

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**MİMARLIK VE OTOMOBİL
“SINIRLARI HER AN DEĞİŞEN MEKAN”**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimar Engin TULAY

50298041

Anabilim Dalı: Mimarlık

Programı: Mimari Tasarım

Tez Danışmanı: Prof.Dr. Ferhan YÜREKLİ

MAYIS 2003

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**MİMARLIK VE OTOMOBİL
“SINIRLARI HER AN DEĞİŞEN MEKAN”**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Mimar Engin TULAY
(502981041)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 30 Haziran 2003
Tezin Savunulduğu Tarih : 14 Mayıs 2003**

**Tez Danışmanı : Prof.Dr. Ferhan YÜREKLİ
Diğer Jüri Üyeleri Doç.Dr. Handan TÜRKOĞLU (Ş.B.)
Doç.Dr. Arzu ERDEM (M.T.)**

HAZİRAN 2003

ÖNSÖZ

Mimarlığa ve otomobile ilişkin uzun serüvenimin bu tezle gerçek anlamını bulduğunu düşünüyorum. Sevgili aileme, Sinem ve Didem Derindere'ye, tüm desteği için Mimar Zehra Uçar'a ve mimar kimliğimin biçimlenmesinde önemli rolü olan Prof. Dr. Ferhan Yürekli'ye sonsuz teşekkürler.

Mayıs 2003

Engin Tulay

İÇİNDEKİLER

ŞEKİL LİSTESİ	iv
ÖZET	vi
SUMMARY	vi
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı	1
2. İNSAN İÇİN BAŞKA BİR YER VE BAŞKA BİR ZAMAN	6
2.1. Modern Otomobile Doğru	6
2.2. Otomobile İlişkin Sembolik/Estetik Karakterler ve İnsanbiçimsellik	11
2.3. Otomobil Üzerine Farklı Görüşler	21
3. KENT VE OTOMOBİL	29
3.1. Kentsel Mekan ve Otomobil	29
3.2. Amerikan Kenti, Yollar ve Otomobil	38
3.3. Mimarlık, Kent, Otomobil ve Mekanik Bilinç Üzerine: Le Corbusier	48
4. MEKANIN PRO-TEZİ: OTOMOBİL	54
4.1. Mekanı Sürmeye Doğru	54
4.2. Önüne Geçmenin Yolu Olmayan Haz: Hız	61
4.3. Sınırları Her An Değişen Mekan: Otomobil	70
5. SONUÇLAR VE TARTIŞMA	80
KAYNAKLAR	82
ÖZGEÇMİŞ	86

ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 1.1 : Otomobil, insan ve kapatılan/serbestleştirilen beden.....	3
Şekil 2.1 : Filippo Tomasso Marinetti, Fütürüst Manifesto, 1909.....	7
Şekil 2.2 : Kendi Kendine Devinen İlk Otomobil Prototipi, Nicholas Cugnot, 1769	8
Şekil 2.3 : İnsan, at ve kendi kendine devinen otomobil.....	10
Şekil 2.4 : Otomobil tasarımında sembolik/estetik karakterlere ilişkin süreç, BMW Z8.....	12
Şekil 2.5 : VW PHEATON ve “Cam Fabrika”	13
Şekil 2.6 : Otomobil, imgelem ve varolmak.....	15
Şekil 2.7 : Otomobil ve “Duygusal Zeka”, POD, Toyota/Sony Japan.....	17
Şekil 2.8 : Avrupadan Uzakdoğu’ya, BMW 5, Hong Kong.....	18
Şekil 2.9 : Otomobil ve çevresel iletişim	19
Şekil 2.10 : Modern kent ve hız açmazı.....	23
Şekil 2.11 : Otomobil, yol ve doğadaki değişim.....	25
Şekil 2.12 : Otomobil, kent ve kalabalık izlenimleri.....	28
Şekil 3.1 : Otomobil, Yol ve kentsel gerçeklik.....	30
Şekil 3.2 : “Gezerev”, Michael Asher, 1977.....	32
Şekil 3.3 : Otomobil, yol ve kente ilişkin yüksek aydınlık, Munic, Almanya.....	35
Şekil 3.4 : İnsan, otomobil ve kentsel mekandaki çeşitlilik.....	37
Şekil 3.5 : Otomobil ve yol, Amerika’da özgürlükle bağdaştırılır.....	40
Şekil 3.6 : Amerika’da yol kavramı, demokratik bir müessesedir.....	41
Şekil 3.7 : Teknoloji ve yol örüntüsü, Los Angeles, Amerika.....	42
Şekil 3.8 : Amerikan Kent Planı’na ilişkin “Grid ”sistem.....	43
Şekil 3.9 : Otomobil ve özgürlüğün ödülü, Jamie Kitman, New York.....	46
Şekil 3.10 : Amerikalıların yolla kurduğu “sıcak” ilişki.....	47
Şekil 3.11 : Paris Voisin Planı, Le Corbusier, 1925.....	49
Şekil 3.12 : Villa Stein, Le Corbusier.....	51
Şekil 3.13 : Citrohan evi, Maksimum otomobil, Guiette evi, Le Corbusier.....	52
Şekil 4.1 : Yol ve sonsuzluk hissi.....	55
Şekil 4.2 : Otomobil ve mekansal parçalanma.....	57
Şekil 4.3 : İnsan, otomobil ve yola ilişkin değme yüzeyi.....	58
Şekil 4.4 : Yol ve sınırsızlık.....	59
Şekil 4.5 : Otomobil, manzara ve zihinsel/bedensel rahatlama.....	60
Şekil 4.6 : Otomobil, hız ve insana ilişkin yaşamsal zorunluluk.....	63
Şekil 4.7 : Hıza ilişkin çevresel algı.....	65
Şekil 4.8 : Yol ve hıza yönelik perspektif.....	66
Şekil 4.9 : Otomobil, insan ve bir kaza senaryosu.....	67
Şekil 4.10 : Otomobil, hız, kaza ve bellek yitimine ilişkin çevresel algı.....	68
Şekil 4.11 : Otomobil ve sonsuzluk hissi.....	69

Şekil 4.12 : Otomobil kişi için, içerisi ve dışarısı arasında bir bütünleşme mekanı yaratır.....	72
Şekil 4.13 : Otomobil insan için, özgürlüğe doğru “uçmak” hissi uyandırır....	73
Şekil 4.14 : Otomobil kapısı ve “içeride olmak”	74
Şekil 4.15 : Otomobilin iç mekanına ilişkin modern bir yaklaşım, Renault TALISMAN.....	75
Şekil 4.16 : Otomobil ve ev arasında ,insan için mekansal bir algı bütünlüğü yaşanır.....	78

MİMARLIK VE OTOMOBİL “SINIRLARI HER AN DEĞİŞEN MEKAN” ÖZET

İnsan ve mekan arasındaki varoluşsal ilişkiye tanıklık eden mimarlık, yapısal ve kavramsal bütünlüğünü, insan yaşamına ilişkin değişimler doğrultusunda her an güncellemektedir. Bu çalışma insanın farklı mekansal boyutlar arasında sürdürdüğü varolma yolculuğuna, mimarlık ve kent düzleminde yaşamsal bir ara kesit konumunda olan otomobiller üzerinden yeni bir yorum getirmeyi amaçlamaktadır.

Tez çalışması insan ve otomobil arasındaki ilişkinin mimarlık adına oluşturduğu gerçekliği incelemek üzere, mekan kavramına doğru anlamsal içeriği giderek genişleyen üç ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, modern süreçte otomobilin varlığı karşısında, insan yaşamında değişen kavramlar ve dengeler üzerinde durulmuştur.

İkinci bölümde, mimarlık, mekan ve otomobil arasındaki ilişki, insanın tüm yaşamsal birlikteliklerini barındıran kent ve kentsel mekan kurgusu içinde ele alınmıştır. Bu bölüm, insan ve otomobil arasındaki ilişkinin varolmak üzere biçimlendirdiği yeni mekan anlayışına ilişkin ironik yapıyı, insan için kentsel mekan ölçeğinden ve mimari mekan ölçeğine geçerken değişen algısal bütünlük doğrultusunda irdelemeyi amaçlamaktadır.

Üçüncü bölümde ise otomobilin modern mimarlık adına temel bir belirleyici olduğu gerçeğini ortaya koymak üzere, insan ve otomobil arasındaki yaşamsal birliktelik doğrultusunda varolan mekansal bütünlüğün boyutları irdelenecektir. Bu bölüm tezin konusunu oluşturan, gerek fiziksel boyutlarıyla, gerekse insana dair bir çok duyumla biçimlenen varoluşu ile bir mimari mekanı andıran otomobilin, insanın mekan algısında oluşturduğu yeni eşiklerin sınırlarını ortaya koymayı amaçlamaktadır.

ARCHITECTURE AND AUTOMOBILE “PLACE WITH CONTINUOUSLY CHANGING BOUNDARIES”

SUMMARY

Architecture as a witness of the existential relation between human and place, always updates its structural and conceptual integrity in accordance with changes in human life. This study aims to provide a new commentary on human's journey of existing carried on among different space dimensions through automobiles that are positioned as a vital cross section in architecture and city platform.

The thesis study consists of 3 main sections of which semantic content broadens out through place concept with the intention of examining the reality formed by human and automobile in the name of architecture. In the first section, changing concepts and balances in human life across in the modern process are asserted

In the second section, connection among architecture, place and automobile, city that shelters all vital unities of human, and urban space are discussed. This section intends to scrutinize the ironic structure of new place intelligence that is shaped by the connection between human and automobile so as to exist, through the human perceptive integrity, changing while passing through urban space scale and to architectural space scale.

In the third section, scale of space integrity existing in accordance with vital unity between human and automobile will be examined with the intention of bringing up the reality that automobile is a fundamental determinant in the name of architecture. This section aims to introduce the limits of the new thresholds formed in human's perception of place by automobile that resembles an architectural place with whether its physical dimension or its existence shaped with several human sensations.

1. GİRİŞ

1.1. Çalışmanın Amacı

Modern insan için, yaşantısının vazgeçilmez öğelerinden biri olan otomobil, fiziksel ve psikolojik boyutlarıyla aslında, ilk anda hakkında edinilen izlenimlerden fazlasını içermektedir. Günümüzde otomobiller, mekana ve zamana ilişkin değerleri farklı yorumlatan sembolik ve estetik karakterleriyle, modern çağa ilişkin değişimin en önemli etkenlerinden biri durumundadırlar. Otomobiller bir taraftan modern yaşantıya ait biçimlenişi yeniden yorumlatırken, bir taraftan da bu yaşantının geçtiği mekanın sınırlarını değiştirmekte ve mekana ilişkin algıyı insan için, daha önce tecrübe edilmeyen yeni boyutlara taşımaktadır. Otomobilin gündelik yaşantıda yerini almasıyla birlikte artık yaşadığımız alan, iki mesafe arasındaki uzaklıkla değil, bizim otomobillerle bir yerden başka bir yere gitmemiz için gereken zamanla tanımlanmaktadır. Otomobilin zaman ve makana ilişkin yeniden düzenleyici rolüyle ilgili Jameson' un otomobille harekete ilişkin tespitleri, bu görüşe yeni bir boyut katmaktadır: (Şekil 1.1)

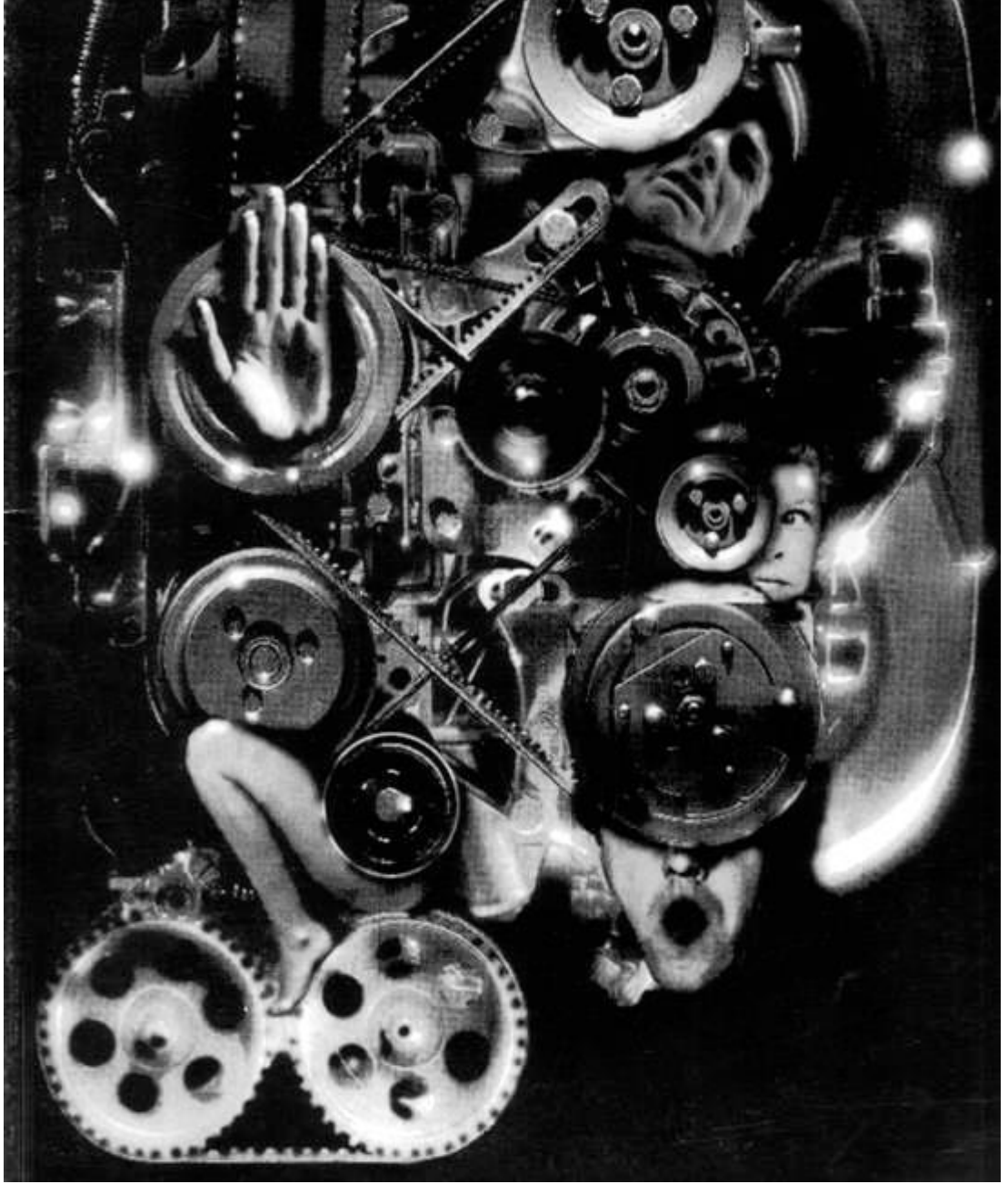
“Artık zaman ve mekan birbirleriyle zıtlaşan etik veya metafizik bir dualite olmaktan çıktı: Zıtlaşmıyorlar, birbirlerini sürekli parçalıyorlar; yeni canavarlar oluşturuyorlar. Otomobil kapatılan beden/serbestleştirilen beden ikilemini bünyesinde, bir hareket yasasına dönüştürmüştür; etkin beden edilgen beden zıtlığının anlamı da silinmeye yüz tuttu.” [1]

Otomobil, giderek hızlanan ve yer birliği ilkesinden zaman birliği ilkesine geçen yaşadığımız modern dünyanın, hızı ve teknolojiyi temsil eden en önemli sembollerinden biridir. Günümüzde tümüyle yeni bir toplum sahnesinde yaşayan insan zamanının çoğunu, bu toplumun hızına yetişmek için harcamaktadır. Tüm teknoloji ve artmakta olan yaşam hızı gözönüne alındığında, aslında çoğu yaşamsal ve insani davranışların aynı kaldığı bu modern çağ, aynı zamanda insan hayatının hızla değişmesi ve erken gerçekleşmiş bir gelecek yüzünden birçokları için eylemsizlik ve durağanlıkla birlikte, ruhsal değişimleri de beraberinde getirmektedir. Bu değişim içinde çevresindeki herşeyi anlamlandırmaya ve yorumlamaya çalışan

modern insan, sahip olduğu tüm yaşamsal girdilerin ve nesnelerin hızını, özgürlüğüne ulaşmak üzere bir araç olarak kullanıp, yeni kavramlarla biçimlendirmektedir. Otomobil, insan yaşantısına getirdiği yeni boyutlar ve bu yaşantının geçtiği her ölçekteki mekana ilişkin yeni anlamlarla, bir bakıma modern sürecin içinde en kritik noktalardan birini oluşturur. Her geçen gün temposu artan metropol yaşamı, hızına yetişebilmek için otomobil kullanmayı neredeyse zorunlu kılmaktadır. Yer değiştirme, otomobil ile işlevsel olmaktan çıkıp zevk halini alırken, gündelik yaşantıda yol açtığı yenilikler aynı zamanda otomobili, mekan kavramına getirdiği yeni boyutlarla modern mimarlığın temel belirleyicilerinden biri yapmaktadır. Bu noktada modern mimarlığın kurucularından ki Le Corbusier'nin, otomobilin varlığı karşısında şehirlerin ve mimarlığın değişmesi gerektiğine inanması, erken bir öngörünün doğruluğuna işaret eder. Birçok ulaşım planlamasının çıkış noktası olarak aldığı ve almakta olduğu Le Corbusier'nin 'Işıyan Kenti' ni gözümüzün önüne getirmek, otomobili neredeyse kentteyken yaşanacak bir makine konumuna getiren anlayışı daha iyi anlamamızı sağlayacaktır. Otomobillerin şehir içinde ve çevresinde yol aldığı büyük bir otoyol sistemi, trafiğin üstünde ve çevresinde ayrı yürüme yollarında, otomobillerden güvenli bir uzaklıkta işlerini gören yayalar, neredeyse tüm detaylarıyla işlenmiş gibidir. Le Corbusier, sık sık alıntılanan sözünü, evlerin yaşanacak birer makine olduğunu söylediğinde, biraz daha öngörüyle otomobillerin yaşanılacak birer makine olduğunu söyleyebilirdi.

Modern insanın otomobille kurduğu bu olağandışı ilişki bir taraftan modern kent anlayışını yeniden biçimlerken, bir taraftan mekan kavramına yeni boyutlar katmaktadır. Sınırların her an değiştiği bu mekanda modern insan, bir taraftan da tehlikeli yolculuğuna devam etmektedir. Otomobilin insanla ve mekanla kurduğu, kimi zaman karmaşık ruh durumlarını, arayışları, bir kabuğa sığınma ihtiyaçlarını gösteren bu yüzyıllık ilişki modern mimarlığın, sınırları her an değişebilen tanımlarından bir diğeri olmalıdır. Otomobil, mimarlığa ilişkin bu yeni tanımlar içine, mimarlık adına neredeyse "duvar" ın barındırdığı anlamlara denk yeni anlamlar katmaktadır. Otomobilin mekana ilişkin yeni boyutları, taştan duvarlarıyla uygarlığı ve mimarlığı oluşturan insanlık adına, giderek bu mimarlığı, sacdan oluşturduğu duvarlarla tanımladığı yeni mekanlarda anlamlandırmaya doğru gidiyor gibi görünmektedir. Michel Bosquet otomobil üzerinden bu noktaya dikkatleri çekerek:

"Taş uygarlığından, sac uygarlığına geçiliyor." (L'Express) [2]



Şekil 1.1 Otomobil, insan ve kapatılan/serbestleştirilen beden

İnsanlar otomobili yarattıklarında, epey uzunca bir süre tam olarak ne yarattıklarını, neyle uğraştıklarını anlayamamışlardır. O güne kadar “at” veya “atlı araba” ile gerçekleştirdikleri bir yerden bir yere gitme eylemini otomobil, başka kavramlarla donatmıştır. Otomobilin ilk üretim serüveninin altında yatan gerçek, kendi kendine giden bir araç yapmanın ötesinde, daha bireysel amaçlara hizmet etmektir; insanı daha hızlı taşıyarak yolculuk fikrini tümüyle değiştirmek. Belki de bireysellik, otomobilin bugünkü karmaşık anlamlar bütünü içinde, o günlerdenden bu güne değişmeden gelen en önemli kriterdir. Yolculuk etme fikri beraberinde, bireysellik ve bireyin mekanla kurduğu kişisel ilişkinin derinliğiyle birlikte otomobiller için, motorun ve gücün çok ötesinde yeni mekansal kavramların ve yapıların oluşturulmasını beraberinde getirmiştir. Bu anlamda otomobil “yol” ile ortak mekansal dinamikleri paylaşan, karmaşık bir mimari anlam oluşturmaktadır. Otomobil bir taraftan kentleri ve kent yaşamını altüst ederken diğer taraftan da beraberinde, kendi dinamik estetiğini de oluşturmaya başlamıştır. “Yol” kavramının barındırdığı anlamlar bütünü, otomobille daha da güçlenmekte, gitmek, uzaklaşmak, yer değiştirmek, değişmek ve mekansızlık gibi duygular insan yaşamında otomobilin sağladığı mekansal ve ruhsal özgürlük duygusuyla daha da yaşanılabilir bir hal almaktadır. “Yol” un hızı kışkırtmasıyla otomobil insanlara, üstünlük ve egemenlik duygusunu körükleyen sahte bir özgürlük duygusu yaşatmaktadır. Bu noktada otomobil, zaman içinde insanların daha önceden hiç de tahmin edemedikleri kadar karmaşık yapıların bir araya gelmesinden oluşan, sadece bir motor ve bu motoru çevreleyen bir kabuktan ibaret olmayan, bunun çok ötesinde insanın mekanla kurduğu ilişkiyi daha önceleri hiç tecrübe edilmemiş, belki de eksikliği hissedilen farklı noktalara taşıyan, kendi mekansal karakterini biçimlendiren, neredeyse bir mimari yapıya dönüşmüştür. İçindeyken, çevresindeki mekanın hareket ettiği otomobil, mekanın harekete ilişkin kavramlarına yeni boyutlar katmıştır. Otomobile ve otomobilin değiştirdiği mekan algısına ilişkin bu karmaşık yapı, giderek insanların duygularıyla ve mekan algısının çeşitliliğiyle beslenen ve güçlenen başka bir havaya bürünmektedir. Bu mekan mimari mekana iştirilmiş, hareketin, hızın, yolun, değişimin ve özgürlüğün farklıca hissedildiği, mimari mekana iştirilmiş bir “yan/ek mekan” hissi uyandırmaktadır. Maryse Pervanchon bu mekanı bir proteze benzetir:

“Otomobil sosyalleşme sürecinde , modern hayatın hızına uyum sağlamakta zorlanan insan için, toplumsal hareketliliği geri veren bir protez gibidir. ” [1]

Bu alışma otomobillere ilişkin mekan kavramının boyutlarını, dinamiklerini ve anlamlarını incelemeyi ve tartışmayı amaçlamaktadır. Bu süreçte otomobillere ilişkin mekan kavramı otomobilin, fiziksel boyutlarıyla sahip olduğu, neredeyse bir mimari yapıyı andıran mekansal özelliklerin yanında, aynı zamanda insana ilişkin simgesel, kavramsal ve estetik değerlerin tümü gözönüne alınarak gerçekleştirilecektir ve tüm bu değerler “otomobil mekanı” adına tüm süreç boyunca incelenecek olan mekansal boyutları belirlemek üzere birer parametre olarak kullanılacaktır. Otomobillere ait bu yapının tümü, bir mimari mekanın barındırdığı fiziksel ve psikolojik boyutlara benzer, karmaşık ilişkiler içermektedir. Modern yaşamın en önemli etmenlerinden biri olan otomobil, bu yaşantının her anlamda izdüşümü olan mimarlıkla farklı düzeylerde derin bir ilişki içindedir. Mimarlığın mekanla, mekanın otomobillerle kurduğu ilişkinin ortak anlamlar ve kavramlar etrafında şekilleniyor olması bir taraftan otomobilleri mimarlığa yaklaştırırken, diğer taraftan modern mimarlık adına, otomobillerin üstlendiği değişime ilişkin rolü gözler önüne serer. Bu nokta, otomobiller karşısında mimarlık ve kente ilişkin kavramların ve biçimlenişin değişmekte olduğu gerçeğini gözönünde tutarak, modern süreç içerisinde yaşama ilişkin kriterleri, kentle ilişkisi, mekansal ihtiyaçları gngetike değişen insanın durumunu, otomobiller üzerinden örneklemeyi amaçlamaktadır. Bu nedenledir ki otomobil ve insan arasındaki ilişkiyi, otomobilin tüm anlam ve işlevselliğiyle, mekan ve mimarlık arasındaki ilişki üzerinden rneklemeye ve incelemeye çalışmak, otomobilin modern mimarlığın temel belirleyicilerinden biri olduğu gerçeğinin nedenlerini analiz etmek adına faydalı olacaktır.

2. İNSAN İÇİN BAŞKA BİR YER VE BAŞKA BİR ZAMAN

Otomobil ve insan arasındaki ilişkinin bugün sahip olduğu anlamlar bütününe ortaya çıkarmak ve bu ilişkinin sınırlarını belirlemek otomobilin, ilk üretim fikrinden bugüne kadar geçirmiş olduğu evrimi incelemeyi gerektirir. Bu süreç, insanın otomobile yüklediği anlamların giderek ne şekilde biçimlendiği yönünde, gözönüne alınması gereken birçok temel noktayı içerir. Bu bölümde otomobilin, gerek kendi içindeki gelişimi, gerekse insan yaşamına ilişkin edindiği yerle ilişkili olarak, modernleşme sürecinde üstlendiği anlamlar incelenecektir.

2.1. Modern Otomobile Doğru

Otomobilsiz modern zaman, her ne kadar hayal edilemiyor olsa da gerçekte insanoğlu, günümüzde de olduğu gibi, zamanın evrimi içinde otomobillerin hiç olmadığı bir dünyada da yaşandı. Bilindiği kadarıyla ilk defa 30.000 yıl önce dünya üzerinde yürüyen insan, binlerce yıl sonra kendi yaşamsal hızına yetişebilmek için, sonunda otomobili icat etti. Modernizmle birlikte toplumsal yaşamın giderek değişmesi ve bireysel yaşamın ön plana çıkartılıyor olması bir anlamda, otomobilin üretim ve kullanım sürecini hızlandırmıştır. İlk otomobil düşüncesinin altında yatan gerçek toplu taşıma fikrinden çok, insanın değişmekte olan yaşam biçimine göndermeler yapan bireysel hedefler içermekteydi. İnsanı daha hızlı kılmak düşüncesi modernizmin, herşeyin anlık değişimler içinde birbirini izlediği düşünsel yapısına bir anlamda uyum sağlama çabasının bir sonucudur. Modernleşmenin ilk aşamalarında yaşamın her an artmakta olan hızı, önüne geçilemez bir hal alırken, insan bu yeni yaşama yönelik adaptasyon sürecinin büyük bir bölümünü, otomobillerinin içinde geçirmiştir. Otomobiller bir taraftan modern tekniğin, makineleşmenin bir göstergesiyken, aynı zamanda da değişen toplum düzeniyle

birlikte, insanın yaşamını sürdürmek üzere geliştirdiği mekanik bilincin, hareketi ve hızı görünür kılan önemli simgelerinden biri olmuştur.

İkinci Dünya savaşıdan önce otomobile ve beraberinde gelen hıza sahip çıkan modern manifestoların en önemlisi Fütürizmdir. İnsan ve hız arasındaki sonu gelmez yarış, genellikle düş ile delilik arasındaki ince çizgide yapılagelmekteyken, yüzyılın başlarında Fütürüst Manifesto' nun sözcüsü Marinetti, hızın yeni bir ahlak ve din anlayışı olarak ortaya çıktığının söylüyordu. Modernizme ilişkin manifesto ve programlar arasında, geçmişe ilişkin tüm anlam ve yapıları reddeden, yeni bir toplum düzeni oluşturmanın zorunluluğundan bahseden Fütürizm, bir anlamda insan yaşamı içindeki yeri giderek önem kazanan ve eski yaşam biçimini değiştirerek yeni yaşamsal boyutlar katan otomobilleri, bu değişimin bir sembolü gibi görmüş ve motorize bir modernizm anlayışı oluşturmaya çalışmıştır. Fütüristler hareket halindeki insanı parçalara ayırarak resmettiler. (Şekil 2.1) Sözcüleri Marinetti hızın yarattığı bağımlılığı ve psikolojik ruh hallerini dile getirirken, yüksek hızda ilerlemenin dua olduğunu söylüyordu. [4] Hızı tanrılaştıran Fütürizm, otomobiller üzerinden bir anlamda insan ve hız arasındaki ilişkiyi kutsamıştır:

“Dünyanın ihtişamının yeni bir güzellikle: hızın güzelliğiyle zenginleşeceğini ilan ediyoruz. Solukları harlamaya hazır yılanları andıran dev borularla bezeli tamponuyla bir yarış arabası...Yüzyılların en çıkıntılı noktasındayız!...Olanaksız'ın kanatlarını kırmak gerekirken şimdi, ne diye dönüp arkamıza bakalım ki? Zaman ve mekan dün öldüler. Her an her yerde hazır bulunan hızı şimdiden yarattığımıza göre, daha şimdiden Mutlak'ta yaşıyoruz biz. Her nesil kendi kentini inşa etmek zorunda kalacak; mekanik uzantılarımızla birlikte devinimi oluşturan bizlerin gürültülü ve hızlı yaşantımızı, bundan dört, beş ya da altı yüzyıl önceki insanın kendi gereksinmelerine göre yarattığı sokaklarda sürdüremeyişimiz gibi.” [5]



Şekil 2.1 Filippo Tommaso Marinetti, Fütürist Manifesto, 1909

Otomobilin ilk yaratılma sürecinde insanlar aslında kesin olarak neyle uğraştıklarının farkında değillerdi. Bir yüzyıla yakın bir süredir geliştirilen, ilk düşünceleri Leonardo da Vinci' ye Dürer' e kadar uzanan “Motor” gücünü “At” ın yerine koymak fikri, otomobil düşüncesinin başlangıcını oluşturur. Kendi kendine giden, devinen, “ atsız araba” yapmak fikri, bir süre sonra tahmin edilenden fazlasına ihtiyaç duyulduğunun sinyallerini vermeye başlamıştır. Otomobilin “araba” dan (car[iage], wagen, voiture) farklı bir şey olduğu, yapılmasının da kullanılmasının da bambaşka düzenlemeler gerektirdiği, biçiminde ise çok ayrı kurallara uymanın zorunlu olduğu gerçeği bir süre sonra anlaşılmaya başlandı. [3] Sonraları anlaşılan ve belki de otomobil üzerine en önemli tartışmayı başlatacak olan bir diğer konu ise doğal olan birşeyin yerine doğal olmayan bir şey koyulduğu düşüncesi idi.

