

T.C
GAZİANTEP ÜNİVERSİTESİ
GÖÇ ENSTİTÜSÜ
KENT ÇALIŞMALARI ANABİLİM DALI
TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

**SANAYİ DEVRİMİ SONRASI KENTİN VE TOPLUMUN
DİSTOPYAYA GÖÇÜ: ŞEHİR PLANLAMA ÜZERİNE
BİR İNCELEME**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HASAN CAN YAĞLI

Tez Danışmanı: Doç. Dr. SİNAN TANKUT GÜLHAN

GAZİANTEP
NİSAN 2022

T.C
UNIVERSITY OF GAZİANTEP
INSTITUTE FOR MIGRATION
DEPARTMENT OF URBAN STUDIES
MASTER’S PROGRAM WITH THESIS

**THE IMMIGRATION OF THE CITY AND SOCIETY TO
DISTOPIA AFTER THE INDUSTRIAL REVOLUTION: A
REVIEW ON URBAN PLANNING**

MASTER’S OF ART THESIS

HASAN CAN YAĞLI

Supervisor: Assoc. Prof. SİNAN TANKUT GÜLHAN

GAZİANTEP
APRIL 2022

ETİK İLKELERE UYGUNLUK BEYANI

Tez yazma sürecinde, bilimsel ve etik ilkelere uyduğumu, yararlandığım tüm kaynakların kaynak gösterme ilkelerine uygun olarak kaynakçada belirttiğimi ve bu bölümler dışındaki tüm ifadelerin şahsıma ait olduğunu beyan ederim.

İmza:

Adı ve Soyadı:

Öğrenci Numarası:

Tezin Savunma Tarihi:

ÖZET

SANAYİ DEVRİMİ SONRASI KENTİN VE TOPLUMUN DİSTOPYAYA GÖÇÜ: ŞEHİR PLANLAMA ÜZERİNE BİR İNCELEME

YAĞLI, Hasan Can

Yüksek Lisans Tezi

Göç Enstitüsü Kent Çalışmaları ABD Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Sinan Tankut GÜLHAN

NİSAN 2022, 126 Sayfa

Sanayileşme süreci, İngiltere’de ortaya çıktığı 18. Yüzyıl’dan itibaren toplumların ve kentlerin yapısını sürekli olarak değişime uğratmaktadır. Bu değişimin yaşanmasındaki en büyük etken sanayileşme ile birlikte kentlere olan yoğun göçlerdir. Yoğun nüfus artışı barınma ihtiyacını da beraberinde getirmekte fakat kentler bu yoğunlukta nüfus artışlarına yönelik olarak yeterli konuta sahip olmadıkları için ortaya plansız yapılaşmalar çıkmaktadır. Bu süreçte batıdaki örneklerinden yıllar sonra katılan Türkiye kentleri de maruz kalmıştır. Bu soruna yönelik olarak Ebenezer Howard ‘Garden Cities of Tomorrow’ isimli kitabında sanayi kentleri ile kırsal alanın iyi yönlerini birleştirdiği sınıfsız ve sürdürülebilir bir kent planı sunmuştur. Bu gibi planlı kent çalışmaları sanayi kentlerinde ve Türkiye’nin Ankara şehrinde denenmiş fakat alınan sonuçlar en nihayetinde amacından saparak sınıfsal kutuplaşmaları daha da artırmıştır. Küreselleşme çağına kadar alt sınıfın yaşam alanları kentlerde ortaya çıkmaya devam ederken üst sınıf kentlerin kalabalığından, kirliliğinden ve tehlikelerinden kaçma ihtiyacı hissetmiştir. Böylece yatırımlar kentleri dışında, orta-üst ve üst sınıfın ulaşabileceği alanlara aktarılırken kentler içi boşaltılarak yatırımlardan mahrum bırakılmışlardır. Fakat küreselleşme ve neoliberalizmin etkisi ile üretim merkezlerinin ikinci ve üçüncü dünya ülkelerine, merkezi kentlerden çevre kentlere taşınması kentleri sermaye dönüşüm araçları haline getirmiştir. Böylece kentler kentsel dönüşümler, soylulaştırma, yerinden etme gibi kavramlarla sınıfsal ayrımın merkezleri haline gelmişlerdir. Bu bağlamda batıdaki örneklerde Friedrich Engels, David Harvey, Anthony Giddens, Richard Florida gibi isimlerin, Türkiye’de ise Ruşen Keleş, İlhan Tekeli, Çağlar Keyder gibi literatüre önemli katkıda bulunan isimlerin çalışmalarından yararlanılarak eleştirel bir bakış açısı ile araştırmanın yürütülmesi hedeflenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Sanayileşme, kent, toplum, sınıf

ABSTRACT**THE IMMIGRATION OF THE CITY AND SOCIETY TO DISTOPIA AFTER
THE INDUSTRIAL REVOLUTION: A REVIEW ON URBAN PLANNING**

YAĞLI, Hasan Can

Master's Thesis

Institute for Migration Department of Urban Studies ABD

Supervisor: Doç. Dr. Sinan Tankut GÜLHAN

APRIL 2022, 126 Page

The industrialization process has been constantly changing the structure of societies and cities since the 18th century, when it emerged in England. The biggest factor in this change is the intense migration to the cities with industrialization. Intense population growth brings along the need for housing, but because cities do not have enough housing for population growth at this density, unplanned settlements emerge. Cities of Turkey, which joined this process years after their western counterparts, were also exposed. To address this problem, Ebenezer Howard presented a classless and sustainable urban plan that combines the good aspects of industrial cities and rural areas in his book 'Garden Cities of Tomorrow'. Such planned urban studies were tried in industrial cities and Ankara city of Turkey, but the results eventually deviated from their purpose and increased class polarization even more. While the living spaces of the lower class continued to emerge in the cities until the era of globalization, the upper class felt the need to escape from the crowds, pollution and dangers of the cities. Thus, while investments were transferred to areas accessible to the middle-upper and upper-class outside their cities, the cities were emptied and deprived of investments. However, with the effect of globalization and neoliberalism, the transfer of production centers to second and third world countries, from central cities to surrounding cities, has made cities a means of capital transformation. Thus, cities have become centers of class distinction with concepts such as urban transformations, gentrification and displacement. In this context, it is aimed to conduct the research with a critical point of view by making use of the works of names such as Friedrich Engels, David Harvey, Anthony Giddens, Richard Florida in the examples in the west, and those who contributed significantly to the literature such as Ruşen Keleş, İlhan Tekeli, Çağlar Keyder in Turkey.

Keywords: Industrialization, city, society, class

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	i
ABSTRACT	ii
İÇİNDEKİLER	iii
ŞEKİLLER	v
TABLolar	vii
GÖRSELLER	viii
KISALTMALAR	ix
GİRİŞ	1
 BİRİNCİ BÖLÜM	6
1.1. Tezin Konusu ve Problemi	6
1.2. Tezin Amacı ve Önemi	7
1.3. Kullanılan Yöntem ve Literatür Taraması	8
 İKİNCİ BÖLÜM	9
SANAYİLEŞME SÜRECİNİN KENTE VE TOPLUMA YANSIMALARI	9
2.1. Sanayi Devrimi	9
2.1.1. Ulaşımdaki Gelişmeler	11
2.1.2. Fabrika Sistemine Geçiş ve Kente Olan Göçler	13
2.1.3. İşçi Sınıfının Durumu	17
2.1.4. Sanayileşmenin Kente Yansımaları	22
2.2. Şehri Dönüştürme Çabaları	26
2.2.1. Haussmann'ın Paris'i Yeniden İnşası	27
2.2.2. Ebenezer Howard ve Garden Cities of Tomorrow	30
2.2.2.1. Letcworth: First Garden City	35
2.2.2.2. Henriette Barnett ve Hampstead Garden Suburb	37
 ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	39
SANAYİLEŞME SONRASI BANLİYÖ YÖNELİMİ	39
3.1. Hafta Sonu Villaları	39
3.2. Ulaşımdaki Gelişmelerin Kentlere Olan Etkisi	41
3.3. Kitleli Banliyöleşme	45
3.4. Büyük Buhran	49
3.4.1. Dr. New Deal	52
3.4.2. Yepyeni Bir Haussmann	53
3.5. İkinci Dünya Savaşı Sonrası Banliyöleşme	54

3.6. Kente Olan Geri Dönüşler ve Kentlerdeki Sınıfsal Ayrımın Bugünü	57
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	64
TÜRKİYE’DE CUMHURİYET SONRASI KENTLEŞME DENEYİMİ	64
4.1. 1923-1950 Yılları Arası Dönem	64
4.1.1. Korumacı Devlet Politikaları	66
4.2. 1923-1950 Yılları Arası Dönemde Kentleşme	67
4.2.1. Ankara	68
4.3. 1950-1980 Yılları Arası Dönem	74
4.3.1. 1950-1980 Yılları Arası Dönemde Kentleşme	78
4.3.2. Ankara	80
4.3.3. İstanbul	84
4.4. 1980 Sonrası Dönem	91
4.4.1. Kentleşme Yönelimi	93
4.4.1.1. Toplu Konuta Yönelim	94
4.4.1.2. Özel Güvenlikli Sitelere Yönelim	99
SONUÇ VE ÇIKARIMLAR	106
KAYNAKÇA	115

ŞEKİLLER

Sayfa

Şekil 2.1. 1800'lü yılların ortalarında Birleşik Krallık'ta bulunan Black Country isimli bölgedeki kömür fabrikalarının tasviri	10
Şekil 2.2. On dokuzuncu yüzyılda İngiltere'de bir çelik fabrikasının tasviri	11
Şekil 2.3. Fransa'da sırasıyla 1850, 1860, 1870 ve 1890 yılları arasında demiryolu ulaşım ağındaki yayılım	13
Şekil 2.4. William Wyld'ın 1852 yılında Manchester'i resmettiği "Manchester From Kersal Moor" tablosu	23
Şekil 2.5. Gustave Dore illüstrasyonunu yaptığı bu çalışmada Paris'in yeniden inşası sırasında resimde en üstte duran Haussmann ve işçilerin ortaçağ yapıtlarını kentin dışına taşımaları görülmektedir	28
Şekil 2.6. Haussmann'ın şehir merkezindeki yıkımları sonucu şehrin dışında ortaya çıkan gecekondu mahalleleri ve yaşam koşullarının bir tasviri	29
Şekil 2.7. Ebenezer Howard'ın Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform kitabında yaşanabilir bir toplumsal mekan tasviri için kullandığı ilk diyagram olan "The Three Magnets"	31
Şekil 2.8. Ebenezer Howard'ın 6.000 dönümlük arazi üzerine kurulu 32.000 nüfusu içerisinde barındıracağı Bahçe Şehir planı	32
Şekil 2.9. Dairesel biçimde tasarlanan bulvarlar ve merkezdeki büyük bahçe	33
Şekil 2.10. Ebenezer Howard'ın bahçe şehir projesinin diğer bahçe şehirlerle birleştirdiği nihai proje	35
Şekil 2.11. Etrafı yeşil kuşakla çevrili olan Letchworth'ün şehir planı	36
Şekil 3.1. Banliyöye yönelimin bir illüstrasyonu: "Dışarısı o kadar güzel ki, şehirden neden bu kadar uzak olduklarını merak ediyorsunuz."	41
Şekil 3.2. 1881 yılı Chicago demir yolu hattı	42
Şekil 3.3. İngiltere'de mevcut arazi yüzdesi olarak gelişmenin şehir merkezine uzaklığa olan oranı	43
Şekil 3.4. Los Angeles Pacific Electric demiryolu hattı	44
Şekil 3.5. "Dr. New Deal" takma adı ile bilinen Başkan Roosevelt'in ülkenin ekonomik ve politik hastalıklarını iyileştirme çalışmaları üzerine 1934 yılına ait bir karikatür	52
Şekil 4.1. 1931 yılına ait karikatürde yerli üretime teşvik	66
Şekil 4.2. Lörcher'in Ankara (Angora) için planladığı, Ebenezer Howard'ın bahçe şehir planının izlerini taşıyan şehir tasarımı 1924	69

Şekil 4.3. Jansen'in Ankara imar planı	70
Şekil 4.4. Saraçoğlu Konutları'nın planı	72
Şekil 4.5. Turhan Selçuk'a ait geleneksel ve modern tarıma ait bir karikatür	75
Şekil 4.6. Günaydın Gazetesi'nin 7 Ekim 1972 tarihli gazete manşetinde Ankara'nın hava kirliliğine vurgu yapan bir haber	83
Şekil 4.7. 1931-1932 yılları arasında İstanbul için ızgara biçiminde tasarlanmış bir şehir planı	85
Şekil 4.8. İstanbul'da nüfus artışına yönelik 23 Ekim 1963 yılına ait Hürriyet Gazetesi manşeti	88
Şekil 4.9. Dönemin önemli mimarlarından olan Abdurrahman Hancı'nın Le Corbusier'i kentler için önerdiği apartmanları referans vererek İstanbul için çözüm önerileri sunmasına yönelik bir gazete başlığı	88
Şekil 4.10. 1947 yılında yapımına başlanılan Levent Mahallesi	89
Şekil 4.11. Kentsel dönüşümün tasvir edildiği Bedri Koraman'a ait bir karikatür ...	96
Şekil 4.12. 20 Aralık 1982 tarihli Güneş Gazetesi'nde Ataköy'e ait bir manşet	100
Şekil 4.13. İstanbul Ataköy ve Bakırköy'de banliyö bölgeleri ve AVM dağılımı .	101
Şekil 4.14. 2000 yılına ait görselde Kemer Country ve daha sonra kendisi ile birlikte birçok korunaklı kapalı konut alanlarını da bölgeye çektiği konuşlanma bölgesi ..	101
Şekil 4.15. İstanbul'da bazı kapalı konut siteleri ve satış sloganları	103
Şekil 4.16. İstanbul'da korunaklı sitelerin yayılım haritası	104

TABLolar

Sayfa

Tablo 3.1. Ülkelere göre Büyük Buhran öncesi ve sonrası işsizlik oranları	50
Tablo 3.2. Ülkelerin 1820 yılından 1985 yılına kadarki sürece kadar ortalama büyüme oranları ve 1913-1950 yılları arasındaki büyük durgunluk dönemi	50
Tablo 3.3. Büyük Buhran öncesi-sonrasına ait orta sınıf ve işçi sınıfının gelirlerindeki değişim oranları	50
Tablo 3.4. Amerika’da 1923 ile 1963 yılları arasında kişi başına düşen gelir miktarı	53
Tablo 3.5. Ülkelerin yıllara ve sektörler e göre dağılımını gösteren tabloda sanayi ve tarım sektörünün hizmet sektörüne kaydığı görölmektedir	60
Tablo 4.1. 1932-1939 yılları arası Teşvik-i Sanayi yasası ve ülkedeki devlet kuruluşlarına etkisi	65
Tablo 4.2. 1923-1935 yılları arası GSMH, tarım, sanayi ve hizmetlerin Milyon TL cinsinden değeri	66
Tablo 4.3. Türkiye’de 1927-1970 yılları arası kentsel ve kırsal nüfus oranları	68
Tablo 4.4. Yıllara göre traktör, biçerdöver, gübre ve sulak arazi oranları	75
Tablo 4.5. 1950-1965 yılları arası kentlere olan göç oranları	77
Tablo 4.6. 1940-1970 yılları arası nüfus artışının genel nüfus artışındaki oranı	77
Tablo 4.7. Türkiye’nin yedi bölgesinin yıllara göre şehirleşme oranları	77
Tablo 4.8. İstanbul, Ankara, İzmir ve Adana şehirlerinin 1965-1970 yılları arası konut ihtiyacı tahminleri ve gecekond u sayıları	81
Tablo 4.9. Türkiye’de belirli yıllara göre nüfus artış oranları	92

GÖRSELLER

Sayfa

Görsel 2.1. On dokuzuncu yüzyılın ortalarında Manchester şehir merkezine ait bir görsel	24
Görsel 2.2. 1871 yılı İskoçya'nın en büyük şehri olan Glasgow'da bir gecekondu mahallesine ait sokak	25
Görsel 3.1. Pacific Rail Road'ın Los Angeles banliyölerini de demir yolu ağının içine kattığı 1901 yılına ait tramvay hattı görüntüsü	44
Görsel 3.2. 1932 yılında Büyük Depresyon sonrası evsiz kalan insanların New York'un şehir parkı olan Central Park'ta yaşam sürmeye başlamaları	51
Görsel 3.3. Başkan Hoover'ın yönetimi sırasında ortaya çıkan Büyük Buhran sonrası Hoovervilles olarak adlandırılan gecekondu barakaları	51
Görsel 4.1. 1953 yılına ait Ankara Bahçelievler toplu konut yerleşkesi	71
Görsel 4.2. 1950'li yıllarda inşa edilen Ataköy'e ait ikonikleşmiş iki blok	90

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla
s./ss.	: Sayfa / sayfa sayısı
TL	: Türk Lirası
TOKİ	: Toplu Konut İdaresi Başkanlığı
vb.	: Ve benzeri
vd.	: Ve diğerleri

GİRİŞ

Günümüzün toplum yapısını, kentleşme yönelimini, mekân kullanımını belirleyen etkenlerin ana sebepleri sanayileşme ile ilişkilendirilebilir. On sekizinci yüzyılda başlayan üretimi arttırma amacı ile makineleşme yönelimi tarihsel süreç içerisinde sürekli olarak gelişime uğramış, makineler tek bir çatı altında fabrikalarda toplanmış ve bu fabrikalar az nüfusa sahip kasabalara, şehirlere kurulsalar dahi zamanla bu alanların nüfuslarının büyük oranda artmasına sebep olmuşlardır. Kırsaldan kopuş ve daha iyi bir yaşam olanağı umudu ile kentler özellikle on dokuzuncu yüzyıldan itibaren yoğun nüfus artışlarına şahit olmuşlardır. Bu yoğun nüfus artışlarına yine tarihsel süreç içerisinde sanayileşen her bölge, her kent ve her ülke maruz kalmaktadır. Belirli nüfus artışlarına göre konut ihtiyacını gideren kentler için yüksek oranda nüfus artışları bu ihtiyacı gidermekte zorlanmakta, sonuç olarak kentlerde plansız, dar veya çıkmaz sokaklara sahip, alt yapısı olmayan yaşam alanları ortaya çıkmaktadır. Bu durum kentlerin görüntüsünün kalabalık sokaklar ve caddelerle, kirlilikle, gürültüyle, suç ve yoksullukla kaplanmasına sebep olmaktadır. Bu sorunları çözmeye yönelik olarak özellikle Ebenezer Howard'ın Geleceğin Bahçe Şehirleri örneğinde olduğu gibi sınıf farkları gözetmeksizin planlı şehir tasarımları denenmiş, denemelerin bazılarında olumlu sonuçlar alınsa dahi bölgesel nitelikte kalınmış, yerleşim alanları zamanla toplumun belirli sınıflarının karşılayabileceği alanlara dönüşmüş, ayrıca genel olarak kentlerdeki nüfus artışları bu çözümlerin önünde olmuştur. Böylelikle kent merkezleri ve çevresi işçiler ve yoksulların barınma ihtiyacını karşılayan bölgelerle kaplanırken orta ve üst sınıf şehrin dışında, gürültüden, kirlilikten, tehlikeden uzak, kendi temiz, ferah, lüks yaşam alanlarını oluşturmaya başlamışlardır. Ulaşımındaki ilerlemeler ve motorlu araç kullanımının artması ile de bu yönelim bir norm haline gelerek özellikle Amerika ve İngiltere gibi ülkelerde banliyöleşmeye yol açmıştır. Yatırımlar bu alanlara yöneltilerek şehir merkezlerinin

içi boşaltılmış, orta ve üst sınıf şehirlerden kaçarken kent merkezleri göçmenlerin, yoksulların ve alt sınıfın yaşam alanlarına dönüşmeye başlamıştır. Fakat zamanla mekân ihtiyacının artması, kentin ana merkezinin sermaye döngüsüne yetmemesi gibi nedenler gözleri kentsel mekânın genişleyerek merkezden yayılan alanlarına doğru dikmiş, bu alanların dönüşümü sağlanarak sermayenin kentlerde yeniden kendini var etmesi sağlanmıştır. Alt sınıf bu alanlardan zamanla itilerek kent merkezleri, çevresi ve hatta kentin dışındaki alanlar soylulaştırılmış, lüks tüketim mekanlarına dönüştürülmüştür. Alt sınıf ise kentin görüntüsünden uzak, ayrıştırılmış alanlarda yaşamaya terk edilmiştir.

Türkiye’de Cumhuriyet sonrası kentleşme biçimlerine bakıldığında özellikle 1950’li yıllara kadar Ankara temelinde planlı kent çalışmaları denenmiş, orta ve üst sınıfın konut ihtiyacını karşılamaya yönelik Ebenezer Howard’ın Bahçe Şehirleri ve Le Corbusier gibi modern şehir plancılarının tasarımlarından yararlanılmıştır. 1950’lerle birlikte kırdan kopuşlar temelde İstanbul, Ankara gibi büyük şehirlerin nüfuslarını hızla arttırmış, nüfus artışları batıdaki örnekler gibi konut ihtiyacının önüne geçmiştir. Yeterli sermayenin olmaması konut ihtiyacını gecekondulaşma ile çözmüş, yatırımların sanayiye aktarılması sağlanarak ortaya çıkan iş ve istihdam ihtiyacı da bu şekilde karşılanmıştır. Ayrıca 1950-1980 arasını kapsayan bu dönem ülkede apartman yaşamına yönelimin arttığı bir süreci oluşturmaktadır. Bir yandan gecekondu ve 1980’li yıllarla üretimi daha da artacak olan seri ve ucuza inşa edilen apartmanlar, diğer yanda ise modern mimari ile süslenmiş ayrıcalıklı sınıfa hitap eden apartmanlar İstanbul ve Ankara şehirleri başta olmak üzere ülke genelinde konut ihtiyacını karşılayan yapılaşma biçimlerini oluşturmuştur. 1980’li yıllarla birlikte dünya genelinde olduğu gibi Türkiye’de de özellikle küreselleşme ve neoliberal politikalarla şehirler daha çok ön plana çıkmış, bu ön plana çıkışlar şehrin görüntüsünde de düzenlemeler yapılma ihtiyacını doğurmuştur. Kentler bir yandan kentsel dönüşüm adı altında bu görüntüyü bozan alanlardan arındırılarak soylulaştırılmış, alt sınıf gecekondu alanlarında ya da kendileri için ucuza ve seri üretilen toplu konutlarda kentin belirli bölgesine itilerek orada kalmaları sağlanmış, diğer yandan ise yirminci yüzyılın sonlarına doğru dünya genelinde olduğu gibi Türkiye’de de güvenlik kaygısı, kentin kirliliği, kalabalığı ve gürültüsü gibi nedenlerle toplumun ayrıcalıklı kesimine hitap eden kentin dışında veya içerisinde özel güvenli siteler adı altında kapalı konut alanları inşa edilerek kentlerde sınıfsal ayrımın derinleşmesine katkı sağlanmıştır.

Kentlerin sınıfsal ayrım mekanları haline gelmesinin sebeplerini Sanayi Devrimi'nden itibaren inceleyen bu tez çalışmasında süreç içerisinde kentsel planlama anlamında atılan adımların, bu adımların yol açtığı sonuçların ve sorunların, sermaye dönüşümüne yönelik olarak kentsel planlama çalışmalarının toplum yararına olmanın önüne geçilmesinin izlerini Batıdaki örneklerde David Harvey, Anthony Giddens, Richard Florida, Türkiye'de ise Ruşen Keleş, İlhan Tekeli, Çağlar Keyder gibi ilgili alan üzerinde önemli çalışmalarda bulunmuş kişilerin eserlerinden eleştirel bir yaklaşımla yararlanılarak kentlerin özellikle sanayileşme ile birlikte toplumdaki sınıfsal ayrımı derinleştirmesi incelenecektir.

Bu bağlamda tez çalışmasının birinci bölümünde çalışmanın temel adımlarını oluşturan sanayileşme süreciyle birlikte ortaya çıkan sanayi kentlerinin sınıfsal ayrımı derinleştirmesinin incelendiği tezin problemi, bu problem üzerinden tarihsel süreç içerisinde şehir planlamanın dünyada ve Türkiye'de aldığı yönün incelendiği araştırmanın konusu, tarihsel süreç içerisinde kentlerin sınıfsal ayrım mekanları haline gelmesi ve bu soruna alternatif olarak üretilen bir çözüm olan Ebenezer Howard'ın Geleceğin Bahçe Şehirleri adı altında yaşanabilir ve sürdürülebilir bir kent tasarımının sağlanabileceğinin gösterildiği tezin amacı, dünyada ve Türkiye'de şehir planlamanın gelişiminin incelendiği için çalışmanın önemi, kavramsal bir inceleme olan kullanılan kütüphane ve literatür taramasından oluşan çalışmanın yöntemi ve kullanılan kaynaklara değinilerek genel bir çerçeve çizilecektir.

Araştırmanın ikinci bölümünde İngiltere'de başlayan sanayileşme süreci ele alınacak, kırdan kopuşun sebepleri incelenerek fabrika sistemine geçişin kentler üzerindeki etkisine değinilecektir. Sanayileşme ile birlikte ortaya çıkan yoğun göçlerin kentlerdeki nüfus artışına sebep olması, bu yoğun göçlerin konut ihtiyacına çözüm üretilmemesi ve bunu sonucu olarak ortaya çıkan plansız yaşam alanları, alt yapı sorunları incelenecektir. Bu sorunları çözmeye yönelik olarak Paris özelinde Haussmann'ın kenti bu sorunlardan arındırmak için yeniden inşa ederken sorunlara çözüm bulma yolunu seçmemesi ve bunun sonucu olarak da sorunların kentin bir başka bölgesinde kendini tekrar yaratması üzerine özellikle Friedrich Engels'in ve David Harvey'in çalışmaları üzerinden ile kentlerde alt sınıf için konut sorununa yönelik çözümlerin geliştirilmemesine örnek üzerinden eleştirel bir bakış açısıyla yaklaşılmaya çalışılmıştır. İngiltere örneğinde ise kent planlamanın kurucusu olan Ebenezer Howard'ın 'Garden Cities of Tomorrow' kitabındaki sanayi şehirleri ile

kırsal alanın birlikte sürdürülebilirliği üzerine yaptığı çalışması incelenecek, sınıf farkının gözetilmediği ve herkes için bir kent tasarımı modelinin dünyadaki her bir kent üzerinde rahatlıkla uygulanabileceği, kentlerin sanayi kentlerine dönüşerek sermaye aktarım alanlarına dönüşme gibi bir zorunlulukları olmadığı örnek üzerinden gösterilmeye çalışılacaktır. Ayrıca bu planlı kent tasarımlarının Ebenezer Howard'ın kitabını yayınladığı tarihten birkaç yıl sonra faaliyete dökülerek özellikle ilk yıllarında bu bağlamda bir kent modelinin uygulanabilirliğinin mümkün olduğu gösterilmiştir.

Araştırmanın üçüncü bölümünde kentlerdeki yoğun nüfus artışından ötürü orta ve üst sınıfın kentlerin dışında oluşturdukları hafta sonu için kaçış mekanları olarak başlayan sürecin ulaşımdaki ve motorlu araç kullanımındaki ilerlemelerle tüm vaktin kentlerin dışında geçirilmeye başlanması konuları ile bağdaştırılarak incelenecek, bu yönelimin özendirmeler ve yatırımlarla desteklenerek özellikle Amerika'da bu alanların ayrıcalıklı sınıfa hizmet etmekten çıkarak refah dönemi ile birlikte artışa geçen orta sınıf ve işçi sınıflarından da katılımı kitlesel banliyöleşme sürecine yol açması, tüketim toplumunun özendirilmesi konularına değinilecektir. Yatay bir kentleşme yönelimi olarak banliyöleşmenin özellikle 1970'li yıllara kadar kent merkezlerinin içlerini boşaltması ve yatırımlardan mahrum bırakması, yine bu dönemlere kadar araştırmada örnek verilen ve bir şehir planlamacı olan Moses'in içi boşaltılan New York kentini bu kentte yaşayan, göçmenlerden, yoksullardan ve işçilerden oluşan alt sınıfı hiçe sayarak kendi dileğince dönüşüme sokması ve bunun kente daha ağır yükler bindirmesi konuları incelenecek, küreselleşme ve neoliberalizm çağında kentlerin yeniden cazibe merkezleri haline gelerek kente dönüşler, kentsel dönüşümler adı altında rant sağlamak amacı ile soylulaştırma ve yerinden etme kavramlarının yaygınlık kazanması ve toplumsal ayrımı derinleştirilmesi konuları David Harvey, Richard Florida, Anthony Giddens gibi konu ile ilgili önemli çalışmalarda bulunmuş isimlerin eserleri ile incelenecektir.

Araştırmanın dördüncü bölümünde Türkiye'nin kentleşme deneyimi ilk olarak Cumhuriyetin kuruluşu ve Ankara'nın başkent seçilmesi ile konut sorununu çözmeye yönelik olarak planlı şehir tasarımlarının denendiği 1923-1950 arası dönemler incelenecektir. Bu dönemde Ebenezer Howard'ın Bahçe Şehir anlayışı ile Ankara'nın genelinde Jansen ve özelinde Bahçelievler ve Saraçoğlu Konutları gibi planlı kent denemeleri ve sonuçları incelenecektir. 1950-1980 yılları arasında tarımda makineleşmenin ve sanayi yönünde atılan adımların yol açtığı iç göçlerin kentlere olan

etkileri dönem ile ve Türkiye’de kent çalışmaları alanı ile ilgili önemli çalışmaları bulunan Ruşen Keleş ve İlhan Tekeli’nin çerçevesinden ve konu ile ilgili literatüre katkı sunmuş araştırmacıların çalışmalarından yararlanılarak Ankara ve İstanbul özelinde incelenecek, bu göçlerin beraberinde getirdiği, sanayileşme süreci boyunca kentlerin yaşadığı ortak bir sorun olan konut sorununun ve iş ihtiyacının Türkiye’de nasıl çözüldüğü, gecekondulaşmanın ülke genelinde yaygınlık kazanması konularına değinilecektir. Batıdaki örneklerde özellikle orta sınıf ve üst sınıf için konut sorununun banliyöleşme ile yatay bir kentleşme yoluyla çözülme sürecinin Türkiye’de dikey kentleşme modeli olan apartmanlaşma ile çözülmesi ve yaygınlaşma süreci, toplu konut yönelimleri incelenecektir. 1980’li yıllara gelindiğinde küreselleşmenin etkisi ile batıdaki örneklerde olduğu gibi Türkiye’de de kent merkezlerinin sermaye dönüşümü alanları haline gelmeleri ile gecekondulu alanlarının soylulaştırılması, alt sınıfın kendi kaderlerine terk edilmesi veya onlar için oluşturulan toplu konut alanlarında ayrıştırılmaları, orta-üst ve üst sınıf için kentlerin içinde veya dışında inşa edilen kentten kaçış mekanları olarak kapalı konut sitelerine yönelim ve bu süreçlerin kentlerdeki mekânsal ayrımların derinleştirilmesi konuları İlhan Tekeli, Çağdar Keyder ve alan ile ilgili araştırma yapmış diğer isimlerin eserlerinden yararlanılarak incelenecektir.

Sonuç kısmında ise genel olarak araştırmadan elde edilen bulgular kentlerde ve toplumda mekânsal ayrıma yönelik olarak tartışılmıştır.

Giriş ve sonuç bölümlerinin dahil ile araştırma toplamda altı bölümden oluşmaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

1.1. Tezin Konusu ve Problemi

Sanayileşme süreciyle kentler sınıfsal ayrımın merkezleri haline gelip gelmediği üzerine bir ana problem çerçevesinde gelişen bu tez çalışmasında Feodal sistemin yıkılması, topraktan elde edilen gelirin düşmesi, dokumacılığın yaygınlaşması ile birlikte yine dokumacılık alanında üretimi arttıracak buluşlarla İngiltere’de başlayan ve sonrasında dünyanın geri kalanına yayılan sanayileşme sürecinin kırsaldan kopuşlara ve nüfusun kentlere doğru akın etmesine sebep olması ve ortaya çıkan konut sorunu incelenecektir. Tarihsel süreç içerisinde yoğun göçlerin yarattığı plansız yapılaşmalara ne gibi alternatif çözümler üretildiği, Haussmann’ın Paris’i yeniden inşası ve Ebenezer Howard’ın Geleceğin Bahçe Şehirleri isimli planlı kent çalışması örnekleri ile bu çözümlerin toplumsal sınıf bağlamında kentlerde ne gibi sonuçlara yol açtığı konusu incelenecektir. Ayrıca İngiltere ve Amerika’da başlayan banliyöleşme sürecinin özellikle Amerika’da aldığı yön ve bu yatay kentleşme yönelimi ile kentlerin içlerinin boşaltılması küreselleşme dönemine kadarki süreç içerisinde incelenecek ve bu sürecin aldığı yönün küreselleşme sonrasında kentlerin tekrar yatırım alanları haline gelmesi ile kentsel dönüşümler, soylulaştırmalar adı altında kentlerin içinin bu kez alt sınıfça zorunlu olarak boşaltılması sonucuna doğru evrilmesi ayrıca tezin bir diğer araştırma konusunu oluşturacaktır.

Türkiye’de Cumhuriyet sonrası Ankara özelinde kentsel ve bölgesel planlı kent denemelerinin yapılması ve bunun sonuçları incelenecektir. 1950’li yıllarla başlayan kırdan kente göçlerin sebepleri ve ortaya çıkan konut problemi, bu problemlere yönelik atılan özellikle Ankara ve İstanbul kentlerindeki adımlar, gecekondulaşma ve apartmanlaşma süreci bu bağlamda araştırmanın bir başka problemini, ayrıca araştırma konusunu oluşturacaktır. En nihayetinde küreselleşme ve

neoliberalizm ile bir zamanla içi boşaltılan kentlerin tekrar yatırım alanları haline gelmesi ile kentsel dönüşümler, soylulaştırmalar ve sermaye dönüşümü konuları ve bunun yol açtığı bir yönelim olan, yine dünya genelinde olduğu gibi Türkiye’de de özellikle İstanbul’da ilk örneklerinin görüldüğü korunaklı siteler kentlerdeki sınıfsal ayrımı derinleştirmesine yönelik olarak araştırmanın bir diğer inceleme alanını oluşturacaktır.

1.2. Tezin Amacı ve Önemi

Bu tez çalışması sanayileşme sürecinin kentler ve toplumlar üzerinde yarattığı etkiyi, bu etkilerden en büyüğü olan kentlerdeki sınıfa dayalı mekânsal ayrımı tarihsel süreç içerisinde örneklerle göstermektir. Sanayileşmenin beraberinde getirdiği kentsel problemler, konut sorunu ve bu sorunlara yönelik olarak geliştirilen, özellikle Ebenezer Howard’ın bütünleştirici, yaşanabilir ve sürdürülebilir kent vizyonunun öneminin vurgulanması amaçlanmıştır. Batıdan ve Türkiye’den örneklerle alternatif planlı kent çalışmaları denemeleri ve bu denemelerin genel olarak zamanla belirli bir sınıfa hizmet etmek amacı ile yapıldığı, bütünleştirici denemelerin amacından uzaklaşması üzerine tarihten örneklerle çalışmaya derinlik katılacaktır. Ayrıca Türkiye’nin kentleşme deneyimi incelenerek kentlere olan yüksek orandaki göçlerin nasıl çözüldüğü, alt sınıf, orta sınıf ve üst sınıf yaşam alanlarının süreç içerisinde nasıl oluştuğu incelenecektir.

Sanayileşme sürecinin incelenmesi, toplum ve kentler üzerindeki genel etkisi, konut sorununun çözümleri, planlı kent çalışmaları, sermaye dönüşümü için kentlerin alternatif çözüm aracı haline getirilmesi, Türkiye’nin kentleşme deneyimi, kentsel dönüşümler, özel güvenli siteler ve kentlerde sınıfsal ayrımın derinleştirilmesi gibi toplumsal hayatı sanayileşme ile birlikte günümüze kadar şekillendiren konular incelendiği için bu tez çalışması sınıf ayrımının kente ve mekâna yansıması bağlamında bir süreç incelemesi olarak belirtilen sebeplerden ötürü önem arz etmektedir.

Dünya’da ve Türkiye’de şehir planlamanın izlediği yolun sanayileşme sürecinden itibaren incelendiği bu tez çalışması özellikle ilgili alan üzerinde yapılan çalışmaları destekleyici niteliğe sahiptir. Araştırma sırasında kullanılan ve Türkçe çevirisi bulunmayan kaynaklara sıkça yer verildiği için bu bağlamda özellikle Türkçe literatüre bir zenginlik katılmıştır.

1.3. Kullanılan Yöntem ve Literatür Taraması

Bu tez çalışmasının sanayileşme, planlı kent tasarımları, banliyöleşme, küreselleşme sonrası kentsel yönelimler, Türkiye'nin kentleşme deneyimi gibi konuların işlendiği kavramsal bir incelemeye yönelik olması hedeflendiği için geniş bir kütüphane araştırması ve literatür taraması yapılmıştır. Tarihsel bir süreç üzerinden inceleme yapıldığı için konu ile ilgili yapılan çalışmalara ve elde edilen bulgulara birinci elden, ana dilinde veya çevirilerle ulaşılmış, konu ile kullanılan kaynakların tutarlılığı sağlanmıştır. Batıdaki sanayileşme sürecini incelemek üzere Frederich Engels, David Harvey, Anthony Giddens, Murray Bookchin, Neil Faulkner, Hans Freyer, J. M. Robert, Richard Florida ve konuyla ilgili çalışmaları bulunan diğer araştırmacıların eserlerinden yararlanılmıştır. Ayrıca sanayileşme ile birlikte ortaya çıkmaya başlayan plansız ve yaşanılabilirliğin önüne geçen, sermaye dönüşüm alanları haline gelene kentlerin Ebenezer Howard'ın 'The Garden Cities of Tomorrow' isimli eseri ve Robert Fishman'ın ilgili alan üzerinden yaptığı araştırmaları ile Howard'ın planlı şehir tasarımı vizyonu üzerinden nasıl sürdürülebilir kılınabileceği, sınıf farklarının gözetilmediği, insan ve toplum yararına, ayrıca içerisinde kendi kendine yetebilecek üretimin de olduğu alternatif bir yaşam alanına dönüştürülebileceği örnekler üzerinden incelenecektir.

Türkiye ile ilgili bölümde kentleşme üzerine önemli çalışmalarda bulunmuş Ruşen Keleş, İlhan Tekeli, Çağlar Keyder, Sinan Tankut Gülhan, Murat Gül ve diğer birçok araştırmacının eserlerine kaynak olarak başvurulmuş, Ebenezer Howard'ın vizyonunun Türkiye'deki yansımaları özellikle Cumhuriyetin kuruluşu ile beraber başkent seçilen Ankara'da uygulanacak olan ve başarı ile sonuçlandığı takdirde ülkedeki tüm kentlere uygulanabilecek Alman şehir planı Hermann Jansen'in planlı bir kent tasarım modelini denemeleri sonuçları ile incelenecektir.

En nihayetinde İngiltere'de başlayan sanayileşme sürecinin günümüze kadarki etkilerinin incelendiği bu çalışmada ilerleyen süreç boyunca ilgili alanlara yönelik doğrudan veya dolaylı alıntılar ve kaynak göstermelerle konu bütünlüğü sağlanmaya çalışılmış, yine konu ile ilgili geniş veriler, tablolar, grafikler ve görsellerle araştırmanın sağlam bir temele oturtulması amaçlanmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM

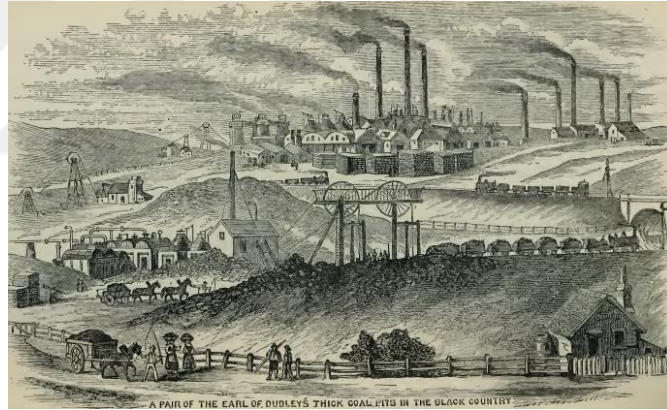
SANAYİLEŞME SÜRECİNİN KENTE VE TOPLUMA YANSIMALARI

2.1. Sanayi Devrimi

Sanayi Devrimi olarak adlandırılan dönem genel itibarı ile Britanya’da 18. Yüzyılın ortalarında başlayan ve 19. Yüzyılın ortalarına kadar devam eden, üretim ve tüketimdeki talebi karşılamak için binlerce yıldır kullanılan odun alevinin yerini kömür alevinin, kas gücünün yerini buharla çalışan makinelerin, gelenekselliğin yerini modernliğin alması, kırdan kente göçlerin sürekli ve büyük rakamlarda olması, böylelikle köylerin, kasabaların kentlere dönüşmesi, toprağa olan bağımlılığın azalması veya bu bağımlılığın anlamının değişmesi, bir zamanlar toprağa bağımlı olan tarım işçilerinin kentlerde ücretli sanayi işçilerine dönüşmesi, iş bölümünün ve uzmanlaşmanın giderek artması, ölüm oranlarının düşmesi, evlilik yaşının yükselmesi, kent nüfusunun sürekli artması gibi örneklerle açıklanabilir. Ayrıca bu dönemde deniz yoluyla yapılan ulaşım ve ticaretteki gelişmelerin yanında demir yolunun yayılması, gazete ve telgraf sisteminin gelişmesi ile ulaşım, iletişimde ve ticarete hızın anlamını değiştirmeye başlamış, küreselleşmenin ilk adımları atılmıştır. Kısacası birbirini tetikleyen tüm bu gelişmelerin gerçekleştiği sanayileşme süreci, fabrikaların, makinelerin, sınıfların, üretimin, ticaretin, kapitalizmin yükseliş dönemi olarak adlandırılabilir (Marshall, 1999: 632-633). Böylelikle İngiltere’de başlayan ve zamanla tüm dünyayı toplumsal ve kentsel anlamda değiştirecek olan sanayileşme sürecine girilmiştir.

Sanayileşme sürecini hızlandıran en büyük etkenler arasında madenlerin çıkarılmasında ve kullanılmasındaki artış gösterilebilir. “18. yüzyılda, kömürün kullanılmasını mümkün kılan icatlarla birlikte, çağlar boyunca yakıt olarak oduna

süren bağımlılık son buldu.” (Roberts, 2015: 444). Sadece şu örnek: “Kok kömürünün büyük miktarlarda kullanımı ve tasfiye ocaklarının eskisine göre elli kat daha büyük hale gelmesi” (Bookchin, 1999: 268) üretimdeki devasa artışı ve toplumların, kentlerin üzerinde bırakacağı etkiyi açıklamak için yeterli olacaktır. Kömür kullanımının yaygınlaşması ile birlikte cevhere olan ilgide artmaya başlamıştı (Şekil 2.1’de sanayileşme ile birlikte kırsal alanlarda yükselen maden ocaklarının bir tasviri görülmektedir). “Binlerce yıl boyunca işlenmeden duran kömür ve demir yatakları, Avrupa ve Kuzey Amerika’da geleceğin endüstriyel coğrafyasını” belirleyecekti (Roberts, 2015: 444). Böylece manüfaktür üzerine yapılan icatların yanında kömür, maden çıkarma ve işlemede kolaylık sağlayacak yöntemler de aranmaya başlandı. 1763-1775 yılları arasında James Watt’ın geliştirdiği buhar makinesi kömür tüketimi %75 kadar azaltılarak manüfaktürün, daha sonrasında ise sanayinin her alanında kullanılmaya başlandı (Faulkner, 2014: 185). Kısacası "Buhar pamukla evlendi" (Freyer, 2014: 40).



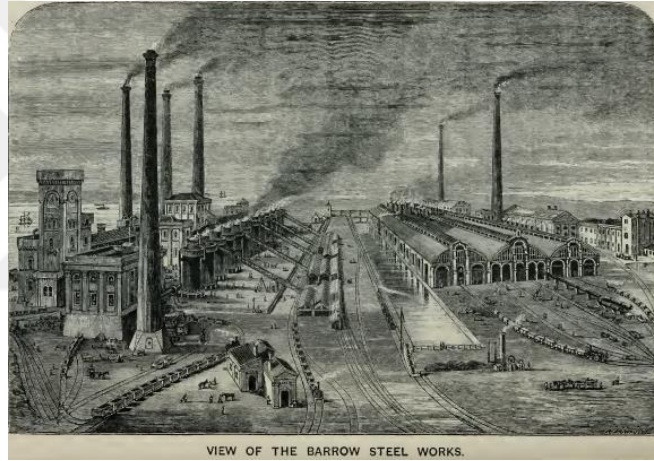
Şekil 2.1. 1800’lü yılların ortalarında Birleşik Krallık’ta bulunan Black Country isimli bölgedeki kömür fabrikalarının tasviri (Griffiths, 1873, s. 58).

Ayrıca makineleşmenin iskeletini oluşturacak olan demirin sanayi alevi ile daha kolay ve ucuz eritilmesi, taş ve tahtanın yerini almasına yol açmıştı (Engels, 1997: 40). Böylece demir günlük hayatın temel yapısını oluşturan materyallerin yerini alarak kentleri şekillendirmeye başladı. Öyle ki “...demir çağı, asıl sanayi devrimi ile başladı diyenler haksız değildi; çünkü demirden ve çelikten bir dünya bu devrimle birlikte kuruldu.” Birçok malzeme artık demirden yapılmaya başlamıştı. Evler, sokaklar, yollar, fabrikalar, şehrin sureti... Kısacası hayatın her alanı metalin ve demirin katılığı ve pürüzsüzlüğüyle değişmeye başlamıştı (Freyer, 2014: 41). “Sanayi

çağı öncesi şehirlerin görüntüsüne egemen olan kilise veya katedral kulelerinin yerini bu kez duman tüten bacalarıyla fabrikalar almıştı.” (Roberts, 2015: 446).

Katı olan her şey buharlaşıyor, kutsal olan her şey ayaklar altına alınıyor ve insanlar nihayet hayattaki konumlarına, karşılıklı ilişkilerine soğukkanlı bir gözle bakmaya zorlanıyorlar. (Engels ve Marx, 2015: 44).

Endüstriyalizm artık hayatın her alanına dahildi. Sanayileşmenin fabrika ortamında kendisini yarattığı doğrudu fakat bu fabrikalarda ortaya çıkan ürünlerin hedefi günlük yaşamda kullanılmaktı. Böylece endüstriyalizm ulaşımdan iletişime, ev içerisinden sokaklara, yollara, binalara kadar ulaşmıştı ve toplumdaki her bir birey bu dönüşüme katılmaktaydı veya katılmaya zorlanmaktaydı (Giddens, 1994: 56). Demirden ve çelikten yeni bir dünya inşa ediliyordu (Şekil 2.2).



Şekil 2.2. On dokuzuncu yüzyılda İngiltere’de bir çelik fabrikası tasviri (Griffiths, 1873, s. 36).

Yeni -endüstriyel- düzenin inşa alanı, güç ve hırsı ifade eden, demirden dökülmüş ve betona oyulmuş kibirli anıtlarla; yıkılmaz olmayan ama kesinlikle yıkılmaz görünen, iri cüsseli makinelerle ve makine teknisyenlerinden oluşan kalabalıklarla ağzına kadar dolu fabrikalar ya da devasa ve kesif kanal, köprü ve eski zamanların sonsuz ibadet tapınaklarını andıran tren istasyonlarıyla noktalanmış demiryolu şebekeleri gibi anıtlarla donatıldı. (Bauman, 2005: 32).

