

67134



YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ  
ÖRNEĞİNDE ENDÜSTRİLEŞME SONRASI  
KONUT ÜRETİMİNİN GELİŞİMİ  
“NEW DEAL” DÖNEMİ**

**Mim. AYLİN SUNGUR**

**F.B.E. Mimarlık Anabilim Dalı Yapı Programında**

**hazırlanan**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Tez Danışmanı: Doç Dr. İhsan BİLGİN**

YILDIZ SET

İHSAN BİLGİN

İSMET AĞARTILMAZ

Uygun dur. 14.11.1997

Uygun dur. 15.11.1997

Uygun dur. 15.11.1997

**İSTANBUL, 1997**

## ÖNSÖZ

XX. Yüzyılın son yıllarını yaşadığımız şu günlerde ülkemizde kentsel çekim merkezleri çevresinde belirgin bir nüfus hareketliliği gözlemlenmektedir. Kalabalıklaşan kentsel bölgenin mekansal gelişiminde kitlesel konut talebinin büyük önem taşıdığı gözleminden yola çıkan bu çalışma; endüstrileşme döneminde kentsel nüfus artışı ve bununla beraber meydana gelen mekansal değişimi yarım yüzyıl önce yaşamış olan Amerika Birleşik Devletleri'nin kentsel gelişim deneyimlerinden yararlanılması amacı ile hazırlanmıştır.

Dünya ülkeleri arasında “küreselleşme”nin gündem oluşturduğunu düşünerek ülkemizde “konut arz ve talep dengelerinin” kurulmasında “evrensel” çözümlere gidilmesi geçmiş deneyimlerin analiz edilmesi ile mümkün olacaktır.

Yönlendirme ve eleştirileri ile çalışmama destek olan ve geniş literatürü tanımaya çalışmamdan kaynaklanan gecikmeyi anlayışla karşılayan tez danışmanım Doç Dr. İhsan BİLGİN'e teşekkür borçluyum. 1995 yılında Üniversitemizi ziyareti sırasında bu spesifik konuyu sınırlarını çizerek bana öneren Prof. Dr. Gerhard FEHL'e katkılarından dolayı teşekkür ediyorum. Ayrıca çalışmamı hazırlarken maddi ve manevi desteklerini her zaman yanıbaşında bulduğum çok sevgili “A. SUNGUR Ailesi”ne ve arkadaşım Ersel ÇEPNİ'ye teşekkür ediyorum.

# İÇİNDEKİLER

<b>ÖZET</b>	<b>IV</b>
<b>SUMMARY</b>	<b>V</b>
<b>1. GİRİŞ</b>	<b>1</b>
<b>2. KONUNUN SINIRLARININ BELİRLENMESİ</b>	<b>2</b>
<b>3. ABD'NİN COĞRAFİ ÖZELLİKLERİ</b>	<b>11</b>
3.1 ABD'nin Coğrafi Sınırlarına İlişkin Genel Bilgi	11
3.2 Yerleşimin Tarihsel Gelişimi ve Endüstrileşme	11
3.2.1 İlk Yerleşimler ve Sömürge Dönemi Amerikası	11
3.2.2 ABD'nin Kurulması ve Tam Bağımsızlık Dönemi	12
3.3 ABD'de Yerleşimlerin Yatayda Gelişim ve Dönüşüm Evreleri	15
<b>4. ABD'NDE ULAŞIM TEKNOLOJİSİNDEKİ GELİŞMELER VE YERLEŞİM BİRİMLERİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ</b>	<b>23</b>
4.1 XIX. Yüzyılın Sonuna Kadar Olan Dönem	23
4.1.1 "The Omnibus"	23
4.1.2 The Commuter Railroad	24
4.1.3 "The Cable Car"	24
4.1.4 The Electric Trolley	25
4.1.5 Subway (Metro)	26
4.2 XX. Yüzyıl - Otomobil Çağı	27
<b>5. ABD'NDE SANAYİLEŞMENİN YERLEŞMELER ÜZERİNDEKİ ETKİSİ</b>	<b>32</b>
5.1 Geleneksel "Yürüyüş Şehri"nin Yapısı	32
5.2 Endüstrileşme Döneminde Şehirlerin Yapısı	33
5.2.1 Sosyal Yapı	33
5.2.2 Sosyal Yapının Mekansal Tercihleri	35
5.2.2.1 Altkent Yerleşimleri (Suburb)	35
5.2.2.2 Kira Evleri (Tenements)	37

<b>6. İKİ SAVAŞ ARASI DÖNEMDE KONUT SEKTÖRÜNE DEVLET MÜDAHELESİ VE PWA'NIN ROLÜ</b>	<b>49</b>
<b>6.1 1930 Yılından Önce Devlet Müdahalesi ve Konut Üretimi</b>	<b>49</b>
<b>6.2 PWA (Public Works Administration)</b>	<b>60</b>
6.2.1 I. Aşamanın örneği olarak Carl Mackey Konutları -Philadelphia- (The Hoisery Workers Model Development)	67
6.2.2 II. Aşamanın Örneği Olarak The Harlem River Konutları - New York	73
<b>7. SONUÇ</b>	<b>86</b>
<b>8. KAYNAKLAR</b>	<b>90</b>

## ÖZGEÇMİŞ



## ÖZET

Ülkemizde kentsel bölgelerin mekansal şekillenmesinde konut talep ve arz mekanizmaları arasında dengelerin kurulmasına yaşanmış benzer deneyimlerin araştırılması ve analiz edilmesinin faydalı olacağı düşünülerek; endüstrileşme sürecini yaklaşık yüzyıl önce tamamlamış bir ülke olan A.B.D. örneği seçilmiştir.

ABD kentsel bölgelerin günümüzdeki mekansal ve kültürel durumunun endüstrileşme dönemini takip eden yıllarda devlet müdahaleleri ile şekillenmiş olduğu yapılan genel literatür araştırmasından çıkarılmış bir sonuçtur. Bu sonucun oluşumunu irdelemeyi amaçlayan bu çalışmanın;

1. bölümünde kentsel mekanın endüstrileşme döneminde değişimi ve dönüşümü açıklanmıştır.
2. bölümünde çalışmanın kapsamı, sınırları ve ABD örneğinin neden seçildiği anlatılır.
3. bölümünde ABD'nin coğrafi özellikleri çerçevesinde yerleşmeler tarihsel değişimi, dönüşümü endüstrileşme ile eş zamanlı olarak anlatılmıştır.
4. bölümünde ulaşım alanındaki gelişmeler ve bu gelişmelerin kentsel yerleşim üzerindeki etkilerinden söz edilmiştir.
5. bölümünde kentsel yerleşmeler ve toplumsal tabakaların mekansal tercihleri irdelenmiştir.
6. bölümünde konut sektörüne devlet müdahalesini gerçekleştiren ilk yasal kurum olan PWA ve gerçekleştirdiği iki örnek proje anlatılmıştır.

Sonuç bölümünde öncelikle Amerikan modern konut geleneği ve bu geleneksel yapıda kamu insiyatifi modellerinin Avrupa geleneğinden farkları anlatılmıştır. Daha sonra PWA'nın her iki aşamasında yaptığı üretimlerin ortak yönleri anlatılmış, bu projelerin sonraki modeller üzerindeki etkisi ve ülkemizde üretilecek projeler açısından önemi tartışılmıştır.

## SUMMARY

Realizing the importance of the similar experiences of countries in which industrialization was experienced nearly a century before U.S.A. was selected to be case study, in making proper balance between “the production and the spending” of the regional housing stock and to create and recreate the distincts of city and country. It was a clear conclusion that “the USA urban and suburban settlements conditions depended mostly upon the federal subsidies initiated by the government in the following decades of industrial growth. I decided to figure out the revolution of the urban and suburban settlements in USA as fallows;

The first chapter characterizes the revolution and changes of urban districts in the industrialization period. (Post-Civil War Years)

The second chapter shows the contents of the study. And also I have tried to tell why I have selected PWA.

The third chapter begins with the geography of USA. Additional the industrial growth of urban settlements in historical terms was described too.

The fourth chapter figures out the transportation revolution. And also the aspect of transportation revolution around urban and suburban settlements can be found in the fourth chapter.

In the fifth chapter I’ve tried to figure out the settlement scales “suburb” and “urban tenements” with the terms of social aspects.

The sixth and the final chapter will tell you about “The Public Work Administration”, that have made the first direct governmental intervention in the housing construction industry.

In the conclusion section the comparison between the modern housing development with the governmental intervention in USA and in European countries was made. Additionally the possible outcomes and results of Turkey was discussed.

## 1. GİRİŞ

“Bağımsızlık Savaşı”nı izleyen yıllarda “(Civil War) “Yeni Dünya” topraklarında XVIII. Yüzyılın son çeyreğine kadar yaşanan kentsel deneyimlerin bir dönüşüm sürecine girdiği gözlemlenir. ABD’nin kurulmasından sonra ülke toprakları üzerinde yönetsel sınırların (sömürge yönetimi sınırları) ortadan kalkmasıyla ülke genelindeki kentsel bölgelerde nüfusun hareketlendiği yaşanan bir deneyimdir.

Yeni Dünya topraklarının ülke genelinde taşıdığı işlenmemiş hammadde potansiyeline sahip olma niteliği kent merkezlerinin kısa sürede modern konut üretim merkezleri haline gelmesine neden olmuştur. Kentsel bölgenin taşıdığı ekonomik üretkenlik gücünün her geçen gün daha çok insanı bir mıknatıs gibi merkeze çekmesiyle zaten XVIII. Yüzyıl boyunca “kalabalıklaşmayı” (congestion) taşımış olan merkezleri yaşanma koşulları elverişsiz mekanlar haline getirmiştir.

Kentin “taşıdığı potansiyel kaos”dan uzaklaşabilecek ekonomik birikime sahip olan orta ve üstorta tabaka halkı kırsal bölgede altkent alanlarına taşınınca kentsel mekanlar altorta tabakanın yaşama mekanı haline gelmiştir. (Wright et al, 1980).

İki Dünya Savaşı arası dönemde yaşanan ekonomik dalgalanmaların üst orta ve orta tabakaları bile zor durumda bıraktığı düşünülürse, aynı dönemin alt orta ekonomik gücünü temelinden sarsacağı kesindir. İki savaş arası dönem ABD’nin merkezi otoritenin yapı üretim sektörüne ilk kez doğrudan müdahale ettiği bir dönem açısından önemlidir. (Jackson et al, 1985).

“Türkiye, batılı ülkelerin endüstrileşme sonrasında yaşadığı sorunlarla 100 yıllık bir zaman farkı ile karşılaştığından sürekli modeller ithal etme durumunda kalmaktadır.” (Bilgin et al, 1992). Endüstrileşme sürecini yaşamış ülkelerin “tarih boyunca toplumsal koşulları ile birlikte ürettikleri çözüm modelleri”nin araştırılması prensibi ile ABD örneğinde federal boyutta meydana gelen devlet müdahalesinin kentsel mekanları şekillendirmesi ile ilgili olarak literatür araştırması yapılmıştır. Bu çalışmanın yapılacak diğer çalışmalara kaynak olabileceği gibi “küreselleşen dünya ülkeleri” arasında ülkemizde üretilebilecek “evrensel çözümlere” bakış açımızı çeşitlendirecektir.

## 2. KONUNUN SINIRLARININ BELİRLENMESİ

Türkiye'nin nüfus çeken ve hızla kentleşen endüstri bölgelerinin sorunlarına yaklaşabilmek için konut tarihini ve bu gelişimi aynı çizgide yaşayan ülkelerin yaklaşımını araştırmak çözüme giden yolda çok daha sağlıklı bilgiler verecektir. (Tekeli et al, 1982). Bu amaç doğrultusunda yapılan literatür çalışması; XIX. Yüzyıl Avrupa'sında endüstrileşme dönemi ve sonrasında yaşanan "mekansal değişim-dönüşüm"ü anlatan bir çok kaynağa ulaşılmış; aynı dönem Amerika'sı ile ilgili sınırlı sayıda çalışma yapıldığı görülmüştür. Böylece Amerika'da kentsel yerleşimlerin yaşadığı "değişim-dönüşüm"ü tarihsel süreç içinde inceleyen bir çalışmaya başlanmıştır.

XIX. Yüzyılda Avrupa'da kentsel merkezlerde yaşanan deneyimin bir benzeri çeyrek yüzyıl arayla Amerika'da yaşanmıştır sanayileşen bölgelerde düzenli nüfus artışı ve yoğunlaşma meydana gelirken; sözkonusu nüfus hareketi aynı zamanda "kitlesel bir konut talebini" de oluşturdu. (Tablo 2.1). Bağımsızlık Savaşı'nı (Civil War) izleyen yıllarda Amerikan kent merkezleri olağandışı nicelikte bir konut üretimine sahne olmuştur<sup>1</sup>. (Radford et al, 1996). Konut sektöründeki istikrarlı üretim artışı 1929 yılında borsanın çöküşü ile başlayan "The Great Depression" (Ekonomik Bunalım) dönemine kadar sürmüştür.

Tablo 2-1 ABD'de Önemli kent merkezleri için yapılmış nüfus araştırması (1910)

	<u>Toplam</u>	<u>Yabancı</u>	<u>%</u>	<u>Yerli Beyaz</u>	<u>%</u>	<u>Siyah</u>	<u>%</u>
		<u>Beyaz</u>					
New York	4.766.883	1.927.703	40.4	1.820.141	38.2	91.907	1.9
Chicago	2.185.283	781.217	35.7	912.701	41.8	44.103	2.0
Philadelphia	1.549.008	382.578	24.7	496.785	32.1	84.459	5.5
St. Louis	687.029	125.706	18.3	246.946	40.0	43.960	6.4
Boston	670.535	240.722	35.9	257.145	38.3	13.564	2.0
Cleveland	560.663	195.703	34.9	223.908	39.9	8.848	1.5
Baltimore	558.485	77.043	13.8	134.870	24.1	84.749	15.2
Pittsburg	533.905	140.436	26.3	191.483	35.9	25.623	4.8
Detroit	465.766	156.565	33.6	188.255	40.4	5.741	1.2
Buffalo	423.715	423.715	30.0	183.673	40.4	1.773	0.4
San Fransisco	416.912	139.874	31.4	153.781	36.9	1.642	0.4
Milwaukee	373.857	111.456	29.8	182.530	48.8	980	0.3
Cincinnati	363.591	56.972	15.6	132.190	36.4	19.639	5.4
Newark	347.469	110.655	31.8	132.350	38.1	9.475	2.7
New Orleans	339.075	27.686	8.2	74.244	21.9	89.262	26.3
Washington	331069	24.351	7.4	45.066	13.6	94.446	28.5

<sup>1</sup> Amerika'nın sekiz büyük kent merkezindeki konut stokları 1880-1990 yılları arasında %50 oranında artmıştır.

Roosevelt; ekonomik gerilemenin tüm üretim sektörlerinde etkisini gösterdiği bir zamanda (1933) başkanla seçilmiştir. “The New Deal” (Yeni Düzen) kanunları ve oluşturduğu kurumlar yeni bir ekonomik ve politik yükseliş dönemi başlatmıştır.

New Deal’in konut sektöründeki ilk çalışması Rexford G. Tugwell tarafından hazırlanan: Ebenezer Howard’ın “bahçeşehir” tipolojisini yansıtan “The Greenbelt Town” programıdır. Tugwell’in istediği kentsel alanlar dışında kırsal bölgedeki ucuz arazileri satın alıp burada altkent yerleşimleri inşa etmek, kentsel slumlardaki insanları bu altkent konutlarına taşıdıktan sonra slumlar üzerinde parklar ve oyun alanları inşa etmektir. The Greenbelt Town programı içinde sadece üç konut bölgesi inşa edilebilmiştir; Greenbelt Maryland, Greenhills Ohio ve Greendale Wisconsin. (Plan 2.1, 2.2, 2.3).

“The Home Owners Loan Corporation” (HOLC) New Deal küçük evsahiplerini hacizden korumak, piyasadaki yüksek faizli borçlanmayı (konut edinebilmek için) kontrol altına almak ve evsahipliğini teşvik etmek amacıyla 13 Haziran 1933’de senatoda onaylattığı bir başka çalışmadır<sup>2</sup>. (Jackson et al, 1985).

HOLC, konut sektörüne düzenli geri ödeme programlarıyla kendisini uzun vadede amorti edebilen bir kredilendirme sistemi uygulamıştır. (1920’li yıllarda verilen konut kredilerinde geri ödeme süresi 5-10 yıl arası olarak tanımlanırken, HOLC bu süreyi 20 yıla uzatmıştır). HOLC Amerikan konut sektöründe ilk kez sektör içindeki konut stoğu için değer biçme metodunu sistematize etmiştir. Kentleri bölgelere ve komşuluklara ayırmış; bölgede yaşayan insan işleri, gelirleri, etnik kökenleri konusunda; bölgedeki konut stoğunun yaşı, yapım teknolojisi, fiyatı, satış beklentisi gibi konularda detaylı araştırma ve tespitler yapmıştır. HOLC’ın yürüttüğü bu sisteme “Red Lining” sistemi adı verilmiştir<sup>3</sup>. (Jackson et al, 1985). (Plan 2.4).

New Deal’in önemli çalışmalarından biri de 27 Haziran 1934’de kurulan “The Federal Housing Administration”- FHA (Federal Konut İdaresi) dir. FHA’nın hedefleri; konut sektöründe devlet sübvansiyonu olmadan konut inşa etmek, özel sektörü konut üretiminde ön plana çıkarmak, konut standartları ve formlarını

---

<sup>2</sup>HOLC 1933-1935 yılları arasında yaklaşık 1.000.000 konut sahibine 3 milyon\$ kredi vermiştir.

<sup>3</sup> “Red Lining” sisteminde dört ayrı kategori vardır;

1. (A) Green - İyi, yeni, homogen
2. (B) Blue - Orta, hala kullanılan
3. (C) Yellow - Kötü, sonuna yaklaşmış
4. (D) Red - Fena, tehlikeli (siyahların yaşadığı bölgeler)

geliştirmek, konut sektöründeki kaynakları arttırmak ve piyasadaki faiz sistemlerindeki dalgalanmayı ortadan kaldırmak olmuştur.

FHA'nın hedeflerinden de anlaşılacağı gibi bu kurumda devlet kendisi piyasaya girip konut projelerinin uygulayıcısı olmak yerine, projelerin uygulanması işini özel sektöre bırakmış, aynı zamanda dad onu sigorta etmiştir. FHA'nın çalışmaları 1934-1972 yılları arasında Amerika'da ev sahipliği %44'den %62'ye kadar yükselmiştir. (Jackson et al, 1985). (Resim 2.1).

New Deal'in konut sektöründeki ilk çalışması olan "Greenbelt" konutları kırsal bölgede üst orta tabaka için hazırlanmış büyük ölçekli projelerdir. New Deal yönetiminde kurulan HOLC, konut sektörüne sadece dolaylı destek vermiş devlet konut üretiminde aktif rol oynamamıştır. FHA'nın çalışmaları ise konut sektörünü özel sektör desteği ile genişletmek içeriğini taşımaktadır. Amerika'da konut sektöründe devlet insiyatifini temsil eden ilk kurum PWA'nın (Kamu İşleri İdaresi) Housing Division'dır (Konut Dairesi). Çalışmanın kapsamında sadece PWA'nın Konut Dairesi'nin dahil edilmesinin nedeni; New Deal'in I. ve II. Aşamaları çalışmaları sırasında bu kurum aracılığıyla devletin konut sektörüne aktif olarak girmiş olmasıdır. 1933 yılında kurulan PWA'nın Konut Dairesi sadece 4 yıllık bir çalışma dönemi içinde faaliyet göstermiş ve 58 projede 2500 konutun önce finansmanını sonra fiilen üretimini gerçekleştirmiştir. (Radford et al, 1996).

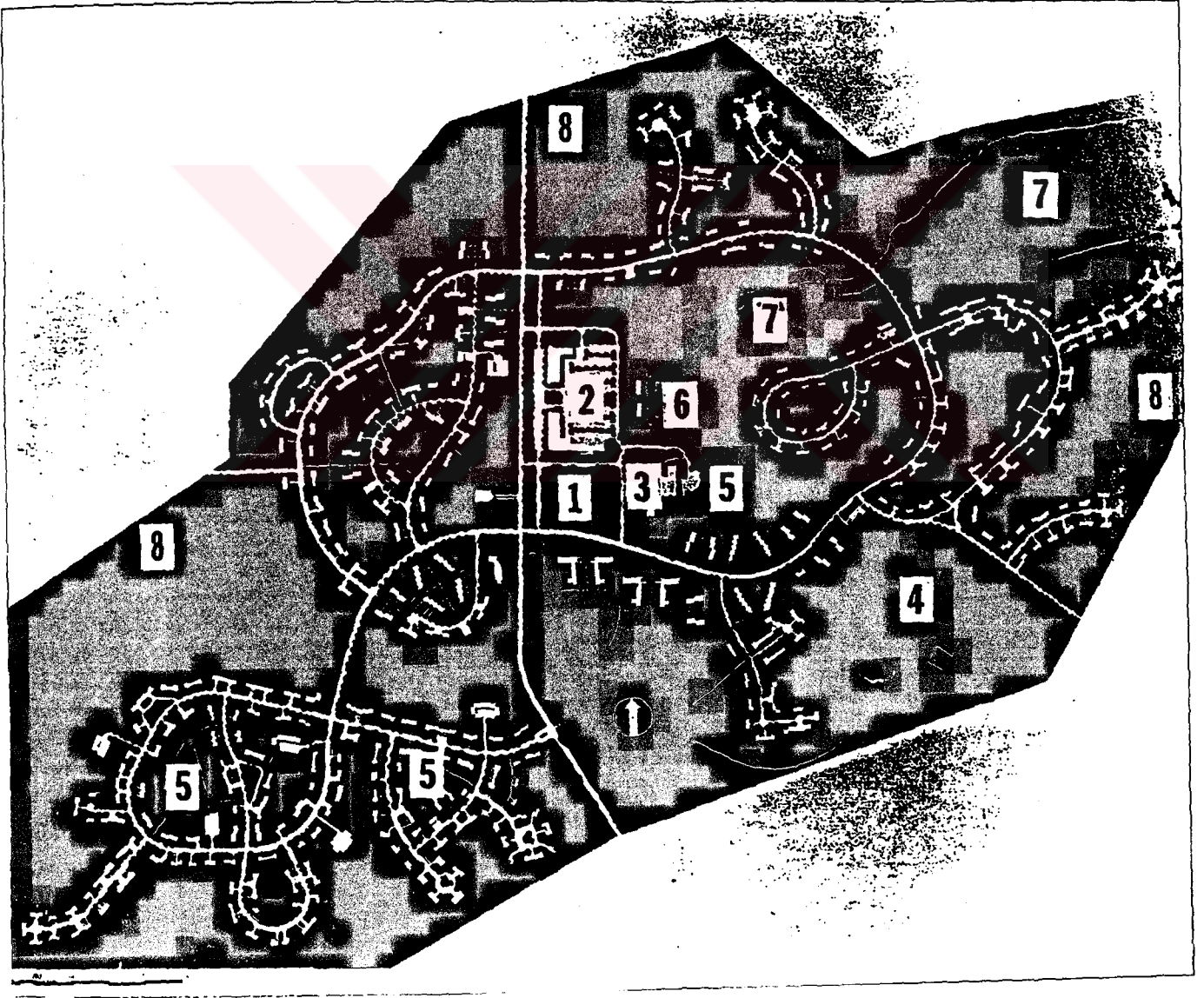
Bu çalışmada konut sektörüne devlet müdahalesini; başka bir deyişle devletin sektörde aktif rol almasını sağlayan bir New Deal kurumu olan PWA'nın Konut Dairesi kuruluşu ve çalışmaları anlatıldıktan sonra kurumun I. ve II. Aşama çalışmalarındaki birer örnek projeye yer verilmiştir. I. Aşama projelerinden Carl Mackley konutlarının, II. Aşama projelerinden Harlem Rver konutlarının seçilmiş olması yapılan literatür çalışmalarında bu projelere özellikle yer verilmiş olmasından kaynaklanmaktadır.

Sonuç olarak bu çalışmada Amerika'da New Deal yönetimi sırasında kurulan PWA'nın konut dairesi aracılığıyla devletin konut üretim sektöründe rol aldığı iki örnek proje; ekonomik, politik ve kültürel alt sistemler arası ilişkileri ile incelenmiştir.



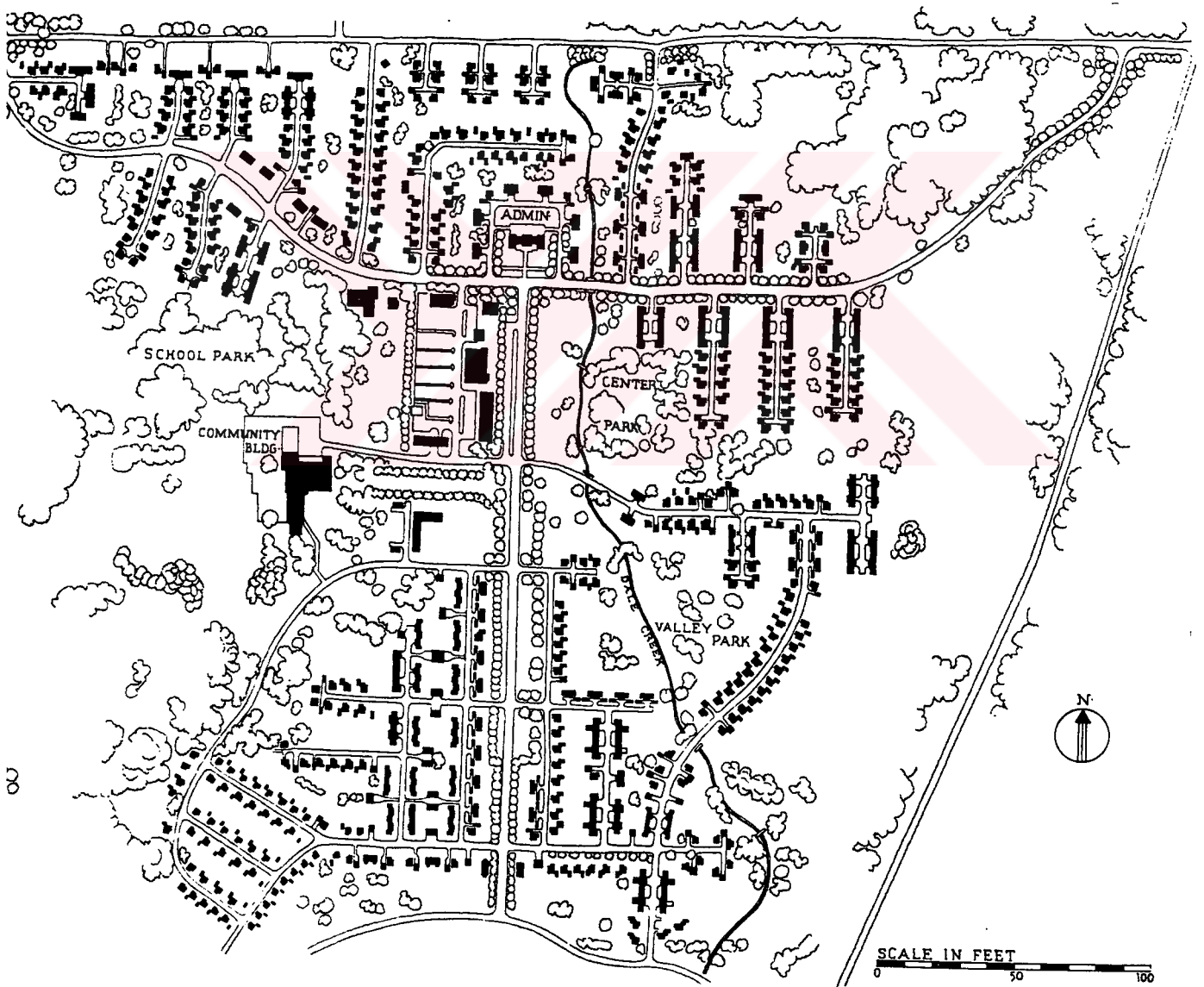


Plan 2-1 Greenbelt Maryland 1) su deposu, 2) çöplük, 3) piknik alanı ve göl, 4) toplantı binası, 5) alışveriş merkezi, 6) tarım alanları, 7) rezerv tarım alanları (1936)

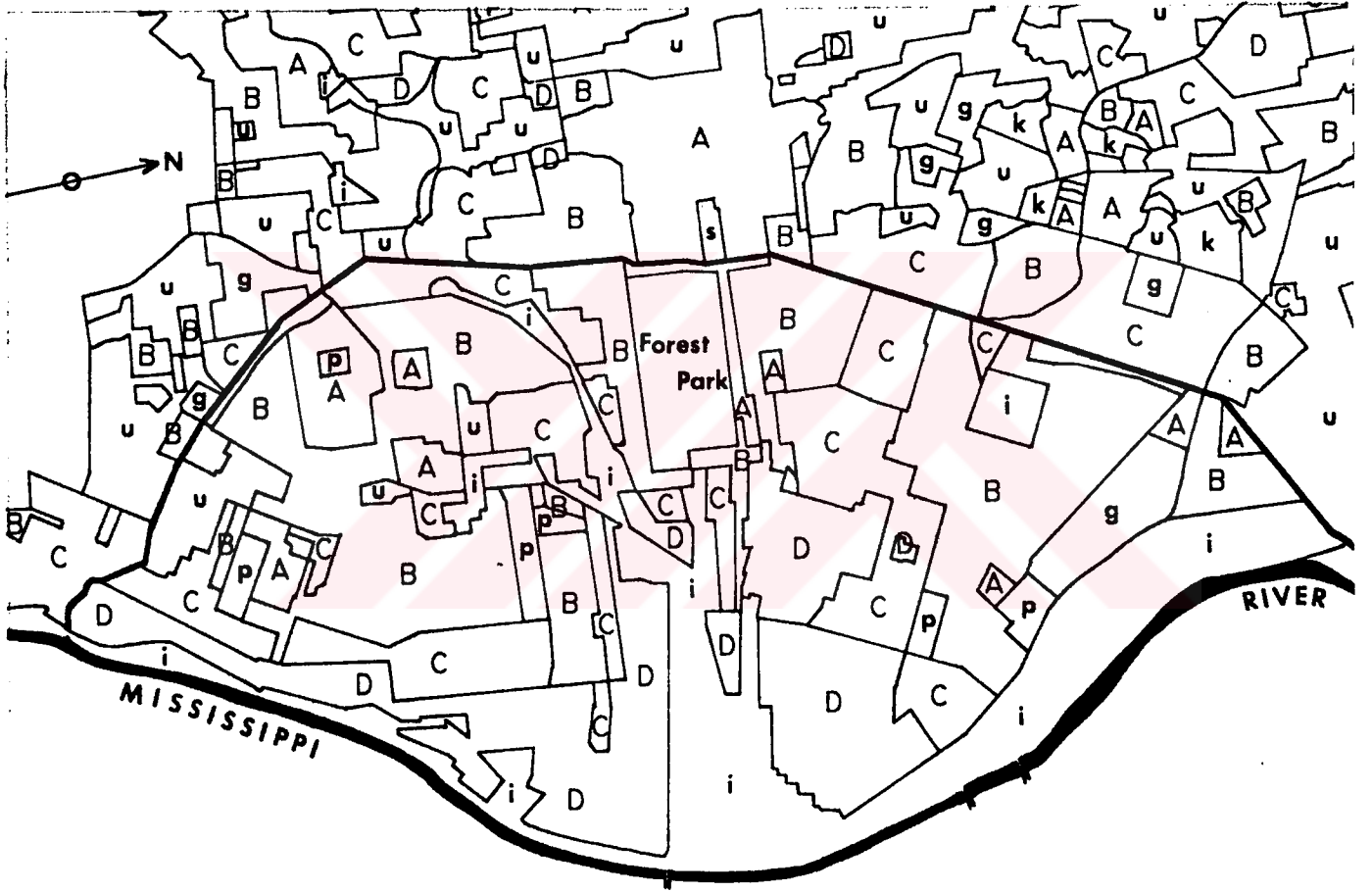


Plan 2-2 Greenhills Ohio. 1) yerleşim merkezi, 2) ticaret alanı, 3) toplantı binası, 4) spor alanı, 5) park, 6) yüzme havuzu, 7) rezerv yerleşim alanı, 8) kırsal bölge sınırı (1936)