Kolayca tahmin edilebileceği gibi otomobil bir günde ve bir kişi tarafından icat edilmedi. Yine de motorlu araçlar için teoriler geliştiren Isaac Newton ve taslaklarını kağıda döken Leonardo da Vinci , modern otomobilin tarihinde birer başlangıç noktası konumundadırlar. Bununla beraber, modern otomobile ait ilk prototip, 1885 yılında Karl Benz tarafından yaratılmış olsa da, gerçekte ilk kullanılabilen, ileriye doğru sürülebilen araç bu tarihten 100 yıl daha önceyi işaret etmektedir. Fransız ordusunda mühendis ve mekanik tasarımcı olan Nicholas Cugnot, 1769 yılında buhar enerjisi ile çalışan ilk otomobil prototipini Paris'te yarattı. (Şekil 2.2) Pratik kullanıma olanak vermeyen ve saatte sadece 6 km hıza ulaşabilen bu araç, modern otomobilin yaratılmasında önemli bir esin kaynağı olmuştur. [6]



Şekil 2.2 Kendi kendine devinen ilk otomobil prototipi, Nicholas Cugnot, 1769

Mekanik prensipler kullanılarak gerçekleştirilen, bilinen en eski “taşıma” eylemi, MÖ 3500'lere kadar uzanır. Antik Sümer medeniyetleri, binek hayvanlarının çektiği basit ve tekerleksiz sistemlerle yer değiştirme işlemini gerçekleştiriyorlardı. [7] Taşıma eyleminin gerçek anlamda mekanikleşmesi ise ilk olarak, iki yüzyıl kadar önceyi referans gösterir. Tüm bu süreç içerisinde otomobil, kendi işlevsel ve insan yaşamına ilişkin yaşamsal gelişimini tamamlamakta ve modern yaşamındaki anlamını giderek daha da güçlendirmektedir. Günümüzde modern otomobil, insan için yerdeğiştirmeyi sağlayan bir ulaşım aracı olmanın ötesinde, yaşamsal birçok girdiyi bünyesinde barındıran bir yapı oluşturmaktadır. Bu yapı modern yaşamın getirdiği değişime bir anlamda direnen, uyum sağlama çabasında olan insan için ironik bir anlamsal bütün içermektedir. Otomobiller bir taraftan makine çağının ve modernleşmenin simgesi konumundayken, diğer taraftan da bu yaşantı içinde insanın çevresini yorumlama sürecinde önemli bir araç durumundadır.

Modern otomobil bugüne gelene kadar birçok farklı aşamadan geçmiş ve kendi tarihi içinde farklı eğilimlerle karşı karşıya kalmıştır. 1880-1910 yılları arası otomobil tarihinde öncü dönem olarak anılır ki ünlü Model T 1909 yılında Ford tarafından bu dönemde yaratılmıştır. [7] Takip eden 20 yıl ise hızın ve gücün cazibesine kapılarak geçirilen romantik bir dönemdir. Bu dönem ayrıca, parça üretimi ve yaygınlaşp popüler olmaktan, motorizasyona geçişin yapıldığı bir dönemdir. Sonraki 20 yıllık periyotta ise stil ve beğenin ötesinde, otomotiv teknolojisi mükemmelleştirilmeye çalışılmıştır. Günümüzde modern otomobil endüstrisinin yaşadığı dönem, farklı müşteri karakterlerini ve ihtiyaçlarını belirlemek ve bu doğrultuda, bu bölümlenmelerden her anlamda sorumlu olmak olarak tanımlanıyor. Başlangıçtan bugüne otomobilin tarihini gözönüne almak ve bugün modern otomobilin üretilmesinde gerek tasarım, gerekse üretim aşamalarında binlerce insanın görev aldığını bilmek, “otomobil” işinin büyüklüğü ve sınırları hakkında fikirler yürütmemizi sağlayabilir. Gerçekte modern otomobilin tarihi tıpkı mimarlıkta olduğu gibi, tüm dünya genelinde önemli bir yer tutan, insan yaşamındaki dinamiklerin izdüşümleri sayılabilecek, savaşlarla, politik değişimlerle ve insanın yaşadığı döneme ait bireysel ve toplumsal eğilimlere ait imgelerle ve anlamlarla yüklü, büyük bir evrimi yansıtır. Çevresindeki her nesneyle derin ilişkiler içinde olan insan, otomobile varoluşu gereği, kimi zaman sahip olduğundan fazla anlamlar yüklemiştir. Otomobilden önceki dönemlerde ulaşımı ve yerdeğiştirmeyi at veya atlı araba ile

gerçekleştiren insan, daha hızlı yerdeğiştirmenin coşkusunu, otomobili bir anlamda canlı bir varlıkla eşdeğer tutarak hissettirmiştir. Mehmet Ergüven, insan ve otomobil arasındaki ilişkinin, canlı bir varlıkla kurulan ilişkiye benzediğini söylerken, bu noktaya dikkat çekmektedir: (şekil 2.3)

“Hiçbir taşıt aracının geçmişi otomobil denli *mythos*’ la yüklü değildir. Öyle ki, binek hayvanının keşfiyle ayağı yerden kesilen insanoğlu, ata biner binmez yüzyıllar boyu sürecekle bir düşün içinde bulmuştur kendini. Fazla ayrıntıya girmeyelim: Motor kuvvetinin hala beygircüyle ifade edilmesi bunun en açık kanıtıdır ” [1]

Otomobil bugün, başlangıçta üretilen prototipinden her açıdan çok farklı bir konumdadır. Artık sadece bir yerden başka bir yere gitmek için kullanılan, mekanik bir işlevsellikle barındırmanın ötesine geçmiş bir yaşamsal yapı barındırır. Bu yaşamsal yapı aynı zamanda, kendi mekansal düzlemini de oluşturmaktadır. Bugün otomobil insan yaşantısına yön veren “modern” sahnede hıza, özgürlük duygusuna, keşiflere, statüye, şekil ve biçim estetiğine ve insanın mekanla kurduğu derin ilişki doğrultusunda mimarlığa referans veren, öne çıkan bir oyuncu konumundadır. Bu denli önemli bir nesne hiç kuşkusuz, bizi çevremizdeki her şeyi anlamlandırmaya ve farklılıklarını belirlemeye iten bu modern çağın, üzerinde çok konuşulan önemli hedeflerinden biri konumuna gelmiştir. Otomobilin bugün bu anlamda edindiği yer onu, bir taraftan sosyal bir varlık, bir yapı konumuna getirirken, diğer taraftan insan yaşantısının geçtiği her mekanı gerek yapısal, gerekse kavramsal olarak biçimlendiren mimarlığın, temel belirleyicilerinden biri yapmaktadır.



şekil 2.3 İnsan, at ve kendi kendine devinen otomobil

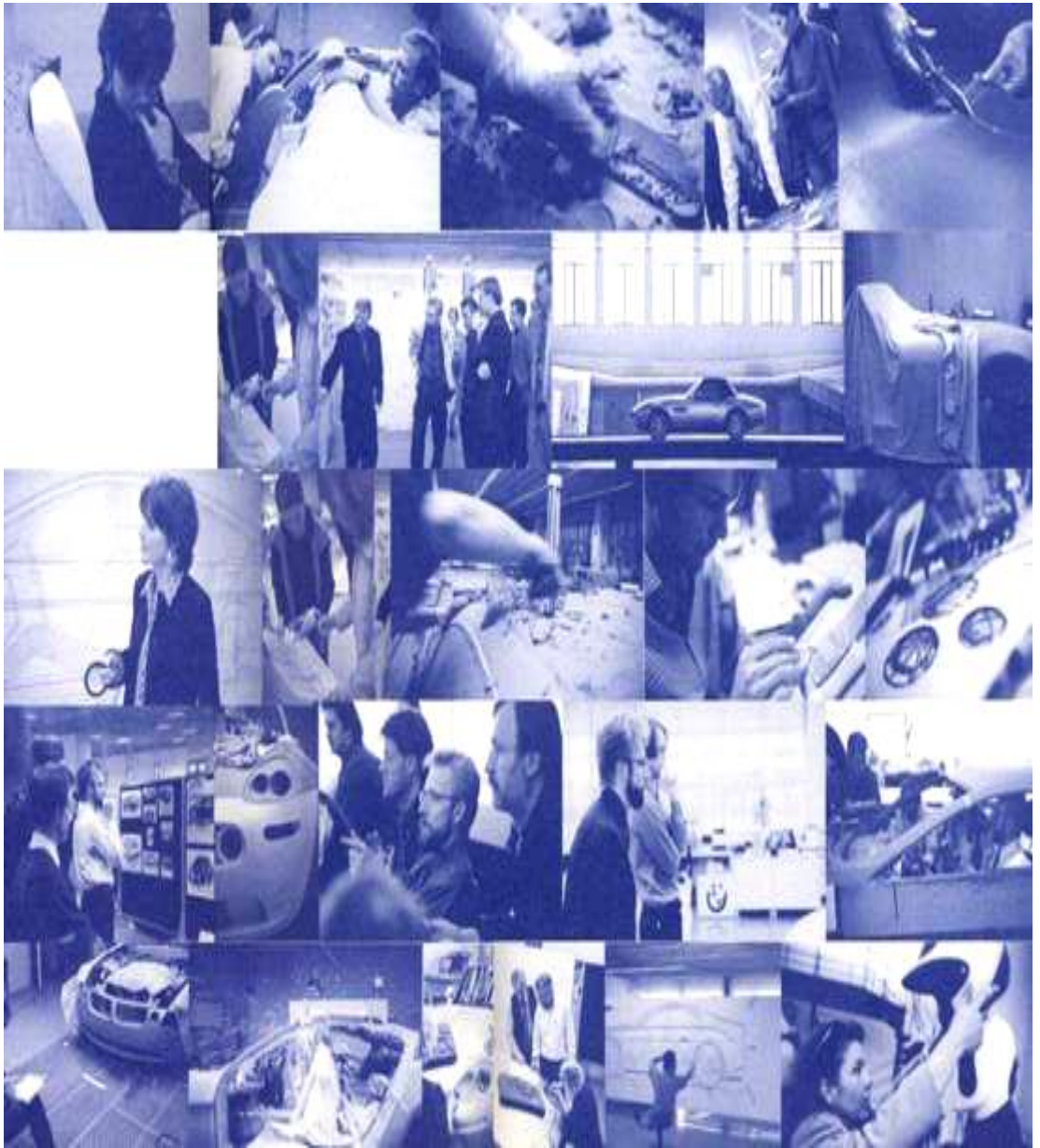
2.2. Otomobile İlişkin Sembolik/Estetik Karakterler ve İnsanbiçimsellik

Otomobil ve insan arasındaki ilişkinin giderek şekillenip mekansal özellikler kazanması, bu ilişkinin birçok farklı algı düzeyinin bir araya gelmesi ve kendine özgü bir yapı oluşturmasıyla gerçekleşir. Bu yapıyı oluşturan insana özgü algı çeşitliliği, insanın bedensel ve ruhsal mekansal ihtiyaçları doğrultusunda otomobilin bir nesne olarak birçok anlam yüklenmesine yol açmıştır. Günümüzde otomobiller bir taraftan fiziksel boyutlarıyla mekansal bütünlük içinde varolurken, bir taraftanda da insan için bir çok sembolik karakterle yüklenmiş bu fiziksel varoluş içinde, bir anlamda mekanın psikolojik boyutlarıyla bütünleşmeye doğru yönlendirilmektedir. Modern süreç içinde çevresindeki tüm nesneleri, yaşama ilişkin anlamlarla yorumlamaya çalışan insan için otomobil, insan bedeni genişliğindeki iç hacmi ile fiziksel anlamda kendi boyutlarına en yakın nesne durumundadır. Bu durum otomobili diğer endüstriyel ürünlerden farklı olarak tasarım sürecinde, insan için farklı bir çok anlamın ve algının gözönünde bulundurulması gerekliliğini zorunlu kılar. Bu bölümde otomobilin insan yaşamıyla mekansal boyutta kurduğu ilişkiyi oluşturan algı düzeylerinin, otomobilin bir nesne, bir yüzey, bir simge ve anlam birlikteliği içinde nasıl biçimlediği üzerinde durulacaktır.

Otomobillerin son yıllardaki resmi olarak gelişimi, estetik ve sanat eksperleri profesyonelin sistematik analizlerine konu olmuştur. İçinde bulunduğumuz dönem biçimlerle, şekillerle ve görünüşlerle dört bir yandan sarılmış durumdadır. Her nesnede bir anlam bulma, farklılıkları belirleme ve ana hatlarını, taslağını bulup çıkarma ihtiyacının farkındayız. Ünlü sanat eleştirmeni Marc Argué yaşadığımız modern çağı yorumlarken varolana, mevcut olana anlam verme ihtiyacı üzerinde durur. [8] Bu dönemi, aşırılıklar ve süper-ultra bolluklar dönemi olarak tanımlayan Argué, bizi şekil vermeye yönlendiren bu ihtiyacın anlamlar panoramasını kalabalıklaştırdığını da belirtir. Goethe' nin de dediği gibi, görünen ve varolan, görünebilmek ve varolabilmek için diğerlerinden ayrılmalıdır. [8]

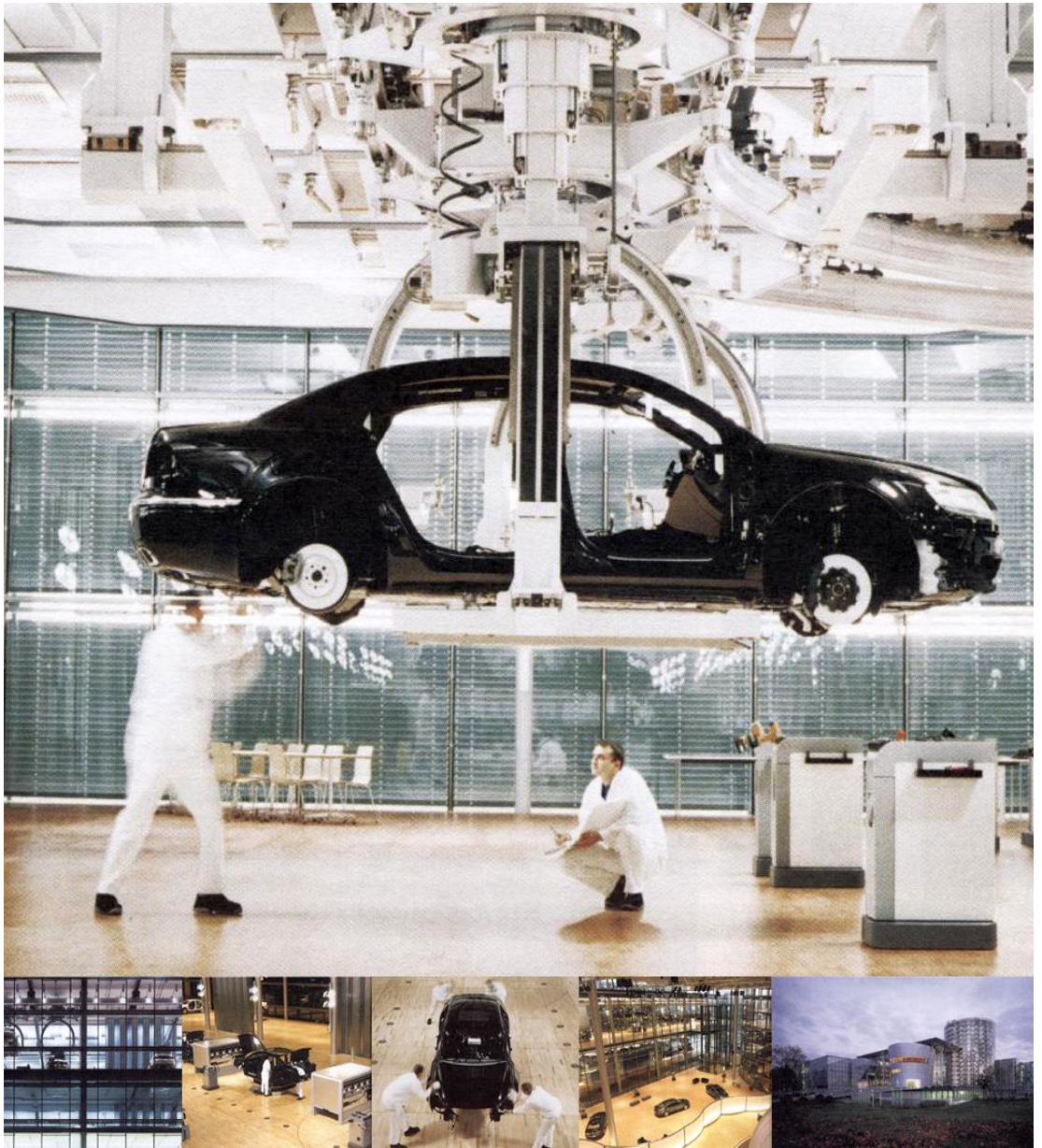
Otomobiller, bu aşırılık oyununda öne çıkan aktörlerdir. Güncel otomobil tasarımında, sembolik ve estetik karakterlerin en çarpıcı olanları gözlemlenebilir. Bu durumda “sembolik karakter” ile anlatılmak istenen, bir nesnenin anlam birliktelikleri ve belirli bir kültürde, bir yorumcu için değer yaratma kapasitesidir.

“Estetik karakter” ile anlatılmak istenen ise algılanabilir kalite, şeklin ana karakteri ve aslında duyarlı faaliyeti, hareketi ve oluşumunu canlandırma kapasitesidir. Otomobiller, insan için sembolik ve estetik birçok karakterlerle anlaşılan ve anlamlandırılan, tasarımsal değerleri yüksek önemli nesnelerdir. Bu noktada seri üretilen bir otomobilin, ilk tasarım eskizlerinden itibaren üretim bandına girmesinin beş yıldan uzun bir zaman alıyor olması, yaşanan süreçte detaylara ilişkin ilişkin hassasiyeti ortaya koymaktadır. [9] Bu sürecin en önemli kısmını tasarıma ilişkin sembolik karakterleri belirlemek oluştururken, estetik karakterler bir bütün içinde farklılık yaratmak üzere çeşitlendirilmektedir. (Şekil 2.4)



Şekil 2.4 Otomobil tasarımında sembolik/estetik karakterlere ilişkin süreç, BMW Z8

Alman otomobil üreticisi Volkswagen, en son aracı PHEATON için Dresden’ de inşa ettiği “ The Glass Factory” isimli fabrikada, bir taraftan otomobil üretimindeki süreci gözler önüne sererken, bir taraftan da müşterilerinin satın alacakları otomobili üretilirken izlemelerine olanak vermektedir. (Şekil 2.5) Otomobil henüz üretim bandında iken müşteriler, kişisel zevkleri doğrultusunda üretilmekte olan araç için renk ve malzeme konusundaki tercihlerini belirtebilmektedirler. [10] Otomobil teknolojisinin ulaştığı en üst noktayı sembolize eden bu anlayış ve yapı, otomobil ve insan arasındaki ilişkinin bireysellik boyutunun ne denli önemli olduğuna ve toplumun otomobillere duyduğu güvene ilişkin çarpıcı bir örnektir.



Şekil 2.5 VW PHEATON ve “Cam Fabrika”

Başlangıçta sadece yer değiştirmeyi sağlayacak bir ulaşım aracı olarak düşünülen otomobil, zaman içinde kendisine insan yaşantısı içinde bambaşka bir yer edinmeyi başarmıştır. Otomobilin kendine edindiği bu fiziksel boyut, bir anlamda insanoğlu için de, daha önce hiç bulunmadığı yeni bir mekandır. Otomobilin mekan ve zaman birlikteliği üzerine mekansal algıya getirdiği harekete ilişkin yeni yorum, bu mekanın gerek fiziksel, gerek algı boyutuyla insan için birçok varoluşsal anlamı beraberinde getirmektedir. Maryse Pervanchon “Beden İçin Başka Bir Yer ve Başka Bir Zaman” adlı yazısında yaşantımızdaki otomobili “kendimizi iyi hissettiğimiz bir yer” olarak betimliyor: (Şekil 2.6)

“Direksyon başında olmak fiziksel, bedensel bir zevk veriyor; manzaranın ön camdan içeri girdiği, yolun hızla tüketildiği, kilometrelerin yutulduğu izlenimiyle etkisi artan bu kapalı mekanda, bu büyülü kabarcıkta bulunmak, insana bir rahatlık duygusu veriyor. Yerdeğiştirme hızı, hızlanmanın ya da yavaşlamanın kuvveti, tıpkı bir başdönmesinde olduğu gibi bedenin varlığına tanıklık ediyor. Otomobilin bize sunduğu bu varolma zevkinde bir oyun var. Bu oyunun işlevlerinden biri de bizi imgelemimizle doğrudan temasa geçirerek daha da iyi varolmamızı sağlamak. ” [1]

Modern zamanın önemli otomobil tasarımcılarından biri olan İtalyan tasarımcı Giugiaro, bir otomobil tasarımcısının, kendisini dünyanın merkezi gibi hissetmesi gerektiğini belirtmiştir. [3] İnsanın gündelik yaşantısı içinde, kendisine fiziksel ve psikolojik boyutlarıyla her anlamda en yakın obje, neredeyse otomobildir. Bu açıdan otomobil sürekli bir değişimin ve devinimin yaşandığı günümüzün modern dünyasında, bir taraftan yaşanmakta olan dönemin trendlerini yansıtan bir aynayı andırırken, bir taraftan da otomobilleri kullanan kişilerin seçimlerini ve toplum içindeki statülerini yansıtan, karşımızdakine bizim hakkımızda bir şeyler anlatan kıyafetlerimiz gibi birer sembol konumuna gelmişlerdir; Jonathan Raban, otomobilin bir kıyafet gibi insan bedenini sardığını dile getirirken, aslında otomobilin kendi kabuksal bedeni ile insan bedeni arasındaki ilişkiye dikkat çekmektedir: (Şekil 2.6)

“Otomobiller çeşitli simgeler yüklenmek zorunda kalmışlardır; terzilerin moda yaratmak için kullandıkları cansız mankenler gibi giydirilmişlerdir sanki. Benliğin bir yansımasıdır otomobil; sahibinin gittiği yere gider; dış görünüşünü sahibine, onun seçimine, beğenisine göre belirler; vereceği mesajı bir anda verir. Otomobil tasarımının sınırlı olanakları bir avuç modelle zorlanmıştır. Jaguar, Citroen 2CV gibi. Bu otomobillerin hepsi de birer kült nesnesi olarak kullanılmışlardır, sanki sahiplerini betimleyen birer özetlerler; Ortaçağ'da savaşın tam ortasında beliren bir kalkanın üstündeki simgeler gibi hemen göze çarparlar.”[8]

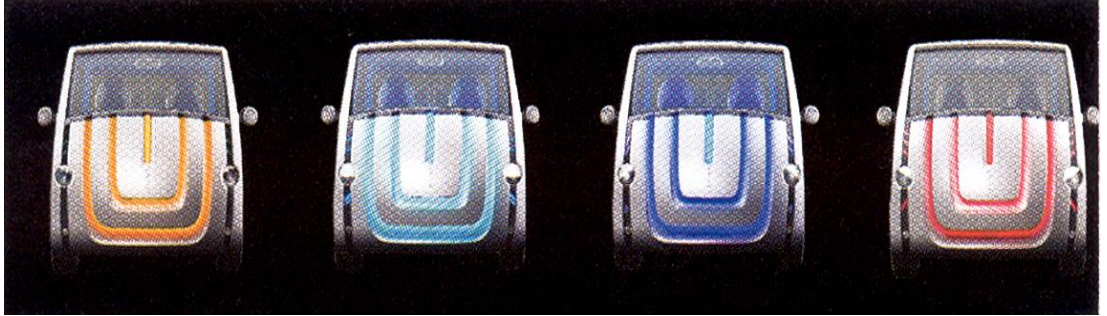
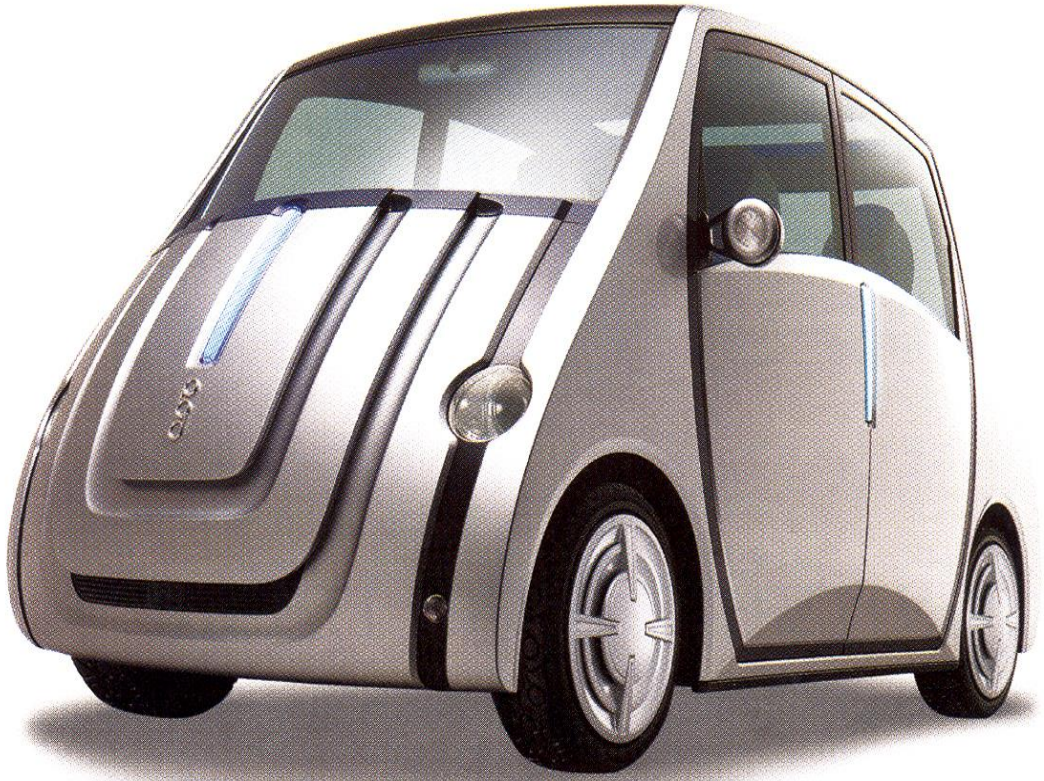


Şekil 2.6 Otomobil, imgelem ve varolmak

Otomobil, kullanıcıların kişilikleri hakkında verdiği önemli ipuçları ile, tasarım, üretim ve kullanım aşamalarında önemli detayların ve anlayışların oluşmasını zorunlu kılmıştır. Artık otomobiller renklerinden aksesuarlarına kendilerine has ifadeleri olan, bir şeyler anlatan önemli ürünlerdir. Her markanın kendine özgü tasarım anlayışı ve diğerlerinden ayrılan farklılıkları, aslında belirli bir toplumsal statüyü hedef alarak tasarlanıyor olmasından kaynaklanır. Kullanıcıların yaşam stilleri, ihtiyaçları ve beklentileri her anlamda otomobil tasarımının önemli girdilerindendir. Otomobilin insanın doğasıyla kurduğu ilişki ve varoluşundaki anlam, bir obje olarak ele alındığında otomobili, tasarlanması en uzun zaman olan endüstriyel ürünlerden biri yapar. Fiziksel ve mekanik gerekliliklerin dışında otomobilin özgürlüğü ve hızı kışkırtma potansiyeli, her zaman için otomobil estetiğinin ve tasarımının temelini oluşturmuştur. İnsanın duygularıyla ve gündelik yaşamıyla bu denli derin ilişkide olan bir ürün için, kendine has yaşayan bir kişilik gibidir benzetmesini yapmak bir çok tasarımcı için gerçeğin ta kendisidir. Tahsin Yücel için bu durum, otomobili yaşayan bir varlık gibi görmenin ötesinde, insan olmak/insanlık adına değerler barındıran, otomobili kişiselleştiren daha farklı anlamlar içermektedir:

“Otomobil mi alıcısına gerçek kimliğini getirir, alıcı mı otomobiline bir insan kimliği kazandırır? Hiç kuşkusuz, seçimi alıcı yapar, ama gerisi otomobilin işidir: yön verip yol bularak, insanlık değerlerini öne çıkararak, “yaşamı değiştirir”. Bu da bize gösterir ki, en azından üreticilerinin, tanıtımcılarının ve tutkunlarının evreninde, hep insan nitelikleriyle donatıldığını gördüğümüz otomobilin üstlendiği insanlık insanınkinden daha ileri, daha güçlü ve daha görünür bir insanlıktır. Otomobilini seçen insan da “sıradanlığı aşarak” bu insanlığı üstlenir, bu insanlıkla özdeşleşir, bu insanlıkla varolur, bir bakıma türünün kaynaklarına dönerek hem çekici bir yaşama sanatına erişir, hem de beğenilerini görünür kılar. Böylece, Seat çok konuşulan, çok kıskanılan bir otomobilse, onu üstünüze geçirince çok konuşulan, çok kıskanılan siz olursunuz; Chrysler tutkuyla sürülen bir otomobilse, onu sürdüğünüz sürece insanlar size tutkuyla bakar; Audi farklı bir otomobilse, siz de hemen farkedilir ve farklı bir kişi olarak algılanırsınız. Hiç kuşkusuz, otomobil dünyasının yaratıcı insanları da gönülden onaylar kendisini: binyılların homo-erectus’ u dört tekerlekli yaratıkla özdeşleşerek kusursuzluğa ulaşır. ” [1]

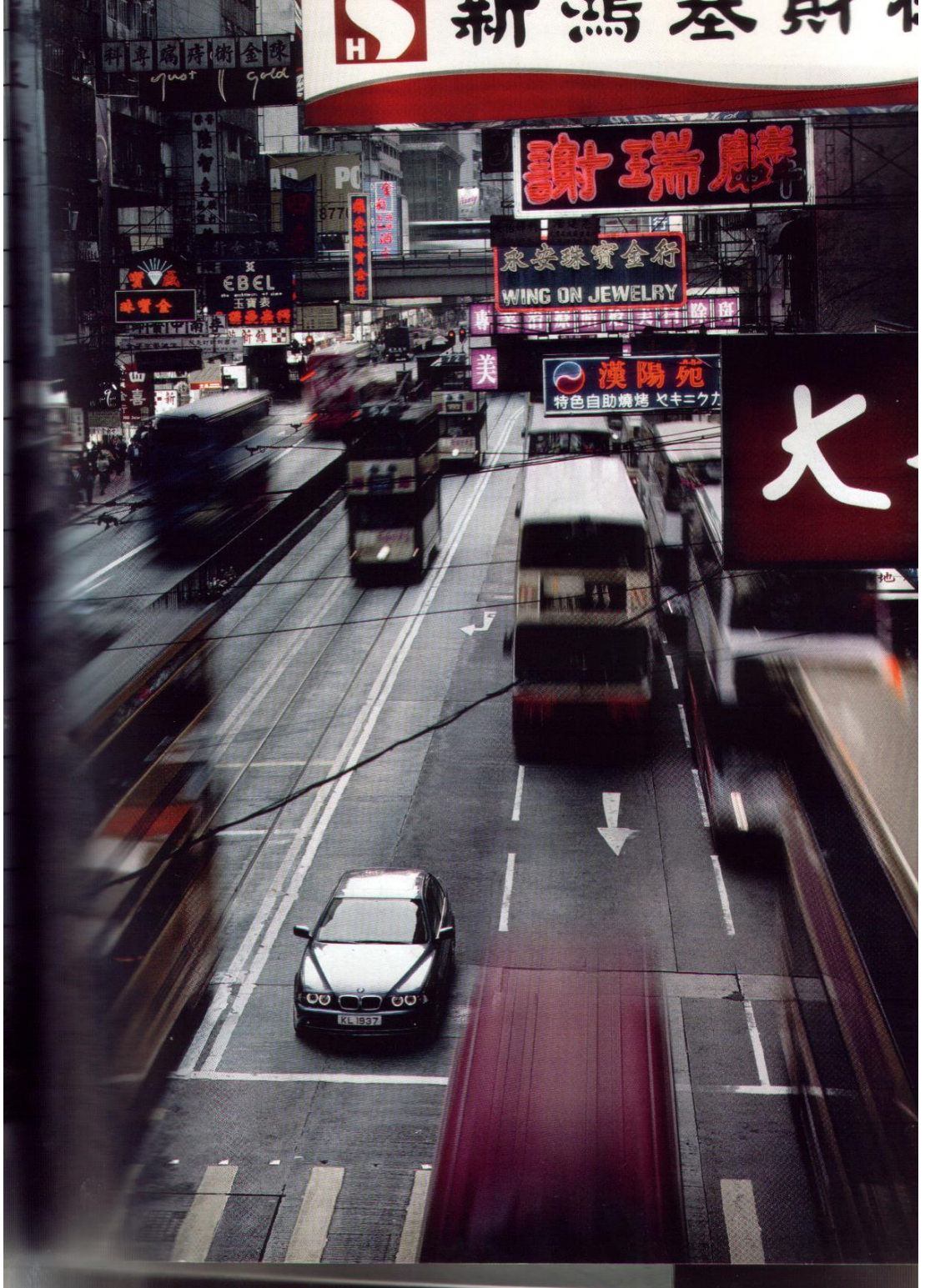
Otomobil tasarımında 21. yüzyıla hakim olan trend, aslında her alanda kendisini hissettiren unisex kültürün bir yansımasıdır. [11] Otomobilin maskülen havasından kurtulup daha cinsiyetsiz bir havaya bürünmesi, toplumsal hayatın gerektirdikleriyle ilintilidir. Kadınların her anlamda modern yaşantıda ön plana çıkışı, artık sürücü koltuğunda oturuyor olmaları, otomobil tasarımında son dönemdeki anlayışı belirler. Daha kullanışlı, küçük ama yine de güçlü yeni otomobiller, yeni makyajlı yüzleri, duygusal ama güçlü ifadeleri ile, sosyal hayatta yan yana mücadele veren her iki cinsiyet için de başarıyı ve gücü simgeleyen önemli bir kriter olmuşlardır. Bu durum otomobili, nesnel bütünlüğünün yanında, bir iletişim aracı konumuna getirir. Sürücüsüne, çevresiyle bir anlamda toplumsal bir iletişim dilinde konuşmayı sağlayan otomobil, bu özelliğiyle diğer endüstriyel ürünlerden ayrılır. (Şekil 2.7) Japon otomobil üreticisi Toyota ve Sony’ nin birlikte geliştirdikleri “Personalization on Demand (POD)” isimli concept araç, sürücünün otomobiliyle ve çevresiyle kurduğu duygusal ilişkiyi geliştirmeye yönelik olarak tasarlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda otomobil sürücüsünü dinliyor, sürücünün sürüşe ilişkin alışkanlıklarını bir monitör aracılığıyla kaydederek gösteriyor ve bir süre sonra otomobili kullanan kişinin kişisel tercihlerini ve sürüş yeteneklerini öğreniyor. Otomobil altı farklı duygusal durumu tanımlayarak tepki verebilmektedir. Araç mutluluk ve üzüntü gibi duyguları ve tepkileri LED renklerini, gözlerini (ön farlar), ağzını (ön ızgara), ve kulaklarını (yan aynalar) kullanarak gösteriyor. Bu aracı kullanan kişi çevresine, o içinde bulunduğu duygusal durum ile ilgili sinyaller verebilmektedir. [10]



Şekil 2.7 Otomobil ve “Duygusal Zeka”, POD, Totota/Sony Japan

Otomobil ve hareket arasındaki mekansal düzlemin çeşitliliği, otomobile ilişkin iletişimin gücünü arttırmakla beraber, aynı zamanda bu iletişimin toplumsal boyutlarını da genişletir. Hareket eden bir nesne olma özelliğiyle otomobil, makyaj ya da giysi gibi bedeni sarma yetisinin ötesinde niteliklere sahiptir. Sürücüye hareketli ama paradoksal olarak, adsız bir toplumsal etkileşim diliminde, kendi gücünü dile getirme olanağı verir. Otomobile ait yerleşik, ulusal ve evrensel imge, otomobilin hareket eden nesnesel özelliğiyle birlikte farklı kültürlerde bütünselliğini kaybetmeden varolmasını sağlamaktadır. Avrupada üretilen bir otomobil, kilometrelerce mesafedeki farklı kültürel altyapıya sahip bir toplum için aynı simgesel

değere sahip olabilmektedir. [12] Otomobilin mekansal düzlemdeki hareket kabiliyeti bir iletişim aracı olarak, farklı mekanlar arasında kimliğe dair sınırları ortada kaldırır. (Şekil 2.8)



Şekil 2.8 Avrupadan Uzakdoğu'ya, BMW 5, Hong Kong

Tüm dünyada, sahip olunan, kullanılan otomobili topluma göstermek önemli bir davranış biçimi haline gelmiştir. Bu anlamda, Mercedes, Jaguar, Bmw, Audi gibi markalar farklı kültürlerle sahip toplumlarda, farklı anlamlar ifade ederler. (Şekil 2.9) Bu davranış biçimi otomobilleri son derece önemli bir nesne sınıfı olmanın yanında aynı zamanda, gelişmiş birer iletişim aracı durumuna getirirler. [13] Jonathan Raban otomobillere ait bu iletişimin boyutunu genişletmektedir:

“Otomobil, hava geçirmeyen hava borularının ve kaput gibi yalnızca küçük bir motoru gizlemeye yarayan gereksiz büyüklükteki gereksiz yapaylıkların da yardımıyla kişilikleri belirlemek için sloganlar yaratıyordu: “Bu, güçlü ve tutkuludur ”; “ Bu, zengin ve özgüvenlidir ”; “ Bu, mantıklı ve sağlamdır ”; “ Bu, çizgilere ve renklere duyarlıdır ”. Küçük değişiklikler, ayrıntılar gerçekleştirilebilir otomobille; otomobille onu kendi aynanız haline getirinceye kadar uğraşabilirsiniz; daha sonra da neredeyse hiç çaba göstermeden, aşırı hız yaparken bile çevrenizle iletişim kurabilirsiniz. ” [1]



Şekil 2.9 Otomobil ve çevresel iletişim

Nesneleri “insanbiçimselleştirmek”, yani onlardan canlı kişilermiş gibi bahsetmek, onları insanlar için kullanılan değimlerle anlatmak, tasvir etmek yaygın bir alışkanlıktır. Otomobillerin canlı varlıklar olarak sunulması buna benzer bir işleve hizmet etmektedir. 20. yüzyılın başlarında kimilerine göre otomobil, “makine çağının evcil hayvanı” olarak tanımlanırken, kimileri otomobili “motorize ilham perisi” olarak betimlemiştir. Daha sonraki dönemlerde, 20. yüzyıla ilişkin sanat akımları, manifestolar ve programlar için otomobil, insanlaştırılmanın farklı yönleri ile entegre olacaktır. İnsanlaştırma bir adım öteye gidecek ve otomobillerle karşılıklı bir ilişkiye girilebildiğı gibi aynı zamanda etkileşimde de bulunulabilecektir. Yani otomobiller de tepki verebilir, konuşabilir canlı varlıklardır artık. Trafik kan dolaşımına benzetilir ve konuşan, öğreten, hisseden canlı makinelere kişilik kazandırılır. Ilya Ehrenburg “On beygircü” isimli romanında, otomobilleri canlı makinelere benzetir:

“Motorlar insan gibidir, her motorun kendine özgü bir sesi, otomobillerinse tasarımcılarının birer fizyonomi atfettikleri bedenleri vardır. Farlar gözlere, radyatör kapakları ağızlara benzetilir.” [2]

Kişiselleştirmenin bir adım ötesi otomobillerin kutsallaştırılmasıdır. Fransız ressam Fernand Leger, otomobili “duman ve tozdan kuyruğı olan yeni bir tanrı” olarak tanımlamaktadır. Birçok sanat akımı için otomobiller, nesnelerin sıradan görünümlerini değiştiriyor, manzarayı ikincil ve dekoratif bir unsura dönüştürüyorlardı. Otomobile ilişkin kutsallaştırma sadece batılı toplumlarla da sınırlı değildir. Budist keşiş Ryuei Nakajima “Biz Asyalılar için otomobil cansız bir makina değildir, onun bir ruhu vardır ve sürücüsünün ruhuyla uyumlu bir birliktelik oluşturmak zorundadır”derken otomobile ilişkin imgeler üzerine Kurt Möser kolektif bir birliktelikten söz etmektedir:

“Otomobil üzerine imgeler ve kıyaslamalar kendi içlerinde ne kadar heterojen ve çelişik olursa olsunlar, toplumda otomobile karşı güven duyulmasını sağladılar. Otomobil güncelleşip sıradanlaştıkça, teknik yapısı bir sır olmaktan çıkıp, kolayca ilişki kurulabilir hale geldikçe, otomobillerle ilgili deneyimler yaşamın politika, ekonomi gibi öteki alanlarına da taşındı. Örneğin Erich Kaestner’in “Zaman Araba Kullanır” adlı şiirinde direksiyon kırmayı hem politikadaki mecaz anlamıyla, hem de düz anlamıyla kullanması, ancak otomobilin kolektif simge haline gelmesiyle mümkün olabilirdi.” [2]

2.3. Otomobil Üzerine Farklı Görüşler

“Beni her şeyden çok sıkan bir konu var ki, bu da otomobilin sistemli biçimde suçlanması. Elimize geçen her fırsatta onu kentlerimizden kovmaya artık son vermeliyiz. La Défense meydanında yayalara ayrılmış bölüm tam bir yeteneksizlik örneği: İnsanın 30 metre gitmek için otomobile ihtiyacı olmayabilir de, 500 metre gitmek için olmaz mı? Otomobil belirli özel sitlerin yıkıcısı olan bir etkene, bir engele indirgeniyor, oysa harika bir özgürleşme aracı! İnsanın işyerinden yarım saat – kırkbeş dakika uzakta yaşaması artık olumsuz bir şey diye kabul edilmiyor. Yer değiştirme işlevsel olmaktan çıkıp, zevk halini aldı. Günümüzde, sıkı bir işgünü sonrasında otomobil, insanın radyo dinleyebileceği, telefon edebileceği, kısacası rahatlayabileceği bir yer. Çevrecilik son derece demogojik bir olgu olup çıktı. Bununla birlikte otomobilin kendini kente uyarlaması, hava kirliliği sorunlarını hesaba katması gerekir. Modernlik çok daha hafif biçimde, çok daha dar bir mekanda çok daha yüksek performans elde etmektir. Kentte bir tip otomobil (elektrikli) kent dışı yollarda ise başka tip bir otomobil kullanılacaktır.” (Jean Nouvel) [3]

Otomobilin modernleşme sürecinde insan yaşamına getirdiği yenilik, bir taraftan insanın mekan algısını yeni boyutlara taşıırken, bir taraftanda kentsel mekan anlayışını büyük ölçüde değiştirmiştir. Otomobilin varlığıyla birlikte, otomobil adına en temel mekansal girdi olan yol gerek kavramsal, gerekse yapısal olarak değişime uğramıştır. Otomobilden önceki dönemde kentler ulaşılacak için birer mekansal bileşenler bütününe temsil ediyorken, otomobille beraber yol kavramının da değişmesiyle birlikte kentler, artık içinden geçilen mekansal bir yapısal bütün ifade etmektedirler. Modern yaşamla beraber kent planlamasının otomobilin varlığı karşısında yeniden ele alınması, otomobilin kent ve yol ilişkisine getirdiği yeni boyutlara uyum sağlamanın zorunluluğuna ilişkin önemli planlama anlayışlarının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Otomobilin kente ilişkin en önemli yapısal değişikliği, yol ile kent arasındaki mekansal varoluş sırasını, otomobilsiz dönemin aksine, yola öncelik kazandırarak biçimlendirmesidir. Otomobille beraber yolun kent içindeki öneminin ve anlamının, insanın otomobille kurduğu mekansal ilişkinin güçlenmesi doğrultusundaki değişimi, otomobilsiz dönemde, önce kent mekanını oluşturup daha sonra yol mekanını kentin kurgusu doğrultusunda biçimlendiren insan için, yol kavramını kentin bütününe yaymak zorunluluğunun beraberinde getirmiştir. Günümüzde modern kent anlayışı, yolların çevrelediği mekanlarda gelişen, yaşam bulan, otomobilin yollar vasıtasıyla kentin her noktasına sızdığı çok daha fazla süreklilik içeren bir anlamsal bütün oluşturur. Otomobile birlikte gelen bu ani değişim,

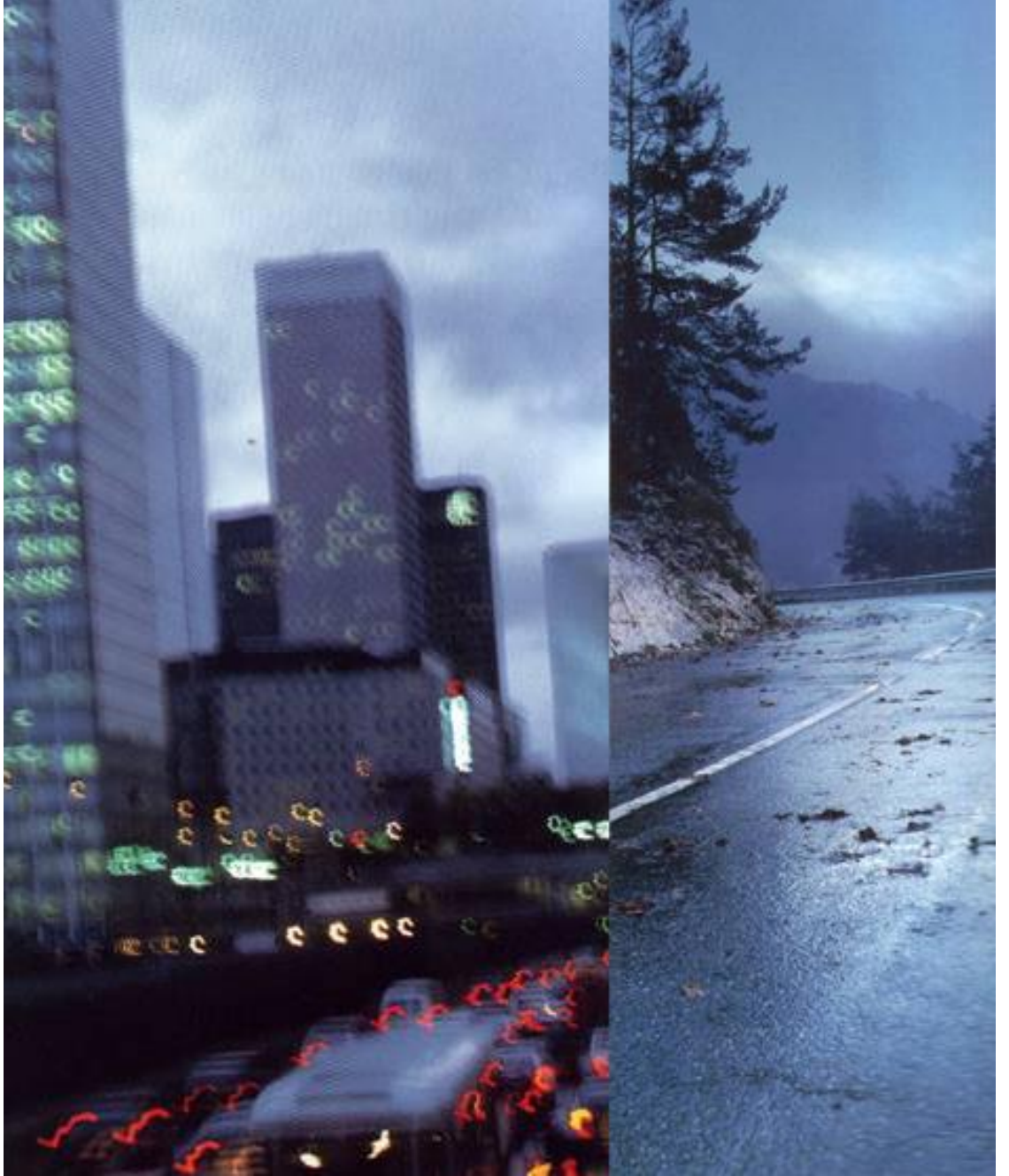
otomobille yaşama hazırlıklı olmayan birçok kent için beraberinde, kentsel mekanın işleyişi açısından insan için yaşamsal problemleri de getirmiştir. Otomobilden önce at veya atlı araba ulaşımına olanak sağlayabilecek biçimde şekillendirilip işleyen yollar, otomobilin insan yaşamına girmesiyle beraber artık bir çok noktada işlevlerini yerine getiremez duruma gelmişlerdir. Otomobilin varlığı karşısında bulvar kavramının şehir planlamasındaki yerini almasıyla birlikte otomobil, modern insanın hareket özgürlüğüne yönelik yeni yaklaşımların oluşmasına neden olurken, bir taraftan da birçok farklı disiplin için tolumsal özgürlük sınırlarının ihlal edilmesi anlamına gelmektedir. Bu bölümde bu farklı görüşler doğrultusunda otomobilin ve otomobille değişen yaşamın, modernleşme sürecinde karşı karşıya kaldığı eleştirel bakışlar incelenecektir. Bu inceleme sonucunda, bugünün modern kentlerinde insanın otomobille kurduğu ilişkinin, kentsel mekan boyutundaki etkileri üzerine bir sonuca varılabilecektir.

Otomobilin insanın hertürlü yaşamsal ihtiyacını karşılamak üzere oluşturduğu kente ve kent anlayışına getirmiş olduğu bu zorunlu değişim, doğal olarak otomobil üzerine birçok farklı görüşün oluşmasına neden olmuştur. Makineleşmenin en önemli simgelerinden biri olan otomobil, bir taraftan insan için kentsel mekan anlayışını değiştirirken, bir taraftan da yüzyılımızın üzerinde en çok tartışılan nesnesi durumundadır. Modern yaşama uyum sürecinde yaşamın hızına yetişmek için otomobilleri birer araç olmanın ötesinde farklı bir çok anlamla donatan insan, hız kavramının açmazları arasında çoğu zaman aslında modern yaşamı sorgulamaktadır. Otomobilin insan yaşamı içindeki varoluşu, birçok tezatla çevrelenmiş ironik bir yapı etrafında biçimlendirmektedir. Otomobil üzerine geliştirilen birçok farklı görüş temelde, birçok zıtlığın ve anlam karmaşasının bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Teknolojinin, sınırları her geçen gün genişleyen akıl almaz boyutlarının, insanların parmaklarının ucuyla kontrol edebildikleri bir ölçüğe indirgenebilmiş olması insan için karşıtlıkların anlamı en zor kavranılabilecek bölümünü oluşturmaktadır. Teknoloji, otomobil ve insan yaşamı arasındaki tezadı Stephen Kern “Hız Kültürü” adlı makalesinde şöyle yorumluyor: (Şekil 2.10)

“Telefonu duyabileceklerimizi, sinemayı da görebileceklerimizi arttıran şeyler olarak değerlendirelim. Görmek ve duymak, sağır ve kör olmaktan iyidir. Teknoloji ve bununla beraber otomobiller, hareket özgürlüğümüzü artırır, veya duyma ve görme özgürlüğümüzü. Bu durum genel olarak iyi, en azında insani...Hızla giden bir otomobil

yoldaki bir insanı ezebilir ya da yol kenarındaki ağaçları egzozundan çıkan dumanla zehirleyebilir; ama aynı otomobil hasta birini hızla hastaneye yada çevrecileri tehtit altındaki bir bölgeye yetiştirebilir.

Ancak fazla hız sorun da çıkartabilir, giderek artan nüfusun hıza olan gereksinimi de artacaktır. Hıza yönelik bu eğilimin akıbeti bundan ikiyüzyıl önceleri Malthus tarafından ortaya konmuştu. Dünya nüfusu henüz bir milyanın altındayken o bizi uyarıyordu. Eğer nüfus artışını bireysel önlemler olarak kontrol altına lamazsak, başka kontrol mekanizmaları mutlaka oluşacaktır ki bunlar kıtlık, salgınlar ve savaşlar olarak ortaya çıkacaktır. Şimdilerde sekiz milyarı zorluyoruz... .” [14]



Şekil 2.10 Modern kent ve “Hız Açmazı”

Otomobil üzerine, otomobilin varlığına ilişkin olumsuz birçok görüşün temelinde aslında, insan ve evrensel insanlık değerlerine göndermeler yapan eleştirel bir tutum hakimdir. İnsanın gerek doğayla, gerekse yaşadığı kentle ilişkisinin değişen biçimi üzerinde yoğunlaşan bu görüşler, modern yaşamla birlikte insan yaşamına giren birçok olumsuzluğun, otomobil gibi insanla her an için sıkı ilişki içinde olan bir nesne üzerinden yorumlanıyor olması, bu evrensel değerler doğrultusunda otomobili neredeyse “iyi insan olmak üzerine” bir kritere indirgemıştır. Bu noktada Sam Kazman insan ve otomobil arasındaki ilişkinin toplumsal etik boyutunu farklı bir yaklaşımla ortaya koymaktadır:

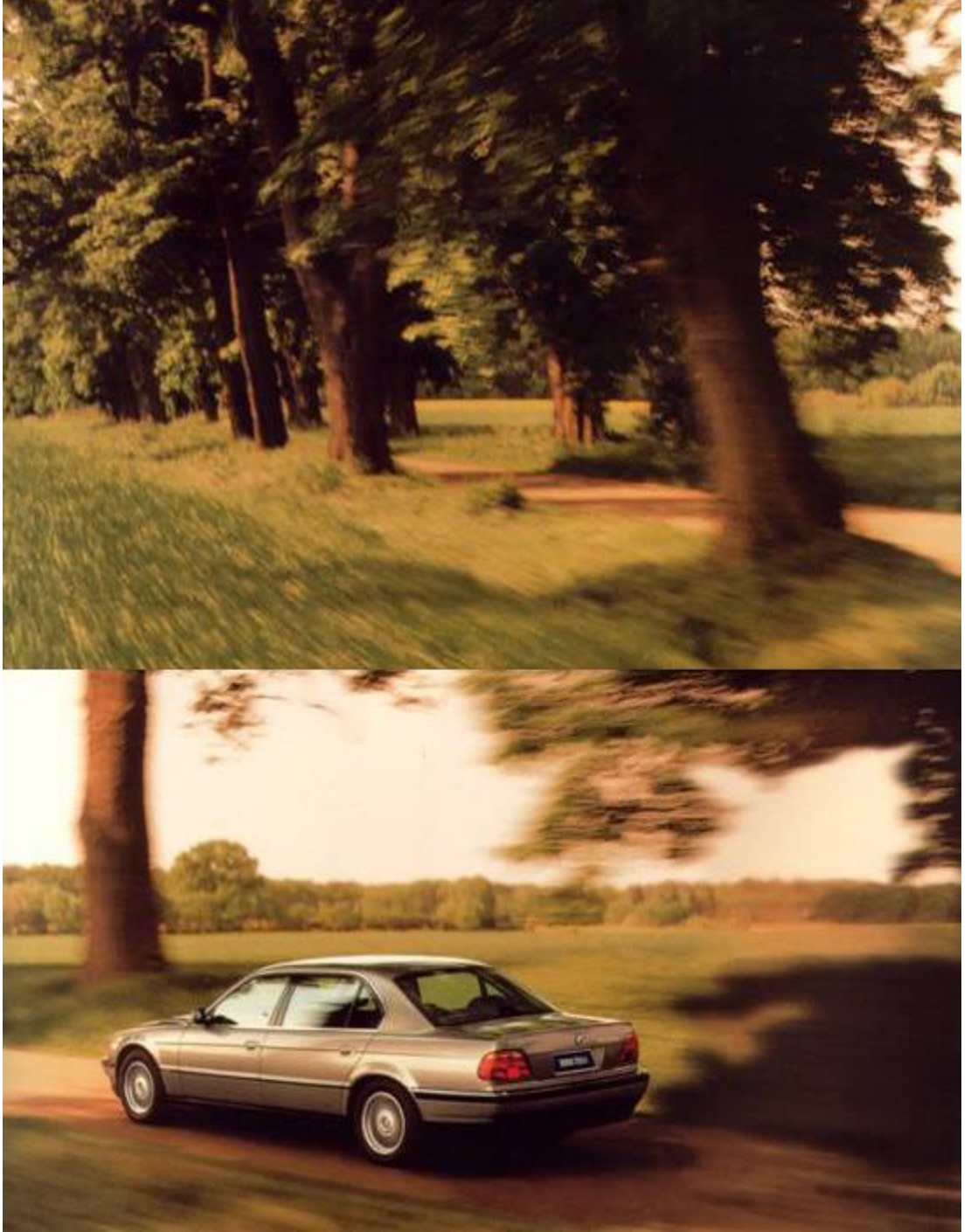
“Büyük, boş arabasında kırmızı ışıktaki bekleyen birini kameraya çektiğinizi düşünün. Arabada şoför yalnızdır. Kamerayı yüzüne yaklaştırın ve sorun: Bu sizce gerçekten gerekli miydi? 6 adet soda almak için biraz daha bekleyemez miydiniz? Birçok yerde aynı cevabı alırsınız: Evet, haklısınız, bir dahaki sefere deneyeceğim. Aynı kamerayı bir kitapçıya çevirin. Yarım düzine kağıt ve birkaç kitap alan birine sorun: Bu kağıtlar için ne kadar ağaç kesildiğini biliyor musunuz? Kaç tane nehrin bu mürekkep için kurutulduğunu? Kitaplığınızda, kütüphanelerde, komşunuzda aynı kitaptan varsa! Sanırım tamamen farklı bir yanıtla karşılaşacaksınız: Sizi ilgilendirdiğini düşünmüyorum. Peki ama neden? Çünkü insanlar okumayı çok dürüstçe bir aktivite olarak değerlendirirler. Okumak iyi insan olmak için önemlidir. Ama otomobiller hep farklı yorumlanır. Mükemmel bir kolaylık olabilirler ama günahkardırlar”. [15]

Otomobilin insan yaşamına getirdiği değişim her zaman için, otomobilin insan yaşamında neyin yerini aldığıyla ilişkili olarak, bir kıyaslama düzleminde tartışılmalıdır. Doğal olan bir aracın yerini, doğal olmayan bir aracın almış olması fikri, çevreciler, otomobil üreticileri, kent planlamacıları, ekonomistler ve ideolojiler arasında her zaman için sürüp giden bir tartışma konusu olmuştur. (Şekil 2.11) Oruç Aruoba “Nesi oto, nesi mobil ” adlı yazısında otomobilin, insan yaşamında yerini aldığını düşündüğü at’ın tersine, doğal olmayan bir tüketim aracı olduğunu belirtir:

“Otomobilin doğaya aykırılığı şuradan belli: at ile ot kendilerini ve birbirlerini sonsuzca çoğaltabilirler, yineleyebilirler; oysa kendi kendine devinen motor, yeryüzünde bir seferlik, dolayısıyla sınırlı ve sonlu olan birşeyi tüketir: petrol. Tüketme her iki anlamında da alıp yok eder, bitirir, bunun ikinci anlamı ise geçersiz: petrol ot ve at gibi yeniden bitmez.” [1]

Otomobilin doğal bir ulaşım aracı olmadığını iddia eden görüşün karşısında ise tartışmayı başka noktalara taşıyan görüşler vardır. Bu noktada otomobilin yerini aldığı varlığı düşünmek gerekir: Atlar. Otomobilin insan yaşamındaki zorunluluğuna

yönelik görüşler, 1800' lerin sonunda sadece Newyork' da yılda 15.000 atın öldüğüne dikkat çekerken, bu dönemin belki de atsız ve kendi kendine devinen bir araç yapmayı zorunlu kılması üzerinde durmuşlardır. Otomobil karşıtı çevrecilere karşı dile getirilen bu gibi cevaplar, bir atın ortalama günlük dışkı miktarının tespitine, otomobiller güzel değilse atların hiç güzel olmadığına ve aynı zamanda kontrollerinin zor olduğuna ilişkin noktalara kadar taşınmıştır.



