

## **Le Corbusier ve Şehircilik**

Ece Ceylan BABA\*

Kitabın Başlığı: Şehircilik

Kitabın Yazarı: Le Corbusier

### **Kitap Değerlendirmesi Bilgileri**

Alındı:

7 Mart 2017

Kabul edildi:

11 Temmuz 2018

Çevrimiçi erişilebilir:

14 Temmuz 2018

\*Yeditepe Üniversitesi

Mimarlık Fakültesi,

Mimarlık Bölümü,

İstanbul, Türkiye,

eceylanbaba@gmail.com

## Giriş

Günümüzün kentsel bunalımı, kent yoğunluğun dengesiz dağılımı, trafik sıkışıklığı, yeşil alanlar ile dinlenme alanlarının eksikliği, ofis, konut ve imalat alanlarının iç içe geçmesi, artan güvenlik sorunları gibi temel öğelerde kendisini göstermektedir. Bu bunalım, yirmi birinci yüzyıla özgü değildir, köklerini Sanayi Devrimi'nden alır. Sanayileşmeyle birlikte artan nüfus, kentte barınma ve yaşama olanaklarını kötüleştirmiştir. İşler o denli çığırından çıkmıştır ki, on dokuzuncu yüzyılın ortalarında kentte yaşayan işçi sınıfının ve yoksulların yaşam koşulları, doğrudan sistemin kendisini tehdit eder hale gelmiştir. Böylece kentlerin yönetilebilir olması için, biyolojik ve sosyal hijyen hiç olmadıkları kadar önemli konular haline bürünmüştür. Yeteneklerini katedrallere, şatolara ve görkemli kamu binalarını tasarlamaya saklayan mimarlar, artık şehrin bütününe göz önüne almak zorunda kalmışlardır. (Ragon, 2010, s. 10) Böylece modern şehircilik disiplini doğmuştur (Moos, 2009, s. 135).

## Şehircilik

yaygınlaşarak dünya çapında etkinleşmesinde çok önemli bir rol oynamıştır. (Merzi, 2017, s. 10, 11) Şehircilik'in yakaladığı popülerlik, söz konusu alanda daha önce yapılan araştırmaları da yeniden gündeme getirmiş ve dolaşıma sokmuştur. (Moos, 2009, s. 176) Modern şehircilik konusunda tartışmanın fitili bu kitapla ateşlenmiştir.

Le Corbusier, Şehircilik'i teknik değil, sade bir dille yazmıştır. Şehir planının tümünü pozitivizm/modernizm ilkelerine göre inşa etmiştir. Sorunların tespitinde sayısal verilere dayanmıştır. Çalışmanın bütününe işlevselcilik, tek düzelik, homojenlik ve standardizasyon hakimdir. Kitapta konut ve kent planlamasının geleneksel tüm bağlarından kurtarılması ve arı bir rasyonellikle, günümüz teknolojisine son derece uyumlu bir şekilde yeniden tasarlanması gerektiği savunmakta, bu tasarımın da bu çalışmada yer alan "Çağdaş Bir Şehir" olduğu savunulmaktadır.

Şehircilik, temellerini Le Corbusier'nin 1922'de Salon d'Automne'da sunduğu üç milyon nüfuslu bir şehrin diaromasından alır. Bunu 1923'te Le Corbusier'nin L'Esprit Nouveau'da yayınladığı makalelerden oluşan ve Le Corbusier'nin kendi mimarisinin ilkelerini ortaya koyan kitabı, Bir Mimarlığa Doğru izler. Le Corbusier'nin bizzat kendisi de Bir Mimarlığa Doğru'nun ikinci baskısı için yazdığı önsözünde, Şehircilik'in, Bir Mimarlığa Doğru'nun devamı olduğunu yazar. (Corbusier, İkinci Baskıya Önsöz, 2017, s. 16, 17) 1925'e gelindiğinde Le Corbusier bu tasarımını metinsel olarak ayrıntılandırmış ve önerilerini bir kitap boyutuna getirerek, günümüze pek çok etkiler yansıtan bir sınır taşı, bir kült çalışma oluşturmuştur.