Plan 2-3 Greendale Wisconsin. (May 1938)



Plan 2-4 St Louis için yapılmış bölgesel arazi değeri haritası. (Residential Securty Map, 1937)

- |                          |                     |                |
|--------------------------|---------------------|----------------|
| A) yeşil --- 1. Derece   | u- gelişmemiş bölge | k- contry club |
| B) mavi --- 2. Derece    | i- endüstri bölgesi | s- üniversite  |
| C) sarı --- 3. Derece    | g- mezarlık         |                |
| D) kırmızı --- 4. Derece | p- park             |                |





A) İmara açılmamış kırsal alan



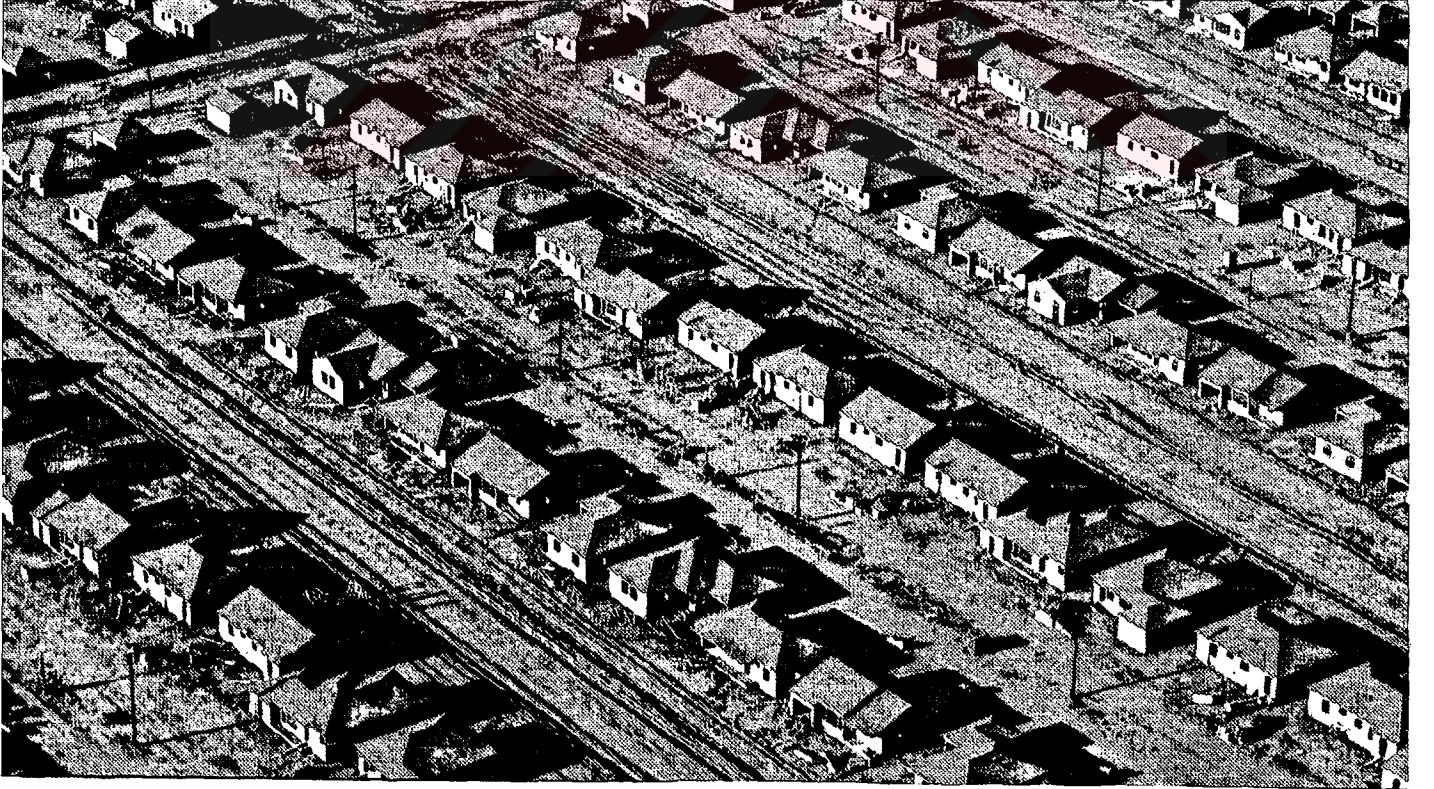
B) kırsal alanların parsellenerek imara açılması

Resim 2-1 California'da bir tarım arazisinin FHA çalışmaları ile yerleşim birimine dönüşüm evrelerini gösteren hava fotoğrafları (A, B, C, D)





C) Yapı üretim teknolojisinin modernleşmesi.



D) Üretim ölçeğinin büyümesi

### 3. ABD'NİN COĞRAFI ÖZELLİKLERİ

#### 3.1 ABD'nin Coğrafi Sınırlarına İlişkin Genel Bilgi

Kuzey Amerika kıtasının ortasında bulunan Amerika Birleşik Devletleri'nin birbirlerine bitişik 48 eyaleti; doğuda Meksika Körfezi dahil Atlas okyanusundan; batıda Atlas okyanusuna kadar uzanır. Kuzeyde Kanada, güneyde Meksika ile sınırlanmıştır<sup>4</sup>. Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) ana karaya bitişik olmayan eyaletlerinden 49. eyalet olan Alaska Kuzey Amerika'nın kuzeybatısında, 50. eyalet olan Hawaii, Büyük okyanusun güneybatısında bir adalar öbeğinden oluşur.

ABD toprakları, herbiri yeryüzü şekilleri yerbilim ve kaynakları açısından birkaç büyük doğal bölgeye ayrılmıştır. Bunlar Meksika Körfezi ve Atlas okyanusu boyunca Long Island'a kadar uzanan kıyı düzlüğü ile düzlüğün iç kesimlerinde kıyıya paralel olarak uzanan Appalaş dağları ve Piedmont yaylası ile sınırlanmış "doğu eyaletleri"-Trenton, Philadelphia, Wilmington, Baltimore, Washignton, New York, Boston, Charleston gibi kentler bu bölgede kurulmuştur-, Appalaş dağlarının batısında açıldığı ve daha batıdaki Kayalık dağları ile sınırlanmış uçsuz bucaksız bir ovanın oluşturduğu "orta batı eyaletleri" - Ohio, Detroit, Chicago, St. Louis, New Orleans gibi kentler bu bölgede yer alır- Kayalık dağları da içine alarak Kuzey Amerika'nın batı kıyısını oluşturan Büyük okyanusa kadar uzanır. "Kayalık Dağlar ve Büyük Havza (Great Basin) - San Fransisco ve Los Angeles kentleri bu bölgede kurulmuştur - bölgesidir. (Harita 3.1 ve 3.2)

#### 3.2 Yerleşimin Tarihsel Gelişimi ve Endüstrileşme

##### 3.2.1 İlk Yerleşimler ve Sömürge Dönemi Amerikası

Kuzey Amerika kıtasının ilk halkı, suları çekilen Bering Boğazı aracılığıyla Kuzeydoğu Asya'dan gelen bugünkü "kızılderililerin" atalarıdır. Kayalık Dağlardan Atlas Okyanusuna uzanan geniş bölgede kabileler şeklinde yaşayan halk avcılık, toplamacılık, balıkçılık ve çiftçiliğe dayalı bir yaşam sürdürüyorlardı.

---

<sup>4</sup> Grolier International Americana Encyclopedia, s.351



Kızılderililerden sonra X. ve XI. yüzyılda “Vikingler”, “Yeni Dünya’ya” ulaşan insanlar olmuşlardır.

Ancak Kristof Kolomb 1492-1493 yılları arasında Yeni Dünya’ya yaptığı ilk yolculuğu ile batı yarıkürede büyük “Avrupa Keşifler Dönemini” başlatmıştır. Avrupa’nın İspanya, Fransa, İngiltere, Hollanda ve Portekiz başta olmak üzere çeşitli devletleri ve bu devletlerin ticari şirketleri keşifler dönemini izleyen birbuçuk yüzyıl boyunca Yeni Dünya’yı keşfetmek üzere Kuzey Amerika topraklarına yolculuklar yapmışlardır. (Harita 3.3)

ABD’nin gelecek yüzyıllarda gelişmesi için en büyük önem taşıyan, doğuda Atlas okyanusu boyunca kurulmuş İngiliz yerleşmeleridir. XVIII. Yüzyılda Atlas okyanusu kıyıları ve Appalaş dağları ile sınırlanmış İngiltere hakimiyeti altındaki koloni kentleri bölgesi fiziksel (kentnin büyümesi) ve ekonomik (ticari büyüme) açıdan gelişirken, bölgedeki güç oranı da hızla arttı. XVIII. Yüzyıl ortalarına doğru güç oranına paralel olarak gelişen genişleme dalgası Appalaş dağlarını aşarak Fransız sömürge bölgesi olan Ohio vadisine doğru taşmaya başlaması sonucunda patlak veren Fransız-Kızılderili savaşları (1754-1763), Avrupa’da “Yedi Yıl Savaşları” adı verilen dünya genelindeki çatışmanın başlangıcı olmuştur. Savaş sonunda Fransız Sömürge İmparatorluğu’nun büyük bölümünü ele geçiren İngilizler, İspanyol Floridası’nı da alarak; Mississippi ırmağının batısındaki İspanyol topraklarına kadar olan Kuzey Amerika’nın büyük bölümünü yönetimleri altına almayı başarmışlardır. (Harita 3.3). Orta-batı bölgesinde Fransız egemenliğinin sona ermesi koloniler halklarının bağımsızlık düşüncelerini alevlendiren bir sonuçtur. Ancak koloniler döneminde Kuzey Amerika’nın orta-batı bölgesine doğru genişlemesini engelleyen Appalaş dağları üzerinde öngörülen bir çizgi ile “kızılderili bölgesi”nin sınırlanması kararıdır. (1763) XVIII. Yüzyılın ikinci yarısı boyunca İngilizler ile koloni halkları arasında şiddetini artıran dini, kültürel, ekonomik ve yönetsel konulardaki anlaşmazlıklar Nisan 1775’te Amerikan Bağımsızlık Savaşı ya da Amerikan Devrimi’ni başlatan unsurlar olmuştur. (Wright et al, 1980) -4 Temmuz 1776 Bağımsızlık Bildirisi yayınlandı. Philadelphia-

### **3.2.2 ABD’nin Kurulması ve Tam Bağımsızlık Dönemi**

XVIII. Yüzyılın son çeyreğinde Amerikan koloni halkının İngiliz sömürge yönetimine karşı kazanmış olduğu “Bağımsızlık Savaşı” sonucu kurulan ABD XIV.

Yüzyılın Fransa'dan Louisiana'nın da satın alınmasıyla topraklarını Kayalık dağlarının da batısına Büyük okyanus kıyılarına kadar uzatarak bütün bu tanımlanan coğrafya üzerinde tam bağımsızlığını ilan etmiştir<sup>5</sup>. (1815-1859) (Harita 3.4-3.5)

Kuzey Amerika'nın Atlantik okyanusu kıyıları ile Appalaş dağlarını içine alan "doğu bölgesinde"; Boston, New York, Philadelphia, Washington gibi liman kentleri "Sömürge döneminde" çekim merkezleri haline gelen "İngiliz Koloni Kentleri'dir. Bu koloni kentleri coğrafi avantajlarından faydalanarak (liman kenti olgusu) ekonomik ve ticari faaliyetlerin de merkezi olmuşlardır. Kuzey Amerika'nın batısında nüfus hareketliliğinin (göç) en yoğun olduğu kentler yine bu liman kentleri olmuştur.

Appalaş dağlarının batısından başlayarak Mississippi nehri ve deltasını da içine alan Kayalık dağları ile sınırlanmış "orta-batı" bölgesinde yine liman kentleri olan; kuzeyde Milwaukee, Chicago, Detroit Cleveleand (Great Lakes Bölgesi), güneyde New Orleans, Mobile ve Mississippi nehri ile liman kenti olabilen St Louis kentleri aynı dönemde çekim merkezleri haline gelen "Fransız koloni kentleri"dir.

Kayalık dağları ve Büyük Havza bölgesinde" .Büyük okyanus kıyısında kurulmuş Seattle, Portland, San Fransisco, Los Angeles ve San Diego liman kentleri önem kazanmış "İspanyol koloni kentleridir.

"Yeni Dünya Toprakları"; halkına sunduğu çok zengin doğal kaynakları ile sömürge dönemi boyunca Avrupa'dan göç eden insanların gözbebeği olmuştur. Atlas okyanusu boyunca kurulan "İngiliz liman kentleri" Appalaş dağlarının batısında iç batı ve batıda kurulan benzerlerinden daha çok önem kazanmıştır. Zira Kuzey Amerika'nın doğu kıyıları Avrupa'dan gelen göç yolunun (deniz yolu) en yakın noktasıdır. Ayrıca doğudaki bu toprakların 2/3'ü tarıma elverişlidir. -Meyve, sebze, pirinç, şeker kamışı, pamuk, yerfıstığı, mısır, buğday, soya fasulyesi ve çeşitli tahılların üretimi- (Harita 3.6). Appalaş dağlarındaki orman alanlarından sağlanan kerestenin yanı sıra kağıt hamuru, reçine ve akçaağaç şurubu gibi yan ürünler bölgenin ekonomik kaynakları arasındadır.

---

<sup>5</sup>1818 yılında yapılan "Anglo-Amerika Toplantısı"nda Kanada ile ABD arasında 49. Paralel sınır olarak benimsendi.

1819 yılında Adams-Onis Anlaşması ile İspanya Florida ve Oregon üzerindeki haklarını bıraktı.

1845'te Teksas ilhak edildi. (Grolier International Americana, s.380)

Sömürge döneminde Yeni Dünya'ya gelen göçmenler deniz ticaretinin yanısıra gemi yapım sanayisinin gelişmesini de sağlamıştır. Deniz kıyıları boyunca bulunan madensel kaynakların sınırlılığına rağmen Richmond yakınlarında kömür çıkarılmıştır. XIX. Yüzyıl ortalarına kadar odun yakıt kaynağı olmaya devam etmiştir.

Sömürge döneminde İngiliz hakimiyetindeki Yeni Dünya toprakları hammaddelerini işlenmeden "koloni liman kentleri" aracılığı ile Avrupa'ya ihraç edildiği ticari bölgeler olmuştur. İhraç edilen hammaddenin işlenerek Avrupa'dan ithal edilmesi; ithal edilen bu bitmiş ürünler için öngörülen gümrük vergilerinin fazlalığı koloni kenti halkının sömürgeci yönetime karşı bağımsızlık ilan etmesine sebep olan en önemli ekonomik etkidir. (Jackson et al, 1985)

XVIII. Yüzyılın son çeyreğinde "koloni kenti halklarının" tam bağımsızlığını ilan ederek ABD'nin kurulmasından sonra "batı"nın kapıları açılabilmiştir.

XIX. Yüzyılın başından itibaren ABD ekonomisinde gözle görülür bir hareketlenme başlamıştır. İçbatı Amerika bölgesinde tarıma dayalı ekonomiyi; "pamuk tarımı patlaması" güçlendirmiş, bölgedeki yerleşim merkezlerinde nüfus artışı gerçekleşmiştir. Ohio nehrinin kuzeyindeki göl ovalarına doğru meydana gelen göç 1825'te "Erie Kanalı"nın tamamlanmasından sonra büyük ölçüde hızlanır. İçbatı (ortabatı) bölgesinde nehirler, kanallar ve demiryolu ağları ile kurulan ticari bağlar bölgede "tarım ve hayvancılık imparatorluklarının" kurulmasını sağlamıştır. (Wright et al, 1980)

Ancak Appalaş dağları üzerinde öngörülen çizginin ötesindeki rezerv alanlarına yerleştirilen "Kızılderililer" doğudan batıya göç eden "beyaz Amerikalılar" tarafından Missouri ırmağının ötesindeki daha küçük alanlara sürülmüş ve toprakları ellerinden alınmıştır.

XIX. Yüzyılın ortalarında (1848-1849) Kaliforniya'da başlayan "altına hücum"dan sonra Nevada dağlarında ve öteki batı bölgelerinde altın ve gümüş maden yataklarının bulunmasıyla batı toprakları ve çöl havzalarına doğru bir göç dalgası başlamıştır. Batının madensel zenginliklerini keşfeden bireysel arayıcılardan sonra ücretli işçiler ve eğitilmiş mühendisler yönetiminde madencilik şirketleri batıya doğru göç eden nüfusu oluşturmuştur. Aynı dönemde (1865) ABD topraklarını



boydan boya geçecek bir demiryolu hattı projesinin hayata geçirilmeye başlaması bu göçü destekleyen (kolaylaştıran) bir olaydır<sup>6</sup>.

XIX. Yüzyılın ortalarında kuzeydoğuda Pittsburgh ve kuzeybatıda Chicago'da bulunan demir ve kömür yatakları sözkonusu bölgelerde demircilik sanayisinin gelişmesine imkan tanımıştır.

Modern endüstri XIX. Yüzyılın Avrupa'sında çok sayıda insanın doğrudan üretim süreci içine girmesini sağlayarak sürekli genişleme ve yoğunlaşma potansiyeli taşıyan endüstri merkezleri yaratmıştır. (Bilgin et al, 1992). Chicago ve Pittsburgh kentleri Almanya'daki Ruhr havzasında endüstrileşme ile meydana gelen kentsel yerleşimin benzerleridir.

### **3.3 ABD'de Yerleşimlerin Yatayda Gelişim ve Dönüşüm Evreleri**

ABD'nin bugünkü sınırları içinde yer aldığı coğrafi sınırları düşünecek olursak “arazi kullanım fonksiyonunun” değişimlerinin aşağıdaki aşamalarda gerçekleştiği sonucuna varabiliriz:

1. Aşama - Bölgenin “kızılderililer” tarafından kullanımı
2. Aşama - Kızılderililerin rezerv alanlara yerleştirilerek bölgede tarım alanlarının açılması
3. Aşama - Tarım alanlarının göç oranı ile paralel olarak parsellenerek altkent yerleşim alanlarına dönüşmesi (orta ve üstorta tabaka)
4. Aşama - Yoğunlaşan altkent kente bağlanması
5. Aşama - Altkent alanlarında nüfusun olgunlaşması ve stabilisasyonu
6. Aşama - Altkent alanlarında yoğun nüfusun yaşlanması, ölüm oranlarının artması ve yoğunluğun azalması
7. Aşama - Altorta tabakanın bölgede artış göstermesi
8. Aşama - Orta ve üstorta tabakanın altkenti terketmesi
9. Aşama - Komşulukların başlaması
10. Aşama - Kentsel (altkent) alanın ve yeniden inşa edilmesi (Jackson et al., 1985)

---

<sup>6</sup> Sözkonusu demiryolu projesi 1869'da tamamlanmıştır.

New York kenti yakınlarında Brooklyn yerleşimi sözkonusu aşamaların belirgin biçimde yaşandığı “Yeni Dünya” yerleşimlerinden biridir. New York körfezinin doğu yakasında önceleri sadece kızılderililer tarafından bilinen bölge toprakları New York’un yeni dünyanın önemli ticaret merkezlerinden biri olmasıyla beraber ambarlar, imalathaneler ve konutlarla dolmuştur. Orta ve altorta tabakanın yaşam koşulları kötüleşen kent merkezlerini terketmesiyle bölgedeki konut stoğu altorta tabakanın ihtiyaçlarını gidermiştir. Endüstriyel yerleşim günümüzde bölgedeki varlığını sürdürürken “slum”ların temizlenmesi ile bölge spor alanları ve “recreation” alanları olarak kullanılmaktadır. (Jackson et al., 1985)



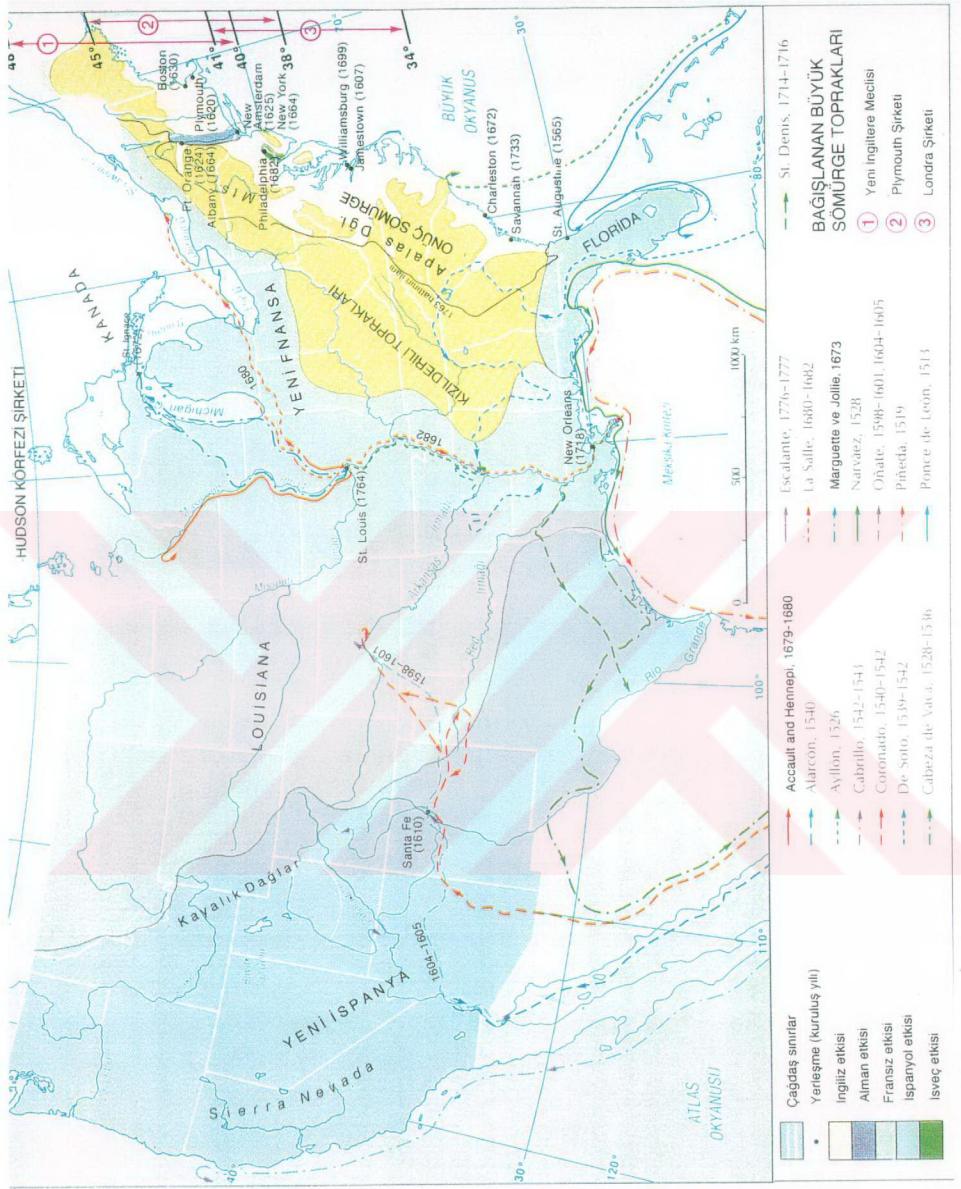


Harita 3-1 Kuzey Amerika (Fiziki)



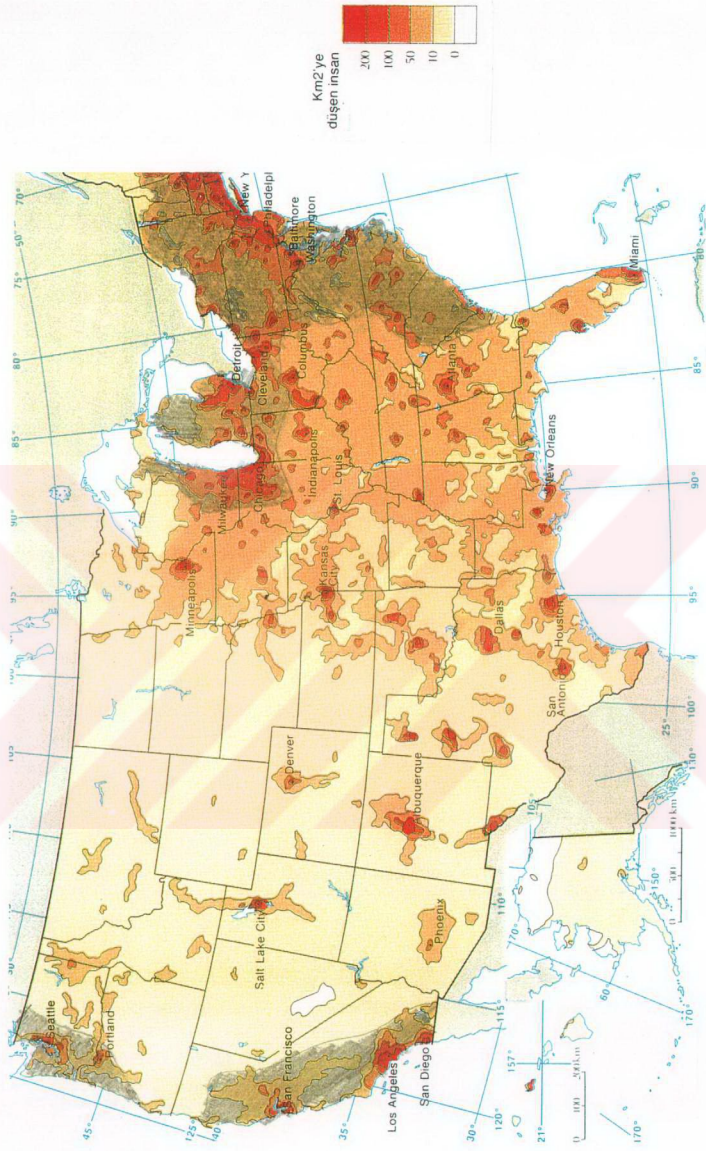


Harita 3-2 Kuzey Amerika (Siyasi)

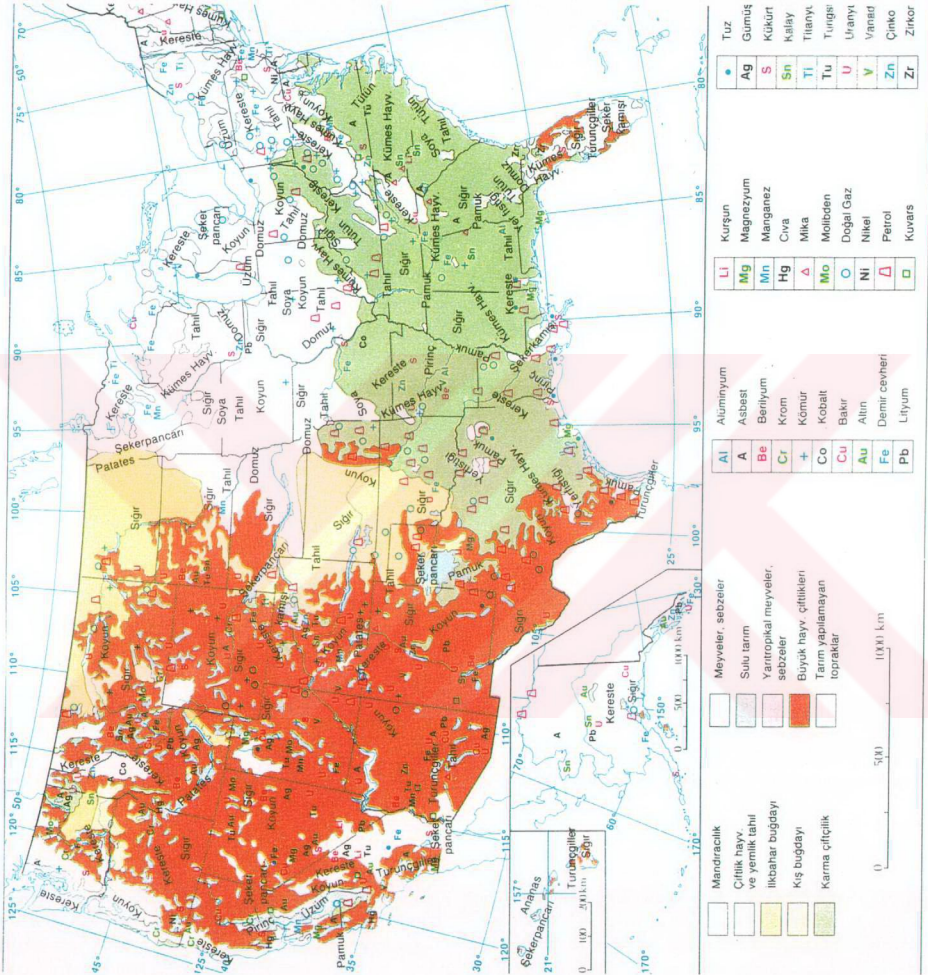


Harita 3-3 Sömürge döneminde Amerika kıtasında ilk araştırma gezileri ve yerleşmeler









Harita 3-6 Amerika'da Tarım ve Madenler



## 4. ABD'NDE ULAŞIM TEKNOLOJİSİNDEKİ GELİŞMELER ve YERLEŞİM BİRİMLERİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

### 4.1 XIX. Yüzyılın Sonuna Kadar Olan Dönem

XVIII. Yüzyıl boyunca devam eden geleneksel “yürüyüş şehri” (walking city) niteliği XIX. Yüzyılda toplu taşımacılık alanındaki gelişme ve yaygınlaşma sayesinde kökten değişime uğramıştır. 1815-1875 yılları arasında ABD topraklarında koloni kent merkezleri “buharlı nehir gemileri” (the steam ferry), “the omnibus”, “tren” (the commuter railroad), “the cable car” ve “the electric trolley” gibi ulaşım araçlarının kullanımının yaygınlaşması ile geleneksel sınırlarını aşmıştır. (Chudacoff et al., 1981).

#### 4.1.1 “The Omnibus”

XIX. Yüzyılda toplu taşımacılık alanında ilk yenilikçi uygulama, belirli bir güzergah üzerinde sabit bir ücretle hizmet veren birden çok insanı birarada taşıma kapasitesine sahip bir atlı araba olan “the Omnibus<sup>7</sup>”dır. İlk kez Fransa’da kullanılmaya başlamış olan “the Omnibus” ABD’de 1827 yılında Broadway ile Manhattan arası güzergahta ilk kez Abraham Brower tarafından kullanılmıştır. Aynı dönemde Boston ve South Boston arasında benzer bir uygulama görülür. Toplu taşımacılık aracı olarak omnibus’ın kullanımı kısa sürede ülke çapında yaygınlaşmış; Boston, Philadelphia, New Orleans, Washington D.C. ve Brooklyn gibi merkezlerde kullanımı yaygınlaşmıştır. (Chudacoff et al. 1981)<sup>8</sup>.