Şekil 2.11 Otomobil, yol ve doğadaki değişim

Bugün otomobil üzerine farklı görüşlerin ve tartışmaların büyük bir bölümünde, çevreci bir vizyon hakimdir. Otomobillerin sadece birer tüketici olduğunu ve doğaya zarar verdiğini ileri süren çevreci görüş, karşılarında otomobillerin sadece tüketici olmadığını savunan, bunun aksine insanoğlunu azat eden bir avuç diğer teknoloji ile eşit seviyede olduğunu iddia eden görüşleri bulmaktadır. Çevrecilerin otomobile karşı olan görüşlerinin karşısında, çevrecilerin aslında otomobil üzerine demogojik bir söylemleri olduğunu, geçmişte de başka türlü ve hiç de yeşil olmayan planlama vizyonlarına sahip olduklarını iddia eden, otomobillerin diğer tüketici materyallerden farklı olduğunu iddia eden görüşler bulunmaktadır. Amerika’ da 20. yüzyılın ilk yarısında “vizyon beyazdı, yeşil değil” diyen ve çevreciliği çoğu zaman politik yapılanmanın bir parçası gibi gören çevrecilere yönelik eleştirel bu görüşler, çevreciliğin otomobile ilişkin vizyon anlayışının değişmesi gerektiği üzerinde durmuşlardır. [16] Onlara göre otomobil, aslında bizlerin birçoğunun şu sıralar kaybetmeye yüz tuttuğumuz, insan yaşamına ilişkin birçok önemli kavramı bünyesinde bulundurabilen temel bir etiğe sahiptir.

Otomobilin diğer tüketici materyallerden farklı olarak fiziksel harekete getirdiği yeniliğin, kişinin özgürlük sınırlarını genişletmekle birlikte modernleşme sürecinde insanın sosyalleşme sürecini hızlandırdığına ilişkin görüşler de oldukça yaygındır. İnsanın otomobille kurduğu hıza yönelik ilişkinin, hergeçen gün önü kesilemez bir hal almasıyla otomobil, çevreciler için, doğayı da tahrip edebilecek güçte, tüketici bir nesneye dönüşmektedir. George Mc Murdo otomobil ve hızlanan yaşamın getirdiği olumsuz anlamdaki değişimin doğa için oluşturduğu tahrip gücünü, bir anlamda intihara benzetmektedir:

“Otomobil söz konusu olunca, çevreye karşı kazanılmış bir üstünlük söz konusudur. Hızlı hareket, özünde bir güç gösterisidir; hızın şiddeti tahrip gücüne haizdir çünkü. Doğa da her an yükselen, hızla serbest bırakılan şiddete mağruz kalmakta, doğanın bir parçası olan insanın en yaygın intihar şekli olan otomobillerle. Ulaşımın hızı yalnızca yokluğu çoğaltıyor: Gölün dibinde otomobilin içindeki bir iskelet, çarpıştıkları anda ölü yakma fırınlarını andıran iki otomobilin infilakı veya otomobille doğaya yolculuk gibi. ” [1]

Modern insanın otomobillerle yaptığı özgürlük arayışı aynı zamanda, sosyal yaşam çerçevesinde otomobilin bireysel bir araç olduğu fikrinden hareket ederek, otomobille yaşamın kişinin bireysel özgürlük sınırlarını genişletirken toplumsal özgürlüğü kısıtladığı yönündeki görüşlerin doğmasına neden olmuştur. Bireysellikten

vazgeçip, daha toplumsal olmayı savunan ideolojiler, kişisel özgürlüğün sınırlarını hep otomobilleri hedef alarak çizmeye çalıştılar ve otomobillerin olmadığı bir toplum düzeninde bireylerin daha eşit haklara sahip olacaklarını savundular. Toplu taşıma araçlarının kullanımının yaygınlaşması, bu sayede bireyin toplumla olan ilişkisini güçlendirmesi gerektiği gibi tartışmalar, modern yüzyıl içinde en çok tartışılan konulardan biri olmuştur.

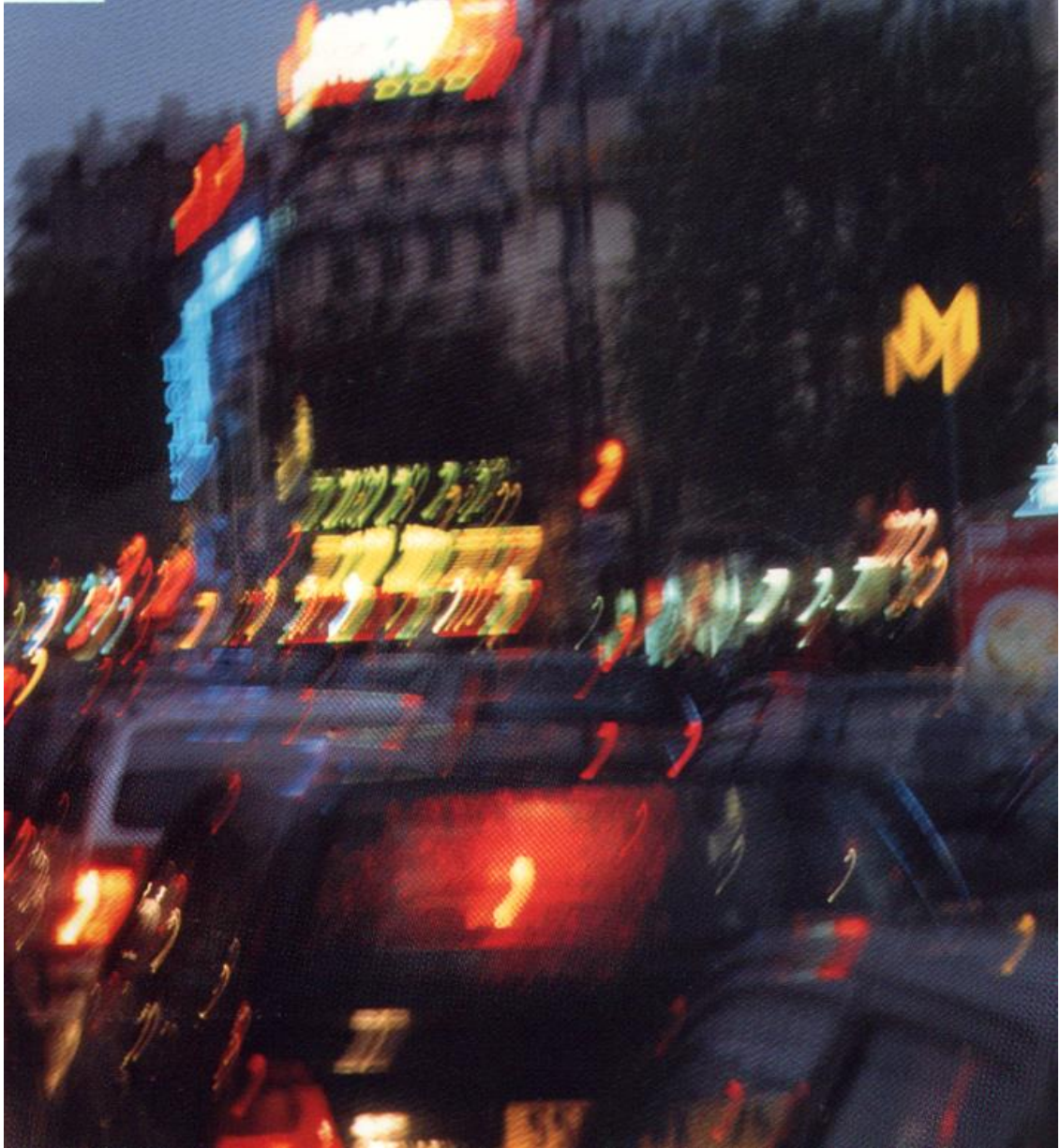
Şehir plancılarının otomobile üzerine olan düşünceleri genellikle kalabalık üzerinde yoğunlaşmıştır. [16] Kentlerin otomobilleri hergeçen gün artan davetiyle birlikte kalabalıklaşan otobanların, bir başarısızlığı işaret ettiğini savunan plancılar, otomobilin kentin işleyişi içinde bir problem oluşturduğunu savunurlar. (Şekil 2.12) Çevrecilerin, kalabalık üzerindeki görüşlerine karşı olan anlayış, kalabalığın özel ekonomilerde bir fırsat olduğu, bu durumun otomobillerin değil de artık otoyolların başarısızlığını gösteren bir işaret olduğuna inanan fikirlerle biçimlenmektedir.

“Eğer bir restoran açıp gazeteye ilan verirsiniz, restoranınız kalabalıklaşır. Böylece başka restoranlar da açabilirsiniz. Kalabalık bir mekanın başarılı olduğunu gösteren önemli bir semboldür.” [16]

Şehir planlamacılarının kalabalık üzerindeki yaklaşımlarına karşı gelişen fikirlerin dayandığı en temel nokta, otoyolların artık özel işletmeler olmaktan çok, politik birer yapılanma sürecinden geçtikleri yönündedir.

Tarihteki “yaşadığınız yer, çalıştığınız yerdir” düşüncesi endüstriyel yapılanma ve bereberinde otomobillerin getirdiği hareket özgürlüğüyle artık geçerliliğini yitirmiştir. Günümüzde artık soru şu olmuştur: Çalışmak ve yaşamak için nereye gidebilirsiniz? Otomobilin her anlamda ekonomik fırsatları arttırıcı, geliştirici rolü, günümüzde çalışılan yer neresi olursa olsun, yaşanılacak çok fazla yer olabilir düşüncesini geçerli kılmıştır. Otomobilin fiziksel harekete getirdiği özgürlük, bilgi edinmenin gidip görerek en iyi şekilde yapılıyor olması, otomobili uzak yada yakın mesafede bu anlamda insan için önemli bir nesne konumuna getirmiştir. Sam Kazman, bu noktada otomobili mekana ilişkin yaşamsal bağı değiştiren önemli bir araç olarak düşünmektedir.

“Otomobil ile çalışılan ve yaşanan yer arasında bir anlaşmazlık oldu. Eğer bir yerdeki işinizi kaybederseniz, köklerinizi çıkarmak ve taşınmak zorunda değilsiniz.” [15]



Şekil 2.12 Otomobil, kent ve kalabalık izlenimleri

Her ne kadar otomobiller, beraberlerinde getirdikleri yeniliği modern yaşantıya olumlu yönde kanalize edebilmiş olsa da, birçok kent için hala büyük birer yaşamsal problem durumundadır. Otomobil trafiğinin oluşturduğu yoğunluk ve çevre kirliliği, şehir içinde ve şehir dışında, iki ayrı kullanım amacına yönelik olarak tasarlanmış otomobiller kullanmak gerekliliğini hergeçen gün daha büyük bir gereksinmeyle zorunlu kılmaktadır.

3. KENT VE OTOMOBİL

“Kentte her an herşey olabilir, aklın hızla yaptığı evlilikte sadece biri mutasyona uğrayacaktır. ” (Michael Asher) [1]

Otomobile ait mekan kavramını biçimlendirme süreci, bu mekana ait en büyük ve en kesin ölçeği tanımlamakla başlamalıdır. Otomobil ve kent arasındaki ilişki, insanın otomobile kurduğu bireysel ilişkiye yaklaşmak adına, temel bir başlangıç noktası oluşturacaktır. Bu anlamda kent mekanının ölçeğinin, insana ilişkin fiziksel ve psikolojik boyutlarıyla yaşamsal farklılıklar gösteren, çeşitli ölçeklerde birçok mekanın bir araya gelmesiyle tanımlanabiliyor olduğunun bilmek, otomobilin kente ve insana ilişkin mekansal analizini yapmak için önemli bir veridir. Otomobilin yola ilişkin varoluşu, yol ve kent arasında gerek yapısal, gerekse kavramal ilişkiyi her an için değişen farklı anlamlara taşımaktadır.

Kentsel mekan ve insan arasındaki yaşamsal boyut bu açıdan, otomobilin de içine katıldığı yeni bir düzleme doğru kaymaktadır. Bu düzlemi oluşturan anlamlar bütünü, yol kavramını ve algısını değiştiren, bununla beraber kentsel mekana ait fiziksel boyutların sınırlarını olduklarından farklı hissettiren, harekete yönelik kavramları yeniden biçimlendiren kademeli bir yapısalılık içerir. Otomobil gibi kentin harekete dair işleyişini kökten değiştiren bir nesnenin, insan için giderek kent mekanı içinde farklı anlamlar kazanması da kaçınılmazdır. Bu bölüm, bu anlamların insan ve otomobil arasındaki ilişkiyi mekansal boyuta taşımak üzere oluşturdukları referans noktalarını incelemeye yönelik bir biçimlendirme niteliği taşımaktadır.

3. 1. Kentsel Mekan ve Otomobil

Günümüzde kentlerin otomobilleri hergeçengün artan daveti bir taraftan yol kavramına yeni boyutlar kazandırırken, diğer taraftan da insan ve otomobil arasındaki ilişkiyi güçlendirmektedir. Bu güçlenen ilişki beraberinde, insanın kenti yaşama biçimini etkileyen ve değiştiren birçok farklı kavramı ve anlamı da yeniden biçimlendirmektedir. Otomobilin kentleri ne ölçüde değiştirdiğini incelemek, aynı

zamanda otomobille birlikte gelen insana ait yeni yaşamsal girdileri de ortaya çıkarmak demektir. Bu anlamda bir bakıma kent, insanla birlikte yaşayan canlı bir organizmayı andırır.



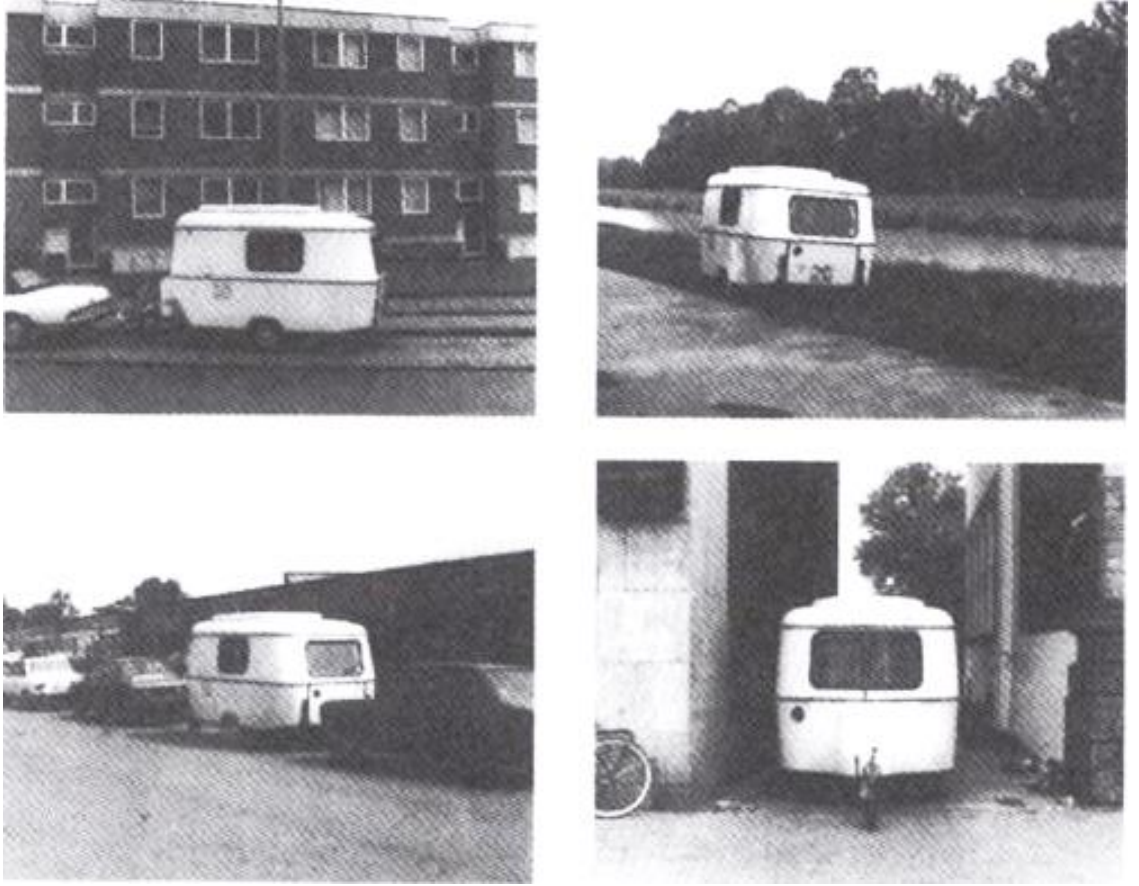
Şekil 3.1 Otomobil, yol ve kentsel gerçeklik

Günümüzün modern kentleri için otomobiller, her kentsel duruma uyum sağlayabilen, kentin her noktasına sızabilen ve kentin gerçekliğini kuşabilecek ölçüde baskın, önemli dinamikler oluştururlar. (Şekil 3.1) Otomobilin insan yaşamına girmesiyle beraber birçok moder kentin, insanların birer sürücü-yurttaş olarak düşünülmesiyle planlanmış olması, kent mekanında otomobilin varlığının ne denli

belirleyici olduğuna dair önemli verilerdir. [17] Otomobilin sosyalleşmesinden önceki dönemlerde kentleşme, kentin işleyişi, yaşanılışı ve içerdiği anlamlar, bugünkü kent anlayışından oldukça farklıdır. Bu farklılığın en önemli nedeni kent kurgusu içindeki en önemli yaşamsal yapıyı barındıran yol kavramının, otomobillerle beraber değişmesi ve başka anlamlarla biçimlendirilmesidir. Otomobille beraber yol, bir yeri başka bir yere bağlayan fiziksel işlevinin ötesinde, kente ilişkin insan yaşamının geçtiği, sürdüğü, bittiği yaşamsal bir çok değer barındırmaktadır.[18] Otomobille kurulan bu yaşamsal bağ, kenti oluşturan diğer tüm mekansal birlikteliklere, otomobil ve insan arasındaki ilişkinin gerçekleştiği farklı mekansal boyutlar ve algısal düzeyleri oluşturmaktadır.

Otomobiller bir taraftan modern sürecin en güçlü sembolü haline gelirken, diğer taraftanda bu süreç içinde yaşamın değişmekte olan hızına tanıklık etmektedirler. 1870'lerden başlayarak Birinci Dünya savaşı arasındaki zaman dilimi, hayatın akış hızının nasıl değiştiğini anlamak üzere önemli bir dönemdir. Bu dönemde hız ve hareket, tarihte hiç olmadığı kadar ruhsal tanımların, işçi hakları üzerinde yapılan görüşmelerin, diplomatik ultimatonların, toplumsal akımlardaki hareketliliğin, savaş planlarının ve sanatsal manifestoların tartışılmaz nesnesi olarak ortaya çıkmaktadır. [20] Hızlanan iletişim teknolojisi bir taraftan yaşamı yeniden biçimlendirirken, değer yandan da harekete ilişkin eylemlerin tanımlarını ve sınırlarını, öncekinden farklı noktalara taşımıştır. Hareket hızla birleşince bir anlamda, insan için yaşamsal bir parçalanmayı ve yaşantıya ilişkin herşeyi olduğundan farklı görmeyi/göstermeyi beraberinde getirmiştir. Bu durum, otomobille birlikte kent içinde hareket özgürlüğü artan insan için bir anlamda kentsel yapılanmanın da farklılaşması gerektiği sonucunu doğurmuştur. Otomobiler modern süreç içinde motorize bir modernize anlayışının oluşmasına neden olurken, insan yaşamı içinde mobilize olmanın önemli bir gereklilik olduğuna dair görüşü, kentsel mekanda daha da hissedilir biçimde göz önüne sermektedir. Otomobilsiz dönemdeki kent anlayışı otomobille birlikte yerini, insanın otomobil ve yollar vasıtasıyla kentin her noktasına kolayca ulaşabildiği, kentsel mekanla ilişkinin anlık değişimlerle birbirini izlediği daha dinamik bir yapılanmaya bırakmıştır. Bu hareketlilik bir taraftan kentsel mekan anlayışını yeniden biçimlendirirken, diğer taraftan da mimarlık adına yeni mekansal tipolojilerin oluşmasına neden olmuştur. Modern mimarlık ve kent planlaması üzerine geliştirilen programlar ve manifestolar için otomobil, harekete ve insana

ilişkin yaşamsal boyutlarıyla giderek modern anlayışın temel belirleyicilerinden biri konumuna gelmiştir. Michael Asher isimli heykeltıraşın 1977'de Almanya' da dört ayrı zaman diliminde gerçekleştirdiği karavan performansı, bir anlamda insan yaşamında kentsel mekana ve harekete ilişkin kavramları sorgulamaya yöneliktir. Kentsel bağlam karşısında "gezerev" bu yaklaşımla aralık, köprü, kıyı ve kütle arasındaki bağlamı eleştiren bir heykel olarak karşımıza çıkmaktadır. [19]



Şekil 3.2 "Gezerev", Michael Asher, 1977

Otomobilin yollar vasıtasıyla kent kavramına entegre etmiş olduğu hareket, bir süre sonra kentsel program içinde, kenti kendi yasaları doğrultusunda biçimlendiren bir anlayışın oluşmasına neden olmuştur. Bu anlamda otomobil, mimarlığın her yapı tipini üretip aynı zamanda da tüketilebileceği anlayışını benimseyen bir çok mekansal anlayışın tersine, modernizmin getirdiği mekanik bilincin de artmasıyla mimarlığın bir bakıma, yerle ilişkisini kopartan, çoğaltılabilen bir kavramsal bütün oluşturmaya doğru ilerlemesine neden olmuştur. Mimarlığa ilişkin, yerden kopmak ve hareket etmek kavramları, otomobilin de varlığıyla beraber modern süreç içinde

mimarlık adına, mekansızlığı hissettiren veya mekansızlığa alternatif oluşturan birçok anlayışın biçimlenmesine neden olmuştur. Levent Şentürk 1920' li yıllardan günümüze kadar uzanan harekete ilişkin kavramları kent ve mimarlık bağlamında yorumlarken, insan için mobil olmanın mekansal anlamına değinmektedir:

“Kentsel program mı mobilize oluyor, yoksa, mobil-oluş bir program heline mi geliyor? Mobilite. Seyyar (binasız) tasarımlar yüzyıllardır var; bunlar auto-mobil ve bina arasında melez bir kategoridedirler: Göçer çadırlarından geçici yapılara başdöndürücü bir çeşitliliğe sahipler. Onların uygarlığın hangi kategorisinde olduğuna tarihçiler, belki biyologların böcekleyen bitkilerin hangi kategoride olduğuna karar veremedikleri gibi karar veremeyecekler. Mobil olana gözden yitmekte olan şey gözüyle bakarsak alan, dramatik biçimde çeşitleniyor. Mimarlık, tüm bu girdileri kendi statik yapısına bir tehtit olarak algılayagelmiş, bunlarla ilişkisini önlem ve tahkimatla sınırlamıştır”. [1]

Modern kent, yaşamın hızına karşı direnen insanı otomobille daha yakın ilişkiler kurmaya zorlamaktadır. Bu ilişki insan için her an değişmekte olan yaşamı içinde varoolabilmek, varlığını hissetmek için yeni mekaların ve mekana ilişkin kavramların oluşmasına neden olmaktadır. Gerek kentsel mekan ölçeğinde, gerek kişisel mekan sınırları içinde modern yaşamın getirdiği değişime uyum sağlama sürecinde otomobil, insan için bu iki mekan arasında bütünleşmeyi sağlayan, sosyalleşme sürecini hızlandıran bir ara mekan oluşturmaktadır. Le Corbusier' nin düşsel kenti *Ville Radieuse* ve gerçek bir kent olan Los Angeles, birer sürücü olarak düşünülen yurttaşların kutsal mekanları gibi planlanmışlardır. [21] Sürücülerin hız ve mesafe konusunda değişen görüşleri, bireylerin birer yolcu olarak düşünölmelerine yol açarken, kent planları bu doğrultuda yeniden yapılandırılmıştır. Bunun sonucunda da sokağın yerini otoyollar alırken, yol kavramı insan için değişime, yaşama, varoluşa ilişkin anlamlar barındıran, sınırları ortadan kaldıran, mekansızlık hissi uyandıran bir yapısal bütönlüğe kavuşmaktadır. Sekiz şeritli otoyolda, satte 180 km hızla giden otomobilin içindeki insanının kentle kurduğu ilişki, anlık değişmelerle birbirini takip eden farklı bir algı düzeyi oluşturur. Bu hız, modern kentteki iletişimsizliğin artmasına neden olurken, bu iletişimsizlik toplum içinde birey olmanın sorumluluklarıyla karşı karşıya kalan insan için otomobilleri, hem içeride hem de dışarıda olma özelliğiyle kendine özgü mekansal dinamikler oluşturan, aynı zamanda çevresiyle iletişim içinde olabileceği hem kişisel hem de kentsel mekanın bir parçası konumuna getirmiştir. Bu anlamda otomobisiz döneme ait kentsel mekan imgesi, sabit karakterli elemanların oluşturduğu bütönsel bir

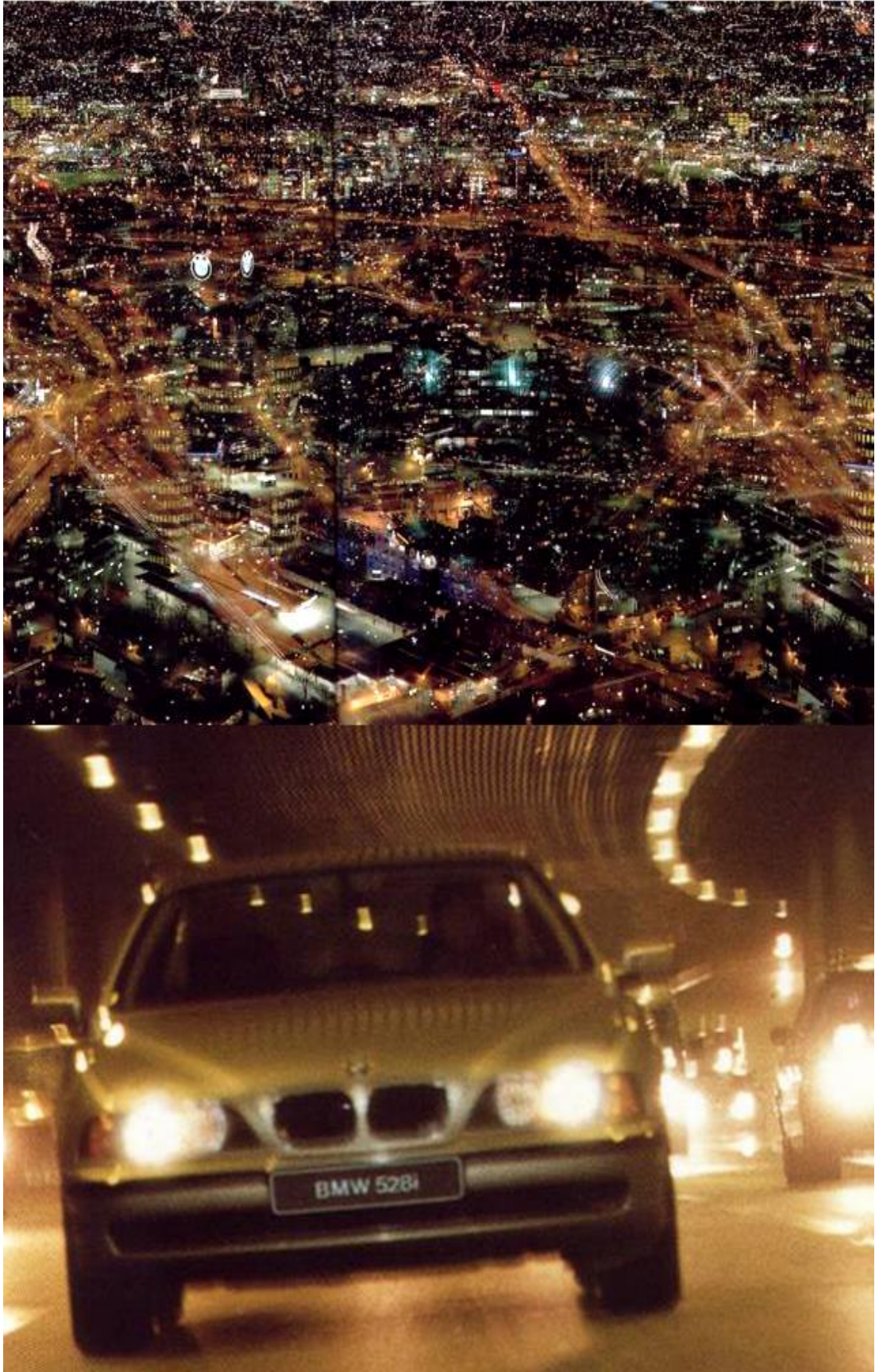
yapıyken, otomobilin varlığı kentsel mekanın bu yapılasal bütünlüğüne hareket eden mekansal bileşenlerin de katılması gerkliliğini ortaya çıkarmıştır. Tüm bu mekansal bütünlük, insanın algılarıyla biçimlenen, fiziksel ve psikolojik boyutlarıyla insanın modern süreçte kenti yaşama biçimini değiştiren bir yapıyı teşkil eder..