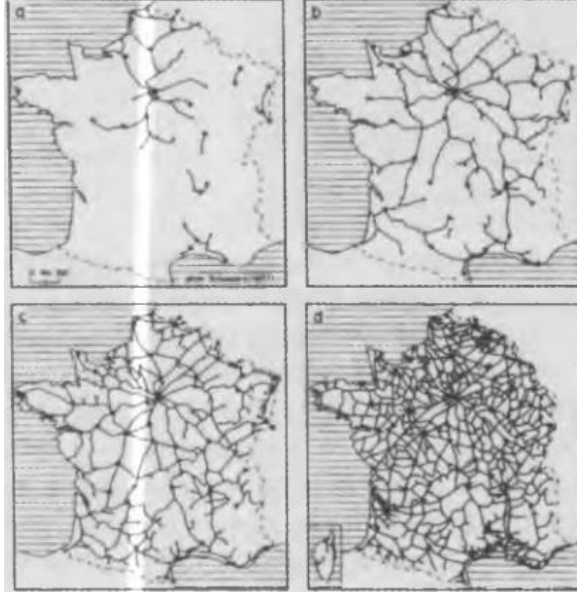
2.1.1. Ulaşımdaki Gelişmeler

Buharlı gemilerin kullanımı Süveyş Kanalı’nın açılmasına vesile olarak deniz ticaretine yeni ve kısa bir yol açmış, buhar gücünün getirdiği hızın yanında yoldan da tasarruf edilerek ticaretin damarları sulanmış, radyo, telgraf, bisiklet, otomobil, haberleşme, fotoğraf gibi buluşlardaki ilerleme ile “zaman ve mekân” kavramlarına farklı bir boyut kazandırılmıştı (Harvey, 1997: 297-298). Doğrudu, Castells’e (2008:

43) göre bilimin ışığında tüm bu ilerlemeler gerçekleşmekteydi. Fakat yapılan bu ilerlemelerin amacı doğrudan insanlığa hizmet etmek değildi. Amaç hızlı, verimli ve en az masraflı olan yola ulaşmaktı. Üretimin, verimliliğin kârın amacı buydu. Üretilen ürün ve kat edeceği süre ile yol ne kadar hızlı ve maliyetsiz olursa o kadar üretken ve verimli olacaktı. Bu hız aynı zamanda kentlerin ve toplumların yapısına da yansımaktaydı. Gündelik ilişkiler daha hızlı ve verimli hale getirilmeliydi. Böylece iletişimde ‘‘telgraf, radyo, telekomünikasyon ve internet ağı’’, ulaşımda ise ‘‘Otoyollar, kanallar, demiryolları, elektrik enerjisi, otomobil, yolcu veya jet uçağıyla’’ kademeli olarak ilerleyen, zamandan ve mekândan tasarruf edilmeye yönelik teknolojik ilerlemeler sağlanmıştı (Harvey, 2008: 81). Basit gibi görünebilir fakat saat dahi zaman ve mekân kavramını günlük hayatta ve üretim alanında büyük değişime uğratmıştır. Çalışma saatlerinin kesin olarak belirlenmesi günlük zamanı dilimlere ayırarak yapılan işin bir düzen dahiline oturtulması sağlanmıştı (Giddens, 1994: 23). Sanayileşme ile mekanize bir toplumsal süreç ve üretim biçimine geçilmişti. Buhar gemilerinin yanı sıra ismini doğrudan demirden alan demir yolları da bu sürecin yayılması için kilit rol oynamaktaydı. Çünkü ‘‘lokomotiflerin yalnızca demir raylar üstünde kullanılabileceğinin anlaşılması, demir için çığır açıcı bir itici güç niteliğini kazanır.’’ (Benjamin, 2002: 89).

Buharla çalışan ve uzun mesafelere gidebilen, böylece hayvanların çektiği arabaları sadece kısa mesafeli yollara mahkûm eden trenlerde seyahat etmek "uykuda yolculuk" olarak tanımlanıyordu. (Roberts, 2015: 445).

Başta İngiltere’de Manchester ile Liverpool’u birbirine bağlayan bir demir yolu ağı inşa edilmişti (Engels, 1997: 43). Devamında ise Şekil 2.3 Fransa örneğinde olduğu gibi tüm Avrupa’ya, Amerika’ya ve en nihayetinde tüm dünyaya yayılan bir demir yolu ağının temelleri yine bu dönemde atılmasıyla birlikte yine en başta İngiltere, devamında Avrupa, Amerika ve en nihayetinde tüm dünya ‘‘endüstrileşme’’ ve ‘‘metalaşma’’ çağına girmiş bulunmaktaydılar (Bookchin, 1999: 268). ‘‘Bu dönemde yaşayan bir insan at sırtında seyahat ederken birden uzun bir süre durmaksızın saatte yetmiş seksen kilometre hız yapabilen trenlere geçti.’’ (Roberts, 2015: 445-446).



Şekil 2.3. Fransa’da sırasıyla 1850, 1860, 1870 ve 1890 yılları arasında demiryolu ulaşım ağındaki yayılım (Harvey, 2012, s. 144).

Bir gözlemci uzak bir yıldızdan, 1800 yılında -sonra yeniden 1900 ya da 1950 yılında- dünyanın tablosunu çizmiş olsaydı; eski bölgeler üzerinde birdenbire tamamıyla yeni bir çizgiler sisteminin yerleşmiş olduğunu görürdü: düz çizgi, doğru çizgi, paralel, dik açılı demiryolu ve otomobil yolları sistemi, fabrika bacaları, petrol araştırma tesis ve makineleri, istasyonlar ve elektrik fabrikaları, telefon telleri ve yüksek gerilim telleri. Dağları yerinden oynatan doğa güçleri sükûnet bulduğundan beri, hiçbir güç dünyamızın yüzünü sanayi çağının tekniği kadar kuvvetle şekillendirmemiştir. (Freyer, 2014: 28).

2.1.2. Fabrika Sistemine Geçiş ve Kente Olan Göçler

Geleneksel yöntemler üretim için yetersiz kalmaktaydı. Artan ticaret talebini karşılamak, üretimi dönemin olanaklarına göre en üst düzeye çıkarmak için çitleme sistemi ile Feodal yapı yıkılmıştı. Böylece 18. Yüzyılın ortalarında İngiltere’de ve özellikle Manchester kenti çevresindeki köylerde “el tezgâhı” ve “eğirme” yöntemleriyle gerçekleşen ve işin ev atölyelerinde yapıldığı sisteme olan talep artmaya başladı. İş evlere veriliyordu ve bu evler tam anlamıyla bir bölümünün üretime ayrıldığı mekanlardı (Faulkner, 2014: 185). Bu köylerde çiftçilik hala gerçekleşmekteydi fakat üretimin ana unsuru dokumacılıktı ve ailenin tüm fertleri bu üretime katılırdı.

Bu dokumacı aileler, kentlere komşu olan kırsal alanda yaşarlar, ve ücretleriyle oldukça iyi geçinir giderlerdi; çünkü iç Pazar hemen tek pazardı, * ve dış pazarların fethi ve ticaretin genişlemesiyle sonradan gelen rekabetin ezici gücü, henüz ücretler üzerinde baskı yapmıyordu. Dahası, iç pazara dönük talepte, nüfus artışındaki yavaşlığa ayak uyduran ve bütün işçileri istihdam eden sürekli bir artış vardı; ayrıca, evleri kırsal alana yayıldığı için işçilerin kendi aralarında hızlı bir rekabet olasılığı da yoktu. (Engels, 1997: 30).

Bir süre sonra elle gerçekleştirilen manüfaktür, tüketim talebini karşılayamamaya başlamıştı. “ İşte o zaman buhar ile makine, sanayi üretiminde devrim yaptı.” (Engels ve Marx, 2015: 42). 18. Yüzyılın ortalarına gelindiğinde İngiltere’de manüfaktür yoğun talep almaktaydı ve dünya pazarında ticaretin dominant unsuruydu. Dokumacıya dönüşen çiftçilere, köylülere rağmen kol gücüyle yapılan üretim için insan sayısı yeterli olmamaktaydı. Daha fazla üretim güdüsü ile de daha fazla işçi ihtiyacı doğdu ve ücretler artmaya başladı. Bu yüzden tarıma kıyasla manüfaktürde daha fazla gelir elde edilebildiği için hem çiftçilikle hem de dokumacılıkla geçimlerini sürdüren ev atölyesi aileleri artık tam anlamıyla yönlerini dokumacılığa çevirmişlerdi. Böylece tarım, kapitalizmin, metanın eline teslim edilmişti ve bu aileler, ailenin tüm fertleri ile ücrete bağımlı olan dokumacılara dönüşmüşlerdi (Engels, 1997: 32-33).

Geçen her yıl üretimi daha da hızlandıracak yöntemler aranarak geçmekteydi. Makineye olan ihtiyacı her ne kadar alternatif olan kaynaklar (insanlar) (Bookchin, 2017: 30-31) tarafından bir nebze de olsa dengelese dahi yine de talebi, üretim dürtüsünü bastırmaya yetmemekteydi. İnsan bedeninin el verdiği mekanik iş gücünü karşılarsa da gerçek anlamda vücut bulmuş bir makinenin yanında basit, kırılğan ve kolaylıkla deforme olabilir düzeyde idi. İnsana yapılan yatırımların karşılığı alınamayabilirdi. Ama makine devasa cüssesi, sarsılmaz yapısı ile dimdik durmakta, insanın fiziksel varoluşunu hiçe saymaktaydı. Makineler ince işçilik gerektiren el dokumalarını dahi sorunsuzca üretebilmekteydi. Bu durumla birlikte İngiltere özelinde ithalata dayalı dokumacılık yerini ihracata dayalı bir pazar mantığına bırakmaya başlamıştı. Böylece makinelere olan yatırım artmakta, her geçen yıl daha üstün bir makine üretilmekteydi. Ve geliştirilen her makine işçi ücretlerinde ve sayısında azalışa, yapılan işin veriminde ve ortaya çıkan üründe artışa sebep olmaktaydı. Bir işveren için makineye olan yatırım bu durum göz önüne alındığında daha akıllıcaydı. Çünkü kâr her şeyin üzerinde ve kutsal olandı.

Manchester’li bir fabrikatör şöyle diyor: “Eskiden elimizde 75 tarama makinesi vardı, şimdi aynı miktarda iş çıkartan 12 makinemiz var. 14 işçi daha az çalıştırıyoruz, haftada 10 sterlin tasarruf etmiş oluyoruz. Tüketilen pamuk miktarındaki fire %10 civarında bir azalma gösterdi. (Marx, 1975: 462).

Makineleşme öncesi üretimin sınırı insan sayısı ve ürünün işlenme süresi ile ilgiliydi. Fakat üretimi bir anda katbekat arttırıldığı, kol gücünden makine gücüne geçildiği, bir işçinin onlarca kişinin yapabileceği işi birbirine bağlı makineler

sayesinde tek başına yapabildiği sürece doğru ilerlenmekteydi (Marx, 1975: 406). Üretimdeki patlama yeterli olmamakta, daha fazla üretmek için daha fazla insana ihtiyaç duyulmaktaydı. Makineye yönelik bilgi arttıkça merkezileşme dürtüsü de baskın hale gelmeye başladı. Çünkü ‘‘Bilgi herhalde kırsal alanlardaki binlerce, on binlerce evde ve küçük atölyelerde uygulanamazdı. Üretimin bir çatı altında yoğunlaşmasına gerek gösteriyordu.’’ (Drucker, 1994: 47).

İşçiler kendi geçimlerini sağlamak için işe alınmaya bağımlıydılar; sermaye de kendini yeniden üretmek ve büyütme için onları işe almaya bağımlıydı. Buluşmalarının sabit bir adresi vardı; ikisinden biri bir başka yere kolayca taşınamazdı. Muazzam fabrika duvarları iki tarafı da ortak bir hapishaneye kapattı. (Bauman, 2005: 33).

Ev atölyelerinin devasa makinelere uygun olmayışı, dağınık halde şehrin çevresine yayılmış olarak bulunmaları, denetimsiz olmaları gibi sebeplerle üretim talebini karşılamak için yetersiz kalmaktaydı. Ev atölyelerinin vasıfsızlığının aksine fabrika sisteminin temelini oluşturan üretimin tek elde toplanması, ‘‘Taşımacılıkta sağlanan tasarruf, işlevlerde uzmanlaşma, daha güçlü makinelerin kullanılması ve etkin iş disiplininin uygulanması, bu eğilimi çekici hale getirdi.’’ (Roberts, 2015: 446). Ev atölyesi sisteminin şehrin çevresinde dağınık bir biçimde yayılması artık yerini yavaş yavaş fabrikalara bırakma ihtiyacını arttırıyordu. Ev atölyesi sistemine kıyasla fabrikalar üretimi tek elde toplamaktaydı ve bu durum eve iş verme sistemine olan talebi azalttı. Bunun zorunluluğunun sebebi dokumacılığın yayılımı ile alakalıydı. Çünkü artan talebi karşılamak için kaynakların tek tek dağıtılması ve ortaya çıkan ürünün ise yine tek tek toplanması verimlilikte büyük bir açıklığa sebep oluyordu (Harvey, 2012: 8). İşverenlerin kaynaklarını tek merkezde birleştirebileceği ve ortaya çıkan ürünleri de yine burada bir araya getirerek dağıtımını sağlayabileceği alanlara ihtiyacı vardı. Böylece sanayileşme kendini şehir merkezleri ve çevresinde daha verimli kılmaktaydı. Sanayileşme kendi şehir merkezlerini yaratmaktaydı (Lefebvre, 2018: 26). Bunun sonucunda kentin çevresinde bulunan kırsal alandaki dokumacı ailelerinin ücretleri düştü. Dokumacı aileler için fabrikadan başka çalışma imkânı kalmamıştı. Çünkü onlar daha fazla kazanç için toprağa bağımlılıklarından kendilerini sıyrıp el tezgâhı ve çıkırığa yönelmişlerdi. Şu an işleyen sistem fabrika sistemiymiş ve buna adapte olmak zorundalardı. Böylece şehrin çevresindeki popülasyonu oluşturan bir zamanların ev atölyesinde dokumacı halkı fabrikaların kurulduğu bölgelere, şehre doğru göç etmeye başladılar. Kırsal alan tamamen yok edilmese de şehrin içerisine

dahil edildi çünkü artık kırsal kente, kentin de kırsala daha fazla ihtiyacı vardı (Engels ve Marx, 2015: 46).

Nüfusun kasabalarda ve irili ufaklı şehirlerde yoğunlaşması; mülkiyetin ve sömürünün yoğunlaşması; ulaşımın ve ticari mübadelelerin yoğunlaşması, vb. Bu durum, köylü hayatını vaktiyle oluşturan şeyi -zanaatkarlık, küçük yerel ticaret- kaybederek kırsallığını koruyan köylerin hem nüfusunu yitirmesine hem de “köylüsüz kalmasına” varır. (Lefebvre, 2018: 29).

Böylece Manchester şehrinin çehresini değiştirmeye başlayacak olan üretimin tek merkezde toplandığı ve bu üretimin birkaç kişinin elinde bulunduğu fabrikalar kurulmaya başlandı. Şehre her geçen gün bir yenisı eklenen fabrikalar bir mıknaş gibi çevresindeki iş gücünü kendisine doğru çekiyordu. Binlerce, on binlerce işçiye ihtiyaç vardı ve bu talebi karşılayacak olan popölasyonu, çevre köylerdeki nüfusu kendi içine almaya başladı (Freyer, 2014: 58). Ayrıca şehrin esnafı, zanaatkarları, tüccarlarının küçük işletmelerle sokakları doldurdukları dar ve kıvrımlı sokaklar sanayileşmenin getirdiğı hızlı nüfus artışı ile yerini daha geniş caddelere, caddeler boyunca uzanan mağazalara, şehrin kalabalığına bırakmaya başlamıştı (Harvey, 2012: 8).

Bir yerde, -şimdiye dek belki birkaç küçük köyün veya kendi halinde bir küçük kentin bulunduğu bir yerde- yeni teknik buluşlardan ya da yeni maddelerin keşfinden dolayı böyle bir sanayi bölgesi doğunca, bir çırpıda binlerce, on binlerce, belki de yüz binlerce işçiye ihtiyaç duyulur. Sanayinin getirdiğı imkân ve umut bir mıknaş gibi etkili olur; İş imkanları açarak onları kendine çeker. (Freyer, 2014: 49).

Şehir nüfusu çektikçe oraya olan yatırım ve bunun sonucu olarak iş olanakları da artar. Böylece şehir genişlemeye devam eden bir sistematik yol izler. Şehrin genişlemesi ile ortaya çıkan yeni imkanlar, iş bölümünde artış gibi fırsatların yanında talep artışından dolayı aşırı nüfus artışına, işçi ücretlerinde düşüşe de sebep olabilir. Çünkü nüfusun fazla artışı ücretlerde düşüşe, çarpık kentleşmeye ve yoksulluğa neden olarak sağlıksız bir şehirleşmeye sebep olacaktır. Nüfusun düşük kalması ise o bölgeye yönelik yeni yatırım fırsatlarının önünü açacaktır. Bu yüzden nüfusun dengeli büyümesini bir kent için sağlamak önemlidir (Engels, 1997: 50). Sanayileşmenin ilk dönemleri bu durumların rahatça gözlemlenebileceğı yıllardır. Birçok şehir bu sorunu yaşamıştır ve hala sanayileşmenin devam ettiğı günümüzde de bu durumlar yaşanmaya devam etmektedir. Kentlerdeki göç ve benzeri sebeplerle fazla nüfus artışı kendisi ile beraber birçok problemi de beraberinde getirmektedir. Yine kırsal olarak adlandırılabilir olan ve kente göre daha az nüfusu içerisinde barındıran bölgeler ise

olası yatırım fırsatları ve iş gücünün önünü açtığı için kapitalist yatırımcılarla gelişmeye müsait alanlar olarak görülebilmektedir. Böylece bölgelerin coğrafi veya kültürel yapısı, geçmişten beri süregelen durumu sanayileşmenin beraberinde getirdikleri ile değişime uğrayan bir hal almaktadır.

2.1.3. İşçi Sınıfının Durumu

Fabrika sistemine geçiş ile birlikte toplum iki sınıfa bölünmüştü ve terazinin bir ucunda Marx'ın "proleter" olarak adlandırdığı ve toplumdaki bir zamanların dokumacı aileleri, feodal dönemin çiftçileri, köylüleri, küçük esnaf ve kentin zanaat ile uğraşan kesimleri bulunmaktaydı (Engels, 1974: 60). Terazinin diğer ucunda ise "burjuva" olarak adlandırılan ve dönemin tüccarlarını, sermayedarlarını ve sanayicilerini içerisine dahil eden bir sınıf bulunmaktaydı (Bookchin, 2017: 32-33).

Ailenin her bir ferdi nasıl ev atölyesi sisteminde üretime katılıyorsa şu an da fabrika sisteminde erkek, kadın ve çocuk ayrımı yapılmaksızın ağır şartlarda üretime katılmaktaydılar. Gelenekselliğin metal ve çeliğin soğukluğunda, sanayi alevinin sıcaklığında yok olmaya terk edilmesi ile birlikte bu ağır şartlar bir anlam ifade etmemekteydi (Engels, 1974: 61). Bu sistem toplumların ve kentlerin hayatında ilk kez karşılaşılan bir durumdu ve hiçbir toplum veya kentler bu duruma hazırlıklı değildi. Kentin, mekânın, yerleşim birimlerinin, coğrafik yapısının, yapılan işin, iş bölümünün, üretilen ürünün, toprağın, kentin içerisinde barındırdığı toplumun anlamı değişmişti (Freyer, 2014: 49-50). Bu değişim "kırdan kente, tarımdan çağdaş sanayiye, kararlı yaşama koşullarından, günden güne değişen güvensiz yaşama koşullarına, topluca ve birdenbire savrulan işçi sınıfının yığınlığını tamamlıyordu" (Engels, 1974: 61).

Bir köylü çizmeciliği kendine meşgale etmişse, karısı örgü örüyorsa ve başka bir işçi toprağı sürüyorsa, üçüncü bir işçi demirciyse, hepsi yaptıkları işte maharet kazanmışlardır ve bundan sonra ürettiklerini takas ederler, böyle bir iş bölümü insanlığa avantajdır ve özgür insanlar tabi ki işlerini bu şekilde bölerler. Fakat bir işçinin ürettiği ürünün yüzde birini kazandığı, bir kazancının 62 derecede çalıştığı veya zararlı gazlarla zehirlendiği bir iş bölümü, dezavantajlıdır çünkü önemsiz ürünlerin üretimini hızlandırır bile en önemli şeyi yani insan hayatını yok etmektedir. (Tolstoy, 2016: 50).

Bir zamanların çiftçileri, dokumacıları sanayi öncesi dönemde kısmen bağımlı hayatlar yaşasalar da hiçbir zaman böylesine makineleşmiş sistemin içerisinde olmamışlardı. Şu an ki sistem ile çalışma saatleri belirlenmiş bir şekilde sanki bir açma kapama düğmesi üzerlerine yerleştirilmiş gibi çalıştırılır ve durdurulurlar (Bookchin, 2017: 30). Fabrikalar böylelikle belirli bir çalışma sistemine sahip olarak işleyen

binlerce kişiyi bir araya getirmişti. Bu fabrikalarda herkes dokumacı ailelerin evlerindeki gibi üretime katılır ve ürünler ortaya çıkarırdı. Fakat fabrika sisteminde dokumacı ailelerin evlerindeki üretimden büyük bir farkı vardı. “Üreticinin, üretim araçlarından ayrılması. İşçinin ömür boyu ücretli işçiliğe mahkûm edilmesi.” (Engels, 1974: 101).

Nüfusun büyük bölümünün sanayi işçisi konumuna getirilmesi ile birlikte (örneğin 1830lu yıllara gelindiğinde İngiltere’nin Lancashire ve Yorkshire kentlerinin nüfusunun 270.000’den fazlası pamuk üretimi için işçi konumunda çalışmaktaydı.) İngiltere evrensel anlamda ticaret ve üretimin merkezi haline gelmişti. Öyle ki “dünyanın atölyesi” olarak adlandırılmaktaydı (Bookchin, 2017: 32). Fakat bu atölyelerde ortaya çıkan ürünler tek bir işçinin, zanaatçının, dokumacının yaptığı el işinin yerine her bir işçinin elinin değdiği ve en nihayetinde kimsenin “şunu ben yaptım” diyemeyeceği türdendi (Engels, 1974: 80). Ortaya çıkan ürünlerde herkes bu üretime dahil olmaktaydı ve nitelendirilme şekli genellikle üretimin yapıldığı bölgeye atfediliyordu. İngiltere’de özellikle Manchester şehrinde üretilip dünyaya pazarlanan mallar (özellikle dokuma ürünleri) o kadar ün kazanmıştı ki farklı ülkelerde satıldığında “Manchester malı” olarak bilinmekteydi (Faulkner, 2014: 184).

Yüzyıllar boyu belirli bir artış çizgisi izleyen kentlerin nüfusu sanayileşme ile beraber farklı bir boyuta taşınmıştı. Sanayileşme geleneksel üretimin stabil oluşuna katlanamayıp onu yok ederek kol gücüne olan bağlılığın anlamını değiştirmişti. Böylece “Mülksüzleştirilen ve yerlerinden atılan köylü, [yaşama araçlarının] değerini, yeni efendisinden, sanayi kapitalistinden, ücret biçiminde satın almak zorundaydı.” (Marx, 1975: 786). Köylülerin mülksüzleştirilmesinin temel sebeplerinden biri bir zamanlar özgürce kendileri ve hayvanları için kullanabildikleri arazilerin çitlenmesidir. Bu durum sonucunda köylülerin mecburi olarak fabrikalardaki iş gücü ihtiyacını karşılamak için kol güçlerini satarak proleter sınıfına katılmışlardır. Bu işçiler sınıfına aynı zamanda el emeği ile üretim yapan zanaatçılar da katılmaktaydılar (Bookchin, 2017: 35). Çünkü makinenin tek tip ve seri üretimi karşısında zanaatçının tek tek elleriyle üretmek zorunda olduğu ürün vardı. Sonuç olarak zanaatkar makine karşısında rekabet edemedi ve proleter sınıfına dahil oldu. Böylece topraklarından koparılan köylülerin yanında zanaatçılar, küçük esnaflar, tüccarlar gibi dönemin orta sınıf sayılabilecek kesimi de bu gruba dahil edildi veya edilmeye zorlandı (Engels ve

Marx, 2015: 50). ‘‘Bir süre için ücretli işçi olan, ömür boyu ücretli işçi oldu’’ (Engels, 1974: 83).

Aralarında bir üst sınıfa yükselebilenler olmaktadır fakat kıyas yapıldığı taktirde bu oranın pek bir anlamı olmamaktadır. En nihayetinde aradaki tabaka eridi ve sonuç olarak üretim araçlarına sahip olanlar ve olmayanlar ya da mülkiyete sahip olanlar ve olmayanlar olarak ayrımın yapılabileceği toplumsal anlamda iki sınıf ortaya çıkmış oldu (Freyer, 2014: 59). Bu ayrımın bir tarafında elde ettikleri sermayeyi yeniden dönüşüme sokarak kazançlarını daha da arttıran, bunu yapabilecek kadarına sahip olan bir düşünce yapısı ile yukarı tırmananlar ve ayrımın diğer tarafında ise sermaye birikimi yapabilecek kadar kazanç sağlayamayanlar veya kazansa dahi bunu yeni bir kazanca dönüştüremeyerek yerinde sayanlar ve bu yüzden de geriye gidenler. Çünkü ‘‘Yukarı tırmanamayan aşağı inmek zorunda kaldı.’’ (Weber, 1999: 59). Kapitalist mantığın yapması gereken günü kapatır iken elde edilen paranın güne başlar iken elde olan paradan daha fazla olmasıdır. Kapitalist mantık ile işleyen bir sistemde rekabet edebilmek için sermayenin sürekli olarak yeniden ve yeniden döngüye sokulması ve bu şekilde sermayenin arttırılması gerekmektedir. Aksi takdirde kısa da olsa birbirlerinin tökezlemesi dört gözle bekleyen kapitalist rakipler kolaylıkla birbirlerinin önüne geçebileceklerdir. Çünkü kapitalist rakipler sermayelerini yeniden ve yeniden dönüşüme sokmaktadır. Bu mantıkta durmak dahi kapitalisti sistemde geriye itecek, bu rekabet ortamında mağlup olmasına sebep olacaktır (Harvey, 2013: 45-46). Bu durumda kapitalistler içerisinde de alt sınıflara katılımlar olacaktır. Kapitalizm varlığının merkezine artı ürünü, sermayeyi, kazancı koyduğu için bedenen varlığını sürdüren insanlar bu kazancı kolaylaştıran et ve kemik torbalarından farksızlardır. Böylece ‘‘Kapitalizmin mantığı, proletaryanın "sürekli yoksullaşması"nı içerir: Küçük bir grup daha çok zenginliği ele geçirirken işçi kitlesi gittikçe yoksullaşır.’’ (Beneton, 1991: 25). Fabrika sisteminin işçilere yüklediği anlam bir bakıma;

...yaptıkları işin amacını belirleyerek ve akışını kontrol ederek bu işte anlam bulmaya alışmış insanları, hünerlerini ve çalışma kapasitelerini, şimdi başkaları tarafından tayin ve kontrol edilen ve yerine getirenler için artık hiçbir şey ifade etmeyen görevlerin yürütülmesinde harcamaya zorlama gereksinimiydi. Bu sorunu çözmenin yolu işçileri, iyi yaptıkları bir işin gururundan mahrum kalıp anlamını kavrayamadıkları bir görevi yerine getirirken düşüncesiz bir itaat göstermeye alıştırmayı amaçlayan kör bir talimdi. (Bauman, 1999: 16).

En üst değer artı ürün, kâr olduğu için insan daha alt sıralarda bir önem teşkil etmekteydi ve teşkil ettiği bu önem sırasında üretime sağladığı fayda onun bir birey olmasının önünde idi. Bir birey, insan olduğu gerçeği yine alt sıralarda yerini almaktaydı. Önemli olan onun bir beden olarak, fiziki gücünün ne kadar kullanılabileceği idi. Gerisinin pek de bir önemi yoktu. Yaşamını sürdürebileceği kadarı, daha fazlası verilmeksizin asgari ücret adı altında kendisine emeğinin karşılığı olarak sunulmaktaydı.

...her emekçi, alıştığı ufak-tefek lükslerden vazgeçmeyi, hiç yaşamamaya yeğler; bir domuz ahırını başı üzerinde bir çatı olmamasına yeğ tutar; çıplak dolaşmak yerine çul-çaput giymeye razı olur; açlıktan ölmektense patatesle yetinmeyi kabullenir. İşi olmayan birçok kişinin başına geldiği gibi, dünyanın gözleri önünde sokağa atılıp yok olmaktansa iyi günlerin geleceği umuduyla yarım ücrete razı olur. Bu çerçevede, hiçten biraz daha fazla bir şey olan bu ufaklık ücret asgari ücrettir. (Engels, 1997: 111).

Çünkü işçiyi açlıktan öldürmemek fakat aynı zamanda da üretim aracı sahibi olabilecek kadar birikim yapamayacak ölçüde ücret ödemek kapitalist sistemin işleminin ana unsuru idi. İşçi ücreti artsa dahi pazardaki malların fiyatı da artmakta, işçi yaşamını devam ettirebilmek için gereksinim duyduğu malların karşılığını pazarda yine ücretindeki artış ile ödemekteydi (Bazen ise ücreti artmadığı halde pazar fiyatları artabilmekteydi.). Çünkü işverenin bu ücret artışının sonucu olarak elde ettiği birikimdeki azalmayı bir şekilde telafi etmek zorundaydı. Bu durumu telafi etmek için ise tabi ki de yönünü işçinin yaşamını zar zor sürdürebildiği ücretine dikmekteydi (Engels ve Marx, 1977: 41). Marx bu durumun kapitalist gelişme ile ortaya çıkan sermaye birikiminin ücretli iş gücünü zorunlu hale getirmesine bağlamaktadır. Çünkü sanayileşme öncesi dönemde toprağa bağımlı olan ve geçimlerini bu toprakları işleyerek geçiren köylüler kapitalizmin isteklerini karşılayamadıkları için kentlerde emeklerini satan ücretli işçiler (Marx'ın tabiri ile ‘‘üretim araçları ellerinden alınmış işçiler’’) ordusuna dönüşmüşlerdi. Sanayileşme sürecinin hızlanmasına paralel olarak da kentler kırsal nüfusu bir mıknaş gibi kendisine çekerek ücretli işçi ordusunu sürekli olarak arttırmıştı (Giddens, 2012b: 41).

Sanayileşme sürecinin bir getirisi olan iş bölümü daha önce de tartışıldığı gibi işçiyi işin tamamından yabancılaştırmıştır.

Kapitalist ekonomide işçinin yabancılaşması, emeğin -kapitalizm in genişlemesiyle giderek artan - üretken gücü ile işçinin kendi ürettiği nesneler üzerindeki kontrolünün yokluğu arasındaki bu dengesizliğe dayanır. (Giddens, 2010: 42).

Parça parça iş bölümleri ve alanda uzmanlaşma ile birlikte ortaya çıkan ürünler üretime katılan her bir işçinin emeğinin sonucu idi. Daha az kişi ile daha uzun sürelerde ortaya çıkarılan ürünler iş bölümü ve uzmanlaşma ile daha çok kişinin emeği ve seri üretim biçiminde ortaya çıkan ürünlere dönüşmüştür. Günümüzde dahi hangi ürüne bakılırsa bakılsın o üründe emeği geçen kişinin izine rastlamak mümkün değildir. Ürünün hammaddesinden son haline gelene kadar o kadar fazla işçinin emeği kullanılmaktadır ki sonuçta ortaya çıkan ürün kimin ürünü olduğu önemini yitirir. Amaç zaten kimin ürettiği değildir. Böylece yine hammaddeden ürünün son haline kadar geçen sürede üretime katılan işçi sınıfı her ne kadar önemli ise bir o kadar da önem teşkil etmemektedir (Harvey, 1997: 122). İş bölümü bu durumda suçlanması gereken şey değildir. Şehir hayatı için işin bölümlere ayrılması gerekmektedir. Problemin kaynağı işçinin sömürülmesi ve emeğe yabancılaştırılmasıdır.

Sistem bir organizma gibi işlemektedir. Herkes bütünü oluşturabilmek için kendisini atfedilen işi yapmaktadır. İşin parçalara ayrılması aynı zamanda "... işçiyi insanın bir parçasına indirger." Makineleşme ile birlikte daha da net bir biçime bürünen bu süreç işçiyi de aynı zamanda "... pratik olarak makinanın bir "eklentisi" haline dönüştürür." (Harvey, 1997: 126). Makineler insan bedeninin kullanımına yönelik olarak tasarlanmıştır. Fakat amaç tamamen onun fiziksel yanını kullanmaktır. Toplumsal yönü makine için bir anlam ve önem ifade etmeyeceği, ayrıca üretimde ve kârda bir artış sağlamayacağı için sanayileşme sürecinde de bir etkiye sahip değildir. Sürecin ilerlemesi için ihtiyaç duyulan şey bedenen insanın kullanabileceği makineler üretilmesidir (Adorno ve Horkheimer, 2014: 59). İşçi sayısını karşılamak için zaten kırsaldan gelen büyük bir akış vardı. Çünkü onları bu göçe zorlayan sebepler sistemin bir parçası idi. Feodal sistem ne yazık ki şehirde sanayi işçisine dönüşecek olan insanları kırsalda aç ve susuzluğa mahkûm bırakmaktaydı. Sanayi ne yazık ki bu sorunu giderme üzerine kurulmamıştı. Bu durumu kendi avantajına çevirerek sistemini topraksız kalan kırsalın insanları üzerinden kurmuştu.

Durumlarının kötü olduğu, sert muamele gördükleri doğrudur tabii. Ama akın akın fabrikalara koşmalarının nedeni yine de, durağan, zorba ve aç bir kırsal toplumun en dibinde bulunmaktan daha iyi olduğu içindi. Tüm kötü koşullara karşın çok daha iyi bir "hayat kalitesi"ne ulaşıyorlardı. (Drucker, 1994: 50).

Sistematik biçimde, vardiya sistemi ile tamamen mekaniğe dayalı bir hayat biçimi ile toplum yeni bir çağa girmişti. Bir tarafta emek gücünden başka hiçbir şeye sahip olmayan ve sadece bu emek gücünü satarak kendisini şehirde var edebilen işçi

sınıfı ve bu işçi sınıfının anti tezi olarak sayılabilecek, üretim araçlarına sahip sermayedarlar, mülk sahipleri, kapitalistler olan ve işçi sınıfının emeklerini satın alarak karşılığında onları hayatta tutmayı sağlayabilecek kadar ücrete bağlayan üst sınıf bulunmaktadır.

İş bulma mutluluğuna erişmişse, yani burjuvazi onun sırtından zengin olma lütfunu ona bahşetmişse, kendisini bekleyen ücret, ruhuyla bedenini bir arada tutmasına ucu ucuna yetecek bir ücret. İş bulamazsa, polisten korkmadıkça çalabilir, ya da aç kalır ki, o zaman polis, bunu rahatsızlık vermeyecek bir biçimde yapmasına özen gösterir. (Engels, 1997: 54).

Makinelerin gözünde insanın yaş, cinsiyet gibi farklılıklarının bir anlamı yoktu. Bu yüzden sistemin içerisine kadınlar ve çocuklar da dahil olmaktaydı. Ayrıca kapitalistlerce kadınlar ve çocuklar yetişkin erkeklere göre daha kolay emir verilebilir ve boyun eğdirilebilir olduğu için sömürülmelerinde bir zorluk yaşanmıyordu. Böylece işçi sınıfı içerisinde kadın ve çocuklara büyük talep vardı (Bookchin, 2017: 36).

Öyle ki bu durumu yasallaştıracak bazı kurallar dahi vardı.

Bir İngiliz fabrika müfettişi şöyle diyor: "Bölgemdeki en önemli sanayi kentlerinden birinin yerel gazetesinde şu ilan dikkatimi çekmişti: 12 ila 20 yaşlar arasında gençler aranıyor; 13 yaşından küçük görünmemeleri şarttır. Ücret haftada 4 şilindir. Müracaat vb. " "13 yaşından küçük görünmemeleri şarttır" ifadesi, fabrika yasasında yer alan ve 13 yaşından küçük çocukların günde sadece 6 saat çalışabilecekleri hüküm ile ilgilidir. (Marx, 1975: 426).

2.1.4. Sanayileşmenin Kente Yansımaları

Sanayileşmenin 18. yüzyıldan beri dönüşüme uğrattığı kentler yaşanılabilirliğin önüne geçerek kendini ancak metaya indirgediği haliyle var edebilmekteydi. Sanayinin bir mıknatıs gibi çektiği kentin dışındaki nüfus, özellikle feodalizmin yıkılması, makinelerin tarımsal üretimde ve sanayi alanında kat ettiği ilerlemelerle birlikte kendilerini var edebilecekleri tek ortama doğru yığılmaktaydı. Yaklaşık olarak dörtte üçü feodal sisteme bağlı olan toplulukların “...toplumsal bakımdan kökleri ile ilgileri kesildi, tamamıyla başka yönlerde sürüklenen kumlar gibi...” sanayi bölgelerinin işçi sınıfını oluşturmak için göç ettiler (Freyer, 2014: 30). Bu göçlere hazırlıklı olmayan ve bu nüfusu barındıracak mekânı bulunmayan kentlerin çehresi plansız ve çarpık bir kentleşmeyle değişmeye başlamıştı. Sanayileşmenin ilk ortaya çıktığı ülke olan Britanya aynı zamanda bu sorunlarla karşı karşıya kalan ilk ülkeydi. On dokuzuncu yüzyılın başlarında Britanya’da nüfusun yaklaşık %20’si

kasaba veya şehirlerde yaşamlarını sürdürürken yirminci yüzyıla gelindiğinde bu oran %74'e çıkmıştı. On dokuzuncu yüzyıla girerken Britanya'nın başkenti olan Londra'nın nüfusu 1,1 milyon iken yirminci yüzyıla girildiğinde bu rakam 7 milyona fırlamıştı. Sanayileşme sürecinin Britanya'ya göre daha ileri bir tarihte başladığı Amerika'da ise yine on sekizinci yüzyılın başlarında nüfusun %10'u kasaba ve şehirlerde yaşamaktaydı. New York şehri on dokuzuncu yüzyılın başlarında 60.000 nüfusa sahip iken yüzyılın sonuna gelindiğinde bu rakam 4,8 milyona ulaşmıştı (Giddens, 2012a: 956-957). Sanayideki gelişmelerle birlikte dünyanın ticaret merkezi haline gelen Manchester şehri on sekizinci yüzyılın başlarında 10.000 nüfuslu bir kasaba idi. On dokuzuncu yüzyılın ortalarında bu rakam 300.000'e ulaşmıştı (Şekil 2.4). Yirminci yüzyıla girildiğinde ise Manchester şehrinin nüfusu 2.400.000 idi (Giddens, 2012b: 98).

İngiltere'deki endüstri ve ticaret kentlerinin yüzölçümlerinde ve nüfuslarında da patlama görüldü. On dokuzuncu yüzyılın ilk otuz kırk yılı içinde Birmingham nüfusu 73000'den 200000'e, Sheffield'in nüfusu 46.000'den 110.000'e, Halifax'ın nüfusu 63.000'den 110.000'e, Leeds'in nüfusu ise 53.000'den 123.000'e çıktı...Bu kentlerdeki fabrikalar kırsal kesime kadar yayılarak kentsel yığılmalar oluşturuyor, yüzyıllardır çok az değişikliğe uğramış olan köyleri ve kasabaları silip süpürüyordu. (Bookchin, 1999: 269).



Şekil 2.4. William Wyld'in 1852 yılında Manchester'ı resmettiği "Manchester From Kersal Moor" tablosu (<https://en.wikipedia.org>, 16.12.2021).

"Atölyeli evler, kanallar ve su kıyıları şehri olan Manchester'ın çehresi değişerek dip dibe inşa edilen ucuz apartmanları, dokuma fabrikaları ve demiryollarıyla dikkat çeken bir yere dönüştü." (Faulkner, 2014: 185).

Şehirlerin yapısı genel olarak sistematik bir artış için tasarlanır ve böylece nüfusun şehir içerisinde dengeli bir biçimde dağılımı sağlanır. Ama sanayileşme döneminde şehirlerdeki nüfus yapısı ne yazık ki büyük çapta göçleri ve beraberinde getirdiği nüfus artışını kaldıramayacak düzeyde olduğu için birçok sorun ortaya çıkmıştır. Şehrin konut sayısı kırsalda işsiz kalarak kendisini kentlerde var etmek zorunda olan ve kentlerde birer fabrika işçisine dönüşecek olan nüfusu barındırmak

için yeterli değildi. Bu yüzden şehrin ve fabrikaların çevresinde genel olarak işçilerin yaşadığı kulübeler, gecekondu kısıacası işçi mahalleleri ortaya çıkmaya başlamıştı.

İşçi mahalleleri kentin ve fabrikaların civarına kurulur iken üst sınıfın, yani burjuvanın, iş verenin yaşam alanları bu ortamdan uzaklara, fabrikaların tozunun ve gürültüsünün, aynı zamanda işçi sınıfının da ulaşamayacağı yerlere kurulmuştu (Giddens, 2012b: 101).

Örneğin Manchester'ın kent merkezi tam anlamıyla bir merkezi iş alanı konumundaydı (Görsel 2.1). Ticaretin kalbi olduğundan dolayı gündüzleri şehrin kalabalığı, trafiği Manchester şehrine akıyordu. Merkezdeki ana caddeler dükkanlarla, mağazalarla, katlı binalarla donatılmıştı.



Görsel 2.1. On dokuzuncu yüzyılın ortalarında Manchester şehir merkezine ait bir görsel (manchestergalore.tumblr.com, 16.05.2015).

Katlı binalar şehir merkezinin çevresinde yer alan işçi mahallelerini gizlemekteydi. Merkezin çok daha dışarısında ‘‘rüzgârlı tepelerde’’ bolluk ve refah içerisinde burjuvaya, üst sınıfa mensup insanlar yaşamaktaydılar. İş yerlerine şehrin merkezini işçi sınıfı mahallelerinden ‘‘bıçakla keser gibi’’ ayıran ana yolları kullanarak tek bir sefalet tablosuna rastlamadan geçip giderlerdi (Engels, 1997: 76-77). Öyle ki:

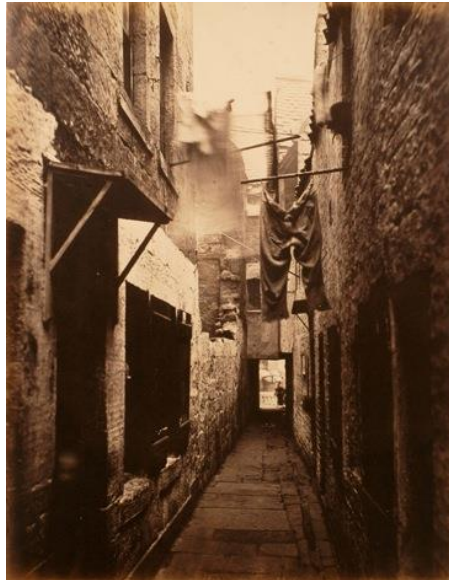
...kişi kendini işi ve eğlence gezintileriyle sınırlarsa, bu kentte yıllarca yaşasa da, her gün sokağa çıksa da emekçi mahalleleriyle hatta işçilerle bile karşı karşıya gelmeyebilir. (Engels, 1997: 76).

Nüfusun giderek artıyor olması kent merkezlerini de daha cazip hale getirmekteydi. Bu yüzden de yatırımlar genellikle kent merkezine yapılmaktaydı. Kent merkezinden üst sınıfın yaşadığı şehrin dışındaki alanlara ulaşım alt sınıf mahallelerini görmeyen ve şehrin merkezine bağlanan kısa yollarla sağlanmaktaydı. Böylelikle şehir

merkezi ve üst sınıfın yaşadığı alanlar gelişmekteydi. Arada kalan bölgeler ve işçi sınıfı mahalleleri ise bu sistemin gerisine itilerek yoksulluk mekanları olarak kalmaktaydı (Giddens, 2012a: 946-947). Bu mekanlar işçilerin, işsizlerin, göçmenlerin, hırsızların, hayat kadınlarının yaşadığı ve genel olarak bir tabir kullanılması gerekir ise de ‘toplumsal tortu’ olan yoksulluğun ve sefaletin hüküm sürdüğü; dar, karanlık, kasvetli mekanlardır (Resim 2.2). Özellikle Engels Birleşik Krallık’taki sanayileşmeye ve bu sanayileşmenin getirdiği yoksulluğa ve sefalete birebir gecekondulu mahallelerinde şahit olarak bu alanları ‘İngiltere’de Emekçi Sınıfın Durumu’ isimli kitabında derinlemesine anlatmıştır. Kitaptan alınan şu paragraf sanayileşmenin ilk yıllarında İngiltere’de karşılaşılan ve günümüzde dahi hala sanayileşmeye devam eden kentlerin yaşadığı, sanayileşecek olan kentlerin ise yaşayacağı sorunları rahatlıkla özetler nitelikte olacaktır:

...sokaklar arasındaki daracık geçitlerin ya da evler arasındaki üstü örtülü pasajların açıldığı ev bloklarının baktığı avlulardaki pislik ve zar zor ayakta duran harabeler her türlü tanımın ötesindedir. Camı olan bir pencere bulmak kolay değildir; duvarlar dökülmektedir; kapı-pencere çerçeveleri sağlam değildir, kırıktır; tahtaları eski olan kapılar birbirine çivilenmiştir, ya da bu hırsızlar semtinde, çalacak bir şey olmadığı için kapıya gerek olmayan bu semtte, tamamen kaldırılıp atılmıştır. (Engels, 1997: 57).

Öyle ki: ‘‘Viktorya döneminin orta sınıflarını şehrin karanlık tarafından gelen korkunç hikâyelerle ürpertmiş engin bir literatür vardır.’’ (Davis, 2007: 37-38).



Görsel 2.2. 1871 yılı İskoçya’nın en büyük şehri olan Glasgow’da bir gecekondulu mahallesine ait sokak (commons.wikimedia.org, 18.04.2021.)

Gecekonduşmanın bu denli fazla olması iş bölgelerinin ve fabrikaların merkezileşmesinden ötürüdür. İşçi sınıfları doğrudan şehrin çeperini sararak bu bölgelere yerleşirler.

Sanayi Devrimi'nden itibaren toplumsal sınıfların sınırları daha da belirginleşmeye ve sınıflar arasındaki farklar daha da artmaya başlamaktadır. Artı üründen kaynaklanan sermaye birikimi kapitalistlerce yeni sermaye araçlarına dönüştürülerek hem fiziksel bir forma büründürülmüş hem de artı ürün sağlayacak yeni sermaye araçları görevi görmüşlerdir. Alt sınıf ise emeklerinin karşılığını yaşamlarını sürdürmeye ucu ucuna belki yetecek kadar ücrete tabi tutularak var olmaları sağlanmıştır. Günümüzde bu durum gözle görülür biçimde özellikle ikinci ve üçüncü dünya ülkelerinde yaşanmaktadır. Sermayeler kentlerde fiziki olarak, bankalarda, internette ise sanal olarak kendilerini var etmekte, yeni sermaye araçlarına dönüşmektedirler. Alt sınıf ise gün geçtikçe daha da altlaşmaktadır. Dünya savaşlarından sonra yeni bir anlam kazanan, üniversite eğitimi almış, mühendisler, sağlık uzmanları, hukukçular, pazarlama ve bilgisayar analizcileri gibi alanında uzman “orta sınıf” (Balibar ve Wallerstein, 2000: 176) ise alt sınıf ve üst sınıf arasındaki gerilimden ötürü iyice daralmakta, kendisini çoğunluğun olduğu alt sınıfa doğru kaydırmaktadır. Bu sınıfsal erime orta sınıfın her alanına yayılmıştır. Üst sınıf “Hekimi de hukukçuyu da rahibi de şairi de bilim adamını da kendi ücretli işçisi yapıp çıkmıştır.” (Engels ve Marx, 2015: 43). Başarabilen azınlığı ise üst sınıfa katılmaktadır. Bu katılımın başarı olarak görülmesi ise ayrıca incelenmesi gereken bir toplumsal olgudur. Amaç sınıf atlamak ise mevcut olan ve arkada kalan sınıf her zaman istenmeyen, hor görülen sınıf olacaktır. Çünkü sınıf atladıklarında alt sınıf olarak ulaşamadıkları konfora, rahatlığa kavuşacaklar,

Hepsi iyi giyinebilecek, güzel evlerde oturacak, iyi beslenebilecek, elektrikle aydınlatılmış asfalt sokaklarda yürüyebilecek, konserlere ve tiyatro oyunlarına sıkça gidebilecek, gazete ve kitapları okuyabilecek, motorlu arabalara binebilecekler... (Tolstoy, 2016: 47).