XIX. Yüzyılın ikinci yarısındaki yaygın kullanımına rağmen “the omnibus” beklentilerin aksine ancak orta ve üstorta tabakanın ekonomik sınırlarında kullanım imkanı bulabilmiştir.

---

<sup>7</sup>“The Omnibus” genellikle iki atın çektiği, oturan 12 kişi kapasitesine sahip bir atlı arabadır.

<sup>8</sup>1833 yılında New York kentinde 80 “omnibus” çalışmaktaydı. Omnibus kullanımına ilişkin “lisans belgesi” sayısı (New York) 1837 yılında 108, 1847’de 260, 1850’de 425 ve 1853’te 683’e ulaşmıştır.

#### 4.1.2 The Commuter Railroad

Buhar gücü ile çalışan trenler olan “the commuter railroad” da XIX. Yüzyıl kentinde atlı arabaların yaygınlaşmaya başladığı dönemlerde kullanılmaya başlamıştı. “Buharlı tren”in asıl çalışma bölgesinin kentler arası uzun mesafeler olacağı düşünülmüşse de uygulamada kısa mesafede kullanımı da yaygınlaşmıştır. Yüzyıl ortasında Boston’un merkezi ile kırsal bölge arasında 15’er dakika aralıklarda duraklar olduğu görülmüştür. “Buharlı tren” omnibus gibi orta ve üstorta tabakanın ulaşım talebini karşılayabilmesinin yanında kırsal bölgenin yerleşime açılmasını kolaylaştırmıştır. 1854 yılında Chicago ve Milwaukee arasında yapılan demiryolu Chicago’nun kuzeyinde Evanston ve Illinois yerleşimlerinin kurulmasını sağlamıştır. Benzer bir örnek 1859’da Philadelphia bölgesinde Germantown yerleşimi olarak gösterilebilir. (Chudacoff et al. 1981).

1832 yılında John Mason New York merkezi çevresinde Harl m bölgesinde yeni bir uygulamaya giderek “omnibus”ın “atlı araba” teknolojisi ile “buharlı trenin” rayların kullanımı uygulamasını birleştiren “Harlem railroad” uygulamasını hayata geçirmiştir. (Chudacoff et al. 1981). Atlı tren (horse railroad) atlı arabadan daha avantajlı bir uygulama olarak New York ve Philadelphia gibi merkezlerde kullanılmışlarsa da XIX. Yüzyıl endüstri kentinin ulaşım ihtiyacını karşılayacak çözüm olamamıştır.

#### 4.1.3 “The Cable Car”

XIX. Yüzyılın sonu ile XX. Yüzyılın başı arasındaki dönemde (Bağımsızlık Savaşı ile I. Dünya Savaşı) hiçbir yenilik Amerikan kentlerinin şekillenmesinde “the cable car” kadar etkili olmamıştır. Atlı arabadan daha hızlı ve temiz olan bu ulaşım aracının ilk uygulaması San Fransisco’nun yüksek tepelerden meydana gelen organik coğrafyasında Andrew S. Hallidie’nin 1873 yılındaki uygulamasıdır. (Jackson et al, 1985). “The Cable Car” uygulamasının Chicago (1894), Philadelphia (1883), New York ve Oakland (1887) gibi kentlerde yaygınlaşması ile 283 mil üzerinde ulaşım talebini karşıladığı görülmüştür.

“The cable car” atlı arabadan “temiz, sessiz ve güçlü” olan bir basit ulaşım aracı olma avantajlarıyla kentin yatayda genişleme potansiyelini güçlendirmiştir. Nitekim Chicago’da Clark ve Wells caddelerinde cable car yollarının yapımı (1885),

Lincoln Park bölgesinde 1894 yılında meydana gelen yapı üretim patlamasının sebebi olarak görülmektedir.

Ülke çapındaki uygulaması kısa sürede yaygınlaşmasına rağmen uygulama maliyetlerinin yüksek oluşu ve ulaşım aracının kendi ağırlığı sonucu ortaya çıkan olumsuzluklar gibi dezavantajlar the cable car'ın ulaşım teknolojisindeki egemenliğini sona erdirmiştir. Sadece ilk uygulama alanı bulunduğu San Fransisco kentinde nostaljik bir turistik uygulama olarak varlığını günümüze yansıtır. (Jackson et al, 1985). Yine de XIX. Yüzyılın sonlarında Washington DC, Baltimore, Philadelphia, New York, Providence, Cleveland, St Louis, Kansas City, Omaha, Denver, Oakland ve Seattle gibi kentlerdeki yaygın uygulaması gözardı edilmemelidir.

#### **4.1.4 The Electric Trolley**

XIX. Yüzyılın sonunda “atlı araba atlı tren ve cable car”ın ulaşım teknolojisi olarak alternatifi olan “the els” (electric trolley) kentsel ulaşım teknolojisinin yüzyıl içindeki dönüm noktası olmuştur. 1880’de Thomas Edison’un Menlo Park’ında yaptığı başarısız denemeden sonra İngiliz göçmen Leo Daft “the Ampere” ismini verdiği elektrikli lokomotifi ile ilk kez 5 Ağustos 1885’te Baltimore’da 3 mil uzunluğundaki raylar üzerinde denemiştir. Daha sonra Charles J. Van Depoele Montgomery Alabama’da (Haziran 1886) yeni bir sistem olarak “yeraltından değil aracın üzerinden elektrik kablosunun enerji aktarması” ile dünyadaki ikinci uygulamayı gerçekleştirmiştir. (Jackson et al, 1985). Aynı dönemde Thomas Edison’un asistanı olan genç elektrikçi Frank Sprague Richmond Virginia’da benzer bir uygulamayı gerçekleştirmiştir (1887). “The els”in babası olarak da tanınan Sprague’nin ulaşım teknolojisinde elektriğin kullanımında sağladığı başarı trolley’in ülkede yaygınlaşmasını sağlamıştır. 1890 yılında federal hükümetin yaptığı bir araştırmaya göre ülkede 5.700 milde atlı tren (animal power), 500 milde cable car ve 1.260 milde trolley kullanılırken 1902’de bu değerler trolley için 22.000 mile çıkarken diğer ulaşım araçlarında aynı artış kaydedilememiştir. (Chudacoff et al, 1981).

Ulaşım teknolojisi bakımından “trolley”in avantajlarını; kentsel yaşamda kirliliğe yolaçmaması, atlı araba ve “cable car”dan daha hızlı olması (20 mil/saat), cable car gibi uygulama maliyeti taşımaması, atlı araba gibi atın bakımı, beslenmesi,

barındırılması vb. masrafının olmaması, alternatif ulaşım araçları ile beraber kullanılabilir olması şeklinde sıralayabiliriz.

XIX. Yüzyıl Amerikan kenti ile Avrupa kenti arasında ulaşım ağının bir parçası olarak “trolley”in kullanımını karşılaştırdığımızda Amerikan kentinde daha yaygın olduğu görülmüştür. (Jackson et al, 1985). Amerikan kentinde ulaşım teknolojisine yatırım Avrupa’daki örneklerinden farklı olarak özel sektör tarafından yapılmıştır. Nitekim ulaşım hattının konumunun seçiminde asıl kriter karlılık olmuştur. (Wright et al, 1980).

#### 4.1.5 Subway (Metro)

1860 yılında ilk defa Londra’da uygulanan “subway” (metro) Amerikan halkı tarafından şüphe ve korku ile karşılanmıştır. Nitekim tünel içindeki duman ve mezarda olma hissi insanların metroya karşı duydukları korkuyu tanımlayabilir. Henry M. Whitney insanların korkularına ve ulaşım şirketlerinin itirazlarına rağmen ilk kez Boston’da Tremont Caddesinin altından caddenin 2/3’ü uzunluğunda bir tünelde 4.350.000\$ harcayarak gerçekleştirmiştir. (1897) (Chodacoff et al, 1981). Whitney’in başarısından sonra 1904’de New York’da benzer bir uygulama gerçekleştirilmiştir.

Metro yapımında inşaat maliyetlerinin çok yüksek oluşu nedeniyle 1908’deki Philadelphia uygulamasından sonra 1930’da Chicago uygulamasına kadar ülkede metro inşaatına yatırım yapılmamıştır.

XIX. Yüzyıl boyunca ulaşım teknolojisindeki yeniliklerin kentsel yaşamda uygulamaya geçmesi ile XVIII. Yüzyıl boyunca kentlerde yaşanan geleneksel yaşam dinamikleri “nitelik” değiştirmiştir. “The Transportation Revolution” ile geleneksel kentin coğrafi bağımlılığının (bir nehir ya da deniz kıyısına) XIX. Yüzyıl da kısmen de olsa ortadan kaldırılarak “mobilizasyonun sağlanmasını” şöyle açıklayabiliriz; (Tablo 4.1)

1. Premodern dönemde kentin yayılma alanı yürüyüş mesafesi olan “2 mil” ile sınırlanmışken, ulaşım teknolojisi bu mesafeyi XIX. Yüzyılda 10 mile çıkarmıştır (kentin yatay büyümesi).
2. Üretim, özellikle ağır sanayi kentin dışına taşınabilmiştir. XIX. Yüzyılda inşa edilen buharlı tren yolları ile hammaddenin (kömür vb.) taşınabilmesine olanak

sağlanmıştır. Ayrıca işgücünün de mobilize olduğu gözardı edilmemelidir. (Arazi kullanım fonksiyonu)

3. Ulaşım teknolojisindeki gelişmenin sonucu olan XIX. Yüzyılın modern ulaşım araçları XVIII. Yüzyıl geleneksel kent merkezinin elverişsiz yaşam koşullarından rahatsız olan sözkonusu bölgeyi terkedeabilecek ekonomik birikime sahip olan orta ve üst orta tabaka nüfusunun kırsal bölgedeki yeni altkent yerleşim alanlarına akmasına neden olmuştur. (Decentrelization and suburbanization) (Tablo 4.3)

#### 4.2 XX. Yüzyıl - Otomobil Çağı

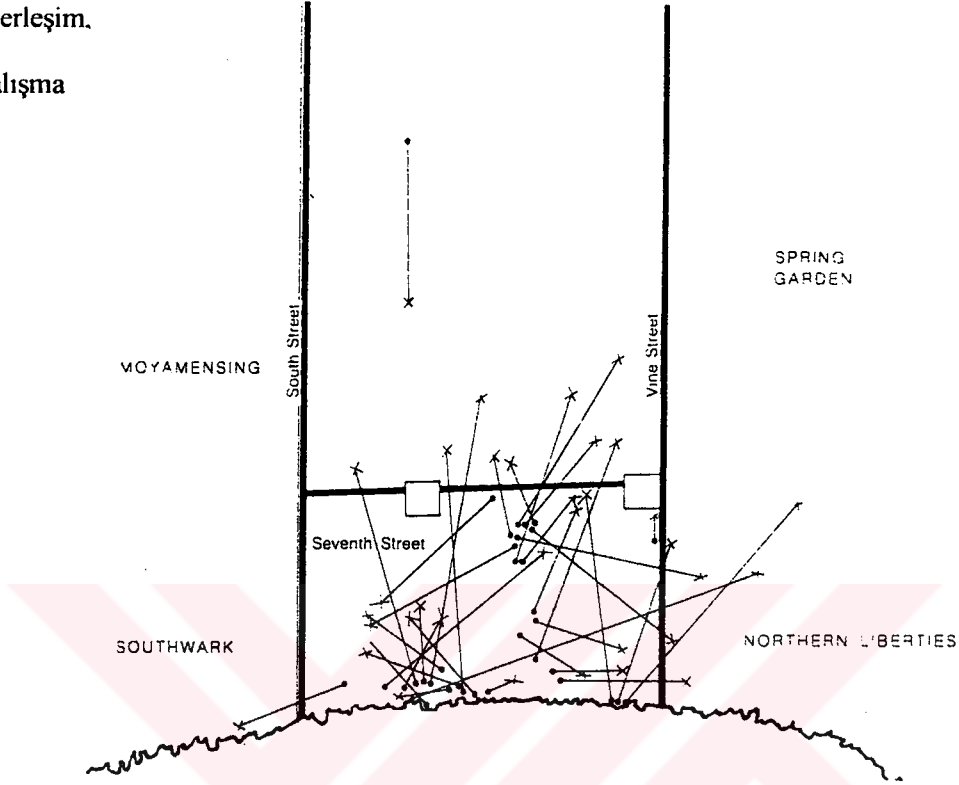
Etienne Lenoir (1860) ve Nicholas Otto'nun (1876) ilk denemelerinden sonra Karl Benz (1884) Almanya'da üç tekerlekli atsız araba projesini hayata geçiren kişi olmuştur. Alman mühendis Gottlieb Daimler'in de katkılarıyla Fransızlar dünyanın ilk arabası olan "Panhard"ı yaptılar (1894). (Jackson et al. 1985). ABD'nin motorlu araçların icra edilmesi konusunda Avrupa'lılardan geride kaldıkları bu dönemde (1890) sadece Charles ve Frank Duryeas, Romans Olds, Elward Haynes ve Alexander Winton isimli birkaç Amerikalı motorlu araçların gelişmesi konusunda çalışıyordu. (1894, 1895 ve 1896 yıllarında ulusal yarışmaları kazanan Duryeas kardeşlerin yıllık üretimleri bile on aracı geçmiyordu.)

Atsız araba yollarının olmayışı ve bu arabaların kentsel merkezlerde gürültüleri ile atları korkutması vb. teknik sorunlar "trolley"nin ülke çapında yaygınlaştığı XIX. Yüzyılın son on yılını kapsayan dönemde otomobile karşı "ilgisizliğin" başlıca sebebi olmuştur. Yine de ileri görüşlü Amerikalılar ulaşım teknolojisinde devrim yaratacak buluşun "atsız araba" olacağını anlamakta gecikmemişlerdir. Amerikalı yatırımcılar Avrupalılardan farklı olarak otomobili; üst orta tabakanın "lüks tüketim ürünü" değil; Amerikan halkının geleceği olan bir "seri üretim ürünü" olarak değerlendirmişlerdir. (31 Ocak 1896 Charles Duryea)

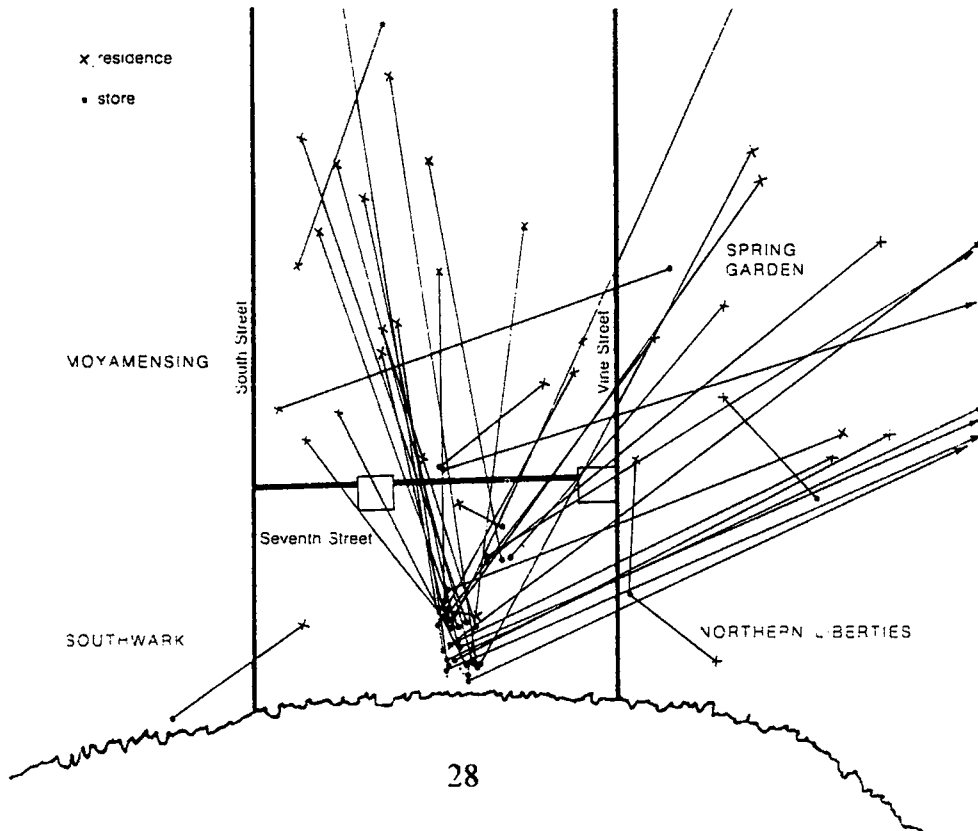
Tablo 4-1 Premodern Dönemde Kentin Yayılma Alanını Belirleyen “Yürüyüş Mesafesi”  
1826 yılında Philadelphia’da Yapılan Alan Çalışması

x: yerleşim,

\* çalışma



Tablo 4-2 Ulaşım Teknolojisinde Meydana Gelen İlerlemenin Kentsel Bölgenin Gelişmesine Etkisini Gösteren 1862 Yılında Philadelphia’da Yapılan Alan Çalışması. Yaşama alanları ile çalışma alanı arasındaki mesafenin ulaşım teknolojisindeki gelişmeler ile gösterdiği artışı değerlendiren alan çalışması.



Tablo 4-3 Aşağıda yapılan tablo Philadelphia'nın South Penn bölgesinde yapılan bir alan çalışmasının sonuçlarını göstermektedir. Kentsel nüfusun mekansal tecihlerini ortaya koyan bu tabloya göre kent merkezi alt orta tabakanın yoğunlaştığı bölge olmuştur. Ulaşım teknolojisinin gelişmesiyle orta ve üst orta tabaka kent merkezini terkemiştir. Kent merkezi önceki dönemde orta ve alt orta tabaka nüfusun yerleşim alanı olma özelliği taşıdığı halde otomobil çağı ile orta sınıf Amerikan halkı kent merkezinden uzaklaşabilecek sosyal mobilizasyonu sağlayabilmiştir.

<u>Orta Sınıf (%12.5)</u>		<u>Zanaatkarlar (%49.3)</u>		<u>Vasıfsız (%38.2)</u>	
Mağazacı	4	Marangoz	13	Maden işçisi	33
Tüccar	4	Tuğla işçisi	8	Hammal	13
Otelci	3	Ayakkabıcı	8	Diğer	12
Tütüncü	2	Tuğlacı (üretim)	4	Toplam	58
Katip	2	Marangoz (ince iş)	4	Yüzde	38.2
Muhasebeci	1	Terzi	4		
At Doktoru	1	Makinist	3		
Üretici	1	Boyacı	3		
Satıcı	1	Nalbant	3		
Toplam	19	Mücevher işçisi	3		
Yüzde	12.5	Şapkacı	2		
		Nakkaş	2		
		Ustabaşı	2		
		Çiftçi	2		
		Marangoz (pencere)	2		
		Dokumacı	2		
		Diğer	10		
		Toplam	75		
		Yüzde	49.3		



1908 yılında düşük fiyatlarla basit sistemlerde otomobil üreten yirmidört üretici firma piyasada faaliyet gösteriyordu. Böylece XX. Yüzyılın ilk on yılında her sekiz kişiden biri otomobil sahibi oldu.

Henry Ford ne benzinle çalışan motoru icad eden ne de otomobil üretim teknolojisine yenilik getiren bir insandır. Henry Ford orta sınıfın Amerikan halkına yönelik ekonomik bir ürün üretilmesi fikrini ortaya atan kişi bile değildir. Henry Ford 1879'da Michigan'dan Detroit'e göç etmiş onaltı yaşından başlayarak otomobil onarımında çalışan bir tamircidir. Henry Ford 1902 yılında imalatını yaptığı bir yarış arabası ulusal yarışmada derece ve 28.000\$'lık para ödülünü alınca "The Ford Motor Company"yi kurmuştur (1903). (Jackson et al, 1985). Ford kısa zamanda "the Model T." (Tin Lizzie) ile otomobil üretim endüstrisinde efsane oldu. Ford'un başarısının ardındaki ana etmen modern endüstri üretim tekniği olarak "seri üretim bandını" oluşturarak otomobil üretimini bu banda indirgeyip; sabit zamanda üretim birim adedini artırırken; üretim birim maliyetini düşürmesi olmuştur. Ford "Model T"nin birim maliyetini 1910'da 950\$'dan 1924'de 290\$'a düşürmüştür. (Jackson et al, 1985)<sup>9</sup>. Model T'nin birim fiyatındaki bu düşüş işçilerin maaşlarının yükseldiği bir dönemde gerçekleştiğinden; 1909'da işçinin Model T'yi alım gücü 22 ayla sınırlıyken, 1925'de bu süre 3 aya düşmüştür.

Ford üretim sektöründe işçisinin alım gücünü yükseltirken işçi nüfusunun hareketini (göç) de azaltmıştır. Ve otomobil orta sınıf Amerikan halkının ekonomik düzeyine indirgenebilmiştir. (Tablo 4.4-4.5)

XX. Yüzyılın başından itibaren "otomobil" modern kentin niteliklerini değiştiren araçlardan biri olmuştur. Otomobil kullanımının hızla artmasıyla "otomobillerin kullanılacağı özel yollar; "otoyollar" gündeme gelmiştir. Yeni yol yapım kanunlarının da hazırlanması aynı döneme rastlar.

Otomobil özel mülkiyete yönelik bir araç olduğu halde kentin ortak alanlarında kullanılıyordu.; devletin bu noktadaki rolü kentin fiziksel tamirâtı ve trafiğin yönetilmesi için vergilendirme politikası olmuştur. Kentin fiziksel tamirâtı ile çağın buluşu "otomobil"in kullanımına uygun asfalt kentsel ve kentler arası bölgede yolların oluşturulması sağlanacaktı. Böylece kentsel alanların

---

<sup>9</sup>1925 yılında Ford fabrikalarında günde 9000 otomobil üretiliyordu - yani on saniyede bir araba- (Jackson et al, 1985). 1920'de Amerikan kolej öğrencileri arasında yapılan bir ankette; dünyadaki en büyük insanlar arasında İsa ve Napoleon'dan sonra Ford üçüncü sırada yer alıyordu.



şekillenmesinde “otomobil”in kullanılabilirlik limitleri birer etken olmuştur. (Wright et al, 1980). Aşağıdaki tablo 5 yıl ara ile Amerika genelinde otomobil mülkiyetinin istikrarlı artışını göstermektedir. (Jackson et al, 1985).

Tablo 4-4 1905-1975 Yılları arasında resmi kayıtlarda geçen otomobil Mülkiyetinin mevcut diğer ulaşım araçlarına oranı

Yıl	Karayolu - Otomobil (adet)	Demiryolu - vagon (adet)	Oran
1905	8.000	1.400	1-55
1915	2.332.426	158.506	1-15
1925	17.481.001	2.569.734	1-7
1935	22.567.827	3.919.305	1-6
1945	25.793.493	5.079.802	1-5
1955	52.135.583	10.302.987	1-5
1975	106.713.000	25.755.700	1-4

Tablo 4-5 1905-1970 Yılları arası Amerika ve Avrupa ülkelerinde resmi kayıtlarda geçen kişi başına düşen (yolcu/araç) oranları

Yıl	ABD	İngiltere	Almanya	Fransa	İsveç	İtalya
1905	1.078	2.312	983	1850	-	-
1920	13	228	1017	247	277	1206
1930	5	42	135	37	59	225
1940	5	32	54	22	-	163
1950	4	22	116	24	28	139
1960	3	9	15	8	6	25
1970	2	5	4	4	4	5

## 5. ABD’NDE SANAYİLEŞMENİN YERLEŞMELER ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

### 5.1 Geleneksel “Yürüyüş Şehri”nin Yapısı

XIX. Yüzyılda ABD’nde kentsel çekim merkezleri Avrupa’da yaşanan kentsel yerleşim deneyimlerinden de bildiğimiz geleneksel kent özelliği taşır. Bu özellikleri şöyle sıralayabiliriz; (Jackson et al, 1985).

Kent merkezlerinde yaşanan hızlı nüfus artışı; kalabalıklaşma - kent merkezleri Avrupa’daki benzer örneklerinden daha geç bir dönemde kentsel yayılma olmadan, mevcut imarlı alanlar içinde nüfus artışını Avrupa’dan daha hızlı olarak yaşamıştır. (Chdacoff et al, 1981). Tablo 5.1’de bazı önemli merkezlerde yaşanan bu nüfus artışının sayısal değerleri gösterilmektedir. (Tablo 5.1)

Tablo 5-1: Nüfus Artışı

	<u>1690</u>	<u>1742</u>	<u>1775</u>
Boston	7.000	16.382	16.000
Philadelphia	4.000	13.000	24.000
New York	3.900	11.000	25.000
Newport	2.600	6.200	11.000
Charleston	1.100	6.800	12.000

- Kentin işlevsel alanlara bölünmemiş olması - kent merkezleri hem sanayileşmenin getirdiği üretim fonksiyonunu hem de geleneksel olarak yaşama fonksiyonunu bir arada bünyesinde bulundurmaktadır.
- Kent ile kırsal kesim sınırlarla belirlenmiş olması.- geleneksel kentin içe dönük bir yapısı vardır. Örneğin Quebec ve Montreal gibi koloni kent merkezleri kentin sınırlarını belirleyen surlarla çevrilidir. (Harita 5.1, 5.2).
- Kent sınırlarının bir insanın bir saatlik yürüyüş mesafesi olan maksimum iki mil olarak belirlenmiş olması. (Harita 5.1).
- Kent merkezine yakın bölgelerin değer kazanmış olması: Kent merkezlerinde yaşayan toplumsal sınıf üst orta tabaka iken, onların yaşadığı alanı çevreleyen

bölgede yürüyüş mesafesinde orta tabaka yaşamaktadır. Kentsel yerleşimin en dış sınırlarında alt orta tabaka yerleşim alanları bulunmaktadır. Bu durum gözönüne alınarak ilk “altkent” (suburb) sakinlerinin alt orta tabaka insani olduğu söylenebilir.(Tablo 4.3)

XVIII. Yüzyılın son çeyreğinde “Amerikan Bağımsızlık Savaşı’nın Yeni Dünya Topraklarındaki her türlü yönetsel sınırı ortadan kaldırmasıyla yüzyıl boyunca ülkenin kentsel merkezlerinde meydana gelen nüfus hareketliliği (göç) çeşitlenerek artar.

XVIII. Yüzyıl boyunca kentsel çekim merkezlerinde yaşanan ve kentin sınırlarının geleneksel sınırları aşmasına neden olan nüfus hareketlerini üç grupta değerlendirebiliriz:

1. Ülke dışından yeni dünya topraklarını keşfetmek üzere gelen nüfus hareketi
2. Atlas okyanusu boyunca kıyıya paralel olarak uzanan Appalaş dağlarının aşılıp ortabatı ve batıdaki verimli topraklara doğru meydana gelen nüfus hareketi
3. Kırsal bölgeden kentsel merkezlere doğru meydana gelen nüfus hareketi

1830-1840 yılları arasında Boston’da 35.775 aile yaşarken 1840-1850 yılları arasında bu sayı 49.350 aileye ve 1850-1860 arasında ise 95.154 aileye ulaşmıştır.

1830-1860 yılları arasında Philadelphia da yapılan bir araştırmaya göre nüfusun sadece 1/3’ünün 10 yıldır aynı bölgede yaşadığı tespit edilmiştir. (at migration)

1860 yılında Lousville ve New Orleans kentlerinde Alman, İrlandalı ve Fransız gibi yabancı göçmenlerin yoğunluğu dikkat çekmektedir. (intrurban migration)

## **5.2 Endüstrileşme Döneminde Şehirlerin Yapısı**

### **5.2.1 Sosyal Yapı**

İlk yerleşmelerden günümüze kadar olan dönemde özellikle ABD’nin kurulmasından sonra XVIII. Ve XIX. Yüzyıllar boyunca yaşanan yoğun nüfus hareketliliği “Yeni Dünya” topraklarında bir arada yaşayan insanların “kültür, inanç ve ırkları” arasında sürekli bir değişimin meydana gelmesinin sebebidir.

Koloni kentlerini oluşturan toplum nüfusunun çoğu toplumsal yapısında “bölgesel hiyerarşik kategori” gözeten Avrupa ülkelerinden göç eden insanlardı. Nitekim XVIII. Yüzyılın başında Philadelphia, New York gibi kentsel merkezlerdeki nüfusun büyük çoğunluğu İskoçyalı, İrlandalı ve Alman göçmenlerden oluşuyordu. Kentsel merkezlerde ekonomik ve sosyal boyutta sınıflar arası fark kırsal alandan daha çok göze çarpan bir olgudur. Ancak kentsel merkezlerde kendi iç dinamiği çerçevesinde devingen bu yapı sosyal sınıflar arası “geçişkenliğe” de imkan vermiştir. (Chudacoff et al, 1981).

Sınıflar arası fark tam olarak belirlenmemişse de kentsel çekim merkezlerinde ekonomik ve kültürel boyutta dört ayrı sınıfa söz edilebilir:

1. Üst orta tabaka. (Zengin tüccarlar, yatırımcılar, devlet görevlileri ve rahipler). Deniz aşırı ve yurt içi ticari faaliyetlerde borç para verebilecek ve kiralık arsa işine girebilecek kadar kapital kazanmış zengin tüccarlar üst orta tabakanın en güçlü ekonomik bireyidir. (Tüccarlar bankaların -borç para verme- kanun yapıcının -yönetme- ve yapım şirketlerinin rollerini üstlenecek şekilde kapitallerini kullanmışlardır.)
2. Orta tabaka. (Zanaatkarlar “craftsman”, parakende satış yapanlar “retailors”, küçük borsa simsarları “minor jobbers”, hancı ve meyhaneciler “inkeepers”). Orta tabaka halkı kentsel merkezlerde ekonomik dalgalanmalarla “sınıfsal geçişkenliği” (aşağı-yukarı) yaşayabilen, oy kullanabilen ve küçük devlet işlerine yükselebilecek maddi birikime sahip insanlardır.
3. Alt orta tabaka. (Vasıfsız işçiler, denizciler ve bazı zanaatkarlar). Mal mülk sahibi olmayan, limanlarda çalışan ve yaşayacak iş bulabilmek için kentten kente göç eden insanlar alt orta tabakaya dahil edilebilir. “Bağımsızlık Savaşı”nın ilk yıllarında kentsel nüfusun %20-3’ünü alt orta tabakanın oluturduğu görülmüştür.
4. Siyahlar ve Kızılderililer. (köleler ve özgür kızılderililer) sınıflar arası geçişkenlikten yararlanamayan “tek” sosyal tabaka siyahlar ile kızılderililer olmuştur. Tüm sosyal hakları ellerinden alınmış bu insanların çoğu en ağır işlerde çalıştırılmış pek azı zanaat işlerinde çalışabilmiştir.