Bu açıdan insanın kent algısı içinde otomobilin yeri, kentsel mekanın her ölçeğini barındıran bir kavramlar bütünü oluşturmaktadır. Bir kentteki her türlü fiziksel ve psikolojik ilişkinin temelini oluşturan kentsel mekan, kentteki insanların yaşam biçimleri doğrultusunda şekillenen, anlam bulan bir yapı oluştururken aynı zamanda da, bu biçimlenişle kurduğu karşılıklı ilişki doğrultusunda insan yaşamını değiştirme yetisine sahip bir güçtedir. Kent fiziksel alamlar içeren bir yerleşim alanı olmanın çok ötesinde, sosyal ve kültürel açıdan köklü değişimleri bünyesinde barındıran, uygarlık tarihin varolduğu süreklilik içeren bir mekandır. Kentin, insan yaşamını etkileyen, adeta canlı bir organizma hissi uyandıran bu yapısı üzerine 20. yüzyılın başlarında modern kent planlamasına yönelik gerek ütöpik, gerekse gerçekleşmiş birçok düşünce geliştiren mimarların en önemlilerinden biri olan Le Corbusier, bu canlılığı şöyle dile getirmektedir:

“Kent bir çalışma alanıdır. O, insanın doğaya saldırısıdır. İnsanın doğaya karşı eylemi, barınmak ve çalışmak için tasarlanmış bir insan organizmasıdır. O bir yaratımdır.” [18]

Kenti görmek, duymak ve insan için kente ilişkin her türlü duyusal eşğin hissediliyor olması, kent ve insan arasındaki temas yüzeyinin önemli anlamlar yüklenmesine neden olmuştur. Kenti otomobil içinden algılayan insan için bu durum, kent içinde yürürken hissettiği yoğun algısal bütünlüğe karşın, anlık izlenimlerle oluşan bir yorumlama süreci yaşatmaktadır.

Otomobille birlikte insan yaşantısında hareket özgürlüğünün artması insanın, kentin gece durumuna ilişkin birbirinden farklı iki yaşamsal bütünlüğü, aynı fiziksel mekanda hissedebilmesine neden olmuştur. (Şekil 3.3) Otomobilsiz dönemlerde insanın geceye ait kentsel mekan imgesi büyük ölçüde, sadece sokak lambalarının ve evlerin ışıklarının aydınlattığı yollarda biçimlenen, karanlıkta olmanın getirdiği yaşamsal eksikliklerle biçimlenen bir yapıdayken, insanın modern kente dair imgesi, otomobillerin varlığıyla birlikte gece ve gündüz arasındaki sınırların otomobilin mekana ilişkin sınırları yokeden anlamıyla birbirine karıştığı farklı algı düzeylerinin etkisindedir.



Şekil 3.3 Otomobil, yol ve kente ilişkin yüksek aydınlık, Munic, Almanya

Otomobil ve kent arasındaki bu farklı ilişki insan için otomobili, kente dair için birçok yan anlamla yüklenmiş bir yapı konumuna getirir. Otomobilin çoğu zaman, gecenin karanlığı içinde yolu ve çevresini aydınlatan farları insan için, kenti görmesini ve kente ilişkin yaşantıyı hisstmesini sağlayan bir çift gözü çağrıştırmaktadır. Otomobilin kentsel mekanda yüklendiği bu mecaz anlam, otomobilin içinde gece yolculuk yapan insan için bir anlamda, kentle göz göze gelmek demektir. İnsan için otomobillerin yolla teması aynı zamanda kentle de temas etmek anlamına gelirken, diğer yandan da otomobillerin bu temas sonucunda çıkardıkları sesi, gecenin sessizliği içinde kentlerin konuştuğu binlerce dilden biri gibi hissettirmektedir. İtalo Calvino “Görünmez Kentler” isimli kitabında, otomobille gece yolculuğuna ilişkin izlenimini ve içinde bulunduğu ruh halini şöyle betimlemektedir:

“Kentten çıkar çıkmaz karanlık olduğunu farkediyorum. Farları yakıyorum. Otomobille A’dan B’ ye gidiyorum, üç şeritli bir otoyoldan, orta şeridi her iki yönde de sollamaya yarayan otoyollardan birinden. Gece otomobil sürerken, gözler de içlerindeki bir düzeneği kapatıp, bir başkasını açıyor olmalılar, çünkü akşam görünümünün yumuşattığı gölgelerle renkler arasında karşıdan gelen ya da önden giden otomobillerin lekelerini seçmek için çaba harcamaları gerekmiyor artık, bunun yerine, daha kesin, ama basitleştirilmiş değişik bir okuma gerektiren bir tür karatahtayı denetliyorlar, çünkü karanlık, ortamın dikkatsizliğe yol açabilecek bütün ayrıntılarını silip, yalnızca gerekli öğeleri ortaya çıkartıyor, asfalt üzerindeki beyaz çizgileri, farların sarı ışıklarını, kırmızı işaretleri. Kendiliğinden oluşuyor bu süreç, bu akşam düşünmeye yönelmemin nedeni, şimdi dikkatimi dağıtabilecek dış olasılıklar azalınca, iç olasılıkların çıkagelmelerinden, düşüncelerimin kendi başlarına bir seçenekler ve kuşku döngüsünde yarış etmelerini engelleyemeyişimden. Kısacası kendimi otomobil kullanmaya vermek için özel bir çaba göstermek zorunda oluşumdan.” [2]

Otomobiller bir taraftan kentin gece konumunda aydınlık düzeyini yükseltirken, bir taraftan da insan ve kent arasındaki ilişkinin sürekliliğine yeni bir boyut katarak, insan için kentin her an yaşanabilmesini sağlamaktadır. Otomobilin farları ile aydınlanan yollar, kent için yüksek bir aydınlık seviyesi oluştururken, aynı zamanda da insanın kentsel mekana ilişkin algı düzeyinin de yükselmesine neden olurlar. Günümüzde insanın otomobillerle kurduğu bu yakın ilişki, insanın kentle kurduğu ilişkiye ve kentin yaşanma biçimine yeni boyutlar kazandırmaktadır. Kenti görmek, izlemek, anlamak ve yaşamak için yollar birer başlangıç noktası konumundayken otomobiller insan için yola ilişkin algıyı güçlendiren ve çeşitlendiren birer öge

durumundadırlar. (Şekil 3.4) Kentin içinde yürürken, ayrıntılarla dolu çevresini yoğun bir konsantrasyon içinde izleyen ve değerlendiren insan için otomobil, kentsel bileşenlerin anlık değişimlerle birbirini takip ettiği farklı bir algısal eşik yaratmaktadır. Tüm bu duyusal bütünlük, otomobil ve insan arasındaki ilişkinin biçimlendiği mekanın gerek fiziksel, gerek psikolojik boyutlarını oluşturmaktadır.



Şekil 3. 4 İnsan, otomobil ve kentsel mekandaki çeşitlilik

3.2. Amerikan Kenti, Yollar ve Otomobil

Otomobil ve insan arasındaki mekansal ilişkiyi konu alan bu çalışma, insana ilişkin hertürlü yaşamsal ilişkiyi barındıran kentsel mekan üzerindeki gerçekliğini, büyük ölçüde insanların birer sürücü-yurttaş olarak düşünülmesi doğrultusunda planlanan “Amerikan Kenti” üzerinden anlamlandıracaktır. Otomobilin varlığı karşısında varolan kentler gerek fiziksel yapılanmadaki değişim, gerekse kentsel mekan algısındaki süreklilik doğrultusunda tekrar planlanırken, Amerikan Kentleri için otomobil kent kurgusunun temelini oluşturan belirleyiciliğini, yollar vasıtasıyla en çarpıcı biçimde hissettirmektedir. Bu bölümde, insan ve otomobil arasındaki ilişkinin ne denli güçlü ve belirleyici olduğunu örneklemek adına Amerikan kentlerinin temelini oluşturan yol kavramına ve bu kavramın insan için içerdiği anlamlar bütününe değinilecektir.

Her nesnenin insan için çağrışsal bir değeri olduğu bilinmektedir; gökdelenler hırsı temsil ederken, Özgürlük Heykeli de bir anlamda Amerika’yı temsil eder. [22] Nesneler belirli bir noktada, gerçeği belirleyen çizgilerin ve bu çizgilere ilişkin sınırların bulanıklaşan sembolleridirler. Fikirlerin nesnelerle tam olarak ne zaman ilişkilendirildiğini kestirmek ise, bir bakıma zorlu bir uğraştır. İnsanların bir çoğu genellikle bir an için durup, kültürel değerleri incelemek üzere vakit ayırmazlar. Kuşaktan kuşağa aktarılan, bize çoğu zaman okullarda öğretilen veya medya tarafından ustaca sunulan bu değerler, genellikle onaylanmamış, olduğu gibi kabul edilen ve bilincimizin derinliklerinde saklı bir anlamsal bütün oluşturmaktadırlar. Amerika’nın gerçek peyzaj manzarası olan inşa edilmiş çevreyi ele almak, bize bilinç altında sunulan değerlerin kent kurgusu içinde oluşturduğu mekana aşinalık hissini, nesnelerin olması gerektiği gibi oluşuyla yaratılan değerlerin, bilinç altında tanınmasının sonucu anlamlandırıldığı gerçeğine yönlendirecektir. Yaşadığımız alandan uzaklara gittiğimizde, bu yeni mekanların bizim için aslında uzak olmayışı duygusu, doğamızdan gelen hislerimizle, peyzajın ve manzaranın birbirleriyle uyum içinde olmasından kaynaklanmaktadır. Craig Whitaker, kültürel değerlere ilişkin yorumunu, bu değerlerin insanın çevresini biçimlendirmesinde önemli bir kriter olması üzerinde yoğunlaştırmaktadır:

“Kültürel değerler, diğer tüm özniteliklerden daha çok insan yapımı çevremizi nasıl şekillendirdiğimizi ve yaptıklarımızı nasıl takdir ettiğimizi etkiler.” [22]

Amerika’da, kültürel değerler kişiden kişiye farklılık gösteren bir yapı içinde şekillenirken, bir taraftan da tutarlı bir ulusal değer varlığı hissedilmektedir. Amerikan Rüyası kavramı, bu değerler sistemi etrafında biçimlendirilmektedir. Amerikan Rüyası, tüm Amerikalıların erişmeyi hedeflediği bir yaşam biçimiymişken aynı zamanda da, bu rüyanın yorumları tek bir aileye ait konutun canlandırılmasından, karavana kadar uzanan yaşamsal bir çeşitlilik içermektedir. [23]

Eğer Amerikan Rüyası, Amerikalıların kültürel değerlerinin yorumları için bir model durumundaysa, o zaman bu modelin somut mahsulünün; kişisel maneviyatı arama, eşitlik için ortak bir zemin oluşturma, özel mülk alanları yaratma ve bağımsızlığı oluşturmak için kitlelerin katılımını temsil eden bir kavramsal içerik barındırması gerekmektedir. Bu anlamda Amerikan Rüyasının elçisi, Amerikan yollarıdır. Amerikalıların yollarla olan ilişkisi tamamen “Amerikan” olan bir yapı içinde biçimlenmektedir. Bu açıdan gerek yapısal, gerek kavramsal anlamıyla “Yol”, Amerikan Rüyasının bir anlamda asfalta veya betona dönüşmüş biçimidir. (Şekil 3. 5) Banliyö yollarından eyaletler arası otoyollara kadar uzanan yol sistemi, Amerikan yaşamının temel belirleyicisidir. [24] Yolla bağlantılı olarak otomobil, Amerikan yaşamının biçimini değiştirdiği gibi bir taraftan da, Amerikan Rüyasını elde etmek için bir araç haline dönüşmüştür.. Yolun sağladığı ve sunduğu değerler ve anlamlar bütünü Amerikalılar için yolun, Özgürlük Heykelinin içerdiği sembolik örüntüye eşdeğerde bir anlam kazanmasına neden olmuştur. Yollar bu açıdan, Amerikan devriminin kendisinden daha Amerikan’dır.

Amerikan Rüyası bağlamında özgürlük, bir anlamda Amerikan Rüyasını elde etmeye çalışma yeteneğini ifade etmektedir. İstedikleri gibi hareket etme özgürlüğüne sahip olmak için Amerikalılar, otoyolları ve yaya yollarını tüm ulusu birleştirmek üzere geniş bir yol ağı biçiminde şekillendirmişlerdir. Bu anlamda, otomobil ile birlikte bir çift oluşturan iyi bir yol sistemi, insanlar adına bağımsızlık için yeni fırsatlar yaratmaktadır.



Şekil 3.5 Otomobil ve yol, Amerika özgürlüğü asfaltla bağdaştırır.

Amerikalılar için uzanan bir yolun tam tasviri, açıklığın, sınırsızlığın ve bağımsızlığın yan anlamlarını oluştururken, hareket halinde olmak bağımsızlık ile bağdaştırılmaktadır. Amerikan gençleri için sürücü ehliyetini almak, mobil olmak ve hareketlik kazanmak adına kişisel bağımsızlığa giden yolda ilk adım niteliğindedir. Hareket halinde olmak bu anlamda, kendi durumunun, kaderinin, özgürlüğünün kontrolünü elinde bulundurmaktır demektir.

Yollar, insanların Amerikan Rüyasını yaşayabilme yetenekleriyle doğrudan doğruya bağlantılıdır. Amerikada şehirleri banliyölere bağlayan yollar banliyöleri, sadece zenginler için değil aynı zamanda orta sınıf için de yaşamsal çeşitlilik içeren bir konuma getirmiştir. Yollar, sabit oldukları halde aynı zamanda hareket halinde olmayı sağlarlarken insanlar için otomobil, evin bir uzantısı olan bir mekanla birlikte yola koyulmak ve istenildiği zaman geri dönebilmek anlamına gelmektedir. Bu anlamda yol, Amerikalılar için özgürlüğün sembolü konumundadır. [22]

Yolların kullanımıyla birlikte, ticaret ve endüstri sistemlerini birbirine bağlayan otoyol şeritleri, insan yaşamına ilişkin her yüzeye temas etmek anlamına gelen bir kavramsal içerik oluşturmuşlardır. Amerikada 115 milyon çalışanın yaklaşık %89'u, 1990 yılında işlerine, otomobilleri kullanarak gitmişlerdir. [22] Bu açıdan

Amerikada, kentlerde veya banliyölerde yaşayan insanlar otomobile bağımlı bir yaşantı sürdürmektedirler. Banliyölerin varlığı ve Amerikan Rüyasına erişme yollarının bir çoğu, insanları kentlere bağlayan yollar ve otomobiller tarafından sağlanmıştır. Böylece Amerika, toplu ulaşımı, metroları veya trenleri değil, her gün sabah 08:00 ile akşam 17:00 arasında otomobillerini kullanarak yollara çıkan insan topluluğunu ifade etmektedir. Amerikalıların otoyol sistemine karşı geliştirdiği fikrîsel birliktelik, yol sistemini bir anlamda, meşru bir demokratik müesseseye dönüştürmüştür. (Şekil 3.6)



Şekil 3.6 Amerika’da yol kavramı, demokratik bir müessesedir.

20. yüzyılda ve özellikle de 2. Dünya Savaşı’ndan sonra Amerika ile özdeşleşen yan anlamlar güç, hız ve ilerleme olurken, Amerika’nın teknoloji ile yaşamsal

macerasının özeti güç, hız ve ilerleme özelliklerini taşıyan otoyollar olmuştur. Bu anlamda yollar Amerikalılar için, yapısal işlevselliğinin yanında, geleceğin sureti, mühendislik mucizesi ve Amerikan teknolojisinin kanıtı olarak görülmüştür. (Şekil 3. 7) Otoyolların yapımı, Hitler'in *autobahn* sistemine yanıt olarak ve nükleer bir saldırı karşısında şehri boşaltmak üzere girilen yol ihtiyacı ile birlikte, bir taraftan da Amerikan endüstrisinin ortaklık kurma çabalarını karşılayabilmek üzere ortaya çıkmıştır. [25]

Amerikan kanunlarının ve müesseselerinin, teorik olarak eşitsizliğe çare olarak tasarlandığı ileri sürülmektedir. Eğer Amerika fırsatlar ülkesi olacaksa, bu ancak herkesin eşit haklara sahip olması durumunda gerçekleştirilebilirdi. Bu anlamdaki eşitlik, çevresel yapılanma içinde Amerikan kentlerinin en belirgin özelliği olan grid (birbirini kesen) caddelerle ve bloklarla (bitişik sıra binalarda) yansıtılmaktadır. Grid kavramı bir taraftan, arazi ölçülerinin eşitliğini garanti ederken, bir taraftanda arazi alan herkes için aynı miktarda ve kalitede toprak sahibi olmayı ifade etmektedir. Grid'i oluşturan caddeler ve bu caddelerin özellikleri, insanlar için yaşamlarını birbirlerine bağlayan, birleştirici bir unsur görevini görmektedir. (Şekil 3. 8) Bu toprak adaları, caddelerle gerçekleştirilen erişim sistemleriyle, büyük bir yapılanmanın parçası konumundadırlar.



Şekil 3.7 Teknoloji ve yol örüntüsü, Los Angles, Amerika



Şekil 3.8 Amerikan Kent Planı'na ilişkin “Grid” sistem, Detroit

Amerikada ilk otoyollar zenginler tarafından, zenginler için yaptırılmıştır. 1906’ da William Vanderbilt, Long Island New York’ da, Mercedes’ini sürebileceği 9 mil (14.5 km) uzunluğunda bir ekspres yol (bulvar) inşa ettirmiştir. [22] Amerikalılar

için otomobiller ve yollar başlangıçta bu açıdan, tüm bağımsızlıkları ve umursamazlıklarıyla “kibirin ve zenginliğin” resmi olarak görülmüştür. “Amerikadaki hiçbirşey sosyalist duyguları, otomobilden daha çok yaymayı başaramadı.” Woodrow Wilson’ı bu sözleri, otomobillerin bugün demokrasinin makineleri olarak görülmesi doğrultusunda bir tezatlık içermektedir. [25] Henry Ford T Modeli ile 1913’de toplu üretime başlamadan önce, Amerikada halkın çoğunun bütçesi, otomobil satın almaya yetmiyordu. Ford’un otomobilleri orta sınıfa, bir zamanlar sadece üst sınıfa ait olan özgürlük ve hareketliği sağlamıştır ve böylece hareket, toplum içindeki sınıfsal ayırımın üstesinden gelmiştir. Otomobil, demokrasi ve kapitalizmin bir göstergesi olan toplu üretimin, erişebilirliğin ve özgürlüğün sembolü durumuna gelmiştir.

Otomobil edinmeyle ilişkilendirilen eşitliğin, anlamsal tezatlıklarla biçimlenmiş bir ironi oluşturduğu dikkate alınması gereken bir konudur. Amerikada yol yapımı ve benzin için herkes aynı vergileri ödüyor olsa da, sonuçta daha az gelirli insanlar, bir otomobil edinebilmek için gelirlerin çok daha büyük payını ödemektedirler. Bir yolun kullanımı için para ödemek ise, Amerikan Rüyası kavramı ile uyuşmayan bir durumdur. Amerikada paralı yollar tarafından açıkça beyan edilen mesaj, hız ve hareket, ancak bedelini öderseniz sizindir şeklindedir. Bu da Amerikalıların eşitlik ideallerine ters düşen bir durumdur. Amerikan eşitliğinde insanlar zengin ya da dar gelirli sürücüler olarak değil, gerçekte sadece bir sürücü veya bir gezgin olarak düşünülmelidir.

Amerikan Rüyası, bu ülkeye gelen insanların inandığı gibi, yeni fırsatların bolca bulunduğu, yeniden başlamanın mümkün olduğu bir hür iradeyi temsil eder. Mobil kültürün varlığı başlangıçta, keşif ve gelişimden çok “kaçış” fikrinin düşünülmesi olarak belirmektedir. Günümüzde yaşamın her anında bir öğreti gibi karşımıza çıkan “Hayallerini izle” deyimini, bir insanın kendi hayallerini ve böylece kendini keşfetme ihtiyacını yansıtmaktadır. Amerikan Rüyası, ‘*The Searchers*’ filmindeki mistik kovboy kahraman John Wayne’nin canlandığı, daima mekanlar arasında dolaşan ve asla bir yere yerleşmeyecek olan John Ford’un iddia ettiği gibi, edinilecek son bir hedef değildir. [22]Daha çok yolculuk etmek bir anlamda, hedefin peşinden gitmektir. Amerikan Rüyasına olan inanç aslında, yolculuk etmeye ve mekanlar

arasındaki açıklığa doğru yolculuğa olan inançtır. Yol kavramının arkasında yatan düşünce, insanları ve dolayısıyla kentleri hareketli kılmaktır. [26]

Baştanbaşa Amerika’da yol üzerinde yolculuk, 19. yüzyılın vagonlu trenlerinden, yolu kişisel serüvenler ve şahsi keşif mekanı olarak ele alan modern yol-bilimcilere kadar, Amerikan tarihinin tümünde mevcuttur. Yolculuk içerisinde yer alan otomobil sürme fikri ile kişi, ülkenin kalan bölümlerini anlayarak, kendisini de daha iyi anlamış olacaktır. Genelde bir varış noktası olmayan bu tür yolculukların amaçsızlığı, bir anlamda yolculuğun kendisini vurgulamaktadır. ‘*The Grapes of Wrath*’daki Joad ailesi, Kaliforniya’da bir yaşam hayaliyle yola koyulurlar. Amaç yolculuğun sebebi olsa da, Route 66 üzerindeki ilerleyişleri hayatlarını değiştiren olaylarla, ölümle, firarlarla ve uyanışlarla doludur. Yol burada, yaşam yolunu betimlemek üzere bir metafor olarak değerlendirilmektedir. [22]

1950’ lerde yapılan, Amerika için tüm ulusu bağlayan eyaletlerarası otoyollar, genellikle kültürden yoksun Amerika’nın, kültürel kesitisinin bir temsilcisi olarak adledilmişlerdir. Bu yollar, Steinbeck ve Pirsig’in yazdığı gibi, arka yolların romantizminden ve yaşamsal çeşitliliğinden yoksundurlar. Yollar, Amerikalıları fiziksel olarak birbirine bağlarken, aynı zamanda kültürel olarak ulusal maneviyatının bir yansıması gibi düşünülmektedir. [27] Gerçekte Amerikalılar gibi bu yollar da, ırklara, sınıflara ve farklı ruhlara bölünmüşlerdir. Amerikan kentlerinin ortasından geçen “bölünmüş otoyol” bir anlamda, zenginle fakirin, siyahla beyazın arasındaki yaşamsal sınırı betimlemektedir. Banliyölerden kente hareketi sağlayarak, kentsel yenilenme yaratan bir unsur olarak ele alınan bu “betondan ve asfalttan oluşmuş dev sınırlar”, bir bakıma samimiyetsiz ve terkedilmiş bir ülke yaratmaktalar.[22]

Yol tecrübelerinin edebiyatla birlikte giderek popüler olması, bir anlamda sabah 9’dan akşam 5’ e kadar işlerinde sıkışıp kalmış hareketli insanların ihtiyaçları doğrultusunda belirlemiştir. Yol gezileri tecrübesi bir anlamda, Amerikalıların toplu olarak sahip olduğu dinsel bir tecrübeyi andırmaktadır. Her yaz bir seremoniyi andıran şekilde otomobillerine doluşan aileler, eğlenirken aynı zamanda da ilişkilerini güçlendirme umuduyla, ülkenin bir ucunadan diğer ucuna doğru yol alırlar. John Pirsig, otomobil ve yolculuk örüntüsüne, insanın yaşama ilişkin soru-cevap ilişkisi üzerinden değinmektedir:

“Eğer bir cevap alamazsa, alana kadar otomobil sürmeye devam eder ve bu onu başka bir soruya yönlendirir; sonu gelmeyen bu peş peşe soruların cevabı için sürmeye devam eder; soruların hiçbir zaman bitmeyeceğini asla anlamadan.” [22]

Amerikan kültürü dışındaki diğer birçok kültürde kamu alanı, parklar ve plazalar şeklinde kentsel mekanda baskın bir yapı oluştururken, Amerikada böyle bir gelenekten bahsedilememektedir. Bu durumun en önemli göstergesini, Amerikada kamusal alanları alışveriş merkezleri dışında caddelerin ve otoyolların oluşturmasıdır. Bu anlamda bakımı ve yapımı gerek federal, gerekse yerel vergilerle gerçekleştirilen kamusal alan, bir bakıma kişisel ve özel bir alan teşkil etmektedir. [26]

Amerikada bir ev satın alabilecek ekonomik güce sahip olmayan birçok insan varken, bir otomobil bu insanlar için, vekaleten arazi sahipliğinin sembolü durumundadır. Bu yüzden, Amerikalılar için bir ev, Amerikan Rüyasının birincilik ödülüysen, otomobiller ikincilik ödülü olarak betimlenmektedir. (Şekil 3. 9) Bu birçok Amerikalı için, bir anlamda herkesin kazandığı, kaybeden hiç kimsenin olmadığı anlamına gelmektedir. Bir otomobil sahibi olmak hala, Amerikan Rüyasının eşitliği sembolize eden en vazgeçilmez parçasıdır. [28] Sahiplik/mülkiyet yaşadığımız ve çalıştığımız yer, yaşamımız üzerine geliştirdiğimiz planlar üzerinde belirleyiciliğe sahip, en önemli dinamiktir. Otomobiller bu anlamda insanın yaşamsal dürtüsünü hareketli kılan, insanı istediği zaman istediği yerde olmaya doğru harekete geçiren, yaşamsal bir yapı oluşturmaktadır.



