

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

128573

**LOS ANGELES KENTİ ÖRNEĞİNDE KONUT ÜRETİM
SÜREÇLERİNİN ANALİZİ**

Mimar Mehmet Cem YÜCEL

**T.C. YÜSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

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

YÜKSEK LİSANS TEZİ

128573

Tez Danışmanı

: Prof. Dr. İhsan BİLGİN

Prof. Dr. Yıldız Sey

Prof. Haluk Önel

[Handwritten signature]

İSTANBUL, 2001

8.1.02

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ŞEKİL LİSTESİ	iv
ÇİZELGE LİSTESİ	vi
ÖNSÖZ	vii
ÖZET	viii
ABSTRACT	ix
1. GİRİŞ	1
2. 1781-2000: LOS ANGELES'İN KURULUŞU, BÜYÜMESİ VE GELİŞMESİ. ...	3
2.1 1781-1850: İspanyol Kolonisi'nden Amerikan Birliği'nde İlk Yıllara	3
2.2 1850-1880: Los Angeles'in Anglo-Saksonlaşması	9
2.3 1880-1930: Büyük Göç Dalgaları	17
2.4 1930'lar: Büyük Buhran ve Los Angeles.....	36
2.5 1940-1970, Büyük Atılım.....	39
2.6 1970'ten Günümüze: Yeni Kentleşme.....	44
3. LOS ANGELES'TE ULAŞTIRMA POLİTİKALARININ TARİHSEL EVRİMİ	48
3.1 Erken Dönem Los Angeles Gelişiminde Toplu Taşıma Hizmetleri.....	48
3.2 Otomobil'in Yükselişi.....	50
3.3 Hızlı Kamu Taşımacılığı Tartışmaları, 1920-1940.....	55
3.4 Otoyollar	58
3.5 Yeni Raylı Sistem Tartışmaları, 1940'lar Sonrası Durum.....	61
4. LOS ANGELES RIVER VE İÇME SUYU ŞEBEKESİNİN KURULMASI	65
4.1 Pueblo ve Nehir	67
4.2 Nehrin Los Angeles'in Gelişmesindeki Önemi.....	68
4.3 Los Angeles River'in Islahı	68
5. LOS ANGELES'İN İMARI: ALTKENTLEŞME VE KONUT ÜRETİM SÜREÇLERİ	72
5.1 Parçalanmış Metropole Doğru: Ademimerkezi Kentin İmarı, 1920-1945	73
5.2 Savaş Sonrası Rüyalari: 1945 Sonrası Duruma Genel Bir Bakış.....	83
5.3 Minimum Konut Araştırmaları.....	84
5.4 Standartların Belirlenmesi.....	86
5.5 Minimum Konutun Üretimi	93
5.6 Savunma Endüstrisi, Eyaletlerarası Göç ve Konut.....	98
5.7 Westchester Modeli	101
5.8 Savaş Sonrası Ortamı ve Kaiser Community Homes.....	106
5.9 San Fernando Vadisi'nin Planlanması ve Panorama City Örneği.....	111

6. SONUÇLAR	116
KAYNAKLAR.....	119
EKLER.....	122
Ek 1 Los Angeles Haritası.....	123
ÖZGEÇMİŞ.....	124



ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1	1816 yılında Louis Choiris tarafından yapılan bir çizimde <i>San Francisco Presidio</i> 'su (Krell ve Johnson, 1979).....	4
Şekil 2.2	El Pueblo de Nuestra Senora la Reina de los Angeles'in planı. Sol üstte görünen on iki ev plaza'ya (meydan) bakıyor. Sağ altta ise tarım arazileri gösterilmiş. Ölçekli olmayan bu planda tarlalar, evlerden dört kat daha küçük çizilmiştir (Gumprecht, 1999).....	6
Şekil 2.3	İspanyol ve Meksika Rancholarının Haritası (Banham, 1973).....	7
Şekil 2.4	Los Angeles Planı, 1849 (Fogelson, 1993).....	8
Şekil 2.5	Los Angeles Zanja Sistemi, 1880'ler (Gumprecht, 1999).....	10
Şekil 2.6	Los Angeles, 1857 (Fogelson, 1993).	11
Şekil 2.7	Los Angeles, 1873 (Fogelson, 1993).	11
Şekil 2.8	Los Angeles, 1887. Balondan çekilen bu fotoğraf Los Angeles River üzerinden doğuya bakmaktadır (Gumprecht, 1999).....	13
Şekil 2.9	Los Angeles Su Çarkı, 1864 (Mullholland, 2000).....	15
Şekil 2.10	Kablolu Tramvay, Downtown Los Angeles, 1889 (Kaplan, 1987).	20
Şekil 2.11	Elektrikli Açık Tramvay, San Bernardino-Santa Monica Hattı, 1914. Arkada Mount Lowe görünmektedir (Kaplan, 1987).....	21
Şekil 2.12	Wilshire Bulvarı, 1918 civarı (Lazzareschi, 2000).	22
Şekil 2.13	Pacific Palisades, 1921. Sol Üstte Santa Monica Görüntüyor (Cameron, 1997)23	23
Şekil 2.14	Los Angeles Aquaduct'ın yapımı (Lazzareschi, 2000).....	25
Şekil 2.15	Los Angeles Aquaduct'ın Açılış Günü, 5 Kasım 1913 (Lazzareschi, 2000). ..	26
Şekil 2.16	Pasadena, 1906. Colorado Avenue'den doğuya bakış (Fogelson, 1967)	27
Şekil 2.17	Pasadena, 1928. Colorado Avenue'den doğuya bakış (Fogelson, 1967).....	27
Şekil 2.18	San Pedro Limanı, 1926 (Lazzareschi, 2000).....	29
Şekil 2.19	Huntington Beach'te Petrol Üretimi, 1940 (Lazzareschi, 2000)	33
Şekil 2.20	Los Angeles'in Genişlemesi, 1850-1930 (Fogelson, 1993)	35
Şekil 2.21	Los Angeles Kentsel Gelişimi, 1850-1933 (Banham, 1973).....	37
Şekil 2.22	Kuzey Hollywood'da Kaiser Homes Yerleşmesi, Şubat 1948 (Lazzareschi, 2000).....	42
Şekil 2.23	Los Angeles Eyalet Karayolu Sistemi (Pitt ve Pitt, 1997)	43
Şekil 3.1	Los Angeles Electric ve Pacific Electric Tramvay Hatları, 1925 (Fogelson, 1993).....	50
Şekil 3.2	Beverlywood parsellerini satın almak için sıraya giren alıcılar, 1930'ların sonu (Lazzareschi, 2000).....	52
Şekil 3.3	Los Angeles için Ana Caddeler Trafik Planı'ndan bir kavşak detayı, 1924 (Wachs, 1998).....	54
Şekil 3.4	Los Angeles Otomobil Klübü'nün otoyol önerisi, 1937 (Wachs, 1998)	55
Şekil 3.5	<i>The Stack</i> (yığın), Pasadena-Harbor ve Hollywood-Santa Ana Otoyollarının kesişimi, 1953 (Kaplan, 1987).....	59
Şekil 3.6	Pasadena-Harbor ve Hollywood-Santa Ana Otoyollarının kesişimi, havadan, 1990'lar (Cameron, 1997)	60
Şekil 3.7	Harbor ve Century otoyollarının South Central üzerinde kesişimi, 1997 (Lazzareschi, 2000).....	60
Şekil 3.8	Los Angeles Raylı Ulaşım Planı, gerçek ve fantazi (Fulton, 1997).....	63
Şekil 4.1	J. Callahan tarafından yapılmış bir karikatürde Los Angeles River: "nehirde tutulmuş en büyük buzdolabı" (Gumprecht, 1999).....	66
Şekil 4.3	Los Angeles tarım alanları, 1849 (Gumprecht, 1999).....	67
Şekil 4.4	1938 taşkınının sonuçları, Griffith Park'ın kuzeyi (Gumprecht, 1999)	69
Şekil 4.5	Sepulveda Barajı (Gumprecht, 1999).....	70
Şekil 4.6	Los Angeles River'in Yatağı ve Olympic Boulevard Köprüsü, 1940	

	(Gumprecht, 1999).....	71
Şekil 5.1	Los Angeles Yamaç Yerleşmeleri Haritası (Banham, 1976)	74
Şekil 5.2	Beverly Hills, 1922 (Lazzareschi, 2000).....	75
Şekil 5.3	Beverly Hills, 1952 (Banham, 1976)	76
Şekil 5.4	Frederick Law Olmsted Sr.'nin Riverside, Illinois Planı, 1869 (Fishman, 1987)77	
Şekil 5.5	Palos Verdes Yarımadası (Cameron, 1997)	77
Şekil 5.6	<i>Miracle Mile</i> 'ın Metropolitan Los Angeles'teki Yerini Gösteren Tanıtım Haritası, 1929 (Longstreth, 1998).....	79
Şekil 5.7	Ranch House Planı, (Clark, 1986)	82
Şekil 5.8	Lakewood Yerleşmesi, 1952 (Longstreth, 1998).....	83
Şekil 5.9	<i>Pacific Ready-Cut</i> Konut Tanıtım Broşürü, 1925 (Hise, 1999)	85
Şekil 5.10	Federal Housing Administration'un Minimum Konut Önerisi (Hise, 1999) ...	91
Şekil 5.11	<i>Gunnison Corporation</i> 'un New Albany, Indiana'daki fabrikasında ahşap duvar panellerinin seri üretimi (Hise, 1999)	97
Şekil 5.12	FHA'nın konut sahibi olmayı teşvik ettiğini gösteren 1938 tarihli gazete ilanı (Hise, 1999)	99
Şekil 5.13	Havacılık endüstrisi ve Marlow-Burns konut yerleşmeleri (Hise, 1999).....	100
Şekil 5.14	Westchester Yerleşmesi inşaatın erken bir aşamasında (Hise, 1999).....	102
Şekil 5.15	Westchester yerleşmesi temel konut tipi planı	102
Şekil 5.16	Westchester Gazete İlanı (Hise, 1999).....	103
Şekil 5.17	Westchester Gazete İlanı (Hise, 1999).....	104
Şekil 5.18	Westchester'de inşa edilen <i>Defender</i> tipi konut (Hise, 1999).....	105
Şekil 5.19	Westchester yerleşmesinin tamamlanmış hali (Hise, 1999).....	105
Şekil 5.20	Savaş sonrası iyi yaşam vaatleri	107
Şekil 5.21	Amerika Birleşik Devletleri genelinde 1889-1989 arası yıllara göre konut üretimi başlangıçları (Hise, 1999).....	107
Şekil 5.22	Kaiser Community Homes fabrikası'nın organizasyon şeması.....	109
Şekil 5.23	Kaiser Community Homes fabrikasında panel üretimi	109
Şekil 5.24	Homes at Wholesale #2 yapım aşamasında (Hise, 1999)	110
Şekil 5.25	"Kırk savaş gazisi ve aileleri <i>Homes at Wholesale</i> #2'deki yeni evlerine taşınıyor" (Associated Press fotoğrafı)	110
Şekil 5.26	San Fernando Vadisi Nazım Planı, 1944.....	112
Şekil 5.27	Panorama City Vaziyet Planı (Hise, 1999).....	113
Şekil 5.28	Fritz Burns'un Panorama City için yaptığı bir üç yatak odalı konut taslağı (Hise, 1999)	114
Şekil 5.29	Panorama City tanıtım broşürleri.....	115
Şekil 5.30	Panorama City (Lazzareschi, 2000)	115

ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge 2.1	Los Angeles Bölgesi Nüfus Artışı (Scott ve Soja, 1998).....	3
Çizelge 2.2	Los Angeles Limanı Toplam Ticaret Rakamları, 1888-1932 (Fogelson, 1993)30	
Çizelge 2.3	Bazı Amerikan Kentlerinin Üretim ve İşgücü Dağılımı, 1890 (Fogelson, 1993)31	
Çizelge 2.4	Bazı Amerikan Kentlerinin Üretim ve İşgücü Dağılımı, 1909 (Fogelson, 1993)32	
Çizelge 2.5	Bazı Amerikan Kentlerinin Üretim ve İşgücü Dağılımı, 1929 (Fogelson, 1993)34	
Çizelge 2.6	Los Angeles'in Genişlemesi, 1850-1930 (Fogelson, 1993).....	36
Çizelge 2.7	Los Angeles'te Zenci ve Ülke Dışında Doğmuş Nüfus, 1890-1930.....	38
Çizelge 2.8	Los Angeles Otoyollarının Yapım Tarihleri (Gebhard ve Winter, 1994).....	43



ÖNSÖZ

Bir kentin üretim süreçlerini anlamak için çok katmanlı bir yapının oluşmasına katkıda bulunan aktörleri, bunların oynadıkları rolleri ve ortaya çıkan sonuçları anlamak zorunludur. Los Angeles için de bu söylenenler doğru olmakla birlikte durum biraz karmaşıktır. Bir taraftan karşınızda dünyanın en nötralize olmuş kentsel mekanı varken, diğer taraftan bu yapının oluşması için yaşanan süreçler bir yap-boz oyununu andırır. Los Angeles'in ilk bakışta hissedilen basitliği, arkasında son derece karmaşık ve anlaşılması zor bir ilişkiler ve eylemler ağı gizlemektedir. Yapılı çevreye bakarak tarihi anlamaya çalışmak ise yersiz bir çabadır. Los Angeles'e turistik amaçla gelen birçok insanın deneyimi uzun otoyol gezilerinden ibaret olabilir. Los Angeles'e yıllarca yaşayıp *suburbia*'nın dışına hiç çıkmadan yaşayan insanların sayısı da az değildir.

Los Angeles bölgesinin yüz elli yıllık imar serüvenini konu alan bu çalışma, iki aşamada hazırlandı. Birinci aşama, Los Angeles'te yapılan gezi, gözlem ve kaynak araştırmalarından, ikinci aşama ise kaynakların okunması değerlendirilmesi ve metnin yazılmasından oluşmuştur.

Los Angeles gibi insanın saatlerce gezip hiçbirsey görmemesinin olanaklı olduğu bir kentte bana rehberlik yapan ve beni ağırlayan dostum Ersöz Erdoğan'a ve bu çalışmanın tüm aşamalarında bana yol gösteren Prof. Dr. İhsan Bilgin'e çok teşekkür ederim.

ÖZET

El Pueblo de Nuestra Senora la Reina de Los Angeles, İspanyollar tarafından 1781'de bir misyon köyü olarak kuruldu. 1820'li yıllarda Meksika'nın bağımsızlığını ilan etmesiyle birlikte Meksika yönetimine geçen Los Angeles'in ekonomisi 1850'li yıllara kadar rancho adı verilen büyük arazilere dayanmıştır.

1850'li yıllarda, savaşın ardından Amerika'nın California'yı satın almasıyla birlikte bölgede dengeler değişmeye başladı. Amerikan düzeni yeni ve daha dinamik bir ekonomiyi gerektiriyordu. Rancho ekonomisinin çökmesiyle birlikte toprak düzeni de değişmeye ve ekonomik hayat meslek gruplarının oluşturduğu dinamiklerle yürümeye başladı.

Anglo-Sakson'laşan Los Angeles'te altyapı sisteminin oluşturulması ilk öncelikti. Konut üretimi ancak iyi bir altyapıyla mümkün olabilirdi. Ulaşım, su, elektrik ve diğer altyapı şebekelerinin inşasıyla birlikte Los Angeles 1850-1930 yılları arasında hızlı bir kentleşmeye sahne olmuştur. Los Angeles'te tüm bu hizmetler pueblo yıllarının aksine özel girişim tarafından sağlanmıştır. Bu dönem Los Angeles'te ilk kez gayrimenkul sektörünün olduğu dönemdir. Arazi geliştiriciler kent üretim süreçlerinde büyük katkı sahibi olmuşlardır ve altyapı girişimcileri birlikte çalışmışlardır.

Los Angeles ikinci ve daha büyük atılımını II. Dünya Savaşı'nın ardından, savunma endüstrisinin bölgeye gelmesiyle yaşamıştır. 1940-1970 yılları arasında Los Angeles geniş çapta bir toplu altkentleşmeye sahne olmuştur.

1970'ler sonrasında gelişen dünya trendleri doğrultusunda Los Angeles'in gelişme hızında bir yavaşlama olsa da sürekli atılım örüntüsü sürmüştür. Bu yıllar, Los Angeles'in yaygın endüstrileşmeden post-fordist üretim süreçlerine geçtiği yıllar olduğu kadar çevresindeki küçük kentler için de hızlı gelişme dönemidir.

Kentsel üretim süreçleri açısından dünya metropolleri arasında ayrıcalıklı bir yere sahip olan Los Angeles kimi çevrelerce bir istisna olarak görülürken, kimilerince de 20. yüzyıl kent üretim modelinin prototipi olarak görülmektedir.

ABSTRACT

El Pueblo de Nuestra Senora la Reina de Los Angeles was founded by the Spanish in 1781 as a mission village. After Mexico declared independence from Spain, Los Angeles' economy under Mexican sovereignty was based on large estates called ranchos.

After America purchased California at the end of the war, the balance in the region began to change. American order made a more dynamic economy an obligation. With the collapse of the rancho economy, land use patterns began to change as well as the economy began to be ruled with dynamics formed by the professions.

The building of an urban infrastructure was the first priority in Los Angeles with a new Anglo population. Housing developments were only possible with a working infrastructure. With the construction of transportation, water, power and other networks, Los Angeles' urbanization took a rapid start between 1850 and 1930. Unlike the pueblo, all those services in Los Angeles were built by private enterprise. This is the first time in the history of Los Angeles where there is a real-estate sector. Land developers, with the infrastructure enterprises took great part in the urban production of Los Angeles.

The second and larger boom of Los Angeles occurred after the World War II., with the arrival of U.S. defense industry to the region. Between 1940 and 1970 Los Angeles saw a great wave of mass suburbanization.

With the rising world trends of the 70's, the growth rate of Los Angeles began to drop but the continuous boom pattern was sustained. This was a period of transition from industrialization to post-fordist production processes for the region as well as a period of rising growth for the small cities surrounding Los Angeles.

Los Angeles having a special place among world metropolises, is sometimes seen as an exception while some see it as a prototype of the 20th century urbanization model.

1. GİRİŞ

“Yeni Dünya” gerçeğinden yola çıkarak tüm büyük Kuzey Amerika kentlerinin kasaba ölçeğinden metropollere dönüştüğü söylenebilir. Los Angeles için de bunu söylemek yanlış olmaz; ancak 1932 yılında İngiliz gezgin-yazar Morris Markley’in sorduğu soru ilginçtir: “Niçin burada bir kent kurulmuş ve bu kent bu denli büyümüştür?” (Fishman, 1993). Belirli bir ölçeğin üzerinde büyümüş çoğu dünya kentlerinin kuruldukları yer ile ilgili bazı doğal avantajları bulunur. Bu, doğal bir liman, ana yolların kesişimi ya da büyük bir akarsu kıyısında bulunma vs. olabilir. Bunlara karşın Los Angeles kenti, 1781 yılında İspanyollar tarafından boş, verimsiz, kurak bir Pasifik Kıyısı düzlüğüne kurulmuştur. Okyanus kıyısında bulunmasına karşılık doğal bir limandan yoksun olan bu kentin tek doğal su kaynağı da düzensiz akan, yazın kuruyan ve ilkbaharda taşkınlara ve sel baskınlarına yol açan bir nehirdi. California’nın 1850 yılında Amerikan Birliği’ne katıldığı sıralarda sakin bir kasaba olan Los Angeles’in en önemli geçim kaynağı tarımın yanı sıra özellikle kuzeyde “altına hücum” yüzünden patlama yaşayan San Francisco kentine satılmak üzere yapılan hayvancılıktı. Bugün 19. yüzyıl kenti, her yönde yaklaşık 60 mil¹ uzanan kesintisiz bir metropoliten alan ile kuşatılmış durumdadır. 15 milyon nüfuslu bu bölge, (New York birinci ve Chicago üçüncü olmak üzere) Amerika Birleşik Devletleri’nin ikinci ve (Tokyo-Yokohama, New York, Osaka-Kobe-Kyoto, São Paulo ve Seoul’un ardından) dünyanın 6. büyük metropolüdür². Üretim çıktısı rakamlarına göre ise Los Angeles, New York’u yakından takip etmekte olup Los Angeles Limanı ABD’nin en büyüğüdür (Fishman, 1993).

Tüm bu istatistiksel rakamların yanısıra Los Angeles (ya da daha çok kullanılan kısaltılmış adıyla L.A.) hem Kuzey Amerika, hem de dünyanın geri kalan kısmı için bir ‘imgekent’tir. 1980’lerden itibaren Los Angeles, ABD’ye olan göçte en büyük payı almaktadır. *U.S. Census Bureau*³ rakamları, bölgeye olan göçün New York kentine olan göçün iki katından fazla olduğunu göstermektedir. Bu durum ortalama rakamlarla ifade edildiğinde, işin ciddiyeti daha kolay anlaşılacaktır. Los Angeles için son yüz yılın göç bilançosu her on yılda iki milyon kişi,

¹ 1mil = 1.6 km.

² U.S. Census Bureau ve Rand-McNally rakamlarına göre

³ Amerikan Nüfus Bürosu.

ya da günde 500 kişi olarak ifade edilebilir (Scott ve Soja, 1998). Bu ölçekte bir nüfus hareketi dünyanın en büyük metropoliten alanlarından birinin oluşmasını sağlayan kentsel ve bölgesel bir gelişme sürecini sürekli olarak ateşlemiştir. 18. yüzyıl sonu'nun El Pueblo de Nuestra Señora la Reina de los Angeles de Porciúncula¹ yerleşmesinin etrafında, her yönde yaklaşık 60 mil uzanan bugünkü Los Angeles metropolü, 5 county² içerisinde 160 ayrı belediyeden oluşmaktadır.

Los Angeles'in bu küçük kasabalar topluluğu ölçeğinden çıkıp da çağdaş dünyanın en önemli metropoliten alanlarından biri haline gelmesi, kent üretimi süreçleri açısından bu coğrafyanın ayrı bir yere oturtulmasına neden olmaktadır. "Los Angeles tekrar üretilemeyecek bir kent olarak tarihsel bir istisna mıdır? Yoksa geç Yirminci Yüzyıl kent üretim modelinin bir prototipi midir?" sorusu hala cevabı tam olarak verilmemiş bir sorudur. Benzer bir biçimde Los Angeles'in tarihsel gelişimini bir kentsel ütopyanın ve Amerikan rüyasının hayata geçişi olarak görenler ile bu durumu devasa boyutlarda bir anti-ütöpik 'cehennem kent'³ kabusu olarak görenler arasındaki tartışma devam etmektedir (Scott ve Soja, 1998).

¹ Los Angeles'in özgün adı. İspanyolca'da "Hanimefendimiz, Porciuncula'nın melekler kraliçesi'nin köyü" anlamına gelir.

² ABD mülki sisteminde bir alt bölünme. Eyaletler county'lerden, county'ler de kentlerden oluşmaktadır.

³ Hell Town: Amerikan yönetimi altındaki ilk yıllarda Los Angeles'e yakıştırılmış bir isim.

2. 1781-2000: LOS ANGELES'İN KURULUŞU, BÜYÜMESİ VE GELİŞMESİ.

Los Angeles'in tarihsel ve coğrafi gelişmesi zaman zaman ulusal ve küresel gerileme dönemleri ile yavaşlayan sürekli bir atılım olarak özetlenebilir. Tarihçi Carey McWilliams'ın sözleriyle: "Tarihte her kentin atılım yaptığı bir nokta vardır; ancak Los Angeles'in tarihi bir patlamalar tarihidir. 1870'lerden itibaren Güney California'nın büyümesi, zaman zaman büyük patlamalarla delinmiş tek ve büyük bir atılım olarak betimlenebilir (Scott ve Soja, 1998). Bu durum on yıllık aralıklarla yayınlanan nüfus sayımı rakamlarına bakarak rahatça görülebilir.

Çizelge 2.1 Los Angeles Bölgesi Nüfus Artışı (Scott ve Soja, 1998)

Census Year	Los Angeles (*)		San				Five-County Region
			Orange	Bernardino	Riverside	Ventura	
1870	15	(79)	—	4	—	—	19
1880	33	(72)	—	8	—	5	46
1890	101	(67)	14	25	—	10	151
1900	170	(68)	20	28	18	14	250
1910	504	(78)	34	57	35	18	648
1920	936	(81)	61	73	50	28	1,150
1930	2,209	(85)	119	134	81	55	2,597
1940	2,786	(86)	131	161	106	70	3,253
1950	4,152	(84)	216	282	170	115	4,934
1960	6,011	(78)	709	501	303	199	7,724
1970	7,042	(71)	1,421	682	457	378	9,981
1980	7,478	(65)	1,932	893	664	530	11,496
1990	8,863	(61)	2,411	1,418	1,170	669	14,531

(*) = Los Angeles County as percentage of total regional population.

2.1 1781-1850: İspanyol Kolonisi'nden Amerikan Birliği'nde İlk Yıllara

Bölgedeki birçok yerleşme gibi Los Angeles da 18. yüzyıl sonlarında İspanyollar tarafından kuruldu. Bölgeye, krallığın sınırlarını genişletmek ve Katolik dinini yaymak amacıyla gelen kraliyet silahlı kuvvetleriyle desteklenmiş din adamları, ilkel ama barışçı Amerikan Yerlilerince karşılandı. Katolik din adamları kısa bir süre içerisinde bu yerlilerin 'güvenini kazanarak' onları, tribal köylerini terkederek Misyon olarak bilinen kutsal cemaatlerde yaşamaya ikna ettiler. 1780-1830 yılları arasında ispanyol koloni kurucular California Kızılderililerini, kuzeyde San Francisco'dan güneyde San Diego'ya kadar uzanan bir coğrafyada Misyon kasabalarına yerleştirdiler.

Yerlilere Hristiyan dininin gereklerini ve medeniyetin sınırlarını öğreten din adamları aynı zamanda onları iş gücü olarak kullanmayı da ihmal etmedi. 1770-1832 yılları arasında sayıları 130.000'den 90.000'e gerileyen yerli nüfus, misyonerlerden tahıl, sebze ve meyve yetiştirmeyi, sığır ve koyun beslemeyi ve bunların ürünlerinden faydalanmayı öğrendi. Tüm bunlar misyoner rahiplerin katı eğitim programları dahilinde oluyordu.