Kentsel merkezlerde yaşayan sosyal tabakalar arası geçişkenlik kentin hem yatay hem de dikey mobilizasyonunu sağlamıştır. Zira kentin ekonomik hayatındaki dalgalanmalardan yararlanarak ekonomik sıçrama yapabilen yatırımcı; hem orta



tabakadan üst orta tabakaya (dikey) yükselmiş, hem de daha sonraki bölümlerde anlatılacak olan “sosyal tabakaların bölgesel tercihlerini değiştirerek kentsel bölgeden kırsal bölgeye taşınma (yatay) deneyimini yaşamış oluyordu.

### 5.2.2 Sosyal Yapının Mekansal Tercihleri

XVIII. Yüzyıl boyunca kentsel bölgelerde yoğun olarak yaşanan “sosyal tabakalaşma deneyimi”; “Bağımsızlık Savaşı” izleyen yıllarda (XVIII. Yüzyılın son çeyreği) nüfusun mekansal tercihlerinin de farklılaşmasına neden olmuştur. Bu yerleşimler<sup>10</sup>;

1. Kentsel bölgenin dışında “orta ve üst orta tabaka”nın mekansal tercihi olan “altkent yerleşimleri” (suburb),
2. Kentsel bölgede “alt orta tabaka”nın ekonomik ulaşılabilirliğini temsil eden “kira evleri”dir (tenement). (Wright et al, 1980)

#### 5.2.2.1 Altkent Yerleşimleri (Suburb)

İlk altkent yerleşimleri kentsel merkezde meydana gelen nüfus artışı ve elverişsiz yaşam koşullarından kaçarak kırsal bölgeye yerleşen ve bu yerleşimleri sürdürebilecek gerekli ekonomik birikime sahip “üst orta tabaka” yerleşimleridir<sup>11</sup>. 1840-1875 yılları arasında Amerikan kültüründe kentsel şekillenmenin en önemli isimleri “Catherina Bauer, Andrew Jackson Downing ve Calvert Vaux”dur. Bauer (1800-1878), Downing (1815-1852) ve Vaux (1824-?) XIX. Yüzyılın ilk yarısında yayınladıkları her türlü mimari detayı (plan kesit, görünüş ve nokta detayları) içeren dergi ve kitaplarıyla kentsel yerleşime alternatif arayan halkın ilgisini altkent yerleşimlerine (kırsal bölgeye) çekmişlerdir. (Jackson, et al, 1985). Ancak sözkonusu literatür sadece “kırsal hayatın çekiciliği içinde tekil birimlerdeki yaşamı” özendirirken tamamen planlanmış ve kentsel mekandan ayrılmış altkent yerleşimine ilişkin bir öneri taşımamıştır. (Resim 5.1).

---

<sup>10</sup> Bir de sadece üst orta tabakanın mekansal tercihi olan “tek ev” konutlar vardır. Ancak bunlar ülkedeki toplam konut stoğu içinde düşük bir yüzdeye sahip olduklarından ve tezin ana teması olan konut sunum biçimleriyle ilişkileri bulunmadığından sınıflandırmanın dışında tutulmuştur.

<sup>11</sup> Atlantik okyanusu kıyılarında ilk koloni kent merkezlerini İngiltere’den yeni dünyayı keşfetmek üzere gelen İngiliz tüccarlar İngiliz kültüründeki “toprağa bağlılık” geleneğini yaşatmış olan insanlar üst orta tabaka insanıdır. İngiliz geleneğinde toprak sahipliği statü sembolüdür.

Planlı üst orta tabaka altkent örneklerinden ilki New Jersey'nin West Orange bölgesinde (Orange Dağının batısında) planı Alexander Jackson Davis (1803-1892) tarafından "arazi sahibi Llewellyn S. Haskell (ilaç tüccarı) ve 8 ortağı için projelendirilen "Llewellyn Park" yerleşimidir. (1956). Aynı dönemden Davis'in imza attığı projeler arasında Brooklyn'de Edwin Clark Litchfield villaları ve Hudson River yakınlarında "Lyndhurst" yerleşimi yer alır. (Jackson, et al, 1985)<sup>12</sup>. (Resim 5.2 ve 5.3).

New York'da "Central Park" projesini gerçekleştiren Frederick Law Olmstead (1822-1903) partneri Calvert Vaux ile içlerinde; Massachusetts'deki Brooklyn ve Chestnut yerleşimleri, Maryland'daki Sudbrook ve Roland Park yerleşimleri, New York'daki Yorkers ve Tarrytown Heights yerleşimleri gibi 16 altkent projsine imza atmışlardır. (Jackson, et al, 1985).

Bu projeler içinde "Bağımsızlık Savaşı" sonrasında Chicago altkent bölgelerinden "Riverside" yerleşimidir.

Davis'in "Llewellyn Park" projesinde "kırsal hayatın çekiciliğinin ortaya çıkarılmasına" gösterilen özen Olmstead ve Vaux'un "Riverside" projesinde "sosyal alanların düzenlenmesine" gösterilmiştir. Riverside'da Llewellyn Park'dan farklı olarak "grid sistem" (100/125 feet) uygulanmıştır<sup>13</sup>.

"Bağımsızlık Savaşı"ndan sonraki yıllarda XVIII. Yüzyılın sonu ile XIX. Yüzyılın başında altkent uygulamaları sosyal boyutunu değiştirerek temsil ettiği değerler ile (exclusivity and picturesque dwellings for the wealthy) "orta tabaka" halkın talebini karşılamak üzere başlatılan projelere yönelmiştir. (Wright et al, 1980). Kentsel bölgeden altkent alanlarındaki yerleşimlere doğru yönelen nüfus hareketi; 1880'lerde orta tabaka üst tabakadan sonra bu imtiyazı elde etmesiyle en üst düzeylere ulaşmıştır. XVIII. Yüzyılın son yirmi yılında Chicago, Omaha, Boston, Minneapolis gibi kentler sınırlarını aşarak "yatayda" genişlemiştir. Uzak batıda Los Angeles'in nüfusu 1870'de 6.000 kişiden 1887'de 100.000 kişiye ulaşmış; çevresinde altı yeni altkent alanı oluşmuştur. (Wright et al, 1980)<sup>14</sup>.

---

<sup>12</sup> Literatürde "Romantic Suburb" olarak tanımlanmaktadır.

<sup>13</sup> 1875 yılından önce yapılan nadir planlı altkent yerleşimi örneklerindendir. (Romantic suburb)

<sup>14</sup> Uzak batıya kadar ülkeyi baştan başa geçen demiryolu ağının yapımı aynı döneme rastlar.

Kırsal bölgelerde altkent yerleşimlerinin hızla artmasının sebebi de “ipotek karşılığında düşük faizlerle işçilere (working class) borç veren” “Building and Loan Associations” (Yapım ve Kredi Birlikleri)’nin hızla artmasıdır.

Yapı malzemelerinin tuğla duvar blokları vb. fabrikalarda üretilmeye başlamış olması ince yapı ve kaba yapı detaylarının bile “endüstriyel üretim ürünü” olabilmesi altkent konut stoğundaki hızlı artışı destekleyen bir başka unsurdur. (Resim 5.4, 5.5 ve 5.6 ).

XVIII. Yüzyılın son çeyreğinde başlayan endüstrileşme ve modernleşme hareketi kentsel merkezlerde halkı doğrudan etkilerken kırsal bölgeye kaçan insanların hayatındaysa aslında bir dönüşümün başlamasına yol açmıştır. Örneğin ilk romantik altkent örneklerinde (romantic suburb) görülen cephe detayları yerini endüstriyel ürünlere bırakmıştır. Altkent konutunda kullanılan merkezi ısıtma sistemleri birer endüstri ürünüdür.

#### **5.2.2.2 Kira Evleri (Tenements)**

“Üst orta ve orta tabaka halkın kentsel merkezleri terkmesi (decentrelization) ile kentsel bölgeler altorta tabakanın yaşamlarını sürdürmeye çalıştığı bölgeler haline gelmiştir. Özellikle 1890’lı yıllarda kentsel çekim merkezlerine gelen “Güney Amerikalı Siyahlar”, “İtalyanlar”, “Doğu Avrupalılar” ve “Hristiyan Ruslar” zaten yaşam standartları çok düşük olan kent halklarının durumlarını daha da kötüye götürmüştür<sup>15</sup>. (Wright et al, 1980). (Resim 5.7).

İlk kira evi örnekleri; Bağımsızlık Savaşı’ndan sonraki dönemde (1839) New York, Boston, Philadelphia gibi kentsel merkezlerde yaşayan arazi sahiplerinin ambarları (warehouse) İrlandalı ve siyah işçilerin yaşayabilecekleri mekanlar olarak düzenlemeleri ile oluşmuştur. “Kiracı evi (tenant house) kavramı bu dönemde arazi sahiplerinin artan işçi nüfusunu barındırmak için benzer binalar yapmasıyla ortaya çıkmıştır. (Genellikle 2-3 katlı her katında iki ailenin yaşayabildiği birimler.)

XIX. Yüzyılın ilk yarısından itibaren (1850) bütün kentsel merkezlerde “kalabalık kira evleri” ve “değişim geçirmiş barınaklar” (ambarların yaşama alanları haline gelmesi) yoğun olarak görülmektedir. Amerikan kültüründe İngiliz kökenli bir kelime olan “rookeries”, “kargayuvası” söz konusu alt orta tabaka konutlarını

---

<sup>15</sup>Göçmenler çok düşük fiyatlarda vasıfsız işçi olarak çalıştığından mevcut nüfusun gelir düzeyi de aşağılara çekilmiştir.

tanımlamakta kullanılmıştır. İrlandalı ve siyahların yaşadığı New York “Five Points” bölgesi en ünlü “kargayuvası” yerleşimidir<sup>16</sup> (Resim 5.6).

1850’lerde ortaya çıkan “demiryolu kira evleri” (railroad tenements) 90 foot uzunluğunda dolu dikdörtgen bir kütleden oluşan her katında 12 ya da 16 oda bulunan binalardır. Ancak sadece dar ön ve arka cephelerinden ışık alabilen bu binalardaki mekansal şekiller ileriki dönemlerde halk sağlığını tehdit eden birimler haline gelmelerine sebep olmuştur.

1879 yılında “The New York Plumber and Sanitary Engineer” tarafından düzenlenen yarışmada “James E. Ware, Jr.”ın “the dumbbell tenement”ın modeli kira evinin ortaya çıkması ile “railroad tenement”ın ışık ve hava almayan mekansal çözümüne alternatif getirmiştir. Ancak “dumbbell tenement”ın çözüm olarak getirdiği havalandırma menfezleri kira evi sakinlerinin çöpleri ile dolunca yeni bir çözümsüzlük daha ortaya çıkmıştır. 1893 yılında “Sağlık Bakanlığı”nın (Board of Health) yaptığı bir araştırmaya göre; New York kentinde 1 milyon insan -toplam nüfusun %70’i- çok aileli birimlerde yaşadığı ve bunların %80’inin “dumbbell tenement” olduğu kaydedilmiştir. (Wright et al, 1980). (Plan 5.1)

Kira evlerinde yaşanan deneyimin kentsel mekanda açıkça bilinmesine rağmen belediye ve federal ölçekte yapılacak projelerin kira evi sorunlarına çözüm getirebileceği gözardı ediliyordu. Nitekim konut üretim piyasasındaki spekülasyon amaçlı aktörler getirisi çok az olacak olan alt orta tabaka konutuna yatırım yapmaktan kaçınmışlardır. New York’da yenilikçi organizasyonlar 1855-1905 yılları arasında 10 adet kiraevi üretirken (200 birim) kentte spekülasyon amaçlı 50.000 bina üretilmiştir. (Chudacoff et al, 1981).

“Model kira evleri” (model tenements) monumental boyutları ile önceki örneklerinden farklı ölçekler taşır. Alfred T. White’in Brooklyn’de finanse ettiği “the Home Buildings” (1877) “The Tower Buildings (1878) ve “The Riverside Apartments” (1890) (Resim 5.8) spekülasyon amaçlı inşa edilen ilk kira evi örneklerinden sıhhi tesisat sorunları çözülmüş mekanlar fonksiyonlarına göre ayrılmış mekansal boyutlar “kira evi sakinlerinin pansiyoner alacağı (ekonomi sağlamak için) olabileceği düşünülerek minimuma indirgenmiştir<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup>Charles Dickens bölge için “iğrenç, kokuşmuş cüzzamlıların” yaşama alanı olarak bahseder.

<sup>17</sup>Altorta tabaka yaşantısını iyileştirme idealini taşıyan yenilikçi gruplar projelerini bir adım daha ileri götürerek altkent bölgelerinde küçük işçi konutları üretmişlerdir. Robert T.



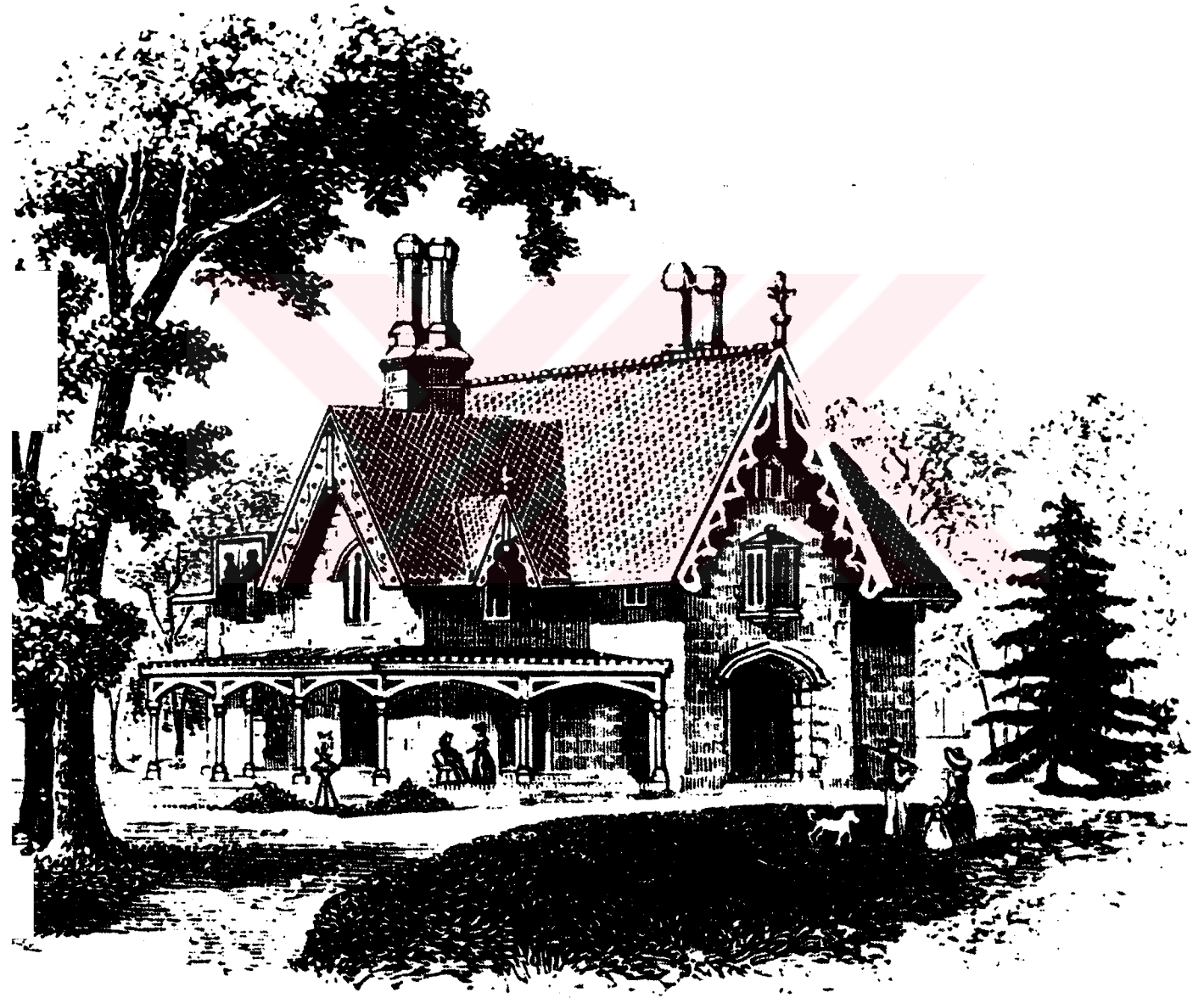
XX. Yüzyılın başında “The New York Tenement Law” (New York Kiraevi Yasası 1901) kiraevlerinin üretimine getirdiği normlar bakımından bir dönüm noktasıdır. (Jackson et al, 1985). Kiraevi Yasasına uygun olarak imal edilen ilk kiraevi örneği siyahlar için New York’da “The Tuskegee” yerleşim birimi olmuştur. 1911’de Cicinatti’de inşa edilen The Washington Terrace yerleşimi 326 siyah ailenin talebini karşılayan iki katlı sıraevlerden oluşmuştur. (Resim 5.9).

Altorta tabakanın yaşadığı kentsel mekanlarda özellikle siyahlar ve etnik toplulukların yaşadığı bölgeler kısa zamanda yerleşim literatüründe “slum” ya da “ghetto” olarak tanımlanan “kenar mahalle” bölgelerine dönüşmüştür.

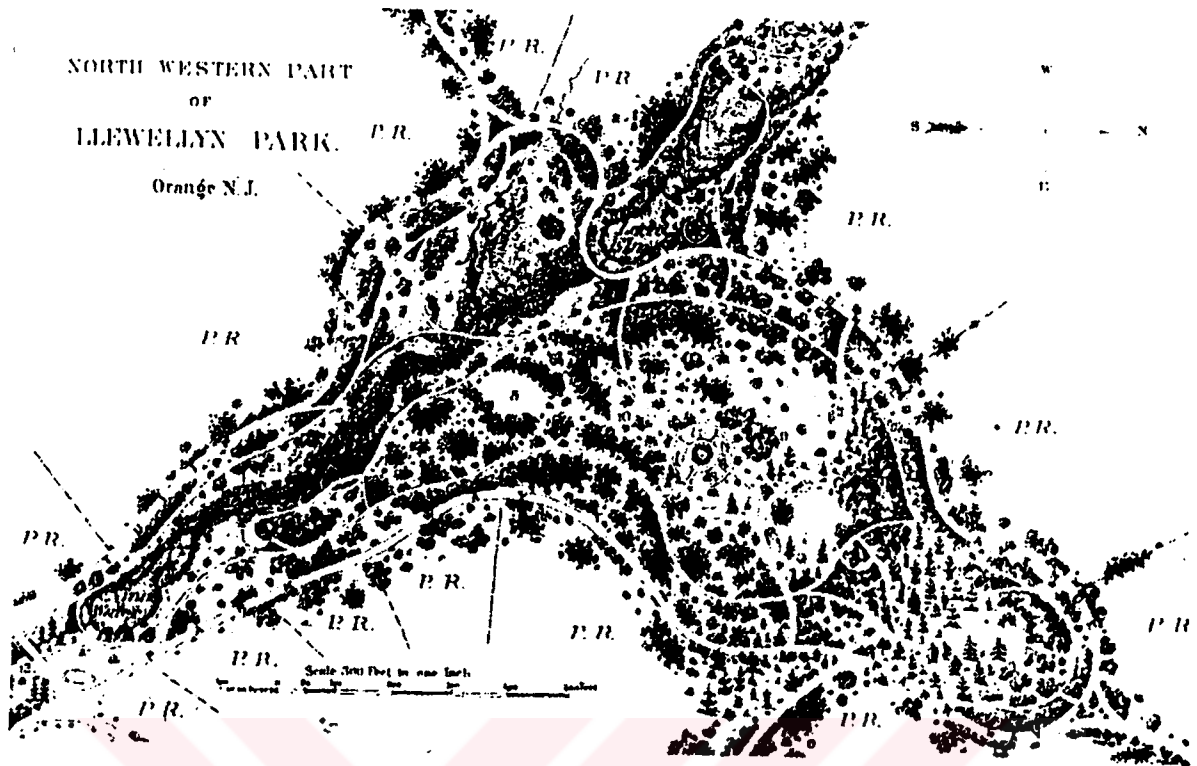
Aynı dönemde bir önlem olarak uygulanan “The Slum Clearance” (Slumların ıslahı-temizlenmesi) mevcut şartların iyileşmesine beklendiği gibi çözüm olmamıştır. Zira başlatılan (yıkım yapılan) bölgelerde inşa edilen yeni birimler mevcut talebin hep altında kalmıştır. Chicago’da 1905 yılında yapılan bir temizleme çalışmasında “Eckhard Park”da 200 binada 3500 kişi bir arada yaşanmaya zorlanmıştır. (Jackson et al, 1985).

---

Paine’nin Boston’da 1890’da başlattığı 116 birimden oluşan “Homewood” projesi “Suburban Homes Company” tarafından sonuçlandırılmıştır. (Wright et al, 1980).



Resim 5-1 Adrew Jackson Downing (1815-1852) kentsel bölgenin elverişsiz yaşamı koşullarına alternatif olarak sunulan kırsal bölge yerleşimi ideali.

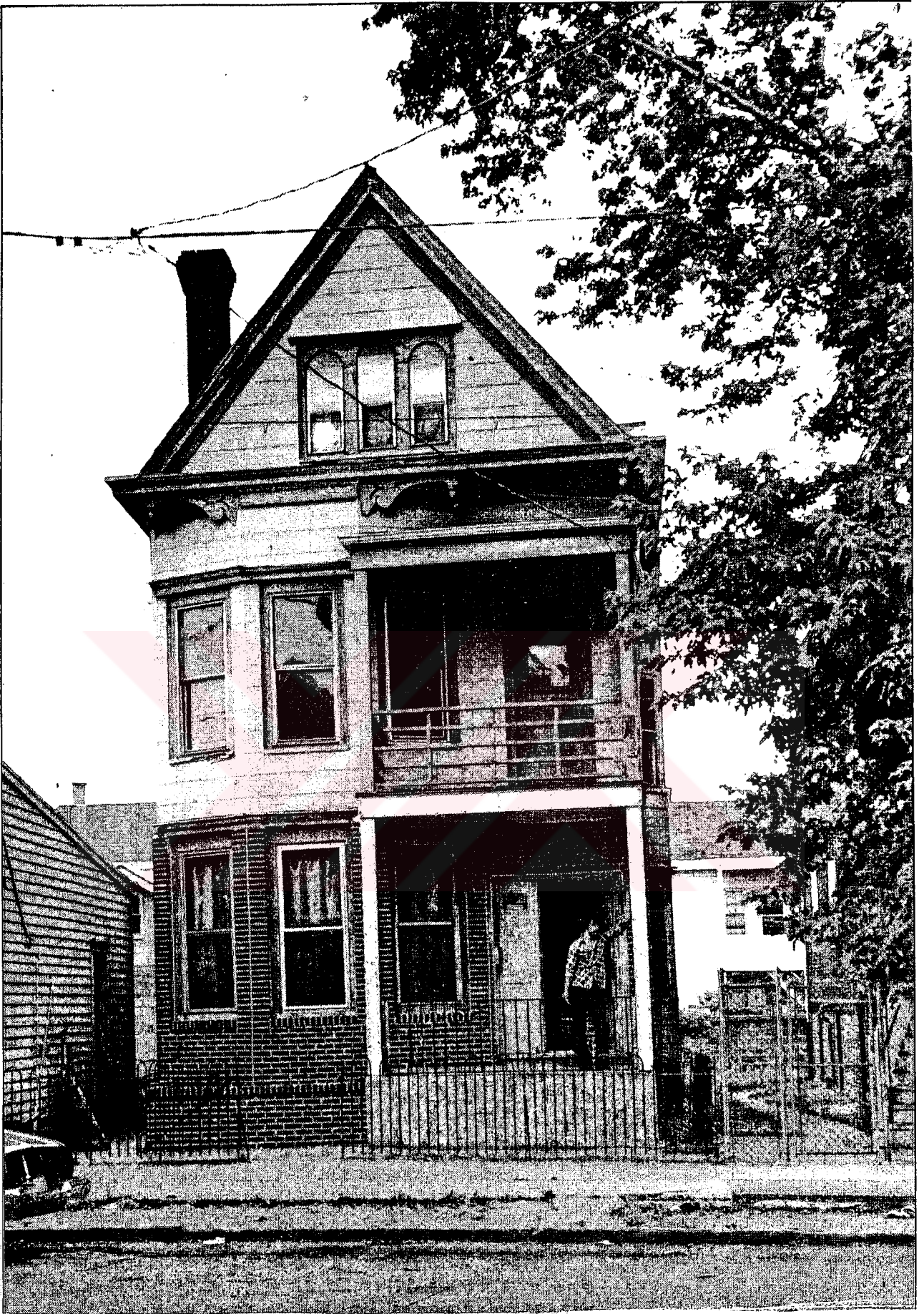


Resim 5-2 The Llewellyn Park'in (New Jersey) orijinal planı.



Resim 5-3 The Llewellyn Park'dan bir görünüş.



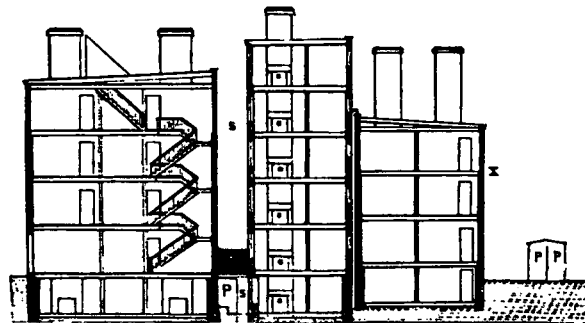


Resim 5-4 Patterson New Jersey'de bir işçi evi (1880).





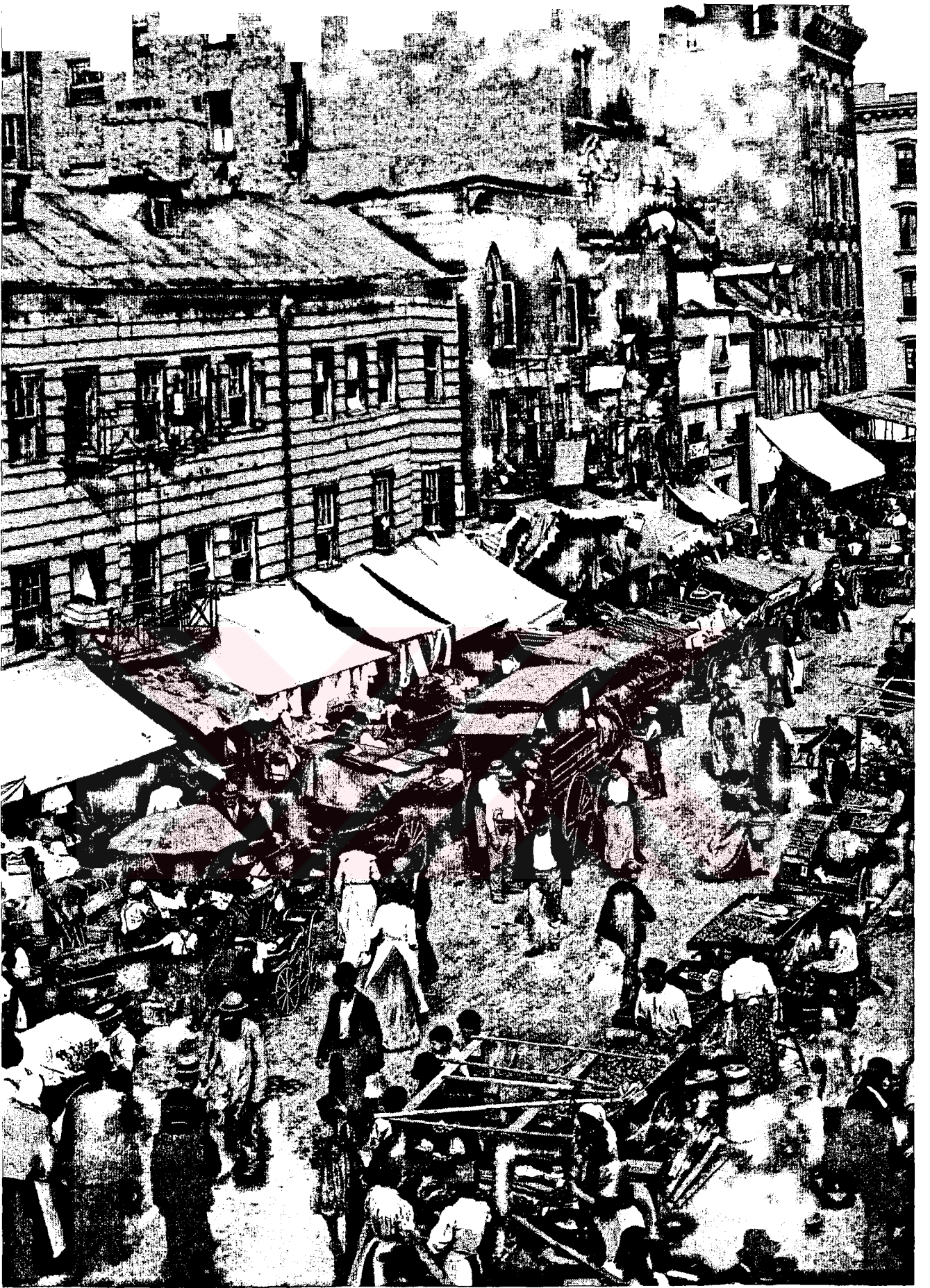
Resim 5-5 Ottawa Illinois'de bir alt kent yerleşimi (1880).



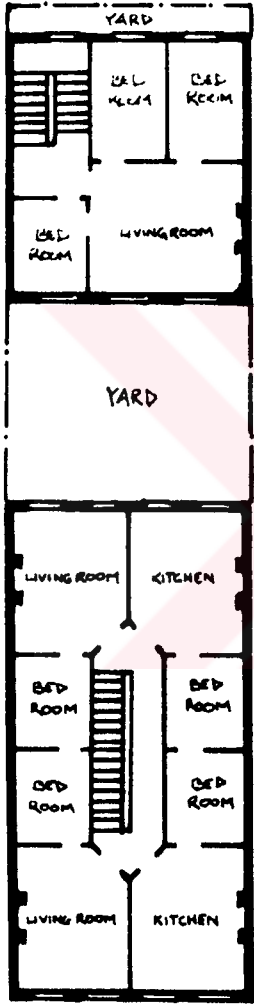
**TRANSVERSE SECTIONAL VIEW OF THE BROOKERY**.—See Description on page 189.

L L (in Floor-Plan) the Living-Rooms.	P P show the location of the line of subterranean Privies.
D D " " " " " " " " " " " " " "	
B B (in both Plans) the space (6 ft.) between Front and Rear Tenant-houses.	X another Row of Tenant-houses east of, and has-to-back to them,

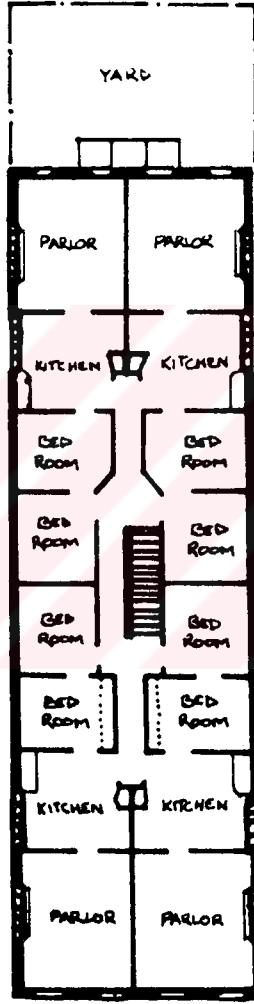
44



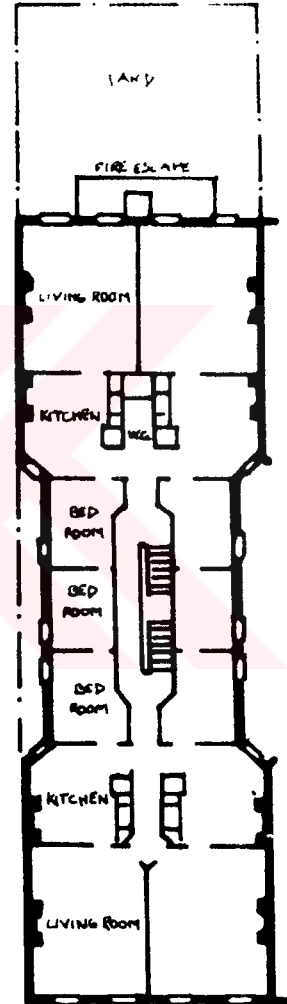
Resim 5-7 The Lower East Side New York (1900). Kentsel merkezde yer alan kira evleri.