Şekil 3. 9 Otomobil ve özgürlüğün ödülü, Jamie Kitman, New York

Otomobillerin sayısının hergeçengün giderek artması, Amerikalılar için kamusal alanının, yolu satın almak doğrultusunda otomobillerinin aracılığıyla bireyselleştirilebileceği anlamına gelmektedir. Otomobil, açık bir kamu alanını bireyselleştirilmiş, özel mülkiyet birimleriyle dolu bir alana çevirmektedir. Bu da Amerikalılar için kendi kişisel alanlarını korumalarına, kendi durumlarını kontrol edebilmelerine ve “yola sahip olma” hakkına izin vermektedir. Amerika’da toplu taşımanın başarısız olması bir anlamda, kişisel/özel alana verilen değerin bir göstergesidir. Kişinin kendi otomobilinde bulunan mekansal esneklik ve konfor düzeyi, tren ve otobüs servisi ile karşılaştırılınca bu açıdan, hareket özgürlüğünün kısıtlanması anlamına gelmektedir. Enerji krizlerinde benzin fiyatları giderek yükselirken Amerikalılar, özel ve kişisel alandan vazgeçmektense, benzin istasyonunda daha fazla ödemeyi tercih ederler. Otomobil Amerikalıların yola, kamusal alana ve dolayısıyla toprağa sahip olmasını sağlar. (Şekil 3. 10) Phil Patton, *Open Road* isimli kitabında bu konuyu şöyle dile getirmektedir:

“Romalıların yol haritaları meydanlarda bulunurdu; Amerikalılarda ise yolların kendisi meydanlardır.” [22]



Şekil 3. 10 Amerikalıların yolla kurduğu “sıcak” ilişki

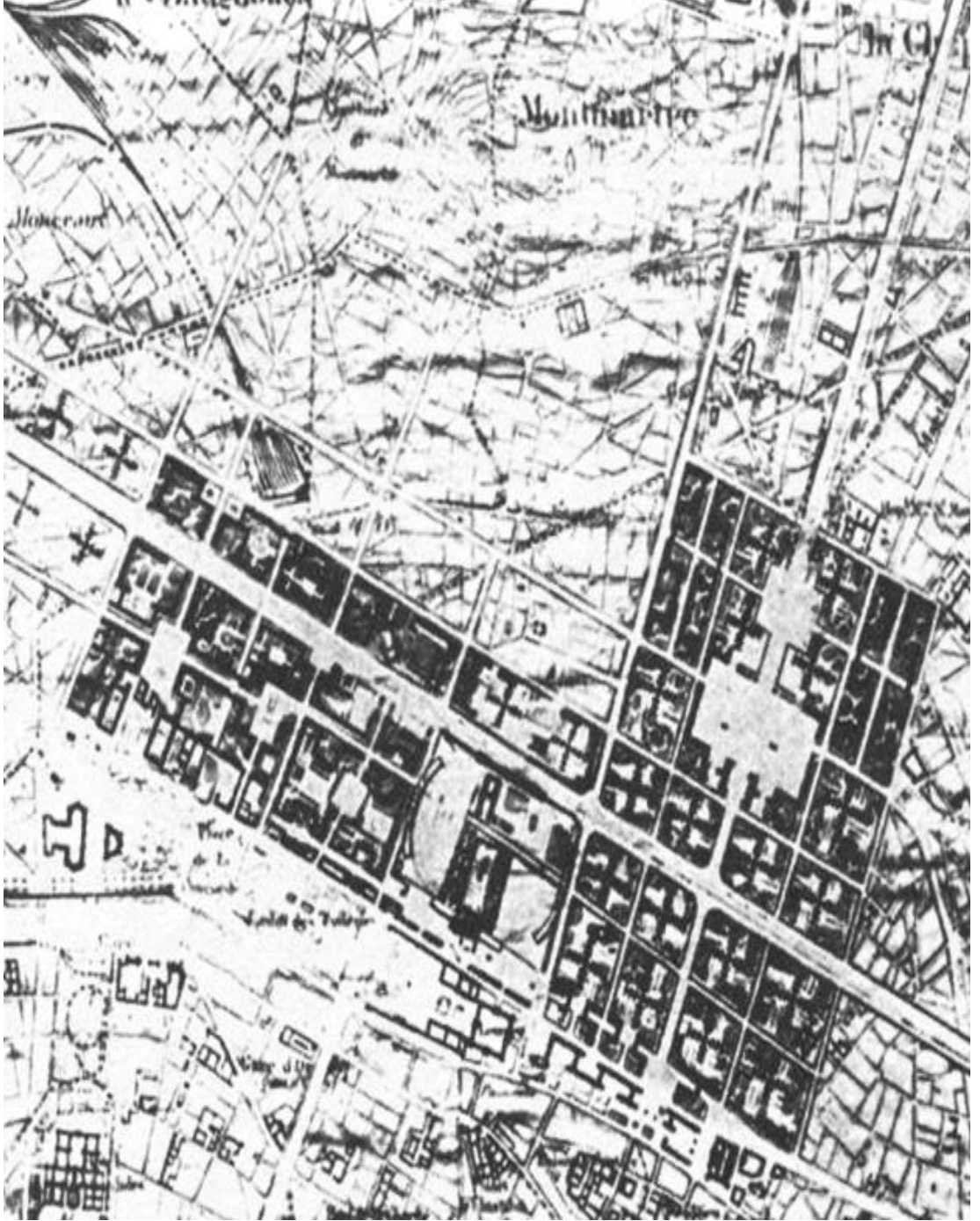
3.3. Mimarlık, Kent, Otomobil ve Mekanik Bilinç Üzerine: Le Corbusier

“Otomobiller, otomobiller, otomobiller, hız, hız! İnsan coşku ve sevinç içinde kendini kaptırıyor. Farların altında ışıldayan parlak kaportayı görmek değil. Gücün verdiği sevinçle duyulan heyecan. Gücün, heyecanın orta yerinde bulunmanın verdiği içtenlik dolu bir haz. Bu gücü paylaşıyoruz. Doğmakta olan bu toplumun parçasıyız. Bu yeni topluma güveniyoruz, enerjisinin görkemli biçimde anlatım bulacağına güveniyoruz. Ona inanıyoruz.” Le Corbusier [29]

20. yüzyılın başlarında mevcut kentlerin sorunlarını eleştirerek, bu sorunları gidermek amacıyla ütopyacı bir yaklaşım benimseyen ve ideal kent önerileri geliştiren mimarların en önemlisi şüphesiz Le Corbusier’ dir. Le Corbusier, hemen hemen tüm metinlerinde otomobilden sıkça bahseder ve otomobil bu metinlerde ağırlıklı olarak tayin edici bir rol üstlenmektedir. Bunun altında yatan gerçek Le Corbusier’ nin otomobilin imgesel gücüne duyduğu inanç ve hayranlıktır. Tüm bu metinlerde otomobil bir gelecek imgesi gibi tanımlanırken, aslında gerçek anlamı dışında sanki bir mecaz anlam içerisinde kullanılmaktadır. Otomobilin imgesel anlamı dışında sahip olduğu gerçek anlama göndermeler ise, mimarlığın ve kentlerin otomobilin varlığı karşısında değişmesi gerektiğine dair yorumlar içermektedir. Le Corbusier, otomobilin modern mimarlık bağlamında, tüm yaşanan yeniliklerle beraber vazgeçilmez temel bir öge olacağından sözeder. Otomobilin vazgeçilmezliği günümüzde de tartışılmaz olduğuna göre, Le Corbusier için kendisini otomobil üzerinden doğrulayacak bir mimarlık ve kent düşüncesi de vazgeçilmezlik taşımaktadır. Endüstri çağının kent yaşamına getirdiği değişim içinde, bu değişimin öncüsü olan öğelerden en çarpıcı olanı ve gözle görüneni otomobildir. Otomobil, bir taraftan ilerlemenin ve modernleşmenin simgesi olurken, bir taraftan da kent yaşamına dahil olarak, ulaşım mantığını değiştirmiştir. Le Corbusier, tarihin tüm yükünü taşıyan kentler için gelecekteki en belirleyici imgenin otomobil olacağından bahsederken, otomobil üzerinde eski kent ve yeni kent arasındaki çatışma üzerinde ısrarla durmuştur:

“Büyük kent bir tuzaktır, otomobiller tavşan. Öyleyse işe bu tuzağı ortadan kaldırarak başlanmalıdır, yani eski kent yıkılmalıdır. Yıkılacak eski kent yerini tavşanların özgürce dolaşabileceği çağdaş kente bırakacaktır. Yıkıma nereden başlanılacağını da yine otomobiller gösterir: Otomobiller nereye gidiyor? Merkeze. Merkezde dolaşılacak alan yok. Dolaşılacak alan yaratmak gerek. Merkezi yıkmak gerek.?”

Le Corbusier, Parisin merkezini yıkıp, yeniden inşa etmeyi amaçlayan yeni bir proje tasarlar. [30] Bu projesini gerçekleştirmek için, dönemin güçlü otomobil şirketlerinden Peugeot, Citroën ve Voisin ile görüşür ve olumlu yanıtı Voisin’ dan alır. 1925’de Esprit Nouveau Pavyonu’nda sergilenen “Paris Voisin Planı” projesi, içerdiği yan anlamla Paris için otomobilin önerdiği şekil olarak tanımlanır. (Şekil 3.11)



Şekil 3. 11 Paris Voisin planı, Le Corbusier, 1925

Le Corbusier, otomobille beraber gelen yeni kent anlayışında yollar üzerinde önemle durmuştur ve yol kavramı üzerine geliştirdiği fikirlerini bu yeni kentte yolların, düz bir doğrultu izlemeleri gerektiği üzerinde yoğunlaştırmıştır. Le Corbusier' nin çağdaş kenti, rastlantıya karşı düzeni, kıvrımlı yollar yerine düz yolları önermektedir. Otomobilin düz yollara ihtiyaç duyduğunu ve hız yapması gerektiğini savunan Le Corbusier için bu anlamda “hız” geleceğin ta kendisidir. Bu görüşünü dile getirirken, büyük bir değişimden de bahseder:

“Makineleşmiş uygarlığın evladı, hız, dünyayı değiştirdi. ” [1]

Le Corbusier bu düşüncelerinden yola çıkarak, kent içinde otomobillerin hız yapmasına olanak sağlayacak, kent içinde de, kent dışındaki yollar örnek alınarak tasarlanmış yollar inşa edilmesi gerekliliğini vurgulamaktadır. Kent dışında inşa edilmiş yollara olan hayranlığını Paris örneği üzerinden aktarır:

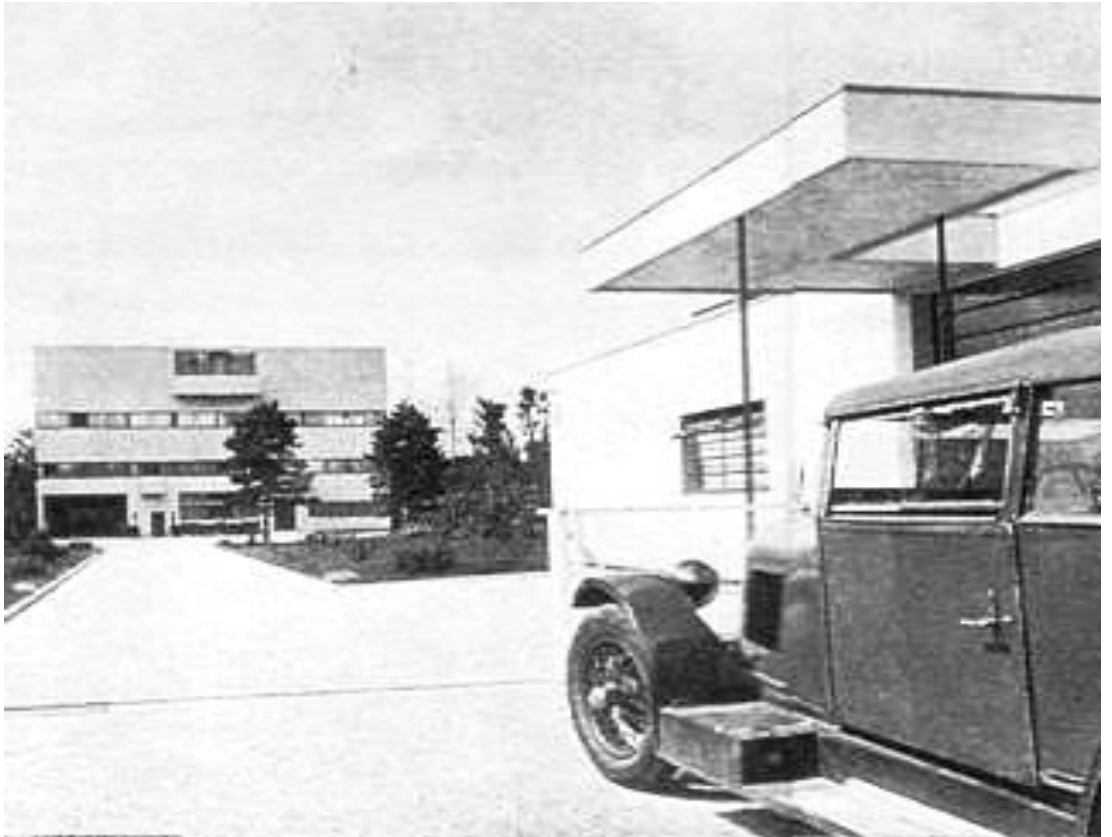
“Fransa otomobille katedildiğinde alınan ders öğreticidir. Kentlerden uzakta, sağlıklı bir zeminde, insanı şaşkına çeviren kalabalıktan uzak yol alındığı duygusu yaşanır. Büyük yollar göz yitimine dek akar; bir noktadan diğerine dümdüz, sakince gider.” [3]

Ona göre, eski kent mekanları yerlerini yolların dümdüz ve sakince aktığı boşluklara bırakmalıdır. Bu noktada Le Corbusier, yeni kentin temel öznesi konumundaki otomobili, insan ruhuna hitap eden yönleri ve yolda olmanın hissettirdiği özgürlük duygusunu da birleştirerek, sakinliğe ve boşluğa işaret eden bir belirleyici olarak tanımlar.

Le Corbusier, tüm bu anlamlar bütününden bahsederken aslında biçimlendirdiği yeni kent için soyut mekansal ilişkilere zemin oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu kentte mimari birim giderek daha bağımsız ve özerk bir ögeye dönüşürken, aynı zamanda geleneksel dizilimlerden kurtulmaktadır. Bu anlamda Le Corbusier, mimarının zeminle kurduğu ilişkinin üzerinde önemle durur ve bu ilişkinin mimarlığın tek zorunlu ilişkisi olduğundan bahseder. Yapılarını ayaklar üstünde yükseltirken, aslında bu ilişkiden vazgeçme yönünde bir çaba içerisinde. Bu ilişkiyi terketme yolunda kullanacağı en önemli öge yine otomobiller olmuştur. Le Corbusier bir anlamda bu terkedişi, yani kesintisiz mekan anlayışını kent mekanından koparmayı, otomobil üzerinden meşrulaştırma çabası içerisinde. Otomobiller için, ayaklar üzerinde zeminden kopardığı yapılar, bu şekilde kentle daha bağımsız bir ilişki

içinde olacaktırlar. Le Corbusie riçin otomobilin, mekanik gereksinimleri doğrultusunda, eğimlerle ve doğrultularla bir taraftan zemini yadsıması, aynı zamanda bu anlayış doğrultusunda yapıların da bu özerk program içinde bağımsızlaşmaya doğru ilerlemesi gerekliliğini doğurur. Le Corbusier, otomobilin belirleyici olarak yer aldığı ilk yapısını 1929-1931 yılları arasında gerçekleştirmiştir. “Villa Savoye” da zemin kat neredeyse tümüyle harekete ayrılmıştır ve yapı kolonlar üzerinde yükseltilmiştir. Bu yapıda zemin kat duvarının eğrisi bile, otomobilin manevra yarıçapına göre hesaplanmıştır.

Le Corbusier, bütün yapılarının fotoğraflarında bir otomobilin de yer almasını özellikle istemiştir. 1927 yılında gerçekleştirdiği Villa Stein’ in en ünlü fotoğrafında, dönemin en önemli otomobillerinden biri olan Voisin de yer almaktadır. (Şekil 3. 12) Otomobil, binanın tüm kompozisyonu içinde vazgeçilmez bir parça gibi görünürken, fotoğrafa dikkatlice bakıldığında Villa Stein’ nin pencereleri ve otomobilin pencereleri arasındaki detay ve malzeme benzerliği göze çarpmaktadır. [3] Bu durum, otomobilin fotoğrafa özellikle konulduğunun bir göstergesidir.



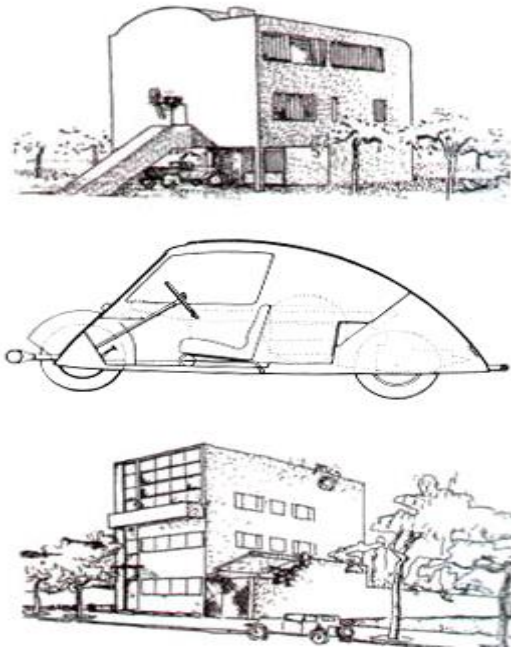
Şekil 3. 12 Villa Stein, Le Corbusier

Otomobilin mimarlık ve kent için değişimi gerektiren belirleyiciliğinin yanında Le Corbusier, otomobilin kendisiyle de ilgilenmiştir. 1928 yılında “Maksimum otomobil” adını verdiği minimum ölçülerde tasarladığı araç, kullanıcıya maksimum mekansal olanaklar sağlamayı amaçlamaktadır. (şekil 3. 13)

Otomobil, kent ölçęinden birim ölçęe geçerken de Le Corbusier için ana biçimleyici bir izlek olarak yerini almıştır. Le Corbusier, hem otomobilin üretim tekniklerinden etkilenmiş, hem de otomobilin seri üretimle çoğaltılabilir olmasının, mimarlığın gelişmekte olan mekanik bilinci üzerine bir temel oluşturabileceğinden bahsetmektedir:

“Eğer konut ve apartman sorunu araba şasisi gibi araştırılsaydı, evlerimizin çabucak değiştiğini, iyileştiğini görebilirdik.Eğer evler şasiler gibi endüstriyel olarak dizesel üretilselerdi, beklenmedik ama sağlıklı ve savunulabilir biçimlerin çabucak ortaya çıktığını görebilirdik.” [3]

“Ev yaşamak için makinedir” sözü bir anlamda da, makine çağındaki seri üretimi ve standartlaşmayı temsil eden otomobillere mekansal anlamda bir gönderme niteliği taşımaktadır. Le Corbusier, 1921 yılında seri ve kitlesel üretime yönelik tasarladığı konutunu, bir otomobil markası olan Citroën’ e gönderme yaparak “Citrohan Evi” olarak adlandırır. (şekil 3. 13)



şekil 3. 13 Citrohan evi, Maksimum otomobil, Guiette evi, Le Corbusier

Le Corbusier' nin otomobil üzerine geliştirdiği gerek kentsel mekan ölçeğinde, gerekse mimari mekan ölçeğinde değişime yönelik düşünceler, modern süreç içinde bir anlamda mimarlık adına bir ikilem ve ayırımın ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu ikilem mimarlığın yerle ilişkisi üzerinde biçimlenirken, otomobilin bir anlamda mimarlığın en temel zorunluluğu olan yerle ilişkiye getirdiği yeni yaklaşım, mekan kavramım yönelik olarak otomobili, mimarlığın bütünlüğu içinde ele alma sürecini hızlandırmıştır. Otomobil belirli bir yere bağlı değildir. Başka bir anlamda, hem heryere aittir, hem de hişbiryere air değildir. Modern yaşam içinde yaşamın hıza ilişkin açmazları, bir anlamda mekansızlık hissiyle birleştiren insan için otomobil, hişbiryere ait olmayışıyla önemli bir mekansal anlam içerir. Bu açıdan otomobilin , belirli bir yerin sahip olduğu anlamlar bütününe içermesi kabul edilemezken aynı zamanda bir ironik yapı içinde kendisine tarihin ve kültürün yüklerinden bağımsız bir mekan oluşturduğu gerçeğini ortaya çıkartmak gerekir. Ev ise belirli bir yere bağlıdır ve ev imgelemi o yere ait kültürel ve tarihsel bileşenlerin bir araya gelmesiyle anlamlandırılır. İnsanın hareketini doğası belirlerken, otomobil için bu hareketlilik mekanik bir zorunluluktan kaynaklanmaktadır. Otomobil hareketlidir, ancak içinde yolculuk eden insan için fiziksel bir durağanlıktan sözedilebilir. Evde ise durum tam tersine bir işleyiş içindeyken ev, hareketsiz yapısıyla içindeki insanın hareketini zorunlu kılmaktadır. Le Corbusier için mimarlık bağlamını ev ve otomobil üzerinden değiştirme çabası, harekete ilişkin bu noktada kendisini hissettirmektedir. Le Corbusier için kitlesel ve seri üretime dönüşemesi gerken evin, bu şekilde yerle ilişkisi ortadan kalkacak ve evin kullanımı da mekanik bir zorunluluk gerektirecektir.

Le Corbusier modern insanın mekanik bir duyarlığa sahip olması gerekliliğinden bahseder. Bu anlamda mekanik olan için insan adına bir bilincin sözkonusu olduğunu, bunun gerekçesinin de günlük etkileşimlerle açıklanabileceğini söylerken gerçekte, otomobil gibi insan yaşamında önemli yeri olan bir nesne için, mekanik biliç ve bu bilinçle değişen algının, mekanın boyutları ve sınırları üzerindeki etkisine dikkat çekmektedir. [31]

4. MEKANIN PRO-TEZİ: OTOMOBİL

Önceki bölümlerde incelenen otomobil ve insan arasındaki gerek bireysel, gerekse kent ölçeğindeki derin ilişkinin dinamikleri, bu bölümde insanın en önemli yaşamsal girdisi olan “mekan” ve “mekan algısı” algısı üzerine kanalize edilecektir. Bu anlamda varılmak istenilen asıl nokta, otomobil mekanının sınırlarını oluşturan bileşenleri ve katmanları ortaya çıkartmaktır. Otomobilin kent mekanıyla kurduğu ilişki yol kavramını insan için farklı noktalara taşıırken, aslında otomobil mekanına ilişkin en kritik anlamı da oluşturmaya başlar: Hareket. Bu noktada otomobil mekanı ile kastedilen kavram gerçekte, otomobilin ve mekanın fiziksel boyutlarının çok ötesinde daha hareketli ve daha devingen bileşenler içerir. Otomobile ilişkin mekan kavramı, diğer birçok mekan anlayışından farklı ve bir bakıma tersine bir yapılanma içermektedir. Otomobil ve insan arasındaki ilişkinin varolmak üzere yarattığı mekansal algıyı diğer mekansal algılardan ayıran en önemli veri, otomobile ilişkin mekan algısının çevresindeki mekansal varoluşa ilişkin bir birliktelik sonucu oluşuyor olmasıdır. Otomobil, insan için mekan kavramını diğer mekan anlayışlarının tersine, harekete ilişkin bir yapıya dönüştürür ve bu mekan insan için çevresindeki her mekanın anlamı ve yapısıyla biçimlenen, sınırları her an değişen bir yapısal bütünlük içermektedir.

4.1. Mekanı Sürmeye Doğru

Fiziksel boyutlarının yanında, insanın varoluşuna ilişkin farklı birçok psikolojik katmandan oluşan mekan kavramı, insanın çeşitli algı düzeylerinin bir araya gelmesiyle günümüzde sınırları daha da zor çizilebilen sonsuz bir hal almaktadır. [32] Otomobil bir taraftan insanın bireysel olarak kendisiyle, çevresiyle ve kentle kurduğu ilişkiyi etkilerken, bir taraftan da insan için mekan algısı üzerine yeni katmanlar eklemektedir. Otomobil mekanının sınırlarını çizmek, farklı bir çok mekan üzerinden geçen uzun bir yolculuk sayılabilecek bu arayış için, oldukça tanımsız bir uğraş gibidir. Ancak otomobiller, günümüzün modern dünyasında bu anlamda,

insanları mekansızlığa doğru uzun yolculuklara çıkartan, mekanın sonsuzluğunun hissetmek adına girilen bir sürecin en önemli nesnesi durumundadırlar. Julio Cortazar “Kozmoyol otonotları ” isimli yazısında, yola ilişkin varoluşu dile getirmektedir:

“Yol kavramındaki hissedilmez değişiklik, onun yavan ve neredeyse soyut işlevselliğinin yerini yaşam ve zenginlikle dolu bir varoluşa bırakıyor: İnsanlar, molalar, az çok gölgeli sahnelerde yaşanmış oluntular, bizi büyüleyen ve izleyici olarak yalnızca bizim olduğumuz bir filmin birbirini izleyen sahneleri...” [2]

İnsanın otomobillerle kurduğu derin ilişki, otomobilin mekan hissine kattığı değişimin bir sonucudur ve bu nokta, otomobilin sadece fiziksel varlığı dışında başka birçok mekansal girdiyi kendi mekan algısını oluşturmak için kullandığına işaret etmektedir. Sonsuzluk hissi ve hız arasındaki sınırsız ilişki belki de, otomobil için en temel mekansal girdidir ve otomobilin yol ile kurduğu ilişki içinde her an farklı biçimlenen bir durum oluşturmaktadır. Üçüncü bölümde değinilen yol, kavram olarak otomobilin insanla kurduğu ilişkinin gerçekleştiği mekandır. Yol mekanı bir anlamda insan için gitmek üzerine oluşturulmuş bir yapıyı barındırsa da, aslında hıza yönelik bir kışkırtma potansiyeli de içerir. Hız kavramı ve hızın insanın doğasına olan yakınlığı, insan için bu anlamda sonsuzluğa giden yolu kısaltmaktadır. İçinde yolculuk edilen, aslında duruyorken çevresindeki bütün mekanları harekete geçiren ve mekan algısını tersine işleten otomobil, bir anlamda kendi mekansal dinamiklerini bu tezat içinde oluşturmaktadır. Yüksek hızda bir şuursuzluk durumu yaşayan insan, ileriye doğru ilerlerken belki de düşüncelerini, başladığı noktaya doğru sürmeye çalışmaktadır. (Şekil 4.1) Hız ve insan arasındaki ilişkinin yaşamsal boyutu, bir anlamda otomobil mekanının en temel yapı taşı olan mekansızlığın en önemli anlamsal bütünü oluşturmaktadır.



Şekil 4.1 Yol ve sonsuzluk hissi

Uzun mesafeli yolculukların getirdiği yoga benzeri bitkinlikler, bedensel rahatlamanın yanında ruhsal bir yolculuk olarak da değerlendirilirken, aynı zamanda “yol” insan için her anlamda sessizlik, toplumsal sınıflar ve kentli bir yaya olmak arasındaki bariyere dönüşmektedir. Otomobillerin yollarda asla birbirleriyle temas etmemesi gerekliliği, bu bariyerlerin aynı zamanda bir yabancılaşma yaratıyor olmalarına dikkat çekmektedir. Ulaşımın hızı hergeçen gün artarken, bu hıza yetişebilmek için insan ve makina arasında neredeyse insan-dışı duyularla biçimlenen yeni ilişkiler doğmaktadır. Yaşadığımız bu modern sahnede otomobiller insan adına duyularının, otomobil mekanının özenle düzenlenmiş konforuyla uyuşturulduğu, bedensiz yurttaşlar yaratıyor hissi uyandırmaktadırlar. Bu noktada Paul Virilio, yolla birlikte gelen mekansızlık hissini bir anlamda yoklukla eşdeğer tutmaktadır:

“Ulaşımın hızı yalnızca yokluğu çoğaltır; unutmak için yolculuk etmeyi öneriyorlardı ruh hastaları. Yolculuk yok olmaya karşı hissedilen gerilimi azaltır, yola çıkıştaki küçük ölüm, yerdeğiştirmenin artan hızıyla edinilen kazanç, artık bir tatil içinde yok olup gider. Bu da herkes için son gününün yerdeğiştirmesiyle aynı kapıya çıkar” [1]

Bir nesne olarak otomobili, bir eylem olarak sürmekle birleştirmek, kenti bir kavram olarak hızla birlikte, insan için bir tür aşırı yorumlama sürecine dönüşmektedir. Bu kavramsal ilişki beraberinde getirdiği mekansal algıdaki değişimle bir anlamda, kenti sürmek anlamında yorumlanabilir. İnsan ve kent arasındaki sürmek eylemi etrafında biçimlenen bu süreç, insanın yaşamının sürdürdüğü kentsel mekan kavramına, sürmek eylemine ilişkin bir çok yan anlam eklemektedir. Otomobil, çevremizdeki herşeyi anlamlandırmaya çalıştığımız bu modern süreçte, insan için sürmek eylemine dayalı birçok sembolik ve mekansal anlamı bünyesinde barındırmaktadır. Modern yaşantı içinde, çoğu zaman insan bedeni için sığınılacak bir kabuk oluşturan otomobil mekanı içinde insan, çoğu zaman yaşamını otomobilin sacdan mekanı içinde sürdürmektedir. Bu yapı insanın yollar vasıtasıyla kentle kurduğu ilişkiyi güçlendirirken, yolun varoluşuna ilişkin anlamları, mekansızlığı hissettirecek veya mekansızlığa alternatif oluşturacak anlamlarla bütünleştirmektedir. 833] Yol ve insan arasındaki değişen ilişki bir taraftan sınırların değişimine, daha fazla özgür hissedilen mekanlara doğru yolculuk etme isteğine dönüşürken, aynı zamanda da yaşamsal bir parçalanmayı beraberinde getirmektedir. İnsanın gerek yaşamsal anlamda, gerek mekansal anlamda yaşadığı parçalanma hissini, otomobilin parçalara ayrılmış durumuna, mekansal algıyı

oluşturmak üzere T cetvelini bir simge olarak ekleyen Patrick Crogan, mekan ve otomobil arasındaki ilişkiye dikkat çekmektedir. [1] (şekil 4.2)



şekil 4.2 Otomobil ve mekansal parçalanma

İnsan ve hız arasındaki ironik yapı insan ve otomobil arasındaki ilişkinin sahnelendiği yol mekanını, hem fiziksel hem de psikolojik boyutlarıyla otomobilin varlığından önceki dönemlere ait olduğundan çok daha önemli ve farklı kılar. Modern kentte yola ilişkin anlamlar bütününe ortaya koymak, bizleri aynı zamanda otomobilin sahip olduğu kavramların içeriğine de yaklaştırır. Yüksek hızda giden bir otomobil ve yol arasındaki değme yüzeyi hayli az ve anlık gibi görünüyor olsada, insanın otomobille kurduğu mekansal bağ, yolun her noktasına yayılan ve süreklilik gösteren bir yapıdır. (Şekil 4.3) Bu yapı otomobile ilişkin mekan kavramının hem fiziksel boyutunu, hem de insanın hızla buluştuğu noktada mekana ait yaşamsal psikolojik boyutları işaret etmektedir. Otomobil, zaman ve mekana ait algıyı tümüyle değiştirirken aynı zamanda, mekansal birlikteliği zamansal bir birlikteliğe dönüştürmektedir. Yerdeğiştirmenin gerçekleştiği yol, bu iki kavram arasında artık zamanı ve mekanı birbirine bağlayan, anlamlarla yüklü uzun bir bağ niteliği kazanmaktadır. Otomobille beraber yerdeğiştirmenin işlevsel olmaktan çıkıp bir yolculuk hissine dönüşmesi yolun, mekan etkisini arttırmakta ve otomobillerin yolculuk fikrini değiştirip farklı noktalara taşınmasıyla, yol kavramı ve anlamını da giderek değiştirmektedir.