Misyonların olası saldırılara karşı korunması için *presidiolar*¹ kurdu. İlk başlarda bunların erzak gereksinimleri İspanya'dan gelen gemilerle sağlanıyordu; ancak krallık kısa bir süre sonra bu maliyetli uygulamaya son vermek amacıyla bölgede *puebloların* kurulmasına karar verdi. Bunlar küçük nüfuslu tarımsal köylerdi. California Valisi Felipe de Neve'ye göre *puebloların* amacı *presidiolara* yiyecek, şarap, atlar ve insan gücü sağlamaktı. Her *puebloda* birkaç *gente de razon*² bulunuyordu ancak *pobladores*³ her zaman Meksikalılar arasından seçiliyordu.



Şekil 2.1 1816 yılında Louis Choiris tarafından yapılan bir çizimde *San Francisco Presisio*'su (Krell ve Johnson, 1979).

¹ Garnizon.

² Akli selim insan, Avrupalı anlamında.

³ Kolonistler.

De Neve kolonistlere para, aletler, köy meydanı çevresinde arazi, tarlalar, su, yakacak odun ve kereste vaad etti. Aynı zamanda *pobladores* mahsul üzerinden alınacak olan vergilerden de ilk beş yıl için muaf olacaktı. Bunun karşılığında onlar da evlerinin inşasını tamamlamak, tarlalarını ekmek, sığırlarını çoğaltmak ve küçük bir baraj inşası gibi ortak faaliyetlere katılmakla yükümlüydüler. Artan mahsul de *presidiolara* makul bir fiyatla satılacaktı. *Pueblolar* destek birimleri olduklarından, bunların hem *presidiolara* hem de su kaynaklarına yakın yerlerde inşası gerekiyordu. Böylece Krallık bölgede birçok yeri *pueblo* olarak belirledi.

De Neve tarafından 1781 yılında kurulan *El Pueblo de Nuestra Señora la Reina de los Angeles¹* de bunlardan biriydi. Böylece Güney California'nın kıyı düzlüğünde Porciuncula Nehri yakınlarındaki yer uygun bulundu. Yer seçiminin ve ikiyüz feet²'e üçyüz feet'lik bir parselin *Plaza³* olarak ayrılmasının ardından çevre arazi *solares'e⁴* ve *suertes'e⁵* bölündü ve kalan arazi yeni gelecekler için rezerv olarak ayrıldı. En son olarak ise çekiliş usulüyle her *poblador'a* bir *solare*, iki sulanabilir *suerte* ve iki kuru *suerte* dağıtıldı. Verimli topraklar ve suyun bolluğu birçok yeni kolonisti buraya çekti ve Los Angeles tahminlerin çok ötesinde büyüdü. 1830 yılında Los Angeles bölgedeki en büyük yerleşme olacaktı (Fogelson, 1993).

Misyonların kaderi ise o kadar parlak olmadı. 1830 yılında, on yıldır İspanya'dan bağımsız olan Meksika, kiliseye ait olan arazileri devlete devretme kararı aldı. Daha sonra da bu araziler işletilmek üzere dağıtıldı. On yıl içinde yüz akre⁶'den bir milyon akre'ye kadar değişen büyüklükteki araziler özel mülkiyete geçmiş oldu. 1846 yılında California'da neredeyse tüm kullanılabilir durumdaki araziler *ranchero* olarak bilinen toprak sahiplerinin elindeydi. *Rancherolar* toprağın verimliliğine rağmen ürünleri için olası pazarlardan doğal ve coğrafi engellerle ayrılmış olmanın sıkıntısını yaşıyorlardı. Bölgede değerli maden yatakları yoktu ve yerleşmecilerin elinde başka türlü madencilik yapacak fonları da yoktu.

¹ Hanımefendimiz melekler kraliçesinin köyü.

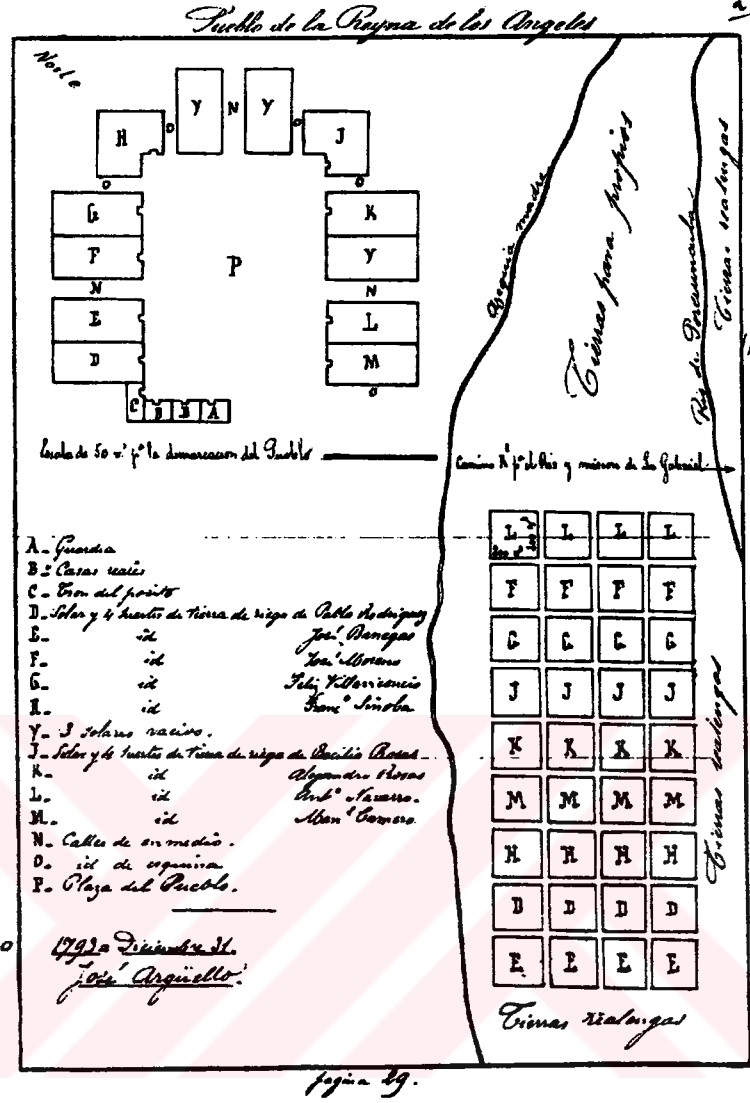
² 1 foot= 38 cm. (çoğul hali feet).

³ Pueblo meydanı.

⁴ Yirmi *varas'a* otuz *varas'lık* yapı parseli. İspanyolların ve Portekizlilerin kullandığı bir ölçü birimi olan Vara yaklaşık olarak bir metreye eşittir.

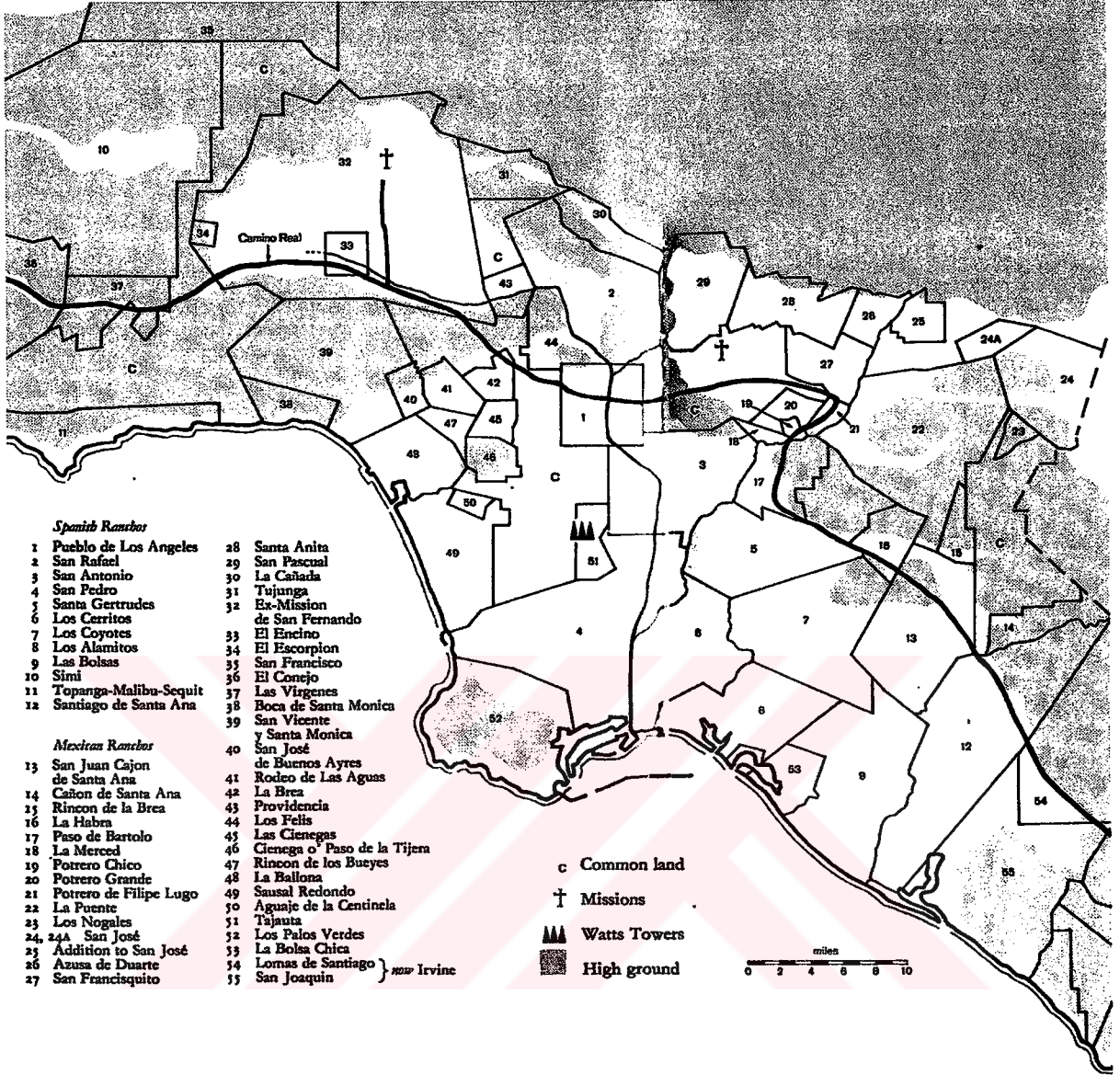
⁵ İki yüz *varas'a* üçyüz *varas'lık* tarla.

⁶ 1 akre=4.39 dönüm.



Şekil 2.2 El Pueblo de Nuestra Senora la Reina de los Angeles'in planı. Sol üstte görünen on iki ev plaza'ya (meydan) bakıyor. Sağ altta ise tarım arazileri gösterilmiştir. Ölçekli olmayan bu planda tarlalar, evlerden dört kat daha küçük çizilmiştir (Gumprecht, 1999).

Güney California'lılar ekonomilerini *ranchos* denilen büyük mülklere dayandırmışlardı. Bu mülkler *hacienda* denilen ev bölümünden, bahçe ve bağlardan ve mülkün en büyük kısmını oluşturan otlaklardan oluşuyordu. Sığır üretimi *ranchoların* en önemli gelir kaynağıydı. İş gücünü misyonlar dönemini atlatabilmiş olan kızıl derililer oluşturmaktaydılar. Her türlü işi yapan bu yerliler *ranchos* ekonomisi için sığırlar kadar önemliydi (Fogelson, 1993). Bölgede bulunmayan malların sağlanması ise Amerikalı ve İngiliz tüccarlar tarafından yapılıyordu. Belirli sayıda nüfus söz konusu olduğunda *ranchoların* tamamen kendine yeterli oldukları ve otonom bir ekonomi oluşturdıkları söylenebilir. Böylesine kapalı bir sistemde zanaat, ticaret ve üretimle uğraşan çok az sayıda isanın bulunması da doğaldır.

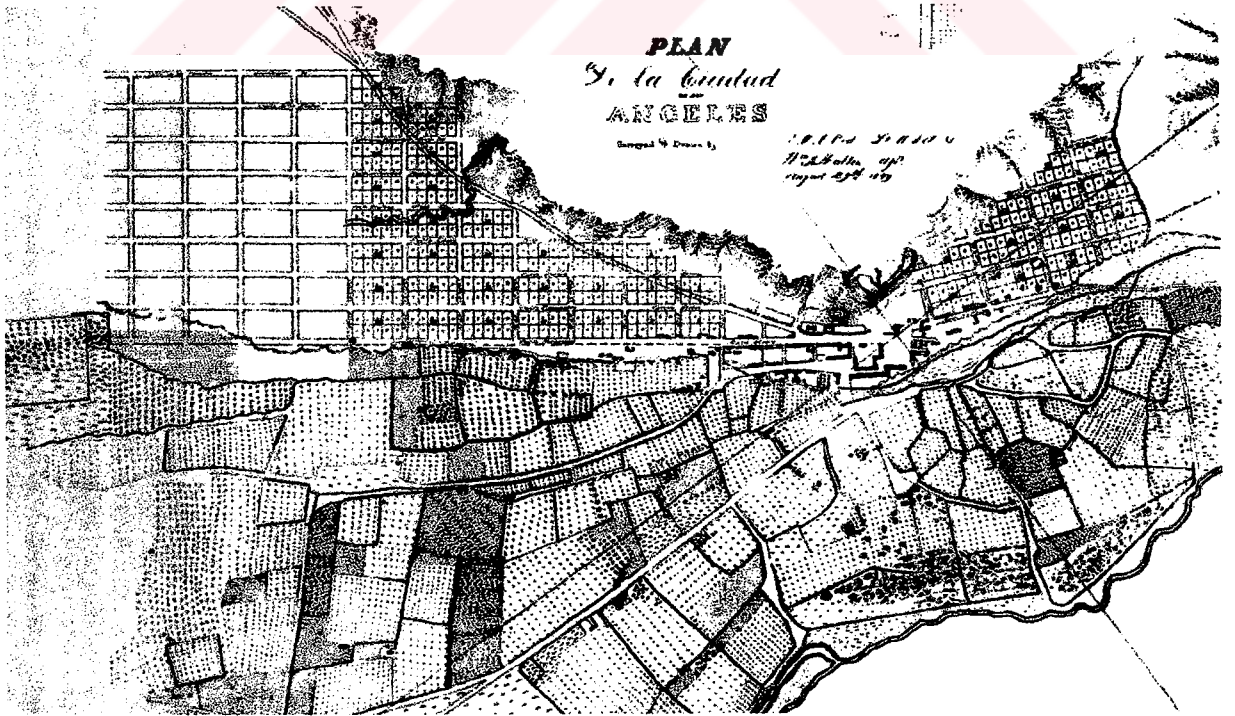


Şekil 2.3 İspanyol ve Meksika Rançolarının Haritası (Banham, 1973).

1846 yılında çıkan Amerika-Meksika savaşının ardından Meksika devletinin New Mexico ve California'yı 15 milyon Dolar'a Amerika'ya satmasıyla bölgede durum değişme yoluna girdi ve Amerika'nın doğusundan çok sayıda göçmen California'ya gelmeye başladı. Bu yeni gelenlerin yaşam biçimleri Californialılara çok yabancı idi. Yeni vali Richard B. Mason, göç dolayısıyla bölgede başlayan huzursuzluğa noktayı 1848 yılında şu sözlerle koyacaktı: "Bu yeni düzenden California'nın yeni kaderi doğacaktır. Devrimler ve isyanlar yerine içsel huzur; döneke ve kararsız politikalar yerine sağlam ve kararlı hükümet olacaktır... Sanat ve bilim yükselecek ve öğrenmenin ışığı ile güdülmüş tarımsal işgücü topraktan en yüksek verimi almamıza neden olacaktır. Eskiden konulmuş saçma kısıtlamalardan arındırılmış ticaret gelişecek; tıkanmış kanalları açılacak ve iç ihtilafın zehirli çeşmeleri kurutulacaktır..."

Amerikalılar ve Californialılar tek bir bütün olacak, tek bir halk olacak, aynı yasalara tabi olacak ve aynı hak ve ayrıcalıklardan faydalanacaktır.” (Fogelson, 1993). Bu sözler kuşkusuz Amerikan rüyasının California için de başladığını haber veriyordu.

Bu yeni düzenin yeni bir ekonomiyi gerektirdiği su götürmez bir gerçektir; ancak 1848 yılında California'nın kuzeyinde altın bulunması bu değişim sürecini biraz yavaşlatmış ve ranchoların ömrünü biraz uzatmıştır. Altına hücum, bir anda dünyanın her yerinden gelen yaklaşık 100.000 kişinin bir anda kuzey California'ya hücum etmesi anlamına geldi. Bu da sığır pazarı ve Güney California'lı *rancherolar* için bulunmaz fırsattı. Bir anda bölge beklenmeyen büyüklükte bir varlığa kavuştu. Bir anda zengin olan Los Angeles'liler ise bu durumun geçici olduğunu geç farkettiler. Kısa zamanda Texas ve Missouri sığır pazarını ele geçirdi ve bundan bir süre sonra da altına hücum dolayısıyla ortaya çıkan aşırı talep azalmaya başladı. Böylece bölge ekonomisi büyük bir düşüşe geçti. Binlerce akre'lik mülkler parçalanarak satılmaya başlandı. İspanyol krallığının düzenine alışmış olan güney Californialılar Amerikan pazar ekonomisinin karmaşık düzenini anlamaya vakıf olamamışlardı. Bu büyük mülklerin büyük bir bölümünü San Franciscolu yatırımcılar satın aldı. Bunların büyük bir kısmı da parçalanarak tekrar satıldı.



Şekil 2.4 Los Angeles Planı, 1849 (Fogelson, 1993).

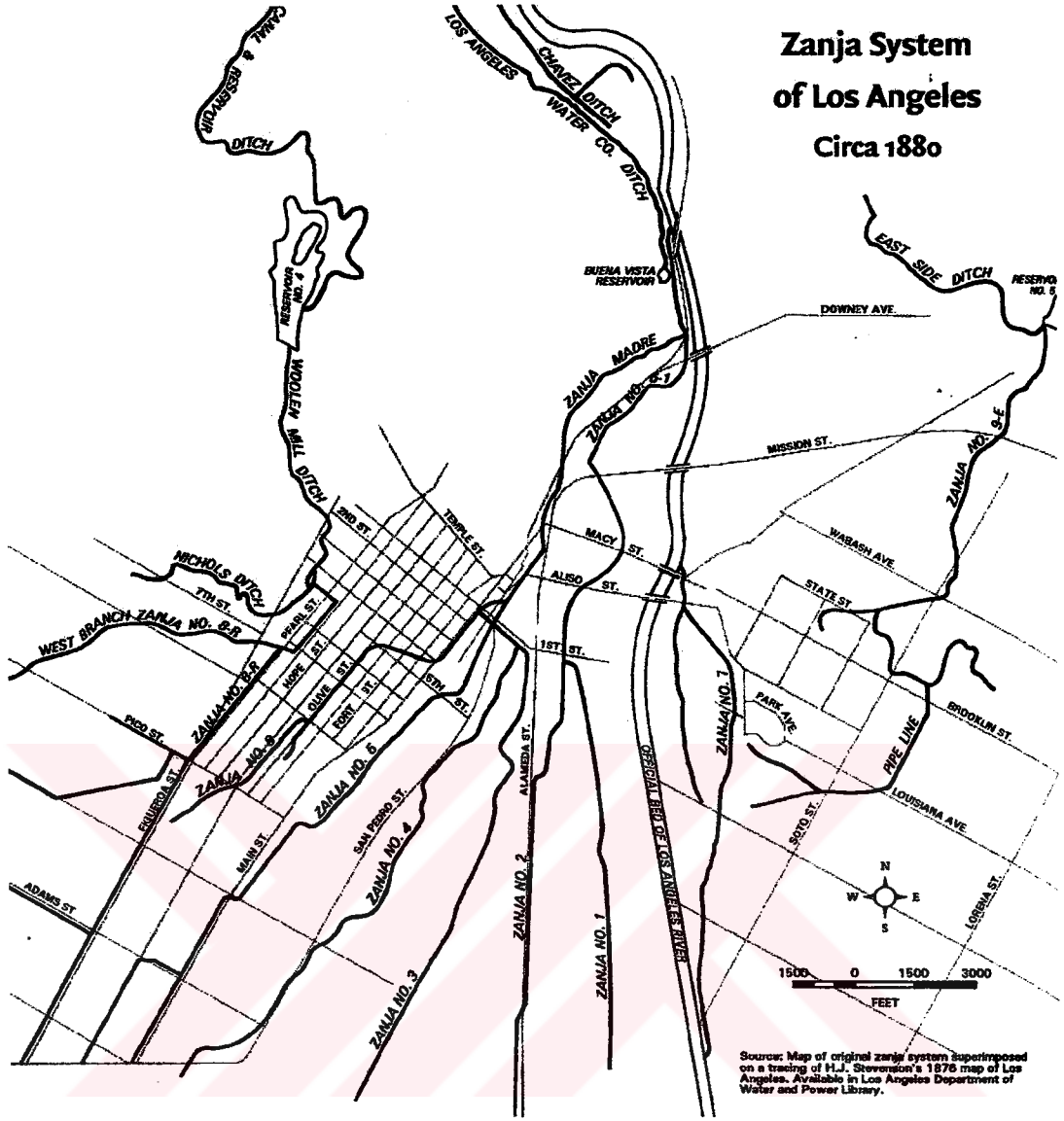
Manavlık, bakkallık, tacirlik, boyacılık, tesisatçılık, marangozluk, duvarcılık, hekimlik ve avukatlık gibi yeni meslek kollarının sosyal ve ekonomik hayatta yerini almaları dönüşümün niteliği hakkında bize yeterli ipucunu vermektedir. Los Angeles 1870’li yılların sonlarına doğru bir Amerikan kasabası olarak yükselmekteydi.

2.2 1850-1880: Los Angeles’in Anglo-Saksonlaşması

Los Angeles’in bir Meksika pueblolundan Amerikan kasabasına dönüşmesi İspanyolların oluşturduğu kamusal otorite düzeninin de değişmesi anlamına geliyordu. Los Angeles’in Amerikanlaşma sonrası tarihi aslında kamusal irade ile özgür girişimin sıkı bir biçimde paslaşması anlamına gelecekti. Puebloda her türlü hizmet *ayuntamiento* adı verilen ve özgün amacı İspanyol kültürünü yerli halka aşlamak olan bir belediye meclisinin karar ve yürütme mekanizmaları ile işliyordu. Bu meclis Amerikanlaşma sonrası dönemin ilk yıllarında varlığını sürdürse de gereksinimleri karşılaması çok zordu. Yeni gelen insanlar Californialıların aksine çok sayıda, kentli ve belki de en önemlisi Amerikalıydılar. Su ve arazinin dağıtımı, ulaşım hizmetleri, satılan malların çeşitleri ve miktarı, itfaye, asayiş, din kurumları ve okullar gibi konular, yeni gelenler için çok yetersizdi ve mevcut belediye yapısının da bu gereksinimlere karşılık vermesi mümkün değildi.

Gündeme gelen ilk sorun içme suyu şebekesinin yetersizliği idi. Pueblo döneminde su Porciuncula Nehrinden (bugünkü adıyla Los Angeles River) sağlanıyordu ve *zanja* adı verilen su kanallarıyla taşınıyordu. Bu kanalların inşası ve bakımı ise *ayuntamiento*’nun görevi idi. Sayıca az olan ve görece az su kullanan Meksikalılar için bu *zanja* sistemi yeterli idi; ancak entansif tarım yapan ve daha kentli mesleklerle uğraşan Amerikalılar için hem daha çok su hem de tarım için kullanılan şebeke ile içme suyu şebekesinin bağımsız olmaları bir zorunluluktur.

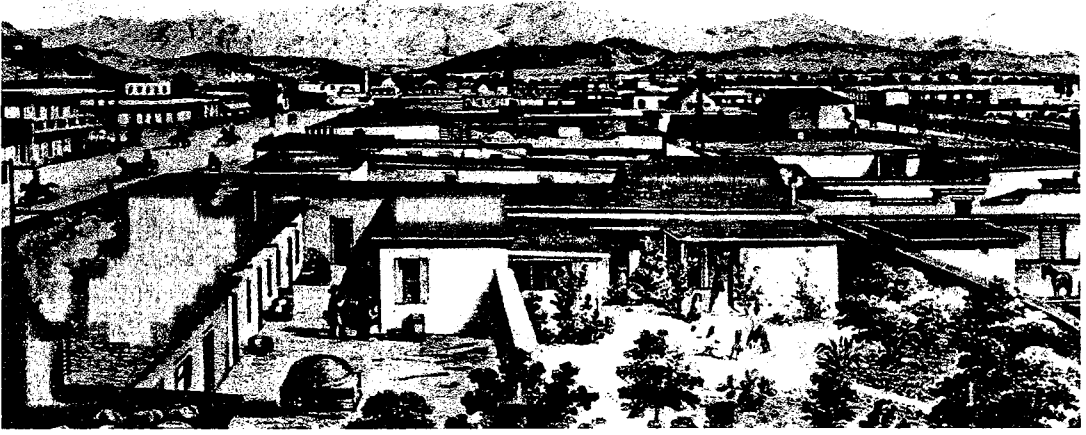
Meksika arazi sistemine göre *ayuntamiento* yalnızca kamuya ve belediyeye ait arazilerden değil, *solares* ve *suertesten* (ev ve tarım arazileri) de sorumlu idi. Arazi spekülasyonunu önlemek belediyenin görevlerindendi. Bu sistem mülkleri için vergi ödeyen ve onları birikim olarak gören Amerikalıları memnun etmedi (Fogelson, 1993). Mülkiyeti belediye kontrol ettiği sürece yeni gelenler bu mülkleri kullanamıyorlar ve belediye de vergi gelirlerinden mahrum kalıyordu.



Şekil 2.5 Los Angeles Zanja Sistemi, 1880'ler (Gumprecht, 1999).

Genişleyen nüfus ve bununla birlikte oluşan kentsel girişimler için mevcut ulaşım hizmetleri de yeterli olmaktan çok uzak idi. Puebloda herşey birbirine zaten yakındı ve kimsenin de hızlı bir biçimde bir yerden bir yere gitmesi zaten gerekmiyordu. Belediye meclisi sokakların bakımını bile üstlenmiyordu. Yolların bakımı bu yola bakan mülk sahiplerinin göreviydi. Yeni yolların yapımı, bakımı, aydınlatılması ve temizlenmesi bir zorunluluktaki.

Los Angeles Pueblosu'nun bir itfaiye ve polis teşkilatı da mevcut değildi. Zaten birbirinden oldukça uzak inşa edilmiş kerpiç evlerden oluşan kırsal bir yerleşme için bir yangın söndürme teşkilatına gerek bulunduğu da söylenemez. Asayiş sağlamak ise kilisenin ve ailelerin görevi idi. Herkes katolik olduğundan ve büyük evlerde yaşadığından disiplin tamdı.



