, bölgede yepyeni bir semtin kurulmasını sağladığı gibi, Alsancak doğusunda yeni bir endüstriyel alanın kurulmasına da öncülük etmiştir.

Tarihi İç Liman'ın dolgusu üzerine kurulan Kemeraltı bölgesi ise, Osmanlı döneminde, daha çok Müslüman ve Yahudi tüccarları yaşadığı, cami ve havraların bulunduğu, Kervan ticaretinin bitmesiyle işlevleri zayıflayan kervansaraylarda küçük el sanatları üretiminin ve alışverişinin de yapıldığı, içinde konaklama, din, alışveriş etkinliklerinin yer aldığı, Frenk mahallesine karşı bir ticaret bölgesi olmuştur.

17. yüzyıldan, 1922 yangını ve İzmir'in kurtuluşuna dek, deniz kıyısında yapılaşan İkinci Liman, Kordon bölgesi, Frenk mahallesi ve Levanten Ticaret, dönemin Hong Kong Limanı ile karşılaştırılacak kadar büyümüş, özetle Osmanlı İmparatorluğunun en büyük ticaret kenti olmuştur. Bu durum, kent nüfusunda büyük bir artışı, gelir düzeyinde yükselişi, kentin altyapısının kurulmasını, yol ve demiryollarının yapılmasını, ev ve sosyal yapıların inşasını getirecekti.

1922 yangınıyla büyük çoğunluğu yakılarak kül olan bu deniz kıyısı uygarlığı, Cumhuriyet döneminde canlandırılmadığı gibi, kentsel imar politikalarındaki sıklıkları sonucunda korunamamış, üstüne yapılan, ranta dayalı, modern yapıların inşasıyla tamamen ortadan kaldırılmış, kentsel bellekten kazınmaya çalışılmıştır..

Cumhuriyet döneminde, İkinci Liman üzerinden yapılan ticaret etkinlikleri, 1950'li yıllarda inşa edilen modern Limanın kurulmasına dek sürmüştü, ancak, İkinci Liman, çevresinde Levanten Ticaretini yürüten aktörler ve bu aktörlerin kentteki yaşam kültürleri yok olduğundan dolayı, yaklaşık 30 yıllık dönemde mimari bir miras bırakamamış, kendi çevresini de koruyamamıştır.

Eskinin Punta bölgesinde yer alan Üçüncü Liman ve çevresi, 21. Yüzyıla geldiğimizde, tüm sosyal kesimler tarafından yetersiz bulunduğundan dolayı, 2001 yılında İzmir Belediye'sinin düzenlediği *Liman Arkası Uluslar arası Mimari Fikir yarışması* ile, kent planı açısından, yeniden yorumlanmıştır. Birinciliğini Alman

² Goffman Daniel, İzmir ve Levant Dünya (1550-1650) ,Tarih Vakfı Yurt Yayınları,1990, İstanbul

Jochen Brandy'in kazandığı fikir projesinde, Liman Bölgesi, liman arkası(19. yüzyıl elektrik, gaz ve dokuma tesisleri) Bayraklı-Smyrna bölgesi(Antik İzmir), Manda deresi, Meles çayı ve Turan bölgesi ile bir arada yorumlanmış; liman tesislerinin bölgeyi terk etmesiyle boşalan bölgenin yeni ve çağdaş kentsel mekanlara dönüşebilmesi için, sergi ve kongre merkezi, konser salonları, Eğitim yapıları, Cruise rıhtımı, Marina vb. gibi işlevlerin olacağı varsayılmış, eskiden su kıyısında yer alan Antik Smyrna kenti ile Körfez arasında bağlantı kurulabileceği, Alsancak-Bayraklı-Turan körfez kıyı hattı kara ve deniz ulaşımında alternatif yollar önerilmişti. Söz konusu yarışma projesine, günümüzde Yerel yönetimlerce sahip çıkılmadığını görmekteyiz.(resim 2)

2. **Sanayi yapıları** da, ucuz ulaşımın ve kolay atığın dayanılmaz cazibesiyle, suyun kıyısında olmayı arzu ederler. Tüm dünya kentlerinde, 18. yüzyıl itibariyle başlayan sanayi'nin su kıyısında (deniz veya nehir) yer alma olgusu, 20. yüzyıl son çeyreğinden itibaren, söz konusu bölgelerin sanayi dışı kültürel işlevlere dönüşümü ile sonuçlanmaktadır.Bu konuda hem çevre yasaları hem de sanayi sektöründeki nitelik değişimleri rol oynamaktadır.

