

Rüya, İnsa, İtiraz

Mimari Eleştiri
Metinleri

UĞUR TANYELİ



BOYUT

Rüya, İnşa, İtiraz: MİMARİ ELEŞTİRİ METİNLERİ

Uğur Tanyeli

ISBN 978-975-23-0915-9

Sertifika Numarası: 10855

BOYUT

GENEL YÖNETMEN
Bülent ÖZÜKAN

GENEL MÜDÜR
Nilgün ÖZÜKAN

GENEL SANAT YÖNETMENİ
Murat ÖNEŞ

KAPAK TASARIM
İbrahim C. YILGAZ

TASARIM
Ümit VURGUN

KAPAK GÖRSELİ
Goya, "El sueño de la razón produce monstruos"
Los Caprichos, Levha 43.

© 2011 BOYUT YAYINCILIK ve TİC. A.Ş.,

Koza Plaza A Blok K: 26 Tekstilkent
34235, Esenler - İSTANBUL
Tel: (0212) 413 33 33 pbx
Faks: (0212) 413 33 34

BASKI

BOYUT MATBAACILIK A.Ş.

Matbaacılar Sitesi, 1. Cadde,
No. 115 34204 Bağcılar- İSTANBUL
Tel: (0212) 413 33 33 pbx
Faks: (0212) 413 33 34

Bu kitabın her türlü yayın hakkı,
Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu gereğince
Boyut Yayın Grubu'na aittir.

Tanıtım amacıyla yapılacak kısa alıntılar
dışında, yayıncının yazılı izni olmaksızın
hiçbir yolla çoğaltılamaz.

Kültür Ürünleri Danışma Hattı

444 53 53

Online Sipariş

www.boyutstore.com

info@boyut.com.tr

Bu yayın ve diğer tüm Boyut ürünlerini
edinmek için yukarıdaki telefon numarasından
gönderim ücreti ödmeden sipariş verebilirsiniz.

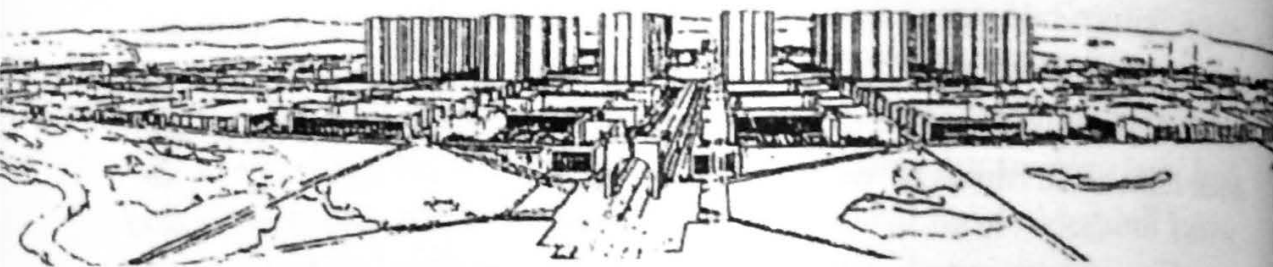
4.

**TEKNOLOJİ,
sadece tekniğe
ilişkinmiş gibi
gelir, ama**

aslında bir kültürel pratiktir.



"Geleceğin Moskovası", kartpostal (1913).



"3 Milyon Nüfuslu Bir Kent", Le Corbusier (1922).



11 Eylül 2001, New York.

Teknoloji Fetişinin İki Düşsel Görüntüsü: Masum Yapıcılıktan Dehşetengiz Yıkıcılığa