2.2. Şehri Dönüştürme Çabaları

Sanayileşmenin beraberinde getirdiği, özellikle on dokuzuncu yüzyıldan itibaren kentlerde ortaya çıkan kalabalık, sağlıksız yaşam koşulları, çarpık kentleşme, sınıfsal eşitsizlik gibi problemler dönemin birtakım düşünürlerini, planlamacılarını daha yaşanabilir bir çevre, toplum ve dünya yaratmak için, özelde İngiltere, olumlu sonuç alınacak şekilde uygulandığı taktirde de diğer tüm dünya şehirlerine de entegre

edilebilecek bir şehir planı tasarlamak için harekete geçirmişlerdir. Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier, Henriette Barnett gibi toplumsal faydacı düşünürler, planlamacılar uzun mesailer harcayarak, daha yaşanabilir ve insani bir alan, bir kent ortaya koyabilmek için içerisinde parkların, bahçelerin, binaların, ortak kullanım alanlarının olduğu planlar tasarladılar. İçlerinden başarıyla uygulanan bazı projeler ütöpik olma özelliğinden çıkıp fiziksel olarak uygulanmayı başaramışlardır. Daha önceki tarihsel örneklerin aksine bu fikirler insani ve toplumsal anlamda kapsayıcıdır. Örneğin Paris'in yeniden inşa süreci her ne kadar şehrin merkezini modern anlamda dönüştürmüş olsa da yoksulluğu ve sefaleti önleyememiştir. Güdülen gaye zaten bu olmamıştır. Bu dönüşümün sonucu yoksulluk ve sefalet kendini şehrin merkezindeki görüntüsünden uzakta ama yine de şehirleşmenin etkisi ile kendini şehrin çeperinde var etmiştir.

2.2.1. Haussmann'ın Paris'i Yeniden İnşası

19. yüzyılda Fransa'nın Paris kenti devrimden sonra halkın yaşam alanına dönüşmüştü (Lefebvre, 2018: 32). Fakat dar sokaklara sahip, kanalizasyon sistemi olmayan, çarpık bir kentleşmeye sahipti. ‘‘...sefalet, kötü yaşam koşulları, hastalık, suç ve fahişelik yeterince sıradandı; en azından endüstriyel kapitalizm koşullarında her yerde rastlanabilecek unsurlardı.’’ (Harvey, 2012: 128). Aynı zamanda genellikle işçi mahallelerinden oluşan şehrin çarpık kısmı ve dar sokakları, isyan ve ayaklanmalarda göstericilere kolaylık sağlayarak -dönemin halk isyanlarında öne çıkan kelimelerinden birisi olan- barikatlar kurmalarını sağlıyordu (Bookchin, 2017:235-236).

Şehrin fiziksel olarak ayaklanmaya müsait olması birbirini takip eden tüm rejimlerin ortak yakınma konusuydu. Bu problem Saisons kalkışmasının yaşandığı 1839' da, sokak çatışmalarının yaşandığı 1851'de Temsilciler Meclisi'nde de ele alınmıştı. Hatta geniş caddeleri, normalde içine girilmesi çok zor olan işçi sınıfı mahallelerine doğru uzatmaya yönelik bazı önlemler de alınmıştı. (Bookchin, 2017:236).

1852 yılında Louis Bonaparte'nin darbeyle ülkenin yönetimini ele geçirip daha sonra da imparatorluğunu ilan etmesi ve Haussmann'ı Paris kentinin dönüşüme sokularak işsizliğin önüne geçilmesi ve sermaye döngüsünün sağlanması için bayındırlık işlerinin başına geçirmesiyle Paris kenti yeniden inşa edilme sürecine girmişti. Haussmann dönemin ütopyacı planlarından esinlenmişti fakat planlardaki boyutların aksine Haussmann kendi ölçeğinde tasvir ettiği boyutları plana dahil etmekteydi. Ütopyacı bir düşünce ile tasarlanan dönemin şartlarına göre çok geniş

(36,5 metre) caddelerle süslü tasarımlar Haussmann için yeterli olmamakta onun idealinde 134 metrelik devasa bulvarlar ve caddeler bulunmaktaydı. Geniş caddeler, devasa bulvarlar, binalar, banliyöler ile Paris kenti yıkılarak Haussmann'ın isteklerine göre baştan inşa edilmeliydi (Şekil 2.5). Mekânın anlamı yeniden yaratılmaktaydı (Harvey, 2012: 21; Harvey, 2013: 47-48). Böylece hem şehrin görüntüsünü bozan dar sokaklar, yoksul mahalleler, çarpık yapılar yıkılacak, hem barikatların kolaylıkla kurulmasının önüne geçilmiş olacak, hem de Paris modernliğiyle tüm diğer kentlerin önüne geçerek bir cazibe merkezi haline gelecekti (Engels, 2013: 79).

Haussmann'ın kentsel ideali, birbirini izleyen uzun caddeler boyunca perspektif ağırlıklı bir bakışı sağlayabilmektir. Bu ideal, kaynağını On dokuzuncu Yüzyıl'da kendini sürekli belli eden bir eğilimde, teknik zorunlukları sanatsal hedefler aracılığıyla soylu kılma eğiliminde bulur. Bu eğilim doğrultusunda, burjuva sınıfının dünyasal ve tinsel egemenliğinin simgesi olan kurumların, caddelerin sağlayacağı çerçeve içerisinde yüceltilmesi öngörülmüştür; caddeler, yapımları bitmezden önce çadır beziyle örtülüyor, sonra anıtlar gibi törenle açılıyordu. (Benjamin, 2002: 102).



Şekil 2.5. Gustave Dore illüstrasyonunu yaptığı bu çalışmada Paris'in yeniden inşası sırasında resimde en üstte duran Haussmann ve işçilerin ortaçağ yapıtlarını kentin dışına taşımaları görülmektedir (Harvey, 2012, s. 124).

Bu denli büyük çapta dönüşümler sınıfsal anlamda da etkisini göstermekteydi. Bölgenin cazibe merkezi haline getirebilmek için şehrin alt sınıfını bu

bölgenin görüntüsünden uzaklaştırmak gerekiyordu ki zaten yüksek kiralar ve tüketim ihtiyacı alt sınıfın şehrin merkezinde yaşamasını olanaksız kılmaktaydı. Her türlü sanayileşme ve toplumun alt sınıfı şehir merkezinden uzaklaştırılıyordu ve bu durum zaten bilinçli olarak gerçekleştirilmekteydi. Böylece kirlilik, yoksulluk ve sefalet şehrin görüntüsünün dışına itilmekteydi (Şekil 2.6). Yerli halkın şehrin merkezinden itilmesi Paris'i ayrıca yerelsizleştirmektedir. Bölge tamamen turistik faaliyetlerle küresel bir merkez haline gelmişti ve şehir insancıl olma özelliğinden uzaklaşmıştı (Benjamin, 2002: 102; Harvey, 2012: 217, 257-258).

"Haussmann" derken ben, büyük kentlerimizden ve özellikle merkezi konumlu olanlarda, bu uygulama, ister kamu sağlığı ve güzelleştirme kaygıları, ister büyük merkezi konumlu iş yeri isteği, ya da ister demiryolları, sokakları vb. yapımı gibi trafik gereksinimleri nedeniyle ortaya çıkmasından bağımsız olarak, şimdi genelleşmiş olan işçi sınıfı mahallelerinde gedikler açılması uygulanmasını kastediyorum. Nedenler ne kadar farklı olursa olsun, sonuçlar her zaman her yerde aynıdır. Bu büyük başarıdan dolayı burjuvazinin her fırsatta kendini yüceltmesine eşlik eder biçimde en rezil sokaklar ve dar yollar ortadan kalkar, ama) hızla başka bir yerde, çoğunlukla en yakın mahallede ortaya çıkarlar. (Engels, 2013: 79).



Şekil 2.6. *Haussmann'ın şehir merkezindeki yıkımları sonucu şehrin dışında ortaya çıkan gecekondu mahalleleri ve yaşam koşullarının bir tasviri* (Harvey, 2012, s. 171).

Paris'in yeniden inşası sırasında işsizlik ve sermaye sorununa çözüm bulunmuştu fakat bu devasa miktarda inşaat süreci için ihtiyaç duyulan sermaye için şehir borçlanmaktaydı. Tüm bunlara rağmen Paris şehri yeniden inşa edilmiş ve büyük bir odak merkezi haline gelmişti. Kafeler, restoranlar, alışveriş mağazaları ile kent tüketim unsuruna dönüşmüştü. En nihayetinde sağlam temellere oturtulmamış ve borçlanmayla giderilmiş sorunlar tekrar gün yüzüne çıkarak tüm ekonomik ve finansal sistemin çökmesine sebep olmuştu (Harvey, 2013: 48-49).

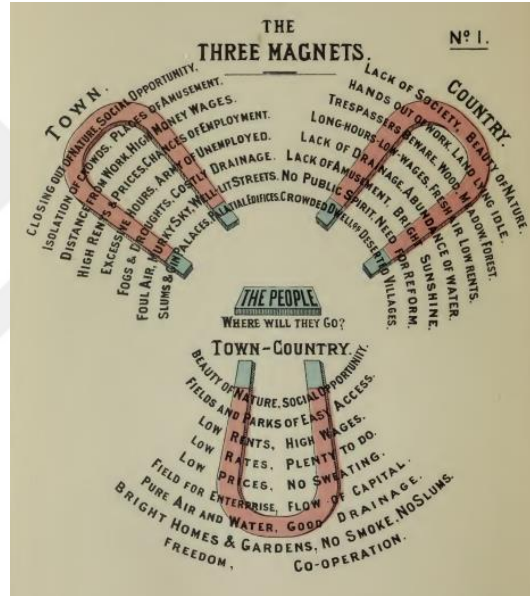
On dokuzuncu yüzyılda baskın görünen ilerleme düşüncesi, çok daha gözle görülür bir şekilde paranın egemenliğiyle, ulusçulukların artışıyla, işçi sefaletiyle, kent yaşamı sefaletiyle ve sınıf çatışmalarıyla biçimlenmişti. (Touraine, 2011: 38).

Finansal olarak iyi düşünülmemiş ve toplumsal anlamda da bir aradalığın göz ardı edildiği bu tarzda yapılmış kentsel sistemler ne yazık ki sürdürülebilirliğin ve insani olmanın ötesinde kalmaktadır. Bütün bu olumsuz örneklerle alternatif olarak Ebenezer Howard, ‘Garden City’ isimli hem insani hem de sürdürülebilir, içerisine sanayinin de dahil edildiği, doğayla bütünleşmiş bir şehir planı tasarlamıştı.

2.2.2. Ebenezer Howard ve Garden Cities of Tomorrow

Sanayi devriminin on dokuzuncu yüzyılda, özellikle sanayileşmenin ortaya çıktığı İngiltere’de topluma ve kentlere olan olumsuz etkisi nedeniyle daha yaşanabilir bir alan fikri birçok düşünür gibi Ebenezer Howard’ı da etkilemekteydi. Amerika’nın Şikago kentinde ve İngiltere’de stenograf olarak çalıştığı yıllarda gözlemlediği kent insana hizmet etmekten çok uzakta, tamamen kapitalizme hizmet edecek şekilde gökdelenlerle, iş merkezleriyle kaplı, kalabalık ve gelişigüzel. Kontrolsüz kentleşme, sağlıksız yaşam koşulları, yetersiz altyapı ve yoksulluk kentin aşırı kalabalıklaşması ile ortaya çıkan problemlerdi ve kentin yaşanılabilirliğini büyük oranda azaltmaktaydı. Buna alternatif bir çözüm yolu bulmak ve bu kontrolsüz gelişmeyi engellemek için Howard 1898 yılında Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform (Yarın: Gerçek Reforma Giden Barışçıl Bir Yol) [1902 yılında Garden Cities of Tomorrow (Geleceğin Bahçe Şehirleri) ismiyle yayınlanacak olan] isimli ilk ve tek kitabını yayınladı. Kitap daha yaşanabilir bir dünya için kontrollü bir şekilde kent gelişimini içeren ütöpik gibi görünen fakat kitabın yayınlanmasından kısa bir süre sonra faaliyete dökülen sürdürülebilir kent modeli planlarını içermekteydi (Miller, 2010: 3-4). Howard bir şehir plancı veya mimar değildi fakat gördüğü olumsuz unsurlara karşı oluşturduğu fikirler, iş birliğine, yardımlaşmaya dayalı bir toplum modeli, kapitalizmin üstünde bir üretim sistemi ve dünyayı yaşanabilir kılma hedefi onu bu alanda başarılı kılmaya yetmekteydi (Fishman, 1982: 24). Kitabında bahsi geçen yaşanabilir ve sürdürülebilir şehir projesi daha önceki tarihte yaşanan kenti dönüştürme çabaları için eski şehirleri yıkıp ve orada yaşayan toplumun sürülmesiyle sonuçlanan örneklerin aksine yeni ve el değmemiş alanlarda bu fikri gerçekleştirmek amaçlanmıştı. Howard’ın yöntemi basitti. Şehir hayatı hızlı akışı, birçok iş olanağı,

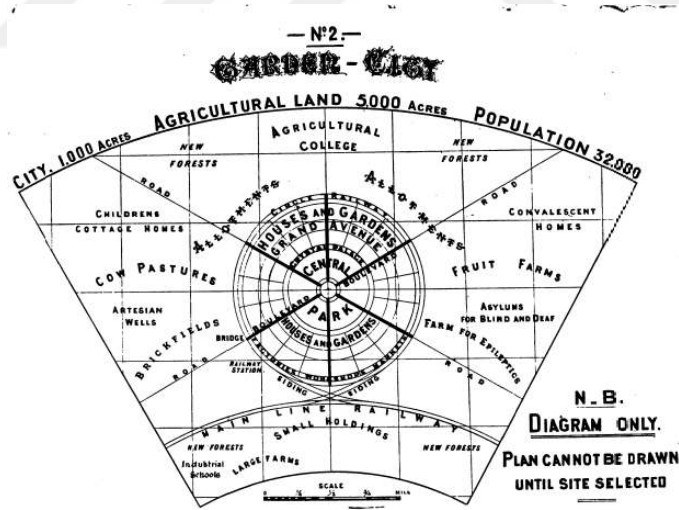
yüksek maaşlar gibi olumlu özelliklerinin yanında toplumsal olma eksikliğinden, sağlıksız yaşam koşullarından, uzun çalışma saatlerinden, çarpık kentleşmeden, kalabalık nüfustan, yoksulluktan, gecekondulaşmadan ve yüksek fiyatlardan dolayı olumsuz özelliklere sahipti. Kasaba yaşamının gerçekleştiği bölgelerde ise temiz hava, doğaya yakınlık, ferah ve sağlıklı yaşam gibi olumlu özelliklerinin yanında durağanlık, gelişmemişlik, işsizlik gibi sorunlara sahipti. Howard kentlerden ve kasabalardan oluşan bu her iki yaşam biçimini de birbirini çeken ve iten mıknatıslara benzetti. Alternatif olarak bir mıknatıs daha ekleyerek kent ve kasaba yaşamının olumlu yanlarının alındığı (Şekil 2.7) daha sonra ‘‘Garden City’’ (Bahçe Şehir) olarak isimlendireceği yeni bir yaşam alanı tasvir etti (Fishman, 1982: 38-39).



Şekil 2.7. Ebenezer Howard'ın *Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform* kitabında yaşanabilir bir toplum tasviri için kullandığı ilk diyagram olan ‘‘The Three Magnets’’ (Howard, 1898, s. 8).

Howard'ın daha sonra dairesel biçimde planını yapacağı Garden City için kasaba ve kent yaşamı birleştirilerek sınıfsal ayrımların ortadan kalktığı ütopyik bir şehir tasarladı. Howard'ın ve dönemin diğer ideal kent düşünürleri, ideallerindeki kentleri sadece kendi düşüncelerini ortaya koyacak şekilde tasarlamamışlardı. İnanılan barışçıl bir toplum hedefi için bu uğurda çalışmaktaydılar. Howard el değmemiş bir arazide sınırı 30.000 olan nüfusu içerisinde barındıracak ve sürekliliğini sağlayacak bir ideal şehir planı tasarlamıştı. Tasarladığı ideal şehrin dış çeperi ise bir ‘‘green belt’’ (yeşil kuşak) ile kaplanarak kentin yayılmasının da önüne geçilmiş olacaktı. Ayrıca bu yeşil kuşak kente sağlıklı bir doğal çevre de katmış olacaktı. Londra gibi

sanayileşmenin getirdiği aşırı kalabalık ve düzensiz ilerleyen şehirleşmelerin aksine planlı ve düzgün bir yaşam ortamı sağlayan bahçe şehirler bu kentlerin yerini alacaktı. Böylece birbiri ile iş birliği içerisinde olan ve nüfusun dengesinin sağlandığı sağlıklı bir kentsel çevre ortaya çıkacaktı (Fishman, 1982: 7-8). Her bir bahçe şehir kendi kendine yetebilecek şekilde tasarlanmış ve içerisinde bulundurulacağı 30.000 nüfusun her biri için ortak ve özel bahçeli alanlar eklenmişti. Nüfus ne bir şehirdeki kadar kalabalık ne de bir kasabadaki kadar yetersizdi. Ayrıca bu ortam toplumu hem zihinsel hem de fiziki olarak özgürleştirici, aynı zamanda ahlaki ve sanatsal anlamda da geliştirici bir dönüşüme sokacaktı. Fakat tüm bu idealleşme süreci ortaya çıkabilecek olası problemler için kentin her türlü planının kâğıt üzerinde çizilmesi gerekmekteydi (Culpin, 1913: 2-4). Howard ekonomik, coğrafi, toplumsal, mekânsal her türlü ayrıntıyı düşünerek 30.000'i kentte, 2.000'i tarımsal alanda bulunan nüfusun ve kapladığı alan olarak 1.000 dönümünün kentsel alana, 5.000 dönümünün ise tarımsal alana ve ormanlık alana ayrıldığı toplamda 6.000 dönümlük arazide 32.000 kişilik nüfusu barındıracak dairesel biçimde bir bahçe şehir (Şekil 2.8) tasarlamıştı (Howard, 1902: 23).

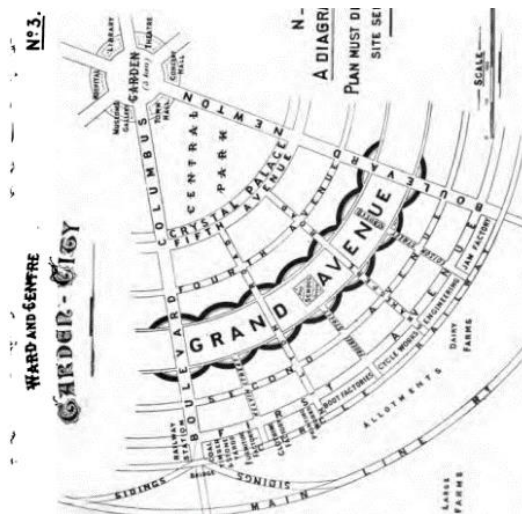


Şekil 2.8. Ebenezer Howard'ın 6.000 dönümlük arazi üzerine kurulu 32.000 nüfusu içerisinde barındıracağı Bahçe Şehri planı (Howard, 1902, s. 22).

Şehrin merkezi ticari, endüstriyel ve kültürel faaliyetlerin gerçekleştiği, kendi kendine yetebilen 30.000 nüfusa sahip bir alandı. Böylece şehrin amacı sanayileşme ile birlikte ortaya çıkan dev metropollerin, kalabalık ve plansız şehirlerin, kötü örneklerin aksine stabil bir şekilde ilerlemek ve bu stabilliği sürdürmektir (Fishman, 1982: 40-41). Şehrin 2.000 nüfusa sahip olan çiftçileri ise 32.000 nüfus için gerekli

olan üretimi ve ayrıca bu üretimin kolaylıkla şehrin içerisinde insanlara ulaşmasını sağlayacaklardı. Böylelikle taze ve anında gerekli gıda ihtiyacı giderilmiş olacaktı. Ayrıca üretici ve tüketici doğrudan birinci elden alışverişi gerçekleştirdiği için fiyatlar da her iki tarafı mutlu edecek şekilde uygulanacaktı. 5.000 dönümlük alan şehrin plansız büyümesinin önüne geçerek onu dengede tutmayı sağlayacak ayrıca içerisinde yaşayan nüfusun da temiz hava ve doğaya olan ihtiyacını giderecek kadar yeterli alana sahip olacaktı. Böyle bir şehrin tasarlanması için herhangi devrimsel bir süreçte ihtiyaç yoktu. Bu plan mantıklı, insani, doğal, yaşanabilir ve sürdürülebilir bir kent modeline sahipti ve tasarlanması yine insanlığın yararına olacaktı (Fishman, 1982: 45-46).

Şekil 2.9’da da görüldüğü gibi Garden City’nin merkezinde kamunun ortak olarak kullanımına açık olan yaklaşık 5.5 dönümlük bir bahçe, bu bahçeyi çevreleyen 145 dönümlük bir merkezi park ve diğer kamu alanları (belediye binası, konser, sergi, tiyatro, konferans salonları, müze, kütüphane, okul, hastane) bulunmaktadır. Ayrıca her biri 120 metre genişliğinde, etrafı ağaçlarla çevrili 6 bulvar da şehrin hem ulaşımını hem de düzenini sağlayacak şekilde tasarlanmıştır. Hem kamu ortak alanlarının konumu hem de bulvarların tasarlanış şekli bahçe şehir içerisinde dolaşımın hızlı ve rahat olmasını sağlamakta, istenilen her yere kolaylıkla ulaşılmasına imkân vermektedir. Ayrıca ‘‘Crystal Palace’’ (Kristal Saray) olarak adlandırılan kısım camlarla kaplı ve dairesel biçimde Central Park’ın (Merkezi Park) etrafını çeviren, her türlü olumsuz hava koşulunda dahi vatandaşların dışarıda zaman geçirebilecekleri bir alandır. İç halkadan dışarıya doğru gidildikçe de cephesi yollara bakan geniş bahçeli evler sıralanmaktadır (Howard, 1902: 22-23).

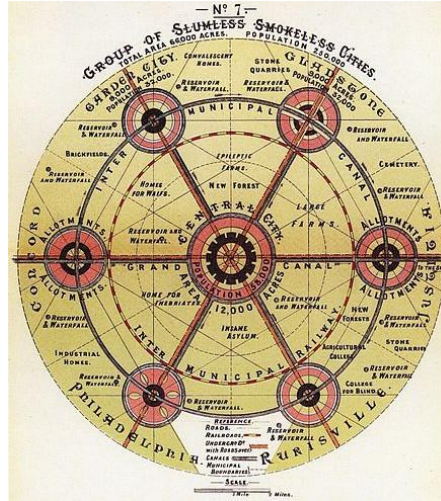


Şekil 2.9. Dairesel biçimde tasarlanan bulvarlar ve merkezdeki büyük bahçe (Howard, 1902, s. 22).

“Grand Avenue” (Büyük Cadde) şehrin iç kısmını ve dış kısmını yeşil bir kuşak olarak ayıracak şekilde, 420 feet (yaklaşık olarak 128 metre) genişliğinde ve 3 mil (yaklaşık olarak 4828 metre) uzunluğunda, içerisinde devlet okullarının, oyun alanlarının yanı sıra ibadet alanları ve geniş bir parkı da bulunduran bir alandır. Şehrin dış çeperinde ise mandıralar, maden depoları, odun depoları, yakıt depoları, fabrikalar, pazar alanı, şehrin enerjisini sağlayan makineler gibi şehrin işlemlerini sağlayan fakat şehrin dışında olması gereken alanlar bulunmaktadır. Bu alanlar bir demir yolu sistemi ile birbirlerine ve dış pazara bağlanarak şehrin içerisine hiçbir şekilde girerek trafik oluşturmayacak şekilde, kendi dış çeperi içerisinde ve dış pazarda akışın gerçekleşmesi sağlanmaktadır (Howard, 1902: 24-25).

Howard’ın tasarladığı bu sistem tamamen kira gelirleri üzerine kurulmaktaydı. En başta şehri kurmak için gereken fon, hayırseverler, bağımsız kuruluşlar gibi sağlayıcılar tarafından karşılanacaktı. Şehirdeki her bir vatandaşın ödediği kira bedelleriyle alınan fon zamanla kapatılacak ve en nihayetinde şehrin tüm geliri yine şehrin vatandaşlarına hizmet etmek için harcanacaktı. İnsanlar kiralarını ödemeye devam edecek fakat ev sahipleri ortadan kalkacaktı. Özel mülkiyet ve toprak sahipliği gibi kavramlar olmadığı için şehir tüm vatandaşlara, topluma ait olacaktı. Sadece yönetimin sağlanması için görünürde bir heyet bulunacaktı (Fishman, 1982: 46-47).

Howard’ın en nihayetinde ortaya koyduğu fikrinde ise birbirine bağlanan bahçe şehirler ile nihai bir “social cities” (sosyal şehirler) planı yaratmaktır. 250.000 nüfuslu, 66.000 dönümlük arazi üzerine kurulu, merkezinde 12.000 dönümlük bir arazi üzerinde 58.000 nüfusa sahip bir “Central City” (Merkezi Şehir) bulunan, birbirlerine bir ağ şeklinde tren yolu sistemi ile bağlı ve birbiri ile entegre olmuş bahçe şehirler (Şekil 2.10) projesidir (Howard, 1898: 131-132).



Şekil 2.10. Ebenezer Howard'ın bahçe şehir projesinin diğer bahçe şehirlerle birleştirdiği nihai proje (Howard, 1898, s. 130).

Howard özelden başlanarak kitabında bahsi geçtiği şekilde küçük bir Bahçe Şehir inşasıyla, daha sonra ise başta Londra olma üzere diğer tüm kentlere entegre edilecek şekilde sanayileşmenin yarattığı kentlerin yeniden inşasının gerektiğini savunmaktadır. Bu planın gerçekleştirilmesi dahilinde sanayileşme ile entegre olmuş bir şehir ortaya konularak yaşanabilir bir kent modeli oluşturacaktır. Aynı zamanda sürdürülebilir bir toplum ve doğa modeli de bu plana dahil olarak çevre ile dengeli bir yaşam biçimi sunulacaktır (Howard, 1902: 150-151).

2.2.2.1. Letchworth: First Garden City

Ebenezer Howard'ın Garden Cities of Tomorrow (Yarının Bahçe Şehirleri) isimli kitabının temelini oluşturan, kır ve kent yaşamını birleştirmenin yanı sıra şehirlerdeki sınıfsal ayrımın da önüne geçmeye yönelik ilk şehir çalışması, kitabını takip eden yıllarda 1903'de İngiltere'de, Londra'nın kuzeyinde bulunan, "the first child of the Garden City Movement" (Bahçe Şehir Hareketi'nin ilk çocuğu) (Culpin, 1913: 19) olan Letchworth isimli şehirde The Garden City Pioneer Company (Bahçe Şehir Öncü Şirketi) tarafından geliştirilmeye başlanmıştır. Şehrin kurulma amacı sanayileşme süreci ile başlayan şehirlerdeki yoğun göçler, bu göçlerin ortaya çıkardığı sorunlar, kentlerdeki sınıfsal eşitsizlik gibi konuların yarattığı problemler daha yaşanılabilir bir şehir hayalini tetiklemekteydi. Howard'ın fikri gerçeğe dönüştürülebilir ve kenti sürdürülebilir kılabilmekteydi. Böylece projeyi destekleyen kişilerle birlikte The Garden City Pioneer Company Ltd. kuruldu ve Letchworth bölgesinde Garden City projesini hayata geçirebilmek için belirli 3,818 dönümlük alan

satın alındı (Şekil 2.11). Şehirdeki tüm gelir yine şehre ve şehirdeki vatandaşlara sistematik olarak geri dönecek şekilde tasarlanarak süreklilik sağlanmaya çalışıldı. Devri daim mantığı ile şehrin dışında bulunan yeşil kuşakta üretilen ürünler şehrin iç pazarına doğrudan sürülmekteydi. Böylece bilinçli olarak bir orta sınıf banliyö yaşamının oluşturulması sağlandı (www.discover-lethworth.com, 01.01.2021). 1903 yılında Letchworth'ün temellerinin atıldığı açılış konuşmasında Bahçe Şehir Hareketi'nin asil öncülerinden olan Earl Grey (Miller, 1983: 167) Ebenezer Howard'ın başlatmış olduğu fikir için şu sözleri sarf etmiştir:

I think Mr Ebenezer Howard is greatly to be congratulated upon the fact that within five short years his visionary hopes for tomorrow have become the almost fulfilled realisation of today...The fortunate community living on this estate will rejoice in the knowledge that the unearned increment which may result from the rents of a population of 30,000 souls will not go to enrich an individual landowner, but will be spent in such a way as will tend to refine the lives, ennoble the characters and exalt the minds of all who reside on the estate. (www.discover-lethworth.com, 01.01.2021).

(Bence Bay Ebenezer Howard, beş kısa yıl içinde yarına yönelik vizyoner umutlarının bugünün neredeyse gerçekleştirilmiş hale gelmesinden dolayı büyük ölçüde tebrik edilmelidir... Bu mülkte yaşayan talihli topluluk şuna sevinmelidir ki; 30.000 kişilik bir nüfusun kiralاریyla elde edilen gelirin bireysel bir toprak sahibini zenginleştirmeye gitmeyecek, ancak bölgede oturan kişilerin yaşamları iyileştirme, karakterleri soylulaştırma ve zihinlerini yüceltme eğiliminde olacak şekilde harcanacaktır.)



Şekil 2.11. Etrafı yeşil bir kuşakla çevrili olan Letchworth'ün şehir planı (www.discover-lethworth.com, 01.01.2021).

Plan ve uygulama uyum içinde başlamasına ve hala fiziksel olarak amacına hizmet etmesine rağmen sivil bir çekirdek inşa edilmediği için zamanla ticari amaçlar ve kapitalizmin etkisi kenti belirli bir sınıfa hizmet edecek şekilde dönüşüme uğratmıştır (Miller, 2010: 22).

2.2.2.2. Henriette Barnett ve Hampstead Garden Suburb

Henriette Barnett'in en önemli başarısı Hampstead Garden Suburb (Hampstead Bahçe Banliyöleri) sayılabilir. Sınıfsal ayrım yapılmaksızın sosyal anlamda bir entegrasyon sağlayabilmek adına Londra'nın merkezinden 7 mil uzaklıkta satın almış olduğu Hampstead'daki hafta sonu kulübelerini bu amaç uğruna kullanmıştı (Creedon, 2002: 243). 1869 yılında Henriette Barnett zengin bir ailenin mensubu olarak rahat bir yaşamı reddederek Londra'nın doğu yakasında bulunan yoksulların ağırlıklı olduğu Whitechapel gibi bölgelerde sosyal hizmetin öncüsü ve ortak arazi koruma lideri olan Octavia Hill ile birlikte gönüllü olarak çalıştı. Yoksullara, yetimlere ve muhtaç insanlara manevi, ahlaki ve sosyal anlamda hizmet verdi. Ayrıca Whitechapel'de sosyal hizmetlerde görev alan papaz Samuel Augustus Barnett ile evlendi (Miller, 2010: 23). Henriette Barnett katıldığı sosyal çalışmalarda ayrıcalıklı sınıfın ulaşabileceği imkanlara, yoksulluk ve sefalet içinde yaşayan insanların da ulaşma haklarının olması gerektiği fikri ile ileride tasarlayacağı Hampstead Bahçe Banliyöleri projesinin tohumları ekilmekteydi. Gençlerin ve yaşlıların, zayıfların ve güçlülerin, toplumdaki her bir bireyin mavi gökyüzünden, temiz havadan, güzelliklerden yararlanabileceği yaşanabilir bir ortam fikri (Creedon, 2002: 236). Katıldığı gönüllülük çalışmalarında yedi yaşında bir yetim olan Dorothy isimli çocuğun koruyuculuk görevini üstlendi ve Dorothy on yedi yaşında romatizmal ateşten ölene kadar ona baktı. Dorothy'e baktığı sıralarda Hampstead'taki hafta sonu evlerinde geçirdikleri kır yaşamının ve temiz havanın Dorothy'e ne kadar iyi geldiğini gözlemlemişti. Bu yaşam biçiminin kentlerdeki kalabalığın, kirin, hastalıkların, yoksulluğun aksine ne kadar sürdürülebilir olduğunu fark etmişti. Bir yanda lüks ve refah içerisinde yaşayan toplumdaki üst sınıf ve diğer yanda sefalet ve açlık içerisindeki alt sınıf. Karşılaştığı sayısız engele rağmen Henriette Barnett sosyal ve toplumsal anlamda ayrım yapılmaksızın entegre olmuş bir sınıf yaratmak için çabaladı. Henriette Barnett'in amacı sadece bahçelerden oluşan banliyöler oluşturmak değildi. Bu bahçeli banliyö evlerinin yanında aynı zamanda sosyal, eğitim ve eğlence alanında da yaşanabilir ve sürdürülebilir alanlar yaratılarak bu fikrin sürekliliği de sağlanmalıydı (Creedon, 2002: 242-244). Fikir başarı ile uygulanabilirdi. Çünkü fikir Londra'nın sanayileşme ile birlikte dışa doğru yayılmasına alternatif çözümleri de içerisinde barındırmaktaydı. Fakat mülkiyet, sosyal sınıf gibi problemler yine gün yüzüne çıkarak fiziksel olarak her ne kadar projeler uygulansa dahi toplumsal anlamda

hizmet ettiği sınıf olarak kapsayıcılığını yitirip belirli bir düzeye sahip sınıflara hitap etmeye başlamıştır. İyi amaçlarla yola çıkılmıştı fakat Howard'ın kapsamlı şekilde ele aldığı kent fikri kadar oturaklı değildi. Ortaya çıkabilecek sınıfsal problemlere yönelik çözümler içermeyerek iki boyutlu kalan, sadece kamusal ve konut alanlarına yönelik planlar içermekteydi (Miller, 2010: 30).



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SANAYİLEŞME SONRASI BANLİYÖ YÖNELİMİ

Banliyöleşme, nüfusun merkezdeki yoğun olan bölgelerinden şehrin dışındaki daha az yoğun olduğu bölgelere kayarak toplumun şehirden bağımsızmış gibi görünen fakat yine de ona bağlı olan yeni yaşam alanları oluşturulmasıyla anlamlandırılan bir süreç olarak tanımlanabilir. Özellikle yirminci yüzyılın başlarında ulaşımdaki gelişmeler bu sürecin hızlanmasına katkıda bulunmuştur. İktisadi ve coğrafi açıdan bu süreç kent merkezlerindeki kısıtlı alanların yüksek fiyatlara sahip arsaların banliyöleşmeyi tetiklediğini, sosyolojik açıdan ise şehirdeki kalabalığın, kaosun, plansız kentleşmenin yerine alternatif bir yaşam alanı olan banliyöleşmenin yıllar içerisinde daha cazip bir hale geldiğine vurgu yapılır (Marshall, 1999: 57-58). Banliyöleşmeyi destekleyen diğer önemli bir yaklaşım ise artık sınırları belirlenmiş olan ulus devletlerin, kale çevresinde gelişen şehirlerin yerini modern kentlerin alması ve bu sayede de merkeziyetçiliğe olan bağlılığın çözülmesinden kaynaklanmaktadır (Teaford, 2011: 15).

3.1. Hafta Sonu Villaları

Şehir hayatı sanayileşmenin getirdiği yeni yaşam biçimi ile dönüşüme uğramaktaydı. İşlerin tek merkezde toplanmasıyla birlikte fabrikalar tam anlamıyla işçi nüfusunu kendine çeken mıknatıslara dönüşmüşlerdi. Özellikle İngiltere'nin Londra kenti dünyanın en büyük ve kalabalık kenti haline gelmişti. On dokuzuncu yüzyılın başlarında yaklaşık olarak bir milyon olan şehrin nüfusu yirminci yüzyıla girildiğinde 7 milyon seviyelerine fırlamıştı (Hamnett, 2001: 163). On dokuzuncu yüzyılın ilk çeyreğinde İngiltere nüfusunun yaklaşık %30'luk bir kısmı kırsal alanda

tarım ile uğraşırken yirminci yüzyıla girildiğinde bu oran %10'un altına inmişti (Osborn, 1918: 36). Bu durumun yarattığı nüfustaki yoğun artış kentlerde kendini dar-çıkma sokaklarla, altyapısız bölgelerle, derme çatma, plansız yapılaşmayla göstermekteydi. Şehrin dumanlı atmosferi, yeşil alandan uzaklık, tamamen metalaşmaya ve üretim mantığına hizmet eden yapılaşmalar, yetersiz kamu alanları, güneş görmeyen evler, sağlıksız-bozuk gıdalar, bulaşıcı hastalıklar ve benzeri yaşamı imkânsız kılan birçok problem insanlarda tüm bu alanlardan uzaklaşma ihtiyacı yaratmaktaydı. Böylece şehrin dışında bir süreliğine de olsa kaçılabilir alanlar ortaya çıkmaya başlamıştı (Osborn, 1918: 17-18). Modern anlamda banliyöleşme sürecinin öncesinde, banliyöleşmeye zemin hazırlayan on sekizinci yüzyılda, özellikle tüccarlardan, imalatçılardan oluşan İngiliz burjuvazisi [“summer people”, “weekend people” (yaz insanları, hafta sonu insanları) (Duncan ve Duncan, 2004: 16)] kalabalık ve yozlaşmış olan şehirlerden bir süreliğine de olsa kaçabilecekleri (özellikle cumartesi öğleden sonra gidilip pazartesi sabahı dönülen), kendilerine şehrin dışındaki temiz havası ve ormanlarıyla çevrelenen kırsallarda inşa ettikleri banliyöleşme öncesi bir geçiş süreci olarak nitelendirilebilecek inziva alanları olan “the weekend villa” (hafta sonu villaları) bulunmaktaydı. Bu süreç zamanla birincil ikametgahın hafta sonu villalarına kaymasına doğru ilerlemekteydi. Çünkü bu hafta sonu villaları aile fertlerinin tüm üyelerinin şehrin kirliliğinden, kaosundan, kalabalığından, hastalıklarından, tehlikelerinden uzaklaştırarak güvenli yaşam alanları sağlamaktaydı. Ulaşımındaki gelişmeler, araç üretiminde ve kullanımındaki artış, şehrin dışına doğru gelişen yollar burjuvazinin şehir merkezindeki işine araba ile gidip gelmesini kolaylaştırmaktaydı. İş adamları her akşam şehrin kalabalığından kaçarak kırsaldaki yaşam alanına rahatça gidebilmekteydi. Böylece şehir merkezinde yaşamın bir artışı kalmamaya başlamıştı. Kırsal alan daha cazip ve yaşanabilirdi (Şekil 3.1). Bu alanlara zamanla şehir merkezinde istediği yaşamı süremeyen orta sınıf ve işçilerden de katılımlar olmaya başlamıştı (Fishman, 1987: 39; Teaford, 2011: 15-16). Bu kırsal alan görünürdeki tüm yoksul konutlarından, mahallelerinden tamamen arındırılmış, kilometrelerce uzanan yeşil alanlarıyla, çimenleriyle, parklarıyla, düzgünce tasarlanmış yapılarıyla şekillenmekteydi (Duncan ve Duncan, 2004: 16).

The weekend villa was thus the crucial bridge between traditional bourgeois living patterns and the new era of suburbanization. It made possible a gradual transition between old and new., because innovation was limited to adapting already existing structures to new functions. (Fishman, 1987: 39).

(Bu nedenle hafa sonu villası, geleneksel burjuva yaşam kalıpları ile yeni banliyöleşme dönemi arasındaki çok kritik bir köprüydü. Eski ile yeni arasında kademeli bir geçişi mümkün kıldı, çünkü yenilik zaten var olan yapıları yeni işlevlere uyarlamakla sınırlıydı.)

Özellikle on dokuzuncu yüzyılın sonlarına doğru Amerika’da bu durum zaman içerisinde vapurların, demiryollarının, arabaların, elektrikli sistemle çalışan araçların piyasaya sürülmesi ve kullanımının artması ile birlikte şehir merkezlerinin içlerini sınıfsal anlamda boşaltacak bir dışa göçü de başlatmıştı. Sınıfsal ve mekânsal ayrım tam anlamı ile kentlerin yapısını şekillendirerek şehir merkezlerini dezavantajlı alt sınıfların ve göçmenlerin yatırımdan mustarip bir şekilde kendi kaderlerine terk edildikleri mekanlara dönüşmeye başlamıştı (Jackson, 1985: 20).



Şekil 3.1. Banliyöye yönelimin bir illüstrasyonu: "Dışarısı o kadar güzel ki, şehirden neden bu kadar uzak olduklarını merak ediyorsunuz." (Wirth-Ness, 2001, s. 55).

3.2. Ulaşımdaki Gelişmelerin Kentlere Olan Etkisi

Endüstriyel anlamda banliyöleşme işçilerin barınma sorunlarına yönelik olarak fabrikalar çevresinde kurulmuş alanlar olsalar dahi genellikle gecekondulaşma, çamurlu-yapılı olmayan yollar, yetersiz temizlik koşulları ile özdeşleşmiştir. Fakat özellikle on dokuzuncu yüzyılın sonlarına doğru nadiren de olsa işçi sınıfının sorunlarını çözmek için oluşturulan işçi kasabaları alternatif bir imkân yaratmaktaydı. Demiryollarının özellikle Amerika’da ve İngiltere’de yayılımı birçok kırsal alanı, kasabayı durak noktaları veya üretimin merkezi haline getirmeye başlamıştı. Örneğin 1840’lı yıllarda 2.459 nüfuslu bir İngiliz kasabası olan Swindon yirminci yüzyılın ilk

yarısında 14.000 nüfuslu bir demir yolu işçi kasabasına dönüşmüştü (artsandculture.google.com, 01.01.2021). Bir diğer demir yolu kasabasına dönüşen Crewe, 1841 yılında 747 nüfuslu bir köydü. GJR Şirketi'nin 1843 yılında 221 işçi ve ailelerini "railway colony" (demir yolu kolonisi) olarak buraya göndermişti. 1861 yılına gelindiğinde köyün nüfusu 8.801'e ulaşarak bir demir yolu kasabasına dönüşmüştü (Drummond, 2017: 11).

Crewe kasabası, Swindon kasabası gibi zaman içerisinde işçinin konut sorununu da çözmeyi kapsayan, ayrıca kamu alanları da yaratılarak işçi ve ailelerinin fiziksel ve ruhsal ihtiyaçlarını gideren yaşam alanlarına dönüşmüşlerdi. Amerika'nın Westchester bölgesi 1850 ve 1860 yılları arasında demiryolu aracılığıyla bir üretim ve konut üstü haline gelmesi ile nüfusu bu süre içerisinde %75 oranında artmıştı. 1855 yılında bir İngiliz gezgin konutlardaki artış için "springing up like mushrooms on spots which five years ago were part of the dense and tangled forest" (beş yıl önce sık ve karışık ormanın bir parçası olan noktalarda mantarlar gibi yayıldığı) gözleminde bulunmuştu (Duncan ve Duncan, 2004: 16-17). Chicago kenti ise yine on dokuzuncu yüzyılın ortalarında ve yirminci yüzyılın başlarında demiryollarındaki gelişimlerle birlikte dünyanın diğer kentlerine oranla daha fazla bir büyüme yaşamıştı. On dokuzuncu yüzyılın ortalarında 14.000 (Hoyt, 2000: 50) nüfuslu bir kasaba olan Chicago 1930 yılına gelindiğinde 3.376.436 (Hoyt, 2000: 3) nüfusu ile dev bir metropol alana dönüşmüştü. Kent büyük bir çekim merkezi haline gelmişti ve nüfusun geneline işçiler ve göçmenler, yapılaşmayı ise işçi ve göçmen mahalleleri oluşturmaktaydı. Şehirde yoğunlaşma tamamen demir yolu hattı üzerine (Şekil 3.2) kurulmaktaydı (Jackson, 1985: 93).



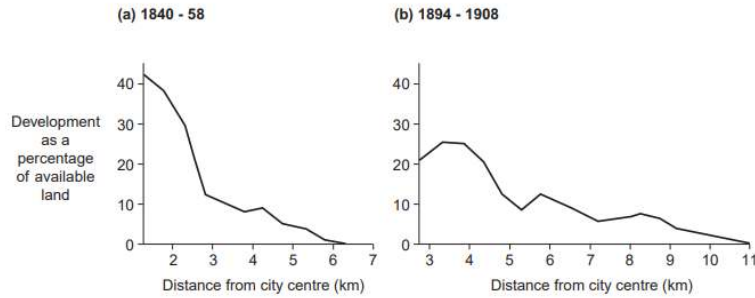
Şekil 3.2. 1881 yılı Chicago demir yolu hattı (Solomon vd., 2014, s. 21).

Demir yollarındaki artış ve şehir içindeki yoğunlaşma aynı zamanda İngiltere ve Amerika kentlerinde banliyöleşmeyi de tetiklemekteydi.

“...thoroughly established that ninety-nine Chicago families in every hundred will go an hour’s ride into the country, or toward the country, rather than live under or over another family, as the average New Yorker or Parisian does.” (Teaford, 2011: 17).

(Her yüz kişiden doksan dokuz Chicago ailesinin, ortalama bir New Yorklu ya da Parislinin yaptığı gibi başka bir ailenin altında ya da üzerinde yaşamaktansa, ülkenin içine ya da ülkeye doğru bir saatlik yolculuk yapacakları tam olarak saptandı.)

Londra’da demir yolu ile ulaşımı işçiler tarafından da kullanılmaktaydı. Böylece banliyöleşme sürecine işçiler tarafından da katılım sağlanarak ana hatlar boyunca saçaklanarak konutlaşmanın şehrin dışına doğru bir ağaç kökü gibi yayılmasını hızlandırmıştı. Tren yolları ve diğer ulaşım araçlarındaki gelişmelerle şehir işçiyi şehrin dışından merkezine çeken fakat belirli bir süre sonra tekrar bu merkezden dışarıdaki yaşam alanlarına doğru iten (Şekil 3.3) bir döngüye girmişti (Osborn, 1918: 28-29).



Şekil 3.3. İngiltere’de mevcut arazi yüzdesi olarak gelişmenin şehir merkezine uzaklığa olan oranı (Whitehand, 2001, s. 70).

Amerika’da durum İngiltere’deki durumdan biraz farklı ilerlemekteydi. Tren yolu ulaşımı özellikle yirminci yüzyıla kadar orta ve üst sınıfa hizmet etmekteydi. Ulaşım olanaklarının kısıtlı ve maliyetli olması banliyölerin de bir süre için belirli bir sınıfa hitap edecek şekilde gelişmesine olanak sağlamıştı (Teaford, 2011: 17-18).

Los Angeles şehri demir hatları bağlantısına dahil olduğu 1880’li yıllara kadar geniş, kurak ovalardan ibaret iken demir yolu sisteminin entegre edilmesi, bölgede petrolün bulunması, kurak alanların yeşillendirilerek bahçelere ve tarlalara dönüştürülmesi ile birlikte büyük bir şehir potansiyeline sahip olmuştu. Böylece bölgeye daha rahat bir yaşam sürmek için sermaye sahipleri göç etmekteydi (Fishman, 1987: 158-159). Zamanla demir yolu ağı şehre yayılmaya başladı (Şekil 3.4) ve Pacific

Electric şirketi yirminci yüzyılın başlarında “streetcar lines” (tramvay hatları) ile ulaşımı şehrin birçok bölgesine ve dış çepere entegre ederek Los Angeles’ın çevresini bir “streetcar suburb” (tramvay banliyösü)ne (Görsel 3.1) çevirmişti (Fishman, 1987: 160-161).



Görsel 3.1. Pacific Rail Road’ın Los Angeles banliyölerini de demir yolu ağının içine kattığı 1901 yılına ait bir tramvay hattı görüntüsü (https://en.wikipedia.org/wiki/Los_Angeles_Pacific_Railroad, 27.10.2021).



Şekil 3.4. Los Angeles, Pacific Electric demiryolu hattı (Walker, 2006, s. 28).