3.Su ile mimarlığın ilişkilerinin, ticareti dışlamak olanaksız olsa da, sadece ticaretle sınırlamamak gereklidir. Su kıyısı **konaklama yapıları**, (yalılar, saraylar, sahil saraylar, kasrlar, köşkler, elçilikler) her zaman monarşinin, prestijli ailelerin, soyluların, devlet adamlarının, tüccarların tercih ettiği bir yerleşim biçimi olmuştur. Bunda, hem suyun doğal güzelliği, panoramik özellikleri, kendi içinde ulaşım olanağını barındırması, hem de kıyıda olmanın prestijli durumu, rol oynamıştır.

İstanbul'daki ilk Bizans sarayları Haliç bölgesinde idi. Kenti devralan Osmanlı'nın, Sarayburnunda yer alan Topkapı Sarayının dışındaki ilk sarayları Boğaziçi, Haliç, Eyüp ve Süleymaniye bölgesinde yer alırken, 19. yüzyıl sarayları (Çırağan, Dolmabahçe, Beylerbeyi)(Resim3) Boğaziçi kıyısında yer almaktaydı. Osmanlı'nın sivil kültürel mirasını simgeleyen Boğaziçi Yalıları, Kasr'lar, Köşk'ler ve Sahilsaraylar, tümüyle özgün mimari özelliklere sahiplerdi.³ Su kıyısında yapılmış olmaları, hem iç mekan tasarım özelliklerinde bazı özgünlükleri yaratılmış olması, kayıkhanesi vb. gibi ulaşım donatılarının kitle ve mekan düzeyinde çözümlenmiş olması hem de dış kabuktaki dolu-boş dengesinin saydamlık lehine artması, kargir tekniğin değil, duvarları saydamlaşabilmek için ahşap tekniğin kullanılması gibi, mimarlığı ilgilendiren gelişimlerin ortaya çıkmasına vesile olmuştur. Su kıyısında yapılmış olmaları, bir dönem, özgün bir kentsel karakteri de ortaya çıkarıyordu. (Resim4)Doğan Kuban bu konuyu çok güzel özetliyor:"Aslında denizin yol oluşu,kentin hep kıyıları üzerinden değerlendirilişi,her mahallenin kıyı ile ilişkisi İstanbul'un tarihi özelliğidir....Deniz, İstanbul'u kurmuştu."⁴

³ Belge Murat, Boğaziçi'de Yalılar, İnsanlar, İletişim Yayınları, 1997, İstanbul

Kuban Doğan, Ahşap Saraylar, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, 2001, İstanbul

⁴ Kuban Doğan, İstanbul Yazıları

İstanbul'dan, deniz kıyısında yer almayan bir başka saraya, Elhamra Sarayı'na bakalım. Buradaki su, mekanın özünü tanımlayacak kadar güçlü bir etkiye sahiptir. Tüm mekanları dolaşan su, serinletici etkisinin yanı sıra, mekanda yarattığı yansımalar, ışık-gölge oyunları ve meditasyon özellikleriyle tasarımın en başta gelen bileşeni olmuştur.(Resim 5)

4. **Dinsel yapıların**, bazı durumlarda, su kıyısında yer alma nedenlerini açıklarken, su kıyısındaki dinsel yapının görünebilirliğinden kaynaklanan *prestijlilik* durumunu, *çan kulesi* veya *minare* gibi düşey mimari unsurlarından dolayı kentin dinsel-kültürel göstergeleri olma işlevinin önemini belirtmek gerekli. Venedik ve Bruges'daki su kıyısındaki Kiliseler ile Osmanlı Dönemi İstanbul'unda Boğaz ve Haliç kıyısındaki Camiler(Yenicami, Dolmabahçe Cami, Ortaköy Cami) konuya güzel örneklerdir. (Resim 6)