A 1830 - 50  
DOUBLE TENEMENT



B 1850 - 80  
RAILROAD TENEMENT



C 1879 - 1901  
DUMBELL TENEMENT



Plan 5-1 1830 ve 1901 yılları arasında New York kentinde kira evlerinin evrimi.





Resim 5-8 Mimar William Field tarafından 1890 yılında Alfred Tredway White ve "The Improved Dwelling Association" için inşa edilen Brooklyn Riverside Apartments yerleşimi.



Resim 5-9 Jacob Schmidlapp tarafından 1911'de Cincinnati'de Afro-Amerikan nüfus için inşa edilen Washington Terrace model kura evleri.

## 6. İKİ SAVAŞ ARASI DÖNEMDE KONUT SEKTÖRÜNE DEVLET MÜDAHELESİ ve FİNANSTANIN ROLÜ

### 6.1 1930 Yılından Önce Devlet Müdahalesi ve Konut Üretimi

XIX. Yüzyılın sonu ABD’de “Altın Çağ” diye anılan bir zaman dilimi olarak bilinir. (1870’ler ile 1890’lar arası dönem). Sanayi işçilerinin sıkıntılarına karşın ülkede bir iyimserlik havası yaygındır. İngiliz bilimadamı Charles Darwin’in “çevresi ile en iyi uyum sağlayan canlının yaşamını sürdüreceğine ilişkin bilimsel kuramı, ABD kamuoyunda etkisini göstermiştir. Hatta bazı ABD aydınları en iyi uyum sağlayanın yaşayacağı düşüncesini insan topluluklarına uyarlayarak hükümetin uyumsuzlara yardım etmesinin yanlış olduğu düşüncesine bile varmışlardı. (Chudacoff et al, 1981). (Wright et al, 1980).

“Altın Çağ”da hırslı ve düşgücü gelişmiş kapitalistler yeni fırsatlar peşinde koşmak için tüm ülkeye yayıldılar. Fabrikalar ve madenler dönem boyunca hammaddeleri ve demiryolu sisteminin genişlemesi için sürekli çalıştılar<sup>18</sup>. (Hyden et al, 1981). Amerikan Bağımsızlık Savaşını izleyen bu yıllarda ulaşım alanındaki gelişmeler “geleneksel Amerikan kenti”nin sınırlarının dışına taşmasına sebep olmuş, bina üretim maliyetinin düşmesiyle ülkede olağandışı bir “konut üretim patlaması” da yaşanmıştır. (Rodford et al 1996). Ülkedeki konut stoğu 1880-1900 yılları arasında %50 oranında artmıştır. Ülke nüfusu 1890’da, 1860 nüfusunun iki katına çıkarak 63 milyona ulaşmıştır. Hem kentsel hem de kırsal alanlarda yeni göç dalgasının öngördüğü değişiklikleri hızla yaşamaya başlamıştır. (Cheape et al, 1980).

Yeni göç dalgası ile hızla artan nüfus ülke genelinde bir üretim (tahıl ürünleri üretimi) patlamasını da meydana getirmişti. Nitekim tahıl üretimi öyle büyük bir oranda arttı ki 1880’lerin ortalarında sanayileşmenin de etkisiyle düşmeye başlayan dünya fiyatları üretim sektöründe ciddi parasal sıkıntıların oluşmasına yol açmıştır. (Chodacoff et al, 1981).

---

<sup>18</sup>1865’te ülkeyi baştan başa açacak ilk demiryolu hattının yapımına başlandığına IV. Bölümde değinilmiştir. Bu proje 1869’da tamamlanmıştı. Yaklaşık 56.000 km demiryolu ABD boyunca uzanıyordu. 1910’da toplam demiryolu uzunluğu 386.000 km’ye ulaşmıştı.

ABD'nin sanayi üretimi arttıkça, reformist yöneticileri dış pazar gereksinimini dile getirerek bir atılım ve dış açılım dönemini başlattılar. (1890-1920 arasındaki dönem)<sup>19</sup>. Dış siyasette izlenen atılım hareketlerine açık olma politikası iç siyasete de yansımış; eyaletlerin çoğunda reform hareketleri yönetimi demokratikleştirmiştir. 1901'de Theodore Roosevelt'in başkanlığa geçmesiyle federal düzeyde düzenli devlet daireleri kurulmaya başlandı. (Mayer et al, 1973). Başarılı iç ve dış siyaset atımlarının birbiri ardına geldiği, ilerilik dönemi sürerken, Ağustos 1914'de I. Dünya Savaşı başladı; 3 yıl sonra Nisan 1917'de ABD de savaşa girdi<sup>20</sup>. (Grolier International Americana et al, 1984).

Teknoloji ve sanayileşmenin Amerikan halkının günlük yaşamına girişiyle, 1920-1930 yılları arasında, Amerikan halkı için “yeni bir yaşam biçimi” şekillenmeye başlamıştır. Halk, elektrik, otomobil, uçak, yeni iletişim sistemleri gibi yeni buluşların yaşamlarına girmesinden memnundur. (Wright et al, 1980).

Ekim 1929'da borsanın çöküşü ile ABD'de; “Büyük Ekonomik Bunalım” adı verilen uzun bir ekonomik gerileme dönemi başlamıştır. (Chudacoff et al, 1981).

1933 yılına gelindiğinde sanayi üretimi 1929'daki düzeyinin üçte birine inmişti. Ülke genelinde sanayi sektöründeki bu gerileme işsizlik oranının da hızla artmasına neden olmuştur<sup>21</sup>. (Jackson et al, 1985). Bu ekonomik çöküntü ve dalgalanma döneminde Franklin D. Roosevelt (1933) başkanlığa seçilmiştir. Roosevelt yönetimi göreve başladıktan sonra “New Deal” (Yeni Düzen) adı altında; Batı Avrupa ülkelerindeki sosyal demokrat düzene benzeyen yeni bir yönetim düzeni çalışmalarına başlamıştır. Roosevelt “I. Yeni Düzen” programında (1933-1935) ekonomik çöküşün nedeni olarak “aşırı rekabet ve üretimi” göstermiş ve özel sektörü hükümet ile beraber çalışmaya davet etmiştir. “II. Yeni Düzen” programında ise (1935-1938) biraz özel sektör karşıtı; daha çok (tüketici) halkçı bir politika izlenmiştir. (Chodacoff et al, 1981).

“Bağımsızlık Savaşı”nı izleyen yıllarda Amerikan kentlerinin olağandışı bir “konut üretim” patlamasını yaşadığı yukarıda belirlenmişti. Ulaşım alanındaki yeniliklerin günlük hayata girmesinden konut sektörü de payını almış; konut üretim maliyetleri düşmüştür. Sanayileşme ve teknolojinin toplumsal hayata getirdiği

---

<sup>19</sup>ABD'nin Anglo-Sakson kültürünü tüm dünyaya yayması amacı uğruna sömürgeler üzerinde sürdürülen dış siyaset hareketleri şiddetini arttırmıştır.

<sup>20</sup> Bu dönemde başkan Wilson'dır.

<sup>21</sup>1933'de 14 milyon işsiz insan olduğu tespit edilmiştir.



yeniliklerden ilk yararlanabilen kesim üst orta tabaka olmuştur. Üst orta tabakaya mensup bir çok aile yaşam standartlarını yükselterek kırsal alanda kurulan altkent bölgelerine yerleşmeye başlamıştır. Buna karşın New York gibi kentsel merkezlerde alt orta tabaka “kira evi” (tenement) adı verilen çok katlı elverişsiz yaşam koşullarını bünyesinde barındıran binalarda yaşamaya mahkum olmuştur. (Resim 6.1, 6.2). (Radford et al, 1996). (Homeberger et al, 1994).

New York kentindeki “kira evi” tipolojisinin yanı sıra bazı kentlerde (Baltimore, Philadelphia, Chicago vb.) ülke genelinde yaygın olmayan, alt gelir gruplarına yönelik “sıra ev” birimlerinin de inşa edildiği bilinmektedir. (Jackson et al, 1985). (Resim 6.3).

Ancak bu konut tiplerinin hepsi parça parça birbirinden bağımsız olarak üretilmiş “küçük ölçekli” projeler olmuştur. Zira hem işçi örgütleri hem de özel sektör sadece küçük ölçekli yatırımları planlama ve yürütme gücüne sahip olurken sadece federal devlet, bazı durumlarda da eyalet büyük ölçekli yatırımları planlayabilme ve yürütebilme gücüne sahiptir. (Pluntz et al, 1990).

1920’li yıllarda Batı Avrupa’da sosyal demokrat politikalar izleyen “spekülasyon dışı” konutlar üretiyorlardı. Ancak Avrupa ile aynı dönemde, ABD’deki yukarıda anlatılan ekonomik ve politik dengeler “konut üretim sektörünün” Avrupa’dan farklı olarak şekillenmesine neden olmuştur.

1933 yılında yaşanan “Ekonomik Bunalım” dönemine kadar konut üretim sektörüne yönelik devlet sübvansiyonu;

- büyük şehirlerin çöküntü mahallelerinin yaşam şartlarının araştırılıp geliştirilmesi,
- savaş malulleri için konut projelerinin (sosyal konut) hazırlanması ve başlatılması gibi dolaylı yollarla sektörü desteklemek şeklinde uygulanmıştır. (Wolkoff et al, 1990).

Örneğin ABD’nin I. Dünya Savaşına girmesinden bir yıl sonra (1918) silah imalat sektöründe çalışmak üzere kentsel çekim merkezlerine göç eden insanların barındırılması için inşa edilecek konutlara devlet bütçesinden 110 milyar dolar tahsis edilmiştir. Ancak US Shipping Boards ve US Housing Corporation tarafından oluşturulan “Then Emergency Fleet Corporation” söz konusu ödeneği ateşkes ilanından sadece beş ay önce alabildiği için başlatılan projelerin sonuçlanması savaş sonrasına kalmıştır. (Chudacoff et al, 1981). Ülke genelinde üretilen 20-25.000 konut önce işçilere uzun vadeli olarak kiraya verilmişse de daha sonra girişimcilere

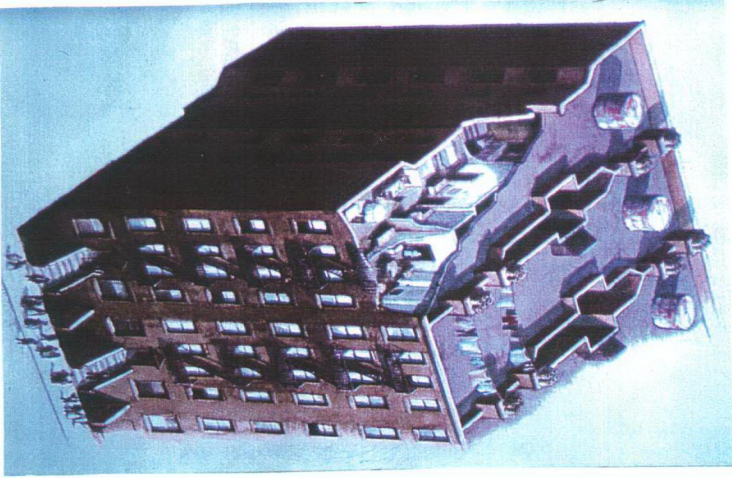
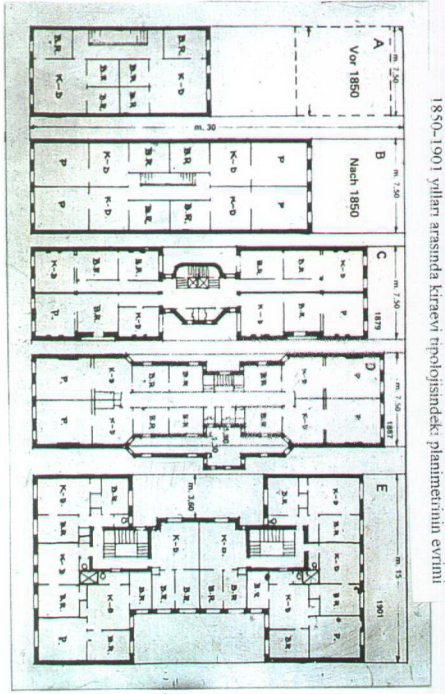
(developer) satılmıştır. Böylece 1920'li yıllara gelindiğinde üretilen kiralık konutlar üzerindeki devlet kontrolü de ortadan kalkmış oluyordu. Savaş sonrası sonuçlandırılan örnek projeler arasında; New Jersey, Camden yakınlarındaki Yorkshipp Village; New Hampshire, Portsmouth yakınlarındaki Atlantic Heights; Washington'da Union Park Garden's; Connecticut, Bridgeport'da Delaware konutları vardır. Bunlar arasında Yorkshipp Village ve Union Park Garden's sonraki projeler için şehir planlama modelleri olmuştur. (Resim 6.4, 6.5, 6.6). (Jackson et al, 1985). Bu örnekten de anlaşılacağı gibi devlet bütçesinden konut üretim sektörüne verilen sübvansiyon sadece savunma amaçlı olmuş; ne sosyal konut projelerini başlatmak ne de alt orta tabakayı desteklemek amacını taşımıştır. (Chudacoff et al, 1981).

1929 yılında yaşanan (Ekonomik Bunalım) kriz günlerini izleyen günlerde konut üretim sektöründeki aktörler de zor günler yaşamıştır. 1928-1933 yılları arasında yeni yerleşim alanlarına yapılan yatırım %95 oranında azalırken konuta yapılan yatırım %90 oranında azalmıştır. Nitekim 1926'da haczedilen konut sayısı 68.000 iken 1933'de bu sayı günde binler gibi astronomik rakamlara ulaşmıştır. 1926'da 5000\$ değerindeki mülk, 1933 yılında 300\$'a alıcı bulabiliyordu. (Jackson et al, 1985).

1931 yılında başkan Herbert Hoover başkanlığındaki "Home Building and Home Ownership" (konut inşaatı ve sahipliği) adı altında bir kongre yapılmıştır. Kongrede federal konut politikalarında yeni bir yönü işaret eden dört ilke kabul edildi;

1. Uzun vadede kendini amorti edebilen ipotekler yapılması
2. Düşük faizli konut kredilerinin verilmesi
3. Sosyal konut projelerinde devlet sübvansiyonu
4. Konut inşaat maliyetinin düşürülmesi. (Wolkoff et al, 1990).





1897'deki kiraevi tipolojisinden bir kesit  
Resim 6-1 Kira evleri (tenements)

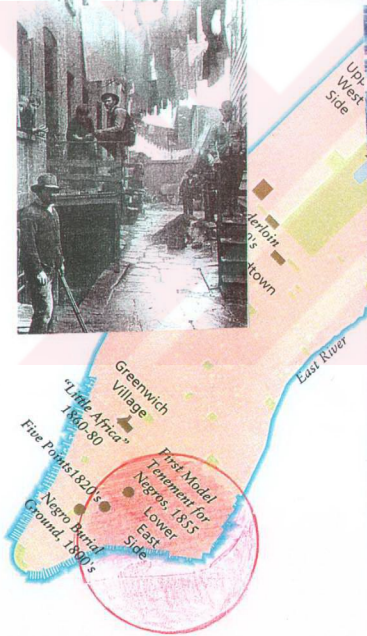
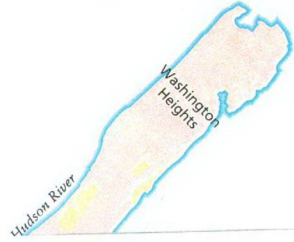
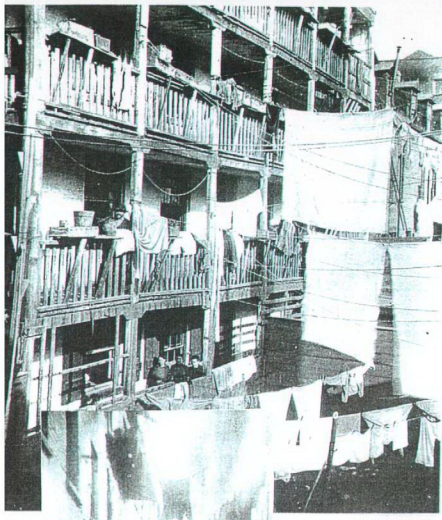


1887'deki (D) plan şemasını yansıtan örnek



1901'deki (E) plan şemasını yansıtan örnek





Resim 6-2 New York Manhattan'da The Lower East Side bölgesindeki kira evi müzesi. (Tenement Museum). Binanın ilk katı müze olarak kullanılmak üzere restorasyon çalışmaları devam etmektedir (1997). 97 Orchard caddesindeki bina 1863'de inşa edilmiştir.

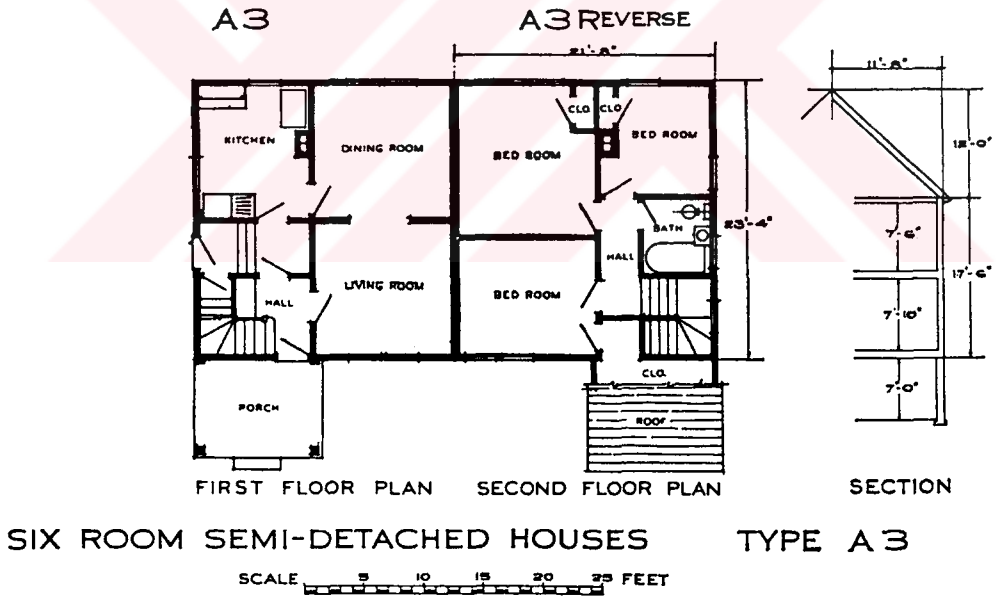




Resim 6-3 Resimde XIX. Yüzyıl sonunda New York'un ünlü "kira evi" (tenement) tipolojisi kadar yaygın uygulama alanı bulan "sıra evler" görülmektedir (Chicago). Düşük gelir gruplarına yönelik bu konutlarda su tesisatı; banyo wc gibi ıslak hacimleri bulunmamaktadır. Tek bir ailenin kullanımı için üretilmiş oldukları halde bu konutlarda iki ya da daha fazla aile yaşamaktadır. "Küçük hücrelere" benzeyen ahşap konutlara merkezi ısıtma ve su sistemi gibi servis hizmetleri sonradan eklenmişse de konutlardaki mimari monotonluk, çok sık bir dokuda projelendirilmiş olması ve yoğunluk (birimi başına düşen kişi sayısı) çoğunlukla sorun olmaya devam etmiştir.



Resim 6-4 Resimlerde I. Dünya Savaşı sırasında The United States Housing Corporation (ABD Konut İdaresi) tarafından Connecticut'da inşa edilen Waterbury konutları görülmektedir. Konutlar savaş malzemesi üreten bir fabrikaya yürüme mesafesi uzaklığındadır. 205 konuttan oluşması düşünülen yerleşimde ancak 55 konut tamamlanabilmiş; daha sonra proje durdurulmuştur. Konutlarda her mekanın yeterince ışık alabilmesi için mekansal derinlik maksimum iki oda boyutu olarak belirlenmiştir. Projedeki mimari monotonluğu gizleyebilmek için İngiliz dağ evi tipolojisindeki cephe ve kütle hareketleri kullanılmıştır.



UNITED STATES HOUSING CORPORATION  
DEVELOPMENT AT WATERBURY CONN  
ARCHITECTS      MURPHY AND DANA

Resim 6-5 United States Housing Corporation Waterbury Conn'da inşa ettiği ikiz ev projesi.





Tablo 6-1 I. Dünya Savaşı sırasında "The United States Housing Corporation" tarafından inşa edilen yerleşimlerin listesi (federal konutlar).

	<u>NEW ENGLAND</u>
CT	Bridgeport New London/Groton Waterbury
ME	Bath
MA	Quincy
RI	New Port
	<u>MIDDLE ATLANTIC</u>
NJ	New Brunswick
NY	Niagara Falls Water Town
PA	Erie Philadelphia Tullytown
	<u>SOUTH ATLANTIC</u>
MD	Aberdeen
	Indian Head
VA	Truxton
WV	Charleston
	<u>EAST NORTH CENTRAL</u>
IL	Rock Island District
IN	Hammond
OH	Alliance Niles
	<u>WEST NORTH CENTRAL and PASIFIC</u>
CA	Vallejo
IA	Davenport
WA	Bremerton

Tablo 6-2 The Emergency Fleet Corporation tarafından inşa edilen yerleşimlerin listesi

	<u>NEW ENGLAND</u>
CT	Groton
ME	Bath
NH	Portsmouth (Atlantic Heights)
	<u>MIDDLE ATLANTIC</u>
NJ	Canden (Yorkship Village) Gloucester (Nerog Village)
NY	Newburgh Port Jefferson
PA	Bristol (Harriman Village) Chester (Buckman Village) Chester (Sun Village) Essington Philadelphia (Elmwood)

	Philadelphia (Iron Road)
	<u>SOUTH ATLANTIC</u>
DE	Wilmington (Union Park Gardens)
FL	Jacksonville
MD	Dundalk
VA	Newport News (Hilton Village)
	Quantico
	<u>EAST NORTH CENTRAL</u>
MI	Wyandotte
OH	Lorain
WI	Manitowoc
	<u>PASIFIC</u>
CA	Clyde
WA	Vancouver

## 6.2 PWA (Public Works Administration)

Ülkede ekonomik krizin yaşandığı günlerde Hoover hükümetinin yerine 1933'de Roosevelt başkanlığa gelmiştir. Böylece yaşanan ekonomik dalgalanmaya bir de politik dalgalanma eklenmiştir. 1933'de yukarıda değinilen "The New Deal" düzeni politikalarının bir ürünü olarak "konut sektörüne devlet müdahalesini" mümkün kılan projeler de yer almıştır. (Chudacoff et al, 1981).

ABD'de konut üretim sektörüne devlet müdahalesinin resmi aktörü "Yeni Düzen"de "The Public Works Administration" (Kamu İşleri İdaresi) olmuştur. (PWA). PWA'nın konut bürosu 1933 yılında göreve başlamış ve dört yıllık çalışma süresi boyunca toplam 58 projede 25.000 konutun üretimini önce finansmanını sonra fiilen üretimini üstlenmiştir. (Radford et al, 1996).

Amerika örneğinde endüstrileşme dönemi ve sonrası modern mimarlık tarihi araştırması yapılırken "Catherine Bauer" isminden sıkça söz ettiren bir kişi olarak karşımıza çıkmıştır. Bu nedenle PWA'nın konut idaresinin çalışmalarının ayrıntılarına girmeden önce "Catherine Bauer"den kısaca söz etmek gerekir. Bauer Amerikan konut reform hareketlerinin radikal kanadında liderliği üstlenmiş bir isimdir. Mimari ve planlama geçmişi ile "1930"lu yılların başlarında spekülasyon dışı konut üretimi" konusuna çözüm önerileri üretebilecek tecrübeye sahip olmuştur. (Jackson et al, 1985).

Bauer orta sınıfa mensup bir ailenin çocuğu olarak New Jersey'de doğmuştur. "Vassar Collage'da sanat ve tarih eğitimi almış, Cornell Üniversitesinin mimarlık

bölümünde bir yıl öğrenim görmüşse de, 1926 yılında yine Vassar Collage'a dönerek buradan mezun olmuştur. Üniversite eğitiminden sonra Paris'e giderek Fransız sanatçılarla beraber çalışmıştır. (Radford et al, 1996).

Avrupa'daki çalışmalarından sonra New York'a gelerek 1930 yılı baharında bir süre önce tanıştığı Lewis Mumford aracılığı ile (The Regional Planning Association of America - RPAA) Amerikan Bölge Planlama Kurulu'na katılır. Kısa sürede gruba kendini kabul ettirerek 1932'de grubun özel sekreteri (executive secretary) olur. (Radford et al, 1996). (Mayer et al, 1973).

RPAA büyük ölçekli projelerde modern üretim tekniklerinin kullanılmasıyla piyasa konutları dışında kitlesel ölçekli toplu konut üretimi yapılabileceği düşüncesi ile (The City Housing Corporation) Kentsel Konut Birliği'ni kurmuştur. New York Queens'deki Sunnyside konutları (1924) New Jersey Fairlawn'daki Radburn konutları (1927) modernist yaklaşımlar içinde birliğin inşa ettiği yerleşimlerdir. Bu konutlar özel sermaye grupları tarafından spekülasyon amaçlarıyla üretilen piyasa konutlarına alternatif olarak sunulan piyasa dışı konutlardır. Ancak sadece federal devlet bazı durumlarda da eyalet büyük ölçekli projeleri yürütebilme gücüne sahip olduğundan "The City Housing Corporation" 1.500 konut ürettikten sonra iflas etmiştir. (Warner et al, 1972).

Bauer 1930 yılın Eylül ayında tekrar Avrupa'ya giderek Frankfurt'ta Ernst May tarafından düzenlenen, tüm Avrupa ülkelerinden 150 mimarın katıldığı, 3 günlük bir gezi ve seminer programına katılır. Böylece Avrupa'da etkili olan "modernizm" dalgasını yakından inceleme olanağı bulacağını düşünmektedir. (Radford et al, 1996).

1933 yılında Bauer Avrupa'da geçirdiği zaman içinde "Fortune dergisi için araştırmasını yaptığı modern konut üretimi ile ilgili bilgiler içeren "Modern Housing" kitabını yazmaya başlamıştır. Modern konut üretim ilkelerini derlediği kitabında; modern konutun kullanmak için olduğu; spekülasyon aracı olmadığı; piyasa konutundan tamamen ayrılması gerektiği; parça parça değil tek seferde büyük ölçekte üretilmesi gerektiği, hava, ışık ve manzara gibi evrensel niteliklerinin yüksek olmasının gerektiği; merkezi otoritenin bu üretim modelinde aktif rol almasının gerekliliği gibi konulara değinmiştir. (Radford et al 1996).

Bauer'ın "Yeni Düzen" kanunları ile kurulan PWA'nın konut dairesi içindeki faaliyetleri ve 1934'de tamamladığı "Modern Housing" kitabı sonraki dönemde oluşturulacak konut politikalarına ışık tutması açısından büyük önem taşır.

PWA çalışmalarına başladığında Bauer ve yandaşları bu kurumun Amerikan konut politikalarının genel yapısını değiştirebilecek nitelikte bir kurum olacağını düşünüyorlardı. PWA'nın sadece piyasa konutları dışında spekülasyon dışı alt orta tabaka konutları üretmekle kalmayıp, Avrupa'daki örneklerde olduğu gibi "niteliklerinin" de artarak Amerikan konut üretim geleneğini kökten değiştireceklerine inanıyorlardı. Nitekim PWA'nın konut dairesinin yaptığı üretimler gerek teknik donanımları, gerek sosyal boyutları, gerekse estetik özellikleri açısından dönemin piyasa konutlarının niteliklerini de aşarak "orta ve üst tabaka"nın ekonomik kapasitesine yönelik konutlar olmuştur. (Jackson et al 1985). (Conkin et al, 1959).

1933 baharında Roosevelt hükümeti göreve başladığında Amerikan ekonomisinin yaşamakta olduğu bunalıma paralel olarak konut üretim sektöründeki talebin de hızla düştüğü daha önce anlatılmıştı. Aynı dönemde orta tabaka Amerikan halkının büyük bölümü tek yatırımı olan "konut"u da kaybetme noktasına gelmiştir. Ülke genelindeki borçlanma kurumları (ipotek yapan bankalar) da yaşanan "ekonomik bunalım"dan payını alıyordu.

Roosevelt Hükümetinde konut üretim sektörüne yapılacak sübvansiyona karşı olan birçok kişi vardır. Sübvansiyonun gerekli olup olmadığı tartışmalarının yanı sıra, sübvansiyonun hangi nitelikteki projelere verileceği de tartışılmaktadır. Önceki dönemlerde devlet sübvansiyonu çöküntü mahallelerinin (slum) temizlenmesinde ve bu bölgelerdeki yaşamın araştırılmasına yönelik projelere verilmişti. Kentsel bölgelerdeki arsa spekülasyonunun yüksek oluşu, slum alanlarındaki arsa ve mülk sahiplerinin "slumların temizlenmesi" projelerine destek olmalarına neden olmuştur. Öte yandan Bauer gibi modernist yaklaşımlara sahip kişiler devlet sübvansiyonunun yeni yerleşim alanları için hazırlanmış projelere verilmesini istiyorlardı. (Radford et al, 1996).

Roosevelt Hükümetinde federal devlet sübvansiyonunun gerekli olduğunu düşünen az sayıda kişi arasında; Mary Kinsbury Simkhovitch ve Robert Wagner (New York senatörü ve Roosevelt'in mimarı) da vardır. Simkhovitch ve Wagner'in ortak çalışmaları sonucu "The National Industry Recovery Act" (NIRA) (Ulusal Endüstriyel Kalkınma Kanunu) senatoda kısa sürede onaylanmıştır. (Jackson et al,



1985). 1933 yılında ülke genelinde yaşanan ekonomik bunalım sürerken konut sektörüne yapılacak devlet müdahalesi ve devletin konut üretimine aktif bir aktör olarak girişi “radikal” bir atılımdır. (Pluntz et al, 1990).