Demiryollarının bir ağ gibi ülkeleri bir uçtan diğer uca sarmaya başlaması ile birlikte daha öncesinde sistemin dışında kalarak izole olmuş birçok az nüfuslu köy, kasaba veya kırsal alan ağın içerisine katarak metropol kentin bir parçası haline gelmekteydiler (Fishman, 1987: 136; Jackson, 1985: 91). Sanayileşme öncesi dönemde kentler nasıl verimli alanlara, nehir yataklarına kuruluyorsa sanayileşmenin getirdiği tren yolu sistemi ile kentler bu ağ üzerinde kurulmaya veya var olan kentler gelişmeye başlamıştı. Özellikle yirminci yüzyıla girişle birlikte şehrin dışında işçi kasabaları veya burjuvazi banliyölerinin artmasına paralel olarak tren yollarının ulaştığı alanlar da genişlemekte, tramvay ve tren sayıları artmakta, hatların elektrifikasyonu gelişmeyi hızlandırmaktaydı (Whitehand, 2001: 69-70).

If the classic suburb of the late nineteenth century was built ultimately on these general contradictions in bourgeois civilization. Its actual form depended on highly specific piece of industrial technology the railroad. Although to the late twentieth century mind suburbia is inevitably associated with the automobile, this association is a mistake. The automobile, when it came, helped to destroy the basic conditions for classic suburbanization, the true suburban means of transportation has been the commuter rail line. (Fishman, 1987: 135).

(On dokuzuncu yüzyılın sonlarının klasik banliyösü, nihayetinde burjuva uygarlığındaki bu genel çelişkiler üzerine inşa edildi. Gerçek biçimi, son derece spesifik endüstriyel teknoloji parçası olan demiryoluna bağlıydı. Yirminci yüzyılın sonlarına doğru banliyö, kaçınılmaz olarak otomobille ilişkilendirilse de, bu ilişkilendirme bir hatadır. Otomobil geldiğinde, klasik banliyöleşmenin temel koşullarını yok etmeye yardımcı oldu, gerçek banliyö ulaşım aracı banliyö demiryolu hattıdır.)

3.3. Kitlesele Banliyöleşme

Modern anlamda banliyöleşme süreci on dokuzuncu yüzyılda demir yolundaki gelişmelerle başlamıştı fakat özellikle Amerika’da kitlesele anlamda banliyöleşme yirminci yüzyılda otoyolların inşası ile tetiklenmişti. 1920 yılında Amerika nüfusunun yarısından fazlası kentlerde yaşamaktaydı. Düşük yoğunluklu yaşam o kadar çekiciydi ki nüfusun büyük çoğunluğu kentlerde yaşamasına rağmen Amerika banliyöleri ile, taşıt sayıları ile ve ev sahipliği oranı ile ön plana çıkmaktaydı (Jackson, 1985: 190). Yüzyılın başında New York tam anlamı ile sistematik bir ulaşım ağına sahipti. Feribotlar, tren istasyonları, lokomotif yolculukları, diğer ulaşım araçları ile şehir ve şehrin dışında bulunan özellikle Westchester gibi banliyö alanları birbirine bağlanmıştı (Jackson, 1985: 94). Şirketler alternatif bir sermaye dönüşümü olarak banliyöleşmeye yatırım yapmaktaydılar. Özel şirketler hükümet destekli politikalar ve devlet desteği ile de otoyollar, alt yapılar, inşaatlar yapılarak bu süreç

özendirilmekteydi (Duncan ve Duncan, 2004: 15). Özel şirketlerin ‘‘Home, Sweet Home’’, ‘‘Own Your Own Home Week’’ gibi kampanyalarıyla bu özendirilme desteklenmekteydi. Öyle ki New York Senatörü William Calder: ‘‘The Government is an organization to govern, not to build houses or operate mines or run railroads or banks.’’ (Hükümet yönetmek için bir organizasyondur, ev inşa etmek için ya da madenleri çalıştırmak için ya da demir yollarını veya bankaları işletmek için değil) sözleriyle özelleştirmeyi normalleştirmektedir (Jackson, 1985: 193). Ev sahibi olmak bir erdem olarak yafta edilmekte, bağımsızlık ve özgürlük alanı olarak sunulmaktaydı. Böylelikle ulusal istikrarda sağlanmaktaydı. Kampanyaların yanında afişler, broşürlerle, dergilerle bu durum desteklenmekteydi. Daha sonra Amerika Birleşik Devletleri’nin başkanlığını da yapacak olan Herbert Hoover’da aynı zamanda bu kampanyaların destekleyicisi idi (Jurca, 2001: 51).

Banliyöleşme süreci hızlandıran bir diğer etmen ise apartmanların kullanışsızlığı idi. Paris’ten ithal edilen bir konut biçimi olan ve elektrik, asansör, alt yapı, kanalizasyon sistemindeki gelişmelerle şehrin kalabalığını mekânsal olarak bastıran apartmanlar Amerika’nın New York, Chicago, San Francisco, Boston gibi şehirlerinde on dokuzuncu yüzyılın başlarından itibaren kullanılmaktaydı. Birden fazla aileyi tek bir çatı altında bir araya getirmektedir fakat bu bina biçimi aile yaşamını özel kılan değerlere zarar vermektedir. Belirli bir alan içerisindeki bölmelerden ibaret oldukları için, ayrıca aile mahremiyetine, bağımsızlığa ve rahatça hareket etme özgürlüğüne ters düştüğü için eleştirildi. Tartışma sesleri, gürültüler, insanların tanımadıkları insanlarla olan zorunlu yakınlığı gibi problemler özellikle orta sınıf için bir kaçış feryadına dönüşmüştü. Ya şehrin içindeki binalarda aşağı yukarı hareket edecekler ya da şehrin dışında geniş özel alanı ile, bahçesi ile, geniş yolları ile banliyölere göç edeceklerdi (Jurca, 2001: 24-25).

Özellikle Birinci Dünya Savaşı’ndan sonra inşaat, üretim ve hizmet sektöründeki gelişmeler ile birlikte banliyöleşme süreci hız kazanarak toplumun ana yerleşim alanlarına dönüşmeye başlamaktaydı. Öyle ki savaştan sonra inşa edilen konutların %85’i banliyö alanlarında inşa edilmişlerdi. Amerika bir banliyö ulusuna dönüşmekteydi (Duncan ve Duncan, 2004: 15). Bu durumda Henry Ford’un da büyük bir etkisi vardı. Çünkü demir yollarının ve trenlerin tatmin edici olmadığını, kalabalık olduğunu, ayrıca demir yollarında çalışan işçilerin düşük ücretlerde ve yoğun mesai saatlerinde çalışmakta olduklarını savunmaktaydı (Ford, 1923: 222). Bu yüzden Ford,

Taylor'un 1911 de yayınladığı *Principles of Scientific Management* (Bilimsel Yönetimin İlkeleri) kitabını takip eden yıllarda sistematik biçimde ve kendisiyle özdeşleşmiş olan üretimde montaj hattı sistemini geliştirmişti. Montaj hattı sisteminin mantığı işçilerin yerinden kıpırdamadan gelen hat üzerindeki işi seri ve mekanik biçimde yapmalarına dayanıyordu. Sekiz saatlik vardiyalı sisteme dayalı bu işletme mantığında da işçiler yaptıkları iş sonrası 5 dolarlık bir ücret almaktaydı. Bu ücret dönemin şartlarının üzerinde bir miktardaydı ve binlerce işçi akın akın bu fabrikalarda çalışabilmek için birbirleriyle yarışlıyordu. Ford'un uygulamak istediği yöntem potansiyel müşteri yaratmaktı. Çünkü ürettiği devasa miktarlardaki otomobili satın alacak devasa miktarda da tüketiciye de ihtiyacı vardı. Bu tüketicilerin büyük bir popülasyonunu doğrudan kendi fabrikalarında çalıştırdığı işçiler oluşturmaktaydı. Ona göre işçinin belirli bir düzeni, hayatı, iyi bir geliri, birikimi olursa ve ayrıca sekiz saatlik mesaisinden sonra rahatça harcayabileceği boş vakti olursa tüketime katılabilecekti. Böylelikle banliyölerde tek aileli konutlarda yaşayan, işçilerden oluşan bir orta sınıf oluşmaktaydı (Harvey, 1997: 147-148).

Otomobil şirketleri 1919'da 1.558.000 araba üretirken, üretim 1929'a kadar neredeyse üç katına çıkarak 4.587.000 arabaya ulaştı. 1919'da Amerika Birleşik Devletleri'nde her dört hane için kayıtlı 1.12 araba vardı; on yıl sonra, her dört hane için kayıtlı 3.15 araba vardı (Smiley, 2002: 4). Böylelikle otomobillerdeki kullanımdaki artışla aynı zamanda yol inşasında da hızlanma yaşanarak konut alanları daha dışarıya taşınabilmekteydi. 1922-1929 yılları arasındaki konut inşası sayısı daha önceki yedi yıla oranla iki kattan fazla olarak her yıl 833.000 yeni konutun inşaatı temelleri atılmaktaydı. Bu yıllarda Amerikan şehirlerindeki büyüme oranları şehrin çevresindeki büyüme oranlarının gerisinde kalmaktaydı (Jurca, 2001: 45).

İngiltere'de iki dünya savaşı arası dönemde Amerika'da olduğu gibi demir ve motorlu araç yollarındaki, aynı zamanda sayılarındaki artışla beraber şehir dışı doğru kitlesel olarak genişlemekteydi. Tek aileli konut tipi yapılaşmada baskın unsuru (Whitehand, 2001: 70-71). Bu süreçte inşa edilen 4,2 milyon tek aileli konut kentin alan olarak %50 genişlemesine sebep olmuştu. Böylece tek tip bir yapılaşma Londra'nın çevresini kaplamıştı (Teaford, 2011: 22). Fakat aynı zamanda kentin ve kırsal planlı bir şekilde gelişmesi için katı yasalar uygulanmaktaydı. Böylelikle planlı bir kentleşme sağlanarak yeni kentsel alanların Howard'ın vizyonu çerçevesinde

düzgün bir şekilde inşası veya şehir merkezindeki alanların yenilenmesi ile devlet destekli bir politika uygulanmaya çalışılmaktaydı (Harvey, 1997: 87).

Birleşik Krallık'ta ise Londra çevresindeki banliyölerin birçoğu iki dünya savaşı arasında ortaya çıkmış ve eviyle işi arasında mekik dokuyan işçilerin şehir merkezdeki işyerlerine kolayca varmalarını sağlayacak yeni yolların ve metro duraklarının çevresine kümelenmişlerdir. Büyük şehir yaşamına sonradan katılanların bazıları, bakımlı bahçeleri ve birbirinden ayrılmış müstakil evleriyle İngiliz banliyölerine hor görüyle bakmıştır. (Giddens, 2012a: 959-960).

1900 ile 1930 yılları arasında Paris'in şehir merkezi olarak nüfusu neredeyse sabit kalır iken şehrin çevresinde nüfus iki katından fazla artmıştı. Fakat şehrin çevresinin bir bölümünü banliyöler oluştururken çoğunluğunu merkezde konut alamayacak durumda olan işçiler oluşturmaktaydı ve yine yetersiz kaldırımlar, altyapılar ve çarpık kentleşme ile ön plana çıkmaktaydı. Bu yüzden Paris'te o yıllarda banliyö yaşamı ütöpik durumundan uzak kalmıştı (Teaford, 2011: 22-23).

Le Corbusier kent merkezindeki yoğunlaşmaların giderilmesine alternatif olarak şehrin dışına kaçıp banliyöleşmenin yerine kentin merkezinde kalıp yukarıya doğru bir yapılaşma fikrini öne sürmüştü. ‘‘City of Towers’’ (Kuleler Şehri) ile şehrin kalabalık nüfusu devasa gökdelenlerle dengelenerek modern anlamda şehir kavramı planlı bir şekilde oluşturulacaktı (Corbusier, 1986: 60). Amerika'daki seyahati sırasında plansız ve ruhsuz olarak gözlemlediği bir gökdeleni örnek veren Corbusier yapıyı kasvetli mermer yüzeyiyle, çelik çerçevelere monte edilmiş cam aynalarla, otomatik kapılarla, sessiz ve ruhsuz duvarlarla, koridorlarla tasvir etmişti. Mekânın kapladığı alanın anlamsızlığını şu sözlerle vurgular: ‘‘Am I on the fifth floor or the fortieth?’’ (Beşinci katta mıyım yoksa kırkinci katta mı?) (Corbusier, 1964: 33). ‘‘While New York was rising into the air, London and the towns of Germany were satisfied with the illusory idea of garden cities...’’ (New York havaya doğru yükselirken, Londra ve Almanya'nın kasabaları bahçe şehirlerinin hayali fikri ile tatmin oldular) (Corbusier, 1964: 33). Corbusier modern Avrupa kentlerinin merkezi alanlarının da yaşanabilir kılınacağına inanmaktaydı. Modern kentlerde nüfusun yoğun olarak toplandığı alanlar ve bu alanların ortaya çıkardığı konut problemi 60 katlı binalarca giderilebilecekti. Yüzeysel olarak yayılmış genişçe bir alana tekabül edecek bu yapılar zamandan ve mekândan tasarruf edilerek verim sağlayacaktı. Bu sayede kamuya ait geniş alanlar, tüm kasabayı kaplayan ağaçlar, azalan trafik gibi olumlu

sonuçlar ortaya çıkacaktı (Corbusier, 1986: 57-58). Böylece modern anlamda kentlerin suretine yeni bir yaklaşım geliştirilmişti.

3.4. Büyük Buhran

Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra galip gelen ülkeler bir toparlanma sürecine girmişlerdi. Ülkeler ekonomik olarak gelişmekte, refah sürecinin ilk adımları atılmaktaydı. Savaş öncesi yıllara toplumsal ve ekonomik olarak tekrar dönmektedir. Özellikle genişlemeye başlayan orta sınıf rahatlıkla tüketime katılabilmekte, ev ve araç sahibi olabilmekteydiler.

İktisatçılar, kapitalizmin “çocukluk hastalıkları”nın artık geçmişte kaldığını ve “dünyanın ekonomik durumunun, büyük bir ileri atılımın eşğinde olduğumuza işaret ettiğini” ilan ettiler. (Faulkner, 2014: 291).

Amerika pazarı, önceden sadece küçük bir azınlığın faydalanabildiği tüketim mallarına boğuldu. Elektrik sıradan evlere de ulaştı. Orta sınıf aileler de telefon, gramofon, elektrikli süpürge ve buzdolabı sahibi oldular. Her hafta milyonlarca kişi sinemaya gitti. Otomobil, lüks olmaktan çıkıp bir kitle pazarı metası oldu. Amerikan Rüyası, gündelik bir gerçeklik haline gelmiş gibiydi. General Motors'un müdürü ve Demokrat Parti Ulusal Komitesi'nin Başkanı John J. Raskob, “herkes zengin olmalı” diyordu. Birçok sıradan Amerikalı da aynı fikirdeydi. (Faulkner, 2014: 291-292).

Amerika'da üretim talebi rahatlıkla karşılayarak ihracata yönelmişti ve ayrıca dış ülkelere borç verebilmekteydi. Sistem özel şirketlerce yürütüldüğü için şirketler kolaylıkla kredi verebilmekteydi. Fakat bir süre sonra Amerika'da fiziksel para akışında sıkıntılar yaşanmaya başlandı. Amerika Avrupa'ya verdiği borçları geri çekmek istemekteydi ve bu durum iki tarafı da sıkıntıya sokmaktaydı (Roberts, 2015: 643). Bunun yanı sıra Amerika'da borsadaki büyüme ve borsanın her gün değer kazanması sayesinde 120 milyonluk nüfusun yaklaşık 30 milyonunun piyasa ile aktif olarak bir ilişkisi bulunmaktaydı ve bu ilişki büyük oranda aktif olarak var olmayan fonlar üzerinden yürütülmekteydi. Başkan Hoover'in hükümeti de ayrıca bu fonları büyük oranda desteklemekteydi (Johnson, 1999: 12,14-15). 24 Ekim 1929 yılında “roaring”, “turbulent”, “high-flying twenties” (kükreyen, çalkalanan, yüksekten uçan yirmiler) (Berton, 1990: 19) şirketlerin piyasadan çekilmesi ve Wall Street'teki büyük borsa düşüşü ile tüm dünyayı uzun yıllar boyu sürececek olan (Tablo 3.1 ve Tablo 3.2) bir Büyük Depresyon dönemine sokmuştu.

Wall Street Çöküşü küresel durgunluğu tetikledi. Dünya ticaretinin değeri, 1929'un üçte birine geriledi. Dünya genelinde işsiz sayısı 10 milyondan 1932'de 40 milyona fırladı. O yıl, Almanya'da her üç işçiden biri, Britanya'da her beş işçiden biri işsizdi. (Faulkner, 2014: 296).

Tablo 3.1. Ülkelere göre Büyük Buhran öncesi ve sonrası işsizlik oranları (Temin, 1991, s. 3).

Country	1921–29	1930–38
United States	7.9	26.1
United Kingdom	12	15.4
France	3.8	10.2
Germany	9.2	21.8

Tablo 3.2. Ülkelerin 1820 yılından 1985 yılına kadarki sürece kadar ortalama büyüme oranları ve 1913-1950 yılları arasındaki büyük durgunluk dönemi (Harvey, 1992, s. 132).

	Annual percentage rates of change		
	Output	Output per capita	Exports
1820–1870	2.2	1.0	4.0
1870–1913	2.5	1.4	3.9
1913–1950	1.9	1.2	1.0
1950–1973	4.9	3.8	8.6
1973–1979	2.6	1.8	5.6
1979–1985	2.2	1.3	3.8

Uzun yıllar süren 1929 bunalımı o güne kadar görülmemiş bir ekonomik daralmaya sebep olmuştu. Amerika’da işsizlik oranı İkinci Dünya Savaşı’na kadar yüzde 15’in altına inmemişti (Rothbard, 2000: 35). Tablo 3.3’de buhran dönemi gelir değişimi görülebilir.

Tablo 3.3. Büyük Buhran öncesi-sonrasına ait orta sınıf ve işçi sınıfının gelirlerindeki değişim oranları (Elder, 1999, s. 45).

Social Class (1929) and Economic Deprivation	Median Family Income and Income Change			Relative Income Change 1929–33
	Income 1929	Income 1933	Income Loss 1929–33	
Middle Class				
Nondeprived (N = 40)	\$4,068.00	\$3,198.00	\$ 850.00	– 20%
Deprived (N = 49)	\$3,600.00	\$1,487.00	\$2,220.00	– 64%
Working Class				
Nondeprived (N = 21)	\$2,400.00	\$2,040.00	\$ 360.00	– 15%
Deprived (N = 46)	\$2,780.00	\$1,118.00	\$1,560.00	– 58%

Büyük Buhran’la beraber Amerika’da 1928 ile 1933 yılları arasında konut inşaatı %95 oranında bir düşüş yaşanmıştı. 1926 yılında Amerika Birleşik

Devletleri'nde yaklaşık olarak 68.000 eve haciz uygulanmış iken buhran sürecinde, 1930 yılında yaklaşık olarak 150.000, 1931 yılında 200.000, 1932 yılında 250.000 eve haciz uygulanmıştı. Konut fiyatları büyük oranda değer kaybetmekteydi. Yine 1926 yılında bir evin ortalama fiyatı 5.000\$ iken 1932 yılında bu ortalama fiyat 3.300\$'lara kadar düşmüştü. Bu buhran büyük oranda daha önce yoksulluk yaşamamış olan orta sınıf ailelerini etkilemişti (Jackson, 1985: 193). Yaklaşık olarak on beş milyon kişi “Hooverilles” olarak adlandırılan (Görsel 3.2 ve Görsel 3.3) derme çatma gecekonducularda yaşıyorlardı. Sefalet ülkenin tümüne yayılmıştı (Schraff, 2008: 38).



Görsel 3.2. 1932 yılında Büyük Depresyon sonrası evsiz kalan insanların New York'un şehir parkı olan Central Park'ta yaşam sürmeye başlamaları (Sireguse, 2015, s. 44).



Görsel 3.3. Başkan Hoover'ın yönetimi sırasında ortaya çıkan Büyük Buhran sonrası Hooverilles olarak adlandırılan gecekondu barakaları (Allport, 2004, s. 41).

Birçok inşaat projesi durdurulmuş, New York'un sureti yarım kalmış gökdelenlerle, camsız binalarla süslenmekteydi. 1929 öncesinin geniş orta sınıfını oluşturan insanların yaklaşık üçte biri işini kaybederek açlık ve sefalet içerisinde çöp yığınlarını karıştıran kalabalıklara dönüşmüşlerdi. Times Meydanı ordu kamyonlarının arkasından dağıtılan yemek sıralarıyla dolmaktaydı. Çoğu insanın

ulaşılabileceği besinler sadece ordunun dağıttıklarıyla sınırlı kalmaktaydı. Bu durum da beslenmede ciddi eksikliklere yol açıyordu. Özellikle küçük çocuklar bu durumdan mustariplerdi. Sağlıksız beslenme birçok sağlık sorununu, hastalığı da beraberinde getirmekteydi (Caro, 1974: 323-324).

3.4.1. Dr. New Deal

Franklin Delano Roosevelt 1933 yılında Hoover'ın yerine hükümetin başına geldiğinde yaklaşık olarak on üç milyon kişi işsizlikle yüzleşmekteydi [(iş gücünün yaklaşık olarak %25'i.). Çalışanların ise yalnızca %59'u tam zamanlı bir işte çalışmaktaydı (Rauchway, 2008: 40)]. Roosevelt derhal önceliği başka hiçbir şey yapılmadan önce banka sistemine vermişti ve doğrudan devletin kontrolünde olan merkezi bir banka sistemi kurmuştu (Schlesinger, 2003: 3-5). Ayrıca teknisyenlerden, bilim insanlarından, aydınlardan, yöneticilerden oluşan bir beyin takımı hazırladı. New Deal ekonomi programı aracılığı ile amaç ekonomik hareketi tekrar sağlamak, tarımsal faaliyetler desteklemek, işsizlik sorununa çözüm bulmak, işçinin satın alma gücünü arttırmaya yönelik hamlelerle üretim ve tüketimdeki sirkülasyonu tekrar sağlamak (Şekil 3.5) olmuştu (Sireguse, 2015: 29).



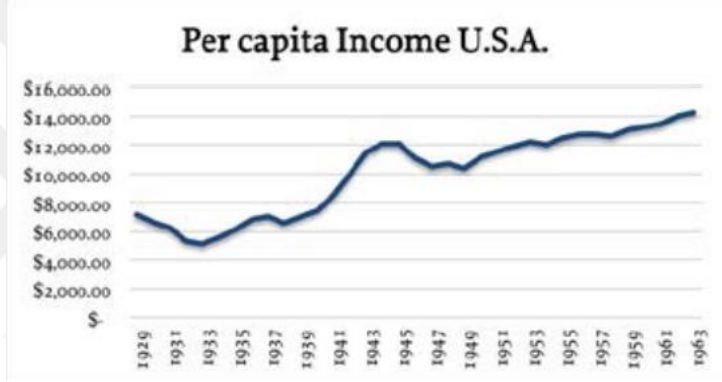
Şekil 3.5. “Dr. New Deal” takma adı ile bilinen Başkan Roosevelt’in ülkenin ekonomik ve politik hastalıklarını iyileştirme çalışmaları üzerine 1934 yılına ait bir karikatür (Allport, 2004, s. 45).

Roosevelt’in amacı ülke içinde kalkınmayı sağlamaktı ve böylece deniz aşırı ilişkilere daha az önem vermişti (Rauchway, 2008: 56). Keynesyen ekonomi yöntemi ile refah devleti oluşturma politikaları Ford gibi özel şirketler desteklenerek

yaratılmaya çalışılmıştı. Fordizmin başlı başına bu şekilde bir refah-ulus devleti yaratma çabaları üzerinde büyük bir etkisi olmuştu. Kitlesel üretim mantığından daha ileri bir boyuta geçerek yeni bir yaşam standardı oluşturma hedeflenmişti (Harvey, 1997: 158). Roosevelt o güne kadarki herhangi bir başkanın geçirdiğinden daha başarılı bir yüz gün ("Hundred Days") geçirmişti (Allport, 2004: 44).

Tüm bu müdahalelere rağmen toparlanma süreci İkinci Dünya Savaşı'nın bitimine kadar sürdü ve savaş sonrası, soğuk savaş döneminde Amerika 1970'li yıllara kadar banliyöleşme ile ön plana çıkan büyük bir refah devleti haline geldi (Tablo 3.4). Şehirler yeniden inşa ediliyor, insanlara iş olanakları sağlanıyordu.

Tablo 3.4. Amerika'da 1929 ile 1963 yılları arasında kişi başına düşen gelir miktarı (Sireguse, 2015, s. 41).



3.4.2. Yepyeni Bir Haussmann

Özellikle bir isim New York şehri üzerinden kentin yeniden inşası üzerine büyük bir etkide bulunmuştu. Robert Moses 1934 yılında New York şehrinin parklar departmanına atandığında sonraki otuz yıl boyunca otoyollar, parklar, bina yenilemelerine toplamda 157 milyar dolar harcamıştı (Marvell, 2007: 76). New York özelinde, Robert Moses 1946-1953 yılları arasında, 7 yıllık süre boyunca şehri devasa sayılarda inşa ettiği yapılar, yenilemeler ve parklarla doldurmuştu. Fakat bu 7 yıllık yeniden inşa süreci boyunca kamu yararına olma amacından uzak kalıyordu. Çünkü Moses'in tasarımlarında okul, kütüphane, hastane, alt yapı gibi temel ihtiyaçlar bulunmamaktaydı. Doğruydu, şehrin çöplerini devasa kamyon konvoyları ile bataklıkları doldurmak için kullanıyor, sonra üzerlerini toprak ve çimle kaplıyordu. Bu alanlar parklara, plajlara dönüşüyordu ve şehrin çehresine sürekli yenileri ekleniyordu. Fakat bu iyileştirmeleri yapmak için araziye temizlediği alanlar yüzbinlerce insanın yaşadığı alanlardan oluşmaktaydı ve böylece yüz binlercesi de evlerinden olmaktaydı

(Caro, 1974: 7). Bu durum 1949 yılında çıkarılan, kentin konut sorununu çözmeye yönelik olan kentsel dönüşüm yasalarıyla desteklenmişti. Bu kentsel yenilemeye New York dışındaki şehirler için 133.000.000 dolar kamu parası harcanırken sadece New York şehrine 267.000.000 dolar harcanmıştı. Devletin desteği Moses'in gücünün temel kaynağıydı ve Moses bu gücü şehri yeniden yaratmak için elinden geldiğince kullandı. Devasa otoyolların, binaların, parkların yapımı için yaklaşık olarak yarım milyon insanı evlerinden etmişti. Genel olarak evlerinden edilen insanlar New York'un yerel sakinlerinden, mahallelilerinden, göçmenlerden ve siyahilerden oluşmaktaydı. Böylelikle asıl kentliler evsiz kalmışlardı. Evleri yıkılan bazı insanlar için yeni alanlar inşa edilmekteydi fakat bu alanlar toplumsal anlamda ayrışma alanlarına dönüştürüldüğü için yoksullaşmaya ve gettolaşmaya sebep olmaktaydı. Kendi alanları dışındaki alanlar soylulaştırıldığı için bu insanlar kendileri için yaratılmış olan alanda sterilize olmaktaydılar. Böylece kentteki mekânsal ayrım daha belirgin hale gelmişti. O yüzyılda Moses'in Amerikan şehirlerine ve topluma etkisi herhangi bir kişinin etkisinden daha fazlaydı. Toplu taşımaya ağır darbe vuran Moses kenti otomobil kullanımına teşvik etme pahasına köprülerle, tünellerle, devasa yollarla kaplamaktaydı fakat kent bir o kadar da araçlarla, gürültüyle, sıkışıklıkla, trafikle, insanlarla dolmaktaydı (Caro, 1974: 12, 19-20; Harvey, 1997: 87-88; Scheper, 2008: 94-95) Bir asır sonra yeni bir Haussmann kendi kentsel krizleriyle bu kez Amerika'da ortaya çıkmıştı. Moses'in modernlik adı altında inşa ettiği kent modelindeki mekânsal ayrımına yönelik tepkiler artmış, daha sonra 68 olaylarının da ortaya çıkmasına da sebebiyet vermişti. Fakat her şeye rağmen banliyölerin inşası bitmiş, banliyö tarzı yaşam biçimi sosyal hayatı şekillendirmeye başlamıştı (Harvey, 2013: 51-52). Yıkımlarla, geri dönüşümlerle yeniden yaratılan kent, merkezinden kendi alt ve işçi sınıfını, kendi kentlisini arındırırken kentin çevresi ise banliyöleşme ile orta ve üst sınıfını çekmekte, kent merkezi kentsizleştirilmekteydi.

3.5. İkinci Dünya Savaşı Sonrası Banliyöleşme

1950'ler ve 1960'larda Amerikan ekonomisi büyük ölçüde banliyölerin yükselişinin temelini destekleyen karayolları sistemi ve konut yatırımlarının sonucu olarak büyüdü. Banliyölerin hızlı yayılışı ise milyonlarca Amerikan işçisini istihdam eden fabrikalarda üretilen otomobiller, televizyonlar, çamaşır makineleri, kurutucular ve diğer dayanıklı tüketim malzemelerine olan talebi yaratmaya yardımcı oldu. (Florida, 2018: 35).

Moses inşa ettiği otoyolların çevresini ağaçlarla, çimenlerle çevirmiş, parklardan oluşmaktaydı. Moses otoyolları devasa boyutlarda tasarlamış, 6 şeritten oluşan yollar otomobillerin yanı sıra ticaretin de akmasına katkı sağlamaktaydı. Bu yollar ayrıca şehri banliyölere bağlamaktaydı ve bu süreç şehrin merkezindeki dışa göçü hızlandırarak banliyöleşmedeki artışa katkı sağlamıştı (Caro, 1974: 11-12).

Banliyöleşme süreci A.B.D'de 1950 ve 1960'lı yıllarda en üst seviyesine ulaşmıştır. Bu yirmi yıl boyunca şehir merkezleri %10'luk bir büyüme oranı sergilemişken, banliyölerde bu oran %48'i bulmuştur. Banliyölere ilk yerleşenler çoğunlukla beyaz ailelerdi. Okullarda farklı ırklardan gelen çocukların, aynı sınıflarda karma biçimde eğitim görmeleri birçok beyazın şehir merkezini terk etme kararı almasındaki en büyük etkenlerden biri olarak görülebilir. Çocuklarını sadece beyazlara eğitim veren okullarda okutmak isteyen aileler için banliyölere taşınma fikri çekici bir seçenektir. Günümüzde bile banliyöler çoğunlukla beyazların yaşadığı yerlerdir. (Giddens, 2012a: 958).

Banliyöleşmedeki asıl büyük yayılma özellikle Avrupa'da ve Amerika'da İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra soğuk savaş ve refah dönemlerinde tam anlamı ile sistematığa oturtulmuştu. Büyük Depresyon sonrası toparlanan ve savaşlar sonrasında refah dönemine giren Amerika'da devlet teşviki ile banliyölere milyonlarca aile akın etmekteydi. 1950 yılında 2 milyona yakın konut inşasının temelleri atılmıştı ki bu sayı 1925'teki sayının yaklaşık olarak iki katıydı. Konut endüstrisindeki patlama takip eden yıllar boyunca devam etti. 1940 yılında ev sahipliği oranı %43,6 iken 1960 yılına gelindiğinde bu oran %61,9'a çıkmıştı. Amerika'da şehirler dışarıya doğru akıl almaz biçimde genişliyordu. 1950'lerde şehrin dışında yaşayan nüfus sayısı 35 milyon iken 1970 yılına gelindiğinde bu sayı 76 milyona ulaşmıştı. 1950 yılında banliyö nüfusu Amerika'nın %41,5'ini temsil ederken 1970 yılına gelindiğinde banliyö nüfusu Amerika nüfusunun %54,2'sini oluşturmaktaydı (Teaford, 2011: 22-23).

Gelişmesini tamamlamış şehirlerde metro hatları, köprüler, yüksek yapılar inşa etmenin maliyetiyle karşılaştırıldığında el değmemiş arazilerde yol ve altyapı inşası, konut yapımı bir Amerikan Rüyası'nı kitlelere sunmanın olağanüstü ucuz bir yoluydu, hala da öyle. 1950'ler, 1960'lar ve 1970'lerin büyük bölümünde, 1980'ler hatta 1990'lar boyunca banliyöleşme toplu üretim ekonomisinin neredeyse en mükemmel bileşeniydi. 1950 ve 1960'lardaki ekonomik büyümenin müthiş altın çağını ilerleten, 2. Dünya Savaşı'nın büyük seferberlik çabasından çok banliyölerin gelişimiydi. İşçi sınıfı ve hizmet sınıfı aileleri banliyö evlerine yerleştiklerinde çamaşır makineleri, kurutucular, televizyon setleri, kanepeler, halılar ve otomobiller, daha fazla iş ve yine daha fazla ev alıcısı yaratarak onların pek çoğunu istihdam eden imalat sektörüne itki verdi. Banliyönün yayılması zayıflayan, ucuz ekonomik büyümenin ana motoruydu. (Florida, 2018: 208-209).

Yaşam tarzında köklü bir dönüşüm yaşanmaktaydı. Herhangi bir apartman dairesinin giderleri ve ihtiyaçları ile karşılaştırıldığında bir banliyönün giderleri ve

ihtiyaçları katbekat fazlaydı. Banliyölerin şehrin dışında olması yakıt ve araç tüketimini beraberinde getirmekteydi. Çok odalı ve genelde iki kattan oluşan, ayrıca geniş bir bahçeye de sahip olan bir banliyö evi bir apartmanın dairesindeki iki veya üç odalı evle kıyaslandığında daha fazla eşya gereksinimini doğurmaktaydı. Böylelikle artı ürünün tam anlamıyla sömürüldüğü bir tüketim sistemi ortaya çıkmıştı. Şehirlerin içerisinde boşaltıldığı, insanlar akın akın banliyölere göç ettiği bir tüketim toplumu yaratılmıştı (Harvey, 2013: 50-51). “Amerika, kent merkezlerinin sert bir düşüşe geçtiği tam donanımlı bir banliyö ulusu haline gelmişti.” (Florida, 2018: 192).

Banliyöleşme arttıkça şehir merkezlerinin içi boşalmakta, yerlerini göçler gelen nüfus doldurmaktaydı. Yüksek gelir grubu mensupları ve orta sınıfın oluşturduğu banliyöler aynı zamanda yatırım merkezleri haline gelmişti. Kent merkezleri ise vergiler düştükçe yoksulları kendine çekmekte, vergiler arttırıldıkça da potansiyel yatırımlar merkezden daha fazla çekilmesine sebep olmaktaydı. Yatırım olarak içi boşalan şehir merkezlerinde suç ve işsizlik oranları artmakta, bu durum yatırımların güvenlik, sağlık gibi alanlara daha fazla kaymasına sebep olmaktaydı. Özellikle New York, Boston Washington gibi Amerikan şehirleri İkinci Dünya Savaşı sonrası başlayan refah döneminde bu sorunlarla yüzleşmekteydi. Kent merkezleri eski binalarla, gettolarla, boş arazilerle kaplıydı (Giddens, 2012a: 960-961). Örneğin 1930 yılından 1940 yılına kadar Amerika’nın kırsal olan güney kesiminden kentsel olan kuzeyine doğru yaklaşık olarak 400.000 siyahi vatandaş göç etmişti. Geldiklerinde büyük bir mekânsal ayrıma uğramışlardı ve sorun siyahi gettolar oluşturulmakla sonuçlanmıştı. Bu insanlara kentlerin geri kalanından ayrı tutularak normal yasalardan farklı yasalar uygulandı. Süreç içerisinde göçler devam etti ve mekânsal ayrım daha da derinleşti. Irksal ayrım kentlerin her alanında yaşanmaktaydı. Kentlere aynı zamanda siyahilerin yanında beyazlardan da göçler olmaktaydı fakat beyaz göçmenler siyah göçmenlerden daha kolay iş bulabilmekte, daha iyi yerlerde yaşayabilmekte, entegrasyonları daha kolay sağlanmaktaydı (Hamnett, 2001: 184). Kentler içerisinde siyahilerin alanları kısıtlandığından ötürü kısa mesafelere taşınabilirler iken beyazlar rahatlıkla şehir içerisinde, hatta banliyölere göç edebilmekteydi. Böylelikle belirli bir birikim elde edebilen beyazlar şehrin dışındaki banliyölere kaçarak kentsel ve mekânsal ayrımın derinleşmesine katkı sağlamaktaydı (Giddens, 2012b: 103).

Siyahiler ve diğer ırklardan azınlıklar için sınırlı ekonomik fırsatlarla birleşen ayrımcılık –kısıtlayıcı sözleşmeler, dışlayıcı imar koşulları, adaletsiz kredi kullandırma uygulamaları şeklinde- banliyöleri tamamen ulaşılmaz kılıyordu. (Florida, 2018: 192).

1940lı yılların Los Angeles'ı devasa boyutlarda oto yollarla, durmaksızın türeyen evlerle, savaş sonrasında ise büyüme ile tıkalı yollar, yutulan açık alanlar, zehirli atmosferi ile ön plana çıkmaktaydı. Şehir dışarıya doğru büyüyerek tam anlamı ile bir banliyö ulusu haline gelmişti. 1970li yıllara gelindiğinde ise dışa doğru genişlemenin sınırlarına ulaşılmış, ulaşımındaki artan maliyetler ve otoyol inşasındaki durağanlık ile terk edilmiş düşük yoğunluklu banliyö evleriyle kaplanmıştı. Merkezdeki arazi fiyatları ise on yıllık bir süre içerisinde sekiz ila on katına çıkmıştı (Fishman, 1987: 179-180). Ve zamanla dışa doğru ilerleyen arazi fiyatlarındaki artış banliyö yaşam biçimini sadece belirli sınıfların ulaşabileceği bir hayale dönüştürmüştü (Fishman, 1987: 157-158).

1970'li yıllara gelindiğinde Amerika'da merkezi şehir ve kırsal bölgelerin toplamından daha fazla sayıda nüfus banliyölerde yaşamaktaydı. Banliyö yaşamı doğrudan Amerikan tarzı hayat biçimini temsil etmekteydi (Baumgartner, 1988: 6-7). Bu hayat biçiminde banliyöler artık kendi hinterlandını kaldırabilecek seviyede bir merkezileşmeye sahip, içerisinde her türlü ihtiyacın giderilebileceği, "encapsulated" (kapsüllenmiş) alanlara dönüşmüştür. Komşuluk ilişkileri genel itibarı ile birbirini tanıyan insanlardan ve belki yan komşularla diğer komşulara oranla biraz daha fazla gelişmiş ilişkilere sahip bağlardan oluşmaktaydı. Gelişmiş bir sokak hayatı kültürü oluşmamıştır fakat yine de herkes birbirini tanır. Dışardan, oraya ait olmayan birisi hemen göze batar. Sınıfsal olarak birbirine yakın insanlardan oluştuğu için banliyöde yaşayan insanlar arasında bir homojenlik bulunmaktadır. Siyahilerin, diğer dezavantajlı grupların veya göçmenlerin genel olarak bu alanlarda bulunması ihtimali düşüktür (Baumgartner, 1988: 7-8, 10).

3.6. Kente Olan Geri Dönüşler ve Kentlerdeki Sınıfsal Ayrımın Bugünü

İkinci Dünya Savaşı sonrası banliyöleşmeyi hızlandıran bir diğer önemli etmen petroldeki sabit ve ucuz fiyatlardı. Fakat 1970li yıllara gelindiğinde OPEC'in [Organization of the Petroleum Exporting Countries (Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü)] petrol fiyatlarını arttırması ve Araplarla İsrail arasındaki savaş Batı ülkelerine petrol ambargosu uygulanmasına yol açmıştı. Batı ülkelerinin yanında Amerika'da bu sorundan büyük oranda etkilenmişti. İkinci Dünya Savaşı sonrası uzun canlılık dönemi sarsıntıya girmiş, "Savaş sonrası canlanmayla birlikte başlayan ekonomik büyümenin altın çağı sonuna gelmişe benziyordu." (Roberts, 2015: 732; Harvey, 1997: 168). Bu

durum ayrıca Amerika’da otomobil sanayisinin düşüşüne ve Japon otomotiv sanayisinin ön plana çıkmasına yol açmıştı. 1970’li yıllara doğru tek tip ve devasa miktarlarda üretime dayalı Fordist üretim biçimine alternatif olarak savaş sonrası toparlanan ve ihracat yapabilecek düzeye ulaşan Avrupa ve uzak doğu ülkeleri farklı üretim modelleri oluşmaya başlamıştı (Ritzer, 2011: 220; Harvey, 1997: 164-165). Örneğin Amerika’da uygulanan, Fordist üretim biçimine ait olan devasa miktarlarda üretim ve depolama mantığı yerini daha esnek bir model olan Japon şirketlerin uyguladığı ‘‘Toyotizm’’e bırakmıştı. Toyotizm tam olarak küreselleşmenin ve esnek üretim biçimine uyumlu hale getirilen ve Fordizme alternatif olan bir üretim biçimidir. Üretim biçiminin mantığında yatan sistem talep edilen ürünün üretiminin istenilen zamanda yapılması, böylelikle depolama ve ihtiyaç fazlası malların ürettiği ekstra maliyetten, zamandan ve mekândan tasarrufun sağlanmasıdır. Böylece verimsizlik sıfıra indirgenmektedir (Castells, 2008: 214; Ritzer, 2011: 84).

...bir başka deyişle tedarikçilerin üretim hattına uygun özellikteki malları istenen zamanda teslim etmesiyle stoklamanın ciddi biçimde azaltılması ya da kaldırılması; üretim sürecinde, hataların sıfıra düşmesini ve kaynakların en iyi biçimde kullanılmasını amaçlayan ‘‘toplam kalite kontrolü’’; ekip çalışması, inisiyatifin bir merkeze atfedilmemesi, çalışanlara kararlarda daha fazla özerklik tanınması, ekiplerin performansının ödüllendirilmesi, şirkette gündelik hayatta pek az statü sembolünün kullanılmasıyla idari hiyerarşinin düzleştirilmesi yoluyla işçilerin üretim sürecine katılımı. (Castells, 2008: 214).

İkinci Dünya Savaşı sonrası Dünya genelinde uzun süren canlılık dönemi ve getirdiği maddi refah, insanların kitlesel olarak üretilen tek tip ve sıradanlaşan ürünlerin yerine alternatif ve kişiye özel ürünlere yönelmesine yol açmıştı. Ayrıca talebin öngörülemezliği, sabit üretim modelinin yeniliğe ayak uyduramaması, taşınamaz ve değiştirilemez oluşu, masraflı olması, bunun yanında özel şirketlerin ulusaşırı bir şekilde yayılması gibi dünyanın küreselleşme ile beraber yeni toplum ve kent modellerine dönüştüğü dönemde yeni bir üretim modelinin gerekliliği zorunluydu. Bu durum esnek üretim biçimini ortaya çıkarmıştı. Böylece kapitalizm sürekliliğini sağlamak için yeni can damarları bulunmuştu (Castells, 2008: 211; Harvey, 1997: 322; Ritzer, 2011: 220). Fakat bu esnek üretim biçimi fiziksel olarak gerçek anlamda esnek oluşu, ülke sınırlarının dışına çıkan ve ulusaşırı bir anlam kazanan özel şirketler için yeni, el değmemiş yatırım alanları anlamına gelmekteydi. İkinci ve üçüncü dünya ülkeleri, henüz sanayileşmenin tam anlamı ile nüfus etmediği bölgeler, özel şirketler ve küresel yatırımcılar için alternatif ve ayrıca ucuz emek gücüne sahip alanlardı. Neoliberal politikalarca desteklenen ve devletlerin sahip

oldukları güçlerin (özellikle iş gücü) asgari düzeye indirgenerek özel şirketler ve sermayedarlar adına serbest bir piyasa yaratılması gerektiği, ticaretin yasal ve çevresel kısıtlamalardan sıyrılması, böylelikle dünyadaki tüm ülkelerin refaha dayalı bir sistem içerisine gireceği görüşü ile kapitalizm kendine krizden çıkabileceği bir açıklık yaratmıştı. Ulus-devletlerin bağları bu durumun yarattığı esnekleşmeyle birlikte çözülmeye başlamıştı. Böylece neoliberal politikalarca desteklenen serbestlik ilkesi ülke sınırlarının en azından büyük çapta küresel şirketler ve yatırımcılar için kaybolmasına sebep olarak ikinci ve üçüncü dünya ülkelerindeki sanayileşmenin bu güçlerin eline bırakılmasına yol açmıştı (Giddens, 2012a: 89, 454-455; Drucker, 1994: 22).

Üretimin, standardizasyona uygun olduğu alanlarda, üçüncü dünyaya taşınarak düşük ücretli emek gücünden yararlanmasını, böylece orada Lipietz'in (1986) deyimiyle bir "çevresel Fordizm" yaratmasını engellemek gücü. (Harvey, 1997: 179).

Bu durum sömürünün yeni bir hali idi. Doğal kaynaklarından, kültürlerinden, insani bağlarından yüzyıllar boyu sömürgecilik ile soyutlanan ikinci ve üçüncü dünya ülkeleri için yeni bir sömürü sistemi böylece ortaya çıkmıştı.

Muazzam kaynaklarından geriye bize ne kalacak? Çünkü sadece dünyayı yağma ederek ve sömürerek değil, aynı zamanda Orta Çağ simyacılarının hayal ettikleri mucizeyi, yani kâğıdı altına dönüştürme mucizesini gerçekleştirerek müthiş bir zenginliğin sahibi oldular. Aynı zamanda da altını kâğıda dönüştürerek her şeyi satın alıyorlar; ruh dışında her şeyi.. Daha doğru bir deyişle, çoğunlukla ruhlar dışında her şeyi. Doğal kaynaklar, fabrikaları, iletişim sistemlerini, hizmetleri ve daha pek çok şeyi satın alıyorlar. Hatta dünyanın her yerinde, ileriye yatırım olsun diye, kendi ülkelerinden daha ucuz olduğunu düşündükleri arazileri satın alıyorlar. (Castro, 2004: 20).

Sanayinin ucuz iş gücü bulabileceği ülkelere taşınması ile birlikte Amerika ve Avrupa ülkelerinde hizmet sektörü sınıfında bir artışı da beraberinde getirmişti. Bu ülkelerde sanayi işçiliğindeki düşüş üretimin azaldığı anlamına gelmemekteydi. Gelişen teknolojilerle birlikte sanayinin daha donanımlı hale gelmesi ayrıca çalışan sınıfta da donanımlı olmayı beraberinde getirmekte, özellikle küreselleşme ve neoliberalizm ile birlikte üretimin ikinci ve üçüncü dünya ülkelerine taşınmasıyla birlikte Avrupa ve Amerika'da beyaz yakalı bir sınıf (Tablo 3.5) ortaya çıkmaktaydı (Bell, 2014: 465).

Tablo 3.5. Ülkelerin yıllara ve sektörlerle göre dağılımını gösteren tabloda sanayi ve tarım sektörünün hizmet sektörüne kaydığı görülmektedir (Harvey, 1992, s. 157).

	Percentage of employed population in:								
	Agriculture			Industry			Services		
	1960	1973	1981	1960	1973	1981	1960	1973	1981
Australia	10.3	7.4	6.5	39.9	35.5	30.6	49.8	57.1	62.8
Canada	13.3	6.5	5.5	33.2	30.6	28.3	53.5	62.8	66.2
France	22.4	11.4	8.6	37.8	39.7	35.2	39.8	48.9	56.2
W. Germany	14.0	7.5	5.9	48.8	47.5	44.1	37.3	45.0	49.9
Italy	32.8	18.3	13.4	36.9	39.2	37.5	30.2	42.5	49.2
Japan	30.2	13.4	10.0	28.5	37.2	35.3	41.3	49.3	54.7
Spain	42.3	24.3	18.2	32.0	36.7	35.2	25.7	39.0	46.6
Sweden	13.1	7.1	5.6	42.0	36.8	31.3	45.0	56.0	63.1
UK	4.1	2.9	2.8	48.8	42.6	36.3	47.0	54.5	60.9
USA	8.3	4.2	3.5	33.6	33.2	30.1	58.1	62.6	66.4
OECD	21.7	12.1	10.0	35.3	36.4	33.7	43.0	51.5	56.3

Banliyö yaşam biçimi her ne kadar hala etkisini sürdürse de hizmet sektöründeki artış ve ‘‘Creative Class’’ (Yaratıcı Sınıf) gibi küresel dünyanın ortaya çıkardığı yeni, eğitilmiş ve genç nesiller bu yaratıcılıklarını ortaya çıkarabilecekleri ortamları özellikle milenyum çağında kentlerde bulabilmekteydiler. Böylece banliyöleşmenin yaratmış olduğu şehirden kaçma arzusu daha çok emekliye ayrılma ile, çocuklu ve yeterli sermayeye sahip geleneksel aile biçimleriyle özdeşleştirilmeye başlanmıştı. Şehir merkezi ve yakın çevresi böylece tekrar ilgi odağı olmaya başlamıştı (Florida, 2005: 21-22; Florida, 2009: 277; Florida, 2012: 11).