Hiçbir doğal topografik yükseltinin olmadığı Venedik'te, “*suyun yatay yüzeyinin belirlediği bu dokudan, Kiliselerin çan kuleleri yükselerek kentin önemli ve önemsiz bölgelerini simgeliyordu. Hepsinin en önemlisi olan San Marco'nun spiral biçimli altın çan kulesini denizciler 200 stade'lik,yani yaklaşık 40 km'lik bir uzaklıktan görebiliyorlardı.*”⁵(Resim 7)

5. Premodern dönemdeki bazı **savunma ve ulaşım** yapılarının da su kıyısında yer aldığını görmekteyiz.. Surlar, Suriçi yapıları, Tersaneler ve Hisarlar, dönemlerindeki savunma işlevleri ortadan kalktığından dolayı, günümüzde farklı işlevlere bürünmüşlerdir. Ancak, suyun iki yakasının birbirine köprülerle bağlanması, yüzyıllardır hem insanlık kültürünün, çok yönlü yanlarıyla, bir parçası, hem de mimarlık kültürünün her evresinde bir karşılık, tasarımsal bir yanıt bulmaya çalıştığı bir konudur. Premodern dönemde, ağırlıklı ulaşım amaçlı olan **Köprüler** ve **İskele** yapıları, bireyin kentin değişik coğrafyalarında suyu kullanarak hızlı biçimde ulaşımının ve kültürel iletişim kurmasının yaşamsal önem kazandığı günümüz dünyasında, mimarlığın üzerinde en çok uğraştığı tasarım unsurları olmuştur. Floransa'da *Ponte Vecchio köprüsü*, *Galata Köprüsü*, *Mostar Köprüsü*, Venedik *Rialto Köprüsü* gibi köprüler(Resim 8), ana ulaşım işlevine yükledikleri diğer (toplumsal, insani, duygusal) kültürel işlevlerle, insanlık yaşamının vazgeçilmez toplumsal mekanlarından biri olagelmışlerdir. Köprü, sadece, iki yakayı birbirine bağlayan bir geçit olmak yerine, insanların suyun üzerinde ürettikleri özgün bir iletişim kültürünün mimari biçimlerle yapılaşmış hali olmuştur.

Konuya, tüm sosyolojik dönemleri de içeren zamanüstü, evrensel insan izlenimi olarak baktığımızda ise, su kıyısında yaşayan bireyin, suyun doğal yapısından kaynaklanan özgürleşme, cesur, en önde ve yaratıcı olma ile kendi dışındaki çevre ile cesurca iletişim kurabilme duyguları oldukça üst derecelerde yer almaktadır.

⁵ Benevolo Leonardo, Avrupa Tarihinde Kentler,AFA Yayıncılık,1995,İstanbul

B) Kentlerin oluşumunda su etkeninin belirleyici rolü ve yarattığı zincirleme etkileşimler neler olabilir?

Bu konuda en iyi örnek Venedik olmalıdır. *“Bayındır duruma getirilmiş adalar ve dinsel yönetim bölgelerinden oluşan sık bir doku olan kent organizması, Büyük Kanal ile Giudecca Kanalının açık denize dökülen ortak ağızlarından çok uzak olmayan birleşme noktasına akılcı biçimde yerleştirilir. Bu seçim, kanalların değişken dış çizgilerini yapay olarak sabitleştirip bayındır duruma getirilmiş alana uygun bir sınır çizilerek **bir kent yaratmak için doğayı baskı altına alan bilinçli bir seçimdi.**”⁵*

Batının siyasal haritasında, 12. yüzyılda, ticarete dayalı büyük bir kent devlet olarak yerleşmiş, hatta Konstantinopolis ile eşdeğer duruma gelmiş olan Venedik, Doğu ile Batı arasındaki biçimsel sınırların ortasına yerleşmesinden dolayı diğer Kent devletlerden farklılaşmıştı. Peki, bu farklılaşmada planlamanın rolü ne idi?