Şekil 2.6 Los Angeles, 1857 (Fogelson, 1993).



Şekil 2.7 Los Angeles, 1873 (Fogelson, 1993).

Tarımsal bir köyde zaten bir atık giderme sorunu yoktu; ancak nüfus artışı ve endüstrileşme ile birlikte bu ciddi bir sorun haline geldi. Sağlık Amerikalılar için birincil derecede önemli idi.

Yeni gelenlerin en önemi sıkıntılarında biri de kamusal alanlarının eksikliği idi. Meksika döneminde *pueblo*ya yeni biri geldiğinde hemen büyük ailelerden biri, kilise ve ataerkil devlet tarafından himaye edilirdi (Starr, 1986a). Geleneksel kurumlar bireysel ilişkilere fazlasıyla önem veriyor ve ortak çıkarları gözetiyordu; ancak bu durum yalnızca küçük ve görece kapalı bir topluluk için yeterliydi. Yeni gelen zenaatkarlar, tacirler, imalatçılar ve diğer meslek adamlarının Meksikalı çiftçilerin hiç gereksinim duymadıkları birşeye, bir pazaryerine gereksinimleri vardı (Fogelson, 1993).

Tümü katolik dine mensup olan Californialılar, inşası misyon tarafından kızıl derili yerli halka yaptırılmış olan kilisenin cemaatini oluşturuyorlardı. Çoğu protestan olan Amerikalılar ise bu kiliseye gitmektense hiç kiliseye gitmemeyi yeğliyorlardı. Yerel basın ve Amerikalı din adamları ise Los Angeles gibi bir sınır kasabasında dinin örgütlü olması gerektiğini savunuyordu.

Eğitim konusu da diğerlerinden farksızdı. Amerikalılar gelmeye başladıklarında, savaş dolayısıyla kapanmış olan okullarla karşılaştılar. Gerçi okullar kapanmamış olsaydı dahi hem nitelik hem de nicelik olarak yeterli olmayacakları kesindi; ancak mevcut durumda Los Angeles'te çocuklarının gidebileceği bir tek okul yoktu.

Tüm bu artan istekler ve rahatsızlıklar karşısında belediye bu sorunların bazıları için kısmi bir sorumluluğu kabul etti. Ancak belediyenin bu yeni durum karşısında bulduğu çözüm önerileri daha ziyade düzenleyici nitelikteydi. Su kanallarının sayısı arttırıldı, hayvan ve çamaşırın kanallarda yıkanması, atların ve arabaların geçiş yollarını tıkar şekilde bırakılması, fazla miktarda tahılın, yağın saklanması, kasabanın bazı bölgelerinde kibrit imalatı ve petrol rafinmanı, yapı dış duvarlarında ahşap kullanımı, belirli bir saatten sonra kumar oynanması, silah taşınması ve bar işletilmesi, dilencilik ve fuhuş yasaklandı. Belediye hayvan barınaklarının, mandıraların, mezbahaların, manavların ve kasapların denetlenmesi için memurlar görevlendirdi. Salgın durumlarında çocukların aşılması, karantina kararı vermek belediyenin yetkilerine dahil edildi.

Tüm bu düzenleyici önlemler sorunların çözümünde yeterli olmaktan çok uzaktı. Daha müspet ve kökten bir değişim şarttı. Belediyenin ise tüm bu hizmetlere yetecek ne yapılanma yeteneği ne ne yeterli parası vardı. Los Angeles'in yeni iş çevreleri bu gibi kamu hizmetlerinin özel sektörcü işletilmesi için baskı yapmaya başladılar. Eyalet de Los Angeles'e eğitim meselesini ivedilikle çözmesi için baskı yapıyordu.

Belediye, tüm bu artan baskılar karşısında bu sefer düzenlemeci olmayan, ama yeterli de

olmayan bir hizmet vermeye başladı. Sulama (*zanja*) sistemi iyileştirildi ve kayıplar azaltıldı, sokak ve caddeler ıslah edildi ve kamu okulları işletildi. İşletilmesi kârlı olmadığından tarımsal sulama sistemi daha uzun yıllar boyunca belediyenin elinde kalacaktı. Etkin bir ulaştırma hizmetinin sağlanması su kanallarını iyileştirmekten daha zor bir işti. Yeni sokakların açılması özel mülklerin istimlak edilmesi anlamına geliyordu. Mevcut yolların genişletilmesi ve ıslahı ise neredeyse onları yeniden yapmak demektir ve beraberinde kanalizasyon gibi altyapı yatırımlarının yapılmasını gerektiriyordu. Yolların yapımı konusunda belediye meclisi istek üzerine yol yapma ve maliyetlerin yola bakan cephe uzunluğu oranında mülk sahiplerince karşılanması gibi bir karar aldıysa da bu sistem işleyemedi. Daha sonra bu sistemde çoğunluk kararının yeterli olması ilkesi eklendi ve 1880 yılına kadar bu yöntemle Los Angeles'te 200 mile yakın uzunlukta cadde ve sokak inşa edildi (Fogelson, 1993).



Şekil 2.8 Los Angeles, 1887. Balondan çekilen bu fotoğraf Los Angeles River üzerinden doğuya bakmaktadır (Gumprecht, 1999).

Atık su altyapısının oluşturulması ise sokaklar meselesinden daha da büyük bir sorun teşkil etti. Hem yapım daha pahalıydı, hem de kanal sistemi ancak sistem bütünü işlediğinde işliyordu ve bu da lokal çözümleri imkansız kılıyordu. Yine de belediye tarımsal sulama

kanallarından birini atık su kanalına dönüştürmek gibi ilginç bir önlemlerle sorunları 1880'li yıllara kadar iyi kötü çözdü. 1880'ler sonrasında ise artık artan nüfus ile birlikte bu önlemin de işe yaraması mümkün olmayacaktı. Bu durum karşısında *city engineer*¹ üç ana kollektör ve Pasifik Okyanusu'na açılan tek bir tahliyeden oluşan bir projeyi önerdi. Hem kamu, hem de yasama düzeyinde yıllar süren tartışmalar sonucunda 1892 yılında bu proje onaylandı (Fogelson, 1993).

1852 yılında eyalet meclisi her kasabayı gerektiği kadar kamu okulunun yapılması için gereken kaynakların sağlanmasından sorumlu tutan bir karar aldı. Los Angeles belediyesi de bu karar doğrultusunda vergilendirme, eğitim fonlarının oluşturulması gibi bir dizi karar alarak bunun sonucunda birkaç yeni okulun yapılmasını sağladı. Bir süre sonra *Los Angeles Board of Education*² adı altında bir eğitim kurulu oluşturuldu ve eğitimle ilgili hizmetlerin sorumluluğu bu kurula verildi.

Zamanla, kâr amacı gütmeyen sivil toplum kuruluşlarının da katkılarıyla gönüllü bazda çalışan bir itfaiye ve güvenlik teşkilatı oluştu. Gerçi bu itfaiye güçlerinin organize olabilmesi yıllar aldı ama 1880'lerin sonuna gelindiğinde Los Angeles'te etkin bir yangın söndürme teşkilatının kurulduğu söylenebilir. Asayişin sağlanmasında izlenen yol da benzer idi. Gönüllü para-militer kolluk kuvvetleri ile başlatılan sistem zamanla profesyonel bir polis teşkilatına dönüşecekti. Çok daha sonraları da bu teşkilatın nasıl dünyanın en etkin ve en iyi organize olmuş polis teşkilatına dönüştüğünü göreceğiz.

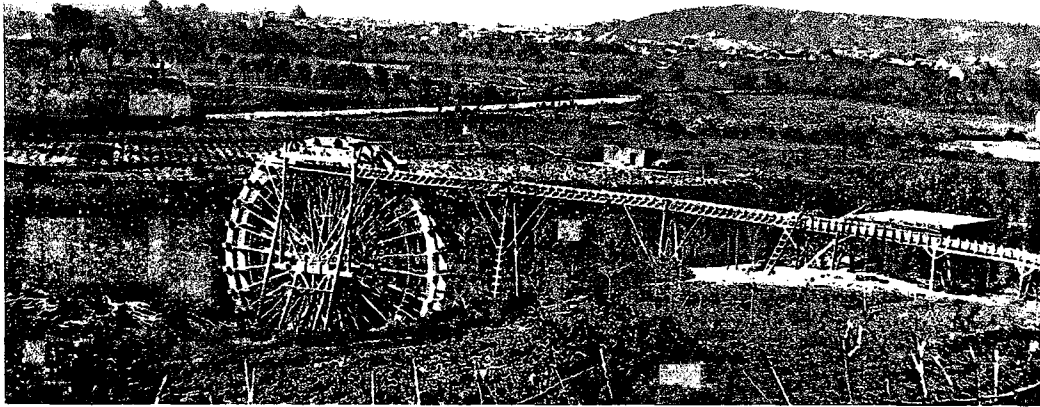
Kiliseler cephesinde ise durum Amerikan devletinin dini devletten ayrı tutması politikasının sonucu olarak farklı oldu. Çoğu Protestan olan bu kurumların özellikle iş çevrelerinin gelişmesiyle birlikte kendi kendilerine geliştiği söylenmelidir. 1880'lerin sonlarına doğru Los Angeles'te geniş bir Protestan kiliseleri çeşitliliğinin yanı sıra Katolik ve Musevi dini hizmetlerinin verildiği doğrudur.

Özel girişim, belediyenin aksine tüm bu temel hizmetleri vermeye ancak yatırımının karşılığını alacağından tam olarak emin olduğunda karar vermiştir. Tüm bu hizmetleri verme yetkisini elde etmek için az muhalefetle karşılaştığı söylenebilir. Bunun temel nedeni de daha önce belirtildiği gibi belediyenin, kamusal irade olarak hareket yeteneğinin yeni durum koşullarında son derece az oluşudur. Bu konunun Los Angeles kentinin tarihindeki en belirgin

¹ Fen işleri dairesi.

² Los Angeles Eğitim Kurulu.

örneği su Şebekesi meselesinde yaŐanmıŐtır. 1850'li yılların sonlarında *common council*¹, William Dryden adlı bir giriŐimciye ana *zanja* (sulama kanalı) üzerinde bir su arkı inşa etme, sokaklara boru dōŐeme ve Los Angeles'te su satma ruhsatı verdi. Dryden ve ortakları kısa bir süre içerisinde inŐaatı bitirseler de 1862 yılındaki taŐkında Şebeke kullanılamaz hale geldi ve Dryden hizmeti devam ettirmeme kararı aldı. Bunun üzerine Los Angeles sakinleri belediyenin içme suyu Őebekesinden doğrudan sorumlu olmasını istediler. Ancak belediye buna karşın yerel iş çevrelerine bir su dağıtım Őebekesini bilabedel kurmaları halinde dōrt yıllığına tđm işletme gelirlerinin kendilerine kalmasını taahhđt etti. Bu karar belediye meclisinde onandı. GōrōŐđlen mđteahhitler de bu öneriyi kabul ettiler ve ana zanja üzerine bir baraj, yine bir su arkının suyu pompaladığı bir bđyđk su deposu ve suyu ana caddeler üzerindeki ev ve iŐyerlerine ulaŐtıran ahşap borulardan oluşan bir Şebeke inşa edildi. 1867-68 kışında, kuvvetli bir sel baskını bu barajın yıkılmasına neden oldu ve ne yeni su Şirket ne de belediye onarımları üstlendi. Bu durum yerel basın ve kamuoyunun Şiddetli protestolarına neden oldu. Bu olayın ardından yaşanan tartışmalı ve karıŐık bir dōnemden sonra su Şebekesinin tđm sorumluluğunu üstlenen *Los Angeles Water Company*² kuruldu.



Şekil 2.9 Los Angeles Su arkı, 1864 (Mullholland, 2000)

¹ Kamu konseyi.

² Los Angeles Su Şirketi.

Belediye elinde tuttuğu toprakları da özel girişime devretmeye hemen başladı. Kamu konseyi, 1850'lerden itibaren, ayuntamiento'dan miras kalan pueblo mülklerini azaltmak yoluna gitti. İlk başlarda birçok yapı parseli, çiftçilere üretime destek olmak ve vergi gelirini arttırmak amacıyla bedelsiz olarak verildi. Daha sonraları ise araziye olan talebin artmasıyla birlikte parseller açık arttırma ile satılmaya başlandı. Böylece 1885 yılına kadar belediye onbinlerce akre araziye elden çıkarttı. Alışıldık Amerikan pratikleri doğrultusunda, bu toprakların kullanımı, alım satımı ve iyileştirilmesi konusunda da belediyenin herhangi bir düzenleyici pratiği yoktu. Bu koşullar altında *subdivider* (parselleyici) olarak bilinen ve ellerindeki büyük arazileri temizleyip düzelterek parsellere ayıran ve bitkilendirdikten sonra çeşitli kampanyalarla satan arazi geliştiricileri ortaya çıktı. 1885 yılına kadar merkezi Los Angeles'in büyük bir bölümü bu şekilde parsellenmiş ve satılmıştı (Fogelson, 1993). Diğer bir grup arazi geliştirici de periferide bulunan arazileri pazarlayanlardı. Bu grubun işinin daha zor olduğu ve aldıkları riskin daha büyük olduğu kesindir. Diğer parselleyicilerin yaptıkları işlerin tümüne ek olarak normal olarak belediyenin sağlaması gereken yol açma ve altyapı yapımı işlerinden de mali olarak onlar sorumluydu. Kırsal alanları kente dahil eden spekülörlerin tipik bir örneği Prudent Beaudry idi. Bir dönem Los Angeles belediye başkanlığını da yapan Beaudry, Los Angeles'in kuzeybatı tepelerinin büyük bir bölümünü 1860'larda satın aldıktan sonra, eskiden işletmecilerinden olduğu *Los Angeles Water Company*'den bu bölgeye su şebekesi yapılmasını istedi. Şirketten bunun kârlı bir iş olmadığı ve masrafları bile karşılamayacağı yanıtını alan Beaudry, bu araziye satarak belediyeden başka bir arazi satın aldı ve su dağıtım işini de kendisi üstlendi. Bu araziye Los Angeles'in iş merkezine bağlayan yolları da kendi açan Beaudry ortaklarıyla birlikte daha sonra bu yeni konut alanı ile şehir merkezi arasında çalışan bir tramvay hattı çalıştırmayı bile başardı (Pitt ve Pitt, 1997). Beaudry 1877 yılında "Bu iyileştirmelere ve sokakların tesviyesine para harcamak ve para harcamayı sürdürmek niyetindeyim, ta ki yaptıklarım hakettiği ilgiyi görene kadar. Ve emin olun bu uzun sürmeyecek" demiştir (Fogelson, 1993).

Kentin büyümesiyle birlikte ulaştırma hizmetlerinin iyileştirilmesi de suyun sağlanması ve arazi geliştirilmesi kadar önemli hale geldi. Los Angeles, 1850 ve 180'lı yıllarda nüfusu üç katına çıkmasına karşın 1870'li yıllarda hala küçük ve dağınık bir yerleşmeydi. Sakinlerinin çoğu hala tarım alanında çalışıyordu ve hayat oldukça sakin ve hareketsizdi. 1870-1885 arasında ise nüfus dörde katlandı ve sakinlerinin çoğu 'kentli' işlerde çalışmaya başladı ve ev ve işyeri ayrımı keskinleşti. Bununla birlikte rekabet de kızışıyor ve iş hayatının akışı hızlanıyordu. Bu yıllardaki talep artışı, yürümekten daha hızlı ama at arabasından daha ucuz bir ulaştırma hizmetini gerekli kıldı (Fogelson, 1993). Atlı tramvay bu sorunları çözecekti,

ancak belediyenin bu gibi bir hizmeti vermeye ve işletmeye imkanı yoktu. Bu durumu farkedenden birçok girişimci belediyeden sokaklara ray döşemek için yetki istemeye başladı. Bu hizmetin gayrimenkul değerlerini arttıracaklarını ve nüfus artışına olumlu etki edeceğini söyleyen girişimciler, belediye meclisinin kararı ile Los Angeles caddelerine ray döşeme ve tramvay işletme yetkisi almış oldular. Bir imtiyaz kurulu bu hatların güzergahını belirlemek, inşaat başlama ve bitirme tarihlerini belirlemek, taşıma ücretlerinin fiyat aralığını belirlemek ve inşaat şartnamelerini hazırlamak gibi görevleri üstlendi. Bu yetkiler, girişimcilere yirmi, otuz ya da en çok elli yıllığına veriliyor ve sözleşme bitiminde tekrar pazarlık zorunluluğu getiriyordu. Halk desteğinin azlığı ve resmi düzeyde ortak çalışmanın eksikliği yüzünden bu girişimler 1885 yılına kadar kısa birkaç atlı tramvay hattını geçemedi.

Kamu konseyi atlı tramvay örneğinde olduğu gibi, gaz, elektrik ve telefon hizmetlerinin verilmesi işini de özel teşebbüse verdi. Böylece *Los Angeles Gas Company*, *Los Angeles Electric Company* ve *Los Angeles Telephone Company* de kurulmuş oluyordu. Belediyeye yapılan protokoller doğrultusunda bu hizmetlerin tüm altyapısının kurulması, işletilmesi ve bakımı bu şirketlerin sorumluluğundaydı.

1880'li yılların sonlarında Los Angeles'te yangın söndürme, polis ve kamu sağlığı teşkilatları ve kamu okulları belediye tarafından, gönüllü kuruluşlar, kilise, iş örgütleri ya da sivil toplum grupları tarafından ve içme suyu, tramvay, gaz, elektrik ve telefon hizmetleri ise özel girişimciler tarafından yürütülüyordu. Bu sorumluluk dağılımı, kentin bundan sonraki gelişiminde önemli rol oynayacaktır. Böylece yeni gelenler itfaiyesi, polis teşkilatı ve eğitim kurumları bulunmayan bir yerde arsa satın alacak ve evlerini inşa edecekler, tüm bu hizmetler ise gecikmeden arkadan gelecektir. Ancak su, ulaşım hizmetleri ve arsa hizmetleri ilgili bölge yerleşmeye açılmadan hazırlanmış olacaktır. Böylece kentin gelişme ve genişlemesi belediyeden bağımsız kılınmıştır. Özel teşebbüs Los Angeles'in kentsel gelişiminin ve daha sonra bir metropole dönüşmesinin temel aktörüdür.

2.3 1880-1930: Büyük Göç Dalgaları

Yeni kurulan birçok Amerikan kentinde olduğu gibi Los Angeles'te de gelişmeyi ifade eden en önemli rakamsal değer, üretim miktarlarının yanı sıra nüfus idi. Bu durumun farkında olan Los Angeles halkı, yerel basın ve yöneticiler, bu denli dağınık bir yerleşmenin doğal ivmesiyle çok da fazla büyümesinin olanaklı olmadığını farkındaydılar. Büyük ölçüde göç almak tek çıkış yoluydu; ve bu konuda çiftçiler ve imalatçılar tercih ediliyordu. Birçok Los Angeles'li *ranchero* doğuya geziler düzenleyip kampanyalar yapıyorlardı. *Los Angeles Board*

*of Trade*¹ tarafından kurulan ve mülk sahiplerinin desteklediği *The Southern California Immigration Association*² sürekli olarak bölgenin reklamını yapıyordu. Los Angeles Amerikan Birliği'nin *westward expansion* (batıya doğru genişleme) hareketinden hatırı sayılır bir pay kapmak istiyordu. Ancak California'nın güneyinin önemli bir engeli yalıtılmış olması ve kimse tarafından bilinmemesi idi. *Pacific Railway* demiryolu şirketinin Los Angeles'ı San Francisco'ya ve New Orleans'a bağlamasıyla bu durum değişmeye başladı. Los Angeles'in sıcak iklimi, tarım arazilerinin bolluğu doğulu birçok göçmen için çok çekiciydi. Ortabatıdan gelen birçok göçmen de aynı çekime kapılmışlardı. Artan talepler de çiftçilerin yanısıra birçok zenaatçinin, imalatçının, tüccarın ve çeşitli meslek insanının buraya yerleşmesine zemin hazırladı. 1860 yılından 1880'e kadar kasabanın nüfusu 4.385'ten 11.183'e, county'nin nüfusu da 11.333'ten 33.381'e artmıştı; ancak artış bundan sonra ivme kazanacaktı (Fogelson, 1993). İlk başlarda batıya doğru göç eden milyonlarca göçmenden yalnızca birkaç bininin yolunun güney California'ya düşmesi normaldir. Los Angeles göç alma yolunda birçok Amerikan kasabası ve kentle rekabet etmek zorunda idi. Great Lakes bölgesi, Rocky Mountains ovaları, Texas, New Mexico gibi güneybatı eyaletleri, Kuzey Pasifik kentleri bu yarışta rakip konumundaydı. Tüm bu bölgeler birçok alanda promosyonlar yapıyorlardı ve büyük bir reklam yarışı vardı. Onların başarısı Los Angeles'in kaybı demekti (Fogelson, 1993). Amerikalı çiftçi göçmenlerin en önemli önceliği arazinin ucuzluğu, suyun bolluğu ve toprağın verimliliği idi ve bu koşullar sağlandıktan sonra da gidilecek yolun kısalığıydı. Los Angeles ve Güney California'nın bu kriterler söz konusu edildiğinde çok fazla şansı yoktu; ancak kıtayı boydan boya geçen demiryollarının tamamlanmasından sonra beklenmeyen birşey oldu ve birçok insan bu bölgenin ikliminden, hayatın rahatlığından ve mevcut zenginlik görüntüsünden etkilendi ve göç artmaya başladı. Bu bölgeyi tercih edenlerin birçoğu meslek sahibiydi. 1890'lı yılların sonunda bölgenin gayrimenkul işlem hacmi üçe katlanmıştı ve nüfus artıyordu. Bu artış bazı dönemlerde duraklamalar geçirmekteyse de 1900 yılında kent nüfusu 100.000'i, county nüfusu ise 170.000'i geçecekti ancak bu artış yeterli değildi. 1909 yılında göç için kampanya yapanlar, Güney California'ya gelenlerin çoğunluğunu ortabatıllıların oluşturduğunu keşfettiler ve kampanyaları buralara yönelttiler. Farkettikleri bir diğer şey de gelenlerin çoğunun tarım ve çiftçilikle fazla ilgilenmedikleriydi. Bu insanların çoğu bölgeye ekonomik olmayan nedenlerle geliyorlardı. Los Angeles'in göçe çağrı kampanyaları da böylece tamamıyla şekil değiştirdi. Daha çok mahsul, daha çok kazanç gibi

¹ Los Angeles Ticaret Kurulu.

² Güney California Göç Kurumu.

vaatler yerini yumuşak iklim, ve tatlı hayat söylemlerine bıraktı. Los Angeles Amerika'nın yeni *suburbia* (banliyö) hayatı cennetiydi. Bu çağrıya yönelen talep beklenenin çok üzerinde oldu. Çalışmaktan çok dinlenmeye gelenlerin rotası Los Angeles'e sabitleniyordu. Sayfiye hayatını seçen her türlü insan güney California'ya hücum ediyordu.

Yüzyıl başından itibaren bir endüstriye dönüşmeye başlayan ve kendine Los Angeles'i merkez edinen film sektörü de bu akışı arttırdı. Yüzyıl başına kadar çoğunlukla Amerikalıların geldiği bu bölgeye artık Asyalılar, Avrupalılar ve Latin Amerikalılar ve Siyah Amerikalılar da geliyorlardı. 1890-1930 yılları arasında kent nüfusu 50.000'den 1.200.000'e, county nüfusu ise 101.000'den 2.200.000'e yükseldi (Fogelson, 1993).

Los Angeles'in büyüme dinamikleri büyük ölçüde yoğun ve dalgalar halinde yaşanan göçe bağlıdır denebilir. Los Angeles'in yaklaşık 50.000 nüfuslu bir sahil kasabasıyken, elli yıl içerisinde iki milyon nüfuslu bir metropole dönüşmesi inanılmaz ölçüde bir imar ve kentleşme faaliyetini de beraberinde getirdi. Los Angeles ve çevresindeki imar ve tüm bu yerleşmeleri birbirine bağlayan karmaşık karayolu, demiryolu ve hizmetler ağı bir zamanların kırsal alanlarının karakterini tamamen değiştirdi. Bugünün Los Angeles'i bu ilk büyük kent haline gelme döneminin izlerini taşımaktadır.

1880'li yılların nüfus patlaması Los Angeles kentinin kentsel gelişme örüntülerini belirgin bir biçimde değiştirmiştir. Neredeyse tarihsel tüm örneklerin aksine her türlü kentsel altyapı hizmeti yerleşmeden önce yapılıyor ve bu arz talebi oluşturuyordu. Kesin olarak kâr zarar hesaplarıyla çalışan özel teşebbüs, farkında olarak ya da olmadan yeni bir kent gelişim modelini hazırlıyor ve uyguluyordu ve bütün bu etkinlik içinde yönetimsel otoritenin küçük bir düzenleyici görevi vardı. Los Angeles'i bir metropol olarak şekillendiren aktör büyük ölçüde özel teşebbüs olmuştur.