Simkhovitch ve Wagner gibi Roosevelt Hükümeti içindeki önemli isimlerin desteğinin yanısıra konut sektörüne devlet müdahalesine ilımlı bakılmasının bir başka sebebi de Amerikan Kongresinin kendi iç yapısından kaynaklanan bir özelliği olan üst orta tabakanın yanında orta tabakanın da kongrede yer alabilmiş olmasıdır öte yandan federal devletin konut sektöründe aktif rol alacağı bir politikayı benimsemesinin bir diğer sebebi de ekonomik bunalımın uzaması ve konut sektörü dışındaki tüm yan sektörleri de etkilemesidir. (Hayden et al, 1981))

Roosevelt Hükümeti NIRA’yı Haziran 1933’de senatodan geçirdikten sonra PWA’nın konut dairesi Harold Ickes başkanlığında görev başlamıştır. Ickes PWA organizasyonuna donanmaya yardım organizasyonunda (The Emergency Fleet Corporation) görev almış olan mimar Robert Kohl’u yönetici olarak çağırıştır. Uzun süre Clarence Stein, Henry Wright, Lewis Mumford gibi reformist plancılar ile çalışmış olan mimar Kohn; Bauer’in modern mimarlık perpektifi ile PWA projelerini yönlendirecek tecrübeye sahip bir insandır.

Kohn çalışmalarına Hoover’in daha önce kurduğu “The Reconstruction Finance Corporation” (RFC), genişletmekle başlamıştır. Amacı alt orta tabakaya yönelik kira konutlarını devlet sübvansiyonu ile üretmektir. Hoover’in kurduğu RFC alt orta tabakaya yönelik özel sektör tarafından yönetilen konut projelerine çok katı kurallar çerçevesinde kredi vermektedir. Nitekim RFC dosyalarını PWA’na devretmesinden önce (Hoover’in 13 aylık çalışma dönemi içinde) sadece iki projeye (150.000\$’lık ve 8.000.000\$’lık olmak üzere) kredi vermiştir. PWA RFC’i devraldıktan sonra; borçlanma faiz oranlarını %4-5 oranında düşürmüş ve geri ödeme periodlarını 10 yıldan 35 yıla kadar uzatmıştır. Ayrıca projelerde kredilendirme oranını toplam proje bedelinin %85’ine kadar yükseltmiştir. (Radford et al, 1996). (Chudacoff et al, 1981).

“Yeni Düzen” (New Deal) çerçevesinde PWA’nın Konut Dairesi tarafından yapılan subvansiyon iki aşamada ve iki ayrı özellikte gerçekleşmiştir;

- i. AŞAMA Federal devlet özel sektöre düşük maliyetli altorta tabaka konutları inşa etmesi için kredi vermiştir. Kendisi üretime aktör olarak girmemiş, sadece belirli aşamalarında yürütülen projeyi kontrol etmiştir.

2. AŞAMA Federal devlet kendisi aktörü olarak üretimi gerçekleştirmişti. (Jackson et al. 1985). (Radford et al. 1996).

PWA'nın I. AŞAMA çalışma döneminde devlet sübvansiyonuna hak kazanmak için yapılan yaklaşık 500 başvurudan sadece 7 tanesine kredi verilmiştir. (Tablo 6.4). (Radford et al, 1996).

Avrupa'da işçi örgütleri ve yapım şirketlerinin başarı ile yürüttüğü devlet sübvansiyonu ile konut üretilen sistem: PWA'nın I. AŞAMA çalışma döneminde beklenen başarıya ulaşamamıştır. Teoride düşük sermayeli örgütlerin devlet sübvansiyonu başarılı bir üretim yapmaları beklenirken, pratikte birtakım problemler yaşanmıştır. Karşılaşılan en önemli problemlerden biri "arsa üretimi"dir. Projenin kentsel alanda uygulandığı düşünülürse kentsel alanların spekülâtif değerinin yüksek oluşu konutun birim maliyetini yükseltmektedir. Kentsel slum bölgelerin temizlenerek alanda üretimin gerçekleştiği düşünüldüğünde projede yoğunluk problemi yaşanmaktadır. Zira başlatılan slum'dan çıkarılan insanlar yeni uygulanacak projeye sığmamaktadır. Hükümetle sıcak ilişkiler içinde olan arsa ve slum sahipleri projelerin kentsel bölgelerde yapılması konusunda ısrarlıdırlar. (Böylece sahip oldukları mülk yenilenip değer kazanacaktır).

Tablo 6-3 PWA'nın I. AŞAMA çalışmalarında üretilen projelerin listesi (PWA'nın üretime dolaylı olarak katıldığı projeler. (NOT: tablodaki bilgileri, 1937'de Harold L. Ickes'in PWA'nın I. AŞAMA çalışmaları olarak senato için hazırladığı rapordan alınmıştır.

<u>KENT</u>	<u>ADI</u>	<u>Konut Adedi</u>	<u>Çeşidi</u>	<u>Etnik Doku</u>	<u>Bölge</u>	<u>Sübvansiyon Kredi Miktarı</u>
Altavistai, VA	isimsiz	50	sıraev	beyaz	boş	\$84
Bronx Borough, NY	Hillside Homes	1416	apartman	beyaz	boş	\$5060
Euclid, OH	isimsiz	100	sıraev	beyaz	boş	\$500
Philadelphia, PA	Carl Mackley Houses	284	apartman	beyaz	boş	\$1039
Queens Borough, NY	Boulevard Gardens	967	apartman	beyaz	boş	\$371
Raleigh NC	Boyland	54	apartman	beyaz	boş	\$199
St. Louis, MO	Neighborhood Gardens	252	apartman	beyaz	slum	\$640
<u>TOPLAM</u>		<u>3123</u>				<u>\$10593</u>

PWA'nın I. AŞAMA çalışmasında yaptığı projelerde karşılaştığı bir diğer sorun üretilen konutların kimlere hangi şartlarda verileceği konusunda olmuştur. Kamuoyu kendilerinden alınan vergilerle "işsiz güçsüz insanlara" kredi verilmesine karşıdır. (Jackson et al, 1985).

PWA'nın II. AŞAMA Çalışma döneminde (1934 yılı baharı) İckes, PWA'nın Konut Dairesinin konut sektörüne fiilen girmesi kararını almıştır. Böylece I. AŞAMA'da özel sektör ya da toplumsal örgütlerin üstlendiği rolü de, PWA'nın Konut Dairesi üstlenmiş oluyordu. Artık Konut Dairesi yerel planlama şirketleri (mimari firmalar) ve müteahhütleri ile işbirliği içinde üretiliyor; kısacası üretimin her safhasında rol alıyordu. Konut Dairesi projeyi finansal boyutta; toplam inşaat bedelinin %70'ini kredilendirerek, %4 geri ödeme faizi ile, 35 yılda geri ödenmesi şeklinde bir programla destekliyordu. (Radford et al, 1996). (İckes bir süre sonra gerçekçi olmayan bu sübvansiyon uygulaması ile düşük maliyetli kira konutları üretmenin mümkün olamayacağını anlayarak kredilendirme oranını inşaat maliyetinin %55'ine ve geri ödeme faizini %3'e düşürmüş, geri ödeme periyodunu 60 yıla yükseltmiştir).

PWA'nın II. Aşama çalışmalarında ülke genelindeki 36 şehirde toplam 31 gerçekleştirilmiştir. (Tablo 6.5).

Tablo 6-4 II. AŞAMA çalışmalarında üretilen proje listesi. (PWA'nın direk üretici olduğu projeler). (NOT: tablodaki bilgiler; 1937'de Harold L. İckes'in PWA'nın II. AŞAMA çalışmaları olarak senatoya sunduğu rapordan alınmıştır).

KENT	AD	BİRİM	ÇESİT	ETNİK DOKU	BOLGE	SUBVANSİYON KREDİ MİK.
Atlanta, GA	Techwood Homes	718	apt/sıraev	beyaz	slum	\$2969
Atlanta, GA	University Homes	675	tek ev/sıraev	siyah	slum	\$2592
Altantic City, NJ	Smithfield Court	277	tek ev/sıraev	siyah	slum	\$1550
Birmingham, AL	Stanley S. Holmes Village	544	sıraev	siyah	slum	\$2500
Boston, MA	Old Harbor Village	1016	apt/sıraev	beyaz	boş	\$6636
Caguas, PR	Casero La Granja	75	sıraev	yerel halk	boş	\$275
Cambridge, MA	New Towne Court	294	apt	beyaz	slum	\$2500
Camden, NJ	Westfield Acres	515	apt	beyaz	boş	\$3176
Charleston, SC	Meeting St. Manor / Cooper River Court	212	sıraev	siyah	boş	\$1350
Chicago, IL	Jane Addams Houses 1st part	723	apt	beyaz	slum	\$5119
Chicago, IL	Jane Addams Houses 2nd part	304	apt/sıraev	beyaz	boş	\$1800
Chicago, IL	Julia C. Lathrop Homes	925	karışık	beyaz	boş	\$5942
Chicago, IL	Trumbull Park Homes	462	karışık	beyaz	boş	\$3038
Cincinnati, OH	Laurel Homes	1039	apt	siyah	slum	\$7086
Cleveland, OH	Cedar Central Apartments	650	apt	beyaz	slum	\$3384
Cleveland, OH	Outhwaite Homes	579	karışık	siyah	slum	\$3564
Cleveland, OH	Lakeview Terrace	620	apt/sıraev	beyaz	slum	\$3800
Columbia, SC	University Terrace	122	karışık	siyah	slum	\$706
Dallas, TX	Cedar Springs Place	181	karışık	beyaz	boş	\$1020
Detroit, MI	Brewster	699	karışık	siyah	slum	\$5200
Detroit, MI	Parkside	779	karışık	beyaz	boş	\$4500
Enid, OK	Cherokee Terrace	80	sıraev	beyaz	slum	\$557
Evansville, IN	Lincoln Gardens	191	tek ev/sıraev	siyah	slum	\$1000
Indianapolis, IN	Lockfield Gardens	748	apt/sıraev	siyah	slum	\$3207
Jacksonville, FL	Apermenrs Durkeeville	215	sıraev	siyah	boş	\$1000
Lacawanna, NY	Baker Homes	268	sıraev	beyaz	boş	\$1500
Lexington, KY	Blue Grass Park/Aspendale	286	sıraev	siyah	boş	\$1704
Louisville, KY	LaSalle Place	210	sıraev	beyaz	boş	\$1370
Louisville, KY	College Court	125	tekev/sıraev	siyah	boş	\$758

Memphis, TN	Dixie Homes	633	tekev/sıraev	siyah	slum	\$3400
Memphis, TN	Lauderdale Courts	449	apt/sıraev	beyaz	slum	\$3128
Miami, FL	Liberty Square	243	sıraev	siyah	boş	\$970
Milwaukee, WI	Parklawn	518	apt/sıraev	beyaz	boş	\$2600
Minneapolis, MN	Summer Field Homes	451	karişik	siyah	slum	\$3500
				beyaz		
Montgomery, AL	River Side Heights	100	sıraev	beyaz	boş	\$403
Montgomery, AL	William B. Patterson Courts	156	sıraev	siyah	slum	\$522
Nashville, TN	Cheatham Place	314	sıraev	beyaz	slum	\$2000
Nashville, TN	Andrew Jackson Courts	398	tekev/sıraev	siyah	slum	\$1500
New York, NY	Williamsburg Houses	1622	apt	beyaz	slum	\$13569
New York, NY	Harlem River Houses	574	apt	siyah	boş	\$4219
Oklahoma City, OK	Will Rogers Courts	364	sıraev	beyaz	boş	\$2000
Omaha, NE	Logan Fontenelle Homes	284	tekev/sıraev	siyah	boş	\$2000
				beyaz		
Philadelphia, PA	Hill Creek	258	tekev/sıraev	beyaz	boş	\$2110
San Juan, PR	Casero Mirapalmeras	131	sıraev	yerel	boş	\$500
				halk		
Schenecady, NY	Schenowee Village	219	apt	beyaz	slum	\$1500
Stamford, CT	Fairfield Court	146	apt/sıraev	beyaz	boş	\$929
Toledo, OH	Brand Withlock Homes	264	karişik	siyah	slum	\$2000
Virgin Island	Bassing Triangle/Marley	141	sıraev	yerel	slum	\$250
	Homes/H. H. Berg Homes			halk		
Washington, DC	Langston	274	karişik	siyah	boş	\$1842
Wayne, PA	Highland Homes	50	tekev/sıraev	siyah	slum	\$344

İckes'in Konut Dairesinin asıl hedefinin slumların temizlenmesi olduğunu söylemesi; Bauer, Mumford, Kohn gibi modernist plancıların tepkisini almıştır. Zira sınırlı aynakların "alt orta tabakaya yönelik düşük maliyetli konutlara harcanmasını öngören projelerde" kentin imara açılmış olanlarının; yeni projeler için slumlardan daha elverişli olanları olduğunu düşünmekteydiler. İckes bu yenilikçi yaklaşımları dikkate almamakla kalmamış Kohn'u da görevinden ayrılmaya zorlamıştır. Kohn'un yerine Cdonel Heratio B. Hackett getirilmiştir. Hackett PWA'nın sınırlı bir kadro ile çalışan personelini genişleterek Konut Dairesini organize bir konut üretim ofisi haline getirmiştir. (Pluntz et al, 1990).

PWA'nın II: AŞAMA çalışmalarında direkt üretime girdiği projelerde karşılaştığı önemli sorunlardan biri (I. AŞAMA'da da olduğu gibi) arsa üretimi olmuştur. Söz konusu projeler büyük ölçekli ve tek seferde yapılacak üretimler olacağı için kentin imarlı alanlarında parsellerin birleştirilmesi uygulaması gündeme gelmiştir. Bu sorunun çözümü için Konut Dairesi "devletin özel mülkiyeti toplum yararına kullanması" anlamına gelen istimlak uygulamalarına (eminent domain) başlamıştır. Ocak 1935'de Batı Kentucky bölgesinde yükses mahkenic milk (toprak) sahiplerinden birini; devlet aleyhine açtığı davada haklı bulmuş; devletin istimlak hakkını slum alanlarında hukuk dışı kullandığı kararına varmıştır. Roosevelt



Hükümeti karşıtı olan yüksek malikeme hakkını sözkonusu toprağın toplum yararına kullanılmadığı kararına varmıştır<sup>22</sup>. (Jackson et al. 1985). (Radford et al. 1996).

PWA'nın II. AŞAMA çalışmalarında fiilen üretime katıldığı toplam 51 projeden 27 tanesi slum üzerine; 24 tanesi kentin imara açılmamış alanlarında inşa edilmiştir. Bauer ve arkadaşları PWA'nın kuruluşundan itibaren projelerini kentin imara açılmamış alanlarında uygulanması gerektiğini savunmuşlarsa da; (birim maliyeti düşürmek için) lckes ve organizasyonu politik nedenlerle slumların temizlenmesi projelerinde ısrarlı olmuşlardır. Burada "politik nedenler"le anlatılmak istenen kentsel alanlardaki arazi sahiplerinin mülklerinin değerini yükseltmek için federal hükümete yaptıkları baskıdır. Bunun yanı sıra slumların temizlenmesi sırasında kentsel kira konut stoğu (kentsel konut niceliği) sabit tutularak konut bedellerinin artırılması amacı da göz önüne alınmalıdır. (Chudacoff et al, 1981).

PWA'nın II. AŞAMA projelerinde karşılaşılan bir başka zorluk konutların kimlere verileceği sorunudur. Konut Dairesi'nin üretilen konutları sahiplendirme konusunda önemli bir yanılgısı mevcut etnik dokuyu bozmama politikası olmuştur. Çünkü uygulandığı bölgelerde zamanla etnik bir ayrışma ve gruplaşma meydana gelmiş; bu bölgeler "getto" adı verilen etnik yerleşim merkezleri olmuştur. (Jackson et al, 1985).

#### **6.2.1 I. Aşamanın örneği olarak Carl Mackey Konutları -Philadelphia- (The Hosiery Workers Model Development)**

PWA'nın konut dairesi 1933 yılı yazında özel örgütlere düşük maliyetli kira konutu üretimi yapmak üzere sübvansiyon sağlama amacıyla I. AŞAMA (1933-1935) çalışmalarına başlamıştı. (Mayer et al, 1973).

"The American Federation of Hosiery Workers"(Philadelphia kökenli tekstil sektöründen gelen bir işçi örgütü) PWA'nın konut dairesine kredi başvurusunda bulunmuştur. Daha sonra "Carl Mackey Konutları" adını alan bu yerleşim alt orta tabakanın yaşam standardını yükseltmek için atılmış önemli bir adımdır.

The American Federation of Hosiery Workers örgütünün araştırma bölüm başkanı olan John EDELMAN konut projesinin hazırlanmasında önemli bir isimdir. Leo KRYZSKİ "The Amalgamated Clothing Workers"ın (Birleşmiş konfeksiyon

---

<sup>22</sup>Nitekim sözkonusu konutlar, parklar, yollar, okullar gibi eşit olarak yararlanacağı kamu malları değildir.

İşçileri Örgütü) Philadelphia kentindeki başkanıdır<sup>23</sup>. Emile RIEVE ise "Hosiery Workers Union"un Polonyalı başkanıdır. (Radford et al, 1996).

"The Amalgamated Workes Union" ve "The Hosiery Workers Union" konut üretim sektöründe spekülatif amaçlı piyasa konutlarına karşı konutlar üretmek üzere biraraya gelmiş iki ayrı işçi örgütüdür. William JEANES "The Hosiery Workers Union" konut projesinin asıl yatırımcısıdır<sup>24</sup>. "Alfred KASTNER ve Oscar STONOROV" ikilisi 1931'de Rusya'da yapılan "Palace of Soviet's in Moscow" (Moskova'daki Sovyet Sarayı) proje yarışmasında, "Le Corbusier ve ve Gropius" ikilisinden sonra ikincilik ödülünü alan mimarlardır. (Conkin et al 1959). (Radford et al, 1996).

Philadelphia'da bir araya gelen bu dörtlü grup (EDELMAİN, KRYZSKI, STONOROV, KASTNER) hazırladıkları konut projesinde; Bauer'in modernist yaklaşımlarını yansıtan modern konut üretim modeliyle finansal ve mimari boyutta yenilikler yapmayı "bir Avrupa-Amerika yeleşim geleneği" sentezine ulaşmayı amaç edinmişlerdi. (Radford et al, 1996). Burada "modernist yaklaşımlar"dan kasıt, konut üretim ölçeğinin büyütülerek, birim maliyetinin düşürülmesi; üretilen konutun niteliğinin arttırılması, konutun sadece kendi başına değil çevresi ile beraber bir bütün olarak ele alınması gibi Avrupa'da endüstrileşme sonrası konut üretim sektörüne yön veren temel kriterlerdir. Stonorov ve arkadaşları yapı üretim sektörünü ulusal boyutta şekillendirmenin yolunun ancak federal düzeyde geliştirilecek politikalar yardımı ile sağlanabileceğini düşünüyorlardı. Hem genel "ekonomik büyüme" hedefine ulaşmak hem de piyasadaki konut talebini karşılamak için spekülasyon dışı, büyük ölçekli projeleri ancak federal sübvansiyon ile gerçekleştirebileceklerini de Avrupa'da edindikleri tecrübelerden biliyorlardı. (Jackson et al, 1985).

"Mackley Konutları" projesinin hazırlanması sırasında Edelman ve Kastner anketler düzenleyerek kullanıcılar ile görüşmüşlerdir. Anketlerde ulaşılmak istenen sonuç "kullanıcıların ne istediğini" değil; finansal güçlerinin neye sahip olmaya

---

<sup>23</sup>Leo KRYZSKI 1920 yılında "Red Vienna"yı ziyaret etmişti. Red Vienna Sosyal Demopkrat yönetimin i. Dünya Savaşı sonrasında işçi aileleri için inşa edilmiş olan apartman konutları ile ünlüdür. 1382 konuttan oluşan yerleşim park, okul, spor alanları gibi sosyal aktiviteleri de bünyesinde barındırır. "Red Vienna" (Kızıl Viyana) ayrıca; Viyana kentinin sosyal demokratlarca yönetilen 1920'li yıllarını betimlemek için kullanılan bir deyimdir.

<sup>24</sup>William Jeanes Philadelphia kökenli, İngiliz göçmeni zengin bir işadamdır.

yettiğinin bulunmasıdır. (Böylece gelir düzeyi ile birim konut üretim maliyeti karşılaştırılması yapılmış oluyordu).

“Mackley Konutları”nda Almanya’daki modernist projelerde kullanılan “Zeilenbau” (dizi yapılaşma) yerleşim sisteminin kullanıldığı görülmüştür. Zeilenbau” sisteminde konutların mekansal büyüklükleri iki oda derinliği ile sınırlıdır. Maksimum havalandırma ve aydınlık düzeyini sağlayabilmek için kuzey-güney doğrultusunda bir yöneliş söz konusudur. Her konut bloğu Philadelphia’daki “sıraev” modellerinde olduğu gibi iki katlı bir birimin dikey düzlemde tekrarından ibarettir. Birim konutlarda oturma odası (living room) iki kat yüksekliğindedir. (Bilgin et al, 1992).

Edelman ve arkadaşları Avrupa’da yaşanan konut üretim geleneğinde olduğu gibi “düşük faizli devlet kredisinin” “Mackley Konutları” gibi büyük ölçekli konut projelerine finansal kaynak olabileceğini biliyorlardı. Roosevelt’in “Yeni Düzen” döneminde onaylanan “The National Industrial Recovery Act” (1933-NIRA) ile alt orta tabakaya yönelik kira konutu üretiminde federal sübvansiyonun kullanılabilmesi mümkün olmuştur. “Mackley Konutları” projesi 1.039.000\$’lık federal ödeneği alabilmiştir. (Radford et al, 1996). 1934 yılı Şubat ayında konutların inşaatına başlanmıştır. (Resim 6.11).

“Mackley Konutları”nda ilk konut birimleri Ocak 1935’de yerleşime açıldığında; konutlar alt orta tabaka için çok pahalı olduğu için orta tabaka beyaz Amerikan işçisinin konut talebini karşılamıştır. (Mimar Alfred Kastner ve eşi Mackley Konutlarında iki yıl yaşamıştır).

Mackley konutları yerleşime ilk açıldığında konutlarda yaşayan insanlar “cemiyet yaşamını” ayakta tutan aktivist ruhlu insanlardı. II. Dünya Savaşı izleyen yıllarda bu cemiyet liderlerinin konutları terketmeleri ile sosyal faaliyetler zayıflamış; konutlar eski çekiciliğini kaybetmiştir.

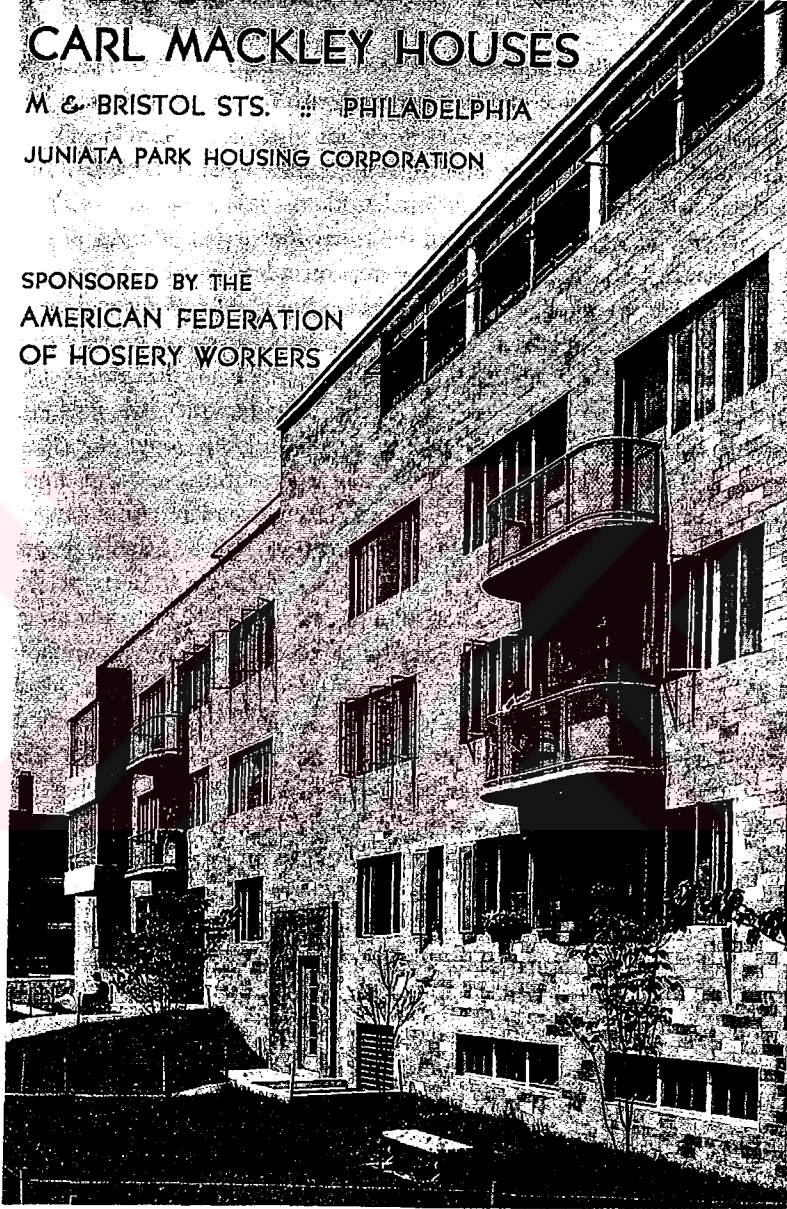
II. Dünya Savaşı sonrasındaki federal devlet yenilikçi deneysel atılımları teşvik etmekten vazgeçmiştir. Hatta “The Hosiery Workers Union”un konut üretiminde aldığı krediyi geri ödeme süresi kısaltılmıştır. “Mackley Konutları” işletme maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle 1968 yılında spekülatif amaçlı yatırımcılara satılmıştır. Konutlar piyasa konutu olduktan sonra bile çekiciliğini kaybetmemiştir. (Radford et al 1996).

# CARL MACKLEY HOUSES

M. & BRISTOL STS. PHILADELPHIA

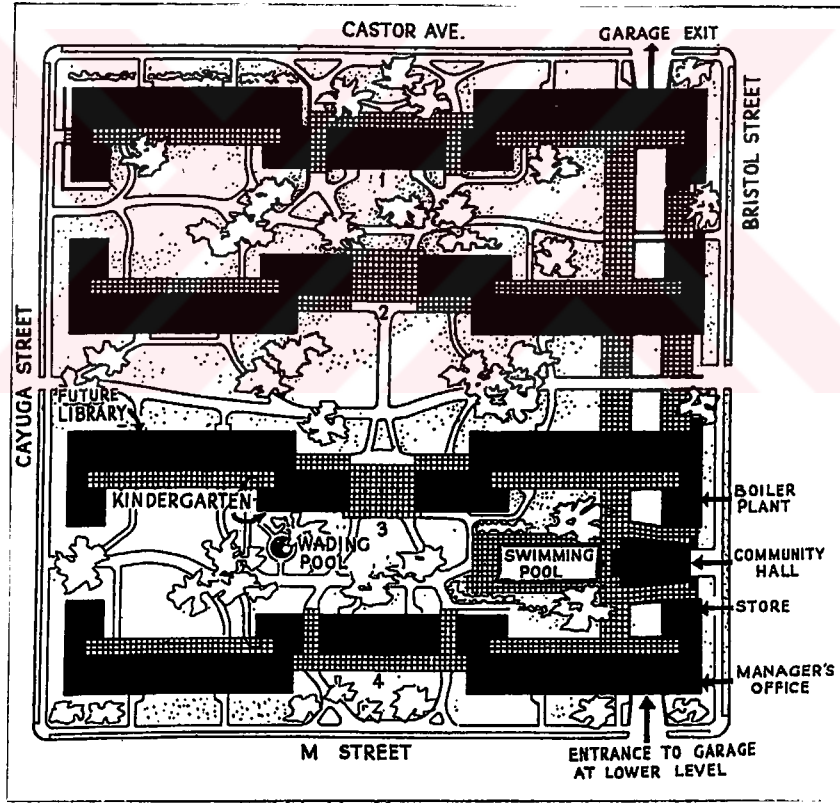
JUNIATA PARK HOUSING CORPORATION

SPONSORED BY THE  
AMERICAN FEDERATION  
OF HOSIERY WORKERS

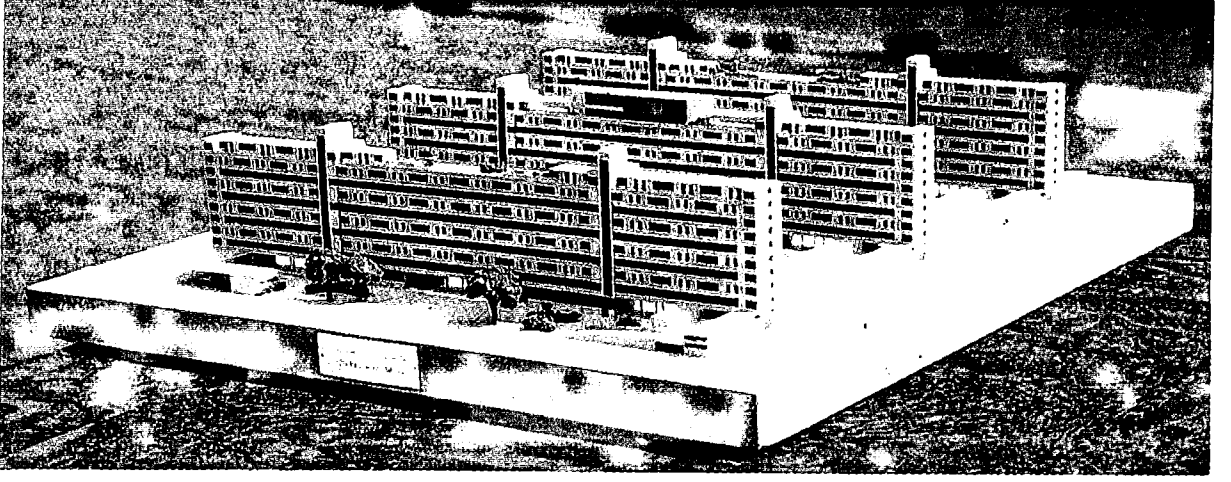


Resim 6-7 The Carl Mackley Konutları (Philadelphia). PWA'nın I. AŞAMA çalışmalarında devlet sübvansiyon ile üretilen konutlara ait resim. Konutların dış duvarları kiremit rengi seramik karolarla kaplıdır. Bazı dairelerin balkonları olduğu gibi bazılarının iyi havalarda yararlandıkları ön bahçeleri vardır. En üst katta ise konutlarda yaşayan insanların ortak olarak kullandıkları "çamaşır yıkama mekanı" (laundry)'nın havalandırma pencereleri görülmektedir.