“Suyun gelgitlerle nabız gibi ritim atan yüzeyinin dayattığı yüksekliğin ödün vermez tekdüzeliği, kentin bir plana göre yapılandırılmasını, yollar ve kanallardan oluşan ve asgari bir zahmet (yayanın köprüleri tırmanmasını, kayıkçının da köprüünün altından geçerken başını eğmesini) gerektiren ikili düzeni zorunlu kılmıştır.... Kentteki gerçek yaşam, deniz ile terra firma arasında bir yerde bulunan lagünün, yaşamı başından beri belirleyen aracı karakterine bağlıydı. Sularını lagüne boşaltan nehirlerin ağızları alüvyonu önlemek için değiştirildi; gemilerin geçişini kolaylaştırmak ve suyun akışını sağlamak için yeni kanallar açıldı. Ayrıca çevreyi korumak için sert yasalar çıkarıldı.”⁵

Burada duyumsadığımız büyük gerginlik, kent planının oluşumunda doğanın nesnel koşullarına akılcı uyumun gözetilmesi gerekliliği ile bilim insanlarının, kentsel çevrelerini, **doğanın kendi yasalarını kullanarak değiştirme** arzularının bir araya gelmesinde, yani akıl ve korkunun karışımında yatmaktadır.

C) Modernite ile değişen nedir?

Yukarıda sözünü ettiğim, Mimarlık- Su ilişkilerinin tarihsel gelişiminde, çağdaş dünyada gözlemlediğimiz iki önemli unsur:

a) Dönüşüm kararı

En büyük ağırlığı oluşturan Liman yapıları, Tersaneler ve Sanayi tesislerinin kentin dışında yeniden kurulmasıyla, suyun kıyısında boşaltılmış alanların ve bu alanlarda yer alan tarihi yapıların Kent ile bütünleşmesinin sağlayacak dönüşüm modellerinin hazırlanması gerekliliği ortaya çıktığı gibi, hemen arkasından, bu modellerin gerektirdiği bütünsel planlamanın icra ve karar mevkilerini tanımlayan aktörlerin kimler olması gerektiği soruları da tartışılmaya başlanmıştır. Çağdaş dünyanın bu konuya verdiği yanıt, planlamanın ekonomik- sosyolojik temelini, a) kentin sivil

⁵ Benevolo Leonardo, Avrupa Tarihinde Kentler, AFA Yayıncılık, 1995, İstanbul

aktörleri tarafından demokratik yöntemlerle belirlemesi ile b) yarışmalarla elde edilen kentsel/Mimari tasarımların yapımına dönük merkezi koordinasyonunun c) siyasal erkten bağımsız yerel yönetimce yapılmasıdır.

b) Su kıyısının topluma farklı biçimlerde açılması

Su kıyısının, genel olarak, ofis, konut yerleşimi, eğitim, kültür/sanat yapılarına açılması, 20. yüzyıl son çeyreğinden itibaren, Batı ülkelerinde hizmet sektörünün toplam ekonomi içindeki payının artmasına koşut bir gelişmedir. Ayrıca çöküntü alanlarında, farklı bir planlamayla yeni bir rant oluşmakta, kentsel şebekeye zengin biçimlerle katılmaları sağlanmaktadır.

Dünyada bu dönüşümün öncülerinden biri olan Londra Docklands bölgesinde, Thames nehri kıyısında yaratılan Hizmet sektörü-ofis yapıları, Oteller, Ulaşım istasyon yapıları ve konut yerleşimleriyle, hem tarihi özellikteki yapıların verilen dönüştürme işlevleri ile yeniden yaşam bulduklarını, hem de aynı çevrenin çağdaş mimarlık örnekleriyle farklı biçimde tariflendiğini görmekteyiz.⁶