Le Corbusier, Şehircilik'i üç ana bölüme ayırmıştır. İlk bölüm Genel Tartışma, ikinci bölüm Le Corbusier'nin ütopyası olan Çağdaş bir Şehir'in kuramsal irdelenmesi, üçüncü bölüm de Paris merkezi'nin mevcut durumunun tartışılması şeklindedir.

## Sanayi Devriminin Yarattığı Kaos

Genel Tartışma bölümünde, Le Corbusier, özellikle son 50 yılda büyük bir atılım yapan teknolojinin sağladığı fırsatların, Sanayi Devrimi öncesinin paradigması ile planlanmış ve inşa edilmiş olan düşük teknoloji kentle çatıştığını savunur. Le Corbusier'ye göre, yaşanan sosyal bunalım, Sanayi Devrimi'nin yarattığı yeni yaşam biçimiyle, bu yaşam biçiminin gereksinimlerine yanıt veremeyen konut mimarisi arasındaki çelişkidir kaynaklanmaktadır. Makine her şeyi alt üst etmiştir. (Corbusier, Bir Mimarlığa Doğru, 2017, s. 23)

Le Corbusier'nin zihninde şehir, "bir çalışma aleti"dir. Kentin işlevi, çalışmayı sağlamaktır. Fakat şehirler artık "bu işlevi" yerine getirememektedirler. (Corbusier, Şehircilik, 2014, s. ix) Sanayi Devrimi ile birlikte teknoloji hızla değişmiş, üretim biçimi toprağa dayalı olmaktan, sanayi odaklı hale evrilmiş ve nüfus kırdan kente yönelmiştir. Fakat şehirlerin bina stokları ve ulaşımı sağlayan sokakları bu hızlı dönüşümün öncesindeki Ortaçağ kentleri için tasarlanmıştır. Bu nedenle Sanayi Devrimi sonrasında, şehirlerin fiziksel şartları ile, çağın gereksinimleri arasında negatif bir kontrast meydana gelmiştir. Kentler artık, gelişmeyi, ulaşımı, çalışmayı, dinlenmeyi, barınmayı, eğlenceyi; kısacası insanca yaşamayı engelleyen bariyerlere dönüşmüşlerdir.

Ona göre kentler, Ortaçağ'da, motorlu taşıtların yokluğunda, taşımacılık için kullanılan eşeklerin en rahat yürüyebildikleri yollar dolayımında inşa edilmişlerdir. Doğanın engebeleri, bataklıklar, dereler, doğal habitatın riskleri gibi pek çok parametre, eşeklerin yürüme yollarını dolambaçlı bir hale getirmiştir. Le Corbusier için yirminci yüzyılda taşıtların otomobile dönüşmesiyle birlikte, bu eğri yollara ve planlamalara gerek kalmamıştır. Aksine böylesi eğrilikler, otomobil ulaşımını engellemektedir. "Eğri sokak eşeklerin yolu, doğru sokak insanların yoludur" (Corbusier, Şehircilik, 2014, s. 11) diyen Le Corbusier, rasyonel işlevselciliği ön planda tutarak, otomobil trafiğinin doğru yolları gerektirdiğini ileri sürer. Ona göre, Ortaçağın biçimlendirdiği kent, takip edilemeyecek kadar hızlı gelişen teknolojiyle karşılaşınca ortaya bir kakofoni, uyumsuzluk ve kaos çıkmıştır. Le Corbusier, mevcut kaosu bir düzen (kozmos) atmosferine dönüştürmeye çalışacaktır.

## Tek Bir Mimarın Öncülüğünde Düzen Sağlama

Le Corbusier için, bir tasarım, her zaman insan zihninin rasyonelliğinden elde edilmelidir. Dünya doğal halinde düzensizdir ve insanın, kendi zihin kategorileri ile bu düzensizliğin üstesinden gelerek, dünyayı düzenlemesi gerekir. (Corbusier, Şehircilik, 2014, s. 15) Rasyonellik, ona göre düzenin kendisidir. "İnsan yapıtı, bir düzene koymadır." (Corbusier, Şehircilik, 2014, s. 22) Bizi doğanın kaosundan kurtaracak olan, dik açılarla tasarlanmış, rasyonel bir şehir tasarımıdır. Bunun mimarideki aracı da geometridir. Le Corbusier, kent yaşamında romantizmin entropisinden, modernizmin standartlar koyan rasyonel kuralcılığına geçişi savunur.