1885 yılından önce hızlı toplu taşımaya çok küçük bir talep var iken, göç ile birlikte arzın talebin önüne geçmesi zorunluluğu doğmuştur. Bu durum büyük ölçüde rekabetten de kaynaklanmaktaydı. Konut üretiminde tercih her zaman altyapı olarak daha iyi donatılmış bölgelerden yana oluyordu ve bu da bu hizmetlerin verilmesi konusunda bir yarışa neden oldu. Ulaşım bu hizmetlerin en önce gelmesi gerekiyordu. Rahatça ulaşamayan bir yere konut da yapılamazdı. Bu durum atlı tramvayların kısa zamanda elektrikli trenlere dönüşmesine neden olacaktı; ancak bu yüksek yapım ve işletim maliyetli yatırımların nereye yapılacağı çok ciddi bir sorundu. Belediyeye anlaşarak açılacak bir hattın uzun yıllar boyunca işletilmesini garanti altına almak girişimciler için çözüm yollarından biriydi ancak bu şekilde

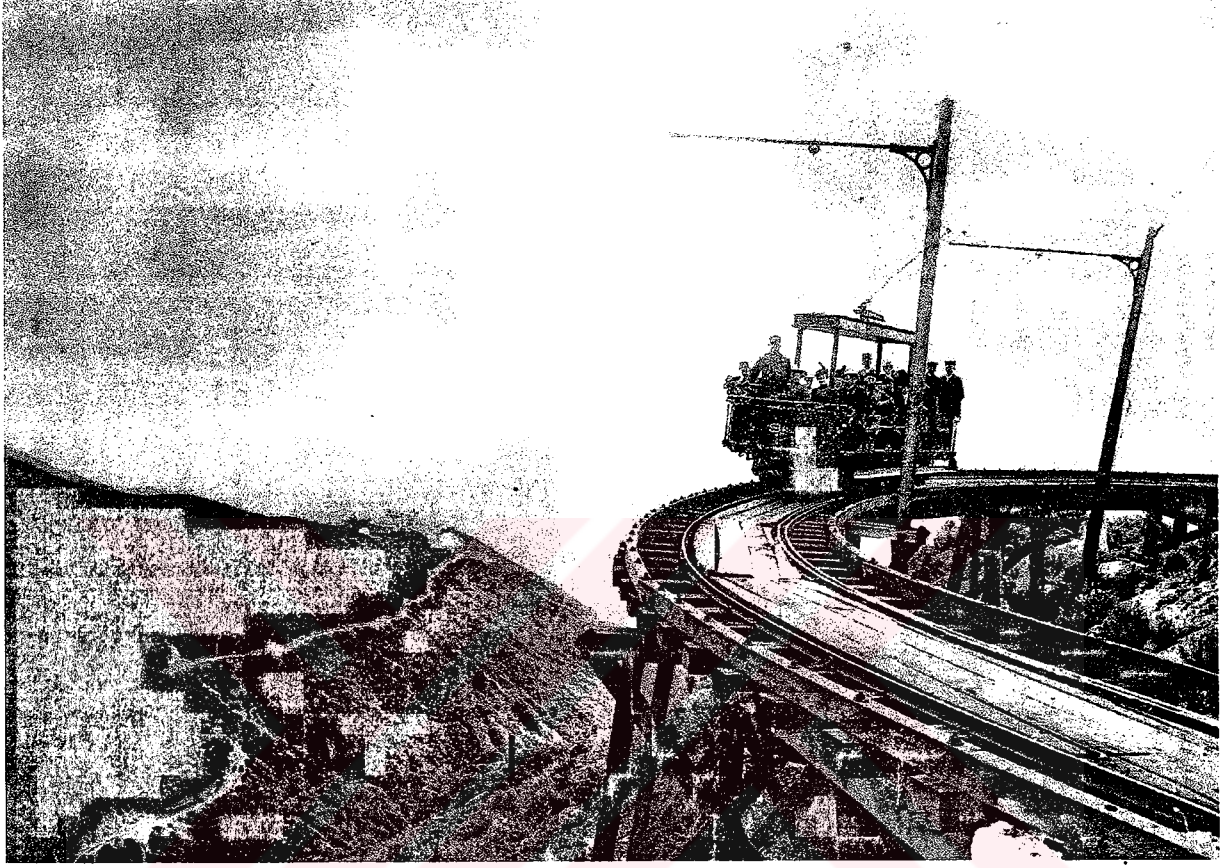
risk yine büyüktü. Çoğu girişimci bunun yerine ya da bunun yanında, ulaşım hizmeti verilen bölgedeki toprak sahipleriyle anlaşmak yoluna gitti. Daha büyük girişimciler ise hem altyapı hizmetlerini verecek hem de arazi geliştireceklerdi. Bu kent üretimi örüntüsü Los Angeles'in parçalanmış yapısını büyük ölçüde açıklamaktadır. Zaman zaman böyle bir işe soyunan küçük girişimciler beklenen talebi görmedikleri zaman iflas ediyorlardı ve bu durumda da daha büyük bir girişimci bu gibi birbirine yakın birkaç bölgedeki arazileri satın alıyor buraları birlikte geliştiriyordu. *Los Angeles Railway Company* ve *Pacific Electric Railway Company* bu şirketlerin en büyükleridir ve şehrin çevresindeki birçok arazinin geliştirilmesinde önemli payları vardır.



Şekil 2.10 Kablolü Tramvay, Downtown Los Angeles, 1889 (Kaplan, 1987).

1910'lardan itibaren ulaştırma hizmetleri ve arazi spekülasyonu konusunda çok önemli bir değişiklik olmaya başlayacaktı. Elektrikli tren hatları sisteminin çok önemli bir dezavantajı belirli bir güzergah arasında ulaşımı sağlamasıydı. Dolayısıyla, arada kalan geniş toprak parçaları geliştirilemiyordu. Ancak otomobil kullanımındaki artışın 1910'lu yıllardan itibaren ivme kazanması ile birlikte bu durum değişmeye başladı. 1910 yılında Los Angeles County'de kayıtlı 20.000'den az otomobil varken 1920 yılında bu sayı 100.000'i buldu.

Böylece demiryollarının ulaştığı bölgelerin ötesindeki araziler de geliştirilmeye başlanırken, aynı zamanda arada kalan araziler de değerlendirildi. Ulaştırma hizmetlerinin sorumluluğu bu kez özel teşebbüsten tekrar kamu iradesine geçecekti (Fogelson, 1993)



Şekil 2.11 Elektrikli Açık Tramvay, San Bernardino-Santa Monica Hattı, 1914. Arkada Mount Lowe görünmektedir (Kaplan, 1987).

Los Angeles'te yolların açılması, genişletilmesi ve kaplamasının yapılması hizmetleri mülk sahiplerinden gelen istekler doğrultusunda belediye tarafından yürütülüyor ve maliyetleri yarar sahipleri arasında bölüştürülüyordu. Yeni gelişen bölgelerde ise bu, parselleycilerin sorumluluğunda olabiliyordu. 1904–1914 yılları arasında *city engineer* ve yerel geliştiricilerin çabalarıyla beşyüz milden fazla yeni yol hizmete açıldı. Yüzlerce mahalli sokağın yanı sıra kuzey-güney doğrultusunda uzanan Central ve Vermont Caddeleri ve doğu-batı doğrultusunda uzanan Adams ve Pico Bulvarları da bu dönemde açılmıştır. Açılan yolların çoğu 30-50 feet arası genişlikte (10-15 metre) idi ve ince bir şose kaplamaya sahipti. Araçlar görece hafif olduklarından ve trafik, merkezi iş bölgesi dışında çok da yoğun olmadığından, bunlar çoğunlukla belediyece yeterli görüldü. Ancak daha hızlı ve daha ağır otomobiller ve kamyonlar için daha çok, daha geniş, daha düzgün ve dolayısıyla da yapımı daha maliyetli

yollar gerekiyordu. Bu durumu erken farkededen arazi spekülâtorlerinin bir bölümü böyle yatırımları kendileri gerçekleştirdiler. Varlıklı toprak geliştiricilerden olan Henry E. Huntington, San Marino'da Huntington Drive'ı, Robert C. Gillis ise Los Angeles'te San Vincente Bulvarını hizmete açtılar. Mülk sahipleri çoğunlukla bu ana yol arterleri açma işini öyle önemsediler ki belediye düzeyinde girişimlerle pilot iyileştirme bölgeleri oluşturarak bölgedeki diğer toprak sahiplerinin de bu amaçla özel yol vergileri ödemesini sağladılar. Bu sayede toplanan para da bölgenin yol şebekesi iyileştirmesi ve benzeri alt yapı hizmetlerinde kullanıldı. Hollywood'un kuzeyinde bulunan yirmi bir mil uzunluğundaki Mulholland Drive bu girişimlere iyi bir örnektir.



Şekil 2.12 Wilshire Bulvarı, 1918 civarı (Lazzareschi, 2000).

Yukarıdaki örneklerin aksine, bu yapımların maliyeti çoğunlukla mülk sahiplerinin gücünü aşıyordu. Tüm şehir sakinlerinin bu yollardan yararlandığı gerçeği de gözönüne alınarak yol maliyetlerinin bir vergi arttırımıyla tüm sakinler tarafından karşılanmasına karar verildi. Bu rasyonel daha önce kanalizasyon ve liman yapımı projelerinde de uygulanmıştı. Yol yapımı maliyetlerinin ne şekilde karşılanacağı sorununa net bir biçimde çözüm getirildikten sonra 1910 – 1930 yılları arasında Los Angeles yoğun bir karayolu yapım ve iyileştirme faaliyetinin içine girdi (Fogelson, 1993). Böylece San Fernando Vadisi'nden Long Beach'e (Los Angeles limanı) Santa Monica'dan San Gabriel Vadisi'ne karayolu ile ulaşmak mümkün oldu. Karayolları, yarattıkları trafik sıkışıklıklarının yanı sıra çevredeki kırsal alanların ulaşılabilirliğini önemli ölçüde artırmış ve dolayısıyla da Los Angeles'in büyümesine katkıda bulunmuştur.



Şekil 2.13 Pacific Palisades, 1921. Sol Üstte Santa Monica Görünüyor (Cameron, 1997)

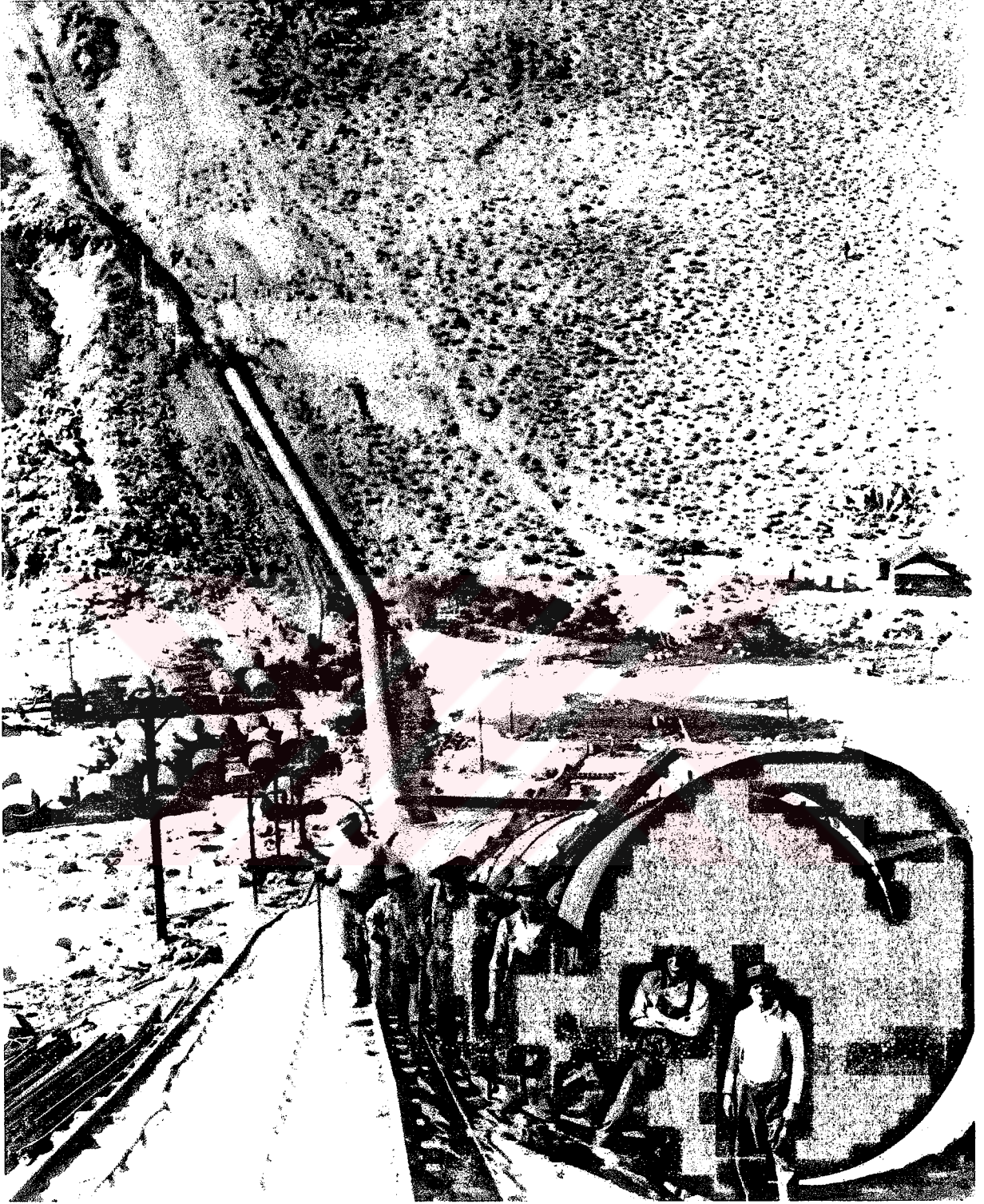
İçme suyu şebekesi de bu yıllarda nüfusu hızla artan Los Angeles'in ivedilikle iyileştirilmesi gereken altyapı sistemlerinden biridir. 1868 yılında belediyeden şebeke kurma ve su satma imtiyazını alan *Los Angeles Water Company* zamanla yeni su havzaları satın alarak, yeni su depoları inşa ederek ve boru döşeyerek hizmet verdi. 1890'larda Los Angeles 300.000 kişi dolaylarında bir nüfusa yetecek su rezervine sahipti. Ancak bu rezerv bölgenin yakın gelecek için öngörülen büyüme hızına yetmeyecekti. *Los Angeles Water Company*'nin hizmet vermek istemediği kuzeybatı bölgesinde ise *Citizens Water Company* hizmet vermeye başladı; ancak

abonelerini memnun etmekte çok zorlandı. Diğer görece küçük, bölgesel su şirketlerinde de sorunlar vardı. Abonelerden ve yerel basından gelen eleştiriler bölge genelinde giderek büyüyecek olan bir su tartışmasına neden olmuştur. Vatandaşlardan gelen tepkiler doğrultusunda soruna bütüncül bir çözüm arayan meclis, *Board of Water Commissioners*¹'ın kurulmasını sağladı. Bir taraftan bütün bu su şirketleri arasındaki (bazen haksız) rekabetten doğan sorunları çözmeye çalışan komisyon aynı zamanda da su rezervleri konusunda değerlendirmeler yapıyordu. Nüfus 300.000 kişiyi geçiğinde Los Angeles River'ın sağlayabileceği su şehre yetmeyecekti ve yakında da başka bir su kaynağı yoktu. 1904 yılında kurul, başka bir su kaynağının mutlaka bulunması gerektiğine karar verdi ve bölgenin şu andaki ve gelecekteki su ihtiyaçlarını ve olası su kaynaklarını tespit etme görevini Şef Mühendis William Mulholland ve Lippincott ve Parker Mühendislik Danışma Şirketi'ne verdi. Tüm olasılıkları araştıran bu ekip, kentin iki yüz milden daha fazla kuzeyinde, California Sierra dağlarında bulunan Owens Nehri'nin Los Angeles su sorunu için en uygun çözüm olduğuna karar verdi. Suyu o mesafeden yalnızca yerçekimi gücüyle taşıyacak olan *Los Angeles Aquaduct* ya da ilk adıyla Owens Nehri Projesi tartışmalar sonunda 1907 yılında kabul edildi. Tartışmaların temel nedeni projenin maliyeti ve geçeceği güzergahın niteliği üzerine olmuştur. Ana sistemin maliyeti kamu tarafından karşılanmış olmakla birlikte, dağıtım şebekesinin bazı kısımları arazi sahipleri ve geliştiriciler tarafından finanse edilmiştir (Starr, 1986a ve Pitt ve Pitt, 1997). Los Angeles *Aqueduct*'ın yapımı 6 sene gibi oldukça kısa bir sürede tamamlanmış ve 5 Kasım 1913'te William Mulholland'ın "İşte orada, alın!" sözlerinden ibaret olan tarihi konuşmasıyla açılmıştır (Lazzareschi, 2000).

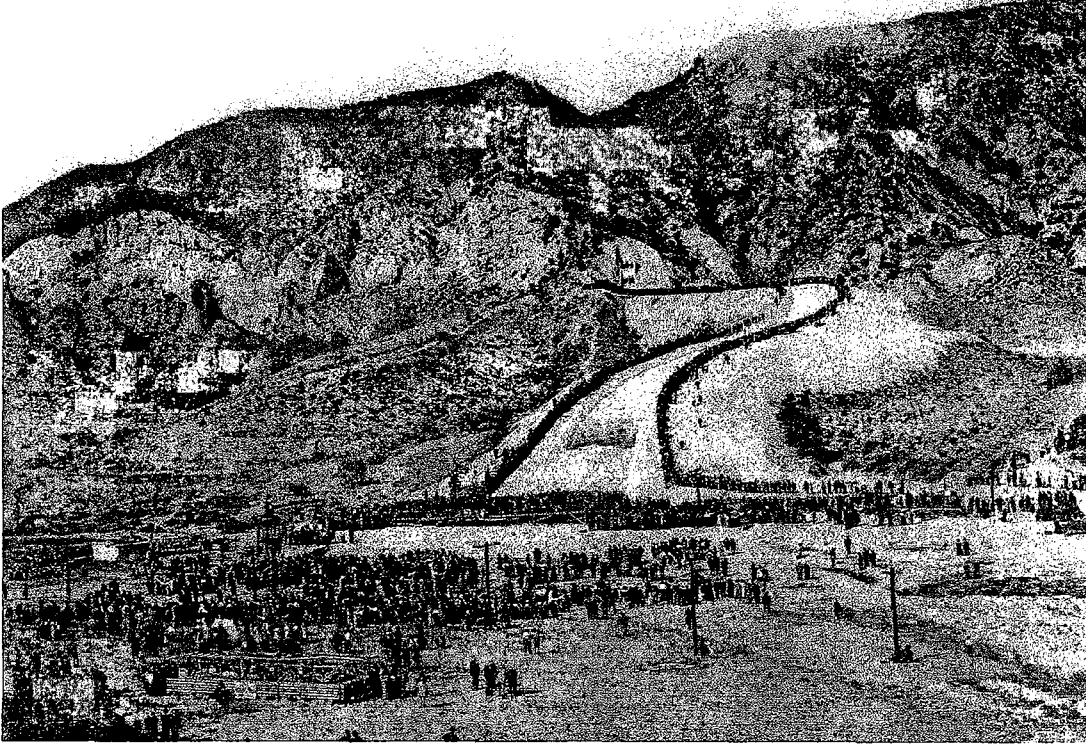
Aqueduct'ın yapımının tamamlanmasından sonra dağıtım şebekesinin yapımı gündeme gelmiştir. Bu konuda su kurulunun tavrı belirli kurallar çerçevesinde dağıtım maliyetlerini fayda sahiplerinin paylaşması üzerine olmuştur. Arazi geliştiriciler de kendilerine düşen kısmı finanse etmek durumunda kalmışlardır.

1920'li yıllarda Sierra Dağları'nda yaşanan uzunca bir kuraklık, kurulu su şebekesinin geleceği konusunda düşünmeye itti. Tahminlere göre Sierra Dağları'ndan sağlanacak olan su 1940'lı yıllara kadar Los Angeles'e yeterli olacak, ancak daha sonra su sıkıntısı çekilebilecekti. Bu konuda önlem olarak Mono Havzası'ndan da şehre su getirilmesi gündeme geldi. 1930 yılında bu projenin de yapım onayı almasıyla beraber yapımına başlanan kanalın suyu 1940 yılında *Los Angeles Aqueduct*'ın ana kanalına bağlanmıştır.

¹ Su İşleri Kurulu.



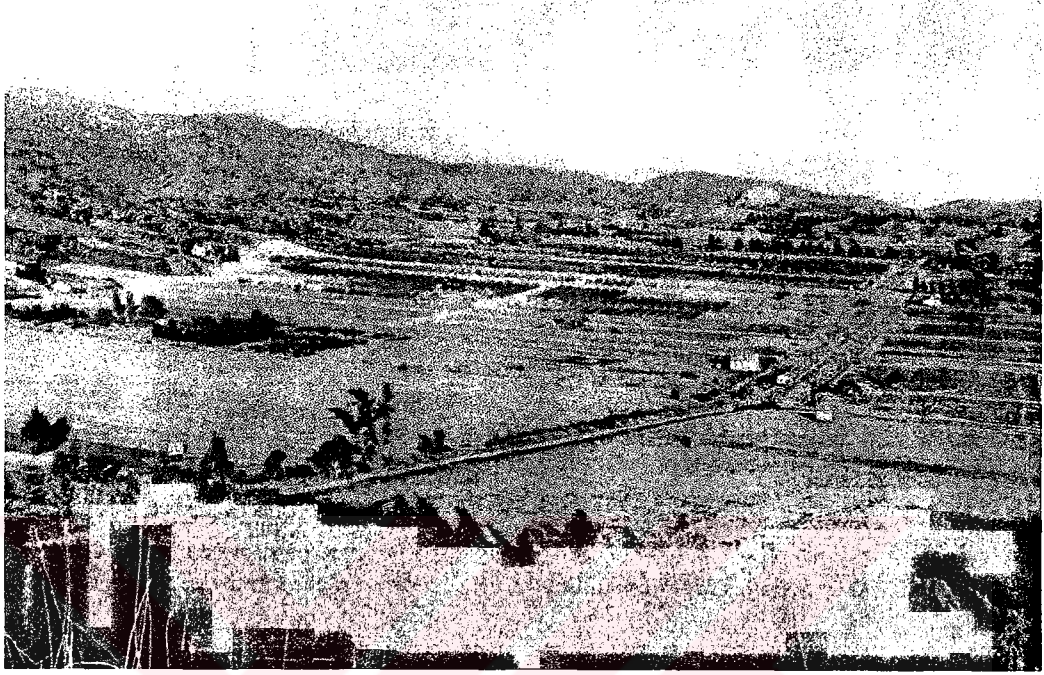
Şekil 2.14 Los Angeles Aquaduct'ın yapımı (Lazzareschi, 2000).



Şekil 2.15 Los Angeles Aquaduct'ın Açılış Günü, 5 Kasım 1913 (Lazzareschi, 2000).

Arazi piyasası ise 1900'lü yıllardan itibaren çok çekişmeli bir piyasa olmakla birlikte, spekülörler için çok da kârlı olmuştur. Henry Huntington gibi büyük yatırımlar yapan girişimciler speküle edilen bölgeye ulaştırma ve su hizmeti götürürken ettikleri zararları gayrimenkulden fazlasıyla çıkartmışlardır. Huntington 1900'lü yılların başındaki arazi geliştirme politikalarıyla çok önemli bir isim haline gelmiştir. *Huntington Land Company* San Gabriel vadisinde büyük araziler almış ve *San Gabriel Valley Water Company* buraya su şebekesi bağlamıştır. *Pacific Electric*'in de ulaşım hizmetini tamamlamasından sonra Huntington uygun zamanı beklemiş ve bu arazileri parsellemiştir. Bu bölgenin uygun koşullarla pazarlanabilmesi için uygun piyasa koşulları oluşunca da elektrik, gaz ve telefon altyapı şebekelerini yaptırmış ve parsellerin satış işlerini diğer spekülörlerden farklı bir stratejiyle üçüncü şirketlere devretmiştir (Fogelson, 1993). Bu model daha sonra başka büyük ölçekli arazi geliştiricilerce de benimsenecektir. Yirminci Yüzyıl'ın başlarında *Los Angeles Suburban Homes Company* , güney San Fernando Vadisi'ni, Robert C. Gillis, Huntington Palisades'i hep buna benzer senaryolarla geliştirmişlerdir. Yukarıda adı geçen büyük yatırımcılar gibi, aralarında kurdukları daha küçük ortaklıklarla arazi geliştiren binlerce spekülör, Los Angeles'in 1930'lu yıllara doğru 'dağınık metropoliten' yapısının oluşumuna katkıda bulunmuştur. Pasadena, Santa Monica, Anaheim, Santa Ana, Pomona, Riverside ve Redlands gibi 1870-1920 arası kurulan kentler ve 1900-1930 arası kurulup gelişen ellinin

üzerinde yeni şehir bölgenin bu özelliğini taşırlar (Scott ve Soja, 1998). Belediye ve diğer kamusal irade sahibi kurumlar minimum gereksinimleri belirlemiş ve toprak parsellemenin teknik şartnamelerini hazırlamış olsalar da arazi geliştirme işi Los Angeles'te hep sivil inisiyatifin elinde olmuştur.



Şekil 2.16 Pasadena, 1906. Colorado Avenue'den doğuya bakış (Fogelson, 1967)



Şekil 2.17 Pasadena, 1928. Colorado Avenue'den doğuya bakış (Fogelson, 1967)

Los Angeles kentinin yükselme yıllarında ticari ve endüstriyel gelişme, nüfus artışı ve doğrudan buna bağlı olan sektörlerin gerisinde kalmıştır. Bunun nedenlerinden biri de doğal bir derin su limanının olmayışydı. California birliğe katıldıktan hemen sonra San Pedro resmi olarak liman yapıldı ama korunaklı değildi ve ancak küçük gemilerin yanaşacağı kadar derindi. 1860'lı yıllardan itibaren Los Angeles'li tüccarlara liman çok yetersiz gelmeye başladı. 1860'ların sonunda San Pedro yakınlarındaki Wilmington kentini geliştiren Phineas T. Banning adlı bir girişimci, liman ile Los Angeles'i bağlayan bir demiryolu inşa ettikten sonra Amerikan Kongresi'nden San Pedro Limanı'nın iyileştirilmesi konusunda talepte bulundu. California Senatörü Cornelius Cole'un da çabalarıyla, meclis tarafından bu talep yerinde bulundu ve ordu mühendislik birliği bu konuda fizibilite çalışması yapmakla görevlendirildi. Mühendislik birliği mevcut kanalın genişliğinin ve derinliğinin arttırılmasının uygun olacağına karar verdi. Kongre kararıyla yapım başladı ve 1881 yılında daha tamamlanmadan Los Angeles'in ticari deniz trafiği çok rahatlamıştı. 1880 yılında daha inşaat sürerken Banning, Kongre'den limanın daha da derinleştirilmesini talep etmişti; ancak bu istek reddedildi. Bu sırada California'nın San Francisco'dan sonraki ikinci büyük limanının neresi olması gerektiği konusunda tartışmalı sesler yükselmeye başladı. Kendini Los Angeles'e rakip olarak gören San Diego kendi limanının iyileştirilmesini istiyor, Los Angeles'teki farklı çıkar sahipleri kendi geliştirdikleri bölgelerle ilgili öneriler ortaya atıyorlardı. Santa Monica Körfezi, Redondo Sahili öneriler arasındaydı. Ancak yapılan fizibilite çalışmalarından anlaşılıyordu ki, adı geçen yerlerin hiçbiri Los Angeles'in liman gereksinimlerine karşılık verecek kadar büyük değildi. Los Angeles'e bir liman inşası kaçınılmazdı. Bu konuda biraraya gelen Los Angeles iş çevreleri Kongre'ye taleplerini iletiler. Çeşitli tartışmalar liman meselesini uzun süre sürüncemede bıraktı ve farklı çıkar çevrelerinin özellikle yer seçimi konusundaki talepleri büyük bir çıkmaz yarattı. 1896 yılında Kongre, Los Angeles Limanı'nın yer seçimini yapması için bir mühendisler kurulu görevlendirdi. Bu kurulun kararı San Pedro yönünde oldu ve yapım 1899 yılında başladı. 1912 yılında inşaat tamamlandığında San Pedro Körfezi korunaklı ve yüksek kapasiteli bir limana dönüşmüştü.