Su kıyısında yerleşmiş önemli bir Liman Kenti olan Amsterdam'ın doğusundaki Liman bölgesinde yaratılan dönüşümün de, oldukça başarılı ve öğretici bir örnek olduğunu görmekteyiz. Bu başarıyı hazırlayan en önemli etken, Amsterdam kentinin, 1270'den günümüze dek suyun içinde ve üzerinde yaşayan bir mimariyi, gelenekten geleneğe taşıyarak sürdürebilmesinde ve günümüz modern mimarlığının en önemli sorunsalı olan "yer" ile olan ilişkiyi zengin bir çağdaş mimarlığa dönüştürebilmesinde yatmaktadır. Peki bu başarıyı sadece mimarlara veya mimariye bağlamak doğru mudur? Gemici, balıkçı ve tüccar bir gelenekten gelen bu kentin insanları, yaklaşık 750 yıldan beri, su taşkınlarıyla uğraşmış, mühendisliği, sınırlı topraklarda tarım ve çiçekçiliği başarabilmişlerdir. Kentin oluşumuna kentlinin katkısı, katılımı ve farkındalığı ile tarihsellik bilinci yüzyılların birikimiyle giderek yükselmiş, Modern Mimarlığın Amsterdam Okulu, gücünü kentliden almıştır.

13. yüzyılda Amstel ırmağı üzerinde kurulan kent, 17. yüzyıldan itibaren, Liman, tersaneler, balina yağı ve tekstil fabrikalarıyla ilk sanayi bölgesi, kanal şebekesi, evleri, depoları, işyerleri, imalathaneleri Kiliseleri ve kamu yapılarıyla Kent planını oluşturmaya başlamıştır. Özellikle tüm ticari ulaşımın da yapıldığı kanallar üstünde kurulu olan Tüccar evlerinin, kendi içlerinde ev, işyeri ve depo işlevlerini gördükleri gibi, ticaretin değişik kollarının, yapının çatısında, kendilerini birbirinden değişik mimari göstergeler ile tanımlandığını, hatta, mal indirip kaldırma işleviyle donatılmış vinç aparatlarının çatının biçimi ve süslenmesi için kullanıldığını gözlemlemekteyiz .

⁷ Bu evler, özellikleri itibarıyla, başka bir önemli liman kenti olan Norveç

⁶ Williams Stephanie , Docklands, Phaidon, 1990,Londra

⁷ Amsterdam Architecture- a guide, Thoth, 2006,Amsterdam

Bergen'deki Hansa Mahallesindeki evlere benzerler.⁸ Evlerinin, depo ve imalathanelerinin, kanallarının, topraklarının yüzyıllar boyunca, ticaret ve doğal yaşantının devinimi ile **değişmesi ve dönüşmesi** sonucunda, Amsterdam insanının en iyi bildiği ve tanıdığı yaşam deneyimi zaman için oluşmuş oluyor. (Resim 9)

Oostelijk Havengebied

Yeni Doğu Liman Bölgesi(eski adıyla *Oostelijk Havengebied*),70'li yıllarda liman olma işlevini yitirmeye başladı. Yeni Liman kentin batısında kuruldu. 1975'de, Kent Meclisi, bu bölgede hektar başına 100 birim yoğunluklu bir yerleşme bölgesi kurma kararı aldı. 80'lerin sonuna dek, bu bölgede 8000 evlik bir yerleşim ile okullar, dükkanlar ofisler ve eğlence yapıları inşa edildi. Mezbaha ve Sığır Pazarı bölgesinde sosyal amaçlı düşük maliyetli konutlar yapılırken, tarihi değeri olan bir dizi yapı yenilenerek yeni işlevler kazandırıldı. Dökme demir ve tuğladan yapılmış 19. yüzyıl antrepoları yenilenerek 330 adet konut yerleşmesine dönüştürüldü.