20. yüzyılın ilk onyıllarında geleceğin kentini düşleyenler onu semalarında uçaklar olmaksızın görselleştiremezlerdi. Sadece en gelişkin endüstri ülkelerinde değil, azgelişmişlerde bile durum böyleydi. 1913'te "Geleceğin Moskovası" diye bir kartpostal dizisi hazırlayanlar, Kızıl Meydan'ı üzerinde uçaklar ve zeplinler dolaşan bir trafik odağı olarak resmetmişlerdi. İkinci Meşrutiyet sonrasında İstanbul'unda geleceğin Beyoğlu'sunu görselleştiren karikatürcü, Cadde-i Kebir üzerinde uçak kullanan çarşafli bir kadını betimliyordu. Ülkenin gelişme düzeyi tırmandıkça, uçağın kent planlama ve mimarlık evrenine bir **teknoloji fetişi** olarak sunuluşu daha da belirgin bir hale gelmekteydi. Azgelişmişler yalnızca uçak denen bu teknoloji harikasının kullanımının genişleyeceği bir geleceği düşlemekle kalmışlardı. Gelişmişler ise, daha da ileri gidip, uçağın saf **teknolojik içeriğini yeni kent planlama ve mimarlık arayışları bağlamında örnek** olarak sunacaklardı. Le Corbusier'nin 1922 tarihli ütöpik önerisi "3 Milyon Nüfuslu Bir Kent" in perspektif çizimlerinde gökdelenlerin arasında uçaklar fink atar. Ünlü kitabı "Bir Mimarlığa Doğru" nun "Görmeyen Gözler, II Uçaklar" başlıklı bölümdeyse, mimar daha da ileri giderek şöyle diyecektir: "Uçağın verdiği (mimari) ders, sorunun ortaya konmasına ve çözülüp gerçekleşmesine yön veren mantıkta yatar". Sonraki yıllarda da bu yaklaşım sürer gider. Örneğin, öncü Rus tasarımcıları uçan kentler düşleyecektir. 1950'lerde bile Wright "Broadacre City" nin çizimlerinde kendi tasarımı olan garip helikopterlerle dolu bir gökyüzünün altında varlık kazanan bir yerleşme düzeni önerir. Özetle, 20. yüzyılın ilk yarısı boyunca uçak, mutlu bir gelecek oluşturmak için tek araç olarak düşünülen yüksek teknolojinin masum bir yapıcı elemanıdır.

Bilinen gerçek o ki, 20. yüzyılın ilk yarısı boyunca uçakla simgelenen yüksek teknoloji fetişleştirilmiş, hatta putlaştırılmış ve her mimari derde deva olarak tanımlanmıştır. 1980'lerden sonra hızla dönüşen yeni ente-

lektüel ortam ise bu kez karşıt uca tüm gücüyle yüklenir. Yüksek teknolojinin dehşet verici yıkıcılık rolü artık sürekli vurgulanıp duracaktır. Sürdürülebilirlik onun yüzünden zarar görmektedir. Kutup buzulları onun yüzünden erimekte, ozon tabakası onun etkisiyle delinmektedir. Uçaklar atmosferi harmanlamakta, gürültü kirliliği yaratmaktadır. "Jet lag" (uzun mesafeli uçak yolculuğunun etkisi) biyoritmimizi bozmaktadır, vs, vs. 11 Eylül terör saldırısı, ortama egemen olmayı çoktan başarmış bu karşıt görüşler dizisini bir paranoyaya dönüştürmüş gözüküyor. Uçak denen o Modernist fetiş, bir başka Modernist fetişe, gökdelene çarptırılarak, tam da yüksek teknolojiyi gemlemeyi önerenlerin görüşlerini doğrulayan bir katastrof ortamı yarattı. Meğerse, uçaklar ve gökdelener kitlesel ölümlere neden olurmuş! Artık çoğunluğun daha da kolay inanabileceği bir başka iman formülü var: Teknoloji melek değil, meğerse şeytanmış.

Ne var ki, teknoloji gerçeğini masum yapıcılık rolüyle olumlamak ne denli kesin bir fetişizmse, onu olumsuz sonuçları bağlamında dehşetengiz bir yıkıcı olarak lanetlemek de aynı oranda fetişizm. Teknoloji ne melek, ne de şeytan; ne iyi, ne de kötü. Teknoloji gerçeğini anlamak isteyenlerin, önce ona iyi-kötü, masum-habis gibi değer yargılarıyla yaklaşmaktan vazgeçmeleri gerekiyor. **Teknoloji bir ahlaki-etik kategori değil. O, sürekli olarak kendi kendisini yeniden üreten başka bir gerçeklik türü. Yalnızca sorunları çözmüyor; çözmek için üretildiği eski sorunları çözerken, yeni sorunları da beraberinde yaratıyor. Yani, her teknolojik gelişme kendisini geliştirip dönüştüren ya da gündemden düşüren bir diğer teknolojik gelişmenin nedenini oluşturuyor. Bu bitimsiz süreç sonunda dünyanın daha iyi mi, yoksa daha kötü mü, daha mutlu ya da daha mutsuz mu olduğunu sormak bile anlamlı olmuyor. Çünkü, bunun yanıtı teknolojide değil, insanoğlunun kendi bireysel ve toplumsal varoluşuna attığı anlamda gizli.**