Sanayileşmiş, hızı artmış bilince bakışlarıyla, aynı anda hem çevresini hem de otomobilin kontrol panellerini gözleyen sürücüler iyi birer örnek teşkil etmektedir. Otomobiller, hareketin görünür kılınmasında insan için önemli bir nesne durumundayken aynı zamanda da otomobillerle beraber hareket, fiziksel sınırları belirlenebilir, aşamalı, nicel ve ölçülebilir bir hale gelmektedir. Bu durum hareketi bedensel karar gücüne daha az bağlı kılarken, otomobil içinde hareketsiz durumdaki insan için mekansal bir hareketliliğin doğmasına neden olmaktadır.



Şekil 4.3 İnsan, otomobil ve yola ilişkin değme yüzeyi

İnsanın kentle kurduğu ilişki için de yol, kentsel mekan algısının biçimlenmesi sürecinde bir başlangıç noktası konumundadırlar. Bir kente yollar vasıtasıyla yaklaşmak, kente ilişkin ilk izlenimleri yollarda edinmek ve yine kenti yollarla terketmek bir anlamda insan için, otomobillerin yollarla kurduğu ilişkiyi fiziksel boyutlarının ötesine taşımaktadır. Bu bakımdan yol, aynı zamanda kente ilişkin yaşamsal bir sınır belirlemektedir. Kentle insan arasındaki ilişkinin yollar vasıtasıyla kazandığı bu süreklilik insanı, bir kentin sınırlarını yollarla çizmeye yönlendirirken, aynı zamanda yollarda edindiği izlenimler doğrultusunda kente ilişkin yaşamsal ilişkileri sürecini hızlandırmaktadır. Bu süreç içinde otomobil, insan ve kent arasında kentsel mekana ilişkin algılarla biçimlenen bir ara mekan yaratır ve bu mekan kendi dinamiklerini yol mekanının dinamikleriyle oluşturur. Yol bu anlamda bir yeri başka bir yere bağlayan fiziksel ve işlevsel anlamı dışında, insan yaşamına ilişkin mekansal algıyı biçimlendiren önemli bir simge durumuna gelmektedir. Yola ilişkin mekan algıyı biçimlendiren en önemli duysal eşik olan varolma hissi insanın, yol üzerinden yaşamına birer fiziksel eylem olmanın ötesinde duygusal tansiyonlar olarak da kattığı gitmek, gelmek, uzaklaşmak, kaçmak gibi harekete ilişkin eylemleri, özgürlük hissiyle bağdaştırmasına neden olmaktadır. Bu anlamıyla yol, mekana ait sınırları ortadan kaldıran, insanın birçok duygusal durum üzerinden anlayıp yorumladığı ve özgürlük arayışında çoğu zaman arkasında ne olduğunu bilemediği bir duvara dönüşmektedir. (Şekil 4.4.) Mekan ve mimarlık arasındaki temel ilişki doğrultusunda, yolun mimarlık için temel bir belirleyici olduğunun belirten Frank Lloyd Wright, yol ve mimarlık arasındaki ilişkiye dikkat çekmektedir:

“Yıldan yıla daha fazla yol sistemi yapıldıkça, daha da görkemli bir şekilde inşa edilmekteler. Tahmin ediyorum ki yollar da çok yakında mimarlık olacaklar, önemli ve büyük bir mimarlık.” [22]



Şekil 4.4 Yol ve sınırsızlık

Direksyon başındaki kişi için yolla kurulan ilişki, büyük ölçüde otomobil tarafından biçimlendirilmektedir. Manzaranın ön camdan içeri aktığı, kilometrelerin yutularak ilerlendiği, herşeyi geride bırakıyormuş hissine kapılan insan için otomobil, bu anlamda zihinsel ve bedensel bir rahatlama mekanı yaratmaktadır. (Şekil 4.5) Bu yapılanma bir bakıma, herşeyin yenilendiği, sınırların an be an değiştiği, sonsuzluk hissi uyandıran yaşamsal bağı unutmama durumu beraberinde getirmektedir. Otomobille ilgili mekansal algının değişimine George Mc Murdo duygusal bir yaklaşım üzerinden değinmektedir:

“Otomobille, manzarayı büyük bir filme dönüştürme yeteneğine eşlik edecek bir film müziği çalabilirsiniz.” [1]



Şekil 4.5 Otomobil, manzara ve zihinsel/ bedensel rahatlama

İnsan ve otomobil arasında modern süreçte gelişmekte olan ilişki, kent içinde mimarlığın varoluş alanlarını araştırma çabalarına yeni bir boyut kazandırmıştır. Otomobilin kentle kurduğu ilişkiyi yol kavramı üzerinden meşrulaştırması, hem modern kent anlayışını değiştirmiş, hem de insanın kentsel mekan anlayışına yeni anlamlar katmasına neden olmuştur. Bu bakımdan otomobil, kenti oluşturan dinamikler içinde, fiziksel boyutlarıyla kentin yapısını oluşturan sabit mekansal bileşenlere, bu mekanlar arasında bir bütünleşme sağlayan hareketli ve paradoksal bir yapılanma eklemektedir. Günümüzde otomobiller kent kavramı için, diğer tüm yapısal varoluşla birlikte temel bir belirleyici durumundadır.

4.2. Önüne Geçmenin Yolu Olmayan Haz: Hız

“Hız hissedilmez”. Galileo Galilei [3]

İnsan ve otomobil arasında süregelen, kimileri için sadece ulaşım merkezli bir yapı gibi görünen karmaşık ve karşılıklı bir yolculuk hissi uyandıran ilişki, güngeçtikçe her iki varlık içinde çoğu zaman birçok mekansal sınırı zorlamak düşüncesiyle birleşmektedir. Her zaman için bir arayış içinde olan insan, belki de bu arayışta kendisini istediği yere ulaştıracak bir katalizör (dengeleyici) mekan ihtiyacını ortaya koymaktadır. İçine girdiği andan itibaren, zaman ve mekan bağlamını yeniden yorumlayabileceği otomobil, durduğu halde hareket edebilen insanın, modern süreç içindeki varoluşuna tanıklık etmektedir. Simgesel ve estetik değeri yüksek, birçok karakterle bezenmiş otomobil, aslında insan için varoluşun akla gelen ilk imgesini temsil ediyor izlenimini uyandırmaktadır: Yaşamak. Devam etmek üzerlerine yapılandırılmış yaşam deneyimi; en basit anlamıyla “hayat yolculuğu” günümüzde, otomobillerle birlikte, basit olduğu ölçüde zor şekillendirilebilen bir hal almaktadır. Otomobilin bu ironik yapısı ve tezatlarla biçimlenmiş varoluşu, dışarıdan bakıldığında varoluşuna ilişkin gerçeği kolayca hissettirmezken, insan için içine girildiği andan itibaren bambaşka bir algısal bütünlüğe ulaşmaktadır.

Günümüzde kent yaşamının ayrılmaz bir parçası olan otomobil, bir yandan insanın kentle kurduğu ilişkiyi değiştirirken, diğer yandan bu ilişkiye yeni boyutlar katarak, kentin yaşamsal kurgusunu biçimlendirmektedir. Bu kurgu içinde en kritik yapı olan yolun, modern kent kurgusu içinde edindiği yeni yapılanma, insanla otomobilin kurduğu yakın ilişki sonucunda biçimlenmiştir. Hız ve insan arasında yaşamdaki anlık değişimler üzerine yapılandırılmış ilişki, bir anlamda kente ilişkin değişimi de, otomobilin varlığı karşısında insan yaşamında oluşan değişimle ilişkilendirmektedir. Otomobil ve hareket arasındaki mekanik gereklilik, kent ve yol arasındaki ilişkiye hızı, giderek insan yaşamındaki değişimin göstergesi olarak neredeyse bir zorunluluk olarak katmaktadır. Modern hayatın hızına yetişmek için kullandığı otomobilin içinde insan, gaz pedalına biraz daha sert basarak neredeyse daha da hızlanıp, hayatın önüne geçme çabası içindedir.

Bu durum hız kavramının gerek yaşama, gerekse insan doğasına ilişkin hissedilemez boyutunu, gündelik yaşam içerisinde otomobillerle görünür kılma çabasını

göstermektedir. Düşündüğü her mekanı, düşüncesinin hızıyla o anda yaratmaya çalışan insan, otomobilinin içinde, kentteki yaşamından uzakta boş bir yolda, yüksek hızla ilerlerken, düşüncesinden de hızlı olduğu hissiyle, derin bir şüursuzluk ve mekansızlığa doğru yol aldığı duygusuna kapılmaktadır. Hız ve insan arasındaki bu ilişki, yarattığı yaşamsal boyutla, otomobil içindeki mekan algısını biçimlendirmeye yönelik, mekansızlığa doğru giden yeni bir yol izlenimi uyandırmaktadır. Jean Baudrillard, hızı insan yaşamında bir neden-sonuç ilişkisine benzetirken, hıza ilişkin mekansal algıyı dile getirmektedir:

“Hız arı nesneler yaratır; kendisi de arı bir nesnedir, çünkü yeri ve yerle ilgili başvuru noktalarını siler; zamanın akışına karışıp onu yok eder, kendi nedeninden daha çabuk yol alıp akışını keserek bu nedeni ortadan kaldırır.

Hız sonucun nedene karşı zaferidir, bir anın derinlik olarak zamana karşı zaferidir, yüzeyin ve nesne olma niteliğinin arzunun derinliğine karşı zaferidir. Hız bir ilk alan yaratır ki bu alan ölüme neden olabilir ve tek kuralı ardında hiç iz bırakmamaktır. Unutmanın belleğe karşı zaferi; ilkel, bellek yitimine uğramışcasına esrime. Çölün arı geometrisi içinde bir nesnenin yüzeyselliği ve tersine çevrilebilirliği” [1]

Makine çağının, bir makine kadar kusursuz işlemesi gereken yaşam biçimi, insanlar için bir bakıma yaşamın hızına karşı bir direnç oluşturmaktadır. Birçok yaşamsal davranışımızın aynı kaldığını düşünmek, teknolojinin bizi güldüren veya ağlatan şeyleri değiştirmedigini farketmemizi sağlayacaktır. İnsanlar tüm bu süreçte, yaşamları çok hızlı değiştiği için veya erkenden, beklenenden önce gerçekleşmiş bir gelecek yüzünden, farkında olmadan bir eylemsizlik içine düşmektedirler. (Şekil 4.6) Hıza karşı gösterilen direnç kimilerinde ümitsizlikten dolayı ruhsal bir hastalanmaya neden olurken, kimileri içinde de uyum sağlamak üzere, hızı daha da kışkırtma durumu yaratmaktadır. Hız kendi başına olimpiyat zaferi kazanan bir atlet için gelecek şoku yaratmazken, otomobilinin içinde, durgun halde bir sürücü için gelecekte, bir sonsuzluk anlamı içermektedir.



Şekil 4.6 Otomobil, hız ve insana ilişkin yaşamsal zorunluluk

Otomobil, hıza yönelik eğilimiyle insan için başka hiçbir mekanda hissedilemeyen bir tecrübe ve algı boyutu yaratmaktadır. Bu noktada otomobile ait mekan algısının daha çok, otomobilin içindeyken biçimlendiğini ve otomobil kullanan sürücünün çevresinde hareket eden kentsel mekanı, kendi kişisel deneyimleri doğrultusunda yeniden biçimlendirerek yorumladığını belirtmek gerekir. Düşüncesiyle çoktan sonsuzluk sınırlarında dolaşan insan, bu sınırları daha görünür kılmak için otomobili, varlığının hissetmek üzere bir mekan hissiye biçimlendirmektedir. Yüksek hızla çevresindekileri anlama ve anlamlandırma eşiğinin üstüne çıkan insan, bu bilinç düzeyinde mekana ait sonsuz bileşenler oluşturmaktadır. Felix Guattari, insan ve otomobil arasındaki hıza yönelik ilişkiyi, insan bedeninin bedensel düzlemini değiştirmek üzere biçimlendirilmiş bir anlam içinde ele almaktadır:

“Bedenin kendi üzerine kapanması, imgelemsel uzamların açılmasını beraberinde getirir. Otomobille giderken, ilerideki ön uzama yönelik özlemim, otomobil makinesine ve otoyol ortamının yaydığı sinyalizasyon dizgelerine, sibernetik bağlılık içinde konumlandırılmış olarak görmeme ve beden parçalarını bir yana bırakarak, kendi bedensel düzenimi parantez içine almama karşılık gelir.” [1]

Kent içinde kimi zaman birbirlerinden kesin sınırlarla ayrılan yaya yolları ve otoyollar, insan için birbirinden farklı iki ayrı algı düzeyinin biçimlendirilmesine neden olmaktadır. İnsan modern yaşamın içinde kente ait imgesini oluşturan algısal bütünlüğü büyük ölçüde otomobilin içinde yolculuk ederken edindiği izlenimler doğrultusunda biçimlendirmektedir. Bu anlamda otomobil, kent kurgusu içinde insan için, kentsel mekanın yaşanılışı ve algısı üzerinde belirleyici olan önemli bir kriter durumuna gelmiştir. Yürürken çevresi üzerinde, harekete ilişkin gerekliliği kendi hızına göre kontrol edebilen insan için, gerek hıza ilişkin değer, gerekse çevresel algıya ilişkin anlamlandırma süreci, otomobilin içindeki durumuna göre farklı bir düzeydedir. Bu anlamda mekansal algının değişiminde hız kendi doğasındaki göreceli anlamı, insan için yürümek ve otomobilin içinde olmak arasındaki kıyaslamının sonucunda, hissedilen varolma boyutuna taşımaktadır. (Şekil 4. 7) Otomobile ilişkin mekansal algının hız etkeniyle değişimi insan için, tek başına varoluşal anlamı tanımlanamayan hız adına, bu kıyaslama sonucunda hissedilir bir algı düzeyi yaratmaktadır. Otomobile ilişkin mekansal algı düzeyindeki değişim, hızın çevresel algı içindeki anlık izlenimleri, insanın yürürken hissettiği mekansal algı boyutlarından öteye taşınmasıyla anlamlandırılabilir. (Şekil 4. 7)



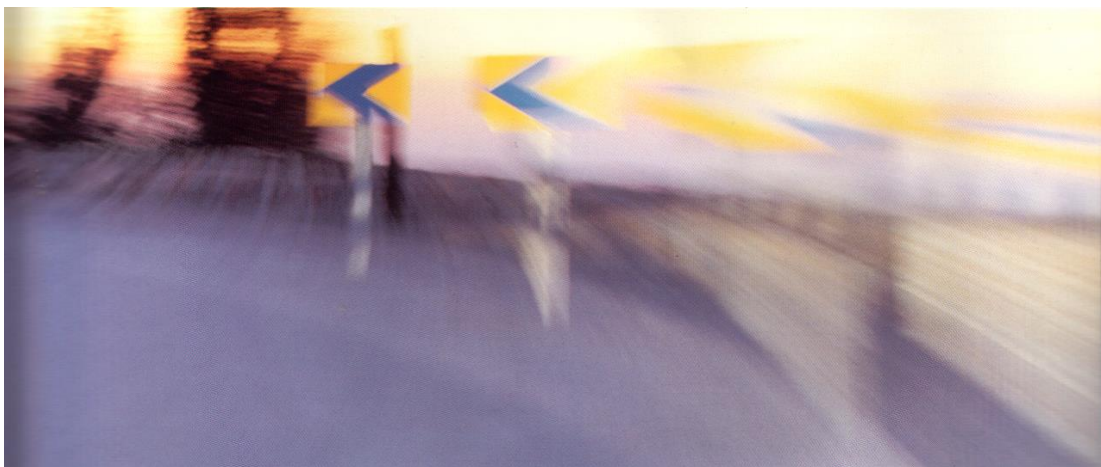
Şekil 4.7 Hıza ilişkin çevresel algı

Yüksek hızda giden otomobilin içindeki kişi, içerisi ve dışarısı arasındaki yüzeyleri yeniden tanımlamak durumunda kalacaktır. Hız insanı, çevresini ve içinde bulunduğu mekânı her an için başka türlü yorumlayabilecek yeni duyumların etkisinde bırakır. Otomobilin bu anlamda oluşturduğu içerisi ve dışarısı arasındaki yüzey, kişisel yönelimlerin etkisiyle kişi için bir taraftan da, içe dönük olmakla dışa dönük olmak arasında psikolojik bir alan yaratmaktadır. Maryse Pervanchon bu konuya, modern psikolojinin kurucularından olan Freud' un bakış açısıyla yaklaşmaktadır:

“Freud, yüzeylerin işlevinin dışarı ile içerisinin birbirinden ayrılması olduğunu belirtiyordu. Bir yandan ben ile ilişkide olduğu anlaşılan, dışarıya dönük, düşüncenin gelişiminden ayrılan bir bilinç yüzeyi var. Herşey yönelimlerin, yönelimlerin verdiği zevklerin ve yansımaların oyunuyla karmaşılaşıyor” [1]

Kimi zaman insan için yürümenin getirdiği sakinlik, otomobilin içinde yerini gerçekte sahte bir özgürlük duygusuna terketmektedir. Otomobilin mekanik hızı, üstünlük ve egemenlik duygusunu körüklerken, gaz pedalından sürücünün benliğine yükselen zafer duygusu aynı zamanda büyük bir yenilgiyi de beraberinde getirmektedir. Isı enerjisinin hareket enerjisine dönüştüğü, onunda ölçü dışı yüksek hız ürettiği otomobiller, insanın mekana ilişkin sonsuzluk arayışına son noktayı koyabilmektedirler. Yolun, fiziksel ve psikolojik perspektifi dışında sahip olduğu, insan için hızı kışkırtma potansiyeli, aynı zamanda yolu, insan yaşamı üzerinde belirleyici etkisi olan bir biçime dönüştürmektedir. (Şekil 4. 8) Bir taraftan gecenin karanlığı içinde otomobilin ışıklarıyla yolunu bulan insan için otomobiller, özgürlük arayışının ölümün karanlığıyla noktalanmasına neden olmaktadır. Uğur Kökten otomobil ve yaşam arasındaki ince çizgiye değinirken, sonsuzluk hissini ölüme benzetmektedir:”

“Ölüm öncesi çarpışma anını tanımlayan yazar der ki; “arabadakilerle sonsuzluk arasında topu topu ... saniyelik bir zaman var. Buradaki boşluğu herkes istediği ölçüde küçük bir rakamla doldurabilir: 1 dakika, yarım dakika, 1 saniye ya da üç sayıncaya dek arabadakiler, karşı taraf olduğu kadar – bu taraf yani okurlar da – da olabilir. Geçek o ki boşluğa yazılacak o bir-iki saniyelik süre insan bilincinin ölüm öncesi son birkaç saniyesi değil mi? ” [3]



Şekil 4. 8 Yol ve hıza yönelik perspektif

Paul Virilio' ya göre hız, yalnızca sorumlusu olmakla kalmayıp, yaratıcısı ve bulucusu da olduğumuz bir ölüm nedenidir. Bu anlamda otomobilin mekanik hızı karşısında gerçek beden, yüksek hızda otomobil kullanırken, bir daha otomobil kullanmayı engelleyecek bir kaza geçirebilir. (Şekil 4. 9) Buna rağmen birçok kişi için otomobil, toplumsal hareketliliği geri veren, kaza sonucu ölümle karşılaşılana dek kullanılabilcek bir “protez” gibidir. Maryse Pervanchon, kaza anında otomobilin, zamanı yeniden düzenleme ve şimdiki, belirlenmiş, ayrıcalıklı zamanı, bir kez daha başlatarak temellendirme yetkisine sahip olduğunu vurgularken, otomobile ilişkin mekan algısının biçimlendiği zaman ve mekan arasındaki bağlamın değişimine dikkat çekmektedir.



Şekil 4.9 Otomobil, insan ve bir kaza senaryosu

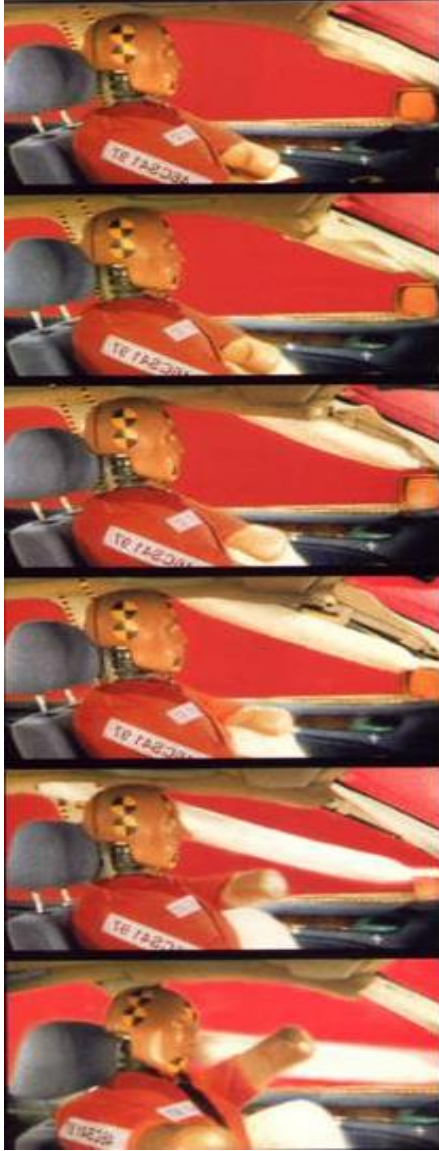
İtalo Calvino bu tartışmaya başka bir açıdan yaklaşırken, büyük hızlarla ilgili deneyimin insan yaşamının ayrılmaz bir parçası haline geldiği çağımızda, bizi ilgilendiren izleğin, fiziksel hızla zihinsel hız arasındaki ilişki olduğunu belirtir. Slavoj Žižek ise, otomobildeyken karşı karşıya olduğumuz durumu, hepimizin rüyada yaşadığımız özne-nesne ilişkisine benzetmektedir. Nesneden daha hızlı olan özne, nesneye giderek yaklaşırken, yinede ona hiçbir zaman ulaşamaz. Bu durum bir rüya paradoksudur; çünkü bir nesneye sürekli yaklaşmak, yine de o nesneyle özne arasındaki uzaklığın korunduğu gerçeğini değiştirmeyecektir. Uğur Kökten ise, otomobile ilişkin yerdeğiştirmenin, insan için zaman algısını değiştirdiğine ilişkin görüşlerini şöyle dile getirmektedir:

“Yer değiştiren maddesel araç ne olursa olsun, uzaklığın hep aynı kalması durumunda, asıl değişen, başka bir deyişle hızı değiştiren zaman ögesinden başka nedir? Dolayısıyla, hızdaki başdöndürücü değişme, zaman üzerinde gerçekleştirilen oynamaya bağlı. O halde, insanı yaşlandıran yoksa “hız” mı?.” [14]

Otomobil ve insan arasındaki ilişki, hızın insan doğasıyla ilintili olarak kurduğu dürtüsel varoluşunun yanında, insan için bir bellek yitimine dönüşmektedir. Benliğin

ve belleğin, otomobil içinde zamanın ve mekanın değişen bağlamı içinde bir karşıtlık durumu yaratması, insanın yol ve çevresi üzerindeki imgelemine, bu yokluğu andıran paradoks içinde mekansızlıkla anlamlandırmaya yönlendirmektedir. (Şekil 4. 10) Maryse Pervanchon, otomobil ve dürtüsel davranış arasındaki ilişkiyi şöyle anlamlandırmaktadır:

“Dürtünün gerçek amacı, hedefi değil, amaçladığı şeydir. Dürtünün nihai amacı, yalnızca kendini dürtü olarak yeniden üretmek, amaca doğru ve amaçtan uzağa çembersi yolunu sürdürmektir. Ve bütün amaçlanan varış noktaları çemberinin ardında, yalnızca bir kez daha yola çıkma mazereti vardır. Buradaki paradoks şudur: Otomobil sürmenin yalnızca benim için bir zevk olması değil, aynı zamanda bana acı çektiren, benliğimi tüketen birşey olması.” [1]



Şekil 4. 10 Otomobil, hız, kaza ve bellek yitimine ilişkin çevresel algı

Çağdaş İtalyan şiirinin esin kaynağı, lirik şiirleriyle ünlü Giacomo Leopardi günlüğünde otomobile ilişkin hızı “gerçektende bu hızı, neredeyse bir sonsuzluk düşüncesi uyandırıyor insanda; ruhu yüceltiyor, pekiştiriyor” şeklinde betimlemektedir. Otomobilin insan doğasına yakınlığını büyük ölçüde pekiştiren hız kavramı, insan için mekanın sonsuzluğunu hissetmek adına farklı bir anlam içermektedir. Otomobilin sahip olduğu fiziksel güç günümüzde artık “düşünce gibi hızlı” deyimini çok gerilerde bırakırken, teknik herşeyin önüne geçmiştir. Artık düşünce ve diğer sinirsel olayların sanıldığığının aksine yıldırım hızıyla beyin merkezine ulaşmadığı bilinmektedir. Sinir uyarısının yayılma hızının 250 km/saat olduğunun bilmek, kent dışındaki yollarda otomobilin içinde bu fiziksel hıza rahatlıkla ulaşabilen insan için, çevresel algıdaki değişimin, bir anlamda sonsuzluk ve mekansızlık hissiyle eşdeğer olduğunun bir göstergesi anlamına gelmektedir.



Şekil 4.11 Otomobil ve sonsuzluk hissi

4. 3. Sınırları Her An Değişen Mekan: Otomobil

“Mimarlık, melez bir etkinliktir.” (N.Leach) [1]

Otomobile ait mekan kavramının anlamı üzerine girilen bir tür yorum deneyi olan bu çalışma, önceki bölümlerde değinilen; insanın kavramsal ve işlevsel olarak gerek kişisel gerekse kentsel mekan ölçeğinde otomobille kurduğu ilişkiyi yaşatmak için ihtiyaç duyduğu mekanı bu bölümde, mimari mekanın dinamikleri üzerinden örneklemeyi ve incelemeyi amaçlamaktadır. Otomobile ilişkin bir mekansal tanım oluşturmak ve bu mekanın dinamiklerini belirlemek, mekan ve mimarlık arasındaki varoluşsal gerçeklik doğrultusunda, bizi otomobilin, mimarlığın temel belirleyicilerinden biri olduğu gerçeğine ulaştıracaktır.

Ev, yaşamak için bir makinedir sözü bir taraftan, modern insanın mekanik bilinç üzerinde dikkatle durması üzerine erken bir öngörüken, diğer taraftan da modern yaşantının bir makine kadar hatasız ve hızlı işlemesi gerektiği üzerine bir mecaz anlam barındırır. Bu anlayış, yaşamsal ihtiyaçları aslında değişmeyen, buna rağmen hızlıca değişime uğrayan insan ve yaşamı için bir anlamda, modern çağın üzerinde en çok tartışılan ironik yapısını oluşturmaktadır. Ev mekanı, bir mimari birim olarak en temel yapıyı oluştururken, aynı zamanda insan için toplumsal bir birey olma kimliğinden çıkıp, tamamen kendisi olabildiği tek mekandır. [34]Bu anlamda endüstri devriminin ve makine çağının yeni toplum düzenine ve modern insana ilişkin kavramları yorumlamak üzere seçtiği en elverişli mekanın ev olması, bir rastlantı değildir. Evin bir makineye benzetiliyor olması, bir anlamda insanı bu yeni toplum düzenine yaklaştırmayı ve kişisel mekanla toplumsal mekanı bütünleştirmeyi amaçlar. Bu bütünleşmenin en çarpıcı hali hiç kuşkusuz, makineleşmenin ve yaşamsal hızın en önemli göstergesi olan otomobillerle gerçekleştirilecektir. Bu anlamda ev mekanı ve otomobilin mekansal bütünlüğü arasında, insan için ortak bir algı düzeyinden ve yaşamsal birliktelikten sözedilebilir. İnsan bedeni genişliğindeki bu boşluk, hem içeride, hem de dışarıda olan insan için bir anlamda bütünleştirici bir mekandır. Otomobile ilişkin mekan kavramı, evdeki koridoru dışarıdaki yola bağlayan, insan için içerisi ve dışarısı arasında oluşan etkileşimlerden günümüze kadar anlamından hiçbirşey kaybetmeden gelen bu bütünleştirici dinamikler doğrultusunda biçimlendirilmektedir. Jale Parla, otomobil ve mekansal bütünleşmeyi vurgularken, bu bütünleşmenin modern süreçte insanın kişilik arayışıyla birlikte geliştiğini dile getirmektedir:

“Otomobiller kişiyle mekanın bir anlamda bütünleşmesi, bir yandan zıtlaşmasından çıkacak ironilere, kimliklerin derinine irdelenmesine, kimlik arayışlarının sergilenmesine son derece elverişli bir mekan oluşturuyor.” [2]

Toplumsal alan ve kişisel alan arasında, sosyalleşme sürecinde bir bütünleşme ihtiyacında olan insan, modern yaşamın hızına otomobillerin hızıyla uyum sağlamaya çalışmaktadır. İnsanın varolmak için mekana duyduğu ihtiyaç, değişen ve hızlanan yaşam biçimi içinde, yeni mekan anlayışlarının ve algılarının doğmasına yol açmıştır. Toplumsal alan ve kişisel alan arasındaki sınırların her geçengün birbirine yaklaşıyor olması, toplum içinde birey olarak anılan insan için, toplumsal mekanla bir bütünleşme ihtiyacı doğurmaktadır. Kamusal alanda, birey olmanın sorumluluklarıyla başa çıkmakta zorlanan insan için hem içeride, hem de dışarıda olduğu tek alan, otomobillerin oluşturduğu mekansal algı doğrultusunda biçimlenip anlam kazanmaktadır. (Şekil 4. 12) Bu anlamda otomobilin fiziksel mekanı, bir taraftan içerisi ve dışarı arasında bir yüzey tanımlarken, bir taraftan da insanın için bir yaşam barındırır. Günümüzde otomobilin bireysel amaca hizmet eden yaşamsal durumu, otomobil mekanının gerek fiziksel, gerek psikolojik boyutlarının biçimlenmesinde önemli bir kriter durumundadır. İçindeyken, çevresindeki mekanların hareketiyle bambaşka bir mekan boyutunu hissettiren otomobil, mekanın harekete ilişkin varlığına, hızın da coşkusuyla, insan için sonsuzluk hissini katmaktadır. Otomobilin insan hareketine getirdiği özgürlük, mekan algısı üzerinde biçimlenen yeni ve bütünleşik bir yapıya dönüşmektedir. George Mc Murdo bu mekanı “mimari mekana iştirilmiş gibi duran bir protez mekan” olarak betimlerken, bu mekanın dinamiklerini, kamusal alan ve kişisel alan arasındaki sınırların belirlediğinden bahsetmektedir:

“Evi terkedip kamusal alana çıkmakta zorlanan bir toplum için otomobil, belki de yarı-mahrem, yarı kapalı mekanı simgeliyor; kamusal alanın dayattığı, maskelerin bir takılıp, bir çıkarılabileceği elverişli mekanı. Otomobildeki kişi hem içeride, hem dışarıdadır; hem görür, hem de görülür.” [2]

Modernleşme sürecinde yaşamın an be an değişen hızına uyum sağlamak zorunda kalan insan, bu süreçte çevresindeki her nesneye belki de sahip olduklarından çok daha fazla anlam yükleme çabası içine girmiştir. Kamusal alan ve kişisel alan arasında bir ara mekan ihtiyacında olan insan, bu mekanı otomobilin içindeyken yaşamaya ve yaşatmaya başlamaktadır. Otomobillerin her geçen gün insana yaşamına daha da fazla

entegre oluşu, bu mekanın varolmaya duyduğu ihtiyacın en önemli göstergesi durumundadır.