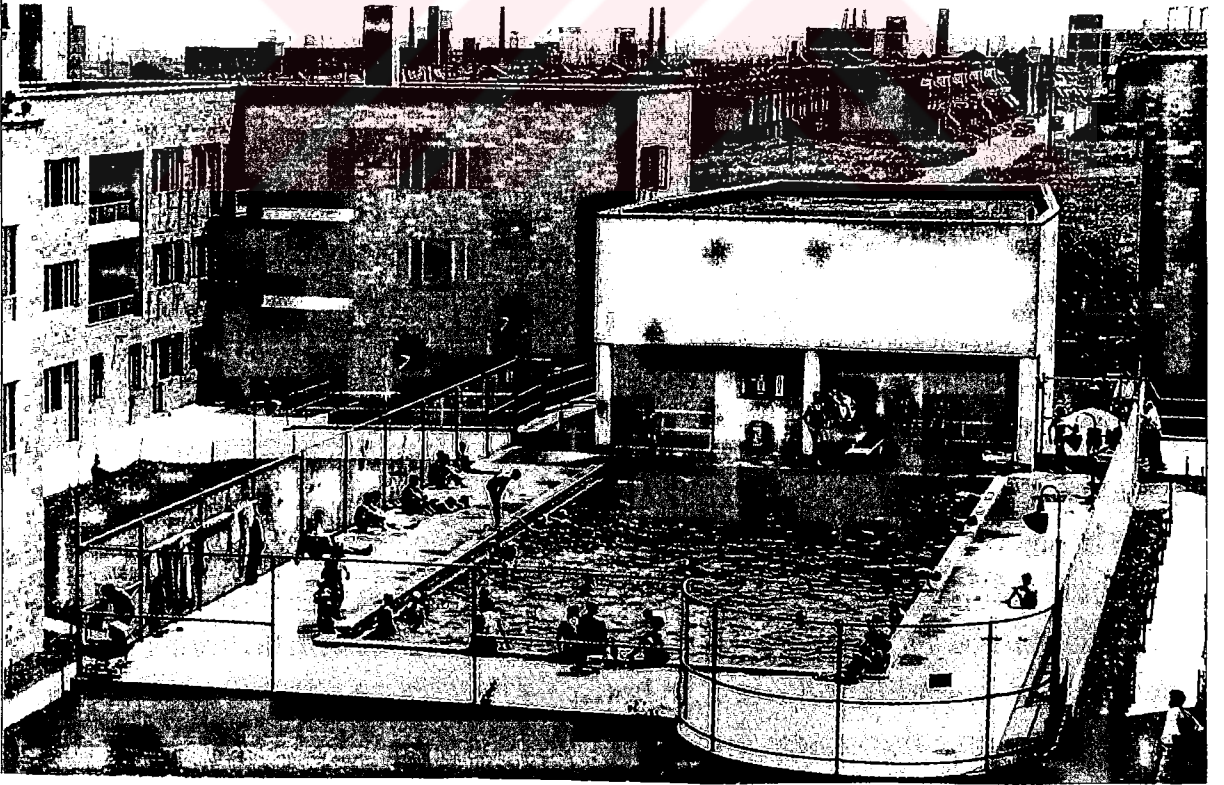




Plan 6-1 "The Mackley Konutları"nın şematik yerleşme planı resimde görülmektedir. Şemada sosyal aktivitelerin yer aldığı bölümler işaretlenmiştir. Kütleler arasında oluşmuş iç bahçeler araç trafiğine kapatılmıştır. Çoğunlukla 3-4 katlı olan binalarda yeterli ışık ve havanın mekanlara ulaşmasını sağlamak için kuzey-güney doğrultusunda bir yöneliş söz konusudur. Araç otoparkları zemin kotu altında yer alır. (Gayuga caddesi kuzey uçta yer alıyor). "The Zeilenbau" (dizi konut tipolojisi) köşe dönüşleri ve merkezdeki kütle hareketleri ile yumuşatılmaya çalışılmıştır.



Resim 6-8 Mimar Stonorov'un "Carl Mackley Konutları" projesi için yaptığı orijinal proje maketi resimde görülmektedir. Orijinal proje çok katlı üç dizi konut sırasından oluşmuştur. Proje şemasından da anlaşılacağı gibi konutların üretimi tamamlanmadan önce proje birçok revizyon geçirmiştir.



Resim 6-9 Philadelphia'daki Carl Mackley konutları 1934-1935 yılları arasında PWA'nın sübvansiyonu ile "The Hosiery Workers Union" tarafından üretilmiştir. (Resim 1950'de çekilmiştir).

## 6.2.2 II. Aşamanın Örneği Olarak The Harlem River Konutları - New York

“The Harlem River” konutları PWA Konut Dairesinin II. AŞAMA çalışmaları sırasında (1935-1938); konut dairesinin üretim rolünü üstlenerek yürüttüğü bir projedir. Philadelphia Cark Mackley konutlarında olduğu gibi toplumsal hareketler New York’un Harlem bölgesinde PWA subvansiyonu ile bir konut programı oluşturulmasında etkili olmuştur. Manhattan’da yaşayan Afro-Amerikan (Afrika kökenli Amerikalılar - siyahlar) nüfus yaşadıkları bölgede yaşam standartlarını yükseltmek amacı ile toplumsal hareketler yardımı ile ihtiyaçlarını dile getirmişlerdir. (Jackson et al, 1985). (Chudacoff et al, 1981).

1933 yazında PWA’nın Konut Dairesinin göreve başlaması ve Konut Dairesi başkanı Ickes’in New York kenti için 25 milyon dolarlık bir fonun ayrılmış olması toplumsal hareketlerin daha da artmasına neden olmuştur<sup>25</sup>. (Radford et al, 1996).

New York’da Afro-Amerikan halkın konut hareketi ve bu hareketin The Harlem River konutlarının inşa edilmesindeki rolünü anlamak için; Manhattan’ın Harlem bölgesindeki kentsel yerleşimin yakın tarihini göz önüne almak gerekir. “Central Park” çevresinde iyi bir konuma sahip olan Harlem bölgesindeki ilk konutlar alt orta tabaka konutları olmuştur. Amerika’da kentsel yerleşimin tarihçesine bakıldığında; alt orta tabakanın genellikle orta ve üst tabakanın terkettiği; dönemin yaşanabilirlik standartlarını taşımayan kira evlerinde (tenement) yaşamaya mahkum olduğu görülür. 1930’larda Harlem; Morningside Heights konutları ve St Nicholas Terrace konutları (üst orta tabaka lüks konutları), East ve Harlem nehri ile Central Park ile çevrelenmiştir. (Plan 6.2). Harlem bölgesi kentin yüksek spekülasyon değerleri taşıyan orta ve üst orta tabakanın yaşadığı alanlarla çevrelenmiştir. (Pluntz et al, 1990). (Homeberger et al, 1994).

Harlem bölgesinin Manhattan’da siyahların yoğun olarak yaşadığı bir bölge haline gelmesinde; (üstorta tabaka konutları arasında bir slum bölgesi) bölge üzerinde oynanan “emlak oyunlarının” çok büyük etkisi vardır. Valilik binasından sadece 8 mil uzaklıktaki Harlem’in emlak yatırımcıları tarafından değişime uğrayışını şöyle özetleyebiliriz; “Bağımsızlık Savaşı” sırasında nüfus artışı ile birlikte kentsel emlak değerleri hızla yükselmisti., aynı dönemde kent merkezine

---

<sup>25</sup> New York’da yaşayan Afro-Amerikan halk, federal yardım paralarıyla yeni konutlar yapılabileceği bilinci ile yaşadıkları bölgede düşük maliyetli konutların inşa edilmesi için politik baskı yapmaya başlamışlardır.

bağlantıyı sağlayan tren yolunun da hizmete girmiş olması (1904), “The Interborough Rapid Transit” (IRT) hızlı metrosunun da (1870-1904) tamamlanması; Harlem’in çok hızlı gelişmesine neden olmuştur. (Cheape et al. 1980). (Bugün Harlem’deki mevcut konutların büyük çoğunluğu 1870-1904 arasında hızla inşa edilmiş konutlardır). Kısa sürede hızla inşa edilen bu konutların üst orta tabaka konutları olması; yüzyıl bitiminde bölgede kira düzeylerinin 35-45\$ seviyelerine yükselmesine neden olmuştur. (Kentin diğer bölgelerinde orta ve alt orta tabaka konutları 10-18\$ civarında kira değerini taşıırken, Harlem’de Stanford White tarafından inşa edilen konutların yer aldığı caddede kira değerleri 142\$ seviyesindedir. Ülke genelindeki ortalama gelir düzeyi aynı dönemde aylık 48\$’dır.

Yüksek kira değerlerinden de anlaşılacağı gibi ”Harlem Konutları” ancak üst orta tabakanın gelir düzeyine uygun konutlardı. Ancak piyasadaki “lüks konut talebi” düzeyini yanlış hesaplayan yapım şirketleri tamamladıkları lüks konutlara olan talebin azalması ile hayal kırıklığına uğramışlardır. (Yüksek lüks konut arzına rağmen, tüketim sabit kalmıştır. Harlem’de çok sayıda lüks konut boş dururken 1901-1910 yılları arasında Pennsylvania tren hattının da tamamlanmış olması güneyden bölgeye doğru Afro-Amerikan nüfusun göçünü kolaylaştırmıştır. 1890’da New York’da 42.000 Afro-Amerikan yaşarken bu sayı on yıl içinde (1900) %50 oranında bir artışla 66.700’e yükselmiştir. Hızla artan alt orta tabaka nüfusuna rağmen üst orta tabaka nüfusu sabit kalmış hatta birkaç yıl içinde de azalmaya başlamıştır. (Radford et al, 1996).

Amerikan geleneğinde kentsel alanlardaki konut sahipleri boş binalarını “siyahlara” kiralamayı hep reddetmişlerdir. Harlem bölgesinde bu gelenek bozularak Afro-Amerikan halkın konut talebi karşılanmıştır. Beyaz Amerikalıların bazı durumlarda ırkçı tutumu öylesine artmıştır ki kilise kentin diğer bölgelerindeki mülklerini satarak Harlem’de mülk almak yolunu bile denemiştir. (Jackson et al, 1985). Nitekim Harlem’de meydana gelen hızlı nüfus artışıyla diğer mülk sahipleri de binalarını Afro-Amerikan’lara direkt kiralamaya başlamışlardır. (1910’da Harlem’de 28.000 Afro-Amerikan yaşarken bu sayı 1920’de 83.000’e yükselmiştir. (Chodacoff et al, 1981).

Afro-Amerikan nüfus Harlem’deki mevcut konut stoğu içinde yerleşme imkanı bulmuşsa da günlük yaşamları çok da kolaylaşmamıştır. Mevcut konut stoğu lüks konut standartlarını taşıdığından; mekansal bütümler alt orta tabaka Afro-



Amerikan ailesine uygun değildir. Mekansal boyutların birim konutta birden fazla aileyi bir arada barındırmaya elverişli olması; birim konut üzerinde aşırı yoğunlaşmaya sebep olur. Kira düzeylerinin alt orta tabaka nüfusun ulaşabileceği değerlerin kat kat üstünde olması bu yoğunlaşmayı artıran bir başka etken olmuştur. Mülk sahipleri konutlarını Afro-Amerikan'lara kiralamış olmanın verdiği rahatlıkla, kapıcı, asansör vb.. servis hizmetlerini de tamamen iptal etmiştir.

1920-1930 yılları arasında her yıl yaklaşık 40.000 kişi Manhattan kent merkezinin dışına doğru göç etmiştir. Üst orta ve orta tabaka nüfusun kent merkezini terketmesiyle "The Lower East Side" bölgesinde nüfus %40 oranında azalmıştır. Ancak bu azalmanın tersine Afro-Amerikan nüfus hızla artmıştır. (Harlem'deki Afro-Amerikan nüfus 1920'de 83.000'den ondört yılda %146 artarak 1934'de 204.000'e ulaşmıştır. (Radford et al, 1996). (Israclowitz et al, 1996).

"Ekonomik Bunalım" yıllarında Harlem'de yaşayan Afro-Amerikan nüfus üzerindeki baskı daha da artmış, işsizlik oranının da artmasıyla beraber, gelir düzeyi düşmüş. "birim konut"daki yoğunluk artmıştır<sup>26</sup>.

Bu elverişsiz yaşam koşulları Harlem halkının "komünist partinin" politik desteği ile "kira grevlerine" gitmelerine neden olmuştur. Kira grevi hiç şüphesiz; Afro-Amerikan New York'lular için sınırlı ikametgah alternatifleri olduğu gözönüne alındığında riskli bir harekettir. 1930'larda kiracıların da kanunlar ile koruma altına alınmış olması; hakların kazanılmasında toplumsal hareketlerin ne kadar etkili olduğunu gösterir. Mart 1935'de "Then Harlem Riot" ayaklanması ve sonrasında meydana gelen gelişmeler, yapılan boykot, grev, toplantı ve yürüyüşlerin ne kadar etkili olduğunu gösterir. (Radford et al, 1996).

"The Harlem Riot" ayaklanmasından sonra (1935) dönemin valisi LA GUARDIA kurulacak komisyonla çıkan ayaklanmanın sebep ve sonuçlarının araştırılmasını istemiştir. Yapılan araştırmada ise; mülk (konut) sahiplerinin fahiş kira bedelleri talep etmeleri; kapıcı, asansör gibi servis hizmetlerini aksatarak ırkçılık yaptıkları gibi Harlem'deki günlük yaşamın gerçek sorunları tespit edilmiştir. Komisyon Harlem'deki en önemli toplumsal problemin konut sorunu olduğu sonucuna varmıştır.

---

<sup>26</sup> 1933 de Harlem'de yaşayan Afro-Amerikan nüfusun %66'sının işsiz olduğu tespit edilmiştir

Vali La Guardia tarafından “Tenement House Commissioner” (kira evleri komisyonunda) görevlendirilen LONGDAN POST kent merkezinde arsa maliyetinin düşürülebilmesi halinde, düşük maliyetli alt orta tabaka kira konutlarının üretilebileceğine inanıyordu. PWA başkanı Ickes’in yönetimindeki fondan ödenek alabilmek için arsa maliyetini Ickes’in öngördüğü değere düşürmek (kentsel bölgede) neredeyse imkansızdı. Post; başkan Ickes’in Manhattan’ın herhangi bir bölgesinde arsa değerleri square foot başına “10\$” civarında seyrederken; arsa maliyeti square foot başına “44 cent”ten fazla olan bir projeye asla onay vermeyeceğini de biliyordu<sup>27</sup>

1934’de Post “Konut Dairesinden” hiçbir yardım alamamış olmasına rağmen; “Work Progress Administration” (WPA) adlı bir başka yardım kurumundan küçük ölçekli bir konut projesi uygulaması için kredi olarak konut üretimine başlama kararı aldı. “The Lower East Side” bölgesindeki binaların çoğunun sahibi olan VINCENT ASTOR square foot başına 3.5\$’dan mülklerini satışa çıkarmıştı. (Bu ücret Post için hala çok yüksektir). Post ; Astor’la sonuçta arsa bedelinin peşin değil 60 yılda %35 faizle geri ödenmesi şeklinde bir satış anlaşmasına varmıştır.

“The Lower East Side”daki Astor’a ait binaların bazıları 1846’da yapılmış olduğundan çok eski ve yoğun bir yerleşim dokusuna sahipti. Post birçok binayı gerekli bahçe ve oyun alanlarının oluşturulabilmesi için kısmen ya da tamamen yıkmıştır. Post un slum bölgesindeki rehabilitasyon projesi; “The First Houses” tamamlandığında 122 aileye hizmet verebilecek boyuttadır. (Sözkonusu 122 konut için 3.000 başvuru yapılmıştır). (Resim 6.10). (Wolkoff et al, 1990).

“The First Houses” sınırlı kaynakların rasyonel olarak kullanılması açısından bakıldığında başarılı değildir. Çünkü yoğun slum dokusu içinde gerekli binaların tamamen ya da kısmen yıkılarak eklemelerin yapılmasının maliyeti;; en az yeni bina inşa etme maliyeti kadardır. Nitekim daha sonraki dönemlerde yürütülecek hiç bir rehabilitasyon projesi “The First Houses”ın devamı olmamıştır. Ancak merkezi otoritenin düşük maliyetli alt orta tabaka kira konutu üretimi yapmak için istimlak hakkını kullanmasıyla ilgili kararlar ve sonuçlar açısından önemlidir. “The First Houses” projesinin uygulanması için yer seçimi yapılırken; The Lower East Side” bölgesinde Astor ile birlikte ANDREW MÜLLER de bölgede mülk sahibidir. (Ayrı

---

<sup>27</sup>Vali La Guardia’ya yapılan tüm politik baskılara rağmen PWA fonlarının tüm kontrolü Ickes’in elindedir.

parsellerde). Müller konut projesinin uygulanması sırasında mülkünün kendi rızası dışında istimlak edilmesi karşısında mahkemeye başvurmuş, yerel mahkeme onu haksız bulmuşsa da yüksek mahkeme istimlak kararını onaylamamıştır. “MÜLLER KARARI” benzeri durumlar için emsal teşkil eder. (Radford et al, 1996).

Şu ana kadar anlatılanlardan da anlaşılacağı gibi PWA'nın Konut Dairesinin üzerinde; slum bölgelerin rehabilitasyonu ve yeni sosyal konutların inşa edilmesi yönünde yoğun bir politik baskı vardır. Arsa üretimi probleminin çözümü bulunamamıştır.

“The First Houses” üzerinde tartışmalar sürerken Brooklyn'in Williamsburg kesiminde PWA sübvansiyonu ile bir konut projesi yürütülmesi konusu gündeme gelir. (Williamsburg yerleşim ve nüfus yoğunluğunun az oluşu ve arsa bedellerinin square foot başına 4\$ gibi düşük bir değer oluşu bölgeyi PWA tarafından uygun kılmaktadır. (Mayıs 1934'de yer seçimi yapılmıştır. Manhattan'ın hiç bir bölgesinde Williamsburg'a benzer bir yer daha yoktur.

John D. Rockefeller Harlem bölgesinde 15. Caddenin üzerinde “The East River” ile sınırlanmış boş arsayı satın aldığı anda aynı zamanda da “Paul Lawrence Dunbar Apartments” ve “The Thomas Gardens Apartments” binalarını inşa etmekteydi. (Plan 6.2, 6.3). Söz konusu projeler ile kentsel bölgede devlet sübvansiyonu olmadan özel sektörün siyah Amerikalılar için düşük maliyetli mülk konutları üretmenin mümkün olabileceğini kanıtlamak istiyordu. (Hatta “The State Housing Act” ile düşük maliyetli konutlar için öngörülen vergi indirimini bile kabul etmemiştir). Ancak Rockefeller'in atılımı “Ekonomik Bunalım döneminde milli gelir düzeyinin hızla düşmesi ile Dunbar Harlem'de yaşayan nüfusun yaşadıkları mülkü satın almak bir yana kirasını ödemekte bile zorlanmaları gibi bir sonuçla başarısız olmuştur.

Post, Rockefeller'in Harlem'deki boş arsasını satın almak istedi (1934). “Rockefeller Ailesi Emlak Şirketi” ise Harlem'deki boş arsa ile beraber Dunbar binasının da PWA'ya devredilmesi şeklinde bir anlaşma paketi oluşturmuştur. (Ancak PWA için “Dunbar Evleri” yüksek maliyetleri ve yeterli standartları taşınamaması açısından riskli bir anlaşmadır).

Harlem bölgesi için henüz bir atılım yapılmamış olduğundan “The Consolidated Tenants League” (kiracılar birliği) politik baskılarını artırmıştır. (23 Mayıs 1935'de büyük toplumsal hareket olacağının haberini verirler). Başkan

Roosevelt yargıç Lehman, vali La Guardia ve Post bir toplantı yaparak sonuçta yüksek inşaat maliyetlerine rağmen Harlem'de federal konut programının uygulamaya koyulacağı sözünü verirler. 2 Haziran 1935'de PWA başkanı Ickes Harlem bölgesindeki federal konut programını resmen açıkladı, "The Harlem River Houses".

"The Harlem River" konutları yapımından yıllar sonra bile bir planlama başarısı olarak tanımlanmıştır. Kimilerine göre "şanslı bir sonuç" olsa da daha sonraki federal konut programlarına örnek teşkil etmiştir. Planlama prensipleri açısından Bauer'in "modern konut" ilkelerine sadık kalınmıştır. Projenin hazırlanması için bir araya gelen mimari grup; "düşük gelir gruplarına yönelik konutu değil; ideal modern konutu tasarlamayı esas edinmiştir.

Projeyi sosyete mimarı olarak adlandırılan Archibald Manning Brown yönetiminde (uzmanlık alanı "countryclub"lar); altı kişiden oluşan bir mimari grup hazırlamıştır

1. Horace Ginsberg (uzmanlık alanı multi-unit yerleşimler)
2. Frank J. Fuster
3. Charles F. Fuller
4. Will Rice Amon
5. Richard W. Buckey
6. John Wilson (Kolombia Üniversitesinden mezun ilk siyah mimar)

Mimari proje grubu "klasizm"i benimsemiş bir kültüre sahipti. Brown Paris'te "The Ecole Des Beaux Arts"'da okumuştur. Ginsberg ise "The American Garden Apartments" konusunda uzmandır. (1920-1930 arası bahçe şehir uygulamaları beton ve taşları kopuş olarak değerlendirilmiş ve çok ilgi görmüştür. Binaının yerleştiği parseli çevreleyen az katlı binalar ve bir iç bahçeli yerleşme tipolojisini de yansıtır.

"The Harlem River Houses" 8.5acre'lik (1 acre=0.40 hektar) çok geniş bir alana yayılmış binalardan oluşur. Bölge çok işlek birer cadde olan 151 ve 153. Caddeler ve Harlem nehri ile sınırlıdır. Parselin ortasından geçen 152. Caddenin uzantısı trafiğe kapatılmıştır. Projede birbirini dik olarak kesen iki eksen göze çarpar. Orta bahçe bu eksenlerin üzerinde ve kesiştiği yerdedir. ("The complex worked as an integrated and independent desing). Proje hem bağımsız hem de çevre öğeleri ile birlikte çalışmaktadır. Çeşitli boyutlarda 574 konuttan meydana gelmiştir.



(En küçüğü 1 oturma bölümü : 1 kitchenette + 1 yatak odası, en büyüğü 3 yatak odası + 1 büyük mutfak + 1 oturma bölümü + 1 banyodan oluşur). (Resim 6.13, 6.14). (Radford et al. 1996).

Konutlardaki servis hizmetleri diğer spekülâtif amaçlı projelerdekinden kat kat üstündür. Oyun alanları, eğitim alanları, bakım ve sağlık birimleri gibi sosyal fonksiyonlara da çözümler getirilmiştir.

Harlem River konutları 1937 yılı Kasım ayı ortalarında yerleşime açıldığında 574 yerleşim birimi için 14.000 başvuru yapılmıştır. Yapılan yoğun başvuruyu değerlendirmekle görevli olan “konut bürosu”; değerlendirmesini “ihtiyaç ve meziyetlere” göre tespit edilen bir puanlama sistemi ile yapmıştır. Bu değerlendirmede sadece ekonomik kriterler değil aynı zamanda temizlik, sabıka gibi kişilik değerleri de göz önüne alınmıştır. Ekonomik durumu en zayıf olan, bunun yanında sağlam karakterli başvuru sahipleri yüksek puanlar almıştır. “Çekirdek aile” tipindeki başvurular göz önüne alınmış; ayrıca ailenin konutlardaki kira bedelini karşılayabilecek ekonomik yeterliliğe sahip olması koşulu da gözetilmiştir. (İnşaat maliyetinin %55’ini 60 yıllık bir dönemde federal büroya geri ödemesini yapabilecek yeterlilikte bir gelir düzeyi öngörülüyor). Ayda 19.16\$-31.35\$ arası değişen değerlerde ödemelerin yapılması isteniyor. (Sıcak su ve merkez ısıtma bu ücretin içinde, elektrik ve diğer enerji kaynakları dışında).

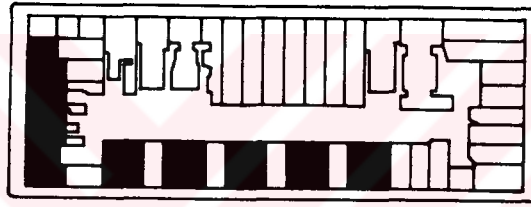
Sonuçta maksimum ve minimum gelir düzeyi 1936’da onaylanan “George Healy Act” ile “mevcut kira bedelini en çok 5 katı olması şeklinde belirlenmiştir. (Aslında gelir düzeyinin böyle katı kanunlarla belirlenmiş olması sonraki yıllarda özellikle II. Dünya Savaşı sonrası sonraki ekonomik durumun düzeldiği yıllarda problem yaratmıştır. Konutlara yerleştirilen insanlar, çıkmaya zorlanmıştır.) (Chodacoff et al, 1985). (Wright et al, 1980).

The “Carl Mackley” konutlarında olduğu gibi “The Harlem River” konutlarında da birçok sosyal faaliyet ve eğitim organizasyonu bulunuyordu. (Anaokulu ve spor alanları, ilk yardım eğitimi sınıfları gibi).

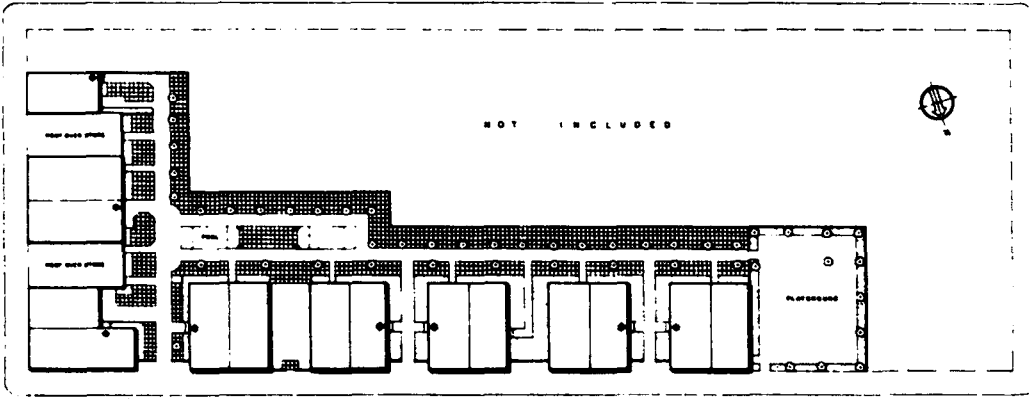
Katı işletme kurallarına rağmen “The Harlem River” konutlarında yaşayan insanlar yaşadıkları çevreden memnundur. Projenin başarısı daha inşa edilecek benzer düşük gelir konut projeleri için iyi bir örnek oluşturmuştur.

Kuruluşundan yarım yüzyıl sonra önceki dönemlerden farklı olarak halkın (sivil insiyatifin) yerleşimin işletilmesinde söz sahibi oldukları görülür. Buna karşın

ilk dönemlerdeki sosyal faaliyetleri çoğu "Carl Mackley deneyiminde de yaşandığı gibi" devam etmemektedir.



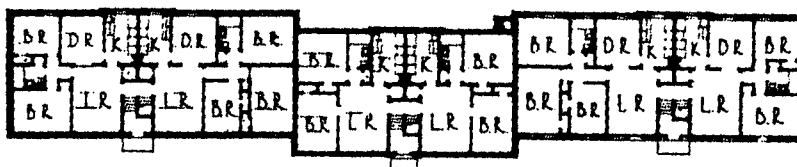
EAST SECOND STREET



EAST THIRD STREET

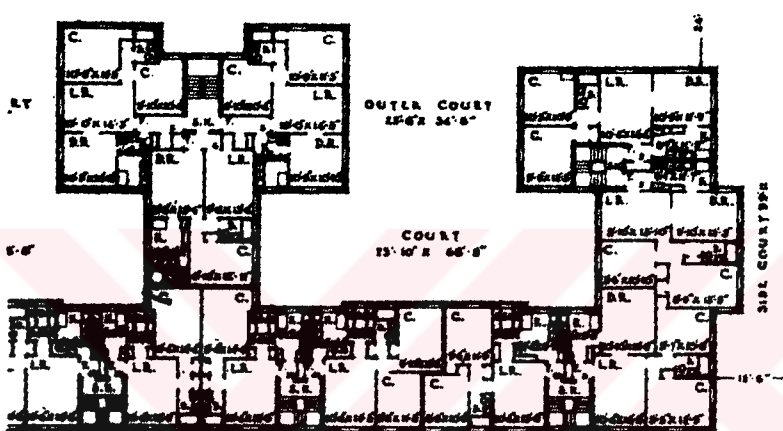
SITE PLAN

Resim 6-10 The First Houses New York



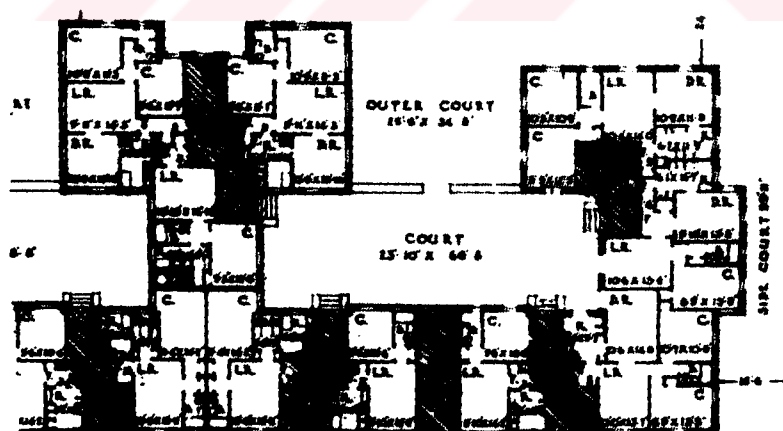
FIRST FLOOR PLAN

"A"—SIMPLE PERIMETER, SUNNYSIDE PLAN.



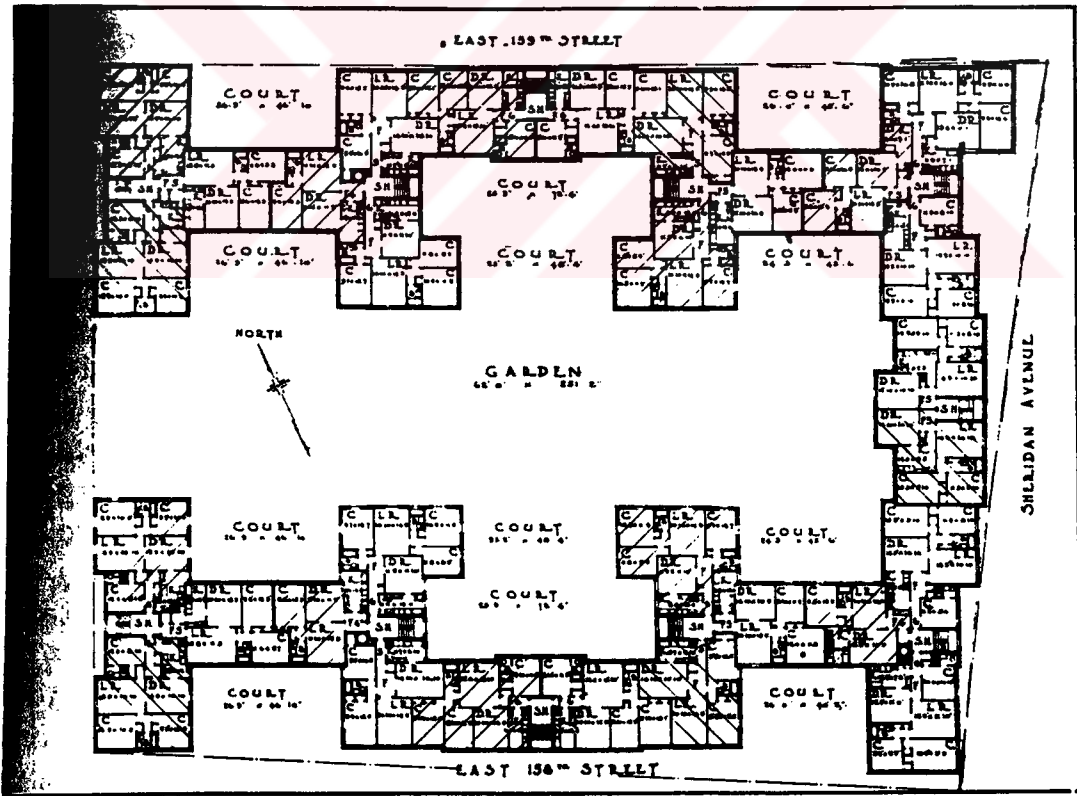
PLAN OF 2<sup>ND</sup> 3<sup>RD</sup> 4<sup>TH</sup> & 5<sup>TH</sup> FLOORS

"B"—DOUBLE PERIMETER, DUNBAR PLAN.