Yerel iş çevreleri, kentin kuruluş yıllarından itibaren sanayileşmenin Los Angeles için çok önemli olduğunun farkındaydılar. *Home Industry Protection League*¹ ve *Society for the*

¹ Yerel Sanayi Koruma Birliği.

*Promotion of Manufactures*¹ gibi kurumlar 1870'li yıllardan başlayarak öncelikle temel tüketim malları olmak üzere birçok ürünün yerel olarak üretilmesi için kampanyalar yürütüyorlardı. Ancak Los Angeles'te üretim rakamları göz önüne alındığında üretim artışı, nüfus artışının çok gerisindeydi.



Şekil 2.18 San Pedro Limanı, 1926 (Lazzareschi, 2000)

Bölgenin coğrafi ve ekonomik yapısı yoğunlaşmış bir endüstri üretiminin oluşması için uygun koşullar sağlamamaktaydı; dağınık bir nüfusun taleplerini doğru belirlemek zor bir işti ve bölgenin yalıtılmış coğrafyası üreticilerin kendilerine uzak pazarlar seçmesini çok zorlaştırıyordu. İş sıkıntısı ve sermaye sıkıntısı ancak, dönem koşullarında görece risksiz olan inşaat ve gıda üretimi gibi sektörlerin gelişimine izin vermekteydi. 1870'li yıllarda kıta geçen demiryollarının açılmasıyla birlikte coğrafi izolasyon azalmış ve konut sektöründeki patlama da nüfus artışına büyük ivme kazandırmıştır. Bu yıllardaki göçün temel teması üretim

¹ Üretimi Tanıtma Derneği.

olmaktan çok mülkiyettir (Fogelson, 1993). Bu yıllarda yarda¹ kare başına düşen emlak komisyoncusu miktarının Amerika'nın herhangi bir kentindekinden daha fazla olduğu bilinmektedir. 1890 yılında 50.000 nüfuslu (750 adet kayıtlı şirket) Los Angeles kentinin endüstriyel üretim rakamları San Francisco, Denver gibi büyükçe kentlerden az olmakla kalmayıp Portland ve Seattle gibi kuzey Pasifik sahilinin görece küçük kentlerinden de düşüktür. Los Angeles'in üretimi temel olarak un değirmenleri, marangozhaneler, mezbahalar ve basit tüketim malları imalathanelerinden ibaretti. Sonuç olarak kentin nüfus artışıyla gelen kendi büyümesine oranla, endüstriyel gelişimi olması istenenden çok yavaştı. Üretim olmadan nüfus artışının, imalathaneler olmadan meslek kollarının ve ulusal sermaye olmadan yerel sermayenin büyük bir başarı ile varlığını sürdürebilmesi, Los Angeles'in kuruluş yıllarından bugüne gelen karakterini açıklamakta önemli ipuçlarıdır. 1970'li yıllardan itibaren Los Angeles üzerine yapılan post-endüstriyel (bazen post-fordist) metropolis (ya da Edward W. Soja'nın deyişiyle 'Postmetropolis') tartışmaları bu temel karakterden doğmaktadır (Soja, 2000).

Çizelge 2.2 Los Angeles Limanı Toplam Ticaret Rakamları, 1888-1932 (Fogelson, 1993)

Year	Net tons (in thousands)	Year	Net tons (in thousands)	Year	Net tons (in thousands)
1888	518	1903	644	1918	2,091
1889	196	1904	710	1919	3,152
1890	186	1905	916	1920	4,340
1891	250	1906	853	1921	5,253
1892	304	1907	1,084	1922	10,286
1893	280	1908	984	1923	27,155
1894	239	1909	1,268	1924	22,214
1895	49	1910	1,713	1925	20,311
1896	134	1911	1,769	1926	24,080
1897	188	1912	1,867	1927	26,231
1898	187	1913	1,728	1928	25,696
1899	200	1914	1,835	1929	29,106
1900	215	1915	2,091	1930	28,213
1901	407	1916	1,921	1931	23,098
1902	498	1917	2,409	1932	20,098

Source: Board of Economic Survey, *Economic Survey of the Port of Los Angeles, July 15, 1933*, table 54.

¹ 1 yarda=0,9144 metre.

Çizelge 2.3 Bazı Amerikan Kentlerinin Üretim ve İşgücü Dağılımı, 1890 (Fogelson, 1993)

TABLE Manufacturing and Occupational Distribution in Selected Cities, 1890

City	Population (in thousands)	Number of mfg. establishments	Value of mfg. products (in millions)	Total working force (in thousands)	Per cent in selected occupational categories		
					Manufacturing and mechanical industries	Trade and transportation	Professional service
San Francisco	299	4,059	\$135.6	147	33.2	28.2	5.7
Denver	107	762	29.2	53	33.7	29.0	6.3
Trenton	57	885	25.6	23	55.4	20.2	3.6
Portland	46	569	25.4	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Dayton	61	937	22.4	25	46.3	22.1	4.6
Hartford	53	513	17.2	24	39.6	27.5	5.2
Evansville	51	482	12.8	22	37.3	23.7	5.8
St. Joseph	52	276	11.9	22	32.1	36.2	5.0
Seattle	43	331	10.2	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Los Angeles	50	750	9.9	21	25.0	31.2	10.1

Source: U.S. Census Office, *Report on Manufacturing Industries in the United States at the Eleventh Census: 1890, Part II* (Washington, 1895), pp. 166-169, 214-217, 302-305, 430-433, 462-465, 530-533, 558-561, 594-597, 634-637; U.S. Census Office, *Report on the Population of the United States at the Eleventh Census: 1890, Part II* (Washington, 1897), pp. 628-629.
n.a. denotes not available.

1910 yılına gelindiğinde, Los Angeles nüfusu son yirmi yılda göç yoluyla gelen çeyrek milyon yeni insan ile birlikte yarım milyonu bulmuş ve dolayısıyla yerel pazarda talep yükselmiş ve geliştirilen San Pedro Limanı ile birlikte mal taşıma olanakları artmıştır; ancak sanayileşme hala tam olarak gelişmemiştir. Üretim alanında hala ciddi bir kapital sorunu yaşanmaktadır. Los Angeles’li iş adamlarının büyük bir bölümü üretim ile ilgilenmemektedir. Arazi geliştirme, altyapı, insan taşımacılığı, ticaret gibi alanlarda çok büyük yatırımları gerçekleştiren Henry E. Huntington, Arthur D. Letts ve H. J. Whitley gibi büyük girişimciler üretim alanında ya çok küçük girişimlerde bulunuyorlar ya da hiç bu sektöre girmiyorlardı. Yeni gelenler de çoğunlukla üretim alanında çalışmıyorlardı. Görece olarak daha varlıklı olan beyaz çoğunluk, genelde ticaret ya da çeşitli meslek alanlarında çalışıyorlardı. Eğitim ve varlıktan yoksun olan ve ırk ayrımcılığı dolayısıyla toplumsal yaşamın içine giremeyen renkli azınlıklar ise üretim alanında çalışabilirlerdi; ancak günün koşullarında daha çok kamu işçiliği ya da hizmetçilik, bakıcılık gibi işlerde çalışıyorlardı.

Yukarıda sözü edilen olumsuzluklara karşın Los Angeles kentinin sanayi üretimi 1900 yılına gelindiğinde Seattle, Portland ve Denver’ın üretimini geçmiştir; ancak doğunun ve ortabatinın Minneapolis, Kansas City, Indianapolis ve Rochester gibi, benzer ölçekteki endüstrileşmiş kentleriyle karşılaştırıldığında geridedir. Buna ek olarak yukarıda sözü eden kentlerin çoğunda ülke ölçeğinde sanayi kurumları bulunmakla birlikte, Los Angeles’teki üretim küçük ve dağınıktır.

Çizelge 2.4 Bazı Amerikan Kentlerinin Üretim ve İşgücü Dağılımı, 1909 (Fogelson, 1993)

TABLE Manufacturing and Occupational Distribution in Selected Cities, 1890

City	Population (in thousands)	Number of mfg. establishments	Value of mfg. products (in millions)	Total working force (in thousands)	Per cent in selected occupational categories		
					Manufacturing and mechanical industries	Trade and transportation	Professional service
San Francisco	299	4,059	\$135.6	147	33.2	28.2	5.7
Denver	107	762	29.2	53	33.7	29.0	6.3
Trenton	57	885	25.6	23	55.4	20.2	3.6
Portland	46	569	25.4	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Dayton	61	937	22.4	25	46.3	22.1	4.6
Hartford	53	513	17.2	24	39.6	27.5	5.2
Evansville	51	482	12.8	22	37.3	23.7	5.8
St. Joseph	52	276	11.9	22	32.1	36.2	5.0
Seattle	43	331	10.2	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Los Angeles	50	750	9.9	21	25.0	31.2	10.1

Source: U.S. Census Office, *Report on Manufacturing Industries in the United States at the Eleventh Census: 1890. Part II* (Washington, 1895), pp. 166-169, 214-217, 302-305, 430-433, 462-465, 530-533, 558-561, 594-597, 634-637; U.S. Census Office, *Report on the Population of the United States at the Eleventh Census: 1890. Part II* (Washington, 1897), pp. 628-629.
n.a. denotes not available.

Birçok vizyon sahibi Los Angelesli sermayedar Los Angeles'in bir endüstri kenti olabileceğini düşünmüyor, daha ziyade tarıma ve tüketim mallarının yerel pazar için üretimine dayalı dağınık bir sanayileşme olacağı tahmin ediliyordu ve bu kaygı vericiydi. Kaygının iki temel nedeninden birincisi, herkes sanayileşme yolunda giderken Los Angeles'in bu konuda bir atılım yapamamasının çok büyük bir düşüşe yol açabilecek olmasıydı; ikincisi ise bu nüfus artışı ile birlikte eğer dengeli bir gelişme sağlanamazsa halk fakirleşebilirdi. Belirli meslek gruplarından çok fazla insanın olması dengesiz bir düzen oluşturacaktı. *Los Angeles Chamber of Commerce*¹ bu endişeleri dikkate alarak, iş adamlarını olanaklardan haberdar edebilmek için bir *Committee of Manufactures*² ve Güney California endüstrisini tanıtmak için de bir *Industrial Bureau*³ kurdu. Ancak Ticaret Odası'nın beklentilerinin aksine, iki beklenmeyen gelişme 1915 yılından sonra kentin gelişmesinde önemli rol oynayacaktı. Film sektörü (ya da A.B.D.'de kullanılan adıyla film endüstrisi) ve petrol kuyuları. Film üreticilerinin bu bölgeyi seçmeleri biraz tesadüf, biraz da iklim ve peyzaj ile geniş ve ucuz arazi yüzünden olmuştur. Bölgenin uzaklığı film endüstrisi için bir engel oluşturmuyordu. Film, taşınması kolay bir üretim nesnesi olarak Los Angeles'teki stüdyolarda hazırlanıyor ve kolaylıkla Amerika'nın (ve dünyanın) her yerine ihraç edilebiliyordu. 1930 yılına gelindiğinde bölgede kurulu olan ellinin üzerinde film stüdyosu, 15.000 kişiye iş sağlayacaktı. 1930 yılı dahilinde film endüstrisi 129,3 Milyon Dolar ciro yapmış ve bunun 72,1 Milyon Dolarını masraflar ve maaşlar olarak harcamıştır (Fogelson, 1993). Film endüstrisinin Los

¹ Los Angeles Ticaret Odası.

² Üretim Komitesi.

³ Sanayi Bürosu.

Angeles'te kurulmuş olmasının bölge için önemi giderek daha iyi anlaşılacaktı. Film işi çok kârlı bir iş idi.

Güney California'daki varlığı uzun süredir bilinen petrol ise ancak Yüzyıl başında pazarın büyük ölçüde genişlemesiyle bir üretim nesnesi olmaya başladı. O zamanlarda yerel petrol şirketleri Los Angeles limanından yaklaşık olarak günde bin varil petrol yüklüyorlardı. Talebin büyük bir hızla artmasıyla birlikte uluslararası petrol şirketleri de donanımlarını Los Angeles Havzası'na taşıdılar. Birinci Dünya Savaşının ardından Los Angeles'teki petrol üretimi o kadar arttı ki, Huntington Beach, Montebello, Seal Beach, Santa Fe Springs ve Long Beach'teki petrol üretiminin toplamı, günde bir milyon varile kadar çıkan rakamlarla Birleşik Devletler'in petrol gereksiniminin yüzde dokuzunu ve dünya petrol ihtiyacının yüzde beşini karşılar hale geldi. Daha sonra kurulan otuzun üzerindeki petrol rafinerisiyle birlikte petrol ve yan ürünleri üretimi birçok kişiye iş olanağı oluşturdu. Petrol ve tüm yan sanayileri kısa bir süre içinde bölgenin en önemli üretimi haline gelmiştir.



Şekil 2.19 Huntington Beach'te Petrol Üretimi, 1940 (Lazzareschi, 2000)

Bu gelişmeler Los Angeles ekonomisi için her ne kadar gelişmeyi hızlandırıcı görünse de bunların yükselmesinden önceki koşullar hala devam ediyordu ve Ticaret Odası'nın kaygıları da sona ermemişti. Oda daha önce de yapmayı planladığı bölge tanıtım hizmetlerine ağırlık vermeye karar verdi. Hedef Doğu'daki büyük sanayicilerin dikkatini Güney California'ya çekmekti. O yıllarda zaten üretimlerini merkezi bir modelden, daha ekonomik desantralize modellere dönüştürmeyi düşünen *Ford Motor Company* gibi şirketler için Los Angeles iyi bir seçenektir. Üretimleri büyük ölçüde Uzak Doğu'dan gelen kauçuğa bağlı olan *Goodyear*, *Goodrich* ve *Firestone* gibi büyük lastik üreticileri için de Los Angeles, Uzak Doğu'ya erişim kolaylığı dolayısıyla çok iyi bir seçenektir. 1930'ların sonuna doğru bu şirketlerin Batı Yakası üretim kolları Los Angeles'te kurulmuş olacaktı.

1930 yılına gelindiğinde Los Angeles'te bulunan 4.900 üretim kuruluşu toplam 145.000

kişiyi iş imkanı sağlıyordu. 1909 yılından beri kaydedilen büyük gelişmeye karşın Los Angeles hala nüfus artışı ile üretim artışı arasındaki dengeyi tam olarak kurabilmiş değildi. Daha az nüfus ile daha çok üretim yapan St. Louis, Cleveland, Detroit ve Philadelphia gibi kentler Los Angeles'in önünde gidiyordu. San Francisco'yu üretim çıktılarında geride bırakan Los Angeles, dev petrol üretimi ve film endüstrisi, otomobil ve lastik üretimi, mobilya ve giyim atölyeleri, mezbahaları, yayınevleri ve orman ürünleri endüstrisiyle çok önemli bir yol katetmişti ancak hala çok eksik vardı. Demir ve çelik bulunmamasıyla birlikte, gelişen elektronik, kimya ve havacılık sanayilerinin Los Angeles'te gelişmeleri için koşullar hazırды.

Çizelge 2.5 Bazı Amerikan Kentlerinin Üretim ve İşgücü Dağılımı, 1929 (Fogelson, 1993)

TABLE Manufacturing and Occupational Distribution in Selected Metropolitan Areas, 1929

City	Population (in thousands) ^a	Number of mfg. establishments ^b	Value of mfg. products (in millions) ^b	Total working force (in thousands) ^c	Per cent in selected occupational categories		
					Manufacturing and mechanical industries ^c	Trade and transportation ^c	Professional service ^c
Detroit	2,100	2,806	\$2,844.6	689	48.5	13.9	6.2
Pittsburgh	2,023	2,587	2,015.4	279	34.4	16.9	7.7
St. Louis	1,335	3,287	1,542.0	386	36.9	16.8	6.3
Cleveland	1,311	2,912	1,505.5	395	44.3	13.8	6.4
Los Angeles	2,208	4,908	1,319.4	581	26.2	21.0	12.2
Milwaukee	879	2,218	1,166.5	254	46.3	14.8	6.7
San Francisco-							
Oakland	1,307	3,903	1,165.7	334	27.1	18.5	8.3
Seattle-Tacoma	627	1,757	389.8	176	29.5	19.7	9.2
Multnomah County (Portland)	338	1,087	196.7	145	30.0	19.7	9.4
Denver County (Denver)	288	781	144.2	130	25.7	20.3	10.1

Source: U.S. Bureau of the Census, *Fifteenth Census of the United States. Manufactures: 1929. Volume III* (Washington, 1933), pp. 61, 69, 72, 82, 87, 250, 258, 286, 294, 402, 407, 434, 441, 454, 539, 546, 561, 568; U.S. Bureau of the Census, *Fifteenth Census of the United States: 1930. Population. Volume IV* (Washington, 1933), pp. 22-23.

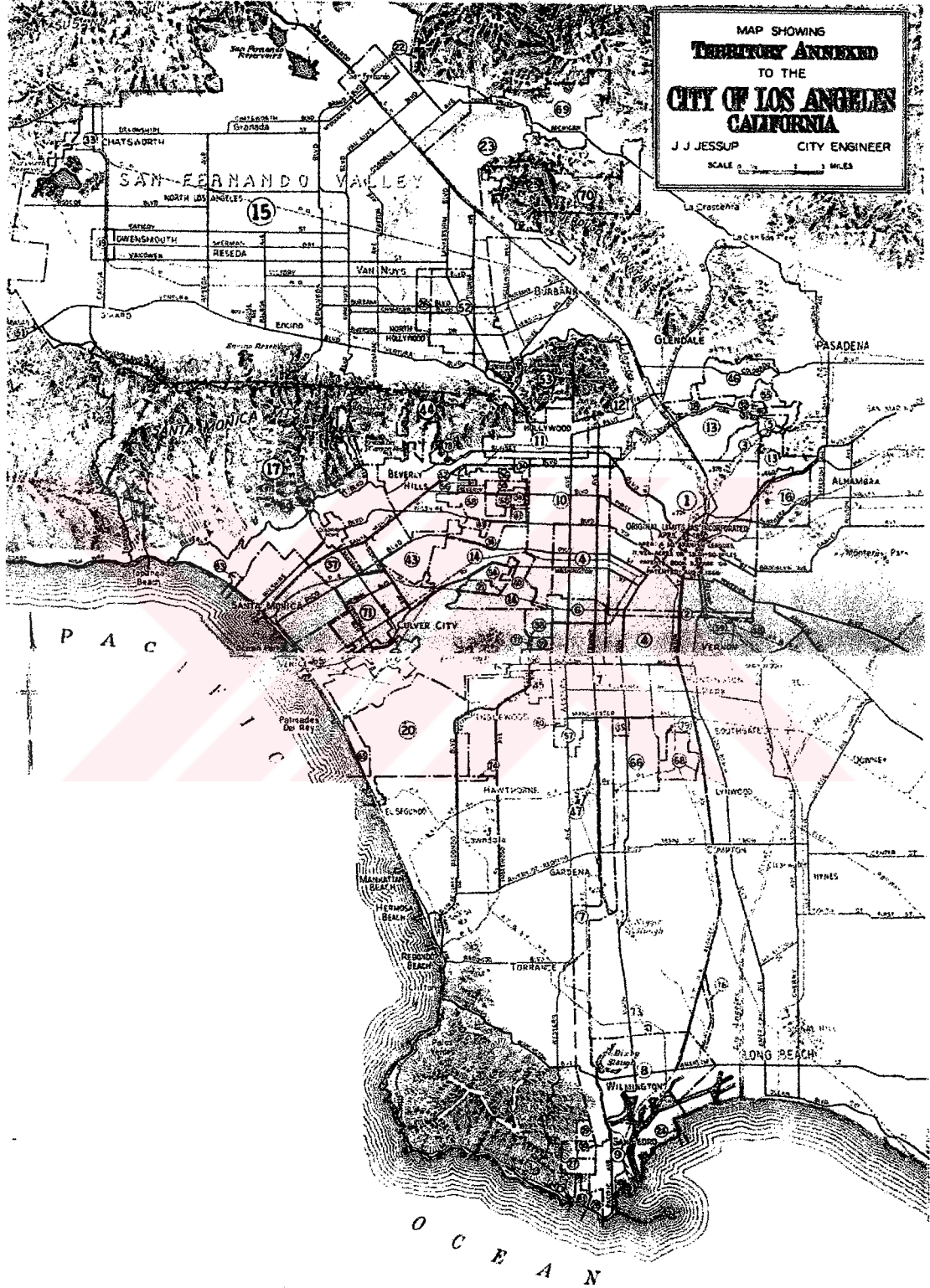
^a For metropolitan districts.

^b For industrial districts.

^c For city proper.

1870 – 1930 yılları arasında Anaheim (1878), Riverside (1883), Santa Monica, Santa Ana (1886), Colton, Monrovia (1887), Compton, Orange, Redlands, San Jacinto, Lake Elsinore, South Pasadena, Pomona (1888), Ontario (1891), Redondo Beach (1892), Corona, Pasadena (1896), Long Beach (1897), Whittier, Azusa (1898), Covina (1901), Santa Paula (1902), Alhambra, Arcadia, Oxnard (1903), Fullerton (1904), Vernon (1905), Newport Beach, Huntington Park (1906), Hermosa Beach, Claremont, Sierra Madre (1907), Inglewood (1908), Huntington Beach (1909), Chino, Hemet (1910), Burbank, Glendora, Rialto, Perris, San Fernando, San Gabriel, San Marino, Banning, Needles (1911), Manhattan Beach, El monte, Beaumont (1912), Avalon, La Verne, Glendale, Upland (1913), Fillmore, Beverly Hills (1914), Seal Beach (1915), Blythe, Monterey Park (1916), Culver City, El Segundo, Brea (1917), Montebello (1920), Torrance, Lynwood, Ojai (1921), Hawthorne (1922), West

Covina, South Gate (1923), Maywood, Signal Hill (1924), La Habra (1925), Placentia (1926), Tustin, Laguna Beach, Bell (1927) ve San Clemente (1928) belediyeleri kurulmuştur (Soja, 2000).



Şekil 2.20 Los Angeles'in Genişlemesi, 1850-1930 (Fogelson, 1993)

Çizelge 2.6 Los Angeles'in Genişlemesi, 1850-1930 (Fogelson, 1993)

TABLE Territorial Expansion of Los Angeles, 1850-1930					TABLE Territorial Expansion of Los Angeles, 1850-1930 (cont.)				
Number	Date	Name	Sq. miles ^a	Total sq. miles ^a	Number	Date	Name	Sq. miles ^a	Total sq. miles ^a
1	1781	Los Angeles (before expansion)	28	28	43	1923	Ambassador	3	373
2	1859	Southern Extension	1	29	44	1923	Laurel Canyon	14	387
3	1895	Highland Park	1	31	45	1923	Hyde Park ^b	1	388
4	1896	Southern & Western	10	41	46	1923	Eagle Rock ^b	3	391
5	1899	Garvanza	1	41	47	1923	Vermont	*	391
6	1899	University	2	43	48	1923	Laguna	*	391
7	1906	Shoestring	19	62	49	1923	Carthay	*	392
8	1909	Wilmington ^b	10	72	50	1923	Rosewood	1	392
9	1909	San Pedro ^b	5	76	51	1923	Agoure	*	392
10	1909	Colegrove	9	85	52	1923	Lankershim	8	400
11	1910	Hollywood ^b	4	90	53	1924	Providencia	5	405
12	1910	East Hollywood	11	101	54	1924	Cienega	1	406
13	1912	Arroyo Seco	7	108	55	1924	Annandale	1	406
14	1915	Palms	7	115	56	1924	Clinton	*	406
15	1915	San Fernando	170	285	57	1924	Wagner	1	407
16	1915	Bairdstown	3	288	58	1924	Fairfax	2	409
17	1916	Westgate	49	337	59	1925	Holabird	*	409
18	1916	Occidental	1	338	60	1925	Danziger	*	409
19	1917	Owensmouth	1	339	61	1925	Hamilton	*	410
20	1917	West Coast	12	351	62	1925	Martel	*	410
21	1918	West Adams	1	352	63	1925	Santa Monica Canyon	*	410
22	1918	Griffith Ranch	*	352	64	1925	Beverly Glen	1	410
23	1918	Hansen Heights	8	360	65	1925	Venice ^b	4	415
24	1918	Ostend	*	360	66	1926	Green Meadows	4	419
25	1918	Orange Grove	*	360	67	1926	Buckler	*	419
26	1919	West Lankershim	1	362	68	1926	Watts ^b	2	420
27	1919	Dodson	1	363	69	1926	Sunland	6	427
28	1919	Fort McArthur	1	363	70	1926	Tuna Canyon	8	434
29	1919	Peck	*	364	71	1927	Mar Vista	5	439
30	1919	Harbor View	*	364	72	1927	Barnes City ^b	2	441
31	1920	St. Francis	*	364	73	1927	Brayton	*	441
32	1920	Hill	*	364	74	1928	Wiseburn	*	441
33	1920	Chatsworth	*	364	75	1928	White Point	*	441
34	1922	La Brea	2	366	76	1930	Classification Yard	*	442
35	1922	Manchester	*	366	77	1930	View Park	*	442
36	1922	Melrose	1	367	78	1930	Sentney	*	442
37	1922	Sawtelle ^b	2	369	79	1930	Tobias	*	442
38	1922	Angeles Mesa	1	370					
39	1922	Angeles Mesa No. 2	*	370					
40	1922	Rimpau	*	370					
41	1923	Hancock	*	370					
42	1923	Evans	*	371					

Source: J. J. Jessup, City Engineer, "Map showing Territory Annexed to the City of Los Angeles California."

^a To the nearest square mile.

^b Indicates acquisition by consolidation, all others by annexation.

* Less than one square mile.