Şekil 4. 12 Otomobil kişi için, içerisi ve dışarısı arasında bir bütünleşme mekanı yaratır.

Otomobile ilişkin mekan algısı, tezatlarla ve ironilerle yapılandırılmış bir bütünlük içermektedir. Otomobilin insan yaşamıyla kurmuş olduğu bu karşılıklılarla dolu ilişki, kentsel mekan ölçeğinden kişisel mekan ölçeğine yaklaştıkça sınırları giderek genişleyen, mekan algısını bir anlamda tersine çeviren bir yapıdadır. Önceki

bölümlerde bahsedilen insan ve hız arasındaki ilişki, otomobile ilişkin mekansal algının, sınırların her an değiştiği bir anlam içinde biçimlenmesine neden olurken, aynı zamanda değişen sınırlar mekana ilişkin bir ölçeksizlik ve mekansızlık hissi yaratmaktadır. Bu mekansızlık hissi, yaşamın hızına tanıklık ederken, bir taraftan da modern yaşamın içinde mobil olma zorunluluğunun, heryere ve hiçbir yere ait olma hissinin, mekana uyarlanmış anlamını oluşturmaktadır. Bu hareketlilik içinde insan yaşamın baskısı karşısında otomobilleri kişisel özgürlük sınırlarını genişleten bir makansal algı bütünü olarak değerlendirmektedir. (Şekil 4.13) Paul Morandi, otomobilin oluşturduğu mekansızlık hissine, otomobilin kendisini mekansallaştırarak yaklaşmaktadır:

Modern insan için otomobiller bir anlamda zorla ya da isteyerek terkedilmiş mekanların mobil çatılarını oluşturuyor. Böylece temkinli bir mobiliteye de olanak sağlıyor. Mekansızlığı daha az hissettiriyor sanki, ya da mekansızlığa alternatif oluşturuyor.” [2]



Şekil 4.13 Otomobil insan için, özgürlüğe doğru “uçmak” hissi uyandırır.

Otomobile ilişkin içeride ve dışarıda olma hissi, bir taraftan insan için değişken bir çevresel mekan algısı oluştururken, içeride olma hissini çevreleyen anlamlar, otomobilin iç mekanında zenginleşmektedir. Otomobile ilişkin mekan algısı, insana ilişkin psikolojik bir çok anlamla biçimlenmiş boyutlarının yanında, fiziksel boyutlarıyla da mekan kavramının bütünlüğü içinde kendi yapısını oluşturmaktadır. Yol kavramının içerdiği anlamları, bir mimari mekanın insanla ilgili tüm boyutlarıyla birleştiren otomobil, kapısı kapatıldığından itibaren, kendine özgü fiziksel boyutlarıyla insan bedeni genişliğinde bir oyuğu andıran iç mekanını oluşturmaktadır. (Şekil 4.14) Otomobil ve insan arasındaki ilişkini harekete yönelik boyutu, otomobilin iç mekanın insan için, bu hareketi kontrol edebilmesine ve yönlendirmesine olanak verecek biçimde tasarlanmasında gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Bu anlamda otomobile ilişkin ergonomik yapı, insan ve otomobil arasındaki kontrolü güçlendirici ve insanın her

noktaya kolay ulaşabilir olma zorunluluğu etrafında biçimlendirilmektedir. İnsana ilişkin bu ergonomik zorunluluklar, otomobilin iç mekanının fiziksel boyutlarını belirlerken aynı zamanda bu mekan, kullanılan malzemelerdeki çeşitlilik, renk ve sürüş konforuna ilişkin bir çok özel biçimleniş içinde, kendine özgü mekansal dinamikler barındıran bir yapı olarak ele alınmaktadır. [35] Bu anlamda otomobil fiziksel varlığıyla, bir mimari mekanın insanla kurduğu ilişkinin yaşamsal bir çok boyutunu içermektedir. Sam Kazman bu noktada otomobilin iç mekanını, insana ilişkin özel yaşam sınırları içinde değerlendirmektedir:

“Otomobille ilgili özgürlük bağlamında serbest bırakıcı en önemli açı özel yaşamla ilgili olanıdır. Arabanıza binip kapınızı kapattığınızda, çevreniz üzerinde inanılmaz bir kontrole sahip olursunuz. Mesela ne dinlediğinizi ve kiminle beraber olacağınızı belirleyebilirsiniz. Bu anlamda otomobil banyoyu geçmiş durumdadır?.” [22]



Şekil 4.14 Otomobil kapısı ve “içeride olmak” .

Otomobile ilişkin mekansal algıyı güçlendirmek yönünde otomobilin iç mekanı, bir mimari mekanın çeşitli eğilimlerle dolu tasarım sürecine benzer bir süreç sonucunda oluşturulmaktadır. [36] Yaşadığı mekanla sürekli bir iletişim içinde olan insan için otomobilin iç mekanı, çevresiyle ilişkisini güçlendirecek yönde büyük ölçüde cam yüzeylerle çevrelenmiştir. Otomobilin içindeki kişi, gerek beraber yolculuk edilen kişiler üzerinde, gerekse dinlediği müzikle biçimlenen iç mekan hissindeki seçicilik doğrultusunda, çevreye ait öznel algısı ve tüm yolculuk örüntüleri doğrultusunda, otomobilin iç mekanını kişiselleştirmektedir. Bu mekan kapıları, pencereleri, malzeme ve renk ilişkisindeki özenle bir anlamda insan için yaşadığı her türlü mimari mekana göndermeler yapan, fiziksel bir atmosferi yaratmaktadır.



Şekil 4.15 Otomobilin iç mekanına ilişkin modern bir yaklaşım, Renault TALISMAN

Otomobil, içerisi ve dışarısi arasında insan için bir yüzey tanımlarken, bu yüzeyin içinde kalan boşluk aynı zamanda yaşamsal birtakım gereklilikler üzerine biçimlendirilmiş bir mekansal bütünlük oluşturmaktadır. [37] Sactan ve camdan yüzeylerle, harekete ilişkin mekansal gerekliliklerin biçimlendirdiği bir nesne olmanın ötesinde otomobiller, kent içinde insan için varoluşun simgesi durumundadırlar. Maryse Pervanchon, otomobil ve insan arasındaki varoluş ilişkisini, otomobili bir uterus' e benzeterek yorumlamaktadır:

“Yine de canlandırılmış bir boşluğun, sacdan bir oyuğun, insan bedeni genişliğinde bir iç ortamın, içinde kalan bedenlerini bırakması düşüncesini nasıl kabul edebiliriz? Çünkü içerisi sürekli olarak dışarıya gönderir, yani karoserin sınırlarının dışındaki ötekine gönderir. Ama ayrıca bu kabin bir yaşam barındırır; bizi biçimimizi bozduğu ölçüde biçimlendiren, benzer bir biçime, değişik biçimlere sokan teknolojik bir uterus’ tür.” [1]

İnsan ve mekan arasındaki ilişki, insanın bedensel boyutlarına ilişkin fiziksel birlikteliğin yanında, mekan algısını biçimlendiren psikolojik anlamlarıyla da bir varoluş hissine tanıklık etmektedir. Otomobile ilişkin mekansal algı, bir taraftan insanın beden şeması üzerine geliştirilmiş fiziksel bir bütünlük sonucu biçimlenirken, aynı zamanda da mekanlar arasında yapılan bedensel yolculuk hissiyle insanı, otomobil mekanına psikolojik anlam yüklemeye doğru yönlendirmektedir. Maryse Pervanchon, otomobil ve insan arasındaki yaşamsal ilişkiye ilişkin görüşlerini dile getirmeye otomobili, beden şemamız içine katarak devam etmektedir:

“Bizi bütünüyle içine çeken, içindeyken ölüm anına daha rahat dalmak için istediğimiz gibi kullanabileceğimiz ve içinde çöreklenebildiğimiz tek nesnenin otomobil olduğunu unutmayalım. Biz bir otomobil-bedeniz. Bedenimizin dilinden nasıl anlıyorsaki onun dilinden de aynı derecede anlıyoruz. Beden şemamız büyük ölçüde tüm dünyaya açık ve uygulanabilir. Direksiyon başına geçtiğimizde, mekanın ellerimizin altında nasıl da dağıldığını biliyoruz, hedeflediklerimizle yani bu devindirici uygulamayla, bize verilenler yani sürüş kabininden görülen tablonun öğeleri arasında bir uyum var. Bu kendi bedenimiz üzerinde sahip olduğumuz yetkiye eşdeğer bir yetki; tıpkı otomobil, beden şemamızın içine katılmış bir parçaymış gibi” [1]

Otomobil ve mekan arasındaki ilişkinin, fiziksel birtakım birlikteliklerin yanında insan için birçok psikolojik anlam barındırması otomobili, mimarlık adına bir belirleyici konumuna getirmiştir. Gerek mimari mekan için, gerekse otomobil mekanına ilişkin boyutların insana ilişkin ortak algı düzeyleriyle biçimleniyor olması, mimarlık için otomobili mekansal bütünlük içinde ale almak gerekliliğini doğurmaktadır. En temel mimari birim olan ev, gündelik yaşantısında insanın, mimari mekanla kurduğu ilişkinin biçimlenmesine yönelik, bir başlangıç noktası konumundadır. İnsan için yaşama ilişkin kişisel bir mekan barındıran otomobiller insan için bir anlamda, mekan hissine kattığı süreklilik doğrultusunda, evin bir parçası, bağımsız ve özerk bir mekanı gibi hissedilmektedirler. Bu anlamda otomobiller, evdeki koridoru dışarıdaki yola taşıyan, farklı ölçeklerdeki mekanları birbirine bağlayan, mekanlar arasında bir bütünleşmenin yaşandığı, mimari bir birim durumundadırlar. İnsanın otomobille kurduğu ilişkinin

kentsel mekan ölçeğindeki sürekliliği ve bu süreklilik içinde biçimlenen kent imgelemi, bir anlamda koridor ve yol arasındaki sınırı ortadan kaldırmaktadır. Bu sınır gerçekte bir mekansal algı sınırlayıcı, ev mekanını terkeden insan için otomobilleri henüz evde olduğu hissiyle anlamlandırmaktadır. Evlerin kapıları, sokağa, dışarıya açılırken veya kapanırken, bir otomobilin kapısı da, insanın sokakla ve kentle olan ilişkisinde bir başlangıç ve bitiş noktası konumundadır. (Şekil 4. 16) Bu anlamda ev mekanına ilişkin bir sınır belirleyen evin kapısı ve kentsel mekana ilişkin sınırların biçimlendiği otomobilin kapısı arasında, insan için anlamsal bir birliktelik söz konusudur. Aykut Köksal bu anlamda otomobilleri, insan için kentsel ufuk çizgisinin genişlemesine yönelik bir kazanım olarak değerlendirmektedir:

“Otomobillerle dışarısını ufuk çizgisi de içeriye taşınacak, “kentsel peyzajın enginliği” yaratılacaktır. Ne var ki “ koridor ve sokağın varlığı”, kentsel ufuk çizgisinin kazanımı önündeki en büyük kazanımdır”. [22]

Giderek bir mimari mekanın her anlamda sahip olduğu mekansal boyutlara yakın bir biçimleniş içinde tasarlanan otomobilin yaşam mekanı, farklı bir çok açıdan evi çağırır. Bu açıdan insanlar otomobillerinin içinde de, evlerinde olduğu gibi rahat ve özgür hissetmek istemektedirler. Ev ve otomobil arasında, insanın gündelik yaşantısına ilişkin mekansal algı boyutundaki birliktelik doğrultusunda biçimlenen yapı, otomobilin sahip olduğu harekete ilişkin anlamlar bütünüyle birlikte, modern mimarlık adına yeni bir sürecin başlangıcına tanıklık etmektedir. Kendi mekansal dinamikleriyle biçimlenen fiziksel varoluşu dışında otomobil, insanın gerek kişisel, gerekse kentsel mekana ilişkin algı bütününde yarattığı çeşitlilik ve farklılıkla, bir anlamda modern mimarlığın yeni paradigmasıdır. Otomobil, insanın mekanla kurduğu ilişkiyi çoğu zaman hız açmazının sınırlarında kişisel algılama eşiğinin üstünde bir boyuta taşıırken, aynı zamanda da bir nesne olarak kentsel mekanın biçimlenişine, fiziksel boyutlarıyla bir belirleyici olarak katılmaktadır. Otomobil bir anlamda mimari mekana, fiziksel anlamda bir hareket kazandırırken, aynı zamanda bu mekan, mimarlık için gerek kavramsal gerek yapısal anlamda bir belirleyicilik oluşturmaktadır. Otomobilin mimarlığa ilişkin belirleyici rolü, modern süreçte mimarlığın, otomobilin varlığı karşısında yeni biçimlenişler ve anlamlarla yüklenmesine neden olmuştur. Otomobilin insan için sadece fiziksel harekete ilişkin yeni özgürlük alanları yaratan bir araç gibi hissedilmiyor olması, içinde yaşanılan bir mekan oluşlarıyla otomobilleri, mimarlık anlamında varetmektedir. Mimarlığın tek ve en temel zorunlu ilişkisi olan yere bağlı olma durumu ve bu ilişkinin

kaçınılmazlığı, otomobil varlığıyla beraber günümüzde zaman ve mekan arasındaki bağlamın değişmesiyle birlikte, artık farklı yorumlanmaktadır. Modern süreçte insan yaşamına ilişkin bir çok değişimle yeniden biçimlenen mimarlık anlayışı, otomobile ilişkin mekansal bütünlüğü, hiçbir yere ait olmak veya mekansızlığa alternatif oluşturmak kavramlarıyla biçimlendirmektedir. Cem İleri, otomobilin modern mimarlığa ilişkin paradigmasını, mimarlığın her anlamda insan yaşamına ilişkin bir izdüşümsel bütünlük olması gerçeğinden yola çıkarak, modern yaşama ilişkin imgeler üzerinden değerlendirmektedir:

“Otomobil aynı anda bir nesneye, bir özneye, tarihsel bir veriye, plastik bir araca, bir söylene, söylem analizine, bir statü sembolüne, cinsel, erotik, pornografik bir aygıtı, benliğin yansımasına, insanbiçimsel bir yaratığa, bellek yitimine dönüşüyor. ” [1]



Şekil 4.16 Otomobil ve ev arasında, insan için mekansal bir algı bütünlüğü yaşanır.

Evdeki koridordan, dışarıdaki yola çıkan insan, yüksek hızda ilerleyen bir otomobilin içinde bir anlamda, mekansal algı boyutunda bir çarpışma yaşar. Ev mekanında en dingin halinde sakinliği ve dış mekandan bağımsız olma hissini yaşayan insan, otomobilinin içindeyken mekanik hızın da beraberinde getirdiği yüksek tansiyon ve bellek yitimiyle birlikte bir anlamda, düşünceleriyle ve sakinliğiyle evinde ulaşmaya çalıştığı sonsuzluk hissini, farklı bir mekansal boyutta hissetme çabası içindedir. İnsana ilişkin bu yeni mekansal arayış bizleri, mimarlığın tanımını ve sınırlarını belirleme çabasında bir bakıma, mimarlık adına yeni anlamlara doğru yönlendirmektedir. Otomobilin mekansal birlikteliğe kazandırdığı boyut, mimari mekanın harekete ilişkin tanımlarını, yeniden biçimlendirmektedir.

İnsan yaşamı içinde, mimarlığın tam olarak nerede durduğunu irdelemek ve mimarlığın kavramsal olarak içeriğini belirlemek bizleri, her zaman için insan gerçeği üzerinden yorumlanacak yapısal bir bütünlüğe doğru yönlendirecektir. Bir kentin içinde mimarlık kendisini, farklı mekansal programların biçimlendirdiği yapılarla, yollarla ve insan yaşamına ilişkin her türlü dinamiği barındıran varoluşuyla hissettirirken, otomobil gibi kentin yaşamsal kurgusunu yeniden oluşturmuş bir nesne, bu biçimleniş içinde mimarlık adına kendi belirleyiciliğini yaratmaktadır. Otomobil hiçbir yere ve heryere ait oluşuyla, insan için kentsel mekan algısı içinde dengeleyici bir rol üstlenir. Bu anlamda otomobil, bir taraftan insanın kentle kurduğu yaşamsal ilişkiyi güçlendirirken, bu yeni biçimlenişle birlikte kent, her geçen gün mimarlık adına yeni yaşam alanlarının doğuşuna tanıklık eden bir anlamsal bütün oluşturmaktadır.

5. SONUÇLAR VE TARTIŞMA

Tez çalışmasını oluşturan üç ana bölüm, otomobil ve insan arasındaki ilişkiyi irdelemek ve insanın otomobile ilişkin mekansal bütünlüğün boyutlarını ortaya koymak adına, sınırları mekan algısına doğru giderek genişleyen bir anlamsal bütünlük içinde sıralanmış ve kurgulanmıştır. İlk bölümde değinilen otomobilin varlığı karşısında insan yaşamının modern süreçte geçirdiği değişim ikinci bölümde, insan yaşamının sürdüğü ve bu yaşantıya dair tüm mekansal ihtiyaçları barındıran kent ve kentsel mekan kurgusu ile ilişkilendirilmiştir. İlk iki bölümde değinilen ilişkiler bütünü, insan ve otomobil arasında süregelen yaşamsal birlikteliğe ilişkin mekansal boyutların kentsel mekan ve kişisel mekan arasında biçimlenen bütünleşik bir yapı etrafında biçimlendiğini vurgulamak üzere, üçüncü bölümle ilişkilendirilmiş ve sonuçlandırılmıştır.

Klasik kent anlayışını bütünüyle değiştiren, kentsel mekan kurgusunu insan için yeniden biçimlendiren otomobil mimar olarak bizleri, mimarlığın tüm mekansal ilişkilerini barındıran kent kavramını, yeniden oluşturmaya ve kentsel mekan ve mimari mekan arasındaki ilişkileri tekrar gözden geçirmeye yönlendirmektedir. Otomobilin varlığıyla artık insanın kente ait imgeleminin, yerinden oynamayan, sabit elemanlardan oluşmadığının, bunun yanında harekete ilişkin mekansal bir anlayış içinde yeniden biçimlendiği gerçeğinin, bütünüyle farkındayız. Bu anlamda otomobiller gerek fiziksel varoluşlarıyla, gerekse insan yaşamına ilişkin mekansal boyutlarıyla, kentle bütünleşik bir yapı ve modern kent anlayışı içinde temel bir belirleyici konumuna gelmişlerdir. Otomobil kentsel mekan algısını oluşturan fiziksel ve psikolojik boyutlar için önemli bir parametre durumundadır; bir taraftan kentsel mekan algısını yeniden yorumlatan bir sürecin başlangıcı durumunda olan otomobil diğer taraftan da beraberinde, kent mimarisine ilişkin önemli değişimleri getirmektedir. Otomobilin varlığı karşısında kent mimarisine yapısal anlamda eklenen üstgeçitler, köprüler ve çevre yolları bir taraftan kentsel mimari biçimleniş

adına önemli yapılar konumundayken aynı zamanda da, kentin her an için farklı düzlemlerden algılanmasına ve yaşanmasına olanak sağlamaktadırlar. Bu anlamda otomobil kentsel mimari içerisinde gerek fiziksel varoluşu ile gerekse yaşamsal boyutu ile belirleyici ve değiştirici bir rol üstlenmiştir. Otomobillerin mimarlık adına, yapı adalarının yanında konumlandırılması gereken otopark alanları ihtiyacının ötesinde, mimari mekanın boyutlarına ilişkin önemli anlamlar içerdiği bilincine ulaşmak, insan yaşamını biçimlendiren mimarlığın gereğini yerine getirmek adına girişilen çabanın önemli bir göstergesi olacaktır.

Bu tez çalışması, mimarlığın insan yaşamı üzerindeki belirleyici rolünü incelemeye yönelik, mimarlık kavramını biçimlendiren dönüm noktaları üzerine yapılacak başka tez çalışmalarına bir kaynak oluşturmak çabası içindedir. Gelecekte mimarlığın gerek kavramsal, gerek mekansal sınırlarının tanımları üzerine girilecek her türlü yorum deneyi için, mimari mekan kavramına yeni boyutlar kazandıran ve modern mimarlığın en önemli paradigmalarından biri olan otomobil, mimari mekana ilişkin gerek fiziksel, gerek düşünsel anlamda önemli bir veri olarak ele alınacaktır.

KAYNAKLAR

- [1] **İleri, Cem**, 2000. Oto-Mobil: Bir Röntgen Denemesi, *COGITO*,Yapı Kredi Yayınları, **24**, 95-220
- [2] **Yalçın, Murat** Otomobil ve Edebiyat, Yapı Kredi Yayınları, *KİTAP-LİK*, **57**, Ocak 2003, 57, s. 51-79
- [3] **Rıfat, Samih**, 1996. Otomobil ya da At, Ot ve Ok üzerine, Hız Tutsaklığı, Le Corbusier ve Otomobil, Aynı Mücadelenin Değişik Yanları: Mimarlık ve Otomobil, Giorgetto Giugiaro' ya sorular, *FOL*, **3**, 4-27
- [4] **Apollonio, Umbro**, 1973. Futurist Manifestos, Cox and Wyman Press, Thames and Hudson Ltd, Great Britain.
- [5] **Conrads, Ulrich**, 1991. 20. Yüzyıl Uluslararası Mimarisi: 20. Yüzyıl Mimarisinde Programlar ve Manifestolar, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı, İstanbul
- [6] **Bellis, Mary**, Inverntors, The History of Automobile, Early Stream Powered Cars,
<http://inventors.about.com/library/weekly/aacarsstreama.htm>
- [7] **Toyota** Find a Car in History,
<http://www.Toyota.Co.cp/Museum/Tam/Chart.html>
- [8] **Carmagnola, Fulio** For a Morphology of the Car, Domus 777/December 95
<http://www.edidomus.it/Domus/latest/news/cfm?Codice=5415&Tipo=1>
- [9] **Agosto, Luglio**, 2000. A Key for Future Mobil Solutions, *DOMUS*, 828, August, s.150-156
- [10] **Pedersen, Martin C.**, 2002. Features, METROPLIS, December, s.97-105
- [11] **Altan, Okan** 1995. Trafik Vakitleri, *Car and Men*, **Şubat2**. 1-16

- [12] **Brenner, Ulrich.**, 2002. Beşinci Boyut: Hong Kong, Sınırdaki Yaşam, BMW ile Güneybatı Fransa, Mükemmel ve Basit, Kısaca Kusursuz, *BMW Magazine*, **2**, 4-21
- [13] **Kapucu, Benan**, 2002. Tasarımda O Noktası: Otomobil, *ART+DOKOR*, **74**, 56-59
- [14] **Kern, Stephen** From Outside: Speed Culture,
<http://www.door-sofperception.com/newsletter/son/02.99/p.22>
- [15] **Newman, Peter & Kenworthy, Jeff**, The Forgotten History of Automobile Development,
<http://Carbusters.Ecn.Cz/Magazine/Featurearticles.htm>
- [16] **Kazman, Sam** Automobility and Freedom, TOC'S 2001 Summer Seminar
<http://www.Cei.Org/Remarksreader.ASP?ID=1644> 9/1/01
- [17] **Polat, Taylan Ö.**, 2002. In Between Automobility and City, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- [18] **Middleton, Robin**, 1996, The Idea of the City, London&MIT Press, Cambridge, Massachusetts.
- [19] **Marshall, McLuhan**, 2001. CarArchitecture: When the Car and the City Collide, Jonathan Bell, August-Birkhauser, P114.USA
- [20] **Uçar, Zehra (Mimar)**, 2003. Kent, Yollar, Otomobil ve Mimarlık Tarihi üzerine, Kişisel görüşme
- [21] **Baydar, Oya**, 1998, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul
- [22] **Navvab, Doss** Fall 1998. Roads/Mobility/Architecture/American Dream Five Essays,
<http://www.Ar.Utexas.Edu/Publications/Navvab.html>

- [23] **John, Urry**, Automobility, Car Culture and Weightless Travel(Draft) Published by the Department of Sociology, Lancaster University at:
<http://www.Comp.Lancaster.Ac.Uk/Sociology/Soc008ju.html>
- [24] **Chinn, Jennie** The Mobil Society: Autos and Architecture,
<http://ktwu.wu.ac.edu/jurneys/902b.html>
- [25] **Axelrod, Jeremiah Borenstein**, 2000. The 3Cities Project: Los Angeles at a Cross Roads, Department of History University of California.
- [26] **Koolhaas, Rem & Harvard & Boeri, Stefano & Kwinter, Sanford &Tazi, Nadia & Orbist, Hans Ulrich**, 2000. Mutations, Project on the City, Multiplicity, Ingoprint SA, Barcelona
- [27] **Hertzberger, Herman**, 1991, Lesson for Students in Architecture, Uitgeverish 010 Published, Rotterdam.
- [28] **Banham, Reyner**, 1971. Los Angeles, Allen Lane The Penguin Press, Vigo St., London W1
- [29] **Köksal, Aykut** Le Corbusier: Otomobil Büyük Kenti Kurtarmalı, Mimarlık ve Kent Yazılarında, Arredamanto Mimarlık, 7-8, Temmuz-Ağustos 2001, s.61-62
- [30] **Togay, Nuray**, 2002. Modern Mimarlığın Öncüleri: Le Corbusier ve Kent, Boyut Matbaacılık, İstanbul
- [31] **Le Corbusier**, 1923. Towards a New Architecture, pp. 129-148, Redwood Press Limited, Melksham, Wiltshire
- [32] **Watson, Walter**, 1985. The Architectonics of Meaning, The University of Chicago Press, Chicago and London
- [33] **Karatani, Kojin**, 1995, Architecture as Metaphor, The MIT Press Cambridge, Massachusetts Institute of Technology.
- [34] **Tümertekin, Han (Mimar)**, 2002. Ev, Otomobil ve Mimarlık üzerine, Kişisel görüşme
- [35] **Fountain, Greg.**, 2002. Frontlines, Marc Beazleigh, *CAR Magazine*, 480, August, s.80-92

- [36] **Miller, J. Abbott**, 2001. Inside Cars, Princeton Architectural Press, PAPress, New York
- [37] **Norbye, Jan P**, 1984. Car Design: Structure and Architecture, Mc-Graw-Hill/TAB Electronics; ASIN: 080621040;1 St Ed. Edition, USA

ÖZGEÇMİŞ

Engin Tulay 1975 yılında İstanbul’da doğdu. Kabataş Erkek Lisesi’nden mezun olduktan sonra 1993 yılında, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi’ne girdi. Lisans eğitimini tamamladıktan sonra Mimari Tasarım bölümünde Yüksek Lisans eğitimine başladı. 1999 yazında EASA (Avrupa Mimarlık Öğrencileri Buluşması, Belçika-Hollanda)’da workshop yürütücüsü olarak görev aldı. Taşkışla’da gerçekleştirilen ART+1 workshop çalışmasında birinci dönem mimarlık öğrencileriyle “kurgu workshop” çalışmasını yürüttü. Japonya’da ve Fransa’ da düzenlenen otomobil tasarım yarışmalarına katıldı. Mimar ve müzisyen kimliğini, görsel ve ses performanslarının mekan uyarlamalarıyla, İstanbul’da ve yurtdışında çeşitli etkinliklerle sergilemekte ve aktif mimarlık yaşamını sürdürmektedir.