Le Corbusier, mimarın, yapı yapmanın çok daha ötesinde görevleri olduğu kanısındadır; ona çok daha büyük bir ödev ve sorumluluk yükler: toplumsal gelişmenin lideri ve öncüsü olmak. (Corbusier, Bir Mimarlığa Doğru, 2017, s. 15, 16)

### **Düzenin Aracı: Geometri**

Le Corbusier'ye göre, matematik ve geometriyi kullanan mühendisler ve işadamları yeni üretim biçimlerinin öncülüğünü yapmışlardı. Şimdi de mimar, yeni çağın “temel sevinçler”inden herkesin yararlanmasını sağlayacak seri üretim evler ve ışılan şehirler tasarlamalıydı. Bu sayede kaos ortadan kalkacaktı. Le Corbusier'de, toplumun uyumu, bir “inşa etme sorunu” haline geliyordu. (Fishman, 2016, s. 180) İşte Le Corbusier'yi Şehircilik'te ütopyik bir kent tasarlamaya güdüleyen motivasyon buydu. O hatasız çalışacak bir makine üretmek istiyordu: Bir şehir makinesi.

Dünyayı matematik ve geometri olarak gördüğü için, insanın yaşam alanlarının da birer makine olarak tasarlanması gerektiğini düşünüyordu. Ona göre: “Konut, içinde yaşanacak bir makine”ydi. (Corbusier, Bir Mimarlığa Doğru, 2017, s. 36) Sokak bir “trafik makinesi”ydi. (Corbusier, Şehircilik, 2014, s. 126) Nehir “su üzerindeki bir demiryolu”ydü. Kent ise “içinde yaşamak için bir makine” idi. (Corbusier, Bir Mimarlığa Doğru, 2017, s. 254) O yüzden kendi ütopyik kentini de bir makine olarak tasarladı. Ruhsuz fakat tıkr tıkr işleyen bir makine.

### **Modernizmin Kuralları: Standardizasyon ve Homojenleştirme**

Le Corbusier, modernizmin “akıl yolu birdir” düsturunu tamamıyla kabul etmiştir. Bu yüzden, Le Corbusier'nin tasarladığı şehir, standart ve homojendir. Seri üretim üzerine yoğunlaşmıştır. Dönemin sınıai üretim modellerinden ve yeni malzeme seçimlerinden etkilenmiş, (Sevinç, 2004, s. 90) kentlerin ve konutların da artık bu şekilde seri ve standart biçimde üretilmesi gerektiğini savunmuştur.

Le Corbusier, şehrin kendi içerisindeki standart ve homojenlik kadar, şehirler arasında da bir standart ve homojenlik tasarlamıştır. Kurallara, normlara bağlanan bir model oluşturup, bu modeli dünya çapında çoğaltarak evrensel bir şehir planı ürettiği iddiasındadır. Dolayısıyla üç milyon kişi için planladığı yerleşme mekanı, belirli bir yer için değil, herhangi bir yer için tasarlanmıştır. Tasarımında yerel hiçbir şey yoktur. Arı rasyonellikle geliştirilmiştir.

### **Yaratıcı Yıkıcılık**

Le Corbusier'in şehirlerin kurtarılması için önerdiği tedavi, şehirler için koyduğu teşhis kadar modernisttir. Rasyonellikle üretilmemiş olan eski şehrin tamamıyla yıkılmasını ve yerine bütünüyle rasyonel bir şehir inşa edilmesini önerir. Geleneklerden, inançlardan, alışkanlıklardan

üretmiş olan irrasyonel eski şehir planını ve bu planı gerçekleştiren sokakları, caddeleri, binaları, anıtları, mezarları, her şeyi yıkıp geçmeyi öğütler.