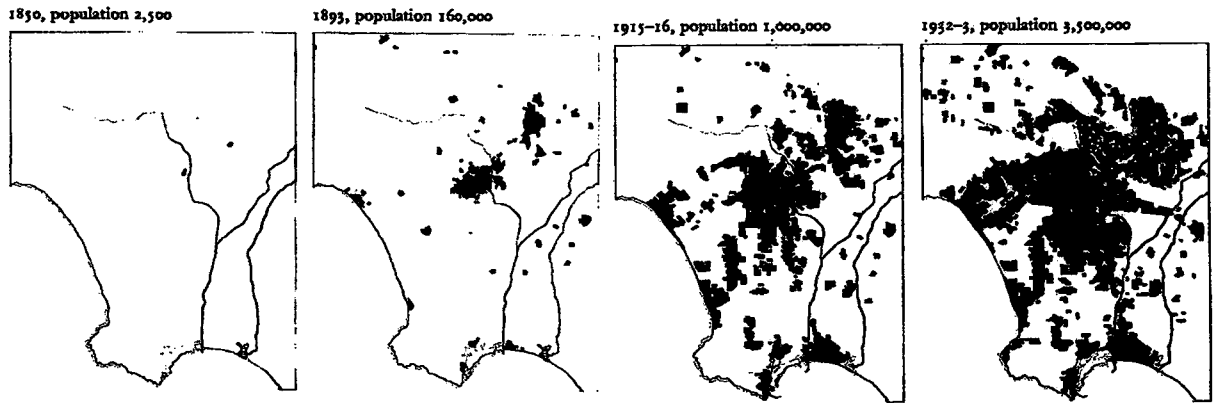
2.4 1930'lar: Büyük Buhran ve Los Angeles

1920'lı yıllarda Los Angeles, Amerika Birleşik Devletleri'nin herhangi başka bir kentinden daha çok gelişmeye ve dönüşüme sahne olmuştur. Bölge nüfusu on yıl içerisinde neredeyse ikiye katlanarak 2,6 Milyona ulaştı. Bu on yıl nüfus artış ivmesinin Los Angeles tarihindeki doruk noktasıdır. 1929 yılında borsadaki ani ve önlenemez düşüşle başladığı kabul edilen 30'lar buhranı Los Angeles gelişmesini de yavaşlatacaktır. Ancak Los Angeles bölgesinin sahip olduğu kesintisiz gelişme örüntüsü krizin etkilerinin Los Angeles'te, Amerika'nın geneline kıyasla daha az hissedilmesine neden olmuştur. Bölgenin önde gelen ekonomi motorları 1930'lar krizini kolay atlatacak ve Los Angeles II. Dünya Savaşı'nın eşliğinde başka bir atılım dönemine girecektir.

1920-1940 yılları arasındaki dönem dünyanın birçok büyük sanayi kenti için bir ekonomik krizler ve hızlandırılmış kentsel yeniden yapılanma dönemi olmuştur. Los Angeles'te 1870-1900 yılları arasında yaşanan ilk gelişme dalgası gibi bir sonraki dalga da krizle son bulmuştur. Ancak bu durum Los Angeles için kesintisiz bir süreçtir. 20'li ve 30'lu yıllarda daha önceki gelişmeler yeniden yapılandırılmamış, aksine kuvvetlendirilmiştir. (Soja, 2000)

Göç dolayısıyla toprağa olan yüksek talep, petrol üretimi ve buna dayalı yan sanayiler özellikle Los Angeles'in güneyinde önemli sonuçlara yol açtı. Limanın tamamlanmasıyla birlikte Long Beach–Los Angeles arasında uzanan geniş araziler kentsel ve endüstriyel gelişmeye açılacaktı. Sessiz sinema döneminin kapanmasıyla birlikte çok daha büyük bir hızla gelişmeye başlamış olan 'hareketli resim' endüstrisi, bu dönemin en önemli üretim alanıydı ve 1930'ların sonlarında yaklaşık 40.000 kişiye iş olanağı sağlamaktaydı. Hollywood'da üslenmiş olan bu sektör Kuzey Hollywood'dan Culver City'ye kadar uzanan bir alanda faaliyet göstermekteydi. İki dünya savaşı arasında yükselişe geçen bir diğer sektör de havacılık endüstrisi idi. 1920'li yıllarda başlayıp 30'larda gelişmeye devam eden bu sektörün asıl atılımı ve Güney California'nın bu konuda Amerika liderliğini ilan etmesi ile II. Dünya Savaşı'ndan sonra olacaktır.

1920'li ve 30'lu yıllar Los Angeles County'nin (ilçe) büyüme hızındaki doruk noktasına tekabül ederler. 1940 yılına gelindiğinde Los Angeles Kentinde geliştirilmemiş tek bir bölge kalmamıştır ve güneybatıda Long Beach'e kadar olan alanda da sanayi bölgeleri ve işçi sınıfı altkentleri kente eklemlenmektedir.



Urban growth in the Greater Los Angeles area, 1850-1933

Şekil 2.21 Los Angeles Kentsel Gelişimi, 1850-1933 (Banham, 1973)

1940 yılında Los Angeles County, beş county'den (Los Angeles, Orange, Ventura, San Bernardino ve Riverside) oluşan bölge nüfusunun yüzde 86'sını barındırıyordu. 1930'lu yıllarda dört yeni belediye kurulmuştur: Gardena, Indio (1930), Palm Springs (1938) ve Palos Verdes Estates (1939) (Soja, 2000). Bu dönemde kurulan belediyelerden Gardena dışındakilerin tümü Los Angeles County dışındadır. Bu da Los Angeles County'nin artık tamamıyla kentleştiğini göstermektedir.

1935 yılında Los Angeles County, Birleşik Devletler endüstriyel bölgeler sıralamasında beşinci gelmekteydi ve oldukça geniş bir üretim çeşitliliğine sahipti. Başta film endüstrisi olmak üzere petrol rafinmanı, uçak üretimi ve otomobil montajında birinci, lastik üretiminde ikinci, mobilya üretimi ve kadın giyiminde dördüncü olan Los Angeles'te birçok farklı üretim alanı mevcuttu (Soja, 2000).

1920 sonrası Los Angeles'e olan göç Amerikan tarihinin en büyük kentsel iç göç hareketidir. 1930'larda göç bir miktar şekil değiştirmiş ve Los Angeles, Oklahoma ya da Arkansas gibi güney eyaletlerinden gelen daha az varlıklı göçmenleri de çekmeye başlamıştır. Buna yine bu eyaletlerden ve diğerlerinden gelen siyahlar da eklenince, güney Los Angeles'in altkentleri – farklı mahallelere yerleşen– bu insanlarla dolmaya başlamıştır. Bu durum da bir anlamda Aşağı Mississippi Deltası'nın etnik coğrafyasının Los Angeles'e taşınması anlamına gelmiştir ki bu coğrafya Amerika Birleşik Devletleri'nin o zaman da, şimdi de en fakir ve etnik ayrımcı bölgelerinden biridir (Soja, 2000).

Çizelge 2.7 Los Angeles'te Zenci ve Ülke Dışında Doğmuş Nüfus, 1890-1930

TABLE Negro Population and Nativity of Foreign Born in Los Angeles, 1890-1930

Place	1890	1900	1910	1920	1930
Northern and Western Europe	7,900	12,245	32,041	44,391	80,272
England	1,817	3,017	7,581	11,485	22,275
Germany	2,767	4,032	9,684	10,563	18,094
Southern and Eastern Europe	816	1,644	13,557	29,566	60,114
Italy	447	763	3,802	7,931	12,685
Russia	73	293	4,758	9,691	19,744
Asia	1,881	2,077	5,865	11,028	18,123
Japan	40	152	3,931	8,536	11,832 ^a
Other America	1,963	3,802	14,218	36,177	86,691
Mexico	493	817	5,632	21,653	53,648 ^a
Other regions	192	196	452	969	1,935
American Negroes	1,250	2,131	7,599	15,579	38,894

Source: U.S. Bureau of the Census, *Thirteenth Census of the United States. 1910.*

Genel ekonomik buhran ve beyaz ve siyah işçi sınıfı yoğunluğunun artması ile birlikte zaten mevcut olan anti-Meksika duyguları ‘fetih sonrası’ birkaç kez daha ortaya çıktığı gibi tekrar açığa çıktı. Baskılarla birlikte bir zamanlar Meksika toprakları olan bu bölgede hem ‘yabancı göçmen’ hem de ‘yerli’ sakin olan Meksikalılar zaman zaman topluca sınırdışı edilme olaylarına maruz kaldılar. Mevcut Meksikalı nüfusu bu dönemde, sınırdışı edilmek ya da istekli olarak geriye dönmek suretiyle üçte bir oranında azalmıştır (Soja, 2000).

2.5 1940–1970, Büyük Atılım

Savaş sonrasının uzun ve kararlı yükselişi Amerika Birleşik Devletleri’nin hiçbir kentinde, Los Angeles’te olduğu kadar yoğun yaşanmamıştır. 1940-1970 yılları arasında nüfus neredeyse üçe katlanmış ve bölge nüfusu, 7 milyon yeni insanla birlikte 10 milyonu bulmuştur. Bu büyüme hızına Birinci Dünya kentleşme tarihinin hiçbir noktasında rastlanmaz. Los Angeles County 2,8 milyon kişiden 7 milyon kişiye ulaştıysa da çevre county’lerin nüfus ivmeleri daha da büyük olmuştur. Diğer dört county’nin nüfusu yarı milyondan az bir sayıdan, otuz yıl içerisinde neredeyse 3 milyona ulaşmıştır. Orange County tek başına on kat büyüyerek 1,4 milyonu bulmuştur. Los Angeles çevresinde olanlar, daha önce örneğine rastlanmamış bir hızda gelişen bir toplu altkentleşme olarak adlandırılabilir.

Kurulan altkentler çok kısa içinde küçük küçük yeni kentlere (belediyeler) dönüşmekte idi. Otuz yıl içerisinde altmışa yakın yeni kent oluşmuştur ki bu da toplam belediye sayısını 140 yapmıştır. Zaten ‘parçalanmış’ olan metropol daha da küçük parçalara ayrılmaktadır. Bunların çoğu 30’larda kurulan alt tabaka altkentlerinden farklı olarak çoğunlukla beyaz, orta sınıf altkent belediyeleri idi. Prototipleri Lakewood (1954) sayılabilecek olan bu *city by contract*¹’lar neredeyse önceden yazılmış bir senaryoyu canlandırır gibi temel hizmetlerini county’den satın alıyorlardı. Bu altkentlerin kurulma ve gelişme süreçlerini Edward Soja, şehir kurma temalı popüler bilgisayar oyunu *SimCity*’ye benzetmektedir (Soja, 2000). Lakewood, başarılı bir örnek olarak neredeyse bir prototip oluşturmaktadır. Los Angeles County’nin doğusunda 1954 sonrası kurulmuş olan 57 yeni belediyenin tamamı bu modeli benimsemişlerdir. Aralarındaki temel fark, hitap edecekleri potansiyel alıcı kitesinin olası farklı talepleri olan bu kentlerden bazıları bu farklılıklarını açıkça ifade ederler: City of Industry ya da City of Commerce gibi. Birçoğu spesifik amaçlar için kurulmuşlardır: Irwindale, bir depolar bölgesi olarak ya da Bradbury, büyük parselleri ve yaya kaldırımlarının

¹ Kurulmuş kent.

mevcut olmaması gibi özellikleri ile, şehirden uzak kalmak isteyen zenginler mahallesi olarak tasarlanmış ve inşa edilmişlerdir. Palos Verdes Yarımadası'nda kurulmuş olan Rolling Hills ya da Rolling Hills Estates gibi kentler kontrollü girişleri olan, duvarlarla çevrelenmiş ve silahlı güvenlik görevlileri ile korunan *gated community*'lerin Los Angeles'te inşa edildiği ilk yerlerdir. Genelde, görece daha yoksul olan beyaz güneyliler Bellflower yakınlarındaki endüstriyel bölgede, Bell Gardens, Cudahy ve Downey'de toplanmışlardı. Maddi durumları daha iyi olan beyaz orta sınıf aileler bu yıllarda periferiye ve Ventura County'ye (Camarillo, Thousand Oaks, Simi Valley Kentleri), ya da Orange County'ye (Garden Grove, Costa Mesa, Yorba Linda'nın aralarında bulunduğu yaklaşık bir düzine kent) doğru kaymaya başlamışlardır (Soja, 2000)

Coğrafi olarak parçalanmış olduğu gibi, toplumsal olarak da parçalanmış olduğu görünen Los Angeles'te herkese ayrılmış bir yer vardı. Bütün bu toplumsal hareketler yaşanırken şehir dışına çıkacak gücü bulunmayan, yarım milyona yakın siyah Amerikalı, Los Angeles City sınırları dahilindeki, bundan böyle South Central olarak bilinecek olan bölgeye ve siyahlara yakın sayıda *latino*¹ da daha yerleşilmemiş olan East Los Angeles bölgelerinde kontrolsüz biçimde yoğunlaştı (Soja, 2000). Zamanla bu bölgelerdeki sorunlar çok artacak ve federal müdahaleler kaçınılmaz olacaktı.

Federal Hükümetin Los Angeles konusundaki öncelikli planları ise tümüyle başka konulara odaklanmıştı. Pearl Harbour çıkartması, ve Kore savaşlarının ardından Los Angeles başkan Eisenhower'in deyişiyle 'Amerikan askeri endüstrisinin kalesi' olacaktı. Bölgenin daha önce sözü edilen ekonomik ve endüstriyel motorları gelişimini sürdürürken, dev ölçekli bir savunma endüstrisi mevcut bölge sistemine eklemlenmiştir. Askeri havacılık ve uzay endüstrisi (aerospace industry) araştırma merkezleri, hizmet sağlayıcıları ve büyüyen elektronik sektörüyle birlikte, coğrafi olarak Kuzey San Fernando Vadisi'nden güneyde Long Beach'e ve hatta Orange County'ye kadar uzanan bir alana yayılı bir bölgesel ağ oluşturmuştur. Birlikte ele alındığında bu bölge Silikon Vadisi de dahil olmak üzere tüm rakiplerinden daha geniş bir yüksek teknoloji endüstrisi kompleksi oluşturmaktadır.

Bu uzun ilerleme dönemi, Los Angeles merkezli etnik ve sınıfsal çatışmalar açısından da oldukça hareketlidir. 1943 yılında, *Zoot Suit* isyanları olarak anılan olaylar, uzun zamandır zaten varolan anti-Meksika hareketleri canlandı. Benzer şekilde 1942'de çıkartılan bir kararla

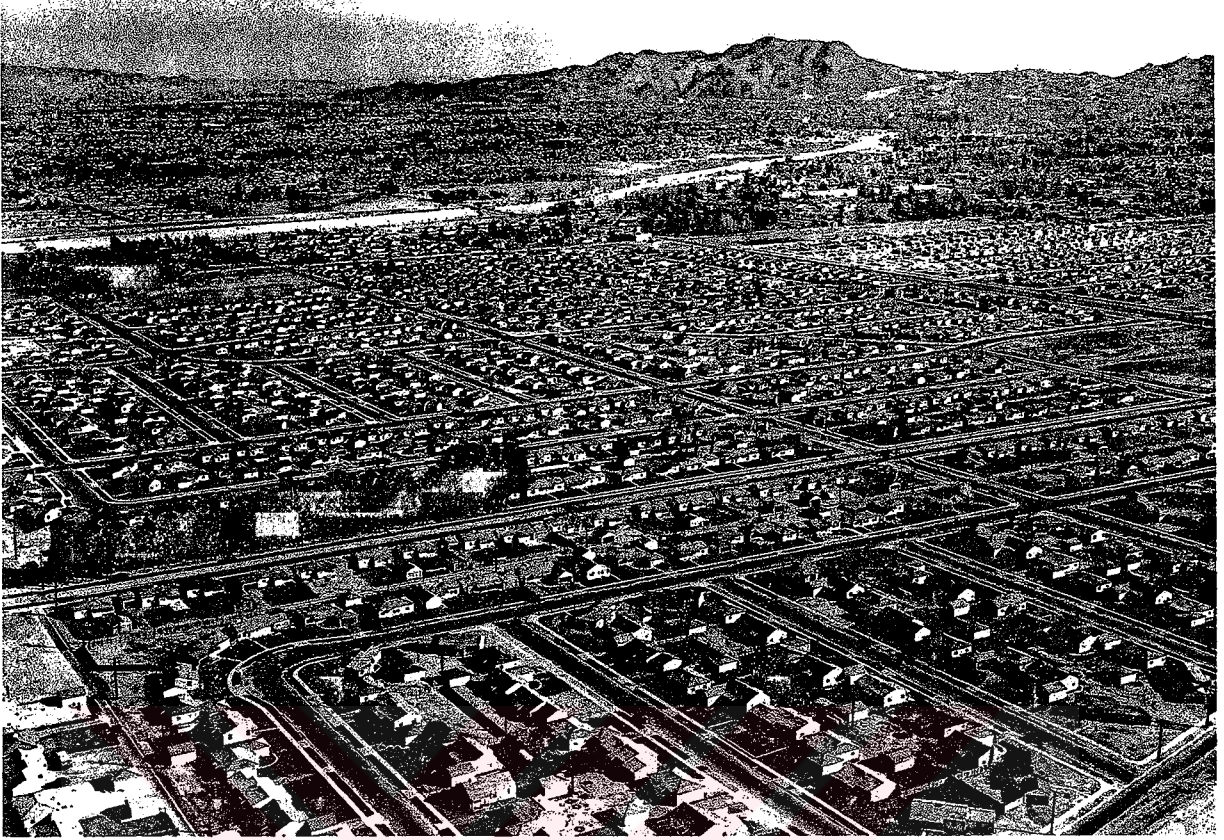
¹ Amerika-Meksika sınırının güneyinden, bölgeye göç eden herkes anlamında.

Amerikan vatandaşı olanlar dahil olmak üzere Los Angeles'te yaşayan otuz binden fazla Japonun, konsantrasyon kamplarına gitmeye mecbur edilmesi de zaten varolan anti-Asya hareketini doruk noktasına çıkarttı. Savaşı izleyen Soğuk Savaş yılları ise sosyalizmin ve sendikacılığın hedef seçildiği yıllardır.

Savaş sonrasında 10.000'e yakın düşük gelir grubu konut biriminin yapılması planlanan Chavez Ravine projesi ise Dodger Stadyumunun yapılması gerekçesiyle iptal edildi. Downtown Los Angeles'e çok yakın olan bu bölgenin bir etnik entegrasyon bölgesi olması planlanmıştı ancak kentsel yenileme buna izin vermedi. Düşük gelir grubu etnik kökenlerine göre Watts (siyahlar) ve East Los Angeles'te (*latinolar*) yerleşeceklerdi. Los Angeles kentinde 1950'li yıllardan 1970'lere kadar düşük gelir grubu için hiçbir konut yerleşmesi inşa edilmemiştir. Mevcut olan yerleşmelerde de herhangi bir iyileştirmeye rastlanmaz.

Los Angeles'te savaş sonrası kent gelişimi, büyük ölçüde endüstriyel gelişme örüntüsünü takip etmektedir. Los Angeles, Long Beach arasında kalan bölgenin yanı sıra, San Fernando Vadisi boyunca uzanan büyük araziler bu yıllarda büyük bir dönüşüm geçirmiş ve Los Angeles'in yeni endüstri ve konut bölgeleri haline gelmiştir. 1940-1970 yılları arasında altmışa yakın yeni kent (belediye) bu bölgede kurulmuştur. Bunlar, Coachella (1946), Bartstow (1947), Port Hueneme (1948), Fontana (1952), Costa Mesa, Buena Park (1953), Lakewood (1954), La Palma, Cabazon, Duarte, Industry, Irwindale, Norwalk, Paramount, Santa Fe Springs, San Juan Capistrano, Hidden Hills (1955), Baldwin Park, Cerritos, Cypress, Downey (1956), Rolling Hills, Rolling Hills Estates, Westminster, Fountain Valley, Bellflower, Bradbury (1957), La Puente, Pico Rivera, South El Monte (1958), Artesia, Lawndale, Rosemead, Walnut (1959), San Dimas, Commerce, Cudahy, La Miranda, Los Alamitos, Temple City (1960), Bell Gardens, Garden Grove, Montclair, Stanton (1961), Villa Park, Palmdale, Victorville (1962), Desert Hot Springs (1963), Norco, Hawaiian Gardens, Lomita, Camarillo, Thousand Oaks (1964), Yorba Linda, Indian Wells (1967), Carson (1968) ve Simi Valey'dir (1969)

1960'lı yıllara gelindiğinde, Los Angeles bölgesi büyük ölçüde federal sermaye ile geliştiriliyordu. Amerikan Savunma Bakanlığı ve diğer federal kuruluşlar konut kredisi ve ipotek sistemlerini destekliyorlardı. Bu da devasa ölçekli bir altkentleşmeyi ve konut yatırımlarının büyük bir hızla yapılabilmesini sağladı.



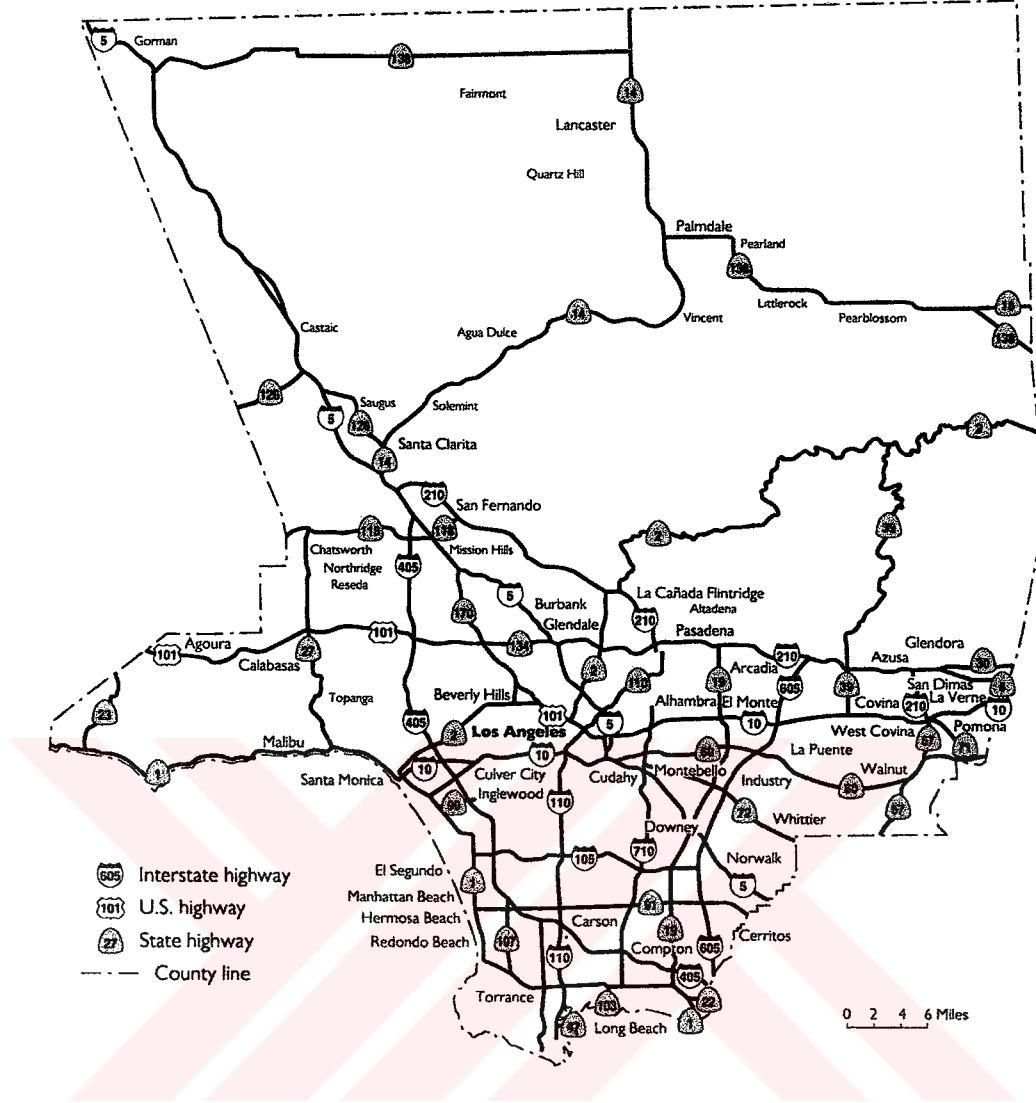
Şekil 2.22 Kuzey Hollywood'da Kaiser Homes Yerleşmesi, Şubat 1948 (Lazzereschi, 2000)

Federal sermayenin yatırım yaptığı alanlardan bir diğeri de yoğun bir kentsel otoyol ağıydı. Daha sonradan bölgenin simgesi haline gelecek olan bu ağ 1930'lu yıllarda planlanmaya başlandı. 1940 yılında *Los Angeles Regional Planning Commission*¹, Los Angeles Havzası için bir *parkway*² şeması oluşturdu. Ertesi yıl Pasadena Freeway (eski adıyla The Arroyo Seco Parkway) tamamlandı ve Hollywood Freeway'in bir bölümü trafiğe açıldı. San Bernardino ve Santa Ana otoyollarının yapımı II. Dünya Savaşı yıllarında başladı. Otoyolların büyük bir çoğunluğu ise 1950-1965 yılları arasında kalan onbeş yıllık dönemde yapılmıştır (Gebhard ve Winter, 1994).

Aşağıdaki kronolojik çizelge Los Angeles otoyollarının yapım başlama ve bitiş tarihlerine göre düzenlenmiştir. Bazı otoyollar henüz tamamlanmamış ve bazılarını da çok tartışmalıdır.

¹ Los Angeles Bölgesel Planlama Komisyonu.

² Röfujlü geniş yol.



The state highway system in Los Angeles County.