Sözelimi, antibiyotiklerin keşfi milyarlarca insanın küçük mikrobik enfeksiyonlardan kolayca ölmesini engelliyor, ama aynı olumlu sonuç dünya nüfusuna her yıl yeni yoksul milyonların katılmasının da ana nedeni. Bu katılımın uzun vadede çoğu canlının gen ve hormon yapısıyla oynanmasına varan bir teknolojik tanrılık rolüne yol açtığı da apaçık or-

tada. Tarımsal üretimdeki tırmanmanın en belirgin nedenlerinden biri bu. Fakat, bu kez de genleri ve hormon dengeleriyle oynanmış canlıların pekiştirdiği bir kanserojen ortam gerçeğiyle yüzyüze kalıyor insanlık. Şimdi, hiçbir etik irdeleme bu bitimsiz zincirleme teknolojik değişimin iyi mi, yoksa kötü mü olduğunu ortaya koyamaz. Bu, Nietzsche'nin dediği gibi, "Hayır ve Şerrin Ötesinde" dir.

İster mimar, tasarımcı, sanatçı, ister toplumun diğer üyelerinden biri olalım, öncelikle anlamamız gereken şey şu: **Teknoloji sevgisi kadar teknoloji korkusu da içeriksiz ve naif bir bakışın ürünüdür.** Le Corbusier'nin (ve kuşağının) gökdelen ve uçaklara "tapınması" ne kadar safça idiyse, gökdelensiz, uçaksız, nükleer teknolojisiz, ekolojik tarımsal üretimli "temiz" bir dünyaya "tapınan" yeniler de o oranda saf gözüküyorlar. Gökdelenler ve uçaklar tabii ki öldürür. Ama, 17. yüzyılda Almanya nüfusunun beşte birini yok eden 30 Yıl Savaşları bunu geleneksel "temiz" araçlarla yapmayı başarmıştı. Kloroflorokarbon gazları doğal dengeyi tabii ki bozar. Ama, Çinliler 13. yüzyılda tüm Kuzey Çin ormanlarını sadece balta kullanarak yok etmeyi becermişlerdi. Teknoloji ne masumdur ne habisin. Bir sopanın ucuna dere çakılını bağlayan ilk insandan beri bu böyle.

Klasik Yapı Bilgisi Ne İşe Yarar?

Türkiye’de yapı üretim sektörü kimi tıkanıklıklarını aşalı beri, en azından 1980’lerden bu yana, klasik yapı bilgisinin ikna ediciliğini büyük oranda yitirdiği söylenebilir. Aslında bu değişimin erken başlangıçları daha 1960’larda bile farkedilebilmekteydi. Mimarlık eğitiminde tasarımın düşünsel içeriğinin gündeme getirilmesiyle birlikte, yani ODTÜ Mimarlık Fakültesi’nin kuruluşunun ardından klasik yapı bilgisinin adım adım değerden düşmekte olduğu görülmüyordu: Aslolan tasarımdı, düşünsel ve biçimsel yaratıcılıktı ve yapı bilgisi bunları gerçekleştirmekle yükümlü bir araçtı sadece. Demek ki, uzun süredir özellikle Güzel Sanatlar Akademisi’nde uygulanagelen çok kapsamlı ve zorlu yapı öğretimi artık tahtından olmuştu. Ancak, geleneksel imalat rejiminin egemen olduğu bir mimarlık dünyasında yapı bilgisinin ne denli hırpalanırsa hırpalansın, yine de gündemden düşürülemeyeceği açıktı. Ama, 1980’ler inşaat alanına büyük sermayeli uygulayıcı şirketleri ve ithal teknolojileri getirince, klasik detaylandırma anlayışı neredeyse bir çırpıda lanetleniverdi. Mimar adayları ve genç mimarlar artık erken 20. yüzyılda geliştirilmiş detayları, yaklaşımları ve inşai çözümleri yararsız fosiller olarak niteleyeceklerdi. Bir yapının varedilmesi için tüm ayrıntıların ısmarlama olarak yaptırıldığı geleneksel sistemin öldüğünü düşünüyorlardı. Mimar bundan böyle gelişmiş ülkelerde olduğu gibi katalogları tarayıp, kendi amaçlarına en uygun yapı bileşenlerini, ayrıntı ve tekniklerini seçecek, ilgili uzman kuruluşların teknik adamları da gelip uygulamayı yapacaklardı. Yalıtım işi yalıtım şirketine, doğramalar hazır doğrama üreticisinin temsilcisine, havalandırma ilgili firmaya, bölücü paneller patentli tasarım uygulamacılarına, kısaca herşey asıl görevlisine teslim edilecekti.