Le Corbusier'nin ideal kenti, fiziksel çevrenin yeniden şekillendirilmesiyle toplumun tüm yaşamının kökten değiştirilebileceğine dair inancın belki de en iddialı ve karmaşık ifadesidir. Modernizmle uyumlu olarak, kentle birlikte toplumu da yeniden inşa edebileceğini düşlemiştir ve bu düşünde optimisttir. Bir toplum mühendisliğine girişmiştir.

### **Le Corbusier'nin Ütopyası: “Çağdaş Bir Şehir”**

Eski kent merkezlerinin tamamıyla yıkılıp, yerlerine yeni bir kent merkezi inşa edilmesini savunan Le Corbusier'nin ütopik kent planlaması bu aşamada başlar. Şehircilik'in ikinci bölümünü oluşturan Çağdaş Bir Şehir ile Le Corbusier ütopyasının temellerini ve ilkelerini anlatır. “Teknik çözümler ve mimari sentezle, üç milyon nüfuslu bir şehrin planını kurdum” (Corbusier, Şehircilik, 2014, s. 157) diye başlayan bölümde, yeni yüzyılda olması gereken şehrin nasıl inşa edilmesi gerektiğini tasarlar.

Le Corbusier'nin ütopik kentinin merkezinde tren istasyonu vardır. Bu istasyon metrolara, otobüslere, diğer ulaşım tesislerine ve helikopter aracılığıyla da havalimanına entegredir. İstasyonu her biri geniş aralıklarla simetrik bir şekilde dizilmiş olan 60 katlı gökdelenler çevreler. Bu büyük kompleksler, topluluğun ticaret gereksinmelerinin yerine getirilmesi için hizmet verecektir. Onları çevreleyen parklarda, lüks lokantalar, tiyatrolar ve mağazalar vardır. Nüfusun yoğunluğu, her daire için özel bir asma bahçesi bulunan ferah, yüksek, asansörlü apartmanlarda otururlarken, bir kısmı da, müstakil evlerden oluşan kolonilerde yaşarlar. Caddeler, değişik hızlarda giden, değişik türlerde taşıt araçlarına akma olanağı sağlamak üzere üç katlıdır. Yoğunluğun böyle yüksek bir düzeye çıkarılması, insanların küçük bir alana rahat bir biçimde yerleştirilmesini sağlamakta, böylece tarım, dinlenme ve doğanın tadını çıkarmak üzere geniş alanlar serbest bırakılmaktadır. Geometrik açıdan böylesine geniş aralıklarla düzenlenmiş bir kentsel gelişme, yoğun bir tüketici nüfusun ve yeterli ulaşım sisteminin gerektirdiği kültür hizmetlerinin ya da başka türden hizmetlerin sağlanmasına olanak vermektedir. Le Corbusier'nin, kenti gündelik yaşam için gerekli böyle bir makine, karmaşık bir makine olarak düşünmesi, aynı zamanda herkese ışıklı, yeşillikli, ferah, dingin bir ortamda mahremiyet ve güzellik içinde yaşama hakkı sağlamaktadır. (Meyerson, 1996, s. 120)

Le Corbusier, şehir tasarımında, işlevsel olmayan her şeyi dışlamıştır. Gelenekler, alışkanlıklar, estetik, kamusal bellek, tarihsellik gibi irrasyonel görünen her şey onun şehir tasarımının düşmanıdır. Tamamıyla rasyonel ve kazanç sağlayan bir şehir inşa etmek istediği için, her şeyin son derece yakın ve kompakt olmasına dikkat etmiştir. Kendi ütopik şehrinin planının temel ilkeleri

olarak: 1) Şehir merkezinin tıkanıklığının giderilmesi; 2) Yoğunluğun arttırılması; 3) Trafik araçlarının arttırılması; 4) Yeşil alanların arttırılmasını belirlemiştir.