Şekil 2.23 Los Angeles Eyalet Karayolu Sistemi (Pitt ve Pitt, 1997)

Çizelge 2.8 Los Angeles Otoyollarının Yapım Tarihleri (Gebhard ve Winter, 1994)

Freeway:	Uzunluk (mil)	Koridor:	Tarihler:
Pasadena Freeway (Arroyo Seco Parkway)	8,0	SR 110	1934-1941
Hollywood Freeway	16,1	U.S. 101	1940-1968
San Bernardino Freeway	30,5	I-10	1943-1957
Santa Ana Freeway	43,0	I-5	1944-1964
Harbor Freeway	22,8	I-110	1952-1970
Long Beach Freeway	20,4	I-710	1951-1965 tamamlanmamıştır
Golden State Freeway	71,5	I-5	1955-1976

Foothill Freeway	41,2	I- 210	1955-1976
Artesia Freeway	17,6	SR 91	1956-1975
Ventura Freeway	80,4	U.S. 101	1958-1971
San Diego Freeway	93,7	I-405	1957-1964
Corona Freeway	-	I-15	1958- tamamlanmamıştır
Glendale Freeway	8,8	SR 2	1958- tamamlanmamıştır
Santa Monica Freeway	16,2	I-10	1961-1966
Santa Paula Freeway	-	SR 126	1963- tamamlanmamıştır
San Gabriel River Freeway	27,7	I-605	1963-1971
Antelope Valley Freeway	-	SR 14	1963-1973
Garden Grove Freeway	-	SR 22	1963- tamamlanmamıştır
Pomona Freeway	30,4	SR 60	1965-1971
San Fernando Valley Freeway	-	US 118	1968-1984
Orange Freeway	-	SR 57	1969-1973
Century Freeway (Anderson Freeway)	17,3	I-105	1970-1994

Kaynak: Caltrans Public Relations Department, 1996. I= interstate highway; SR= state route; U.S.=federal highway

Los Angeles, 1940-1970 yılları arasında Amerika Birleşik Devletleri'nin yaşadığı en hızlı ve en geniş kapsamlı sanayileşme ve kentsel gelişme olayına sahne olmuştur. Amerikan Rüyası kavramıyla artık özdeş sayılan bu kesintisiz gelişme, 1965 Watts isyanlarında, 1930'lar buhranında olduğundan daha çok tartışılmaya başlanmıştır. ABD'nin Yirminci Yüzyılda yaşadığı en sarsıcı olaylardan biri olan Watts isyanları çok geniş çapta yankı bulmuştur. 1970'lerden sonra Los Angeles gelişimi biraz farklı bir yola girecektir.

2.6 1970'ten Günümüze: Yeni Kentleşme

1970 yılından sonra, Los Angeles'in gelişme hızı oldukça düşmüş, ancak sürekli atılım örüntüsü, karakterini korumuştur. 70'li yıllar sonrası kentsel yeniden yapılanma politikaları çerçevesinde Los Angeles değişen yerel, ulusal ve global koşullara kolayca ve hızla uyum sağlamıştır.

Her ne kadar bu dönemde nüfus ivmesi düşüyse de rakamlar, yüzyıl dönümünde Los Angeles popülasyonunun yedi milyondan daha fazla arttığını göstermektedir. Rakamsal olarak bu, 1940-1970 döneminden daha fazladır. Eğer bu artış sürerse, Greater Los Angeles'in nüfusunun, New York'un nüfusunu 2010 yılından önce geçmesi beklenmektedir. Bu otuz yıl içerisinde Los Angeles County'nin nüfusu da üç milyon kişi artmıştır; ancak geriye kalan dört

county sözkonusu olduğunda artış daha da dramatiktir. Otuz yılda 4 milyonluk bir nüfus artışı olmuş ve yeni 39 belediye (şehir) kurulmuştur. Bunlarla birlikte Büyükşehir Los Angeles'in toplam belediye sayısı 170'i geçmektedir (Scott ve Soja, 1998).

Yeni kurulan şehirlerin birçoğu, *U.S. Census Bureau*'nun en hızlı büyüyen küçük kentler (50.000-150.000 arası) listesinin üst satırlarını paylaşmaktadır. Irvine, Mission Viejo, Lancaster, Moreno Valey'in aralarında olduğu bu kentler, altkentleşme sonrası oluşumun birer göstergesidirler. Bu durum da kitlesel altkentleşmeden (mass suburbanization), kitlesel bölgesel kentleşme (mass regional urbanization) diye tarif edilebilecek yeni bir olguya hızlı bir geçişe işaret eder (Soja, 2000). Buna benzer bir sürecin tüm endüstrileşmiş Kuzey Amerika için belirli bir noktaya kadar gerçek olduğu söylenebilir; ancak bu durum Güney California'da çok büyük bir hızla gerçekleşmektedir. Bu otuz yıllık dönem içinde kurulan tek yeni 'şehir içi' belediye, West Hollywood'dur. Sakinlerini büyük bir oranda eşcinsellerin oluşturduğu marjinal West Hollywood dışında kalan yeni belediyelerin çoğu periferidedir ve yalnızca mekezi gösteren Los Angeles haritalarına bile girmezler (İstanbul'un büyük bir bölümünün de hala çoğu şehir haritasında gösterilmediğini unutmamalı!).

1970 yılından sonra Los Angeles nüfus hareketinde son derece dramatik bir gelişme oldu. Federal hükümetin göçmen yasalarında yaptığı bir değişiklik, göçmen kotaları arttırıldı ve Los Angeles, kısa bir sürede dünyanın birçok coğrafyasından gelen göçmenler için önemli bir çekim noktası haline geldi. Daha önce daha çok iç göç hareketlerini karşılayan Los Angeles 70'lerden itibaren ABD'nin en önemli yabancı göçmen hedefi haline geldi. Bu durum Los Angeles'in etnik çeşitliliğini çok büyük ölçüde arttırmıştır. 1970'ler öncesinde yüzde 70 Anglo'dan oluşan nüfus, yirmi yıl gibi kısa bir süre içerisinde yüzde 60 Anglo olmayan bir nüfusa dönüşmüştür. Bir zamanlar Amerika'nın en beyaz ve en Protestan kenti iken bazı gözlemcilerin deyişiyle birden Üçüncü Dünya'nın başkentine dönüşmüştür. Los Angeles bugün dünyanın Katolik nüfusu en yüksek kentlerinden biridir (Soja, 2000).

Bu yıllar bölgedeki Siyah Amerikalı nüfus için ise gerileme yıllarıdır. Gerçi 1970-1990 yılları arasında bölgenin Siyah Amerikalı nüfusu 230.000 kişi artmış ve toplamda 1 milyon sınırına yaklaşmıştır ama yine de nüfus artış hızı oldukça yavaşlamıştır. Siyah Amerikalı popülasyonu için tersine bir göç sürecinin var olduğu da gerçektir. Bir zamanlar yüzde 95 siyahlardan oluşan South Central bölgesinde bugün *Latino* nüfusu, siyah nüfusunu geçmiştir. Komşuluk konusunda bir zamanlar çok katı ve geçilmez olan doğulu, siyah, latin ve beyaz duvarı büyük ölçüde çözülmeye başlamıştır.

Bu yıllarda Asya ve Pasifik Adaları'ndan gelen göçmenler en büyük nüfus ivmesine sahip olmuşlardır. Los Angeles'e yerleşen, Koreliler, Çinliler, Vietnamlılar, Thailer, Filipinliler, Kamboçyalılar, Güney Asyalılar, Samoalılar ve Tonga Adalılar bölgedeki Asyalı nüfus oranının yüzde 10'un üzerene çıkmasına neden olmuşlardır. Bu oran, Siyah Amerikalılar'ın oranına neredeyse eşittir. *Koreatown* (Koreliler Mahallesi) bugün Downtown Los Angeles'in batısındadır. Yeni *Chinatown* (Çin Mahallesi) bugün Monterey Park'ta (eskisi Broadway ve çevresidir), Vietnam ve Kamboçya mahalleleri ise Gardena'da bulunan Japon Mahallesinden güneye, Long Beach'e ve Orange'a doğru uzanmaktadır. Orange County'de bulunan Westminster kenti, bugün Little Saigon (Küçük Saygon) olarak anılmaktadır ve Vietnamlıların en çok yoğunlaştığı yerdir. Tüm bu Asyalı nüfusun belirli bir ekonomik düzeyin üzerine çıkan kesimi ise (ki bu durum Çinliler ve Korelilerde daha fazla görülmektedir) kendi mahallelerinden çıkarak Los Angelesin çeşitli bölgelerine, gelir durumları doğrultusunda dağılmaktadır.

Nüfus hareketinde en aktif topluluk Meksikalılardır. 1970 yılından beri 2 milyondan fazla Meksikalı, Los Angeles'e göç etmiştir. Bunun dışında El Salvador, Guetamala ve diğer Orta Amerika ülkeleri de Los Angeles'e göç vermektedir. Bu grubun (ki bölgede hepsine birden *latino* denmektedir) yerleşme konusundaki eğilimi ise Los Angeles'in güneyi ve doğusudur. Buralarda bulunan bazı kentlerin yüzde 75 Anglo nüfustan yüzde 95'lere varan *latino* nüfusa dönüştükleri de gözlemlenmektedir.

Tüm bu nüfus hareketleri 1970'ten günümüze kadar kırkın üzerinde yeni belediyenin kurulmasına neden olmuştur. Bu yeni belediyeler şunlardır: Loma Linda, Adelanto (1970), Irvine (1971), Rancho Palos Verdes, Palm Desert, Rancho Mirage (1973), La Cañada Flintridge (1976), Rancho Cucamonga, Lancaster (1977), La Habra Heights, Grand Terrace (1978), Big Bear Lake (1980), Vestlake Vilage (1981), La Quinta, Agoura Hills (1982), Moorpark (1983), West Hollywood, Moreno Valley (1984), Santa Clarita, Highland, Twentynine Palms (1987), Mission Viejo, Apple Valley, Hesperia (1988), Laguna Niguel, Dana Point, Yucaipa, Diamond Bar, Temecula (1989), Calimesa, Canyon Lake (1990), Cathedral City, Calabasas, Laguna Hills, Malibu, Lake Forest, Murietta, Chino Hills ve Yucca Valley (1991).

Los Angeles bölgesel ekonomisi de 1970'li yıllardan itibaren kökten bir değişim sürecine girmiştir. Amerika Birleşik Devletleri'nde yaygın olarak yaşanan, *deindustrialization* (endüstrinin geri çekilmesi) trendiyle birlikte, Los Angeles'teki birçok Fordist üretim sektörü (otomotiv, lastik, cam, çelik, dayanıklı tüketim malları vb.) de neredeyse yok oldu. Bu

endüstriler çevresinde gelişen işçi sınıfı yerleşimleri de neredeyse boşaldı. Los Angeles bu yıllardaki krizleri, ekonomisinin üretim çeşitliliğine dayanması sayesinde, Detroit ya da Cleveland gibi kentlere oranla daha kolay atlattı ve hemen bir *reindustrialization* (yeniden endüstrileşme) sürecine girdi. Bu yeni süreç iki temel üretim grubuna ayrılabilir. Bunlardan birincisi emek yoğunluklu ve zanaat temelli, film üretimi, giysi üretimi, mobilyacılık, kuyumculuk, dericilik ya da matbaacılık gibi sektörlerden, ikinci grup ise yüksek teknoloji gerektiren elektronik, havacılık, uzay ve savunma endüstrilerinden oluşmaktadır. Reel sektörlerde iş olanaklarının azalması ve işsizliğin artması finans, sigorta ve gayrimenkul gibi sektörlerin yükselmesiyle dengelenmiştir.

Bu yıllarda Los Angeles'e vuran göç dalgasının büyük bir kısmı, düşük ücretli, vasıfsız işçi gerektiren hizmet sektörü işleriyle absorbe edilmiştir. Zanaatkarlıktan yüksek teknoloji gerektiren sektörler kadar tüm Los Angeles iş pazarı, farklı etnik gruplar tarafından yönlendirilmektedir. Örnek olarak mobilyacılık ve giyim sektörlerinin büyük bir bölümünde Meksikalılar ve diğer latinolar, elektronik montaj endüstrisinde ise daha çok Asyalılar çalışmaktadır. Bunun yanı sıra, birçok yeni göçmen büyük bir sistemin parçası olmaksızın kendi kendilerinin patronu olabilecekleri işleri seçmektedirler. Etnik restoranlar, otomobil tamirhaneleri ve kuyum üreticileri (Ermeniler ve Meksikalılar), fason giyim üreticileri (Koreliler ve diğer Uzakdoğulular) vb. Bu yeni ekonomik sistemin parçalarıdır.

Los Angeles'in yeniden sanayileşmesi, iş pazarının üst kısmında da birçok fırsatın oluşmasına neden olmuştur. Dünyanın çeşitli yerlerinden gelen mühendisler, bilim adamları, endüstri tasarımcıları ve bilgisayar uzmanları için de Los Angeles büyük bir çekim merkezi olmuştur. Los Angeles'in yeni mozaïği, bu teknoloji tasarımcıları, eğlence sektörü devleri, medya patronları, finans ve gayrimenkul sektörü milyonerleri ve düşük maaşla çalışan büyük bir alt sınıftan oluşmaktadır. Bu durum, çok parası olan Los Angeles'liler ile yaşamak için çok az parası olanlar arasındaki uçurumun giderek büyümesine neden olmaktadır.

Artan gelir dağılımı eşitsizlikleri, sosyal kutuplaşma, hâla tüm hızıyla süren büyük bir meşru ve gayrimeşru göç, kültürel çeşitlilik kompleksi, kültürler arası gerilim, orta sınıf'ın yaşadığı zorluklar, artan evsizlik sorunu, ve iç ve dış altkentlerde artan yoğunluk giderek daha kaygan yeni bir Los Angeles oluşturmaktadır (Soja, 2000). Ekonomik atılım dönemlerinde kontrol edilmesi daha kolay olan bu 'kayganlık' 1992'de patlak vermiş ve 1965 Watts isyanlarından daha da şiddetli bir yankı yaratmıştır. Edward Soja'ya göre bu durum kriz kaynaklı bir yeniden yapılanmadan, yeniden yapılanma kaynaklı bir krize doğru kaymanın göstergesidir.

3. LOS ANGELES'TE ULAŞTIRMA POLİTİKALARININ TARİHSEL EVRİMİ

Los Angeles Kenti'nin imar tarihini konu alan bir çalışmada, ulaştırma hizmetlerinin gelişimini konu alan bir bölümün yer almasının iki temel nedeni vardır. Birincisi ulaşırma hizmetleri, Los Angeles'te imar gelişmelerini, 150 yıllık tarih dilimi içerisinde, hem aktörler, hem de roller bağlamında doğrudan etkilemiştir. İkincisi de bugün kullanılan ve Los Angeles'in Yirminci Yüzyıldaki gelişmesi sürecinde birçok temel olguyu temsil eden Freeway¹ şebekesinin, Los Angeles Bölgesi'nin simgesi olduğu gerçeğidir. Bu bölümde, Los Angeles kentinin ulaştırma hizmetleri tarihi ve evrimi, kronolojik bir sıra dahilinde, mümkün olduğunca aktörler, roller ve sonuçlar bağlamında incelenecektir. Bu konularla ilgili temel arka plan bilgilerine 2. Bölüm'de de yer verilmiştir

3.1 Erken Dönem Los Angeles Gelişiminde Toplu Taşıma Hizmetleri

1781 yılında kurulmasından, yaklaşık yüz yıl sonra, genişleyen bir ulusal demiryolu ağı ile Amerika'nın doğusuna ve San Francisco gibi Pasifik sahilinin daha erken metopolleşmiş bir kentine bağlanana kadar Los Angeles, önemsiz, yavaş gelişen bir kasaba olarak kalmıştır. 1870'te nüfusu 6.000 kişi olan Los Angeles, demiryolu ile 1876 yılında San Francisco'ya ve 1881 yılında da ABD'nin doğusuna bağlanmıştır. Bu yıllarda demiryollarını işleten *Southern Pacific Railway Company*'ye rakip olarak *Santa Fe Railroad Company*'nin çıkmasıyla demiryolu ücretleri düşmüş ve bu durum da bölgeye yönelen göçün artmasına neden olmuştur.

Trans-Amerikan² demiryollarının yapımı Los Angeles'in gelişmesinde, bölgesel demiryolu şebekeleri de şekil almasında önemli roller üstlenmiştir. 1870-1910 yılları arasında kentsel ulaştırma teknolojileri hızlı bir ilerleme kaydetmiştir. Doğulu girşimcilerin, atlı tramvayları elektrikli, kablolu, buharlı versiyonları ile değiştirdikleri bu dönemde, bu ve benzeri teknolojiler Los Angeles'in özgün gelişiminin birer parçası olmuşlardır. Los Angeles gelişimi, doğu kentlerinden tamamen farklı olarak 'hizmet gelişmeyi doğurur' prensibine dayandırılmıştır. Doğü kentlerinde ulaştırma hizmetleri çoğunlukla bir bölgenin gelişimini takip ederken, Los Angeles'te bu hizmetlerin götürülmediği bir yerin geliştirilebilmesi olanaklı değildi. Doğü kentlerinin büyük çoğunluğunda kent belirli bir büyüklüğe ulaştığında

¹ Otoyol.

² Amerika Birleşik Devletleri'ni doğu-batı doğrultusunda boylu boyunca geçen anlamındaki İngilizce trans-American kavramından Türkçe'ye çeviri .

bile yürümek başlıca ulaşım yolu olduğundan, oldukça yoğun bir yapılaşma örüntüsü ile karşılaşırız. Bu model ile gelişmiş olan kentlerde, çok yüksek yoğunlukta bir merkezi iş bölgesi ve onun çevresinde gelişmiş altkentler görürüz. Çoğunlukla demiryolu şirketlerinin hissedarları olan arazi geliştiriciler, sahip oldukları toprakları daha değerli kılmak için kentsel demiryolları inşa etmişlerdir (Wachs, 1998).

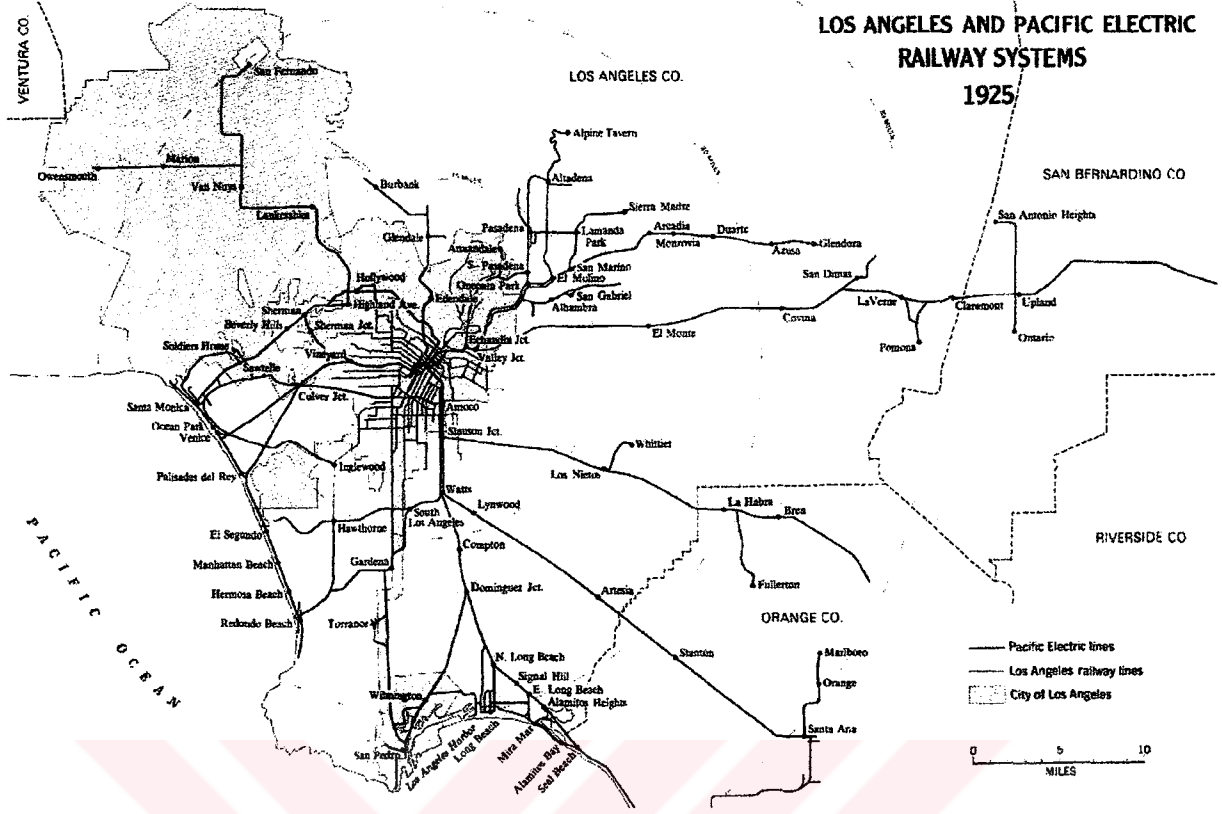
Los Angeles de temelde yukarıdakine benzeyen, ancak daha dağınık bir coğrafyada, daha çok sayıda küçük girişimci ile işleyen bir şema dahilinde gelişmiştir. Ancak Los Angeles bu altkentleşme sürecine girdiğinde altkentlerin etrafında oluşacağı, yürüme mesafesi dahilinde gelişmiş yoğun bir kent merkezinden yoksundu. Böylece toplu taşıma araçları ile ulaşılması planlanan Boyle Heights, Burbank, Glendale ve diğerleri gibi 'altkentler', New York, Philadelphia, Chicago gibi doğu kentlerine kıyasla çok daha küçük bir *downtown* çevresinde gelişmiştir. 1870-1910 yılları arasında, nüfus 5.000'den 320.000'e yükseldiğinde kablo lu, buharlı ve elektrikli trenler ve kentler arası demiryollarının varlığı, kentsel çekirdekten oldukça uzak ve düşük yoğunluklu konut yerleşimlerinin yapımını mümkün kılmıştır (Fogelson, 1993). Bu durum Los Angeles'in biçimsel ve yapısal karakterini belirleyecektir.

Oluşmuş finansal krizlere ve birçok özel demiryolu şirketinin iflasına rağmen Yirminci Yüzyılın ilk yıllarında, hızlı bir nüfus artışına ve kentsel gelişmeye zemin hazırlayan bu bölgesel demiryolu taşımacılığı ağı, birçok tarihçi tarafından Amerika Birleşik Devletleri'nde kurulmuş en geniş kentsel raylı taşımacılık sistemi olarak kabul edilmektedir. Henry Huntington tarafından, yetmiş üç ayrı küçük demiryolu şirketinin biraraya getirilmesi yoluyla oluşturulmuş olan *The Pacific Electric Railway Company*, toplam 1.164 mil uzunluğundaki hatlarıyla, bir uçtan bir uca yaklaşık 100 millik bir alanda hizmet vermekteydi. Kırmızı Vagonlar¹, Balboa'yı San Bernardino'ya, Pasadena'yı Santa Monica'ya bağlamış ve Sarı Vagonlar² ise toplam 316 mil uzunluğundaki hatlar üzerinde şehir içi ulaştırma hizmeti vermiştir. Spencer Crump³'a göre "Güney California'nın bir gökdelenler ve varoşlar kenti yerine yatay bir kent olarak gelişmesinde, nüfusu yüzyılın ilk yıllarında çevredeki kırık alanlara dağıtan elektrikli banliyö tramvaylarının payı çok büyük olmuştur" (Wachs, 1998). Nüfusun bu yaygın dağılımıyla birlikte, ulaştırma sistemi politik iradenin de dağılımını etkilemiştir. Bu durum ulaştırma sistemlerinin geleceğini de derinden etkileyecektir.

¹ Red Cars: Pacific Electric'in banliyöler arası çalışan tramvayları için kullanılan ad.

² Yellow Cars: aynı şirketin downtown bölgesinde çalışan tramvayları için kullanılan ad.

³ Tarihçi, *Ride the Big Red Cars: How Trolleys Helped Build Southern California*'nın yazarı.



Şekil 3.1 Los Angeles Electric ve Pacific Electric Tramway Hatları, 1925 (Fogelson, 1993)

3.2 Otomobil'in Yükselişi

Los Angeles'te düşük yoğunluklu ve dağınık konut yerleşmelerini olanaklı kılan tramvay hatlarının genişlediği ve küçük şirketlerin birleştirildiği bir dönemde, otomobil de piyasaya sunulmuştu. İlk zamanlarda yalnızca varlıklı insanların elde edebildiği ilk otomobiller özellikle kötü havalarda ve kaplamasız yollarda konforlu bir ulaşım sağlamaktan uzaktı. Hava koşullarının daha sert olduğu doğu eyaletlerinin aksine Güney California, otomobile piyasaya sürüldüğü ilk yıllardan itibaren ilgiyle yaklaşmıştır. Gelişmekte olan düşük yoğunluklu yerleşim dokusunun da otomobilin park edilmesi için uygun koşullar yarattığı Los Angeles'te otomobil bir anda popülerlik kazandı. Tramvay hatlarının büyük bir çoğunluğu sokaklara döşendiğinden, toplu taşımayla ulaşılan her yere otomobil ile de ulaşmak olanaklı olmuştur. Bölgenin dağınık yapısı da otomobil kullanımı için haklı gerekçeler oluşturdu. Düşük yoğunluklu müstakil evlerden oluşan doku, aynı zamanda benzinin kişisel olarak saklanması için de çok uygun koşullar oluşturuyordu (Wachs, 1998)

1920 yılına gelindiğinde her dokuz Los Angeles sakininden biri otomobil sahibiydi (Wachs, 1998). Bu büyük farkla tüm büyük Amerikan kentlerinden daha yüksek bir orandır. 1910-

1920 yılları arası *aqueduct* tamamlanmış, petrol üretimi gelişme aşamasında ve limanın geliştirilmesi için gerekli fonlar bulunmuştu. Birinci Dünya savaşını izleyen on yılda Los Angeles büyük bir hızla büyüdü ve otomobile olan talep büyük oranda arttı. Bu da bölgenin düşük yoğunluklu, müstakil evlerden oluşan yapısını büyük oranda güçlendirdi. Bu durumun bölge politikası ve ulaştırma sisteminin geleceği için çok dramatik sonuçları olmuştur.

1920-1930 yılları arasında Los Angeles kentinin nüfusu 577.000'den 1.240.000'e, *county*'nin nüfusu ise 1.238.000'den 2.200.000'e yükseldi (Fogelson, 1993). Bu Amerika Birleşik Devletleri tarihinin en büyük kentsel göç hareketiydi. 1930 yılında ABD nüfusunun üçte ikisi doğdukları eyalette yaşarken bu oran California için yüzde yirmi idi. İş sahib çalışanların artış oranı, genel nüfus artış oranının üstünde olduğundan ortalama gelir düzeyi de oldukça yüksekti. Üretim sektörlerinde çalışanların oranı 1920-1930 yılları arasında, yüzde 28'den yüzde 20'ye gerilemiştir. Bu da Los Angeles'in giderek gayrimenkul, finans ve turizm gibi sektörler ağırlıklı gelişmesinden kaynaklanmaktaydı. Kabaca 1870-1910 arası olarak tanımlanabilecek ilk gelişme dalgasında Los Angeles, genel olarak yakın çevrede kurulan konut ağırlıklı altkentlere doğru genişledi. 1920'ler sonrasında oluşan daha büyük ikinci gelişme dalgası ise iş bölgelerinin de konutlarla birlikte desantralize olmasıyla karakterize edilebilir. 1906-1950 yılları arasında, çıkartılan bir yasayla Los Angeles'te bina yükseklikleri 150 feet¹ ile sınırlandırıldı. Bu yasanın tek istisnası 1928 tarihli Los Angeles City Hall² binasıdır. Büyük olasılıkla Büyük San Francisco depreminin ardından, Los Angeles'i olası yıkım tehlikelerinden korumak amacıyla çıkartılan bu yasa, aynı zamanda Los Angeles'in yatay kentleşme karakterini korumasında da önemli rol oynamıştır (Wachs, 1998).