Tüm bu çalışmalarda, her yarımada bölgesindeki tasarımdan farklı kent plancıları ve uzmanlar sorumlu olurken genel orkestrasyonu Kent Fiziksel Planlama Departmanı (DRO) yürütmekteydi.⁹

90'lı yıllarda ise KNSM, JAVA, BORNEO, SPORENBURG ada ve yarımadaaları yerleşime açıldı. Farklı kent plancıları ve mimarlar tarafından hazırlanan, ancak bütünlüğü *DRO* adına Kent Plancısı Ton Schaap tarafından koordine edilen, bu adalardaki konut yerleşmelerinin tümü mimari açıdan özgündür. Yerleşimlerin bir kısmı bitişik 2-3 katlı *kanal evleri* gibi, diğerleri 8-9 katlı iç avlulu *süperblok* biçiminde tasarlanırken, tümünde (100 ko/he) *ortalama yoğunluk, farklı yaşam biçimleri ve gelir durumu* gibi ilkesel kaygılarının gözetildiğini görmekteyiz.¹⁰

Örneğin Borneo ve Sporenburg adalarında, diğer adalara göre çok farklı bir yaklaşım olan, iki ve üç katlı, ancak seçili yoğunluğa uygun, çocuklu ailelere göre bir yerleşme biçiminin seçildiğini görmekteyiz. Kendi kanallarına bakan ve ön/arka bahçeleri olmayan bu evler, bahçe gereksinimlerini kanalların varlığı veya çatı bahçelerinde gidermektedirler. Arka girişleriyle kamu ile ilişkili bu konutların kanala bakan diğer yaşam alanlarında hem ilginç bir mahalle ilişkisi hem de mükemmel bir mahremiyet duygusu egemendir. Adaların üzerine meteor gibi konduğu izlenimi uyandıran tekil kitleler de görürüz.¹¹ (resim 20)

⁸ Dünya Kültürel Mirası listesinde olan bu mahalle 14. yüzyılda Norveç'in başkenti Bergen'de kurulmuş olup, Hansa Birliğinin ev,depo,teşhir,ofis işlevlerini yerine getirmekteydiler. Cephelerindeki kaldırma aparatları, değişik hayvan şekilleriyle tüccarların kendilerini ayırt etme çabasıyla bazı heykelcik veya kabartmaların giriş cephelerinde yer aldığını görmekteyiz.

⁹ Eastern Docklands Amsterdam, ARCAM,2006,Amsterdam

¹⁰ Amsterdam merkezindeki yoğunluk hektar başına 30 birimdir.Bu bölgedeki kentsel boşluğun tasarlanmasında yeşil alanın yerini suyun alması en önemli ilkedir.

¹¹ *Whale* yapısı iyi bir örnek olabilir.2001'de tamamlanmıştır.Mimarı Frits van Dongen'dir.

Su kıyısındaki yapıların su ile ilişkilerini gruplandırırsak:

a) Uzun yönleri suya dik ve/veya paralel yönlenmiş, girişlerinde araba veya deniz aracının park edebileceği bir kordon, arkalarında ise denizden yalıtılmış, korunmuş bir yeşil park alanı, bisiklet yolları, 4-5 katlı lineer dizi yapı kümesi olan konut kitleleri, daha çok JAVA adasında yer almaktadır. Bu konut dizilerinin oluşturduğu iç bölgede ise az katlı konutlar yer almaktadır. Bu adanın bir başka özelliği de, kanal ve kanallı ev mantığını güçlendirmek üzere, adanın dar kanallarla beş parçaya bölünmesidir. Bu kanallar üzerindeki küçük köprüler, özellikle *Gaudivari* korkuluklarıyla dikkati çekmektedir.(Resim 10)

b) Dairesel planlı, panoramik özelliği ve büyük iç avluları olan, yoğun, değişik yaşam birimlerini barındıran 8-9 katlı süperblok kitleler,daha çok KNSM adasında tasarlanmıştır. Bunlara en iyi örnek, Hans Kollhof tarafından 1994’de tasarlanan “*Piraeus*” yapısıdır. Değişik alan ve özelliklere sahip bir dizi konutu içinde barındıran Piraeus, rıhtımda dev bir heykel gibi durmaktadır. Dış kabuk, geleneksel tuğla ile oluşturulmuştur.(Resim 11)Bir diğeri ise, Bruno Albert’in 1993’de, Neoklasik biçimde tasarladığı, denize açılan dairese bir meydanı ,(170 mt uzunluğu, 60 mt genişliği ve 8 katlı yüksekliği olan,) denize kavuşan dev boşluğun sınırında ise Narcisse Tordoir’in tasarladığı dev bir kapıya sahip süperblok’dur. (Resim 12) KNSM adasının en sonunda yer alan, sanki kent meydanına bakıp onu tanımlamaya çalışan üçüncü süperblok ise “Emerald Empire”’dır. Farklı konut birimlerini tarifleyen panoramik dış kabuğu ile ilgi çekici olan bu dairese yapı külesinin çevresindeki rıhtımda ise tek katlı konutlar yer almaktadır.¹² (Resim 13)