### Şehircilik'in Eleştirisi

Le Corbusier'nin mimari felsefesinde, ideal kent kavramı mükemmellik, netlik, kesinlik ve çelişkisizlik arayışıdır. Tasarımı adalet ve eşitliği sağlayabilmek, toplumsal düzeni gerçekleştirmek adına, estetikten uzak, bütünüyle işlevsel olmak iddiasındadır. Yaşanabilir kentler yerine, işlevlerine göre belirlenmiş bölgeler inşa etmeye eğilimlidir. Bir mimarın yaratıcılık düzeyini ve yapının estetik değerini, insana ve topluma sağladığı faydaya göre değerlendirmiştir. Le Corbusier'nin tasarımı, özgürleştirici bir paradigma olarak ortaya çıkan modernizmin, zaman içerisinde - ironik şekilde – siyasi otoriterleşmesinin, şehircilik boyutundaki izdüşümüdür.

Oysa insan yalnızca zihinden ve işlevden ibaret değildir, aksine kültürel ve sosyal bir varlıktır. Tek bir zihinden çıkacak arı rasyonel bir planlamanın üreteceği, sakinlerinin hiçbir müdahalesinin kabul edilmediği bir kent tasarımında, kitlelerin memnuniyet duyması, yaşadıkları şehirle özdeşlik kurmaları, aidiyet geliştirmeleri kolaylıkla beklenemez. Şehir, Lévi-Strauss'un deyimiyle “sosyal bir sanat yapısı”dır. Yoğun bir şekilde iç içe geçmiş yapısı binlerce akıl ve binlerce bireysel kararın ürünüdür. Çeşitliliği beklenmedik kesişimlerden ve öngörülemeyen etkileşimlerden kaynaklanır. Fishman'ın söylediği gibi, “dahi de olsa tek bir birey nasıl bu yapıyı anlamayı umabilir? Ve nasıl aynı ölçüde tatmin edici karmaşıklıklara sahip yeni bir plan üretebilir? Tek başına bir birey tarihe kendi fikrini dayatmayı nasıl umabilir?” (Fishman, 2016, s. 25, 26) Sanki mimara fırsat verilirse, o tüm sorunlarımızı rasyonel mesleki kavrayışı ve plancılık yetenekleriyle çözüverecektir.

Kentlerin biçimleri ve boyutları, mimarların kişisel arzularıyla belirlenmez. Bu büyüklük ve biçimleri belirleyen şey sosyoekonomik güçler ve çıkarlar, kurumsal kalıplar ve egemen seçkinlerce de paylaşılan bir ilerleme ve etkinlik kavrayışıdır. Mimarlar yalnızca bu güçleri ve çıkarları temsil eden reçeteler önerebilirler. Bu nedenle de, Moos'un söylediği gibi; “siyasette ve şehircilikte “ville contemporaine pour 3 millions d'habitants” gibi basitleştirici formüller başarı sağlayamamışlardır.” (Moos, 2009, s. 175) Zira böylesi uygulamalarda ortaya çıkan, kimliksiz bir kentten başka bir şey değildir.

Dünya on dokuzuncu yüzyıldan beri hızla kentleşiyor ve kentlilik günümüzde metropol boyutuna doğru tırmanıyor. Metropolleşme ise kentleri çoğulluğun egemenliğine ve türdeşliğin yıkımına sürüklüyor. On dokuz ve yirminci yüzyıllarda kent planlama Le Corbusier'nin yaptığı gibi fiziksel çevrenin homojenliğine ve kimlik bütünlüğüne uğraşırken, bugün geline nokta metropollerde geçmişin homojenliğinin bir düş olduğunu görüyoruz. Kentleri artık birbirinden farklı kültürel varoluşlar, tercihler, yaşama alışkanlıkları, etnik gruplar, marjinaliteler, altkültür toplulukları oluşturuyor. Dünya homojenliğe, kimlik bütünlüğüne ya da kültürel bir fikir birliğine doğru

gitmezken, kentlerin böyle planlanması gerektiğini kim savunabilir ki? (Tanyeli, 2017, s. 72, 73)  
Günümüz metropollerini artık tek bir mimarın planlaması olanaksız hale gelmiştir.

Le Corbusier'nin kağıt üzerinde kusursuz görünen ütopyası, tıpkı ütopya literatürünün tamamında olduğu gibi, reel dünyada karşılık bulamamaktadır.