Genç insanlar daha geç evlenmek istedikleri ve kariyerleri genellikle uzun çalışma saatlerini ve ofislerde sabahlamayı gerektirebildiği için banliyölerde yaşamak bir nimetten daha ziyade bir eziyet olmaktadır. Varlıklı ve çocuksuz çiftler şehir merkezinde pahalı kiralar ödeyerek yaşayabilmekte, hatta bu bölgelerdeki yüksek nitelikli kültürel, eğlenceye dönük ve ağız tadına uygun seçeneklerden kendilerine bir yaşam tarzı oluşturabilmektedirler. Çocukları artık evden ayrılmış olan daha yaşlı çiftler de benzer nedenlerle şehir merkezlerine geri dönebilmektedirler. (Giddens, 2012a: 967).

Özellikle 2008 ekonomik krizinden sonra şehre olan yönelimler artmıştır. Böylece genç ve yaratıcı sınıfın şehir merkezlerini tercih etmeleri nedeniyle yeni bir odak noktası haline gelen şehir merkezleri, yoksul sınıfı şehrin dışına, hatta banliyö bölgelerine doğru itmektedir. Belirli bir kesime, çocuklu üst ve orta sınıf ailelere hizmet eden banliyö alanlarının dışında kalan bölümü yoksulluğun ve ekonomik krizlerin yaşandığı alanlara dönüşmeye başlamıştır (Florida, 2018: 169,193).

Banliyö yoksulluğu bütün ülkenin metropollerinde büyüyen bir sorundur. 2009’da New York metropoliten alanındaki yoksulların yüzde 29’u banliyölerde yaşıyordu; 2013’e gelindiğinde ise yüzde 35’i. Aynı dönem içinde banliyölerdeki yoksulluk Philadelphia’da yüzde 44’ten yüzde 50’ye, Büyük Dallas’ta yüzde 41’den yüzde 48’e, Seattle bölgesinde yüzde 61’den yüzde 69’a, San Francisco’da yüzde 52’den yüzde 59’a, St. Louis’de yüzde

68'den yüzde 77'ye, Washington DC'de yüzde 61'den yüzde 70'e ve Atlanta metropolünde yüzde 76'dan yüzde 88'e yükseldi. Bu durum ABD'nin dışında da yaşanıyor. Londra'nın dışındaki banliyölerde yoksulluk içinde yaşayanların sayısı (1,22 milyon) şehirdekilerden (1,02 milyon) daha fazla. (Florida, 2018: 196).

Kent merkezlerinin yeniden popülerlik kazanması ile birlikte sermaye dönüşümünün sağlanması için kapitalizm tekrardan yeni bir can damarı bulmuştu. Sermaye doğrudan kentte, fiziksel olarak kendini kentin çehresinde yaratmaya başladı. Kentin kendisi artı ürünün dolaşımını, sömürülmesini sağlayan bir kapitalizm aracına dönüşmüştü. Sermaye döngüsünün sağlanması için yatırımlar genel itibarı ile uzun yıllardır şehrin genişlemesine yönelik banliyölere yapıldığı için kent merkezleri eski, çürümüş, yıkılmakta olan binalarla, gecekondularla kaplanmıştı. Bu yüzden kentsel dönüşüm adı altında biriken sermayenin yeniden işleme sokulabilmesine yönelik bir yöntem geliştirilmişti. Kentsel dönüşümle birlikte kent merkezleri yeniden kalkınarak kamu yararı adı altında rant alanlarına dönüştürülmekteydi. Tabi ki bu durumdan en fazla etkilenen kesim alt sınıfı oluşturan işçiler, yoksullar, göçmenlerdi. Haussmann'ın Paris'i yeniden inşasını örnek veren Harvey (2013: 47,58), çevrenin yenilenmesi, modernleşme adı altında devlet destekli politikalarla uygulandığını vurgular. Kamunun sağlığı ve düzeni açısından bu görüntü, bu sınıf şehir merkezinden uzaklaştırılır. Fakat ne yazık ki bu insanların kamunun bir parçası olduğu hep unutulur. Yoksulluk kendini şehir merkezinin çevresinde yeni mahallelerde tekrar ortaya çıkarır (Engels, 2013: 79).

Baron Haussmann'ın fanatik yönetiminin hüküm sürdüğü 1860'lann Parisi'nde olduğu gibi, kentlerin yeniden imarı hâlâ özel kâr ile toplumsal denetimin eşzamanlı olarak artırılmasını gerektirmektedir. Günümüzde yerinden edilen insanların sayısı muazzam boyutlardadır: Üçüncü Dünya'da her yıl yüzbinlerce, bazen milyonlarca yoksul (bunlar arasında gecekondulu sakinleri olduğu kadar yasal kiracılar da vardır) mahallelerinden zorla tahliye edilmektedir. Bu nedenle yoksul kentliler göçmendirlir. (Davis, 2007: 125).

Bu yöntem daha önceki konularda da işlendiği gibi yoksulluğun önüne geçmemektedir. Keza amaç zaten yoksulluğun önüne geçmek de değildir. Alt sınıfın bir dönem yaşadığı alanlar devlet desteği ile özel şirketlerce ellerinden cüzi bir miktar karşılığı alınmaktadır. Bu gecekondulu ve yoksulluk alanları yok edilip yeniden yaratılarak belirli gelir gruplarının kullanıma açılmaktadır. Kentsel dönüşüm süreci sadece maddi anlamı ile binaların tadilatı, gecekonduların yıkılması, parkların, eğlence alanlarının açılmasına tekabül etmektedir. Toplumun bir bölümü mülksüzleştirilip yerlerinden edilirken bir bölümü için ise alternatif yatırım ve yaşam alanları

oluşturulmaktadır (Giddens, 2012a: 966; Harvey, 2013: 60-61). Yerlerinden edilen insanların bir bölümü için toplu konutlar inşa edilmektedir fakat inşa edilen toplu konutlar ne yazık ki mekânsal ve sınıfsal ayrımı daha da derinleştiren alanlara dönüşmektedirler.

Plansız, projesiz homojenlik. Sahte "toplu" konutlar, ki aslında bunlar toplumsal izolasyondur. Çünkü (yine) paradoksal olarak, bu homojen olması için planlanan mekân parçalanır: paylara, parsellere ayrılır. Kırıntılara dönüşür. Bu da gettolar, yalıtılmış alanlar, mahalle grupları, etrafla ve çeşitli merkezlerle doğru düzgün birleşmemiş sözde-topluluklar üretir. Katı bir hiyerarşileşme söz konusudur: konut mekânları, ticari mekânlar, boş zaman mekânları, marjinaler için mekanlar, vb. (Lefebvre, 2014: 25-26).

Bu sorun günümüzün bir problemi olarak görülse de sanayileşmenin ilk yıllarından beri sınıfsal ayrımı derinleştirmektedir. Engels'in merkezi konumlu bölgelerin kısıtlı olmasından ötürü yüksek değere sahip olduğunu, eski binaların bu değeri düşürdüğünü ve böylelikle bu binaların yenilenerek yerlerini dükkanların, depoların ve resmi binaların aldığını, alternatif olarak yerlerinden edilen insanlar için yaşanabilir alan yaratılmadığından bahseder. Böylelikle kentte yaşamının pahalılığından ötürü bir zamanlar kentin merkezinde yaşayan insanlar şehrin merkezinden dışarı sürülerek yoksulluk yeni alanlara taşınmaktadır (2013: 20-21). Böylece uzun yıllar boyunca oluşmuş olan kültürel birikim, mahalle kavramı, kuşaklar boyu bir arada yaşamışlık, ortak alanlar rant amacı uğruna yok edilip yerini sermayenin döngüsünün sağlanacağı ve genel itibarı ile yerlerinden edilen insanların ulaşabileceği imkanlarının üzerinde değerlere sahip ve onları özellikle dışlayan mekanlar yaratılmaktadır (Harvey, 2013: 130). Bu dışlanma kendisini sınıfsal olarak göstermenin yanı sıra bilhassa fiziksel olarak mekânsal anlamda da göstermektedir. Kent merkezinin görüntüsünden uzaklaştırılan sınıf kendine her ne kadar kent merkezinin çevresinde, gecekondu alanlarında yer bulabilse de birçok imkândan mahrum kalmaktadır. Bu alanlar kent merkezine oranla daha az yatırım almakta, güvenlik, okul, hastane gibi temel konularda yetersiz kalmakta, bunun dışında kalan spor alanları, parklar, büyük alışveriş merkezleri, bankalar, postaneler gibi hizmetler ise çok daha nadir bulunmaktadır (Giddens, 2012a: 405). Kent ne yazık ki bu gibi sınıfsal ve mekânsal ayrımlarla insani olma özelliğini yitirip kapitalizmin özgürce yapıp yıkabildiği, gözünü kâr amacının bürüdüğü ve değerlerin, kültürün anlamını yitirdiği alanlara dönüşmüştür.

...nasıl bir şehir istediğimiz sorusu, nasıl kimseler olmak istediğimiz, ne gibi toplumsal ilişkiler arayışı içinde olduğumuz, doğayla nasıl bir ilişkiye değer verdiğimiz, ne tür bir

yaşam tarzı arzuladığımız, hangi estetik değerlere sahip olduğumuz sorularından ayrı düşünülemez. Öyleyse şehir hakkı, şehrin barındırdığı kaynaklara bireysel veya kolektif erişim hakkından çok daha öte bir şeydir: Şehri gönlümüze göre değiştirme ve yeniden icat etme hakkıdır bu. Dahası, bireysel değil kolektif bir haktır, çünkü şehri yeniden icat etmek kaçınılmaz olarak kentleşme süreçleri üzerinde kolektif bir gücün uygulanmasına bağlıdır. Kendimizi ve şehirlerimizi şekillendirmek ve yeniden şekillendirmek, insan hakları içinde en değerli, fakat bir o kadar da ihmal edilmiş olanıdır. (Harvey, 2013: 44).



DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE CUMHURİYET SONRASI KENTLEŞME DENEYİMİ

4.1. 1923-1950 Yılları Arası Dönem

Türkiye’de cumhuriyetin kurulması ile başlayan ve 1950’li yıllara kadar geçen sürede ülkenin ekonomik anlamda kalkınabilmesi yönünde adımların atıldığı, modern anlamda bir ulus devlet modelinin inşa edilmeye çalışıldığı dönemdir. Cumhuriyetin ilk yıllarında özellikle ilkel araç gereçler ve kol gücüne dayalı tarımsal üretimin ön plandadır. Bu doğrultuda ülkede sanayileşmeye yönelik adımların atılması için İzmir’de bir iktisat kongresi düzenlenmiş, bu kongrede ülkenin savaş sonrası ekonomik anlamda toparlanabilmesine yönelik adımlar atılmış, özel sermayeye de teşebbüs edilse de Türkiye henüz batı ülkelerine ve Amerika’ya göre gelişmemiş ülke konumunda olduğu için bu teşebbüsler sonuçsuz kalmıştır (Koçtürk ve Gölalan, 2010: 49-51). Kongrede gümrük vergilerinden muafiyet, kökleri 1913’e dayanan Teşvik-i Sanayi Kanunları’nın modern anlamda yeniden uygulamaya konulması, yerli üretimin ve tüketimin teşviki, ülke genelinde sanayi odaları ve sanayi bankasının kurulması, bunun yanında işçilere yönelik sigorta, yasal haklar, çalışma saatlerinde, ücretlerde ve tatil günlerinde düzenleme, kadın işçilere yönelik düzenlemeler, yabancı tekelleşmenin önüne geçilerek yerel girişimcilerin ve üreticilerin desteklenmesi gibi gelişmeye yönelik adımlar atılsa da sermayenin eksikliği, modern anlamda makineleşmeden yoksunluk, alt yapının olmaması ve dönemin barış antlaşmaları ve sözleşmelerdeki ilkelerden ötürü sonuç özellikle 1930’lu yıllara kadar istenilen düzeyde olmamıştır (Kasalak, 2012: 70-73; Sayim, 2020: 2723). Kongre sonrası genel olarak tarımsal üretime yönelik uygulamalar ön plana çıkmıştır. Örneğin Osmanlı döneminden kalma Aşar vergisinin kaldırılması üreticiyi büyük yüklerden kurtararak tarımsal üretime önemli bir destek sağlanmıştır (Sayim, 2020: 2724; Koçtürk ve

Gölalan, 2010: 52). Yine de 1913 yılındaki dönemin şartlarının sanayileşme atılımlarında yetersiz kalması ve sürecin 1927 yılında tekrar uygulanmaya çalışılması Teşvik-i Sanayi Kanunu ülkenin sanayileşme gereksinimini ve bu gereksinimi karşılamaya yönelik uzun vadede atılan (Tablo 4.1) önemli adımlardandır (Kasalak, 2021: 78; Koçtürk ve Gölalan, 2010: 52).

Tablo 4.1. 1932- 1939 yılları arası Teşvik-i Sanayi Yasası ve ülkedeki devlet kuruluşlarına etkisi (Kasalak, 2021, s. 75).

Yıllar	"Teşvik-i Sanayi Yasası" Kapsamına Giren Kuruluş Sayısı	"Teşvik-i Sanayi Yasası" Kapsamına Giren Devlet Kuruluşlarının Sayısı	Devlet Kuruluşlarının Yüzdesi
1932	1473	31	2.1
1933	1397	36	2.5
1934	1310	38	2.7
1935	1161	56	4.8
1936	1101	86	7.8
1937	1116	89	7.9
1938	1103	104	9.4
1939	1144	111	9.7"

Dünya genelinde büyük ekonomik krizlere sebep olan 1929 Buhranının Türkiye'ye de etkileri olmuştur. Dönemin ülkelerinin ortak problemleri olan yatırımların, üretimin, ithalatın ve ihracatın düşmesi, işsizlik gibi sorunlar Türkiye'de ekonomiyi zorlamıştır fakat hükümetin aldığı önlemlerle krizin etkisi hafifletilmiştir (Koçtürk ve Gölalan, 2010: 54-55). Burada önemli husus devletin özellikle ekonomik anlamdaki yönetiminin Amerika'daki gibi özelleştirmelerin eline bırakmaması gösterilebilir (Ezer, 2010: 432). Ayrıca ülkenin henüz batı ülkeleri ve Amerika gibi gelişmemiş olması, yabancı yatırımcıların ülkeyi yatırım potansiyeline sahip görmemesi, sanayinin gelişmemiş olması gibi etkenler krizin etkilerinin derinliğini azaltmıştır (Duman ve Işık, 2012: 81). Yine de ekonomik anlamda kalkınma çabalarının atıldığı ve ülkenin istikrara kavuşturulmasına yönelik adımların atıldığı bu dönemde yaşanan kriz Türk lirasının diğer para birimleri karşısında büyük değer kaybetmesinin yanında kalkınmaya yönelik birçok gelişmenin de sekteye uğramasına sebep olmuştur (Ezer, 2010: 431; Yeşilyurt, 2021: 228). Türkiye'de krizden en çok etkilenen sektör tarım sektörü olmuştur çünkü tarımsal üretimi ile ön plana çıkmış bir ülke olarak krizin dünya genelinde tarıma yönelik stokları arttırmasından ötürü tarımsal üretim malları büyük değer düşüşü (Tablo 4.2) yaşamıştır (Koçtürk ve Gölalan, 2010: 56; Duman ve Işık, 2012: 81).

Tablo 4.2. 1923-1935 yılları arası GSMH, tarım, sanayi ve hizmetlerin Milyon TL cinsinden değeri (Duman ve Işık, 2012, s. 82).

Göstergeler	GSMH		Tarım		Sanayi		Hizmetler	
Yıllar	Değer	%	Değer	%	Değer	%	Değer	%
1923	953	-	377	-	126	-	450	-
1924	1204	26.4	570	51.2	118	-6	515	14.6
1925	1526	26.7	730	28	145	22.8	651	26.2
1926	1651	8.2	815	11.7	163	12.1	673	3.4
1927	1471	-10.9	602	-26.1	186	14.3	683	1.5
1928	1633	11	719	19.4	184	-1.1	730	6.9
1929	2073	27	1 069	48.8	199	8.3	805	10.2
1930	1581	-23.8	719	-32.8	176	-11.6	686	-14.8
1931	1392	-12	628	-12.7	171	-2.8	593	-13.5
1932	1171	-15.8	467	-25.6	161	-5.7	543	-8.5
1933	1141	-2.5	426	-8.8	182	12.5	534	-1.6
1934	1216	6.5	414	-2.7	214	18	588	10.1
1935	1310	7.7	462	11.5	233	8.6	616	4.7

4.1.1. Korumacı Devlet Politikaları

1929 ekonomik krizi sonrası dünya genelinde ülkelerin korumacı bir politika izleyerek ülke içerisinde üretime ve tüketime teşvikin sağlandığı, ithalatta ağır gümrük vergilerinin alındığı bir dönem yaşadıkları gibi Türkiye’de de benzer süreçler yaşanarak ülke içinde üretime ve yerli malların tüketimine özendirilmeye yönelik hamlelerde (Şekil 4.1) bulunulmuştur (Apak, 2009: 13; Yeşilyurt, 2021: 225).



Şekil 4.1. 1931 yılına ait karikatürde yerli üretime teşvik (Yeşilyurt, 2021, s. 226).

Ayrıca 1930 yılında toplanılan Birinci Sanayi Kongresi’nde sanayiye yönelik “...ham madde ihtiyacı, sermaye ve kredi sorunları, vergi sorunları, Teşvik-i Sanayi Kanunu, sanayi eğitimi, ulaştırma sorunları” gibi konuların yanında ilerleyen yıllar içerisinde devletin müdahalesi daha çok hissedilerek planlı bir şekilde ülkenin sanayileşmesine yönelik adımlar atılmıştır (Ezer, 2010: 435-437; Koçtürk ve Gölalan, 2010: 57). Ülkenin planlı bir sanayileşmeye geçiş ihtiyacının sebepleri şu şekilde verilebilir:

- Türkiye'de sanayileşme ve kalkınma cumhuriyetin ilk on yıllık döneminde, harcanan bütün çabalara rağmen hızlanamamıştır.
- Büyük Dünya Buhranı tarıma dayalı ekonomilerde çok daha yıkıcı sonuçlar doğurmuştur.
- Ekonominin her kesiminde yatırımlar çok düşüktür.
- Ekonomi için gerekli alt yapı yatırımları yanında sosyal yatırımlar yok denecek kadar düşük kalmıştır.
- Özellikle "Kadro Hareketi" 'adı altında gelişen fikir akımı devletçilik ve buna bağlı olarak, planlamayı savunmuştur.
- Diğer yandan, Türkiye'nin yakın ilişki içinde bulunduğu Avrupa'da otoriter-devletçi akımlar başlamıştır. Ayrıca Sovyet Rusya sosyalist planlama modelleri ile Beş Yıllık Planlar yapmakta, planlı kalkınma dönemine girmiş bulunmaktadır.
- Lozan Barış Andlaşması hükümlerinin 1929'dan sonra ekonominin çeşitli alanlarına devlet müdahalesi veya denetimine izin vermektedir. (Özyurt, 1981: 126-127).

Bu bağlamda 1934-1938 yılları arasında devreye sokulan ve Sovyetler Birliği'nin desteğiyle ve Sovyet sanayileşme modeline benzer olarak Birinci Beş Yıllık Sanayileşme Planı devreye sokulmuştur (Özder, 2017: 145). Planda şu maddeler yer almaktadır:

- Büyük ölçüde dış alımlarla sağlanan temel tüketim mallarının ülke içinde üretimine geçilmesi,
- Kurulacak sanayilerin yerli hammaddelere dayalı olması,
- Sanayi kuruluşlarının hammadde ve işgücü kaynaklarına yakın bölgelerde kurulması (Koçtürk ve Gölalan, 2010: 58).

Bu planın akabinde 1938 yılında İkinci Beş Yıllık Sanayileşme Planı ile sanayileşmenin iyiden iyiye madenlere ve enerji üretimine yönelik ağır sanayiye kaymaya başlaması yolunda atılmıştır (Koçtürk ve Gölalan, 2010: 58-59; Polatoğlu, 2017: 60). Fakat İkinci Dünya Savaşı dönemi ile birlikte plan tam anlamı ile uygulanamayarak daha sonraki dönemlere kaydırılmıştır (Özyurt, 1981: 128).

4.2. 1923-1950 Yılları Arası Dönemde Kentleşme

Türkiye Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren 1950 yılına kadar ülke genelinde kentleşme bağlamında kısır bir süreç yaşamıştır. Tek istisnayı Cumhuriyet'in kuruluşuyla birlikte başkent olan Ankara oluşturmuştur. İstanbul ve İzmir gibi büyük şehirler kentleşme bağlamında sönük kalmış, yatırımlar, planlar, denemeler genel itibarı ile Ankara özelinde yoğunlaşmıştır (Sağlam, 2016: 258). 1927 sayımlarına göre 13.648.270 nüfusa sahip ülkenin %83,6'sının kırdaki yaşadığı ve bu oranın 1950'lere kadar neredeyse sabit kaldığı (Tablo 4.3) ve ancak 1950'lerden sonra

kırsaldan kopuşların görülmeye başlandığı bu dönemde kentleşme olgusunun nüfusla bağlantılı olarak ve ayrıca dünya savaşlarının yarattığı durgunluktan ötürü yavaş ilerlediği çıkarımı yapılabilir.

Tablo 4.3. Türkiye’de 1927-1970 yılları arası kentsel ve kırsal nüfus oranları (Keleş, 1970, s. 44).

Yıllar	Genel Nüfus	Şehirsel Nüfus	%	Köysel Nüfus	%
1927	13.648.270	2.236.085	16.4	11.412.185	83.6
1935	16.158.018	2.684.197	16.6	13.473.821	83.4
1940	17.820.950	3.234.471	18.1	14.586.479	81.9
1945	18.790.174	3.441.895	18.3	15.348.279	81.7
1950	20.947.188	3.883.865	18.5	17.063.323	81.5
1955	24.064.763	5.328.846	22.1	18.735.917	77.9
1960	27.809.831	6.999.026	25.2	20.810.805	74.8
1965	31.391.421	9.343.006	29.8	22.048.415	70.2
1970	35.666.549	11.931.038	33.5	23.735.511	66.5

Yine de modern anlamda bir kentleşme yönelimi için Cumhuriyet sonrasında birtakım adımlar atılmış, kentlerde sokakları, evlerin numaralarını, kentsel donatı alanlarını düzenlemeye yönelik girişimlerin yanı sıra 2.000 nüfusun üzerinde olan her yerleşim için planlama yasaları çıkarılmıştır (Arslan, 2014). Bunun yanı sıra daha önceki konularda işlenen, batıda sanayinin az nüfuslu bölgelerde ortaya çıkarak bölgenin bir çekim merkezi haline gelmesi ve nüfusunun artmasında önemli etkileri olduğu gibi Anadolu’da düşük yoğunluklu bölgelere inşa edilen fabrikalar ve demiryolu bağlantıları kurulmuş, Ankara ile İstanbul arası yapılan yollarla ulaşımın kolaylaştırılması sağlanmıştır. Genel çıkarım kentlerde yoğun bir nüfus artışı yaşanmadığı için [“ ‘olmayan’ bir kentleşmenin ‘olmayan’ bir sorunu” (Arslan, 2014)] ortada çözülecek bir sorun da olmamış, yatırımların büyük çoğunluğu sanayi bağlamında atılmıştır (Yılmaz ve Çitçi, 2011: 259; Çoban, 2012: 78).

4.2.1. Ankara

Ankara, Türkiye’nin başkenti seçildiği yıllarda 20.000 nüfusa sahipti. Başkent seçilmesi ile birlikte birçok yatırımın ve gelişmenin de merkezi haline gelmeye başlamıştı. Bu durum nüfus artışını da beraberinde getirmiş, şehrin nüfusu 1927 yılına gelindiğinde 74.000’e 1945 yılına gelindiğinde ise 226.000’e ulaşarak nüfusu en hızlı artan şehir olmuştu (Keleş, 2008: 28-29; Sevkai, 2001: 79). Ankara’nın 1923 yılında başkent seçilmesi ile birlikte artan göçlerin yarattığı konut ihtiyacına

yönelik modern, ülkenin diğer şehirlerine ve ayrıca uluslararası çapta örnek bir model oluşturacak şekilde tasarlanması yönünde amaçlar belirlenmiştir (İrdem ve Lenger, 2021: 341). Hızlı nüfus artışının yarattığı planlı bir kent tasarımı ihtiyacını karşılamaya yönelik 1924’de Ankara Belediyesi, 1928’de ise Ankara Şehri İmar Müdürlüğü kurularak kent için birtakım planlar, projeler çizilmiştir. Bunlardan birisi Lörcher’in Ankara için tasarladığı Ebenezer Howard’ın bahçe şehirlerinin izlerinin bulunduğu plandır (Şekil 4.2). Fakat bu plan uygulanamayacağı sebep gösterilerek iptal edilmiştir (Sağlam, 2016: 260-262).

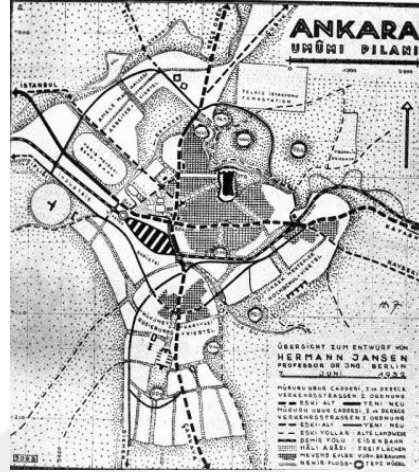


Şekil 4.2. Lörcher’in Ankara (Angora) için planladığı, Ebenezer Howard’ın bahçe şehir planının izlerini taşıyan şehir tasarımı 1924 (Tanrıverdi, 2012, s. 9).

1925 yılında Ankara Belediyesi bugün kentin merkezi olan Çankaya’ya bağlı Kızılay, dönemin adlandırılması ise Yenişehir bölgesini kamulaştırarak yeni bir semt yaratılması amacı ile 300 civarında konut yapmış fakat zamanla alan özelleştirilerek belirli bir sınıfın eline geçmiş, Kızılay bölgesi burjuvalaştırılarak kendine has bir kentsel mekâna dönüşmüştür (Çoban, 2012: 80; İrdem ve Lenger, 2021: 344-345). Bunun yanında Ankara’da ve Türkiye’de planlı kent ortaya konulmasında önemli bir yeri olan Alman plancı Jansen, elli yıllık süre içerisinde Ankara’nın 300.000 nüfusa ulaşacağını hesaba katarak yaptığı şehir planı 1932 yılında onaylanmış, kentin ana dokusu korunarak modern anlamda kale çevresinden dışa doğru ilerleyen, geniş bulvarlara sahip, ızgara sistemine göre tasarlanmış binalarla konut ihtiyacının giderileceği, ayrıca kamunun özgürce kullanacağı geniş alanlara sahip, sanayi bölgesi de bulunan bir kent modeli (Şekil 4.3) tasarlanmıştı (Tanrıverdi, 2012: 10). Jansen modern mimarinin önemli isimlerinden Le Corbusier’in tasarımlarını geleneksel doku

ile harmanlamış, ayrıca Ebenezer Howard'ın bahçe şehir planını Ankara'ya uygulamaya çalışmıştır (Tekin, 2014a: 9).

Türkiye'ye şehircilik Ankara'nın planlı imarı ile gelmiştir. Ankara'nın imarında her girişim bir buluş niteliğindedir. Eğer başarı sağlanırsa Anadolu'nun imarının da temel ilkeleri belirlenmiş olacaktır. (Sağlam, 2016: 262).



Şekil 4.3. Jansen'in Ankara imar planı (Tekin, 2014a, s. 9).

Jansen'e yaptırılan planlı kent tasarımları Ankara için atılan olumlu adımlardan olsa da ne yazık ki arsa vurgunculuğu ve rant alanlarına da kapı aralanarak iyi niyetli yaklaşımlar zedelenmiştir (Keleş, 2008: 29). Bu durumu Ruşen Keleş şu şekilde ifade etmiştir:

Kentsel gelişmenin alacağı yön kestirilememiş, gelişmeler geriden izlenmek durumunda kalınmış, rant elde etme beklentisiyle plana sık sık müdahale edilmiştir. Uygulamada çekilen sıkıntılar, kısa sürede gecekondulaşmaya, arsa vurgunculuğuna ve başta kiralar olmak üzere kent yaşamının pahalılaşmasına yol açmıştır. Jansen'in "Ankara imar planının altındaki imzayı silebilirsiniz" sözleriyle sonuçlanan bu gelişmeler Türkiye'nin ilk defa yaşadığı ve etkileri bugüne değin yansıyan deneyimler olarak kayıtlara geçecektir. (2008: 31-32).

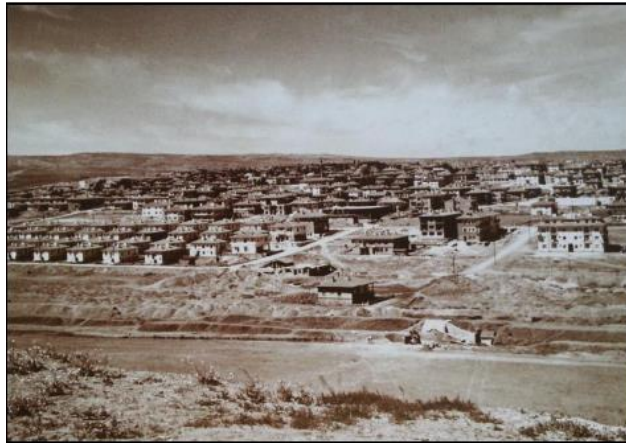
Ayrıca Ankara kentine olan göçlerin öngörülenin üzerinde sayılara ulaşması planlama bağlamında şu şekilde problemlere yol açmıştır:

Jansen'e planlama yaparken 1978 nüfusu 300 bin olarak dikte ettirilmişti. Oysa Ankara 50 yılda ulaşacağı bu sayıya 25 yılda yani 1950'de ulaşmıştır. Böylece Ankara, daha Cumhuriyet'in ilk yıllarında hızlı nüfus artışı ve kentleşme sorunlarıyla yüz yüze gelmiş, Jansen'in hazırladığı plan bu ihtiyaçları karşılayamamıştır. Karşılanamayan konut talebi, arsa fiyatlarındaki hızlı artış, erken gecekondulaşma gibi sebepler Ankara'nın planlama çalışmalarının önüne geçmiştir. (Tanrıverdi, 2012: 11).

Ankara bir yanda dönüştürülmeye çalışılan yeni, modern anlamıyla ve bu dönüşümlerle ortaya çıkan sınıfiyla, diğer yanda ise eski, geleneksel anlamıyla

toplumsal ve mekânsal değişmelerin yaşandığı, geleneksel ile modern, eski ile yeni arasında gerilen bir kente dönüşmüştü (İrdem ve Lenger, 2021: 347-348).

Ankara'nın başkent olmasından ötürü ülkenin birçok işlevinin şehre yüklenmesi büyük bir memur sınıfını da beraberinde getirmişti. Bu memur sınıfı için ortaya çıkan konut sorununu çözmeye yönelik yasalar çıkarılmış, ödenekler ayrılmıştır. Bu bağlamda Ankara için kentsel çapta yapılan projelerin yanında daha küçük ölçekli projeler de yapılmış ve bazıları faaliyete geçirilebilmiştir. 1928 yılında planlı bir "örnek köy" olarak tasarlanan Etimesgut Ebenezer Howard'ın Bahçe Şehirleri projesinden yansımalar bulunan, geniş bir merkezi çarşıya, ortak alanlara, ızgara planına göre tasarlanmış bahçeli evlere sahiptir (Demirkol ve Uzar Özdemir, 2014: 364). Etimesgut uzunca bir süre Ankara'da özellikle memur kesiminin konut talebini karşılamaktaydı. Fakat ilerleyen yıllarda bu konut talebini gidermek için özellikle planlanan toplu konut projeleri Ankara'nın belirli bölgelerinde faaliyete geçirilmiştir. Bunlardan ilki Bahçelievler olarak adlandırılan (Görsel 4.1) bölgedir (Demirkol ve Uzar Özdemir, 2014: 365). Ankara'da artan memur sınıfının konut ihtiyacını gidermek amacı ile üst düzey memurları bir araya gelerek kurdukları ve ismine "Bahçeli Evler Yapı Kooperatifi" dedikleri ve bu alanda ilk kooperatifi kurarak planlı bir "bahçe-kent" modeli oluşturulur. Yine Hermann Jansen'in yaptığı planlar dahilinde, bahçesi bulunan iki katlı villalar şeklinde tasarlanır. Ayrıca ortak yaşam alanlarında sinema, çarşı, kütüphane, çocuklar için oyun alanları, yüzme havuzları ve tenis kortları gibi olanaklara da sahiptir. Bu plan faaliyete geçirilir ve Bahçelievler'in yapımı 1939 yılında tamamlanır (Keleş, 2008: 33; Sökmensüer, 2014: 179-180).



Görsel 4.1. 1953 yılına ait Ankara Bahçelievler toplu konut yerleşkesi (Sökmensüer, 2014, s. 178).

Bir başka öne çıkan modern anlamda toplu konut örneği Saraçoğlu Konutları'dır (Şekil 4.4). Ankara'nın merkezinde Kızılay'da bakanlık ve resmi binaların arasında bulunan, 75 binaya ve 435 daireye sahip olan, 1944-1945 yılları arasında Mimar Paul Bonatz tarafından Türk evlerinin dokusunu yansıtabilecek şekilde tasarlanan Saraçoğlu Konutları Türkiye'deki örnek toplu konut inşaatlarından biridir. Üst düzey memurlar için tasarlanan, içerisinde kamu alanlarının, yeşil alanların, sosyal tesislerin bulunduğu yine Ebenezer Howard'ın modern bahçe şehir anlayışını yansıtabilecek şekilde tasarlanmıştır (Arslan, 2014; Şenocak, 2018: 698-699).



Şekil 4.4. *Saraçoğlu Konutları'nın planı* (Tekin, 2014b, s. 11).

“Mahalleye daha girerken, eski Türk evlerinin geniş, ferah, yürek açıcı havası duyulmaktadır. Kısaca evlere Türk ruhu hâkimdir ve Saraçoğlu Mahallesi mimarlarımızın kafasını yormasını her fırsatta temenni ettiğimiz modern milli Türk mimarisinin güzel bir örneğini vermektedir.” Saraçoğlu Mahallesi'nin kullanıma açıldığı ilk günlerde, 1945 senesinde Ulus Gazetesi'nde tam sayfa yayınlanan haber, yerleşkeyi böyle tanıtıyor ve örnek gösteriyor. (Tekin, 2014b: 11).

Şu an restorasyonu yapılarak rant elde etme ile tekrar halkın kullanımına ve gelecek nesillere aktarılmasına yönelik kentsel dönüşüm çalışmaları arasında gerilmiş olan Saraçoğlu Konutları'nın kaderinin belirlenmesi süreci devam etmektedir.

Orta ve üst sınıf memur sınıfına yönelik konut sorunu bu gibi örneklerle çözülmeye çalışılırken daha alt gelir grubuna mensup memur sınıfları için de birtakım adımlar atılmıştır. Ev sahibi olamayan memur sınıfı için tapusu olmayan arazilere konut yapabilmeleri için imkân sağlayan “5218 sayılı “Ankara Belediyesine Arsa ve Arazisinden Belli Bir Kısımını Mesken Yapacaklara, 2490 Sayılı Kanun Hükümlerine Bağlı Olmadan ve Muayyen Şartlarla Tahsis ve Temlik Yetkisi Verilmesi Hakkında Kanun” “ çıkarılmıştır (Sağlam, 2016: 263).

Bir yanda memur sınıfında artış görülürken aynı zamanda Ankara’da ortaya çıkan potansiyel iş imkanlarından ötürü alt sınıftan da yoğun göçler almış ve bu göçler sebebi ile Cumhuriyet sonrası ilk yasadışı yapılaşmalar da görülmeye başlanmıştı. Başkent seçilmesi Ankara’yı gözde bir mekân haline getirmişti ve böylece çevresindeki nüfusu da kendisine çekmeye başlamıştı. Öyle ki nüfusu 20.000-30.000’ler ile sayılabilecek kadar az olan Ankara için planlı bir nüfus artışına yönelik kent tasarımları yapılmıştı. Jansen’in elli yıl için tasarladığı plan en nihayetinde 300.000 nüfusa ulaşacak şekildeydi. Fakat Ankara bu sayılara 20 yıl içerisinde ulaşmıştı (Tekeli, 1982: 284). 1929 yılında Türkiye’de tarım ihracatını büyük oranda etkileyen dünya genelindeki büyük kriz çiftçilerin tarımsal faaliyetlerini kısıtlıyor, iş imkanlarından mahrum bırakıyor, kırsal nüfusu yoksullaştırıyordu. Böylelikle kırsal nüfus şehirlere doğru göç etmeye başladı. Şehrin nüfusu 1927 yılında 75.000’lerde iken 1935 yılına gelindiğinde 123.000’e çıkmıştı. Bu nüfusun ihtiyaç duydukları konut talebini karşılayacak yapılar yoktu. Çünkü Ankara’da tasarlanan yapılar genel itibarı ile memurların ihtiyaç duyduğu konut talebini karşılamak üzereydi (White, 2010: 427). Ayrıca konut kiralari da yoğun göçler sonrası artan talepten ötürü bir göçmenin karşılayamayacağı kadar yüksekti (İrdem ve Lenger, 2021: 347).

1933 yazında Ankara’da ilk gecekonducular yeşermeye başlamıştı. Bu gecekonducular İkinci Büyük Millet Meclisi binası ve bitişiğindeki halk arasında “Meclis Bahçesi” adıyla tanınan parkın arkasındaki düzlükte ortaya çıkmıştı. O zaman bu mahalleye “Teneke Mahalle” derlerdi. (Sağlam, 2016: 267).

Böylelikle 1930-1940 yılları arasında kırdan kente göç eden halk kendilerine ucuza inşa edebilecekleri teneke çatılardan oluşan kutu biçiminde barakalar inşa etmeye başladılar. Bu konutlar yasadışıydı ve herhangi bir alt yapıdan yoksundular. Yönetim bu yapıların kolaylıkla yıkılabilir olduğunu düşündükleri için bu durumu büyük bir problem olarak görmemişlerdi. Öyle ki bu kaçak yapılaşmaya yönelik yasa çıkarılarak 1934 yılında belediye tarafında 199 kaçak yapı yıkılmıştı (White, 2010: 427). Bunun dışında genel olarak gecekondulaşma üzerine çıkarılan yasalar nüfus artışı ile beraber ortaya çıkan konut ihtiyacını karşılamaya yönelik değil gecekonducuları resmileştirmeye yönelikti. 1948 yılında çıkarılan yasalarca gecekondu afları, belediyeye ait arazilerin gecekondulaşma adına ucuz fiyatlardan ihtiyaç sahiplerine tahsis edilmesi gibi örneklerle konut sorunu çözülmemiş, planlı bir şehirleşme yerine belirlenen alanlarda rasgele yapılaşmanın önü açılmış, 1950 yılına gelindiğinde kentin nüfusunun üçte birini bu alanlarda yaşayan insanlar oluşturmuştur (Çoban, 2012: 81).

Cumhuriyet sonrası Ankara'nın kentleşme deneyimine bakıldığında bir yandan Türkiye'de ilk planlı kent tasarımlarının görüldüğü ve denendiği, diğer yandan ise rant alanlarına dönüşen, yoğun nüfus artışlarının yaşandığı, gecekondularıyla ön plana çıkan bir kent deneyimini görmek mümkündür (Keleş, 2008: 27-28).

In 1934, Interior Minister Sükrü Kaya told parliament that there were three Ankaras: the new Ankara, which was being developed according to a public works plan; the old Ankara, which had been included in both the Jansen plan and the government's seven-year plan; and the third Ankara, which was composed of 'houses built by the people in one night and sold for between 4 and 15 liras'. (White, 2010: 427).

(1934'te İçişleri Bakanı Şükrü Kaya, meclise üç tane Ankara olduğunu söyledi: Bayındırlık planına göre geliştirilmekte olan yeni Ankara; hem Jansen planına hem de hükümetin yedi yıllık planına dahil olan eski Ankara; ve "halkın bir gecede yaptığı ve 4-15 liraya satılan evler"den oluşan üçüncü Ankara.)

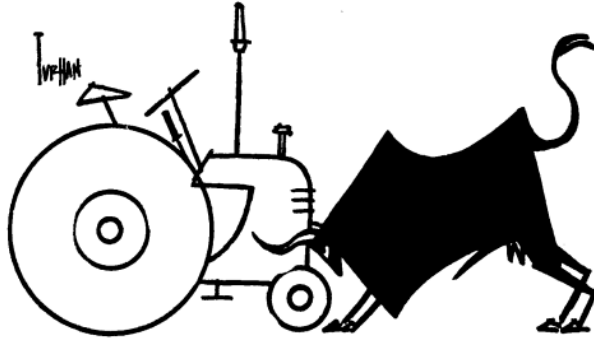
4.3. 1950-1980 Yılları Arası Dönem

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra başlayan ve küreselleşme ve neoliberalizmin etkilerinin görülmeye başlandığı 1980'li yıllara kadar geçen sürede Türkiye kentsel ve sanayi anlamında önemli gelişmeler yaşamıştır. Türkiye'de Cumhuriyetin kurulmasıyla beraber devletin desteğiyle sanayileşmeye yönelen üretim biçimi ile kendi kendine yetebilen bir sistem yaratmıştı ve üretim biçimi ağır sanayiye doğru kaymaktaydı. Fakat dış güçler Türkiye'nin ağır sanayiden çok tarımsal sanayiye odaklanması yönünde önerilerde bulunuyorlardı. Amaç devletin gücünü azamiye indirerek ulusal veya uluslararası özel şirketlerin önünün açılmasıydı. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra çok partili döneme geçişle birlikte Türkiye'de Amerika'nın önerdiği üretim politikasının uygulanması daha da kolaylaşmıştı. ABD ve Avrupa ülkeleri Türkiye'nin zirai üretime geçmesinde direktmekte, Türkiye'nin o dönem yeterli altın stoku (127 ton) olmasına rağmen ilerlemeye yönelik talep ettiği üretim makinelerini ve motorlu araçları temin edememekteydi. Türkiye İkinci Dünya Savaşı'na girmediği için savaşa giren ülkelerin toparlanmasına öncelik verililiyordu. Bu dönemde ABD'nin oluşabilecek potansiyel krize çözüm bulmak amacı ile Marshall planı yayınlamıştı. Türkiye bu planın tarımsal üretim kısmında bulunmaktaydı. Bu dönem (1956 yılına kadar) Türkiye'ye 3.631 traktör, 3.631 biçerdöver, gübre, tarımsal ilaçlar gibi üretimi maksimuma çıkaracak araçlarla (Tablo 4.4) Türkiye'de tarım makineleşmeye başlamıştı (Tekeli, 2019: 24; 2021: 35-36). İlerleyen yıllarda bu araçlara dönük üretim ve bu araçlarla sağlanan tarımsal üretim de artmış, Türkiye'nin birçok bölgesine yayılmış, köylerdeki üretim merkezdeki pazarlarla birleşmeye

başlamıştı (Tekeli, 2019: 29; 2021: 43). Şekil 4.5’de geleneksel tarım ile modern tarım arasındaki gerilime yönelik bir görsel bulunmaktadır.

Tablo 4.4. Yıllara göre traktör, biçerdöver, gübre ve sulak arazi oranları (Köksal, 2001, s. 44).

Year	Tractors	Combine harvesters	Fertilizers (000 tons)	Irrigated land (000 hectares)
1955	40 282	5 618	—	—
1965	54 668	6 540	—	—
1970	105 865	8 568	—	1 914
1975	243 066	11 245	3 691	—
1980	436 369	13 667	5 967	2 706
1985	583 974	13 615	7 251	3 303
1990	692 454	11 741	9 509	3 900
1997	775 442	12 706	9 165	4 555



Şekil 4.5. Turhan Selçuk’a ait geleneksel ve modern tarıma yönelik bir karikatür (Tekeli vd., 1976, s. 192).

Tarımda yaşanan endüstriyel anlamdaki gelişmeler kol gücüne olan ihtiyacı zamanla azaltarak kırsal nüfustan kopuşu da beraberinde getirecekti. Kırsal nüfus kendini var edebilecekleri şehirlere yeni iş imkanları bulabilmek için göç etmeye başlamıştı. Tarımsal anlamda gelişmeler kırsaldaki iş olanaklarını düşürüp belirli şehirlere (Ankara ve İstanbul gibi) doğru bir göç başlatmış, ilerleyen yıllarda ise ülke genelinde sanayileşme bu göçleri daha da hızlandırarak sanayi merkezleri haline gelen şehirlere doğru göçler yaşanmıştır (Tekeli, 2021: 46). Burada şu bağlantıyı kurmak gerekir ki batıda feodal dönemin yıkılması ile köylünün topraksız ve işsiz kalması, kentlerin sanayileşerek açığa çıkardığı iş imkanları için kırsaldan koparak kentlere göç etmeleri gibi Türkiye’de de tarımdaki makineleşmenin geçimini mevsimlik tarım işleri ile sürdüren insanların işlerini kaybederek veya kazanç alanları daraltılarak şehirlerde olası iş imkanları bulabilmek için göçmelerine sebep olması kente olan göçlerin önünü açan etmenler arasında sayılabilir (Batmaz ve Erdem, 2016: 206).

Tarımsal büyüme hızı 1950’li yılların sonlarına doğru %1,8 ile sanayinin %4,3’lük büyüme hızının gerisinde kalmaya başlamıştı. Kentsel alanda iyileştirmeler, sanayinin yarattığı iş gücü açığı sanayileşmenin ilk yıllarında batıda görüldüğü gibi iç göçlerin hızlanmasına yol açmaktaydı (Çoban, 2012: 83). Fakat burada belirtilmesi gereken nokta Türkiye’de sanayileşme, batıdaki sanayileşmeye göre daha yavaş bir şekilde ilerlemiş, özellikle 1960’lı yılların ortalarına kadar kentleşmenin ve nüfusun artışı doğrudan sanayileşme ile bağlantılı olmaktan ziyade süreci tetikleyen unsurlar arasında sayılmaktadır. Batıda bu süreç doğrudan sanayileşme ile ilişkilendirilmiştir. Türkiye’de bu süreç içerisindeki göçler genel olarak tarımda yaşanan makineleşmeye yönelik gelişmelerden ötürü kırsaldan kopuşlar ve kentte olası iş imkanları dahilinde ilerlemiş fakat ekonomik olarak gelişme bu göçlerin yarattığı problemlerin gerisinde kalmıştır. Bu bağlamda daha sonra değinilecek olan gecekondulaşma gibi göç alan kentlerde yeterli istihdam olmadığı için kayıt dışı işler ve gizli işsizlik gibi problemler yaşanmıştır (Batmaz ve Erdem, 2016: 203-204).