Mimar bu seçme ve inşaat trafiğini düzenleme işini yapan yüce entelektüel olacağını sanıyordu. Onun görevi zihinsel ve tasarımsal olandı öncelikle. 15. yüzyılda Alberti’den başlayan gelişme sanki Türkiye’de sonucuna ulaşmış gibiydi. **Mimari tasarımın detaylandırmadan tümüyle**

özerk bir etkinlik haline getirilmesi umuluyordu. Sonsuz gibi gözükten olanaklar dizisi sayesinde, amaçlanan tasarıma en uygun olanlar kolayca seçilecek ve tasarıma eklemlenen bu özerk detaylandırma işi en yetkin biçimde yapılacaktı. Ne var ki, gelişmiş teknoloji evrenine uzak olanların sık sık yaptıkları bir yanlış yapılmıştı burada: 1920'lerdeki Alman Erken Modernistleri gibi, 1980 ve 90'ların kimi Türk mimarları da ulaşılan teknik aşamayı abartmışlardı. En gelişmiş saydıkları referans ülkede bile tam anlamıyla varolmayan bir durumu çoktan kurala dönüşmüş sanıyorlardı. Yapı üretim sektörünün bütünü hiçbir yerde, ABD'de bile, bu denli kataloglaşmış değildi. Diğer taraftan da, yapı bileşenlerinin en yüksek düzeyde endüstrileştiği ülkelerde dahi, detaylandırma genel tasarımdan özerkleşmiyordu. Charles Eames kendisine tümüyle endüstriyel katalog bileşenleriyle ev inşa etmeyi daha 1949'da başarmıştı. Ancak, bunu tasarımı detaylandırmadan özerkleştirerek değil, tasarımla detaylandırmayı aynı işlem haline getirerek yapabilmmişti. Tasarımla yapı çözümünün (detaylandırmanın) özerkleşebildiği çözümlerse, sadece en orta karar, en harcıalem mimarlık ürünlerinde gündeme gelebiliyordu. Mimar ancak en iddiasız (ve tabii ki çoğunluğu oluşturan tasarımlarda) bir paf-tanın üzerinde marka ve ürün kodu spesifiye eden teknisyene dönüşebiliyordu. Bu durumda da tasarımdan özerk bir yapı çözümü yoktu; tasarlama eylemi ortadan kaldırılmıştı yalnızca. Yerini ürün seçimine dayanan bir yapı çözümü almıştı.

Mimarlık alanının geniş bir kesimi ise o gün olduğu gibi bugün de klasik yapı bilgisine muhtaç. Bu sadece Carlo Scarpa gibi mimarisini detay çözümü üzerinde temellendiren "ayrıntı delileri" için geçerli değil. Louis Kahn'ın, Zumthor'un, Ando'nun ve daha nicelerinin mimarisi de özgül ayrıntı çözümleriyle biçimleniyor. Hatta hepsine de kendi mimari özelliğini verenin klasik yapı bilgisiyle yönlendirilen detaylandırma yaklaşımları olduğu söylenebilir. Hi-tech mimarlık bile özgül ve tekil detay çözümleriyle biçimleniyor; katalogdan seçerek değil... Her "gerçek" tasarım hala kendi özgül yapı çözümlerini ve ayrıntılar bütününe talep ediyor. Mimarlıkta söyleyecek tasarımsal sözü olanların bunun yapısal çözümlerini başkalarına havale ederek sonuç almaları ise hala olanaklı değil. Mies van der Rohe "Tanrı ayrıntıdadır" demişti; mimarlık tanrıları da oradalar. "Ayrıntı katalogdadır" diyenler ise biraz acele ediyorlar.

Kötü haberi vereyim: Katalog bilgisinin mimarın klasik yapı bilgisinin yerini almasına daha epeyi var.

Peki klasik yapı bilgisi hala tahtından olmadıysa, nasıl edinilecek? Bunun mimarlık okullarının lisans programlarında edinilebilmesi konusunda çok kuşkuluyum. Doğrudan pratik alanını işaret edebilirim olsa olsa.

5.

TASARIM,

dünyayı

değiştirmenin

aracıdır, ama

çok zaman sonra

dönüştürmeyi bile öğrenmez.