**KAYNAKÇA**

- Corbusier, L. (1967). *The Radiant City*. London: Faber & Faber.
- Corbusier, L. (2014). *Şehircilik*. İstanbul: Daimon.
- Corbusier, L. (2017). *Bir Mimarlığa Doğru*. (S. Merzi, Çev.) İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Corbusier, L. (2017). İkinci Baskıya Önsöz. L. Corbusier içinde, *Bir Mimarlığa Doğru* (S. Merzi, Çev.). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Fishman, R. (2016). *Yirminci Yüzyılda Kent Ütopyaları*. İstanbul: Daimon.
- Harvey, D. (1999). *Postmodernliğin Durumu*. (S. Sarvan, Çev.) İstanbul: Metis.
- Harvey, D. (2013). *Paris, Modernitenin Başkenti*. (B. Kılınçer, Çev.) İstanbul: Sel.
- Köksal, A. (2014). Açık Bir Metin Olarak "Şehircilik". L. Corbusier içinde, *Şehircilik*. İstanbul: Daimon.
- Liang, H.-H. (1976). Lower Class Immigrants in Wilhemine Berlin. A. Lees, & L. Lees (Dü) içinde, *The Urbanization of European Society in the Nineteenth Century*. Lexington: Mass.
- Mamati, F. T. (2015). Bilimkurgu Sineması ve Mimarlık Üzerinden Hayal Gücünün İzlerini Aramak. *Doğu-Batı* (75).
- Merzi, S. (2017). Çevirmenin Önsözü. L. Corbusier içinde, *Bir Mimarlığa Doğru*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Meyerson, M. (1996). Ütopya Gelenekleri ve Kentlerin Planlanması. *Cogito Kent ve Kültürü Özel Sayısı* (8).
- Moos, S. V. (2009). *Le Corbusier Elements of a Synthesis*. Rotterdam: 010 Publishers.
- Ragon, M. (2010). *Modern Mimarlık ve Şehircilik Tarihi*. (M. A. Erginöz, Çev.) İstanbul: Kabalıcı.
- Sevinç, A. (2004). *Ütopya: Hayali Ahali Projesi*. İstanbul: Okuyanıs.
- Snyder, J. N. (1991). Introduction. G. Vattimo içinde, *The End of Modernity*. Cambridge: Polity Press.
- Tanyeli, U. (2017). *Yıkarak Yapmak, Anarşist Bir Mimarlık Kuramı İçin Altlık*. İstanbul: Metis.
- Weber, A. F. (1899). *The Growth of Cities in the Nineteenth Century*. New York: Ithaca.



**Yazarın Biyografisi**

Doç. Dr. Mimar Ece Ceylan Baba Ankara’da doğdu, ilk ve orta öğretimini Antalya’da, lise eğitimini ise Ankara’da tamamlamıştır. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Akademisindeki lisans eğitimine birincilik derecesi ile başlamış, yine birincilik derecesi ile mezun olmuştur. Yeditepe Üniversitesi Mimarlık bölümünde Yüksek Lisans eğitimini bitirerek Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Bölümü’nde Doktora eğitimini tamamlamıştır. Nisan 2016 tarihinde Doçent olan Baba, Yeditepe Üniversitesi Mimarlık Bölüm Başkanı olarak görev yapmaktadır. Akademik alanda yüksek yapılaşma, küreselleşme, metropol, kentsel dönüşüm, kullanıcı katılımı, çevre ve kentli psikolojisi, konut tipolojileri ve loft kavramı konularını uzmanlık alanı olarak belirlemiş olup, bu konular bağlamında araştırma ve yayınlarını sürdürmektedir. Yayınlanmış iki kitabı bulunmaktadır; “Tasarım Demokrasisi ve İstanbul” isimli kitabı Eylül-2012’de, “Loft: Modernizmden Postmodernize Geçiş Sürecinde Loft Mimarisi ve İstanbul’daki Yansımaları” adlı kitabı ise Mayıs-2015’te yayınlanmıştır. Akademik çalışmaların yanı sıra, Baba Mimarlık’ın kurucu ortağı olarak profesyonel meslek hayatına devam etmektedir.