İlerleyen yıllar içerisinde demiryolu ağlarına alternatif olarak geliştirilen karayolu ağları basit gibi görünse de özellikle 1960’lardan sonra göçleri hızlandıran ve sanayinin kurulduğu bölgeleri birer çekim merkezi haline getiren önemli unsurlar arasında sayılabilir (Yılmaz ve Çitçi, 2011: 261). Burada ülkenin ulaşım sisteminde karayollarına yöneliminde 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü’nün kurulması ilerleyen yıllar içerisinde ülkenin birçok yerine her mevsim ulaşımın sağlanabilmesi (Çetin vd., 2011: 124) ve Menderes’in uyguladığı ‘Karayolları Politikası’ büyük önem taşımaktadır (Özaydın vd. 2010: 72). Bu dönemde 237 milyon dolarlık Marshall yardımlarının %13’ü ulaşım harcanmış ve bu payın da yaklaşık olarak yarısı ulaştırma sistemine harcanmıştır. Uygulanan ulaşım politikaları ile 1960 yılına gelindiğinde ülkede karayolları ulaşım ağı 60 bin kilometreye çıkmıştır (Çetin vd., 2011: 134-135). Bu ağlar Anadolu köylerinden, kasabalarından büyük şehirlere olan göçleri hızlandırmasında büyük etkide bulunmuştur. Tablo 4.5 ve Tablo 4.6’da bu sürecin nüfus artışındaki etkileri görülmektedir.

Tablo 4.5. 1950-1965 yılları arası kentlere olan göç oranları (Geray, 1965, s. 161).

Internal Migration Towards Big Cities (1950 — 1960)								
Provinces where Big Cities Located	Net Increase							
	1950		1955		1960		1965	
	Number	%	Number	%	Number	%	Number	%
İstanbul	321,600	41.8	396,900	46.6	718,600	45.3	1,123,010	36.4
Ankara	169,300	22.	207,500	24.3	376,700	23.7	586,918	19.0
İzmir	80,500	10.5	75,400	8.8	156,000	9.8	295,754	9.6
Others	197,100	25.7	176,700	20.3	338,000	21.2	1,078,498	35.0
Total	768,500	100.	852,500	100.	1,587,300	100.	3,084,180	100.0

Tablo 4.6. 1940-1970 yılları arası kentsel nüfus artışının genel nüfus artışındaki oranı (Keleş, 1970, s. 45).

Dönemler	Genel Nüfusun Artış Oranı		Şehirsel Nüfusun Artış Oranı	
1940 — 1950	%	17.5	%	20.1
1950 — 1960	%	32.8	%	80.2
1960 — 1970	%	28.3	%	70.5

Ankara, İstanbul ve İzmir gibi başlıca sanayileşen kentlerin yanında İç Anadolu'dan, Akdeniz'den ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinden de şehirler bu sanayileşme sürecine katılımda bulunmaktaydılar. Bursa, Eskişehir, Konya, Kayseri, Adana, Gaziantep gibi şehirler nüfusları 250 binin üzerine çıkan şehirlerini oluşturmurlarken Denizli, Batman, Manisa, Karabük, Kırıkkale, Trabzon, Samsun, Zonguldak, Mersin, Antalya, İskenderun gibi şehirler de bu dönemde sanayileşme ile birlikte nüfus artışı gösteren şehirlerden olmuşlardır (Işık, 2005: 63-64). Tablo 4.7'de bölgesel anlamda nüfus artışlarının oranları görülmektedir.

Tablo 4.7. Türkiye'nin yedi bölgesinin yıllara göre şehirleşme oranları (Keleş, 1970, s. 54).

Bölgeler	(%)					50.000 + Şehir Sayısı
	1950	1955	1960	1965	1970	
Marmara	36.5	41.8	43.3	47.0	52.4	6
Güney Anadolu	21.7	25.8	31.6	34.4	39.8	9
Ege	24.1	26.9	30.3	31.2	34.1	5
İç Anadolu	19.9	23.3	24.8	30.0	36.1	9
Güneydoğu Anadolu	15.1	15.4	16.1	18.5	23.0	2
Doğu Anadolu	8.5	10.1	13.4	16.8	22.2	5
Karadeniz	7.1	9.1	11.4	13.5	17.7	5
Türkiye	18.5	22.1	25.2	29.8	33.5	41

Sanayide ulus içinde artan gelişme yıllar içerisinde etkisini arttırmaya başlamış, 1980’li yıllara gelindiğinde sanayi üretimi ulus sınırlarından sıyrılarak dışa dönük bir politika izlenmeye başlamış ve artık tarımsal üretimin yerine endüstriyel anlamdaki üretim biçimi Türkiye’nin üretim politikasını belirlemeye başlamıştı (Tekeli, 2019: 31). 1980’li yıllara doğru küreselleşmenin etkisi ile ayrıca dünya genelinde olduğu gibi Türkiye’de de hizmet sınıfında bir artış olduğu göze çarpmaktadır.

1960 nüfus sayımına göre hizmetlerin faal nüfustan aldığı pay % 15.4 iken 1975’te aynı oran % 25.1, 1980’de % 29.5 olmuştur. Sanayinin faal nüfustan payı ise aynı yıllar için sırasıyla % 9.6, % 11.0 ve % 12.5 olarak saptanmaktadır. (Çoban, 2012: 84).

4.3.1. 1950-1980 Yılları Arası Dönemde Kentleşme

Türkiye’de 1950 ile 1980 arası dönemde yoğun göçlerin ortaya çıkardığı konut probleminde yönelim genel itibarı ile gecekondulaşmaya ve apartmanlaşmaya yönelikti. Türkiye’de 1950’li yıllarla başlayan kırdan kente göçler 1960’larla birlikte hız kazanmaya başlamakta, ülke genelinde birçok bölge kent statüsüne sahip olmaktaydı. Demiryolu ve karayolu ulaşımına yönelik yapılan yatırımlar, sanayileşmenin hız kazanması, kırdan kopuşların artması ile birlikte kentlere olan yoğun göç sanayileşme dönemini yaşayan her kent gibi Türkiye’de de konut sorununu beraberinde getirmekteydi (Yılmaz ve Çitçi, 2011: 260-261). Konut sorununa çözüm üretmek ve şehrsel bağlamda planlamaya yönelik çalışmalarda bulunmak için Emlak Kredi Bankası, 1956 yılında İmar Kanunu, 1958 yılında İmar ve İskân Bakanlığı gibi kanunlar ve kurumlarla belirli atılımlarda bulunulsa da (ek olarak çözüm arayışı içerisinde birçok şehirde kent planlama yarışmaları dahi yapılmıştır) artan göçler ve bu göçlerin ortaya çıkardığı konut ihtiyacı için yetersiz kalınmıştır (Arslan, 2014; Özaydın vd., 2010: 72-73). Bu bağlamda Türkiye’de 1930’lu yıllarla görülmeye başlayan ve daha sonra kentlerle özdeşleşmiş bir kavram olan gecekondu yaygınlık kazanmıştı. Yapı, mekân anlamı ile ön plana çıkan gecekondu kavramı ülkedeki iç göçler için bir tampon görevi gören, marjinal, kırsal alt sınıfla [ülkenin çeşitli bölgelerinden göçler alındığı için bu sınıf heterojen bir yapıya sahiptir (Gönüllü, 2015: 137).] özdeşleşerek Ankara başta olmak üzere ülke genelinde toplumun bir normu haline gelmeye başlayan bir kavrama dönüşmekteydi. Fakat zamanla gecekondulaşma kavramı marjinalliğini yitirerek ülke genelinde kentlerin konut sorununu çözen, ayrıca kendi kimliğini oluşturan alanlar haline gelmesi ile birlikte kentle bütünleşmiş bir

kavramı oluşturmaya başlamıştı (Karaman, 2003: 112-113). Zamanla gecekonduya yaşayan halk için gecekondulaşma afları, mülkiyet ve arsa hakları gibi kanuna uygun olarak çıkarılan yasalarla bu süreç devlet nezdinde de kabullenilmişti (Özaydın vd., 2010: 72).

Türkiye’de 1950’li yıllarla birlikte iç göçlerin artışa geçtiği ve beraberinde getirdiği yasal olmayan gecekondulaşma sürecinde ayrıca çok partili döneme geçişe de tanıklık etmekteydi. Kırdan kente göç eden insanların potansiyel oy anlamına gelmesi, bu insanların gecekondulaşma süreçlerine etkide bulunmayı engelliyordu. Sergilenen bu esnek tavır kırdan göç eden insanların alternatif iş gücü ihtiyacını da çözmesi ile birlikte ilerleyen yıllar içerisinde değişmeyerek gecekondulaşmanın resmi olarak varlığı kabul ediliyordu (Erman, 2004).

...sonraları planlı arsa sunumu gibi ussal araçlar bir kenara bırakılarak gecekondulaşma affı gibi popülist yöntemler tercih edildi. Böylece, gecekondular kentlerimizin değişmeyen simgeleri yapacak bir dönem de başlamış oldu; bu tarihten sonra seçimler ve gecekondulaşma afları birbirinden ayrılmaz biçimde siyasal kültürümüze yerleşecektir. (Keleş, 2008: 34).

Kırsal iş gücü talebini karşılayamaması nüfusun başta Ankara olmak üzere büyük şehirleri olası iş olanaklarına sahip alanlar olarak görmesine sebep olmaktadır. Bu göçlerle beraber şehirlerin yüzleştiği sorunlardan biri konut sorununa çözüm üretme zorunluluğu olurken diğeri ise bu göçlerin yarattığı nüfus artışını karşılayacak iş kolları açmaktır. Bu iki problemi çözmek için yeterli sermayenin olmaması alternatif çözüm olan gecekondulaşmayı serbest bırakmıştı. Böylelikle sorun ucuz yollarla halledilerek mevcut sermaye sanayiye aktarılacak, göç eden nüfusun ihtiyaç duydukları iş ve istihdam talepleri de karşılanmış olacaktı (Tekeli, 2019: 26; Tekeli, 2021: 47).

Gecekonduda yaşayan toplum bir yandan kente adaptasyon sürecini geçirirken diğeri yandan da kırsal ile arasındaki bağı koparmayarak kırsal kent arasında gerilen, “Araf’ta bekleyen” bir halka dönüşmüştür. Kentte yaşayanlarca zaman içerisinde kente entegre olarak modernlik kalıpları içerisinde davranış sergileyecekleri beklenen gecekondulaşma halkı kendi kültürel öğelerini kente entegre ederek, ihtiyaçlarını kırsaldan karşılayan, kente göç eden yakın akrabalarını, hemşerilerini gözetken, Türkiye’de kent kavramına yeni bir yaşam biçimi katan bir yaşam alanına dönüşmüştür (Erman, 2004). Tarihsel bağlamda gecekondulaşma 1950-1980 dönemleri arasında Ruşen Keleş’e göre şu şekilde sınıflandırılmıştır:

Birincisi 1960'a gelinceye kadarki dönemi kapsar. Bu dönem gecekondulu yoksul ailelerin 'masum' barınma gereksinimlerini kendi güç ve olanaklarıyla ufak tefek yardımlarla karşılamaya çaba gösterdikleri dönemdir. İkinci dönem 1960-1970 arasındadır. Bu dönemde gecekondulu genellikle sahibinin emeğinden yararlanılarak yapılmakta, ancak kiraya verilme oranı yükselmektedir. 1970-1980 arasındaki üçüncü dönemde ise gecekondulu yapım süreci tümüyle ticarileşmiş, yoksul kitle için arsa sağlayıp yapı gereçlerini bulan ve gecekondulu yaparak bunları satışa çıkaran gecekondulu firmaları türemiştir. (Gönüllü, 2015: 138).

4.3.2. Ankara

Tarımda makineleşmenin hız kazandığı İkinci Dünya Savaşı sonrası döneme kadar Türkiye'de şehirlerin nüfus artışları belirli bir çizgide ilerlemekteydi. Tek istisna Ankara'ydı ve konut ihtiyacı Ankara'ya özel olarak görülmekteydi. Özellikle alt gelir grubuna mensup halk konut ihtiyacını çözebilmek için kentin çevresinde tek tük görülmeye başlayan barakalar inşa etmekteydiler. Barakalaşma problemi planlı kent modeli uygulandıkça yasalarca önüne geçilebilecek bir problemdi. Fakat İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde Marshall Planları ile tarımdaki sanayileşme kırsal nüfusu şehirlere göç etmeye zorlamaktaydı. Böylece konut problemi Ankara özelinde olmaktan çıkıp ülke genelinde bir problem teşkil etmeye başlamıştı. Kentlerin nüfusları arttıkça yıkım yasaları problem çözücü özelliğini yitirmeye başlamıştı. İzinsiz yapılaşmalar çoğalıyor, başta Ankara olmak üzere ülke genelinde şehirlerde gecekondulu semtleri oluşmaya başlıyordu. En azından bu gecekonduların planlı bir şekilde şehre entegre edilmesi için birtakım girişimlerde bulunuldu. Ankara'da çıkarılan ve daha sonra tüm Türkiye'ye uygulanması düşünülen bir kanunla belediyeye ait alanlar parseller şeklinde gecekondulu halkına verilecekti. Böylelikle göçmenler kontrollü şekilde belirlenen alanlara kapatılarak sınıfsal ayrım mekânsal anlamda kendini ortaya çıkaracaktı. Fakat plan Ankara'da dahi uygulanamamıştı (Keleş, 2008: 34; Tekeli, 1982: 281-282). Gecekondulaşma hızla artıyor, planlanan alanların dışına taşıyordu. Yerel Ankaralıları ise gecekonduların olduğu bölgelerden kaçarak daha "çağdaş" semtlere taşıyorlardı. Bu semtlerde kendi ihtiyaçlarını giderecek alanlar yaratarak gecekondulaşma bölgeleriyle temas kesilmekte, kentlerde mekânsal ayrımın bu şekilde derinleştirilmesi sağlanmaktaydı (Dinçer, 2014: 57).

Ankara'da özellikle Altındağ, gecekondulaşmanın ilk ve en yoğun olarak yaşandığı semt olarak ön plana çıkmaktaydı. Altındağ'daki gecekondulaşmaya ikinci bir bölge daha eklenerek Dikmen'de gecekondulu bölgesine dönüşmeye başlamıştı (Keleş, 2008: 34). Şehirde yaşayan gecekondulu sayısı 1937-1950 yılları arasında 20.000'den 100.000'e çıkmıştı (Aygül, 2014: 257). 1958 yılında bu oran 45.850

gecekondu ile 222.275 nüfusa ulaşmıştı (Sağlam, 2016: 268). 1964 yılına gelindiğinde Ankara'nın nüfusunun %59'u gecekondualarda yaşamaktaydı. Bu oran İstanbul için %45, İzmir için %32, Bursa için %27 idi (White, 2010: 432). Ortaya çıkan konut sorununu çözmeye yönelik adımlar atılsa da alınan sonuçlar yetersiz veya hedefinden sapmış olarak kalmıştır. Örneğin Ankara'da Yenimahalle bölgesinde alt sınıfın konut ihtiyacını karşılamaya yönelik yapılan çalışmaların sonucu daha çok orta sınıfın ihtiyacına yönelik olarak değişmiştir (Çoban, 2012: 82). Konut sorunu çözülemedikçe (Tablo 4.8) gecekondulaşma artmaya devam etmiş ve bu alanlar ne yazık ki özellikle ilk kurulmaya başladıkları anlarda birçok kamu hizmetinden mahrum kalmışlardır. Örneğin 1960 yılı resmi kayıtlarına göre ülke genelinde kentteki konutların sadece %41'i iyi niteliklere sahip, alt yapı ve diğer imkanları içerisinde bulundurmaktaydı. Kötü koşullara sahip, imkanlardan mahrum konut oranı %26'lık kısmı oluşturmaktaydı. 1965 yılı sayılarına göre ise kentlerde bulunan konutların %25'ine elektrik sağlanamamakta, %45'inin ayrı bir banyosu, %26'sının ayrı bir mutfağı, %7'sinin ise ayrı bir tuvaleti bulunmamaktaydı. 1975 yılı sayılarına göre kentlerdeki konutların %58'inin suyu, %49'unun elektriği, %45'inin banyosu, %37,9'unun mutfağı, %28,6'sının ise tuvaleti bulunmamaktaydı (Keleş, 2015: 65-66).

1963-1967 yıllarını içeren Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1960'ların başında konutların durumunu ortaya koymaktadır. Buna göre, kentlerdeki konutların yüzde otuzu oturulamayacak durumdadır. Ankara, İstanbul ve İzmir'de yaşayan nüfusun yüzde otuzu tek odalı evlerde barınmaktadır. Batı Avrupa ülkelerinde oda başına yaklaşık bir kişi düşerken, Türkiye'de oda başına 2.5 kişi düşmektedir. Kentlerdeki konutların yüzde 36'sında ve köylerde ise yüzde dördünde kiracılar, geri kalanında ev sahipleri oturmaktadır. İstanbul ve Ankara'da kiracıların oranı yüzde 60'ın üzerindedir. (Çoban, 2012: 89).

Tablo 4.8. İstanbul, Ankara, İzmir ve Adana şehirlerinin 1965-1970 yılları arası konut ihtiyacı tahminleri ve gecekondu sayıları (Tekeli vd., 1976, s. 280).

TABLO — 1965 - 1970 Yılları Arasında Dört Büyük Şehir İçin Konut İhtiyacı Tahminleri

Şehirler	1965-70		Yapılan	Açık	Yüzde
	1965 stok	İhtiyacı			
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
İstanbul	509.100	132.000	75.900	56.100	42,6
Ankara	232.100	90.100	38.900	51.100	56,8
İzmir	187.600	33.000	18.400	14.600	44,2
Adana	86.500	20.000	2.500	17.500	87,7
Toplam	1.015.300	275.000	135.700	138.300	50,7

TABLO — Dört Büyük Şehirde Gecekondu Sayıları (1970)

Kentler	1970 stok	Gecekondu sayısı	Yüzde
	(1)	(2)	(3)
İstanbul	585.00	195.000	33,3
Ankara	271.000	150.000	55,4
İzmir	206.000	60.000	29,1
Adana	89.000	28.000	32,4
TOPLAM	1.151.000	433.800	37,7

Yönetim tarafından bu sorunların önüne geçmeye yönelik adımlar yetersiz veya amaca yönelik olmayınca problemlerin bir miktar dahi önüne geçebilmek için yine çözüm özellikle Ankara’da farklı yollardan gelmişti.

Hızlı şehirleşme sonucunda kırdan gelip büyük şehirlerin çevresine yerleşen nüfus birçok yeni mahalleler yaratmış, ancak bunlar gecekondu niteliğinde yerleşmeler olduğundan ve yasal varlıkları kabul edilmediğinden buralara kamu hizmetleri götürülmemiştir. Önceleri gecekondu su, kanalizasyon gibi hizmetler nasıl sağlanmamışsa kamu eliyle toplu ulaşım, yani belediye otobüsü de yollanmamıştır. Bu mahalleler belli bir büyüklüğe eriştikten ve politik süreçte etken duruma geldikten sonra yol da, otobüs de verilmiştir. Aradaki dönemde de marjinal sektördeki sakalar örneğin suyun özel girişimci sucular tarafından taşınması gibi ulaşım da küçük özel girişimce sağlanmıştır. Bunlar minibüs dolmuşlardır. (Tekeli vd., 1976: 156).

Bugün, Ankara nüfusunun yüzde 70’i gecekondu oturmaktadır. Bu oran İstanbul ve İzmir için yüzde 50’dir. Yasaya aykırı olarak yapılan konutların üçte ikisi, en büyük beş kenttedir. Yalnız Ankara’nın payı yüzde 30’u bulmaktadır. 1960 yılında, nüfuslarının toplamı 1.2 milyon olan ve ülkedeki kentli nüfusunun yüzde 16.4’ünün oturduğu 240.000 gecekondu vardı. Bununla birlikte, 1985’te, 1.5 milyon gecekondu, kentli nüfusunun yüzde 29.5’ünü oluşturan 7.5 milyon insan yaşıyordu. Bugün ki kentleşme eğilimleri devam ederse ve konut sanayiinin verimlilik düzeyi yükselmezse, 2000 yılında gecekondu sayısının 2.5 milyona, gecekondu yaşayan nüfusun ise, kentli nüfusun yüzde 25.5’ini oluşturmak üzere, 12.5 milyona yükselmesi beklenebilir. (Keleş, 2015: 65).

1966 yılında gecekondulaşmanın ortaya çıkardığı kentsel sorunlara yönelik olarak Gecekondu Yasası uygulanmaya başlamış, bu yasa ile birlikte toplu konut yönelimi özendirilerek gecekondu yaşayan halkın apartman yaşamına doğru teşviki sağlanmıştı (İrdem ve Lenger, 2021: 351-252).

...Ankara’da daha çok alt orta sınıflara dönük büyük bir konut alanı olan Yeni Mahalle kurulacaktır. Bu olanaklardan yararlanarak belediye 105 hektarlık alanda, 175-300 m2 lik küçük parselli bir planlamaya gitmiştir. Belediye bu arsaları, kendisine maliyet fiyatına, on seneliğine borçlanma ile kendi verdiği tip planına göre iki yılda ev yapmak koşuluyla dar gelirliye vermiştir. Ayrıca burada ev yapacaklara Emlak Bankasından kredi olanağı sağlanmıştır. Bu koşullarda üç yıl içinde 20.000 kişilik bir mahalle ortaya çıkmıştır. Bu dönemin Ankara nüfusunun yüzde onunun konut sorununun çözülmesi demektir. (Tekeli, 1982: 282-283).

Ankara’da gecekondu genellikle şehrin çevresinde konumlanmışken, merkezi alanlar; Bahçelievler, Cebeci, Maltepe gibi semtler orta ve üst sınıflara ait olarak kalmıştı (Dinçer, 2014: 57). Şehirleşmenin artması ile birlikte Ankara’nın merkezini orta sınıfın konut ihtiyacını karşılayan bahçeli evler yerine apartmanlar süslemeye başlamıştı (Tekeli, 1982: 285). Bundaki en büyük etken 1965’te Kat Mülkiyeti Kanunu’nun devreye sokulması ile birlikte aynı arsa üzerinde birden fazla insanın mülk sahibi olmasına izin verilmesiyle apartmanlaşmanın başta Ankara olmak

üzere ülke genelinde yayılmasına sebep olmuştu (Keleş, 2008: 37). Ülke genelinde kooperatiflerin, yapsatçı yaklaşımın, gecekondu arazilerini meşrulaştırılmasının önünü açan bu süreç konut artışında patlamaya sebep olmuş, beraberinde de betonlaşmanın yaygınlaşması, farklı şekillerde, farklı katlara sahip, kâr amacı ile ucuza ve hızlı üretilen yapılar gibi birtakım problemleri getirmişti (Eren, 2014: 78; Mutdoğan, 2014: 9). Bunun yanında Ankara'ya özgü bir problem daha ortaya çıkmıştı.

Ankara muazzam yoğunlukta kentleşmeye şahit olmaktaydı. Kentteki konut sayısı Jansen'in planladığından çok uzak sayılara ulaşmıştı. Kent özellikle fiziki yapısı itibarı ile kömür kullanımından da kaynaklı olarak kış aylarında büyük bir hava kirliliğine maruz kalmaktaydı (Şekil 4.6). Öyle ki o dönemlerde dünya genelinde hava kirliliği konusunda ilk 5 şehir içerisindeydi. Ankara, İlhan Tekeli'nin tabiri ile "300.000 bacalı bir kent"ti (1982: 290).



Şekil 4.6. *Günaydın Gazetesi'nin 7 Ekim 1972 tarihli gazete manşetinde Ankara'nın hava kirliliğine vurgu yapan bir haber (ww.gecmisgazete.com, 01.01.2022).*

Ankara'nın artan konut talebine alternatiflerden biri olarak Oran Sitesi ön plana çıkmıştır. Oran Sitesi bir uydu kent olarak tasarlanarak merkezdeki nüfus ve konut yoğunluğunu azaltmak, ayrıca şehrin kirli havasından kaçılabilir bir alan, "temiz hava şehri" yaratılması hedeflenmiştir. Böylece 30.000 nüfusun ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik 7.000 konut inşa edilecek, bölgenin içerisinde her türlü ihtiyacı

karşılamaya yönelik tesisler bulunacaktı. 1970 yılında inşaatına başlanan Oran Sitesi'nin ilk yerleşimcileri büyük oranda seçkin gruplardan oluşmaktaydı. Fakat zamanla inşaat sürecinin uzaması, yeterli talep görmemesinden dolayı belediye hizmetlerinin kesilmesi, ulaşım, su kesintileri gibi birçok sorunu beraberinde getirmişti. Böylelikle Oran Sitesi'nin yapımı için büyük umutlarla yola çıkılıp ne yazık ki olumsuz sonuçlar alınmıştır (Kazancı, 2014: 348-352).

En nihayetinde 1980 yılına girerken konut sorununun çözülmemesi ve gecekondulaşmanın artması ile ortaya çıkan genel tablo şöyle özetlenebilir:

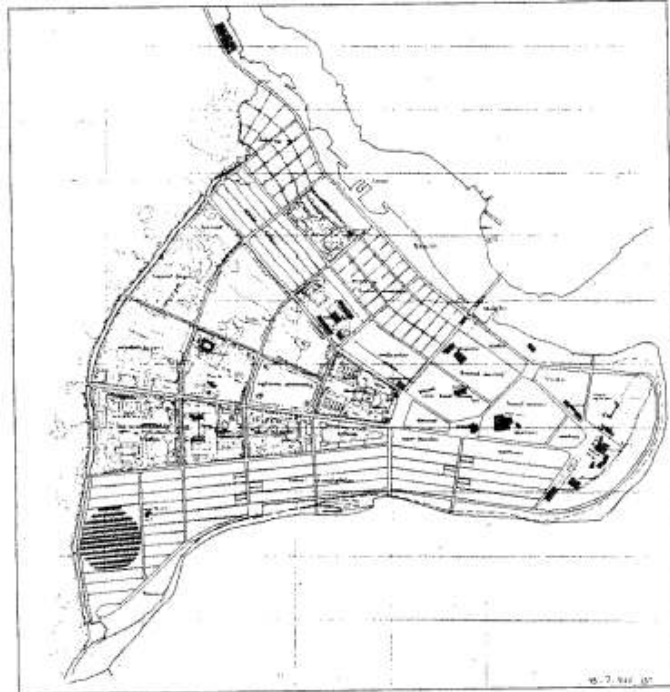
“Kamu kesiminin konut yapımında çok yetersiz kalması, arzın talebi karşılayacak düzeyde olmaması ve konut fiyatlarının yüksekliği, özellikle kente yeni göç eden nüfusun barınma gereksinmesinin karşılanmasını gecekondulaşmaya bırakmıştır. Büyük kentlerin çevresi gecekondulaşma kuşaklarıyla sarılmış bulunmakta, nüfusun yüzde 50'den çoğu gecekondularda oturmaktadır” (Çoban, 2012: 91).

4.3.3. İstanbul

1950'li yıllara gelinmeden önce Türkiye'de kırdan kente göçler henüz yaygınlaşmamış iken İstanbul kendine has insanı, toplumsal dokusu bulunan, kültürel çeşitliliğiyle ön plana çıkan, kent ile bütünleşmiş, kentin çevresini saran geniş bahçeleri olan bir şehirdi. Bu yüzden kentin çevresinde yerleşim seyrek ve yayılmış biçimde, özellikle Dünya savaşları sonrası kimsenin hak iddia edemediği vakıf arazilerinde veya İstanbul'dan göç eden Rumların, Ermenilerin, Yahudilerin ve Fransızların terk ettikleri arsaları üzerinde bahçelerle, ekili alanlarla kaplıydı (Bartu, 2013: 51; Keyder, 2013b: 174). Genel olarak bakıldığında kentteki yapılaşmalar şehir merkezi etrafında görülmektedir ve merkezin çok dışına taşmamaktadır. Merkez olarak Beyoğlu, Galata, Eminönü, Üsküdar ve Kadıköy baz alındığında bu bölgeler nüfus dağılımının yaklaşık olarak üçte ikisini oluşturmaktadır ve yapılaşmalar da genelde sahil boyunca bu bölgelere inşa edilmektedir. Bölgeye en uzak sayılacak yerleşmelerin nüfusu 15.000-25.000 arasında değişen ve Eyüp, Bakırköy, Sarıyer, Beykoz, Kızıltoprak ve Erenköy bölgeleridir (Arslan, 1974: 106). Bunun yanında İstanbul'da yasadışı olarak inşa edilen yapılar da mevcuttur fakat yaygınlık kazanmamıştır. Ankara'da 1930'lu yıllarla birlikte yaygınlaşmaya başlayan barakalaşma İstanbul'da 1930'ların sonunda görülmeye başlanmış, 1940 yılında baraka sayısı 1669 olarak kayda geçmiştir (Gülhan, 2017: 204). 1950 yılına gelinmeden önce İstanbul'da gecekondulaşma nüfusu 10.000'in altındadır (Sağlam, 2016: 268) Nüfus bağlamında 1927-1950 arası dönemde ülke nüfusu 1,5 oranında artarken

İstanbul'un nüfusu 1,4'lük bir artışla ülke genelinde nüfus artışının gerisinde kalmıştır (Gökburun, 2017: 111).

Her ne kadar Ankara'nın şehir planlamasına yönelik çalışmaların gerisinde kalsa da 1930'lu yıllarda İstanbul'a yönelik olarak da planlı kentleşmeye yönelik (Şekil 4.7) birtakım adımların atıldığı söylenebilir. Örneğin Ankara'da planlı kent gelişimine yönelik yarışmalar İstanbul için de yapılmış, batının New York, Chicago, Paris, Rio de Jenario, Essen gibi şehirlerinde tasarımlarda bulunmuş olan önemli şehir plancıları İstanbul'a davet edilerek görüş ve önerilerine başvurulmuştur. Doğu ile Batı arasında köprü görevi gören ve ilerleyen yıllarda endüstri, kültür, turizm gibi öğeleriyle daha çok ön plana çıkacak olan İstanbul'un nüfusunun ilerleyen yıllar içerisinde 2,5 milyona ulaşacağı ön görülmüş, bu nüfus artışına yönelik olarak planlı, geniş bulvarlara, ulaşım ağlarına, kamu ve yerleşim alanlarına sahip tasarımlar yapılmıştı. Bu tasarımlar arasında kentin tarihi dokusunu korumaya yönelik olarak daha düşük düzeyde kentleşme modelleri de tasarlanmıştı ki bu yaklaşım daha gerçekçi bulunmuştu. Yine de bu tasarımların hiçbirisi faaliyete dökülememiştir (Gül, 2009: 92-95).



Şekil 4.7. 1931-1932 yılları arasında İstanbul için ızgara biçiminde tasarlanmış bir şehir planı (Gül, 2009, s. 81).

Yine bu yıllarda İstanbul şehri için dönemin en iyi şehir plancılarından Le Corbusier de davet edilmiş, daveti geri çeviren Corbusier daha sonra İstanbul şehri için şu sözlerde bulunmuştur:

If I had not made the most strategic mistake of my life in the letter I wrote to Atatürk, I would be planning the most beautiful city of Istanbul, instead of my biggest competitor, Henri Prost. In this notorious letter, I foolishly suggested to the greatest revolutionary hero of a new nation to leave Istanbul as it was, in the dirt and dust of centuries. (Gül, 2009: 95).

(Atatürk'e yazdığım mektupta hayatımın en stratejik hatasını yapmasaydım, en büyük rakibim Henri Prost'un yerine İstanbul'un en güzel şehrini planlıyordum. Bu kötü şöhretli mektupta aptalca, yeni bir ulusun en büyük devrimci kahramanına, İstanbul'u asırların pisliliği ve tozu içinde olduğu gibi terk etmesini önerdim.)

1950'li yıllarla birlikte ülke genelinde artışa geçen kırdan kente göç birçok büyük şehir gibi İstanbul'da da yoğun nüfus artışına sebep olmuştur. 1950 yılında bir milyon civarında olan şehrin nüfusu 1970 yılında 3 milyona fırlamıştır (Keyder, 2013b: 174-175). Bu göçlerin konut ihtiyacı ise daha önce bahsi geçen kimsenin hak iddia edemediği veya terk edilen arsalar üzerinde gecekonduyla çözülmekte, bu yapılaşmalar sürekli olarak şehrin çevresinde mantar gibi ortaya çıkmaktaydılar (Gülhan, 2017: 205; Keyder, 2013b: 174-175). Genel olarak gecekonduların ortaya çıkmaya başladığı alanlar sura yakın bölgeler, Zeytinburnu ve Ankara Asfaltı olarak adlandırılan bölgelerdi ve İstanbul'da kentleşme yayılımı merkezden çevreye doğru artmaya başlamıştı. 1950'li yıllarda özellikle Küçük Çekmece ve Tuzla arasında bulunan bölgede nüfus binlerle ölçülmekte iken birkaç yıl içerisinde bu sayı on binlere, hatta yüz binlere ulaşmıştı (Arslan, 1974: 106,108-109).

Kentin çevresindeki "köylere" ve eski tarım alanlarına tamamen kendi çabaları, kendi ilişkileri ve kendi kaynaklarıyla yerleşen köylüler uzun bir süre kentin merkezinde yaşayan kentli grupların erkekleri için "ucuz ve uysal işçi", kadınları için eğitmeye muhtaç "ucuz" hizmetçi, politikacıları için, onlara dokunulmadığı sürece kendilerine oy veren bir "oy deposu", kamu yöneticileri için "yurttaşlar" kadar kaprisli ve talepkâr olmayan "halk" anlamına geliyordu. Bütün bu gruplar, bir süre için de olsa kentte bütün sorunlara karşın, gerçekte "uyum" içinde yaşadılar. (Erder, 2013: 193).

Küçük ve orta ölçekli sanayilerin yerini büyük sanayi kuruluşlarına bırakmaya başlaması ile birlikte kentte ağır sanayiye yönelim artmakta, bununla paralel olarak da yapılaşmalar kentin merkezinden çevresine dağılarak gecekondualarında bu bölgeleri sardığı yaşam alanlarına dönüşmesine sebep olmaktaydı. Öyle ki 1970'li yıllarla birlikte kentin sanayi bölgelerindeki çevreyi oluşturan Fikirtepe, Gültepe, Çeliktepe, Kağıthane, Yahyakemal, Alibeyköy gibi

bölgeleri gecekondu alanları olarak adlandırılmıştı (Arslan, 1974: 111-113). Fakat kırdan kente olan göçler artmakta, aynı zamanda gecekonduardaki nüfus da kendi içinde artmakta, konut sorunu gerçek anlamda dikkate alınması gereken bir probleme dönüşmekteydi. Bunun için gerekli imar planlarıyla birlikte alternatif bir seçenek olan düşük maliyetli apartmanlaşmaya doğru yönelim oldu. Bu durum konut sorununu önleyerek gecekondulaşmanın önüne geçmedi fakat bir üst basamak olma görevi gördü. Kente yeni göç edenler gecekonduarda yaşam alanları oluştururken, belirli bir süre sonra, yeterli gelir düzeyine ulaştıklarında bir üst basamak olan apartman yaşamına geçebilmekteydiler. Bunun yanında 1965 yılında çıkarılan Kat Mülkiyeti Kanunu ile beraber aynı arsa üzerinde yukarı doğru birden fazla insanın mülkiyet hakkını oluşturması ile birlikte bir yanda yapsat mantığı ile müteahhitler kazançlarını arttırabilmek için ucuz ve en hızlı yöntemlerle sağlam olmayan binalar yapmakta, diğer yanda ise orta ve üst sınıflar için daha modern apartmanlar tasarlanmakta, böylelikle şehrin dışında bahçeli bir ev sahibi olmaktansa şehrin içerisinde bir apartman dairesinde ev sahibi olmak bu sınıflar için daha cazip hale gelmekteydi. Özellikle sahil şeritleri apartmanlarla kaplanmaya başlanmıştı ve bu mevkide bir apartman dairesi sahibi olmak statü göstergesi haline gelmişti. Merkezi semtler bu şekilde oluşturulurken gecekonduar görüntüden uzak, şehrin dışına itilmeye başlanmıştı (Akman, 2009: 119-120; Çoban, 2012: 85; Keyder, 2013b: 181-182, 188). Genel olarak orta ve üst sınıfın konuştığı sahil çevresi Levent, Mecidiyeköy ve Şişli bölgeleri idi (Arslan, 1974: 109). Bu bağlamda apartmanlar özellikle orta sınıf ile bağdaştırılırken, kentin konut sorununu büyük oranda çözen ve İstanbul ile özdeşleşmiş bir yapı yönelimi olan gecekondu alanları [daha sonra ülkedeki siyasi yönelimler, kutuplaşmalar çatışmalarla özdeşleştirilerek tehlikeli alanlar olarak adlandırılacak ve bir buçuk asır öncenin Paris'in yeniden inşasında Haussmann'ın barikatları hedef göstererek kenti bu alanlardan arındırıp yeniden inşa etmesinde olduğu gibi İstanbul ve daha sonraları bilumum ülkeye yayılacak olan yıkımların önünün açıldığı alanlar olarak gündeme gelecekti (Candan ve Kolluoğlu, 2008: 19; Gülhan, 2020: 39)] kırsal, toplumun alt sınıfı ile özdeş bir kavram olarak görülmekteydi (Gülhan, 2014: 217; Geniş, 2007: 775).

Aynı arsa üzerinde katların çıkılması mekânsal anlamda bir tasarruf sağlıyor gibi görülse de şehrin nüfusu sürekli artmakta (Şekil 4.8), konuta olan ihtiyaç katlanmaktaydı. Şehir nüfus ve konut artışına bağlı olarak dışarı doğru sürekli

genişlemekteydi. 1965-1970 yılları arasında İstanbul oransal bağlamda en büyük nüfus artışının yaşandığı dönem olmuştu ve “Bundan sonra da, her on beş yılda bir, şehrin nüfusu ikiye katlandı.” “Bütün Türkiye’de üretilen konut sayısı kadar, sadece İstanbul’un yıllık yeni konut ihtiyacı vardı.” (Gülhan, 2017: 213).

İş merkezine yedi kilometre uzakta bulunan çenber içindeki nüfusun toplam kentsel nüfus içindeki oranı %55’e düşmüştür. Bir önceki dönemde %70 olan aynı oran, gelişmenin dışı doğru olduğunu kanıtlamaktadır. Kentsel yerleşmelerin, 1960 yılına kadar her iki yakada en fazla otuz kilometre uzaklıkta bulunmasına karşılık, 1970 yılında kırk kilometreye çıkması, kentleşme sınırlarını doğuda Gebze, batıda Silivri’ye kadar genişletmiştir. (Arslan, 1974: 112).



Şekil 4.8. İstanbul’da nüfus artışına yönelik 23 Ekim 1963 yılına ait Hürriyet Gazetesi manşeti (www.gecmisgazete.com, 01.01.2022).

Gecekonducular nasıl şehrin çevresinde mantar gibi çıkıyorlarsa kentin merkezinde de apartmanlar, toplu konutlar birer birer yükselmeye başlamıştı. Bunlardan bir kısmı konut ihtiyacını karşılamaya yönelik ucuz yollarla halledilen apartmanlar iken bir kısmı ise orta ve üst sınıfa hizmet edecek şekilde tasarlanmış, modern (Şekil 4.9) mimariye sahip yapılardan oluşmaktaydı.



Şekil 4.9. Dönemin önemli mimarlarından olan Abdurrahman Hancı’nın Le Corbusier’i kentler için önerdiği apartmanları referans vererek İstanbul için çözüm önerileri sunmasına yönelik bir gazete başlığı (Akşam Gazetesi, 01.04.1951, 8).

olması, geniş ormanları ve yeşil alanları, bunun yanında merkezi alanlara yakınlığı sebebi ile ön plana çıkmaktaydı. 337 hektarlık bir alana inşa edilmesi planlanan Ataköy'ün 60.000 nüfusu içerisinde barındırması hedeflenmekteydi. Modern mimari öğeleri, yenilikçi tasarımları, uygun güneş ışığının dikkate alınması gibi unsurlarla Le Corbusier'in izlerini taşıyan Ataköy (Görsel 4.2) tam anlamı ile orta-üst gelir grubu için inşa edilmekteydi (Barutçular ve Dostoğlu, 2019: 42; Bozdoğan, 2010: 412).



Görsel 4.2. 1950'li yıllarda inşa edilen Ataköy'e ait ikonikleşmiş iki blok (Bozdoğan, 2010, s. 411).

İnşası 1962 yılında tamamlanan Ataköy I. Kısım sahil boyunca uzanan 662 konuta sahip, plaj unsuru ile ön plana çıkan ve turistik amaçları da içerisinde bulunduran, gazinolar, lokantalar ve diğer benzeri aktivitelere sahip geniş alanlardan oluşmaktaydı (Barutçular ve Dostoğlu, 2019: 42-43; Baturayoğlu Yöney, 2018: 61).

Dönemin İstanbul'unda modern anlamda göze çarpan bir diğer apartmanlaşma yönelimi örneği olan ve kendisinden sonra inşa edilecek birçok apartmana ilham kaynağı olma görevi gören Hukukçular Sitesi'dir. Hukukçular Sitesi dönemin üst sınıfına hizmet etmek amacı ile uluslararası niteliklere sahip, apartman içerisinde iki kat avantajı sağlayan, açık mutfığa ve geniş balkona sahip, içerisinde birden fazla banyosu bulunması yönleri ile ön plana çıkmaktadır (Gül, 2017: 106).

İstanbul'da Kadıköy'de 1954 yılında Emlak Kredi Bankası ve İstanbul Belediyesi tarafından Ebenezer Howard'ın Bahçe Şehir anlayışıyla inşa edilen, 416 konuttan oluşan "Koşuyolu Evleri" yine konut sorununu çözmeye yönelik olarak

tasarlanan fakat yetersiz kalan alanlar arasında örnek olarak verilebilir (Eren, 2014: 75; Gül, 2017: 105).

Genel olarak bakıldığında konut sorununu özellikle orta ve üst sınıf için çözmeye yönelik çalışmaların, özellikle bahçe şehir anlayışıyla inşa edilen yapıların Türkiye'deki ilk örnekleri deneysel ve sınırlı alanları kapladığı çıkarımları yapılabilir.

4.4. 1980 Sonrası Dönem

Durgun geçen on yıllık sürenin ardından 1980'li yıllara gelindiğinde genel itibarı ile dünya genelinde olduğu gibi Türkiye'de de neoliberalizmin ve küreselleşmenin etkisi ile kentlerin kendi kimliklerini kazanması, özel sektörün ve özel sanayinin yaygınlaşması, sermayenin kentlerde dönüşümü gibi özellikler ön plana çıkmaktadır (Çoban, 2012: 91; Kolsuz ve Yeldan, 2014: 50). 24 Ocak 1980 kararları ile devletin sanayideki gücünün azaltılarak önü açılan küresel çapta özel sanayinin (Karaçor, Alptekin, 2006: 309) giderek İstanbul, Ankara gibi merkezi şehirlerden çıkıp ülke geneline yayılması ile endüstrinin her alanda, sanayileşmenin ilk dönemlerindeki şehir örneklerinde olduğu gibi kentlerin çehresini kaplamaya başlaması, coğrafyalara göre değişen üretim biçimleri ve buna bağlı olarak da mekânsal olarak yayılım veya toplanma gibi etkenler artık Türkiye'nin birçok kentinde görülmeye başlanmıştı (Arslan, 1974: 103). Sanayileşme her ne kadar ülke genelinde artış göstererek büyük miktarda sermaye dönüşümüne katkı sağlayıp kalkınmayı destekliyor gibi görünse de küreselleşme ve neoliberalizmin etkisi ile ulusal olmanın ötesinde uluslararası özel şirketlerin gücünü arttıracak ve sermayelerini dönüştürecek şekilde ön plana çıkmaktadır (Kolsuz ve Yeldan, 2014: 50). Bu özelleştirmenin milli gelir dağılımında, alt sınıf ile üst sınıf arasındaki gelir farkının derinleşmesinde ve işsizlik üzerinde büyük etkileri olacaktır (Güçlü ve Bilen, 1995: 164).

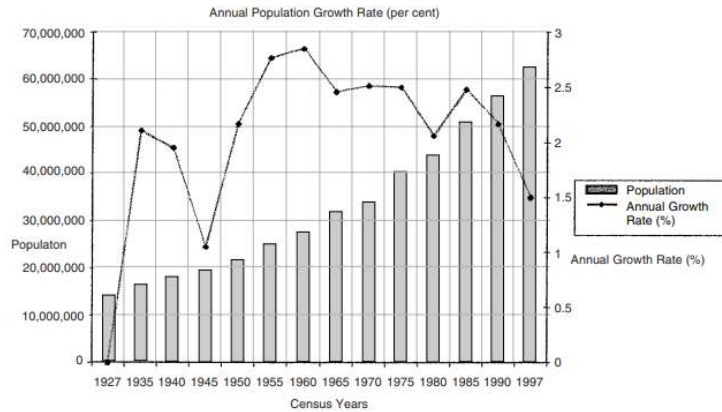
Küreselleşme ile birlikte İstanbul'un bir dünya kenti haline gelmesi, turizm merkezi haline gelen şehirler, yemek kültürüyle ön plana çıkan şehirlerin yanı sıra özellikle 1980'li yıllarla birlikte sanayideki yönelimin hız kazanması ile birlikte büyük şirketlerin yanında küçük ve orta ölçekli işletmelerin de sanayi anlamında devasa üretim kapasitelerine ulaşan, ihracata dönük, literatürde "Anadolu Kaplanları" olarak adlandırılan şehirler (Gaziantep, Çorum, Kahramanmaraş, Kayseri, Konya, Denizli, Malatya, Bursa) de çevresindeki nüfusu sürekli olarak kendilerine çekmişlerdir (Sarı,

2013: 171; Varol ve Ecerel, 2013: 181; Savaş Yavuzçehre, 2013: 206). Bunun yanında bir şehre yeni bir üniversite kurulması, şehrsel veya bölgesel anlamda projeler (GAP) gibi çekim alanı yaratan etmenlerin yanında, terör, kırsallık, doğa olayları gibi etmenler de şehirlerin çekici ve kırsalın itici etmenlerini oluşturmaktadır. En nihayetinde 1985 yılında Türkiye’de kentsel nüfus kırsal nüfusu geride bırakmıştır (Işık, 2005: 58-59; Şahinoğlu ve Yılmaz, 2022: 418).

Son otuz yıl içinde yıllık ortalama kentleşme hızı yüzde 6.5 olmuştur. Oysa aynı dönemde, genel nüfus yılda ortalama yüzde 2.5 hızla artmıştır. Kentlerde yaşayan nüfusun oranı 1950’de yüzde 18.4 ten, 1960’da yüzde 25.2’ye ve 1985’te de yüzde 50.9’a yükselmiştir. Bunun gibi, kentsel nüfus, mutlak sayılarla, 1950’de 3.8 milyondan, 1960’da 6.9 milyona, 1985’te ise 25.8 milyona yükselmiştir. Köylerden kentlere olan nüfus akınlarının yönü metropoliten kent ötekleri olduğundan, kentsel nüfusun asıl bu kentlerde arttığı dikkat çekmektedir. 100.000 ve daha fazla nüfuslu kentlerde yaşayan nüfus, 1950’de 1.7 milyondan, 1960’da 3.3 milyona çıkarak, 19 yıllık dönemde iki kat yükselmiştir. (Keleş, 2015: 63).

1950-1985 yılları arası Ruşen Keleş’in verdiği bu oran genel bir nüfus artışına dikkat çekmektedir. Ülkede kentsel nüfus oranı artarken aynı zamanda genel nüfus da artmaktadır (Tablo 4.9). Özellikle evrensel çapta savaşların son bulması, sağlık alanındaki ilerlemeler, yaşam standardındaki artışlar gibi etmenlerle ortalama yaşam süreleri uzamış, doğum sırasındaki ölüm oranları da düşerek dünya genelinde bir nüfus artışı yaşanmıştır.

Tablo 4.9. Türkiye’de belirli yıllara göre nüfus artış oranları (Sevkal, 2001, s. 83).



Tüm bu etkenlerin yanında ülke içindeki ulaşım ağının gelişmesi, merkezi şehirler ve buna bağlı şehirlerin artması, kentlerin bölgesel, ülkesel ve uluslararası üretim ve pazarlama, yine diğer batı ülkelerinde görülen hizmet sektöründeki artış, buna bağlı olarak gelişen sınıfın oluşması, bu sınıfın ihtiyaçları, tüketimleri kentlerin

nüfus yapısını ve kentleşme modellerini etkileyen önemli unsurlar arasındadır (Arslan, 1974: 104).