c) *Ponte-Vecchio* vari, tamamen suyun içinde, içinde konut ve alışveriş işlevlerini barındıran, diğerlerinden çok farklı mimariye sahip bir diğer süperblok ise, adalardan Rietlanden’e geçişte yer alan bölgede yer almaktadır. Altından kanal geçen bu büyük konut kitlesinde, büyük bir hafiflik duyumsadığım gibi, kentsel saydamlığa büyük bir katkı oluşturduğunu, su ile yapının ilişkisinde özgün bir tasarımın güçlü parıltılarını gördüm. (Resim 14)

d) Kanal üzerinde yer alan, arka girişi olan, çatı bahçeli 3 katlı tekil diziler, 17. yüzyıl kanal - konut geleneğinin çağdaş bir devamı...Bu yapılar Borneo ve Sporenburg yarımadalarında bulunmaktadır. Kentsel tasarımı *West 8* tarafından yapılan bu yoğun yerleşimde, az katlı yapı ve 100 birim/hektar ilkesi uygulanmış, sosyolojik alt tabanı ise çocuklu ailelere dönük aile grupları oluşturmuştur. Kendi içinde ilginç bir mahremiyet hissi uyandıran konutlar, komşuluk ilişkilerini kanal üzerinde kurmuşlardır.Doğan Kuban’ın Boğaziçi için dediği gibi onların yolu, su ve kanal olmuştur. Tüm konutların arkalarında, çok dar sokakları ve park alanı bulunmaktadır. Bu yapılar, belli bir prototip kavram üzerinde anlaşılan 36 mimarın elinden çıkmıştır.¹³

¹² 1996’da, Jo Coenen tarafından tasarlanan 224 birimlik konut yapısı

¹³ Ülkemizde,bugunlerde pek göremediğimiz bir çağdaş mimarlık geleneği

Üç veya dört katlı yapıların giriş katları, çoğunlukla 3,5 mt yüksekliğinde olup, yaşama alanları genellikle üst katlarda tasarlanarak genel-özel hiyerarşisi korunmaya çalışılmıştır. Dış kabukta hakim olan malzeme ve doku ise, geleneksel tuğla ve ahşap olmuştur. (Resim 15)

Özetle, prototip kavram aynı olmasına karşın, 36 mimarın çok farklı tasarımları bu bölgeyi, diğerleriyle kıyaslandığında, çok yaratıcı bir konuma getiriyor.

Tüm bu ada ve yarımadalardan hem kendi içlerindeki, hem de birbirleri ile olan yaya bağlantısını sağlayan küçük ve büyük köprüler tümüyle birer sanat eseri. (Resim 16)

Kent merkezi ile Liman arasındaki O. Handelskade ve Rietlanden bölgelerinde, 19. yüzyılda inşa edilen bitişik nizam depoların tümü restore edilerek ofis, restoran vb. yeni işlevlerle kent yaşamına kazandırılmış. Örneğin, Rietlanden’de yer alan, yıllarca göçmenler için otel ve hapisane işlevini sürdürmüş olan tarihi Lloyd Oteli(1918), şimdi bir otel ve sanatçılar kulübü...¹⁴ (Resim 17) Piet Heinkaden yolu üzerinde yer alan iki önemli yeni yapı, *Yeni Müzik Merkezi(Muziekgebouw)*¹⁵ ile *Amsterdam Yolcu Terminali* çağdaş mimarlık dünyası için önemli adım taşlarını oluşturmuşlar. *Muziekgebouw*, cam duvarları sayesinde denizle güçlü bir saydamlık ilişkisi kurmuş, birisi yola, diğeri denize yönelik iki devasa konsol saçağıyla da Amsterdam’a özgü dış mekan mantığını geliştirmiştir. (Resim 18)