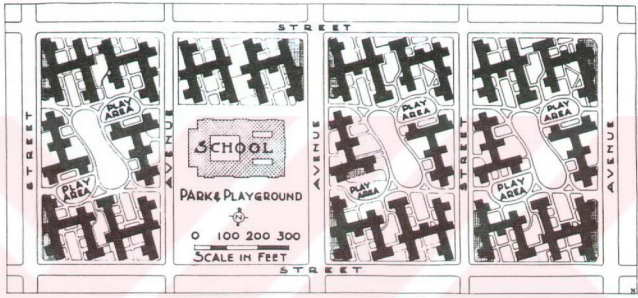
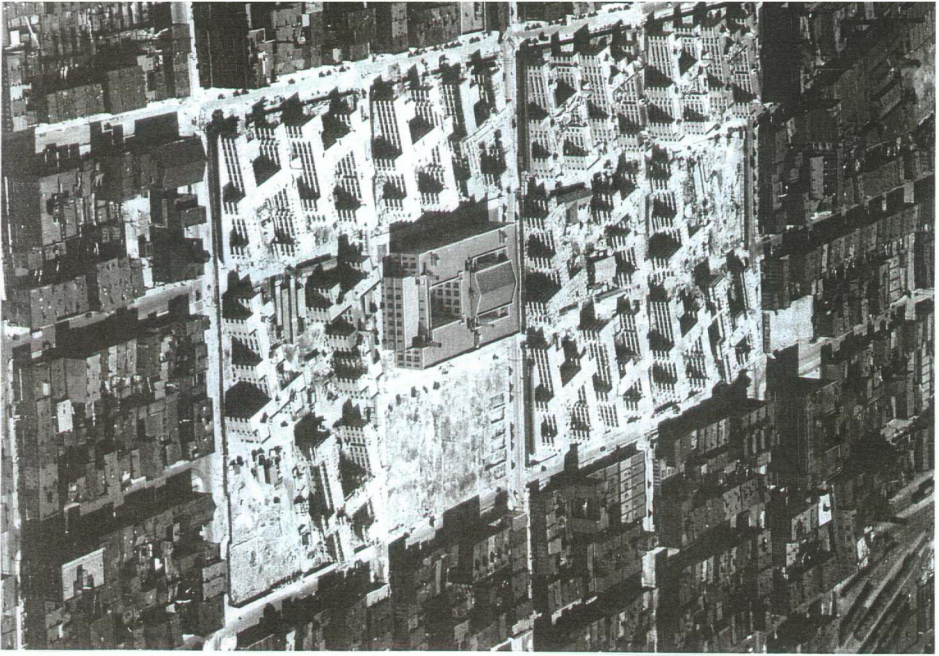
STREET  
PLAN OF FIRST FLOOR

"C"—DOUBLE PERIMETER, DUNBAR PLAN.

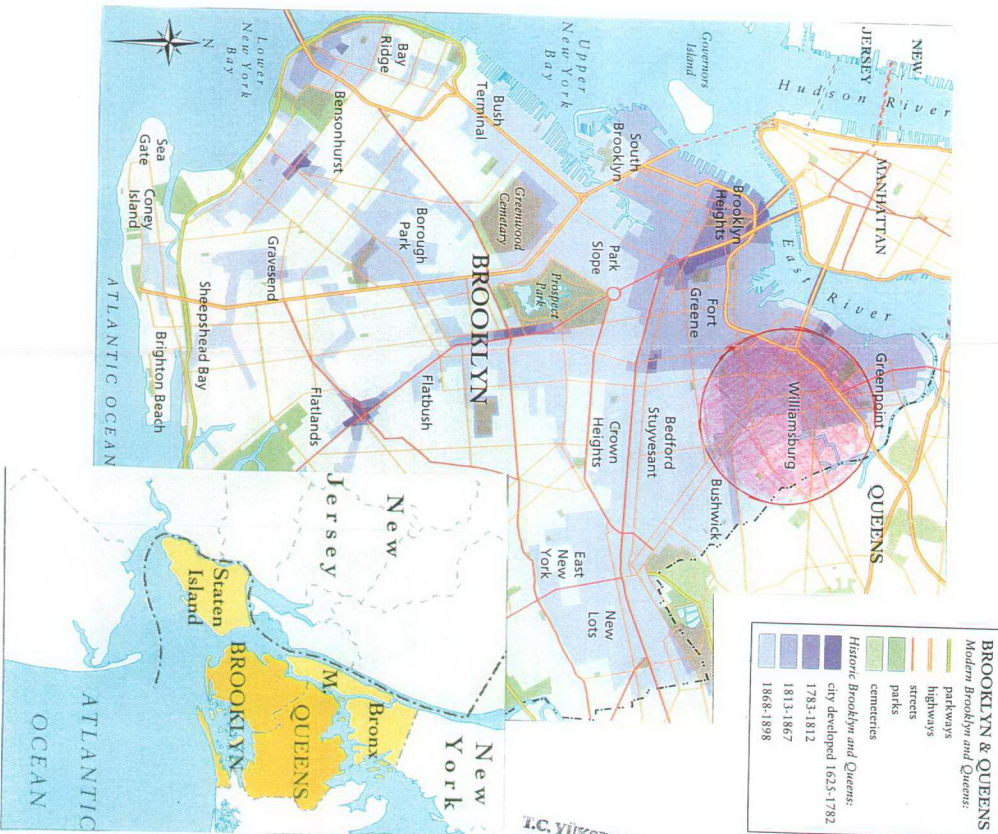


Plan 6-3 Andrew Thomas Garden Apartments John D. Rockefeller JR tarafından 1926'da inşa edilmiştir. (Broux, New York)

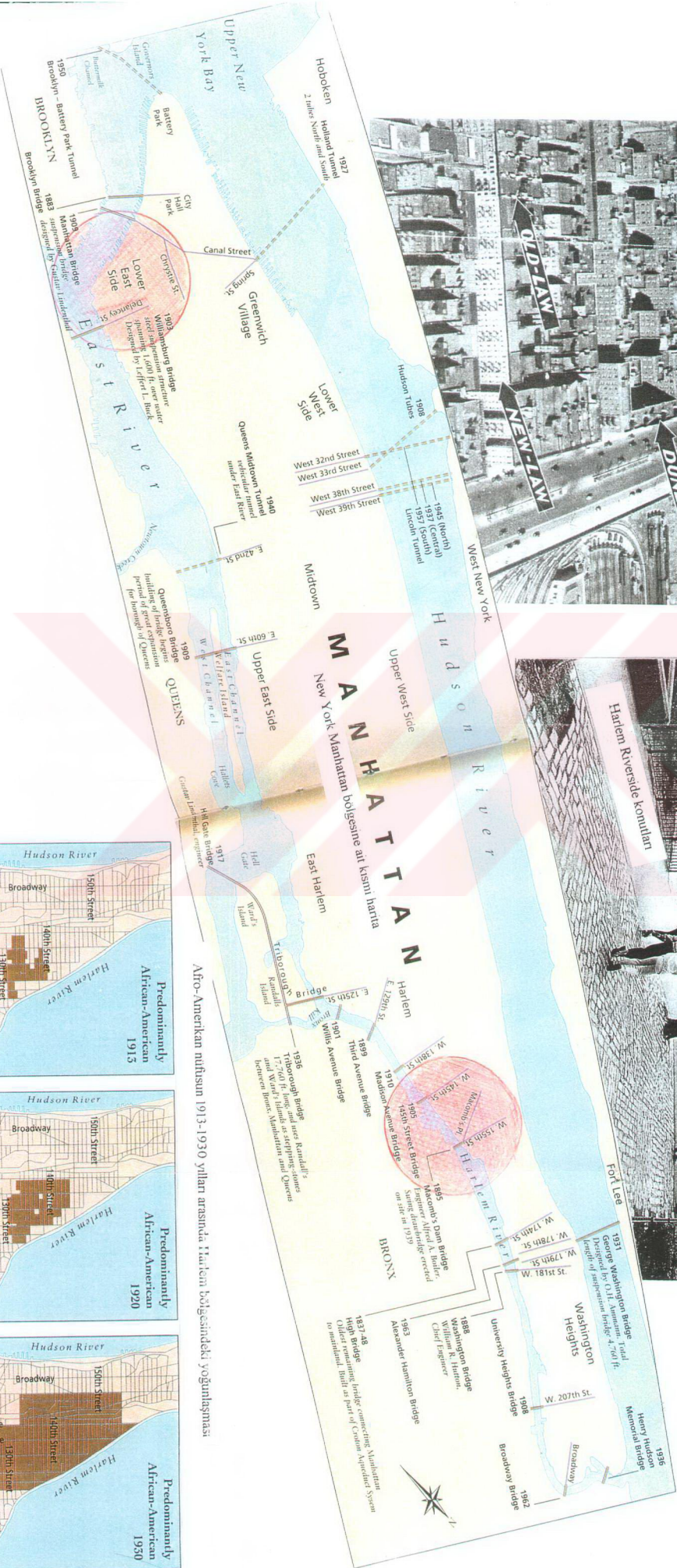
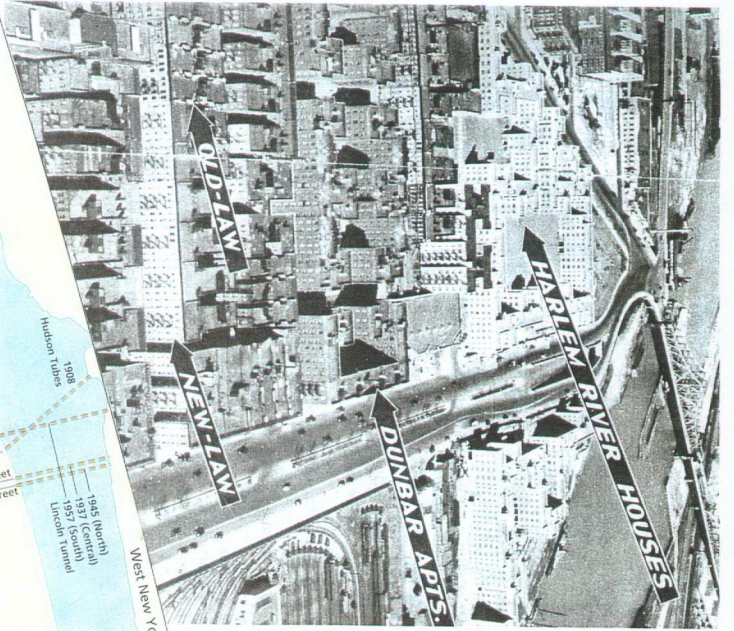




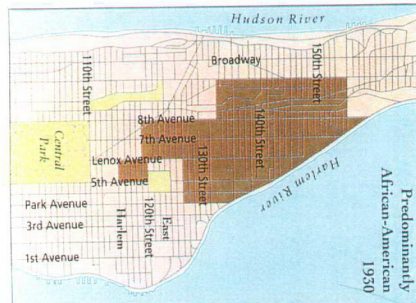
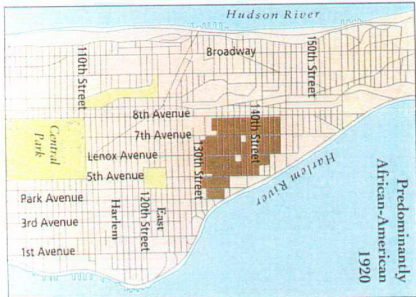
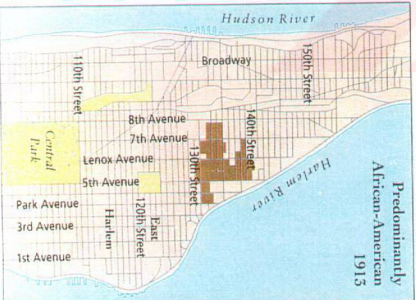
Resim 6-11 "Williamsburg konutları" mimar William Lescaze tarafından New York'un Brooklyn bölgesinde inşa edilmiştir. Harlem River konutları ile bir çok benzer özellik taşımasının yanı sıra "beyazlar" için inşa edildiğinin bilinmesi gerekir. "Zeilenbau" sisteminden izler taşıdığı halde doğu-batı doğrultusunda da binaların oluşu, sistemin yeterince iyi uygulanmadığını gösterir. Carl Mackley konutlarından daha az başanlı bir örnektir.





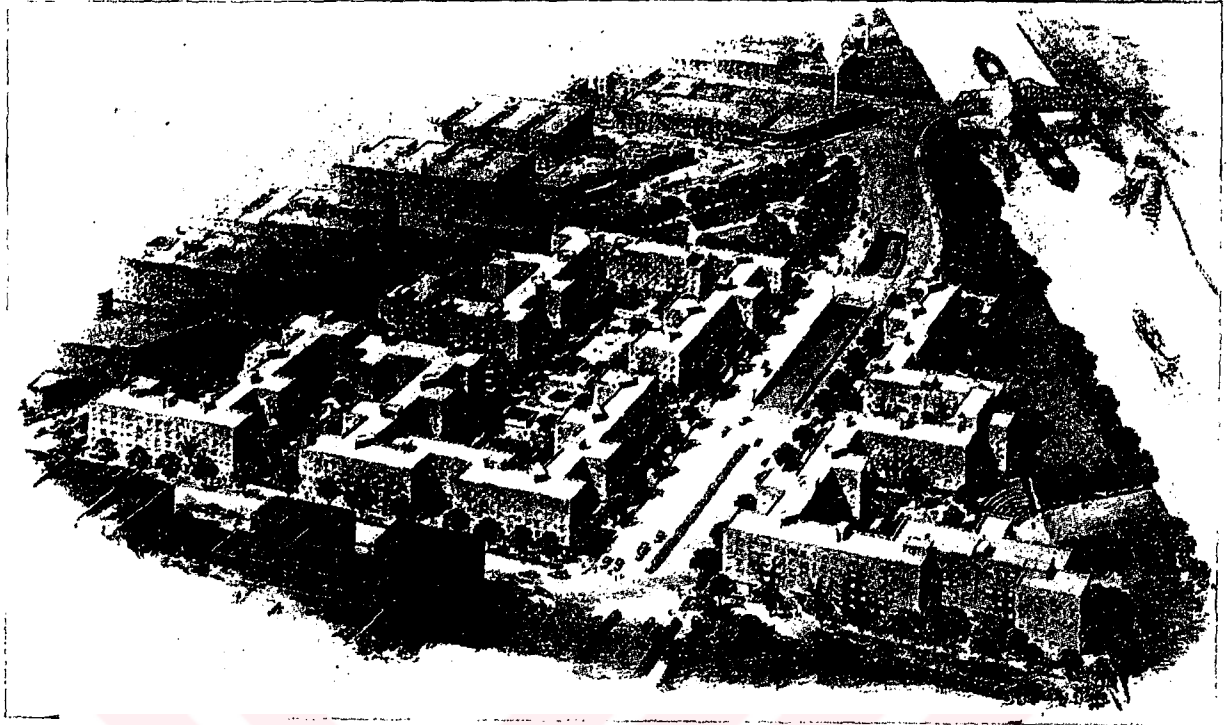


Afro-Amerikan nüfusun 1913-1930 yılları arasında Harlem bölgesindeki yoğunlaşması

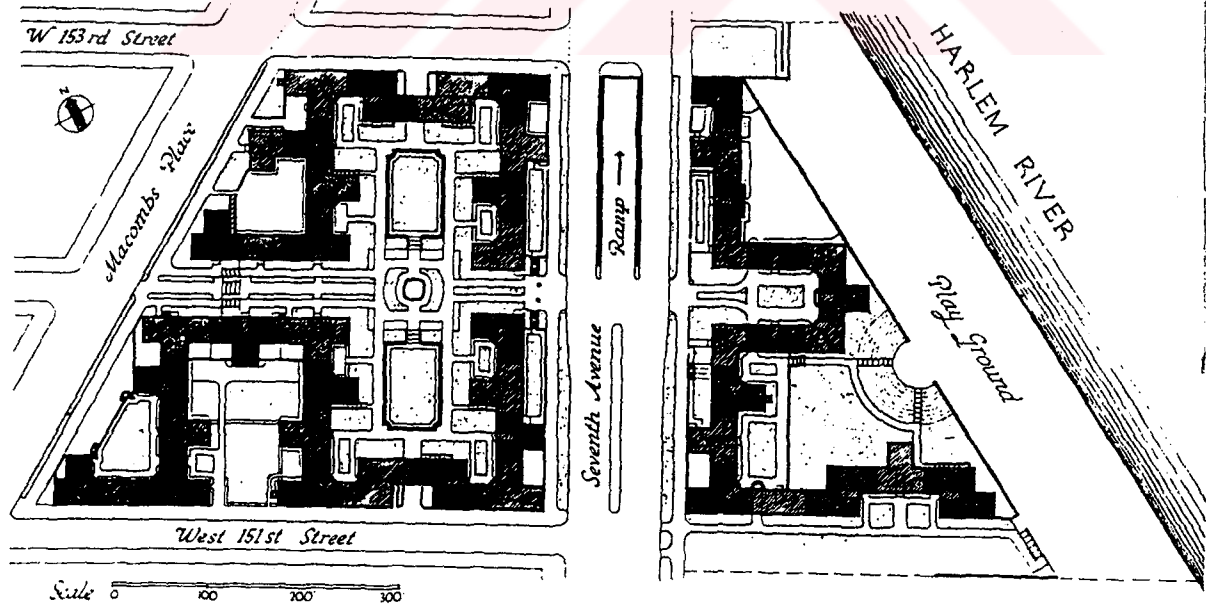


Resim 6-12 New York kentinin "Harlem River" konutları. Yerleşim PLANI New York'daki Afro-Amerikan kesim için hazırlanmış. Direkti ünlümleri yapmak 1937'de tamamlanmış bir konu alanıdır. (Resim 1987'de çekilmiştir.)





Resim 6-13 "The Harlem River" yerleşimini gösteren perspektif. En üstte Harlem bölgesinde Manhattan'dan Bronx'a geçen Macombs Dam Köprüsü görülmekte. Binalar da şehrin diğer bölgelerindeki apartman konutlarıyla "boyut, şekil ve malzeme açısından bir devamlılık sağlanmıştır. Yerleşim tek seferde inşa edilecek büyük ölçekli bir projedir. Yerleşimin batı ve güneyi daha sık dokulu konut alanlarıyla çevrilmiştir.



Resim 6-14 "Harlem River" konutlarına ait vaziyet planı. Vaziyet planı; iki dikey ana eksen üzerinde düzenlenmiştir. Daha önce "152. Cadde"nin bulunduğu kuzey-güney doğrultusuna dik yol trafiğe kapatılarak yaya yolları ve bir iç avlu oluşturulmuştur.

## 7. SONUÇ

XIX. Yüzyılın ilk yarısından itibaren Avrupa ve Amerika'da üretim teknolojisi ve örgütlenmesinin modernleşmesiyle daha çok sayıda insan üretim süreci içine girebilmiş; böylece sürekli genişleme ve kalabalıklaşma potansiyelin sağlayan endüstri merkezileri meydana gelmiştir. (Bilgin et al, 1992). Kitlesele üretim yapmak üzere bir araya gelen nüfus aynı zamanda kitlesele bir konut talebinde bulunmuştur. Nüfus artışı ve kalabalıklaşmayı yaşayan kentlerin mevcut konut stokları ne geleneksele konut üretim mekanizmaları ne de üretimi gerçekleştirecek aktörleri bu gereksinmeye cevap verecek nitelikte değildi. Kitlesele konut talebinin aynı boyutta bir arz mekanizması ile karşılanabilmesi için konut sektöründe modernleşmeye ayak uydurması kaçınılmaz olmuştur.

Yukarıda anlatıldığı gibi Avrupa ve Amerika'da endüstrileşmenin bir sonucu olarak ortaya çıkan kent merkezleri literatürde "merkezileşme" (centralization) ve "merkezden kaçma" (decentralization) olarak geçen kentsel değişim ve dönüşüm evrelerini yaşamıştır.

Avrupa'da konut reformu; I. Dünya Savaşından sonra; devlet, yerel yönetimler, sivil toplum örgütleri vb... kamu kökenli kaynakların konut sektörüne girmesiyle meydana gelmiştir. (Bilgin et al, 1992). Kamu kökenli kaynakların sektör içindeki rolleri sektöre sadece finansal olanak sağlamakla kalmamış; sektörü düzenleyici bir nitelik kazanmalarına da olanak vermiştir. Nitekim amsterdam kentinin güneyindeki bölgenin kamulaştırılarak "şehrin geleneksele mirasını gölgede bırakacak" nitelik ve boyutta hazırlanan Güney Amsterdam projesi kamu inisiyatifi konut sektörü içindeki gücünü anlatabilecek bir örnek olmuştur.

Amerika'da konut reformu Avrupa'dan farklı koşullarda gerçekleşmiştir. "Arazi mülkiyetinin kamusal kontrolü" Amerikan toplumunun yabancı olduğu bir uygulama olmuştur. I. Dünya Savaşı sırasında savunma sanayiinde çalışan işçilerin konut ihtiyacını karşılamak amacı ile Emergency Fleet Corporation tarafından inşa edilen konutlar; devletin konut sektörüne dolaylı olarak girdiği ilk projeler olmuştur. Nitekim sonraki dönemlerde kentsel merkezlerdeki slumların temizlenmesi sırasında "Yüksek Mahkeme"nin "devletin özel mülkiyeti sosyal konut inşa etmek amacıyla



istimlak etme hakkının olmadığı” şeklinde bir karar alınmış olması, kamuoyunun bu konudaki en somut göstergesidir.

Amerika’da devletin konut sektörüne dolaysız yoldan ilk girişi 1933 yılında Roosevelt’in başkanlığa seçilmesi ve “New Deal” kanunlarıyla gerçekleşmiştir. New Deal kanunları ile kurulan (PWA) Kamu İşleri İdaresi Konut Dairesi konut sektöründe merkezi bir otoritenin yasal kurumu olmuştur. Ancak ancak PWA ile aynı dönemde kurulan (FHA) Federal Konut İdaresinin özel sektörü uzun vadeli, düşük faizli ve düşük ön ödemeli ipotek borç ile kredi vererek desteklemiş olması; devlet sübvansiyonunun büyük bölümünün mülk konuta kanalize olmasına sebep olmuştur. Böylece Amerika’da Avrupa’dan farklı olarak bir kamusal kira konutu birikimi olmamıştır.

Kamu İşleri İdaresi’nin (PWA) Konut Dairesi, Amerika’daki konut sektörüne hiçbir zaman Avrupa’daki benzer örnekleri kadar büyük paya sahip olamamıştır. Özellikle Federal Konut İdaresinin (FHA) de kurulup çalışmalarına başlamasından sonra yürüttüğü projelerin bazı önemli “nitelikleri” açısından; daha sonraki “modellere” örnek olmuştur. Ancak “PWA”nın bu ayırtedici niteliklerini incelemeden önce; I. Ve II. Aşama projelerinden olan Carl Mackley konutları ve Harlem River konutlarının birkaç ortak özelliğini vurgulamak gerekir.

Mackley ve Harlem River Konutları güçlü toplumsal hareketler sonucu başlatılmış projelerdir. Her iki proje de konusunda tecrübeli profesyonel plançıların tasarımı olduğundan hem mimari hem estetik hem de yaşanabilirlik niteliklerini taşımaktadır. Mackley ve Harlem River konutlarının taşıdığı bir başka özellik mekansal ve çevresel standartları açısından sonraki projelere örnek olmalarıdır.

Catherine Bauer; “Modern Housing” kitabında; “Ancak tanıdığımız bildiğimiz birşeyi isteyebiliriz demiştir. Kamu İşleri İdaresi’nin (PWA) Konut Dairesinin dört yıllık çalışma dönemi boyunca uyguladığı projelerin niceliğinden çok “nitelikleri”; konut sektöründe sonraki uygulamalar için önem taşımaktadır. Konut Dairesi projelerinde yansıttığı “yaşanabilirlik” özellikleri ile alt orta tabakaya yönelik uygun mekansal ve çevresel verileri bünyesinde barındıran projeler hazırlanabilirliğini ortaya koymuştur.

Projelerdeki ışık, hava, manzara vb.. fiziksel çevre verilerinin yanında oluşturulan “toplumsal hayat” da kullanıcıların bakış açısını değiştirmiştir. Spor alanları, eğitim binaları vb.. sosyal faaliyetlerin yürütülebileceği mekanlara da

projede yer verilmiş olması; konutları için bir tercihi sebebi olmuştur. Projelerdeki “ölçek büyüklüğü” ve “bütünlük” yapılan uygulamanın başarısıdır.

Öte yandan projelerin gerçekleştirilmesi sırasında “arsa üretimi” boyutunda sorunlar yaşandığını göz ardı etmemek gerekir. Projenin uygulanacağı yer konusunda iki karşıt fikir ortaya çıkmıştır. Kent merkezinde slumlaşmış alanların temizlenerek rojenin bu bölgede uygulanması birinci alternatiftir. Ancak slumların temizlenmesi birim konut maliyetini artıran bir etken olmakla beraber, kent merkezindeki arsa spekülasyonu da birim konut maliyetini artırmaktadır. Kentsel bölge dışında kırsal bölgenin imara açılmamış alanlarında projenin uygulanması kar amacı gözetten politik çevrelerin aleyhine bir durumdur.

Sosyal konu projelerinin yürütülmesi sırasında karşılaşılan bir başka sorun “konutların” kime verileceğidir. Proje için “arsa seçimi” kentsel alandaki slumlardan biri üzerinde yapılmışsa sorun daha da büyüyecektir. Zira boşaltılan slum alandan çıkarılan insanların sayısı çoğunlukla hazırlanan projenin yoğunluğundan fazla olmuştur. Amerika’da Avrupa ülkelerinden farklı olarak bir de “ırk ve renk ayrımı gözetme tutumu” olduğunu da göz önüne almak gerekir. Bu da üretilen konutların işletim ve paylaşımı sırasında problemlerin çıkmasına neden olmaktadır.

Türkiye, batı ülkelerin endüstrileşme sırasında yaşadığı sorunlarla 100 yıllık bir zaman farkı ile karşılaştığından sürekli modeller ithal etme durumunda kalmaktadır. (Bilgin et al, 1992). Aslında Amerika’daki kent merkezlerinin yaklaşık bir asır önce yaşadığı slumlaşma ve decentrelizationu Türkiye’de bugün “gecekondulaşma” olarak tanıdığımız kentsel dönüşümle yaşadığımız düşünülürse;; endüstrileşme sonrası konut sorunlarını yaşamış ülkelerin deneyimlerinin önemi anlaşılabacaktır.

Herşeyden önce “konut üretiminin” sadece gerekli kaynakların geliştirilmesi ve yönetiminden ibaret olmadığının en az bunlar kadar önemli bir “tasarım, üretimi işletim ve paylaşım” organizasyonu olduğu kabulünden yola çıkmak gerekir. Avrupa ve Amerika örneklerinde olduğu gibi tasarım konusunda uzmanlaşmış mimar ve plancılar tarafından yapılmalıdır. Konut tasarımına ilişkin bilgi ve bölgelerin özellikle kamu eliyle derlenip merkezileşmesi zorunludur. Üretim yapılması sırasında nitelik ve nicelik kriterleri dengeli olarak kullanılmalıdır. Ülkemizde mevcut konut stoğunun yenilenmesi göz ardı edilerek hep yeni konutların inşa edilmesine ağırlık verilmektedir. Oysa mevcut konutların yenilenmesiyle, yeni

retimlere yapılacak yardım daha çok kullanılabilir konut stoğunun oluşmasına neden olacaktır. Avrupa ve Amerika değişimlerinde alt orta tabaka için kiralık konut sağlama mekanizması olan kitlesel konut üretimini; ülkemizde orta ve üst orta tabakaya yönelik mülk konutların sağlanması şeklinde yorumlanmıştır. Üstelik konut bir de "yatırım aracı" olmuştur.

Türkiye gibi endüstrileşme sürecini daha geç yaşayan ülkelerin en büyük avantajı; "sonuçları görülmeye başlamış deneyimlerin imkanlarını ve sınırlarını" tespit ederek; üretilcek yeni politikalarını bu kriterler doğrultusunda şekillendirme olanağına sahip olmasıdır.



## 8. KAYNAKLAR

- Bilgin, İhsan (1992), Konut Üretiminin Karşılaştırmalı Analizi, YTU Yayını, İstanbul.
- Bilgin, İhsan (1997), "Toplu Konutun Tarihi", Kent Gündemi Yayını, Nisan 1997, s. 23-30, İstanbul.
- Büyük Atlas (1985), Amerika, Arkın Yayınevi, İstanbul.
- Büyük Larousse (1986), Amerika, Cilt 1.
- Cheape, Charles W. (1980), Moving The Masses, Harward University Press, Cambridge, Massachusetts.
- Chudacoff, Howard P. (1981), The Evolution of American Urban Society, Printice Hall Inc.
- Conkin Paul K. (1959), Tomarrow a New World The New Deal Community Program, Cornell University Ithoca, New York.
- Gans Herbert J. (1967), The Lewittowners, Ways of Life and Politics in a New Suburban Cmminity Columbia University Press, New York.
- Goodman, Percival and Paul (1990), Comminitas, Morningside Edition, Colombia University Press, New York. Oxford.
- Grolier International Americana (1984), America cilt 1.
- Hayden Dolores, (1981), Redesinging The American Dream, WW. Norton and Company, New York, London.
- Homeberger Eric (1994), The Historical Atlas of New York City, New York.
- Jackson, Kennth T. (1985), Crabgrass Frontier, Oxford University Press, New York.
- Karaören, Mehmet (1992), Endüstrileşme ve Altkentleşme Sürecinde Konut Üretimi, YTÜ Yayını, İstanbul.



- Mayer Martin (1973), "The Builders, Houses, People, Neighbourhoods, Governments, Money", WW Norton and Company Inc New York
- Mumford, Lewis (1989), The City in History, Harcourt Brace and Company, San Diego, New York, London.
- Oscar Israelowitz's (1996), The Lower East Side Tourbook, Israelowitz's Publishing, New York.
- Pluntz Richard (1990), A History of Housing in New York City, Columbia University Press, New York.
- Radford (1996), Modern Housing in United States, Columbia University, New York.
- Warner Sam Bass (1972), The Urban Wilderness a History of the American City, Harper and Row Inc., New York.
- Wolkoff Michael (1990), Housing New York, State University of New York Press, Albany New York.
- Wright, Gwendyn (1980), Building The Dream, The University of Chicago Press, Chicago.

## ÖZGEÇMİŞ

Aylin Sungur

16.09.1972 Adana Doğumlu.

1979-1984 İsmet İnönü İlkokulu

1984-1986 Özel Adana Lisesi

1986-1990 Adana Anadolu Lisesi

1990-1994 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi

Mimarlık Bölümü

1994- Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

Yüksek Lisans Mimarlık Yapı Bölümü