2000 yılı Genel Nüfus Sayımının verilerine göre ülkemizin toplam nüfusu 67 803 927 (il ve ilçe merkezleri) nüfusu 44 006 274, köyler 23 797 653 'tür. 2000 döneminde şehirlerde bulunan nüfusun yıllık artış hızı binde 26.8 iken köylerde bulunan nüfus artış hızı binde 4.2'dir. (Sağlam, 2006: 38).

4.4.1. Kentleşme Yönelimi

1980'lere kadar konut talebini çözmeye yönelik olarak geliştirilen yöntemler ve yasalarla genel olarak gecekondulaşmanın önü açılmış, diğer yandan ise apartman yaşamı özendirilmiştir. 1980'den sonra da bu süreç değişmeyecek fakat anlamı ve boyutlarında farklılıklar gözlenecektir. Gecekondulaşmanın yataylığı toplu konutlar sayesinde dikey kentleşmeye yönlendirilmeye çalışılacak, ülke genelinde kentlerin çehresi apartmanlarla süslemeye başlayacaktır. Apartmanlaşma yöneliminin önemli bir parçası olan toplu konut inşaları ile gerçekleştirilen bu süreç kentte konut sorununu çözmek için atılan bir adım gibi görünse de genel olarak toplumu ayrıştırıcı özelliği ile ön plana çıkacaktır. Bir diğer yanda ise kentlerde ayrışma mekanlarının istenerek, özendirilerek, statü göstergesi olarak gerçekleştirildiği kapalı konut siteleri ortaya çıkacaktır. Her ne kadar tarihsel süreç içerisinde toplumun ayrıcalıklı bir kesimine hitap edecek şekilde konut yapımı gerçekleştirilmiş olsa da 1980'lerden sonra bu yönelimin boyutu değişecektir. Bu süreç banliyöleşmenin ilk evrelerine benzemektedir. İmkân bakımından sadece belirli sınıfın ulaşabileceği şehirden kaçış alanları, her türlü ihtiyacın karşılandığı ve böylelikle kente olan ihtiyacın en aza indirildiği alanlar olarak göze çarpacaktır. Böylece bir yandan alt ve orta sınıf için gecekondular veya bu alanların dönüşüme sokulduğu, yap-sat mantığı ile ucuza ve seri şekilde üretilen apartmanlar, toplu konutlar konut ihtiyacını giderirken diğer yandan orta-üst ve üst sınıf için konut sorununu gidermeye yönelik kentin dışında ve hatta daha önce de değinildiği gibi yaratıcı genç sınıfın kent merkezlerine yönelimi veya kentle bağını koparmayan aileler içinde de kentin merkezinde korunaklı siteler, "mahalleler" şehrin görüntüsünde yer edineceklerdir (Taşkın, 2016: 74-75).

1980'li yıllara kadar kentte konut yöneliminin değişmez bir parçası olan gecekondulaşma 1980 sonrası yıllarda da etkisini sürdürmüş fakat daha önceki yılların aksine gecekonduya bakış ve bu konuda alınan kararlar farklılıklar göstermiştir. Bir yandan yeni gecekondular yapılmamak şartı ile imar afları çıkartılmış, altyapı, okul,

sağlık gibi temel hizmetler götürülmüş, gecekondulaşma halkları resmi olarak mülk sahibi konumuna geçmişlerdir (Çakır, 2011: 217-220). Diğer yandan ise özellikle 1980’li yıllarla birlikte gecekondulaşma olgusu toplumsal iç çatışmaların, şiddetin, terörün yaşandığı alanlar olarak görülerek ötekileştirilmeye başlanmıştır. Ayrıca küreselleşme ve neoliberal politikalarla birlikte dünya genelinde olduğu gibi Türkiye’de de sınıflar arası uçurumu arttırmış, gecekondulaşma kavramı yoksullukla birlikte özdeşleştirilmeye başlanmıştır (Erman, 2004). Bu gibi özellikler daha önce de değinildiği gibi gecekondulaşma alanlarının tehlike yuvaları olarak gösterilip kentsel dönüşüme sokulmasının önünü açmıştır. Yine daha sonra değinilecek olan kentteki mekân talebi, rant sağlama kaygısı, büyük inşaat şirketlerinin de etkisi kentsel dönüşüm yönelimini desteklemiştir.

4.4.1.1. Toplu Konuta Yönelim

Dünya’daki küreselleşme akımının şehirler üzerinde büyük etkileri bulunmaktaydı. Bu etki Türkiye’de de özellikle İstanbul şehrinde hissedilmeye başlanmıştır. Örneğin 1980’li yıllarla birlikte bir “dünya kenti” (Tekeli, 1996, 259) ve 2005 yılı ile birlikte Avrupa Birliği’ne girme süreçleri (Gülhan, 2021: 2) ile tüm gözlerin üzerine çevrildiği bir kent haline gelen İstanbul kent merkezlerinin modern ofislere sahip gökdelenlerle, genellikle üst sınıfa ve turistlere hizmet eden lüks oteller ve alışveriş merkezleriyle, süpermarket zincirleriyle kaplandığı, küreselleşme ile birlikte kentin çehresini dünya markalarının süslendiği bir şekle bürünmüştü (Bozdoğan, 2010: 415; Keyder, 2013a: 24; Öktem, 2011: 28). İstanbul’un bu denli ön plana çıkışı, şehrin görüntüsünün de yeniden gözden geçirilmesine sebep olmuştu. Çünkü sürekli ve yoğun göçlerin kent üzerinde bıraktığı etki büyüktü. Böylece şehrin görüntüsünü bozan her unsur ortadan kaldırılmaya başlandı. Merkezi alanlarda hala varlığını sürdüren eski mahalleler, dükkanlar yıkılarak veya restore edilerek turistik alanlara, “kültürel tüketim” biçimlerine dönüştürülmeye başlandı. “1980’li yıllar boyunca İstanbul, Türkiye’nin dünya sahnesine çıkışıyla tanımlanan sürecin, vitrini ve kapısı olacaktı.” (Keyder, 2013a: 25-26). Fakat “the global city” (dünya kenti) olma yolundaki bu süreçte İstanbul, tarihi dokunun yok edildiği, yeni ve kültürel özelliğinden arındırılmış binalarla, tüketim alanlarıyla, turistlere yönelik yapılarla ön plana çıktığı bir kente dönüşmüştü (Bezmez, 2008: 817). Ayrıca sanayi de başta İstanbul olmak üzere ülke genelinde şehrin görüntüsünden uzaklaştırılarak dış

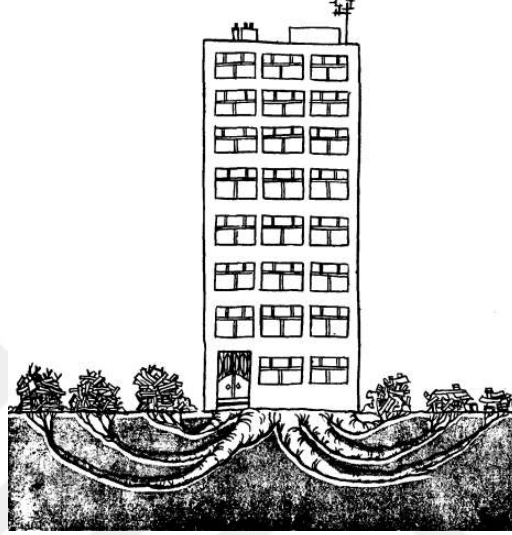
bölgelerde kurulur olmuş, bunun yanında gecekondu alanlarının imarı ile yıkılan, boşaltılan alanların yerlerine şehrin cazibesini arttıracak alanlar inşa edilmeye başlanmıştı (Öktem, 2011: 26; Yılmaz ve Çitçi, 2011: 262). Özellikle 1980'lerle beraber önemi daha da artan, boğazın karşı iki yakasını oluşturan Ortaköy ve Kuzguncuk bölgeleri, Beyoğlu ve tarihi yarımada bu bağlamda ön plana çıkmıştı. Restorasyonlarla, dönüşümlerle soylulaştırılan bu alanlar alt sınıftan arındırılarak özellikle eğitilmiş orta sınıf ve üst sınıfı çekmiş, bölgenin değeri katbekat arttırılmıştı (Ergun, 2004: 393-394).

90'lı yıllarla birlikte İstanbul başta olmak üzere ülke genelinde kentsel dönüşüm hız kazanmış, 'salt modernist meşruiyet kalıpları' (Tekeli, 2016: 309) belirlenerek bu kalıba uymayan her unsur dönüştürülmeye başlanmıştı. Böylelikle özellikle kentin sanayileşmesinde konut talebini karşılayan gecekondu ve iş gücünü karşılayan gecekondu mahallelerinde yaşayan insanlar İstanbul'un dünya kenti olma yolunda, hem de deprem riski taşıma gerekçesi ile bir problem unsuru olarak görüldüğü için kentsel dönüşüm sürecinde ön plana çıkmışlardır (Tekeli, 2016: 308-309, 346; Öktem, 2011: 29).

Kentsel dönüşümün ilk uygulamaları üzerine antropolojik araştırmalar bize göstermektedir ki, eski gecekondu sahiplerinin borçlandırılarak ve yaşadığı mahalleler dışında konut verilerek yapılan uygulamalar sonrasında eski gecekondu sahipleri borç taksitlerini ve apartman aidatlarını ödeyemedikleri için konutlarını kaybetmiş sokakta kalmışlardır. Bu gecekondu sahipleri kente uyum yapmış, kendisine bir konut sağlamış ve ucuz bir yaşam tarzını sürdürebilirken, muhtemelen yamaçlarda yapıldığı için düşük bir deprem riski taşıyan bir alanda, kendine göre belli güvencelere sahip bir yaşam sürerken, şimdi kendilerini düşük kaliteli bir evde, eski yaşam sürdürme kolaylıklarını ve güvencelerini kaybetmiş olarak yeniden zorlu bir yaşam mücadelesine girmeye itilmiş olmaktadır. (Tekeli, 2016: 320-321).

Burada şunu belirtmek gerekir ki bir kent ön plana çıktığında mekânsal anlamda da değer kazanmaya başlar. Özellikle kent merkezleri bu durumda büyük talep gören alanlara dönüşür. Mekansal olarak dar ve kısıtlı oluşu bu talebi daha da arttırır. Böyle alanlarda bulunan eski, derme çatma gecekondu, yapılaşmalar kapladıkları arsa bağlamından olası bir değer artışına sahiptirler. Böylece bu alanlardan gecekondu mahalleleri ve içerisinde yaşayan halk kazınarak (Şekil 4.11) daha değersiz görülen alanlara itilmekte, daha önce yaşadıkları alanlar dönüştürülerek soylulaştırılmaktadırlar (Güzey, 2012: 64). Getirilen aflarla, yasalarla önü açılan gecekondulaşma birkaç yıl içerisinde özellikle kentlerin belirli bölgelerinde kentsel dönüşümlerle, imarlarla yıkılarak yerlerini bu soylulaştırılan alanlara bırakmıştır

(Öktem, 2011: 30-31). Genel olarak dünyada kentlerin gelişimine bakıldığında özellikle küreselleşme sonrası şehrin nüfusunun artmaya başlaması ile merkezden çevreye yayılan arsa değerlerindeki artış ve bu arsaların parsel parsel gecekondulardan, plansız yapılaşmalardan oluşması potansiyel arsa değerini ile soylulaştırma sonrası arsadan elde edilecek değer arasında bir uyumsuzluk ‘‘rent gap’’ (kira boşluğu) oluşturmaktaydı (Ergun, 2004: 392).



Şekil 4.11. *Kentsel dönüşümün tasvir edildiği Bedri Koraman’a ait bir karikatür (Tekeli vd., 1976, s. 222).*

Son dönemde geliştirilen politikalar için genel bir değerlendirme yapmak gerekirse, alınan kararların gerisinde ya rant elde etmenin ya da seçmenin oyunu çekmenin bulunduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Gecekondu alanlarını apartmanlaştırarak rant elde etme amacını taşıyan kentsel dönüşüm projeleri; araçları yayaların üstünde gören ve kentin yaşam alanlarını, tarihi simgelerini yok eden katlı kavşak ve üstgeçit programları; milyonlarca kentliyi temiz sudan yoksun bırakan kötü yönetim uygulamaları ve toplumsal belediyeciliği gıda yardımı olarak algılayan popülist politikalar bu dönemin simgeleri olarak tarihteki yerlerini alacaklar. (Keleş, 2008: 40-41).

Türkiye’nin her bir şehrinde süreç aşağı yukarı aynı işlemektedir. İstanbul ve Ankara gibi şehirler bu süreçte öncülük görevini üstlendikleri için örnekler genel olarak bu şehirler üzerinden verilmektedir. Örneğin 2000 yılına gelindiğinde ülke nüfusu 67.803.927 iken bu sayının sadece 10,018,735’ini İstanbul oluşturmaktaydı (Ergun, 2004: 391) ve bu oran tek başına Marmara Bölgesi’nin %75’ine denk gelmekteydi (Gökburun, 2017: 112). Bu nüfusun konut ihtiyacını karşılamaya yönelik adımlar şehrin nüfusunun büyük oranda artmaya başladığı 1950’li yıllardan itibaren genel olarak ‘‘laissez faire’’ (bırakınız yapsınlar) mantığı ile işlemekte, kent bir yanda gecekondularıyla, apartmanlarıyla genişlerken diğer yanda ise kent merkezlerinin

dönüşüme sokulması, kentin dışında yeni kent modelleri bağlamında özel güvenlikli sitelere yönelimlerle bu genişlemenin boyutu değiştiriliyordu (Geniş, 2007: 774-775).

Kentlerde konut sorununu çözmeye yönelik olarak daha önceki yıllardaki denemelere benzer çabalar içerisinde, orta ve alt sınıfa yönelik olarak 1981 yılında Toplu Konut Kanunu (İşlek, 2007: 10) ve 1982 yılında 1982 Anayasası çıkarılmıştır. Yasalara göre konut sorununu planlı ve sınıfsal olarak kapsayıcı bir şekilde çözmek devletin görevidir ve bu soruna yönelik adımlar atılmalıdır. Tek tek beldelere ayrılmış belediyeçilik anlayışı yönetimi ve uygulanabilirliği zorlaştırmış, bunun yerine 1982 Anayasası temelinde ülke genelinde büyük şehir belediye sistemi uygulanmaya başlanmış, akabinde İmar Yasası ile belediyenin yönetim alanı içerisinde her türlü imar yetkisi belediyelere verilmiştir (Aydınlı, 2003: 76-77). Genel olarak atılan adımların, çıkarılan yasaların kente yansımaları bir yanda özel büyük inşaat şirketleri için can damarları olan toplu konut yönelimine ve konut sorununu sınıf gözetmeksizin çözmeye yönelik olarak başlayan ve zamanla bu kaygı sınıfsız yapısından sıyrılarak orta-üst ve üst sınıf için ayrıcalıklı alanlar oluşturulmasına yol açarken diğer yandan da gecekondulaşmanın artmasına sebep olmuştur (Çoban, 2012: 91-93). Örneğin Ankara’da gecekondulaşmanın önüne geçmek ve bu halkın konut sorununu gidermek amacı ile başlatılan 55 bin konutluk Batıkent projesi zamanla hedefini daha orta gelirli bir sınıfa doğru çevirmiş, yine yıllar içerisindeki birçok benzer örneğinde olduğu veya olacağı gibi hedefinden sapmıştır. Bunun yanında Türkiye’de toplu konut denince ilk akla gelen yapılaşma olan, yasal olarak büyük bir güce ve imkanlara sahip TOKİ yıllar içerisinde yüzbinlerce konutun yapımını sağlamış fakat bunların sadece çeyreklik bir kısmı alt sınıfın ve gecekondu halkının konut sorununu çözmeye yönelik olarak kalmıştır. ‘...konutla ilgili şirketler kurmak ve var olan şirketlere ortak olmak, bireysel ve toplu konut kredisi vermek, kentsel dönüşüm projelerini kredilendirmek, konut, altyapı ve sosyal donatı uygulamaları yapmak veya yaptırmak’’ gibi birçok yetki TOKİ’nin elinde olduğu için sektörün kentlerde sermaye dönüşümünün sağlanması ve özel şirketlerce yapılan iş birliği özellikle konut sorununu çözmeye yönelik amacın saparak kentsel dönüşümlerle, soylulaştırma ile ön plana çıkmaya başlamıştır (Çoban, 2012: 97-98). Böylece Türkiye’nin Haussmann’ı ve Moses’i bir birey olarak değil bir sektör olarak ortaya çıkmıştır.

TOKİ’nin, toplumun genel olarak alt orta sınıfına hitap eden ve toplu konut ihtiyacını karşılamak üzere yapılan alanları genel olarak uydu kent görevi görmek,

kentin yükünü hafifletmek amacı ile yapılmaya çalışılmıştır (Öktem, 2011: 30). Fakat toplumun özellikle alt ve orta sınıfın konut sorununu çözmeye yönelik olarak ortaya çıkan ve daha sonraları kentsel dönüşüm ile birlikte ismi özdeşleşen TOKİ genel anlamı ile uyguladığı politikalar kentteki kutuplaşmanın artmasına yönelik olarak eleştirel bir kimlik kazanmıştır (Gülhan, 2021: 5). Üretilen konutların en büyük problemleri arasında şehir merkezine uzak yapıyor olması gösterilebilir [Korunaklı sitelerde de yönelim genel anlamda şehir merkezinden uzağa doğru olmaktadır. Fakat bu bilinçli ve özel olarak istenilen bir yönelimdir. Örneğin Ankara’da şehir merkezinin dışında hem kentsel dönüşümlerle alt ve orta sınıfın yönlendirildiği toplu konutlara, hem de orta-üst ve üst sınıfın özellikle kaçış alanı olarak gördükleri korunaklı, bahçeli müstakil villa tipi evlere rastlamak mümkündür (Alkan, 2014: 129-130).].

... “küresel kent için niteliksiz bulunan ve küresel müşteri haline gelemeyecek nüfusu” barındırması için kentten uzak alanlara niteliksiz uydu kentler kurmak, küreselleşen İstanbul’da TOKİ’ye düşen görev olmuştur. (Taşkın, 2016: 75).

Bu durum iş olanaklarından da uzak kalmaya sebep olmaktadır. İnsanlar daha önce karşılaşmadıkları yüksek ücretli ve uzun süreli taksitlere mecbur bırakılmaktadırlar. Ayrıca belirli bir bağ kurulan gecekondü semtlerinin aksine insanların bir bina içerisine tıkdıkları bu alanlarda büyük uyum problemleri yaşanmaktadırlar. Bu bağlamda insanların zorunlu olarak yerlerinden edilip, tüm kültürel birikimlerini geride bırakmalarına sebep olmaktadır. Bunun yanında özellikle toplumun belirli bir sınıfını bir araya topluyor oluşu sınıfsal ve mekânsal ayrımı arttıran bir unsur haline gelmesine sebep olmaktadır (Erman, 2012: 40; Tekeli, 2016: 352). Bu insanların gündelik hayatlarını kolaylaştıran birçok imkânı apartman yaşamında bulmak zor hale gelmektedir. Çünkü bu insanlar halılarını, yünlerini kendileri yıkar, kışın tüketecekleri gıdaları kendileri hazırlarlar, düğünlerini mahalle aralarında yaparlardı. Bunlar birer kültürel birikim ürünüydü ve bunları faaliyete geçirebilmeleri için gerekli alanı gecekondü mahallelerinde bir şekilde oluşturmuşlardı. Fakat apartman yaşamında tüm bu imkanlardan yoksun oluşları kendilerini ya tüketime katılarak hazır gıdalar tüketmeye, ürünlerini şirketlerce yıkatmaya zorlayacaktı ya da alternatifler üreterek bu sorunu bir şekilde çözmelerini sağlayacaktı (Erman, 2012: 43).

Ayrıca konutlarda kullanılan malzemelerin kalitesizliği, dairelerin darlığı, kent merkezlerindeki birçok imkândan yoksun oluşu sayılabilecek diğer problemler

arasındadır (Çoban, 2012: 98-99). Türkiye’de konut bir yatırım aracıdır. Bu sebepten ötürü şirketlerce ve bireylerce konutu elde tutma veya yapsat politikası izlenmekte, konutun bir yatırım aracı olarak düşünülmesi onun ucuza ve maksimum miktarda üretilmesine zorunlu kılmaktadır. Diğer tür yönelimde ise daha özel bir sınıfa hizmet edecek şekilde kaliteli ve planlı yapılaşmalar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu üretim sonucu bir yandan yüzlerce, binlerce konuta sahip kesim bulunurken diğer yanda milyonlarca kiracı durumunda kalan toplum bulunmaktadır (Alkan, 2014: 105-106).

4.4.1.2. Özel Güvenlikli Sitelere Yönelim

Özel güvenlikli, dışa kapalı, her türlü ihtiyacın bu alanda karşılandığı “gated communities” (kapalı topluluklar), dünya genelinde küreselleşme ile birlikte ortaya çıkan ve kentlerdeki sınıfsal ayrımın derinleşmesine en büyük etkilerde bulunan alanlardır. Bu alanlara yönelim genel olarak şehrin kalabalıklaşması, kirlilik, gürültü, korku ve olası tehlikelerin yanında kentlerin kültürel yapısına göre çeşitlilik gösteren ve ayrıcalıklı sınıfın bu alanları tercih etmesine sebep olan özelliklerden oluşmaktadır (Geniş, 2007: 771; Candan ve Kolluoğlu, 2008: 19). Küreselleşme çağında dünya genelinde orta ve üst sınıfın kent merkezlerinden kaçması gibi Türkiye’de de aynı özelliklere sahip ayrıcalıklı orta ve üst sınıflar 1980’li yıllarla birlikte konforlu, temiz havaya sahip, lüks tüketim alanlarına çekilmeye başlamışlardı (Gülhan, 2020: 43). Bu yıllarda geliştirilen politikalarla ülke genelinde bir canlanma yaşanmış, inşaat sektörü de bu bağlamda büyük talep görmeye başlamıştı (Akyol Altun, 2008: 75). Dünya genelinde görülen bu süreç özellikle kentlerin çevresinde bulunan kırsal alanlar, daha önce ağır sanayinin bulunduğu ve bununla bağlantılı olarak gecekondu bölgeleriyle kaplı çevreler, kentsel dönüşümler, “gentrification” (soylulaştırma) çalışmaları adı altında veya hiç el değmemiş yeşil, ormanlık araziler toplumun belirli ayrıcalıklara sahip sınıflarına hizmet etmek amacı ile, özel şirketlerce korunan, kapalı, güvenlikli sitelere dönüştürülmeye başlanmıştı (Ergun, 2004: 391).

Bu yönelimin ilk örneklerinin görüldüğü ve en yoğun yaşandığı İstanbul, dünya kenti olma ve turistik kullanıma açılması gibi amaçlar doğrultusunda kentsel dönüşüm ve yenilemelerle yeniden yaratılan fakat eski dokusunu kaybeden üretilmiş bir şehre dönüşmüştü. Bunun yanında şehrin kalabalığı, kirliliği, kaosu, olası her türlü tehlikelerine karşı orta üst ve üst sınıflar şehrin bütün bu problemlerinden sıyrılmak amacı ile kent merkezlerinden kaçarak kendilerine daha iyi, lüks bir yaşam, kaliteli ve

temiz çevre sağlayabilecekleri alanlar yaratmaya başlamışlardı. Kentin kalabalığından, kirliliğinden, olası her türlü tehlikelerinden kaçılabilen ideal yaşam alanları kentten bağımsız olarak oluşturulmuş, kentin çevresinde özellikle belirli bölgeler ya yıkılarak ya da kesilerek yerlerine inşa edilerek prestij mekanlarına dönüştürülen villalardan, sıra evlerden, katlı konutlardan oluşan yapılar ortaya çıkmaya başlamıştı. Son yıllarda yaşanan büyük depremler de bu talebi arttırarak dayanıklı evler adı altında süreci desteklemekteydi (Akman, 2009: 118-119; Akyol Altun, 2008: 75; Hayır Kanat, 2017: 39; Keyder, 2013b: 186; Özakbaş, 2015: 430-431). Bu yönelim kentin yeni hali, kent deneyiminin tam anlamıyla yaşanacağı, modern anlamda kent modelinin geldiği son noktayı temsil edecek şekilde sunulmaktaydı (Geniş, 2007: 779).

Erişilebilirliklerinin orta-üst gelir grubuyla kısıtlı olması ve öteki kavramına vurgu yapan homojen adalar oluşturmaları toplumsal temasın yokluğuna neden olarak ulus ve toplum olma kavramını, ortak karşılaşmaların, temasların olduğu, ortak kültürün oluşturulduğu bir mekân olan kent yapısını ve kamusalılığı zedelemektedir. Özellikle İstanbul'da kenti neredeyse hiç tanımadan, algılayamadan, kendine yeterli bu kent parçalarının içinde izole bir biçimde yaşamını sürdüren bir sınıf oluşmaya başlamaktadır. (Akyol Altun, 2008: 79).

Örneğin toplu konut olarak 1950'li yıllarda inşa edilen Ataköy için I. Kısım'dan sonra 1980'lere kadar 4 kısım daha tasarlanmış ve bu kısımlar daha çok donatı alanlarına sahip olma ve daha çok amaca hizmet etme yönleriyle ön plana çıkmışlardır. Ataköy'de 1980'lerden günümüze yeni katlı veya villa tipi alanların inşası devam etmiş ve bölge kapalı konut siteleri olarak (Şekil 4.12) ön plana çıkmıştır (Barutçular ve Dostoğlu, 2019: 43-44).



Şekil 4.12. 20 Aralık 1982 tarihli Güneş Gazetesi'nde Ataköy'e ait bir manşet (www.gecmisgazete.com, 01.01.2022).

Böylelikle Ataköy içerisinde küreselleşmiş markalar, lüks alışveriş merkezleri, kültür ve sanat faaliyetleri ile sadece toplumun belirli bir üst gelir grubunun ulaşabileceği (Şekil 4.13) alanlardan oluşmaktadır (Hayır Kanat, 2017: 40).



Şekil 4.13. *İstanbul Ataköy ve Bakırköy’de banliyö bölgeleri ve AVM dağılımı* (Hayır Kanat, 2017, s. 40).

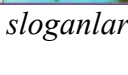
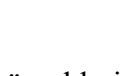
Korunaklı bu siteler aynı zamanda kentin çevresinde ortaya çıktıkları anda diğer olası korunaklı site alanlarını da yaratmakta bölge tam anlamı ile site alanlarına dönüştürülmektedir (Şekil 4.14). Bu alanlar kentin nüfus yoğunluğunu azaltmak veya kent merkezlerindeki yükü hafifletmek adına uydu kent görevi görmekten ziyade arsa fiyatlarını daha da arttıran, rant alanları yaratan, bunun yanında toplumsal ayrımı derinleştirerek gösterişçi tüketimi ön plana çıkaran ve kente daha çok yük bindiren alanlara dönüşmektedir (Tekeli vd., 1976: 391; Tekeli, 2016: 359).



Şekil 4.14. 2000 yılına ait görselde Kemer Country ve daha sonra kendisi ile birlikte birçok korunaklı kapalı konut alanlarını da bölgeye çektiği konuşlanma bölgesi (Geniş, 2007, s. 780).

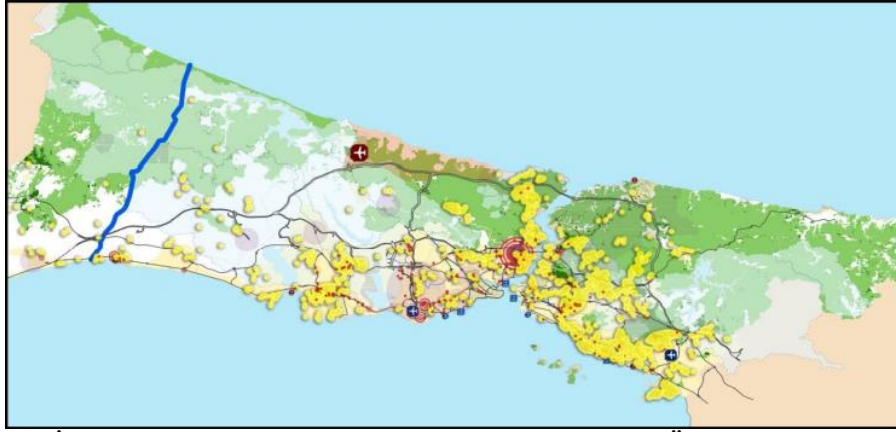
Güvenlikli sitelerin genel itibarı ile sunuluşunda güvenlik algısı, şehrin kirliliği ve buna alternatif yaşam kalitesi, ayrıcalık, sağlıklı bir ortamdır (Şekil 4.15). Bunun yanında özellikle bölgesel bazda kültürel öğeler de satış stratejilerinin içerisine dahil edilmektedir. Örneğin İstanbul’da şehir merkezinin dışında, her türlü kırsal alan veya alt gelir grubu ile etkileşimin koparıldığı, özelleştirilmiş orman arazisi üzerine kurulu, her türlü lüks tüketim unsurunu içerisinde barındıran (Gül, 2017: 179) Kemer Country isimli, korunaklı sitelerin sunumunda İstanbul’un eski güzelliğini, dokusunu, insan ilişkilerini kaybettiğini, bunun yeniden kurulan bu alanlarda şekillendirileceğine, İstanbul’un 1950’lerdeki göçlerle başlayan değişiminin öncesindeki kültürel yaşamın yeniden canlandırılacağına vurgu yapılır (Bali, 1999: 36-37). Aşağıdaki örnek Kemer Country’nin bir tanıtım broşüründe yazılanlardan alınmıştır:

Bir zamanlar her İstanbullu’nun sahip olup sonradan yitirdiği bir yaşama biçimini geri kazanmak. Gelenekten geleceğe uzanan bir vizyondur bu: Meydanı, dükkânları, okulu, toplantı salonu, spor ve sosyal kulüpleri ile birlikte, toplum ruhunun ve komşuluk ilişkilerinin de serpilip gelişeceği bir yaşama mekânı kurmak. Mahalleyi, mahallelilik kimliğini yeniden yaratmak ve yaşatmak. Kaçmak değil buraya varmaktır hedef. Ana kavram, o bilinen banliyö ve site anlayışından çok farklıdır. Toplumsal değerlere hem fiziksel, hem de ruhsal anlamda bir dönüşü içeriyordu: Birbirini tanıyan, birbiriyle görüşen aileler, sık sık rastlanan “aşına” çehreler, merhabalar, günaydınlar, çocukların sokakta yaşadıkları o inanılmaz büyüklükteki evren... İnsanlara, hem sağlıklı bir ‘kamusal’ yaşama katılma olanağı veren, hem de canları istediğinde kendi ev ve bahçelerinde özel yaşantılarına çekilmelerini mümkün kılan bir ortam. Mahalle işte! Hayali cihan degecek bir vakitte, geçmişte, Erenköy’de, Bostancı’da ya da Yeşilköy’de, Fatih’te, Nişantaşı’nda olduğu gibi.. (Akman, 2009: 121-122).

FİRMA ADI	SATIŞTAKİ PROJELERİ	LOKASYON	KONUT TİPİ	LANSMAN SLOGANI	PROJE GÖRSELİ
VARYAP	VARYAP MERIDIAN	BATİ ADAŞEHİR	DAİRE REZİDANS OFİS	BİRLERİ GEUR DÜNYAYI DEĞİŞTİRİR	
	METROPOL İSTANBUL	BATİ ADAŞEHİR	REZİDANS OFİS	DÜNYADÖNECEK ONA BAKACAK	
SRP YAPI	SAFAHAT KONAKLARI	ÇENGELKÖY	DAİRE REZİDANS	HAYATIN HER SAFAHATINDA MUTLU OLMA YI HAKKEDENLERİ İÇİN	
	BROOKLYN PARK	FİKRİTEPE	DAİRE REZİDANS	BROOKLYN'DE OTURUN, İSTANBULU YAŞAYIN	
	BROOKLYN LIFE	FİKRİTEPE	DAİRE REZİDANS	BROOKLYN'DE OTURUN, İSTANBULU YAŞAYIN	
	BROOKLYN DREAM	FİKRİTEPE	DAİRE REZİDANS	BROOKLYN'DE OTURUN, İSTANBULU YAŞAYIN	
BE-MA İNŞAAT	GÖL PANORAMA EVLERİ	BAŞAKŞEHİR	DAİRE	GÖL, DENİZ, BAHÇEŞEHİR... YENİ PANO RAMANIZ	
EGE YAPI	PEGA KARTAL	KARTAL	REZİDANS OFİS	İSTANBULCA YENİ BİR SİLÜET, YAŞANMA YENİ BİR ZEVK...	
	BATİŞEHİR	BAĞCILAR	DAİRE REZİDANS OFİS	KİMLERİN İÇİN BÜYÜK AYRICALIKLARLA DOLU BİR YAŞAM, KİMLERİN İÇİNSE BÜYÜK YATIRIM SEÇENEKLERİ...	
TEPE İNŞAAT	NARLIFE	MAĞİTEPE	DAİRE	AYRICALIKLI BİR YAŞAMIN KAPILARI NARLIFE'YA AÇILYOR	
ORTADOĞU GRUP	RESİM İSTANBUL	SANCAK TEPE	DAİRE	BU KADAR DOĞALIN BULAMAZSIN	
SIYAH KALEM	KÖY	ZEKERİYAKÖY	DAİRE VİLLA	KÖY ŞEHİRİN DOĞASI	
DAP YAPI	İSTMARINA	KARTAL	DAİRE REZİDANS OFİS	ÇÜNKÜ EN İYİ DÜNYADA SADBCE BİR TANE DİR	
SINPAŞ	KÖYCEĞİZ	SANCAK TEPE	DAİRE	HEP GİTMEK İSTEĞİNİZ GÜNÜYERKİ O HAYAT SINPAŞ KÖYCEĞİZDE	
	LİVA	SULTANBEYLİ	DAİRE	EVE GİTMEK İSTİYORUM	

Şekil 4.15. İstanbul’da bazı kapalı konut siteleri ve satış sloganları (Kılıç ve Ayataç, 2019, s. 116).

Fakat önceki konularda işlenen kente geri dönüş örnekleri gibi Türkiye’de de özellikle İstanbul’da “creative new middle-class” (yaratıcı orta sınıf) ve beraberinde üst sınıf ile birlikte kent merkezlerinde de bu bağlamda kendi yaşam alanlarını kurmaya başlamışlardı. Böylelikle kent merkezlerindeki gecekondu mahallelerinin dönüştürülme süreçleri de hızlanmıştı (Gülhan, 2020: 42-43). İstanbul’un kent çehresi yerel ve yabancı şirketlerin önderliğinde yıkılan alanlarla, şantiyelerle, devasa alışveriş merkezleriyle, kentin içinde ve dışında özel güvenlikli sitelerle kaplanmakta olan bir süreç içerisine girmişti (Şekil 4.16).



Şekil 4.16. İstanbul’da korunaklı sitelerin yayılım haritası (Özakbaş, 2015, s. 432).

Banliyöleşme özelinde kent ve kentli kavramına, kent bilincine vurgu yapan Lefebvre’nin şu sözleri rahatlıkla özel güvenli, korunaklı siteler için de söylenebilir:

Şehrin etrafında kentlilikten çıkmış, ama yine de şehre bağlı bir çeper yerleşir. Gerçekten de, “banliyölerde yaşayanlar”, “küçük banliyö evlerinde oturanlar” kentli olmaya devam ederlerken, kent bilincini yitirirler ve kendilerini doğaya, güneşe ve yeşillığe yakın sanırlar. Paradoksun altını çizmek için, buna kentsizleştirici ve kentsizleşmiş şehirleşme denebilir. (Lefebvre, 2018: 36).

Cumhuriyetin kuruluşundan günümüze kadarki geçen süre içerisinde kentsel anlamda yönelimlerin Ankara ve İstanbul özelinde incelendiği bu bölümde sanayileşme sürecinin ilk yıllarında İngiltere şehirleri örneklerindeki gibi Türkiye’de de örnek verilen şehirler benzer süreçleri yaşamışlardır. 1923-1950 yılları arası Ankara bir bakıma kendisini diğer örneklerinden ayırabilir. Çünkü şehrin planlı bir şekilde gelişmesine yönelik adımlar atılarak örnek oluşturacak bir biçimde tasarlanmaya çalışılmıştır. Bu çalışmaların özellikle planlamanın ilk yıllarında olumlu bir şekilde ilerlemesi şehrin düzenli bir nüfus artışına sahip olmasından kaynaklanmaktadır. Fakat çelişki sanayinin de henüz gelişmemiş olmasından kaynaklanmaktadır. İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra başta tarımdaki makineleşme ve takip eden yıllarda sanayiye olan yatırımlarla Ankara’nın bir sanayi kenti haline gelmesi onu diğer sanayi kentleri örneğinde olduğu gibi yoğun nüfus artışları ve plansız kentleşme ile yüz yüze bırakmıştır. İstanbul ise yine benzer motivasyonlarla sanayileşme sürecine aynı yıllarda katılarak bir sanayi kenti haline dönüşmesi var olmayan planlı kenti daha karmaşık bir hale dönüştürmüştür. Gecekondu, apartmanlar ve ayrıcalıklı sınıflar için yaratılmış alanlar İstanbul ve Ankara kentlerinin konut yönelimini belirlemiştir. Fakat 1980 sonrası dönemde İstanbul’un bir dünya kenti haline gelmesi onu Ankara şehrinde daha ön plana çıkmasına yol açarak Türkiye’de küresel anlamda ilklerin

yaşandığı bir şehir haline getirmiştir. Özellikle küreselleşme ve neoliberalizmin etkisi ile kentlerin tekrar odak merkezi haline gelmeleri ve bunun neticesinde bu sürece kadar kentlerin içini dolduran alt sınıfların bu alanlardan kentsel dönüşümlerle, soylulaştırmalarla arındırılmaları global bir salgın olarak İstanbul kentinde de yaşanmaktadır. 200 yıl veya 20 yıl fark etmeksizin sanayileşme süreci kentler için benzer şekilde yaşanarak en nihayetinde içinde bulunduğumuz dönemin sermaye dönüşümü araçlarına küresel çapta dönüşmüşlerdir.



SONUÇ VE ÇIKARIMLAR

Kentler tarihsel süreç içerisinde sanayileşme dönemine kadar belirli bir gelişme çizgisini takip etmişlerdir. Fakat on beşinci yüzyılda başlayan deniz ulaşımındaki gelişmelerin yol açtığı keşifler, sömürgecilik ve kolonileşmelerle birlikte ortaya çıkan sermaye birikimleri kendini var edebileceği bir alan olan kentlerde dönüşüme sokarak sanayileşmenin önünü açmıştır. On sekizinci yüzyılda İngiltere’de başlayan ve daha sonra dünyanın diğer ülkelerine yayılan sanayileşme süreci ile birlikte kentlerin ve toplumların yapısı yeni bir boyut kazanmıştır.

İngiltere’de Feodal sistemin yıkılışı ve makineleşme süreci ile birlikte kentler potansiyel iş imkanlarına ve daha kaliteli yaşam olanaklarına sahip olan alanlar olarak görüldükleri için kırsaldan yüksek oranda göçler almışlardır. Bu denli sürekli ve yüksek oranlarda göçler kentleri kalabalıklaştırmış, bu yoğun nüfus artışı için yeterli mekân ve konuta sahip olmayan kentler fiziksel anlamda plansız yapılaşmalara maruz kalmıştır. Bir diğer yandan ise kentlerin dışında ayrıcalıklı sınıflarca ulaşabilecek alanlar ortaya çıkmaya başlamıştır. Özellikle sanayileşmenin ve kırsaldan yoğun kopuşların yarattığı göçlerin etkilerinin yaşandığı bu süreçlere sanayileşen veya hala sanayileşmekte olan birçok ülke şahit olmuştur veya olmaktadır. Türkiye özellikle bu süreci İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra Marshall yardımlarının etkisi ile tarımda makineleşmenin artması, buna bağlı olarak kırdaki iş gücüne olan ihtiyacın azalması ile kırdan kopuşlara sebep olması ve en nihayetinde büyük kentlere olan yoğun göçlerle yaşamıştır. Bu göçlerin yarattığı konut ihtiyacı ve işgücü taleplerine yetecek sermayenin bulunmaması sorununun sermayenin sanayiye aktarılması yönünde bir yol izlenerek gecekondulaşmanın serbest bırakılması ve toplumun bir normu haline getirilmesi şeklinde çözüme kavuşturulmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda 1970’li yıllardan sonra küreselleşmenin ve neoliberalizmin etkisi ile sanayinin birinci dünya ülkelerinden çıkarak ucuz iş gücünden faydalanabilecekleri, taşıma maliyetlerinden

kaçınabilecekleri ikinci ve üçüncü dünya ülkelerine kaydırılması da göç ve beraberinde getirdiği gecekondulaşma sürecini hızlandırmıştır. Sanayileşmenin ve sanayi kentlerinin Türkiye’de dahil olmak üzere bu sürece dahil olan diğer ülkelerde görülmesi bir asır sonra birinci dünya ülkelerinden miras kalmış bir sermaye dönüşümü aracıdır. Böylece yine birinci dünya ülkelerinin bir asır önce yaşadıkları sanayileşme sürecinin yarattığı yoğun nüfus artışları, plansız kentleşme, kentlerde ortaya çıkan sınıfsal ayrım gibi problemler benzer şekilde günümüzde bu ülkelerde yaşanmaktadır.

Yoğun göçlerin yarattığı nüfus artışının konut ihtiyacı çözümü göç eden bireylerce genel olarak iş olanağına yakın bölgelerde türeyen plansız, altyapısız ve ucuza üretilen yapılaşmalar olarak karşımıza çıkmıştır. Bu alanlar genellikle kentlerin işçi, yoksul ve göçmenlerini kapsayan, toplumun bir parçası olan fakat değersiz görülen alt sınıfı oluşturan insanlar için yaratılmışken üst sınıf kendileri için şehrin kalabalığından ve kirliliğinden uzak, güvenli ve temiz bir çevreye sahip alanlar yaratmışlardır. Böylece sanayileşme ile birlikte kentlerde toplumsal anlamda sınıfsal ayrımın ilk izleri bu şekilde görülmeye başlanmıştır. Bu tür plansız kentleşmeye ve sınıfsal ayrım mekanlarına dönüşen kentlere yönelik olarak bir takım planlı adım denemeleri yapılmıştır. Bu bağlamda araştırmada verilen ilk örnek Haussmann’ın Paris’i yeniden inşası olmuştur. Haussmann planlı bir şehir tasarlamak adına kenti yeniden dönüşüme sokarken alt sınıfı ve bu sınıfın yaşam alanlarını hiçe sayarak bu dönüşümü gerçekleştirmiştir. Kent merkezinde bulunan eski yapılaşmalar sanayileşme süreci boyunca göç eden nüfusun konut ihtiyacına çözüm olan alanlar arasında olmuştur. Fakat konumu, yenilenme ihtiyacı ve dönemin Paris özelinde iç karışıklıklarından ötürü sokak yapılarının göstericiler için elverişli oluşu gibi sebepler bu alanların yeniden gözden geçirilmesine sebep olmuştur. Kent yeniden inşa edilmiştir fakat bu inşa edilme sonucu yoksulluk, kentin alt sınıfı ve bu sınıfın yaşam alanları yok olmamıştır. Harvey’in (2012: 217) ve Engels’in (2013: 79) de üstelediği üzere bu alanlar kentlerin çevresinde yeniden ortaya çıkmıştır ve ortaya çıkmaya mecburdur. Bu gibi örnekler kent merkezlerini alt sınıftan arındırılarak güzelleştirilmeye çalışılsa da bu durum kentlerin suretine yapılan bir makyajdan farksızdır. Bu sınıfa yönelik olarak yapıcı çözümler üretilmediği müddetçe her daim kentlerin bir bölgesinde yeniden fakat ayrıştırılarak ortaya çıkacaktır.

Hausmann örneğindeki yıkıcı çözümlerin yanında Ebenezer Howard'ın Geleceğin Bahçe Şehirleri gibi sınıf farkının gözetilmediği alternatif yaşam alanları yaratılarak yapıcı çözümler de denenmiştir. Howard kentlerin kırsal alana kıyasla iş olanaklarına, erişim ve imkanlara daha fazla sahip olduğunu fakat sanayileşme süreci ile birlikte kentlerin aynı zamanda kalabalık, gürültülü, kirli ve plansız bir yapılaşmaya sahip olduğunu da vurgulamıştır. Kırsal alan ise kentlere göre bu bağlamda daha yaşanabilir. Fakat gelişim ve olanaklar bakımından kısırdır. Howard sanayi çağının yeni kent biçimini oluşturduğunu fakat bu durumu daha yaşanabilir kılma fikri ile kentlerin ve kırsalın iyi yanlarını birleştirdiği 'Geleceğin Bahçe Şehirleri' isimli sürdürülebilir bir kent modeli tasarlamıştır. Bu tasarım içerisinde sanayiye barındırmanın yanı sıra doğa ile de bütünleşik bir plana sahiptir. Bu yönüyle özellikle sanayi kentlerinin somut ve katılığına nazaran daha insancıdır. Ayrıca günümüz kentlerinde sermayenin en büyük dönüşüm araçlarından biri olan mülkiyetin de özellikle tek elde toplanmasına karşı geliştirilen topluma ait bir kent modelini oluşturmaktadır. Howard'ın kent planı kolaylıkla sanayi kentlerine uygulanabilecek özelliklerdedir. Çünkü kurulması için gereken sermayeyi kira sistemi ile yıllar içerisinde kolaylıkla geri kazanabileceği bir sisteme sahiptir. Howard'ın kent modeli ilerleyen yıllarda faaliyete dökülebilmıştır fakat iyi niyetle yola çıkılan yaklaşımlar genel olarak zamanla sınıfsal bütünleştiriciliğini yitirerek toplumdaki belirli bir sınıfın karşılayabileceği, sermaye dönüşümünün sağlandığı yaşam alanlarına dönüşmüşlerdir. Bu modele getirilebilecek bir eleştiri yeni ve el değmemiş alanlara kuruluyor olması var olan kentlerdeki nüfusu çekerek kentsel alanların yatırımdan mahrum bırakılarak çürümeye terk edilmesi örnek olarak verilebilir. Çözüm olarak ise belirli bir süre sonra Howard'ın Bahçe Şehirleri kendi giderlerini karşıladıkça geride bırakılan kentleri de dönüşüme sokarak bu alanları sistemin içerisine katarak yeni bahçe şehirlerin yaratılmasının mümkün oluşu gösterilebilir.

Kentlerin sermaye dönüşümü ve sınıfsal ayırım mekanları haline gelmesinin bir diğer örneği özellikle Amerika ve İngiltere'de ortaya çıkan banliyöleşme sürecidir. Sanayileşme kentlerde kendini var etmeye başladıkça üst sınıf kendileri için şehrin dışında yaşam alanları oluşturmaya başlamıştır. Hafta sonu evleri gibi örnekler orta ve üst sınıfın karşılayabileceği ve ulaşabileceği yaşam alanlarıdır. İş olanakları ve fabrikalar genel anlamda kent merkezleri ve çevresinde bulundukları için alt sınıf bu alanlara yakın yerlere konuşlanmaya mecburdurlar. Bu yüzden kentler özellikle

sanayileşmenin ilk dönemlerinde belirli bir süreliğine kalabalığın ve yoksulluğun merkezleri olarak alt sınıfın yaşam alanlarını oluşturmuştur. Üst sınıf bu ortamlardan kaçıp güvenli ve temiz bir için kendilerine alternatif yaşam alanları yaratmışlardır. Özellikle İngiltere ve Amerika’da ilk örneklerinin görüldüğü bu yaşam biçimine yönelik alanlar haftanın belirli bir bölümünü geçirebilmek amacı ile yaratılsa da zamanla bu özelliğinden çıkarak tüm yaşamın bu alanlarda geçmesine yönelik olarak yapılmaya başlanmıştır. Ulaşımındaki ilerlemelerle hızlanan bu süreç kent merkezindeki işlerini halleden orta ve üst sınıfların şehrin dışındaki banliyölerine özel araçlarıyla giderek kaosu, kirliliği, kalabalığı gerisinde bırakmalarına yönelik olarak daha da artan ve teşvik edilen bir yaşam biçimine dönüşmüştür. Ford’un bu sürece yaklaşımı ve refah dönemlerindeki atılımlar ile işçi sınıfından da katılımların sağlandığı banliyöleşme ilerleyen süreç içerisinde, özellikle yirminci yüzyılın Amerika’sında bir yaşam biçimi olarak karşımıza çıkmıştır. Yatırımlar bu alanlara yapılmış ve kent merkezinin içi boşaltılmıştır. Kent merkezleri çöküntü alanları, slumlar, gettolarla kaplanmıştır. Bu durum Paris’te yaşanan duruma benzer özellikler taşımış ve yaratılan çözümler de ne yazık ki aynı benzerlikte olmuştur. Paris kentinde Haussmann’dan bir asır sonra yeni bir Haussmann, Moses ismi ile bu kez New York kentini dönüşüme sokarak sınıfsal ayrımı derinleştiren, alt sınıfı kentin belirli alanlarında kutuplaştıran isim olarak ön plana çıkmıştır. Kentler için daha geniş yollar, daha büyük parklar inşa etmek gibi dönüşüm öğeleriyle ön plana çıkan Moses aynı zamanda daha fazla kalabalık, gürültü ve kirlilikle de kentleri baş başa bırakmıştır.