Renzo Piano’nun, Amsterdam’da suyun üzerinde duran *Nemo* isimli yapısı ise, kitesinin formu, dış kabuğun bakır oluşu ve üstündeki dev güverte ile “*rıhtıma demirlemiş büyük bir gemi*” metaforunu barındırmıyor mu?¹⁶ (Resim 19)

Amsterdam gözleminin sonucu olarak, *Amsterdam Okulu modernist geleneğini* halen sürdüren Hollandalı mimarların, suyun üzerinde ve suyla ilişkili olarak, yürüttükleri mimarlık eylemlerinde çok başarılı olduklarını, çağdaş birey/aile yaşamının mimari mekana çevriminde kullandıkları tasarım dili ve yöntemlerindeki ustalıklarını dile getirmek gerek. Ayrıca, atıl bir Liman bölgesinin, Plancı, Mimar, Ekonomist ve kent sosyologlarının ortak çalışmasıyla Kent yaşamına ,(ekonomik, sosyal ve kültürel artı değerleriyle)katılımındaki kusursuzluk, ülkemiz aydınlarına ders olmalıdır.

Vedat Tokyay
Mimar

Aralık 2006

¹⁴ MVRDV tarafından restore edilmiştir.

¹⁵ 2005’de tamamlanan *Nielsen,Nielsen* yapısı *Muziekgebouw*,

¹⁶ Renzo Piano’nun tasarladığı, *Bilim ve Teknoloji Müzesi* 1997 yılında tamamlanmıştır.

GÖRSEL KAYNAKLAR

1. İzmir 17. yüzyıl Liman önü 19. yüzyıl Kordon yapıları (İzmir Kent Arşivi)
2. J. Brandy Fikir Projesi (İzmir Mimarlar Odası Arşivi)
3. Çırağan Sarayı, (İstanbul Yazıları, Doğan Kuban, YEM)
Beşiktaş sarayı, (Ahşap Saraylar, Doğan Kuban, YEM)
4. Amcazade Hüseyin paşa Yalısı dış- (Türk Mimarlık Eserleri, Sedat H. Eldem)
İtalyan Sefareti Yalısı (Boğaziçi ,Yalılar ve İnsanlar, Murat Belge, İletişim Y.)
5. Elhamra Sarayı iç mekan (Vedat Tokyay arşivinden, saydam)
6. Dolmabahçe Cami (İstanbul Yazıları, Doğan Kuban, YEM)
7. San Marco Katedrali Çan Kulesi (Vedat Tokyay arşivinden)
8. Ponte Vecchio Köprüsü-Floransa (Vedat Tokyay arşivinden, saydam)
Mostar Köprüsü
9. Amsterdam- Kanal üzerinde Tüccar evleri (Vedat Tokyay arşivinden)
10. Java Adası konutları (Vedat Tokyay arşivinden)
11. Piraeus konut bloğu (Vedat Tokyay arşivinden)
12. KNSM- bir süperblok (Vedat Tokyay arşivinden)
13. Emerald Empire Konut Bloğu-KNSM adası (Vedat Tokyay arşivinden)
14. Yeni Ponte Vecchio Konut Bloğu (Vedat Tokyay arşivinden)
15. Borneo Kanal evleri (Vedat Tokyay arşivinden)
16. Adaları bağlayan yaya köprüsü (Vedat Tokyay arşivinden)
17. Lloyd Otel (Vedat Tokyay arşivinden)
18. Muziekgebouw yapısı (Vedat Tokyay arşivinden)
19. Renzo Piano 'nun Nemo yapısı, (Vedat Tokyay arşivinden)
20. Whale yapısı, (Vedat Tokyay arşivinden)