Türkiye’nin kentleşme deneyimine bakıldığında özellikle Ankara birçok ilkin denendiği şehir olarak ön plana çıkmıştır. Türkiye’de Cumhuriyet sonrası göçlerle ilk yüzleşen şehrin başkent seçilmesinden ötürü Ankara olması, ilk planlı tasarımların da denendiği şehir olmasına yol açmıştır. Alman şehir planı Jansen şehrin dengeli nüfus artışına yönelik olarak planlı bir şehir tasarımı yapmıştır. Planın başarı ile uygulanabilmesi halinde tüm Türkiye kentleri için de örnek bir model oluşturacak ve uygulanabilecek umutları ile yola çıkmıştır. Bunun yanında Ankara şehrinde genel anlamda bakıldığında nüfus artışları memur sınıflarınca gözlemlenmiş, bu sınıfın ortaya çıkardığı konut ihtiyacı ise Ebenezer Howard’ın bahçe şehir anlayışına yönelik Bahçelievler ve Saraçoğlu Konutları gibi planlı tasarım örnekleri ile giderilmeye çalışılmıştır. Sanayi anlamında henüz batıdaki örneklerdeki gibi büyük oranlarda gelişim görülmediği için kent özellikle İkinci Dünya Savaşı’na kadar kırsal alandan az

miktarda göçler almıştır. Bu göçlerin yarattığı plansız gecekondulaşmalar ise göze batmayan sayılarda olduğu için görmezden gelinmiş veya yasalarca yıkılmıştır. Fakat ilerleyen süreç içerisinde özellikle 1950’li yıllara doğru planlı kent tasarımları üzerinde yapılan değişiklikler, göçlerin tahmin edilen sayılardan daha yüksek oranlara ulaşması gibi etkenler kente büyük yükler bindirerek gecekondulaşmanın önü açılmıştır. Ruşen Keleş’in (2008: 27-28) üstelediği üzere Ankara Türkiye’de Cumhuriyet sonrası kentleşme deneyimi olarak özellikle 1923-1950 yılları arasında ilk planlı kent deneyimlerinin, bölgesel planlı çalışmaların yanında sermaye dönüşümünün, rant sağlama amacı ile planlı kent tasarımları üzerinde yapılan değişikliklerin, bireysel çıkarların insani ve yaşanabilir kent modelinin önüne geçmesine sebep olmasının sonucu olarak birçok anlamda ilklerinin yaşandığı deneysel bir şehir olarak ön plana çıkmıştır.

1950’li yıllara gelindiğinde Türkiye genelinde birçok şehir on dokuzuncu yüzyılda batıda gerçekleşen sanayileşmenin kentler üzerindeki etkileriyle benzer şekilde karşılaşmıştır. Tarımdaki makineleşmenin yol açtığı kırdan kopuşlar büyük kentlere doğru yoğun ve sürekli göçlerin yaşanmasına sebep olmuştur. Bu yoğunlukta göçler yine sanayileşmenin ilk ortaya çıktığı kentlerde olduğu gibi yıllar sonra Türkiye’de de konut sorununu ortaya çıkarmıştır. Türkiye’de özellikle 1950-1980 arası dönemde yeterli sermayenin bulunmaması ve bu durumun konut sorunu üzerinde bir çözüm üretememesi gecekondulaşma sürecini Ankara özelinden çıkarıp İstanbul’da dahil diğer büyük kentlere yaymıştır. İngiltere’de sanayileşmeye başlayan şehirlerde fabrikaların bulunduğu alanlar nasıl işçi mahalleleri ile kaplanıyorsa benzer durum yıllar sonra Türkiye’de sanayileşen şehirlerde görülmeye başlamıştır. Ayrıca konuta yönlendirilmeyen sermayenin kendini sanayiye kaydırması iş gücü ihtiyacını daha da arttırarak ülke genelinde kitlesel göçlere sebep olmuştur. Bu bağlamda tarımda sanayileşmenin yanında asıl büyük etki yatırımların sanayiye aktarılması ve bunun sonucu olarak Türkiye’de göçlerin ve gecekondulaşmanın önünün açılması olarak gösterilebilir. Bu süreç küreselleşme ve neoliberalizmin etkisi ile ülke genelinde büyük şehirler üzerinde daha da hızlanmıştır.

Gecekondulaşmanın önüne geçilememesi ve yoğun göçler sonucu ortaya çıkan konut ihtiyacına da alternatifler üretilmemesi, bu durumun sorundan ziyade bir çözüme dönüştürmeye yönelik olarak adımların atılması ile sonuçlanmıştır. Gecekondu aklarına yönelik yasaların yanında özellikle yine Ankara’da planlanıp tüm

Türkiye'ye entegre edilebilecek şekilde gecekonduların belirli bölgelerde planlı bir şekilde yayılmasına yönelik tasarımlar denenmeye çalışılmış fakat talep fazlalığından ötürü belirlenen alanların dışına çıkmıştır. Sanayileşmenin ülke genelinde artışa geçmesi ile araştırma boyunca İstanbul ve Ankara özelinde değinilen problemler birçok büyük şehir için geçerli olmuştur. İngiltere'nin Manchester şehri örneğinde sanayileşmenin ilk dönemlerinde altyapısız, plansız yapılaşmalar yine aynı şekilde Ankara ve İstanbul şehirleri başta olmak üzere ülke genelinde görülmeye başlanmış, özellikle 1950-1980 yılları arasında bu durum alt sınıfın birçok imkândan ve olanaklardan mahrum kalmasına yol açmıştır.

İşçilerden, göçmenlerden, toplumun alt sınıfından oluşan insanlar gecekondularında yaşarken orta sınıf Türkiye'de bir diğer konut yönelimi olan apartmanlaşma ile konut ihtiyacını gidermişlerdir. Özellikle Kat Mülkiyeti gibi kanunlarla bu süreç daha da hızlandırılarak İstanbul ve Ankara kentleri başta olmak üzere apartmanlaşma süreci gecekondularla birlikte bir norm haline gelmiştir. Batıdaki örneklerde özellikle orta sınıfın banliyöleşme yönelimi nasıl yatay bir kentsel yönelim izlediyse Türkiye'deki orta sınıf konut yönelimine bakıldığında aynı motivasyonlarla bu kez dikey bir kentleşme modeli olan apartmanlaşmaya yönelinmiştir. Yine batıdaki örneklerde üst-orta ve üst sınıf nasıl kentin dışında kendileri için kaçış alanları oluşturuyorlarsa Türkiye'de özellikle İstanbul kentine bakıldığında üst sınıfın modern apartmanlarla veya kentin dışına doğru, belirli bir ayrıcalıklı sınıfın ulaşabileceği Ataköy ve Levent örnekleri gibi bölgelerde kendilerine yeni yaşam alanları oluşturdukları görülmektedir.

Yirminci yüzyılın sonuna gelindiğinde dünya genelinde özellikle birinci dünya ülkelerinde ve dünya kentlerinde küreselleşmenin ve neoliberalizmin etkisi, okur yazar genç nüfusun artması, evlenme yaşının yükselmesi, yeni olanakların kent merkezlerinde artışa geçmesi gibi etkenlerle kentin dışında, orta ve üst sınıf için oluşturulan yaşam biçimi evli ve çocuklu aileler ile özdeş kılınarak kent merkezleri ve kente yakın bölgeler daha cazip bir hal almaya başlamıştır. Bu durum kentlerin yeniden gözden geçirilmesine sebep olmuş, bir zamanlar kent merkezleri ve çevresinde bulunan toplumun alt sınıfının yaşadığı alanlar dönüşüme sokularak sermaye dönüşümü araçları haline gelmişlerdir. Bir dönem içi boşaltılan, yatırımların olmadığı ve göçmenleri, işçileri ve yoksulları içeren alt sınıfın yaşam alanlarını oluşturan kentler bu kez odak noktası ve yatırım fırsatları merkezi haline gelerek

yeniden bu kez alt sınıfların zorla dışarı itilmesi ile boşaltılmıştır. Boşaltılan bu alanlar dünya markalarıyla, devasa alışveriş merkezleriyle, lüks tüketime yönelik her türlü alanla doldurulmuş, toplumun ayrıcalıklı sınıflarına hitap eden korunaklı siteler inşa edilmiştir. Yerlerinden edilen insanlar ise ya kendi kaderlerine terk edilerek yoksulluğun yeni veya var olan alanlarda devamlılıkları sağlanmış ya da bu insanlar için inşa edilen alanlarda ayrıştırılarak kentlerde sınıfsal ayrımın derinleştirilmesi sağlanmıştır.

Türkiye görece sanayileşmenin ve kentlerdeki nüfus artışlarının yoğun görüldüğü diğer ülkelerin aksine sanayileşme sürecine daha geç başlamış olsa da küreselleşen dünyada bu hıza ayak uydurmayı başarmış, kentlerin yaşadığı sanayileşme ile özdeşleşmiş problemleri birkaç on yılda Türkiye kentleri de yaşamıştır. 1980’li yıllardan sonra küreselleşmenin ve neoliberalizmin etkisi ile dünya genelinde olduğu gibi Türkiye’de de kentleşme yönelimi; toplu konutlar, kentsel dönüşümler, soylulaştırma ve yerinden etme kavramlarıyla ön plana çıkmıştır. Küreselleşmenin etkisi ile ön plana çıkan şehirlerde alan ihtiyacı artmış, bununla birlikte arsa fiyatları artışa geçmiş, ayrıca şehrin görüntüsünde de yeniden gözden geçirilme ihtiyacı doğmuştur. Araştırma boyunca özellikle İstanbul şehri üzerinden Tekeli ve Keyder çizgisinden anlatılmaya çalışılarak, kent merkezlerindeki var olan alanın talebi karşılamaya yetmemesi gözleri ilk olarak gecekondulu alanlarına yöneltmiş, bu alanlar dönüştürülerek yerlerine lüks tüketim alanları, modern konutlar inşa edilmiştir. Yerlerinden edilen insanlar ise yine tarihsel süreç içerisinde Haussmann’ın Paris’in yeniden inşasında işçi sınıfının yaşam alanlarını kentlerin dışında yeniden var etmeye çalışmaları, Amerika örneğinde Moses’in kentleri dönüşüme sokarak göçmenlerden ve yerli halktan oluşan nüfusu gittikçe kentin dışına veya özellikle bir bölgesine itmesi, Türkiye örneğinde TOKİ’nin gecekondularda yaşayan insanları kentsel dönüşümlerde yerlerinden ederek kentlerin belirli bir bölümüne hapsetmesi örneklerinde olduğu gibi genel olarak kültürel birikimlerinden, yaşam biçimlerinden koparılarak yerlerinden edilen insanlar bu süreci geçiren dünya genelindeki diğer şehirlerdeki gibi kentin belirli alanlarına sürülerek ayrıştırılma sürecine katkıda bulunulmuştur. Yerlerinden edilen sınıf için sunulan veya sunulmayan alternatifler, yapılan çalışmalar bu sınıfın yoksulluğunu gidermeye yönelik olmamıştır. Çünkü onlara bahsedilen hapsedildikleri alanlarda veya sürüldükleri bir başka gecekondulu mahallesinde ayrıştırılarak yoksulluklarının devam

ettirilmesidir. Orta-üst ve üst sınıf ise bu toplumsal ayrıştırmaya kendi istekleri ile katkıda bulunmakta, kentin dışında olma özelliğiyle başlayıp daha sonra kent merkezlerine ve çevresine de entegre edilen, prestij, lüks yaşam göstergesine sahip, banliyöleşmenin ilk yıllarındaki şehirden kaçma motivasyonları gibi kentin tehlikelerinden, yozlaşmasından, kalabalığından, gürültüsünden, kirli havasından kaçabilecekleri korunaklı, kapalı siteler ortaya çıkarmışlardır.

En nihayetinde üretimin kent merkezlerinden dışarıya doğru aktarılması ile sermaye dönüşümünün gerçekleşmesi için potansiyel alanlar olan kentler bu kez de parsellerine ayrılarak plansız bir yapılaşmaya yönelik olarak özel sermayenin eline bırakılmıştır. Sanayileşmenin ilk dönemlerinde kent dışı alanlara nasıl yeni yatırım ve yaşam alanları gözü ile bakılıyorsa küreselleşen dünyada da kentlerin ön plana çıkması yönelimi bu kez de kentsel alanlara doğrultmuştur.

Araştırma boyunca Engels, Harvey, Giddens, Tekeli gibi isimlerin eleştirel yaklaşımları çerçevesinde geliştirilen bu araştırmada tarihsel süreç bize göstermektedir ki sermayenin buyrukları doğrultusunda özellikle Sanayi Devrimi'nden itibaren kentler ve toplumlar şekillenmekte, toplumsal anlamda evrensel, birleştirici ve yaşanabilir bir kent yönelimi araştırma içerisinde örnek olarak verilen ve sık sık üzerinde durulan Ebenezer Howard'ın Bahçe Şehir anlayışı gibi örnekler ile mümkün olsa dahi bu yönelimden bilinçli olarak kaçınılmaktadır. Mekân anlamında kısıtlı olan kent merkezleri gün geçtikçe daha da değerlendirilen ve değerlendirildikçe kullanım alanlarını da kısıtlayan, topluma ait olmaktan çıkıp belirli sınıfların kullanımına sunulan, yapay alanlarla kaplanmaktadır. Soylulaştırılan bu alanlarda sistemin ilerlemesi için işçi sınıflarına olan mecburiyet bu kez karşımıza bir asır önce kentten çevreye yayılan demiryolu ve otoyol hatları boyunca, metrolarla kaçış mekanlarına olan ulaşımı kolaylaştırmaktan için oluşturulan hatların günümüzde kentin dışına sürülen işçi sınıflarının kent merkezlerine mesai saatleri içerisinde ulaşımına hizmet etmeye yönelik olarak evrilmesi gözlemlenmektedir. Ayrıca kent merkezlerinin sınırlı alanlara sahip olması bu merkezlerin bir sermaye aracı olarak değerli bir cevher gibi görülmesine sebep olmakta, kent merkezleri içleri boş araziler, konutlar, binalarla kaplı olsa dahi biricikliklerinden ötürü değerleri her gün daha da artmakta, toplumsallıklarından soyutlanarak bir meta gibi karşımıza çıkmaktadırlar. Kentler böylelikle azınlığın ellerinde sermayelerinin değerini koruma veya arttırmaya yönelik olarak şekillenmekte, kentsel yönelimin, insanların yaşam alanlarının

belirleyicisi konumuna gelmektedirler. Bu durum mülkiyet adı altında günümüz toplumlarında, özellikle son yıllarda etkisinin daha da hissedildiği Türkiye’de insanların büyük çoğunluğunu kiracı konumuna sokmakta, herkesin başının üstünde bir çatısı olsa dahi çoğunluk bu çatıların sahibi olamamaktadır. Yabancı sermayelerin, tekелci yaklaşımların önünün açılması toplumun büyük kısmını sanayileşme sürecinin ilk yıllarında nasıl üretim araçları sahiplerinin insafına bırakıyorsa günümüzde de özellikle konut bağlamında toplumların büyük çoğunluğu bu yabancı ve tekелci sermayedarların insafına bırakılmaktadır. Bu sürecin bir getirisi olarak sınıflar arasındaki uçurum daha da derinleşmekte, insanlar temel ihtiyaçlarını gidermeye yönelik olarak programlandırılmaktadır. Bir yandan yaşam alanları sermaye dönüşümünün sağlanabilmesi için kısıtlanan alt sınıf bulunurken diğer yandan ise kendilerini kendi istekleriyle kısıtlayan toplumun ayrıcalıklı sınıfı bulunmaktadır. Böylece kentler fiziki olarak sınıf farklarınca kutuplaştırılmakta ve buna göre şekillendirilmektedir. Yapıcı anlamda bir çözüm üretilmediği müddetçe toplumsal sınıflar bilinçli olarak kentler içerisinde ayrıştırılacaktır. Bu durum birinci dünya kentlerince karşılaşılan bir durum olmaktan çıkarak küreselleşen günümüzde birçok ikinci ve üçüncü dünya ülkelerinin de şahit olduğu bir probleme dönüşmüştür. Sanayileşme sürecine yıllar sonra başlayan Türkiye’de bu hıza ayak uydurarak özellikle İstanbul şehrinde, küreselleşme çağında bir dünya kenti olarak aynı sorunlarla karşılaşmaktadır. Gün geçtikçe birbirinin kopyası haline gelen toplumlar ve kentler için tarihsel süreçten örnekler bize göstermektedir ki alt sınıf ve üst sınıf arasındaki ayrım zaman içerisinde kentler üzerinde kendini daha da belirginleştirmiş, kentler özellikle sanayileşme ile birlikte toplumdaki sınıfsal ayrımın fiziki olarak vücut bulmuş haline dönüşmüşlerdir. Sermayenin, sınıfsal farkların, mekân kullanımının planlı ve sürdürülebilir kent tasarımlarının, sınıfsız toplum modelinin, insani değerlerin üzerinde tutulması ve süreç içerisinde bu durumun kendini daha da içinden çıkılmaz bir hale getirmesi bizi bu anlamda yaptıklarımızı yeniden düşünmeye itmeli, tarihsel örneklerden dersler alınmalı ve gelecek nesillere temiz, yaşanabilir ve sürdürülebilir sınıfsız bir kent bırakılmalıdır.

KAYNAKÇA

- Adorno, W. T. ve Horkheimer, M. (2014). *Aydınlanmanın Diyalektiği*, (Çev. Nihat Ülner ve Elif Öztarhan Karadoğan), Kabalcı Yayıncılık, İstanbul.
- Akman, Kubilay (2009). İstanbul’da kentsel farklılaşmalar ve mekânsal yansımaları, *ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(11), ss. 117-127.
- Akşam Gazetesi (1951). Ucuz Mesken Davası Nasıl Halledilir?, 01.04.1951, s. 8.
- Akyol Altun, D. (2008). Yeni yaşam tarzları: Kapalı konut yerleşkeleri, *DEÜ Mühendislik Fakültesi Fen ve Mühendislik Dergisi*, 10(3), ss. 73-83.
- Alkan, L. (2014). 1980 sonrası konut politikalarının mekânsal yansımaları: Ankara örneği, *İdeal Kent Dergisi*, 5(12), ss. 103-131.
- Allport, A. (2004). *Great American Presidents: Franklin Delano Roosevelt*, Chelsea House Publishers, Philadelphia.
- Apak, S. (2009). 1929 ve 2008 krizlerinin karşılaştırılması: Dünya ve Türkiye örneği, *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, (41), ss. 6-16.
- Arslan, H. (2014). Türkiye’nin kentleşme sürecinde konut politikalarının evrimi, *Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi*, sayı 40.
- Arslan, R. (1974). İstanbul kentleşme sürecinde yapısal değişim, *Istanbul Journal of Sociological Studies*, (12), 101-124.
- Aydınlı, H. İ. (2003). 1980 sonrası Türk belediye sisteminde yeni liberal ve desentralist eğilimler, *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 5, ss. 73-86.
- Aygül, C. (2014). 1940 – 1950 yılları arasında öteki Ankara: Altındağ, *İdeal Kent Dergisi*, 5(11), ss. 250-267.
- Bali, R. (1999). Çılgın kalabalıktan uzak, *Birikim Dergisi*, (123), ss. 35-46.
- Balibar, E. ve Wallerstein, I. (2000). *İrk Ulus Sınıf: Belirsiz Kimlikler*, (Çev. Nazlı Ökten), Metis Yayınları, İstanbul.

- Bartu, A. (2013). Eski mahallelerin sahibi kim?: Küresel bir çağda tarihi yeniden yazmak, *İstanbul: Küresel ile Yerel Arasında* içinde, Keyder, Ç. (ed.), Metis Yayınları, İstanbul.
- Barutçular, T. ve Dostoğlu, N. (2019). Üst gelir grubu konutlarda kullanıcı memnuniyetinin aidiyet üzerinden incelenmesi: Ataköy örneği, *Megaron*, 14(1), ss.39-52.
- Batmaz, N. Y. ve Erdem, Ç. (2016). Türkiye’de 1950-1960 döneminde kentleşme sürecini siyasi iktidarın yapısı ve uygulamaları açısından yorumlamak, *Muhafazakâr Düşünce Dergisi*, 12(47), ss. 201-213.
- Baturayoğlu Yöney, N. (2018). Modern bir planlama deneyimi: Ataköy, *Mimar.ist*, 18(61), ss. 58-68.
- Bauman, Z. (2005). *Bireyselleşmiş Toplum*, (Çev. Yavuz Alogan), Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Bauman, Z. (1999). *Çalışma, Tüketim ve Yeni Yoksullar*, (Çev. Ümit Öktem), Sarmal Yayınevi, İstanbul.
- Baumgartner, M. P. (1988). *The Moral Order of a Suburb*, Oxford University Press, New York.
- Bell, D. (2014). Sanayi-ötesi toplum, *Sosyolojide Temel Fikirler* içinde, Slattey M. (Ed.), Sentez Yayıncılık, İstanbul.
- Beneton, P. (1991). *Toplumsal Sınıflar*, (Çev. Hüsnü Dilli), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Benjamin, W. (2002). *Pasajlar*, (Çev. Ahmet Cemal), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Berton, P. (1990). *The Great Depression: 1929-1939*, Anchor Canada, Canada.
- Bezmez, D. (2008). The politics of urban waterfront regeneration: the case of Haliç (the golden horn), İstanbul, *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(4), ss. 815-840.
- Bookchin, M. (2017). *Devrimci Halk Hareketleri Tarihi: Fransız Devriminden İkinci Enternasyonele*, (Çev. Deniz Keskin), Dipnot Yayınları, Ankara.
- Bookchin, M. (1999). *Kentsiz Kentleşme*, (Çev. Burak Özyalçın), Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Bozdoğan, S. (2010). From ‘cubic houses’ to suburban villas: residential architecture and the elites in Turkey, In *Turkey’s Engagement with Modernity: Conflict and Change in the Twentieth Century*, Kerslake C. and Öktem K. (ed.), Palgrave Macmillan Publishers, New York.
- Candan, A. B. ve Kolluoğlu, B. (2008). Emerging spaces of neoliberalism: A gated town and a public housing project in Istanbul, *New Perspectives on Turkey*, (39), ss. 5-46.

- Caro, R. A. (1974). *The Power Broker: The Fall of New York*, Vintage Books, New York.
- Castells, M. (2008). *Enformasyon Çağı: Ekonomi, Toplum ve Kültür – 1.cilt: Ağ Toplumunun Yükselişi*, (Çev. Ebru Kılıç), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Castro, F. (2004). *Emperyalist Küreselleşme*, (Çev. Ali Kürecikli), Yeni Hayat Kütüphanesi Yayıncılık, İstanbul.
- Corbusier, L. (1986). *Towards a New Architecture*, (translated from French: Frederick Etchells), Dover Publications, New York.
- Corbusier, L. (1964). *When the Cathedrals Were White*, McGraw-Hill Book Company, New York.
- Creedon, A. (2002) A benevolent tyrant? The principles and practices of Henrietta Barnett (1851-1936), *Social Reformer and Founder of Hampstead Garden Suburb*, *Women's History Review*, 11(2), ss. 231-252.
- Culpin, E. G. (1913). *The Garden City Movement Up to Date*, The Garden Cities and Town Planning Association, London.
- Çakır, S. (2011). Türkiye’de göç, kentleşme/gecekondu sorunu ve üretilen politikalar, *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (23), ss. 209-222.
- Çetin, B., Barış, S., & Saroğlu, S. (2011). Türkiye’de karayollarının gelişimine tarihsel bir bakış, *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(1), ss. 123-150.
- Çoban, A. N. (2012). Cumhuriyetin ilanından günümüze konut politikası, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 67(3), ss. 75-108.
- Davis, M. (2007). *Gecekondu Gezegeni*, (Çev. Güral Koca), Metis Yayıncılık, İstanbul.
- Demirkol, E. ve Uzar Özdemir, F. (2014). Etimesgut: ‘örnek köy’den ‘site - kent’e, *İdeal Kent Dergisi*, 5(11), ss. 360-368.
- Dinçer, G. (2014). Ulus’tan Samanpazarı’na Anafartalar Caddesi’nin öyküsü, *İdeal Kent Dergisi*, 5(11), ss. 36-60.
- Drucker, P. F. (1994). *Kapitalist Ötesi Toplum*, (Çev. Belkıs Çorakçı), İnkılâp Kitabevi, İstanbul.
- Drummond, D. K. (2017). *Crewe: Railway Town, Company and People 1840-1914*, Routledge, Oxford.
- Duman, E. ve Işık, N. (2012). 1929 Ekonomik Buhranı ve 2008 Krizi’nin Türkiye ekonomisi üzerinde etkileri, *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(1), ss. 73-101.

- Duncan, J. S. ve Duncan, N. G. (2004). *Landscapes of Privilege: The Politics of the Aesthetic in an American Suburb*, University of Cambridge, London.
- Elder, G. H. Jr. (1999). *Children of the Great Depression: Social Change in Life Experience*, Westview Press, Colorado.
- Engels, F. ve Marx, K. (2015). *Komünist Manifesto*, (Çev. Nail Satlıgan), Yordam Kitap, İstanbul.
- Engels, F. (2013). *Konut Sorunu*, (Çev. Tekin Genç), Alter Yayıncılık, Ankara.
- Engels, F. (1997). *İngiltere’de Emekçi Sınıfın Durumu*, Eriş Yayınları, Ankara.
- Engels, F. ve Marx, K. (1977). *Seçme Yapıtlar Cilt II*, (Çev. Muzaffer Ardos), Sol Yayınları, Ankara.
- Engels, F. (1974). *Ütopik Sosyalizm ve Bilimsel Sosyalizm*, (Çev. Ömer Ünal), Sol Yayınları, Ankara.
- Erbaş, A. E. (2012). Örnek bir prestij konut alanı olarak Levent Mahallesi, *Tasarım Kuram Dergisi*, 8(14), ss. 5-7.
- Erder, S. (2013). Nerelisin hemşerim?, *İstanbul: Küresel İle Yerel Arasında* içinde, Keyder, Ç. (ed.), Metis Yayınları, İstanbul.
- Eren, T. (2014). *İstanbul’daki çok katlı konut yapılarında mekânsal değişim sürecinin analizi*, [Yayınlanmamış yüksek lisans tezi], İstanbul Kültür Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.
- Ergun, N. (2004). Gentrification in İstanbul, *Cities*, 21(5), ss. 391-405.
- Erman, T. (2012). Yıkılan gecekondu, yapılan TOKİ Toplu Konut Projeleri: Kent yoksulunun yeni yaşam çevresi olarak Karacaören-TOKİ sitesi, *İdeal Kent Dergisi*, 3(7), ss. 38-63.
- Erman, T. (2004). Gecekondu çalışmalarında ‘öteki’ olarak gecekondu kurguları, *European Journal of Turkish Studies. Social Sciences on Contemporary Turkey*, (1).
- Ezer, F. (2010). 1929 Dünya Ekonomik Krizi’nin Türkiye’ye etkileri, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 20(1), ss. 427-442.
- Faulkner, N. (2014). *Marksist Dünya Tarihi: Neandertallerden Neoliberallere*, (Çev. Tuncel Öncel), Yordam Kitap, İstanbul.
- Fishman, R. (1987). *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*, Basic Books Inc., New York.
- Fishman, R. (1982). *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright and Le Corbusier*, The MIT Press, London.
- Florida, R. (2018). *Yeni Kentsel Kriz*, (Çev. Derya Nuket Özer), Doğan Kitap, İstanbul.

- Florida, R. (2012). *The Rise of the Creative Class: Revisited*, Basic Books, New York.
- Florida, R. (2009). *Who's Your City, How the Creative Economy is Making Where to Live the Most Important Decision of Your Life*, Basic Books, New York.
- Florida, R. (2005). *Cities and the Creative Class*, Routledge, New York.
- Freyer, H. (2014). *Sanayi Çağı*, (Çev. Bedia Akarsu ve Hüseyin Batuhan), Doğu Batı Yayınları, İstanbul.
- Ford, H. (1923). *My Life and Work*, Doubleday Page & Company, New York.
- Geniş, Ş. (2007). Producing elite localities: the rise of gated communities in Istanbul, *Urban Studies*, 44(4), ss. 771-798.
- Geray, C. (1965). Urbanization in Turkey, *CENTO Symposium*, 15-22 Şubat, Ankara.
- Giddens, A. (2012a). *Sosyoloji*, (Çev. Cemal Güzel), Kırmızı Yayınları, İstanbul.
- Giddens, A. (2012b). *Sosyoloji: Kısa Fakat Eleştirel Bir Giriş*, (Çev. Ülgen Yıldız Battal), Siyasal Kitabevi, Ankara.
- Giddens, A. (2010). *Kapitalizm ve Modern Sosyal Teori*, (Çev. Ümit Tatlıcan), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Giddens, A. (1994). *Modernliğin Sonuçları*, (Çev. Ersin Kuşdil), Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Gökburun, İ. (2017). İstanbul'da nüfusun gelişimi ve ilçelere dağılımı, *Journal of Anatolian Cultural Research*, 1(3), ss. 110-130.
- Görgülü, T. (2016). Apartman tipolojisinde geçmişten bugüne; Kira apartmanından 'rezidans'a' geçiş, *TÜBA-KED Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi*, (14), ss. 165-178.
- Gönüllü, G. (2015). Siyaset ve kültür ekseninde göç ve gecekondu ilişkisinin tahlili: 1950-1980 İstanbul örneği, *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 19(2), ss. 133-162.
- Griffiths, S. (1873). *Guide to the Iron Trade of Great Britain*, Published for the Proprietor, London.
- Güçlü, S. ve Bilen, M. (1995). 1980 sonrası dönemde gelir dağılımında meydana gelen değişimler, *Yeni Türkiye Dergisi*, (6), ss. 160-171.
- Gül, M. (2017). *Architecture and the Turkish City: An Urban History of Istanbul Since the Ottomans*, I. B. Tauris Publishers, London.
- Gül, M. (2009). *The Emergence of Modern Istanbul: Transformation and Modernisation of a City*, I. B. Tauris Publishers, London.

- Gülhan, S. T. (2021). Neoliberalism and neo-dirigisme in action: The state-corporate alliance and the great housing rush of the 2000s in Istanbul, Turkey, *Urban Studies Journal*, 00420980211012618.
- Gülhan, S. T. (2020). State-making as space-making: The three modes of the production of space in Istanbul, in *Urban Change and Citizenship in Times of Crisis*, Turner, B. S., Wolf, H., Fitzi, G., & Mackert, J. (ed.), Routledge, New York.
- Gülhan, S. T. (2017). Ezilmiş ve aşağılanmışlar: 1960'lar Türkiye'sinde gecekondumeselesi. *Mülkiye Dergisi*, 41(1), ss. 195-229.
- Gülhan, S. T. (2014). *The Honorable Exception: State and the Social Production of Concrete Space in Istanbul*, ProQuest, Michigan.
- Güzey, Ö. (2012). Türkiye'de kentsel dönüşüm uygulamaları: Neo-liberal kent politikaları, yeni kentsel aktörler ve gecekondum alanları, *İdeal Kent Dergisi*, 3(7), ss. 64-83.
- Hamnett, C. (2001). Social segregation and social polarization, in *Urbanization, Suburbanization, Counterurbanization and Reurbanization*, Paddison, R. (ed.), SAGE Publications, London.
- Harvey, D. (2013). *Asi Şehirler*, (Çev. Ayşe Deniz Temiz), Metis Yayınları, İstanbul.
- Harvey, D. (2012). *Paris, Modernitenin Başkenti*, (Çev. Berna Kılınçer), Sel Yayıncılık, İstanbul.
- Harvey, D. (2008). *Umut Mekanları*, (Çev. Zeynep Gambetti), Metis Yayınları, İstanbul.
- Harvey, D. (1997). *Postmodernliğin Durumu*, (Çev. Sungur Savran), Metis Yayınları, İstanbul.
- Harvey, D. (1992). *The Condition of Postmodernity: An Enquiry Into the Origins of Cultural Change*, Blackwell Publishers, Cambridge.
- Hayır Kanat, M. (2017). Suburbanisation and post-urbanization process in Istanbul metropolitan arena, *International Journal of Social Science Research*, 6(2), ss. 31-45.
- Howard, E. (1902). *Garden Cities of To-morrow*, Swan Sonnenschein & CO, London.
- Howard, E. (1898). *Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform*, Swan Sonnenschein & CO. LTD., London.
- Hoyt, H. (2000). *One Hundred Years of Land Values in Chicago: The Relationship of the Growth of Chicago to the Rise of Its Land Values 1830-1933*, Beard Books, Washington.
- <https://artsandculture.google.com/exhibit/swindon-the-heritage-of-a-railway-town/FwJiOX83Xt4rLA>, Erişim Tarihi: 01.01.2021.

https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Slums_in_the_United_Kingdom,
Erişim Tarihi: 18.04.2021.

https://en.wikipedia.org/wiki/Art_Treasures_Exhibition,_Manchester_1857, Erişim
Tarihi: 16.12.2021.

https://en.wikipedia.org/wiki/Los_Angeles_Pacific_Railroad, Erişim Tarihi:
27.10.2021.

<https://manchestergalore.tumblr.com/post/116550695329/hunts-bank-the-image-is-from-the-19th-century>, Erişim Tarihi: 16.05.2015.

<https://www.discover-lethworth.com/visiting/a-brief-history-of-lethworth>, Erişim
Tarihi: 01.01.2021.

<http://www.gecmisgazete.com/haber/bu-schirde-nasil-yasiyorsunuz->, Erişim Tarihi:
01.01.2022.

<http://www.gecmisgazete.com/haber/istanbul-halkinin-837-bini-disaridan-gelmis>,
Erişim Tarihi: 01.01.2022.

<http://www.gecmisgazete.com/haber/sosyal-konut-diye-basladi-fiyati-11-milyona-cikti>, Erişim Tarihi: 01.01.2022.

İşık, Ş. (2005). Türkiye’de kentleşme ve kentleşme modelleri, *Ege Coğrafya Dergisi*, sayı 14, ss. 57-71.

İrdem, İ. ve Lenger, A. (2021). 1923-1950 arası dönemde ankara kentleşmesi ve sorunları, *Gazi Akademik Bakış*, 14(28), ss. 331-357.

İşlek, E. (2007). *İstanbul’da 1980 sonrasında oluşan kapalı konut alanlarının incelenmesi*, [Yayınlanmamış yüksek lisans tezi], Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.

Jackson, K. T. (1985). *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*, Oxford University Press, New York.

Johnson, P. (1999). *America’s Great Depression: Introduction to the Fifth Edition*, Mises Institute, Alabama.

Jurca, C. (2001). *White Diaspora: The Suburb and the Twentieth-Century American Novel*, Princeton University Press, New Jersey.

Karaçor, Z. ve Alptekin, V. (2006). 1980 sonrası istikrar politikaları ışığında Türkiye ekonomisinin trend analizi yardımıyla değerlendirilmesi, *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 6(11), ss. 306-342.

Karaman, K. (2003). Türkiye’de şehirleşme olgusu ve gecekondu sorunu, *Doğu Anadolu Bölgesi Araştırmaları*, (4), ss. 108-117.

Kasalak, K. (2012). Teşvik-i Sanayi Kanunları ve Türkiye’de sanayileşmeye etkileri, *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (27), ss. 65-79.

- Kazancı, N. (2014). Or-An şehri, Oran sitesi, *İdeal Kent Dergisi*, 5(11), ss. 348-359.
- Keleş, R. (2015). Konut politikalarımız, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 44(1), ss. 63-98.
- Keleş, R. (2008). Ankara'nın ülke kentleşmesindeki etkilerine tarihsel bir bakış, *Mülkiyet Dergisi*, 32(26), ss. 27-44.
- Keleş, R. (1970). Türkiye'de şehirleşme eğilimleri, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 25(4), ss. 41-83.
- Keyder, Ç. (2013a). Arka plan, *İstanbul: Küresel ile Yerel Arasında* içinde, Keyder, Ç. (ed.), Metis Yayınları, İstanbul.
- Keyder, Ç. (2013b). Enformel konut piyasasından küresel konut piyasasına, *İstanbul: Küresel ile Yerel Arasında* içinde, Keyder, Ç. (ed.), Metis Yayınları, İstanbul.
- Kılıç, H. ve Ayataç, H. (2019). Konut sunum biçimlerinin İstanbul'un sosyokültürel ve mekansal değişimine etkileri, *Megaron*, 14(1), ss. 109-121.
- Koçtürk, O. M. ve Gölalan, M. (2010). 1923-1950 Türkiye ekonomisinin yapısal analizi, *Üçüncü Sektör Kooperatifçilik*, 45(2), ss. 48-65.
- Kolsuz, G. ve Yeldan, A. E. (2014). 1980 sonrası Türkiye ekonomisinde büyümenin kaynaklarının ayrıştırılması, *Çalışma ve Toplum*, cilt 40(1), ss. 49-66.
- Köksal, M. H. (2001). Sectoral analysis of the Turkish economy, in *Turkey Since 1970: Politics, Economics and Society*, Lovatt, D. (ed.), Palgrave Macmillan Publishers, New York.
- Lefebvre, H. (2018). *Şehir Hakkı*, (Çev. Işık Ergüden), Sel Yayıncılık, İstanbul.
- Lefebvre, H. (2014). *Mekânın Üretimi*, (Çev. Işık Ergüden), Sel Yayıncılık İstanbul.
- Marshall, G. (1999). *Sosyoloji Sözlüğü*, (Çev. Osman Akınhay, Derya Kömürcü), Bilim ve Sanat Yayınları, Ankara.
- Marx, K. (1975). *Kapital Birinci Cilt*, (Çev. Alaattin Bilgi), Sol Yayınları, Ankara.
- Marwell, N. P. (2007). Looking for Robert Moses, *Context*, 6, ss. 75-77.
- Miller, M. (2010). *English Garden Cities: An Introduction*, English Heritage, Swindon.
- Miller, M. (1983). Letchworth Garden City eighty years on, *Built Environment*, vol 9, no 3/4, pn. 167-184.
- Mutdoğan, S. (2014). Türkiye'de çok katlı konut oluşum sürecinin İstanbul örneği üzerinden incelenmesi, *Hacettepe Üniversitesi Sosyolojik Araştırmalar E-Dergisi*, ss. 1-27.
- Osborn, F. J. (1918). *New Towns After the War an Argument for Garden Cities*, J. M. Dent & Sons Ltd., London.

- Öktem, B. (2011). İstanbul'da neoliberal kentleşme modelinin sosyo-mekansal izdüşümleri, *İ.Ü. Sosyal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, (44), ss. 23-40.
- Özakbaş, D. (2015). 1950 yılı sonrası İstanbul'da konut alanlarının oluşumu ve sorunları, *Tarih Okulu Dergisi*, 8(22), ss. 415-448.
- Özaydın, G., Özbek, M. Ö., Özdemir, M. A., Çılgın, K., Başar, D., Aşığül, A., & Lordoğlu, C. (2010). Türkiye'de 1950-1980 dönemi kurumlar, olaylar, ölçekler: Planlama yarışmaları, *TMMOB Şehir Plancıları Odası Dergisi*, (50), ss. 71-87.
- Özder, F. (2017). Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı ekseninde Atatürk dönemi Türk-Sovyet ekonomik ve ticari ilişkileri, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, (60), ss. 143-170.
- Özyurt, H. (1981). Atatürk dönemi, Birinci ve İkinci Beş Yıllık Sanayileşme Planları ve Türk ekonomisindeki yapı değişikliğine Etkileri (1933-1938), *İstanbul Journal of Sociological Studies*, (19), ss. 119-148.
- Polatoğlu, M. G. (2017). İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı (1938-1942), *Atatürk Dergisi*, 6(1), ss. 55-87.
- Rauchway, E. (2008). *The Great Depression & The New Deal: A Very Short Introduction*, Oxford Press, New York.
- Ritzer, G. (2011). *Tophlumun McDonalddlaştırılması*, (Çev. Şen Süer Kaya), Ayrıntı Yayınları, İstanbul
- Roberts, J. M. (2015). *Avrupa Tarihi*, (Çev. Fethi Aytuna), İnkılap Yayınları, İstanbul.
- Rothbard, M. N. (2000). *America's Great Depression: Introduction to the First Edition*, Mises Institute, Alabama.
- Sağlam, S. (2016). 1923-1950 yılları arasında Türkiye'de kent ve kentleşme olgusu, *Sosyoloji Konferansları*, (53), ss. 257-274.
- Sağlam, S. (2006). Türkiye'de iç göç olgusu ve kentleşme, *Hacettepe Üniversitesi Türkiye Araştırmaları (HÜTAD)*, (5), 33-44.
- Sarı, Ö. (2013). Kent markalamasında Konya ve Mevlâna örneği, *İdeal Kent Dergisi*, 4(8), ss. 170-179.
- Savaş Yavuzçehre, P. (2013). Küreselleşmenin artan etkisinde Denizli, *İdeal Kent Dergisi*, 4(8), ss. 200-227.
- Sayim, F. (2020). Birinci İzmir İktisat Kongresinde alınan kararların dönemin politikalarına etkisi (1923-1930), *international social mentality and research thinkers journal*, 6(39), ss. 2721-2730.
- Scheper, G. L. (2008). A divergence of modernities: Jane Jacob, Robert Moses and the re-visioning of New York city, *Community College Humanities Review*, 28, ss. 92-106.

- Schlesinger, A. M. Jr. (2003). *The Age of Roosevelt: The Coming of the New Deal 1933-1935*, A Mariner Book, New York.
- Schraff, A. (2008). *Franklin Delano Roosevelt*, Saddleback Educational Publishing, California.
- Sevkal, N. (2001). An overview of Turkey's urbanization, in *Turkey Since 1970: Politics, Economics and Society*, Lovatt, D. (ed.), Palgrave Macmillan Publishers, New York.
- Sireguse, A. (2015). *Rediscovering Robert Moses's true legacy: How planning built the public city*, Doktora Tezi, Roma Spienza Üniversitesi, İnşaat Mühendisliği ve Doktora Okulu, Roma. <https://www.doi.org/10.13140/RG.2.1.3560.2326>
- Smiley, G. (2002). *Rethinking the Great Depression*, The American Ways Series, Chicago.
- Solomon, B., Blaszak, M., Gruber, J., & Guss, C. (2014). *Chicago America's Railroad Capital: The Illustrated History 1836 to Today*, Voyageur Press, Minneapolis.
- Sökmensüer, Y. (2014). Bahçelievler ve Emek Mahallesi: Adresini, sokağın yitiren semtin tarihi, *İdeal Kent Dergisi*, 5(11), ss. 178-192.
- Şahinoğlu, İ. ve Nail, Y. (2022). 1980 sonrası Türkiye'de refah rejimi ve kent yoksullarının yoksullukla mücadele stratejilerinin dönüşümü: Sultanbeyli örneği: *Öneri Dergisi*, 17(57), ss. 417-446.
- Şenocak, G. (2018). A conservation process of cultural heritage: Ankara Saraçoğlu Quarter, *Beyond All Limits: International Congress on Sustainability in Architecture, Planning, and Design*, 17-19 Kasım, Ankara.
- Tanrıverdi, Z. (2012). *Ankara Saraçoğlu Mahallesi tarihsel çevre çözümlemesi korunması ve örnek yapı bloğu restorasyonu*, [Yayınlanmamış yüksek lisans tezi], Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.
- Taşkın, V. (2016). *Küresel kent söyleminin kentsel mekâna ve mimarlığa etkisi: İstanbul örneği*, [Yayınlanmamış yüksek lisans tezi], İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.
- Teaford, J. C. (2011). Suburbia and post-suburbia: A brief history, in *International Perspectives on Suburbanization: A Post-suburban World?*, Phelps, N. A. and Wu F. (ed.), Palgrave Macmillan Publishers, New York.
- Tekeli, İ. (2021). 1950'li yıllar: Kendini yeniden üretemeyen populist modernleşme, *Modernizmin Yansımaları: 50'li Yıllarda Türkiye içinde*, Barbaros, R. F. ve Zurcher, E. J. (ed.), Efil Yayınevi, Ankara.
- Tekeli, İ. (2019). Cumhuriyet dönemi boyunca kırsalın geçirdiği dönüşüm ve kırsaldan kopuş, *Efil Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 2(6), ss. 8-48.

- Tekeli, İ. (2016). Dünya’da ve Türkiye’de kent–kır karşılığı yok olurken yerleşmeler için temsil sorunları ve strateji önerileri, *İdeal Kent Yayınları*, Ankara.
- Tekeli, İ. (1996). 1980’lerde kentleşme teriminin yetersiz kalmaya başlaması üzerine, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, cilt 13, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Tekeli, İ. (1982). *Türkiye’de Kentleşme Yazıları: Başkent Ankara’nın Öyküsü*, Turhan Kitabevi, Ankara.
- Tekeli, İ., Gülöksüz, Y., & Okyay, T. (1976). *Gecekondu Dolmuşlu İşportalı Şehir*, Cem Yayınevi, İstanbul.
- Tekin, D. (2014a). *1945’ten bugüne Saraçoğlu Memur Evleri yerleşkesi*, [Yayınlanmamış yüksek lisans tezi], Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı, Ankara.
- Tekin, D. (2014b). Saraçoğlu Yerleşkesi’ni ikinci ulusal mimarlık ve Bonatz’la okumak, *TMMOB Şehir Plancıları Odası Haber Bülteni*, (227), ss.11-15.
- Temin, P. (1991). *Lessons from the Great Depression*, The MIT Press, London.
- Tolstoy, L. (2016). *Zamanımızın Köleliği*, (Çev. Yankı Yeniçeri), Öteki Yayınevi, İstanbul.
- Touraine, A. (2011). *Eşitliklerimiz ve Farklılıklarımızla Birlikte Yaşayabilecek Miyiz?*, (Çev. Olcay Kunal), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Varol, Ç. ve Ecerel, T. (2013). Denizli tekstil sanayi: yerel kalkınmada bir başarı hikâyesi mi?, *İdeal Kent Dergisi*, 4(8), ss. 180-199.
- Walker, J. (2006). *Pacific Electric Red Cars*, Arcadia Pub, South Carolina.
- Weber, M. (1999). *Protestan Ahlakı ve Kapitalizmin Ruhu*, (Çev. Zeynep Gürata), Ayraç Yayınevi, Ankara.
- White, J. B. (2010). Tin town to fanatics: Turkey’s rural to urban migration from 1923 to the present, in *Turkey’s Engagement With Modernity: Conflict and Change in the Twentieth Century*, Kerslake, C. and Öktem, K. (ed.), Palgrave Macmillan Publishers, New York.
- Whitehand, J.W.R. (2001). The physical form of cities: A historico-geographical approach, *Handbook of Urban Studies*, Paddison, R. (ed.), SAGE Publications, London.
- Wirth-Nesher, H. (2001). *Impartial Maps: Reading and Writing Cities*, Handbook of Urban Studies, SAGE Publications, London.
- Yeşilyurt, Ş. (2021). Büyük Buhran’ın Türkiye ekonomisi üzerindeki bir neticesi: Buhran Vergisi, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, (104), ss. 221-260.

Yılmaz, E. ve Çitçi, S. (2011). Kentlerin ortaya çıkışı ve sosyo-politik açıdan Türkiye’de kentleşme dönemleri, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 10(35), ss. 252-267.