Kamu taşımacılığı şirketlerinin işletmecileri bölgenin dağınık, yaygın yapısından başlarda çok hoşnutlardı. Yıllık tramvay kullanımı 1919 yılında 74 milyondan, 1924 yılında 109 milyona yükseldi. Ancak bu artış otomobil kullanımındaki artış ile karşılaştırıldığında oldukça düşük kalmaktadır. 1924 yılında toplu taşımaya olan talep giderek düşmüş ve otomobilin popüleritesi işe artarak yükselmiştir. 1919-1929 yılları arasında Los Angeles'te kayıtlı otomobil sayısı 144.000'den 777.000'e çıkmıştır. Büyük buhranın eşiğinde Los Angeles'te her üç kişiye bir otomobil düşmekteydi (Wachs, 1998).

Toplu taşıma sisteminin zirvede olduğu 1924 yılında bile yapılan araştırmalar merkezi iş

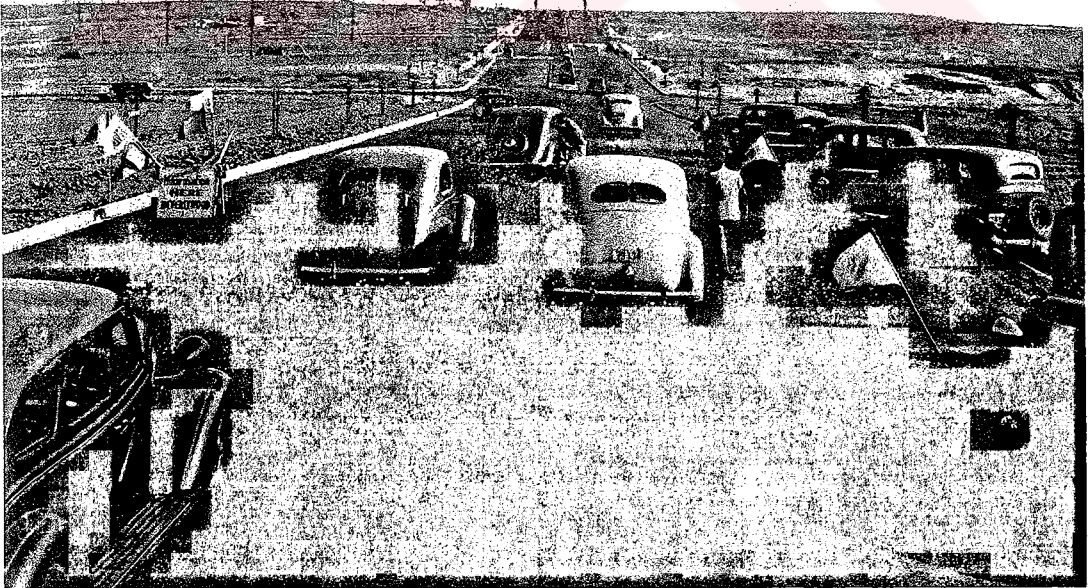
¹ Yaklaşık 50 metre.

² Belediye Binası.

bölgesine otomobil ile gelenlerin oranının yüzde 50'ye yakın olduğunu göstermektedir. 1932 yılında bu oran yüzde 62'yi bulmuştur ki bu oran 1980 yılındaki rakamla neredeyse aynıdır (Wachs, 1998).

20'li yıllarda otomobil kullanımının hızla yükselişinin iki önemli sonucu olmuştur. Birincisi, özellikle merkezde¹ trafik sıkışıklıklarının oluşması ki bu Los Angeles politikasının ve kamuoyunun gündemini uzun yıllar boyunca meşgul edecek ve birçok farklı sonuç doğuracaktır, ikincisi de zaten zor durumda olan demiryolu şirketlerinin ve tramvay sisteminin çöküşü.

20'li yıllarda kamu taşımacılığının çöküşü ve otomobilin yükselişinin bu yılların modernite imleriyle ve uygulanan politikalarla doğrudan bağlantısı vardır. 1920'lerde Los Angeles politikasının toplu taşımacılık karşısında otomobili öne çıkarttığı kesin bir gerçektir. Bu durum bugün özellikle çevreci gruplarca dönem politikasının hatası olarak kabul edilse de 1920'li yılların modernite imlerinin doğru anlaşılması sağlıklı bir değerlendirme için şarttır.



Şekil 3.2 Beverlywood parsellerini satın almak için sıraya giren alıcılar, 1930'ların sonu (Lazzraschi, 2000)

¹ Downtown Los Angeles ve yakın çevresi anlamında.

Otomobil kullanımının hızla arttığı 20'li yılların başlarında, nüfusun büyük bir çoğunluğu hala toplu taşıma hizmetlerine bağımlıydı. Ancak bu hizmetlerdeki aksaklıklar, giderek artan bir eleştiri konusu haline geldi. Ulaştırma hizmetlerinin daha az kârlı hale gelmesiyle birlikte, tramvay şirketleri bakım ve işletme masraflarını kısım ücretlere zam yapma yoluna gittiler. Bu durum da kullanıcılar arasında memnuniyetsizlik yarattı. Üstüne üstlük tramvaylar, otomobillerle aynı yolları paylaştığından trafik sıkışıklıkları toplu taşıma yolcularını da etkilemekteydi. Buna karşılık otomobil, üreticiler tarafından özgürlüğün ve refahın simgesi olarak gösteriliyordu. Üstelik otomobil “bir kişi parasına dört kişi” taşıyabiliyordu. Bu koşullar dahilinde Henry Huntington giderek kötü adam ilan edilirken Henry Ford kurtarıcı haline getirildi (Wachs, 1998).

1920'li yılların başında Los Angeles, ABD genelinde yaygın olan terendlere uyarak kentin ve bölgenin geleceğini planlayacak kurumlar oluşturmak istiyordu. 1920 yılında Los Angeles Belediyesi tarafından *City of Los Angeles Planning Commission*¹ ve 1923 yılında da Los Angeles County tarafından *Los Angeles Regional Planning Commission*² kuruldu (Wachs, 1998). Bu komisyonlar Doğu'nun ve Orta Batı'nın aşırı kalabalıklaşmış ve yoğunlaşmış, sakinlerini memnun edemeyen metropollerini oluşturan süreçlerin Los Angeles'te tekrar etmemesi gerektiğini düşünüyorlar ve bölge için, zaten uygulanmakta olan düşük yoğunluklu dağınık kentleşme modelinin devam etmesini ve iş alanlarının da bölgeye dağılmasını uygun buluyorlardı (Fogelson, 1993). Bu görüş emlak komisyoncuları, bankacılar ve arazi geliştiriciler tarafından da paylaşıyor ve bu gruplar görüşlerini bu komisyonlara bildiriyorlardı. Bu görüşler gündeme Los Angeles sokak ve caddelerinin arttırılması ve iyileştirilmesi konusunu getirdi. O tarihte mevcut olan yollar, nitelik bir kenara bırakılsa bile diğer gelişmiş Amerikan kentlerine göre çok yetersizdi. Otomobil kullanımına uygun, dayanıklı kaplamalı sokak, cadde ve bulvarların yapımı ve mevcutların iyileştirilmesi gündeme geldi.

*The Automobile Club of Los Angeles*³ ve kendine *Los Angeles Traffic Commission*⁴ adını veren gönüllü bir kuruluş, Los Angeles için, otomobile yönelik bir sokak ve karayolları planının gerekliliğini savunuyordu ve bu doğrultuda, (ücretini ödeyerek), Frederic Law

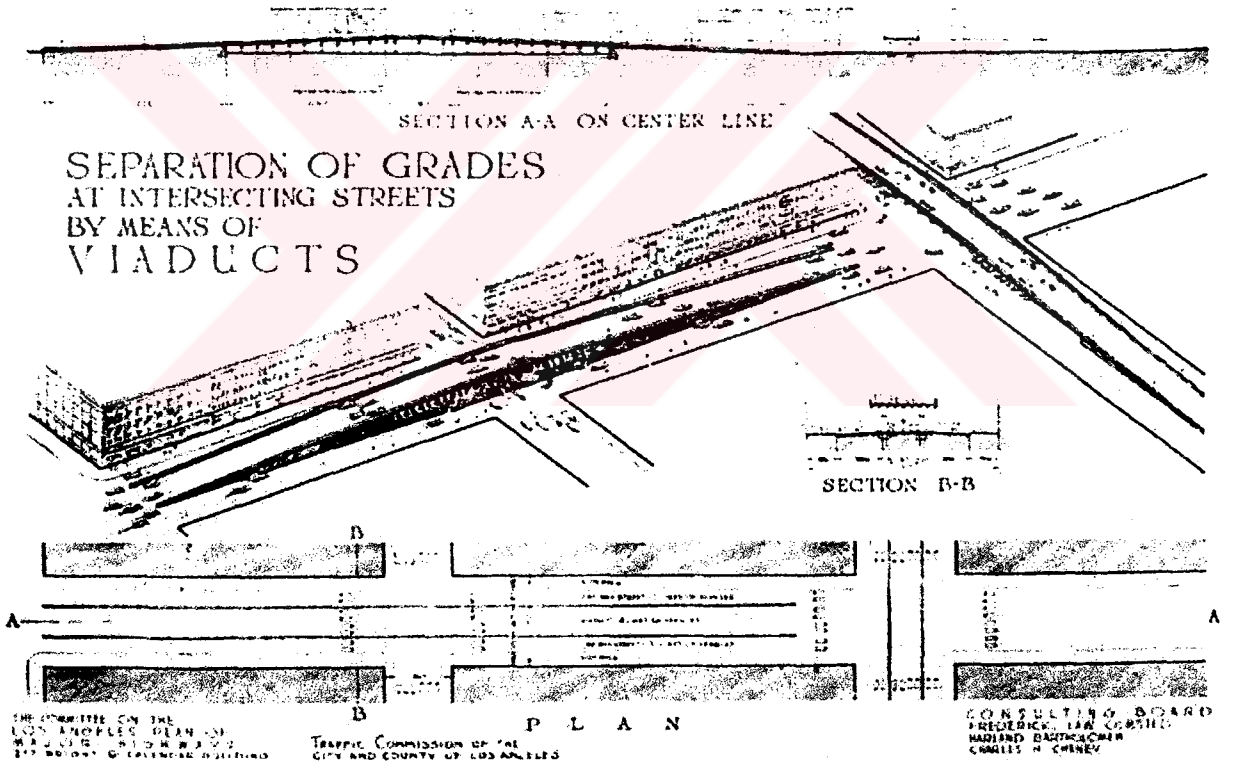
¹ Los Angeles Kenti Planlama Komisyonu.

² Los Angeles Bölgesel Planlama Komisyonu.

³ Los Angeles Otomobil Klübü.

⁴ Los Angeles Trafik Komisyonu.

Olmsted, Harland Bartholomew ve Charles H. Cheney'ye 1924 yılında *Major Traffic Street Plan for Los Angeles*¹'i hazırlattı. Plan, birçok cadde ve sokağın genişletilmesini, uzatılmasını ve kaplamasının değiştirilmesini önermenin yanısıra yeni bir bulvarlar ve ana caddeler ağı öneriyordu. Bununla birlikte New Yorktaki benzerleri gibi bir *parkway*² şemasını da öneren bu plan ilk olarak Los Angeles-Pasadena arasına The Arroyo Seco Parkway'in yapılmasını öngörüyordu. Planla birlikte hazırlanan rapor da farklı trafik türlerinin birbirinden ayrılması gerektiğini savunuyordu. Transit trafik, lokal trafikten, tramvaylar otomobillerden ayrılmalıydı. Viadükler, tüneller ve farklı tür seviye ayırıcılar yolların genişletilmesine ek olarak önerilmişti. Büyük ölçüde saf bir mühendislik rasyoneli ile üretilmiş olan bu plan daha sonraki otoyol önerileriyle benzerlikler göstermekle birlikte tüm önerilen yollar kent ile ilişki halinde tasarlanmıştı. Ancak bu planın daha sonraki yıllarda otoyol şebekesinin oluşumuna önemli etkileri olduğu da doğrudur.

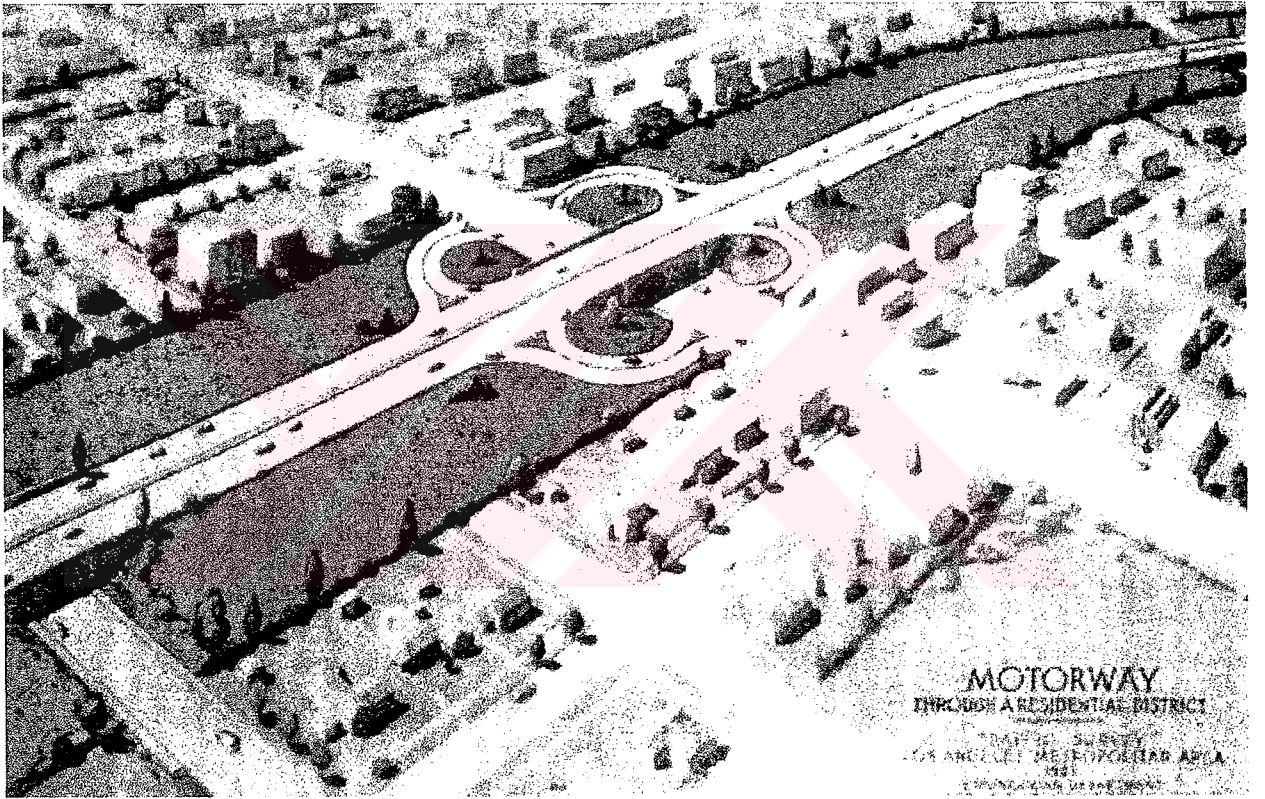


Şekil 3.3 Los Angeles için Ana Caddeler Trafik Planı'ndan bir kavşak detayı, 1924 (Wachs, 1998)

¹ Los Angeles için Ana Caddeler Trafik Planı.

² Bitkilendirilmiş bir röfüt ile bölünmüş geniş çok şeritli yol.

Plan, sivil ve politik çevreler, otomobil klüpleri, altkent ve arazi geliştiricileri tarafından desteklendi. Tramway işletmecileri bile trafik sıklıklağını çözeceğini ve dolayısıyla toplu taşımaya olan ilgiyi canlandıracağını düşündükleri bu önerinin yanında oldular. Kasım 1924'te 5 milyon dolarlık bir keşif maliyetiyle oya sunulan plan okul sisteminin iyileştirilmesinin daha önemli olduğunu savunan küçük bir grubun muhalefeti karşısında büyük oy farkıyla kabul edilerek uygulamaya konuldu. 1929 yılında 30'lar buhranı başladığında planın ancak küçük bir bölümü uygulanabilmişti fakat geliştirilmiş sokak ve karayolu şebekesinin, bölgesel ulaştırma sisteminin belkemiği olduğu konusundaki fikir birliği sürmekteydi.



şekil 3.4 Los Angeles Otomobil Klübü'nün otoyol önerisi, 1937 (Wachs, 1998)

3.3 Hızlı Kamu Taşımacılığı Tartışmaları, 1920-1940

Otomobil cephesinde gelişmeler böyle iken Los Angeles'te raylı kamu taşımacılığının geleceği konusunda durum daha karanlıktı. Neredeyse herkes otomobilin gelecek refahın anahtarı olduğunu düşünürken çok az sayıda insan toplu taşımamın önemli olduğunu düşünüyordu. Karayolu planları iki temel çıkış noktası üzerine kuruluyordu: Transit ulaşımın iyileştirilmesi ve trafik akışımın rahatlatılması. Ancak kamuoyu ve yerel basın, hala

tramvayları tartışmaktaydı. Demiryolu şirketlerinin verdiği hizmet yeterince hızlı ve konforlu bulunmamaktaydı. 1920'li yılların ilk yarısında bir metro tüneli de yapım halindeydi. Bu tamamlandığında tramvayların yaşadığı trafik sıkışıklığı sorunlarının yaşanmayacağı ve toplu ulaşımın hızlanacağı düşünülmekteydi. 1924 yılında belediye, Los Angeles için yeni toplu taşıma yatırımları yapılmadan önce bütüncül bir kitle ulaşım planının yapılması gerektiğine karar verdi. *Los Angeles City Council*¹ ve *County Board of Supervisors*², Chicago'lu *Kelker, DeLew, and Company*'yi bölgesel bir ulaşım planı yapması için görevlendirdi. Firma, 1925 yılında *Report and Recommendations on a Comprehensive Rapid Transit Plan for the City of Los Angeles*³ adı altında, 26 mil uzunluğunda yeraltı metrosu ve 85 mil yükseltilmiş yolun on yıllık bir zaman diliminde yapılmasını öngören bir raporu belediyeye sundu. Projenin inşası için gerekli olan para da toplu taşıma ücretlerine yapılacak zam ile sağlanacaktı. Bu rapora en büyük destek, kent merkezinde yoğunlaşmış olan iş çevrelerinden geldi. İş çevreleri downtown bölgesinde hızlı ulaşım gereksinim duyuyorlardı. Ancak maliyetin büyük çoğunluğunu ödeyecekleri ek vergiler ve yükseltilmiş hizmet bedelleri ile karşılayacak olan banliyö sakinleri, çok pahalıya malolacağını ve caddelere gölge yapıp toz kaynağı olacağına inandıkları bir yükseltilmiş raylı sistem önerisini uygun bulmadılar. Otomobil ve motorlu otobüs, raylı sistemlere göre daha üstün bulunuyordu. Ayrıca benzer raylı sistemlerin New York, Chicago gibi kentlerde ne gibi olumsuz sonuçlar doğurduğu da biliniyordu (Wachs, 1998). Los Angeles raylı taşımacılığında ilk perdenin sonu yaklaşıyordu.

Bu durum *Santa Fe*, *Union Pacific* ve *Southern Pacific* gibi şehirlerarası yolcu ve yük taşıyan demiryolu şirketlerini de etkiledi. Raylı kentsel ulaşım şebekesinin durumu belirsizleşince bu şirketlerin farklı downtown terminalleri işletmeleri zorlaştı. Tek ve büyük bir tren garı yapılmalıydı. *Union Station*⁴'in, pueblo döneminde Plazanın bulunduğu noktaya çok yakın bir yere yapılmasına karar verildi. Bu karar ile garın 1930'lardaki inşası arasında geçen uzun süre farklı çıkar çevreleri arasında yapılan tartışmalarla geçmiştir.

Genel kanı, Los Angeles'te tramvay şebekesinin çöküşünün *General Motors* şirketine maledilmiş bir komplo teorisine dayandırılması olsa da tramvaylar ve motorlu otobüsler arasındaki rekabet 1910'lu yıllarda başlamıştır. *Pacific Electric* şirketi 1914 yılında Los

¹ Los Angeles Belediye Meclisi.

² Los Angeles County Denetçiler Kurulu.

³ Los Angeles Kenti için Kapsamlı bir Hızlı Taşımacılık Planı Rapor ve Önerileri.

⁴ Birlik İstasyonu adı farklı şirketlere ait tren terminallerini tek bir gar yapısında toplayacağı için verilmiştir.

Angeles ile San Bernardino arasında tramvay işletmeye başladıktan çok kısa bir süre sonra bu hatta otobüs işleten bir rakip şirket ortaya çıkmıştır. Başta *Pacific Electric* olmak üzere birçok tramvay şirketinin, *General Motors* piyasaya girmeden önce otobüs hatları işlettikleri de gerçektir. 30'lu yılların sonunda *Pacific Electric* yolcularının yüzde 35'ini otobüslerle taşıyordu. 30'lu ve 40'lu yıllarda otobüsler geleceğin hızlı taşımacılık sistemi olarak görülüyordu (Wachs, 1998).

1930'lu yılların ikinci yarısında, raylı yolcu taşımacılığının çöküşü ve otomobilin yükselişi, Chicago ve San Francisco'da uygulanan yenilikçi ulaştırma modelleri, Los Angeles'i başka bir bölgesel plan yapmaya itti. Bu plan Amerika Birleşik Devletleri'nde yapılmış ilk ve en yaygın metropoliten otoyol sisteminin temellerini attı. Özgün plan, daha sonra uygulanan otoyol sisteminden birçok yönden farklı idi. O dönemde *chief engineer*¹ olan Lloyd Aldrich tarafından hazırlanan plan, başkanlığını yaptığı *City of Los Angeles Transportation Engineering Board*² tarafından öngörülmüştü. Aldrich'in planının temel direğini Los Angeles çevresindeki altkentleri, downtown bölgesine bağlayan bölgesel ekspres yollar ve transit ulaşım şebekesi oluşturmaktaydı. Bu yollar için öngörülen şey seyir süratlerinin 40 milin üstünde olmasıydı. Bu ekspres yollar üzerinde bazı kavşaklarda alt ve üst geçitler düşünülürken bazılarında da trafik ışıklarının bulunmasında bir sakınca görülmemişti. Ayrıca bu yollara üzerinde önemli çekim noktalarına yakın yerlerde, doğrudan otoparklara bağlanan çıkışlar düşünülmüş ancak yolların tamamıyla toprak seviyesinin üstünde yapılması da düşünülmemişti. Bu yollar, otomobil ulaşımının yanı sıra birçok toplu taşıma sistemini de taşıyacaktı. Kavşak noktalarında bir hattan diğer hatta geçişi mümkün kılacak otobüs transfer durakları bulunacaktı. Raylı sistemlere de bağlantılar öngörülmüştü.

Sunulduğu 1939 yılında büyük popülerlik kazanan bu planın uygulanması Los Angeles'in sahip olduğundan çok daha fazla mali kaynak gerektiriyordu. Los Angeles Belediyesi'nin bu amaçla eyalet ve federal hükümet düzeyinde kaynak aradığı sıralarda bu plana benzeyen ancak çok daha farklı tasarım kriterlerine sahip bir plan yürürlüğe konuldu. Sorun otoyollar ile çözülecekti.

¹ Belediyenin çeşitli yapım projelerinden sorumlu kimse, fen işleri şefi.

² Los Angeles Belediyesi Ulaştırma İşleri Kurulu.

3.4 Otoyollar

1930'lu yıllarda *Federal Bureau of Public Roads*¹, Hitler Almanyası'nda inşa edilmeye başlanan hızlı yollardan da etkilenerek, tüm Amerikayı kapsayan, güvenli ve hızlı bir şehirlerarası karayolu şebekesi üzerinde çalışmaya başladı. Ancak şehiriçi yollar tamamen farklı esaslara göre projelendiriliyordu. Bu yollar buldukları bölgenin sorumluluğundaydı ve ülke genelinde düzenlenen transit yol şemalarında yer almıyordu. Daha sonra *Interstate Highway System*² adını alacak olan bu yol şebekesi düşünülürken kent içi yollar tamamen dışarıda tutulmuştu. Los Angeles, 1940 yılında Amerikan Kongresi'nce onaylanan bu sitemle ilgili olarak başarılı bir politik adım attı ve bölgenin dağınık yapısını da gerekçe göstererek Los Angeles otoyollarının bu ulusal plan dahiline alınmasını başardı. Aldrich'in yol şebekesi planı başka bir konsept üzerine kuruluydu ve bu yeni ulusal şebekenin normlarına uymuyordu. Böylece politik irade, otoyolların federal sermaye ile yapımını olanaklı kılmak adına yeni yol üretim şemasını benimsedi. 1937'den beri yapılmakta olan Arroyo Seco Parkway³ de daha sonra bu kapsama alınarak bugünkü *freeway* sistemine dahil edildi. 1950'li yılların sonunda benzin vergilerinin toplanacağı *Highway Trust Fund*⁴'un oluşturulması ve *Highway Act*⁵ olarak bilinen yasanın Kongre'den geçmesiyle birlikte *Interstate Highway*⁶ yapım maliyetlerinin yüzde 90'ı federal fondan karşılanmaya başlandı. Bu durum Los Angeles'teki otoyol yapımlarında 50'lerin sonundan itibaren görülen hareketliliği açıklar (Wachs, 1998).

Otoyol yapımlarının 1950'lerin sonunda büyük hız kazanmasıyla birlikte, Mevcut otoyol planına çok benzemekle birlikte, yerel koşullara hasas yaklaşan Aldrich planının uygulanmasından tamamıyla vazgeçildi. Bugün, otoyolların federal sermaye ile yapılabilmesi için alınan bu kararın doğruluğu tartışma konusudur. Birçok kişi bugün Los Angeles'te kullanılan mevcut freeway şebekesinin, kentsel dokuda büyük kesintiler yarattığı ve bunun birçok olumsuz toplumsal sonuçları olduğu konusunda hemfikirdir. Aldrich planı uygulansa idi tam olarak ne olacağı konusunda da tam ve doğru birşey söylemek mümkün değildir.

¹ Federal Kamusal Yollar Bürosu.

² Eyaletlerarası Karayolu Sistemi.

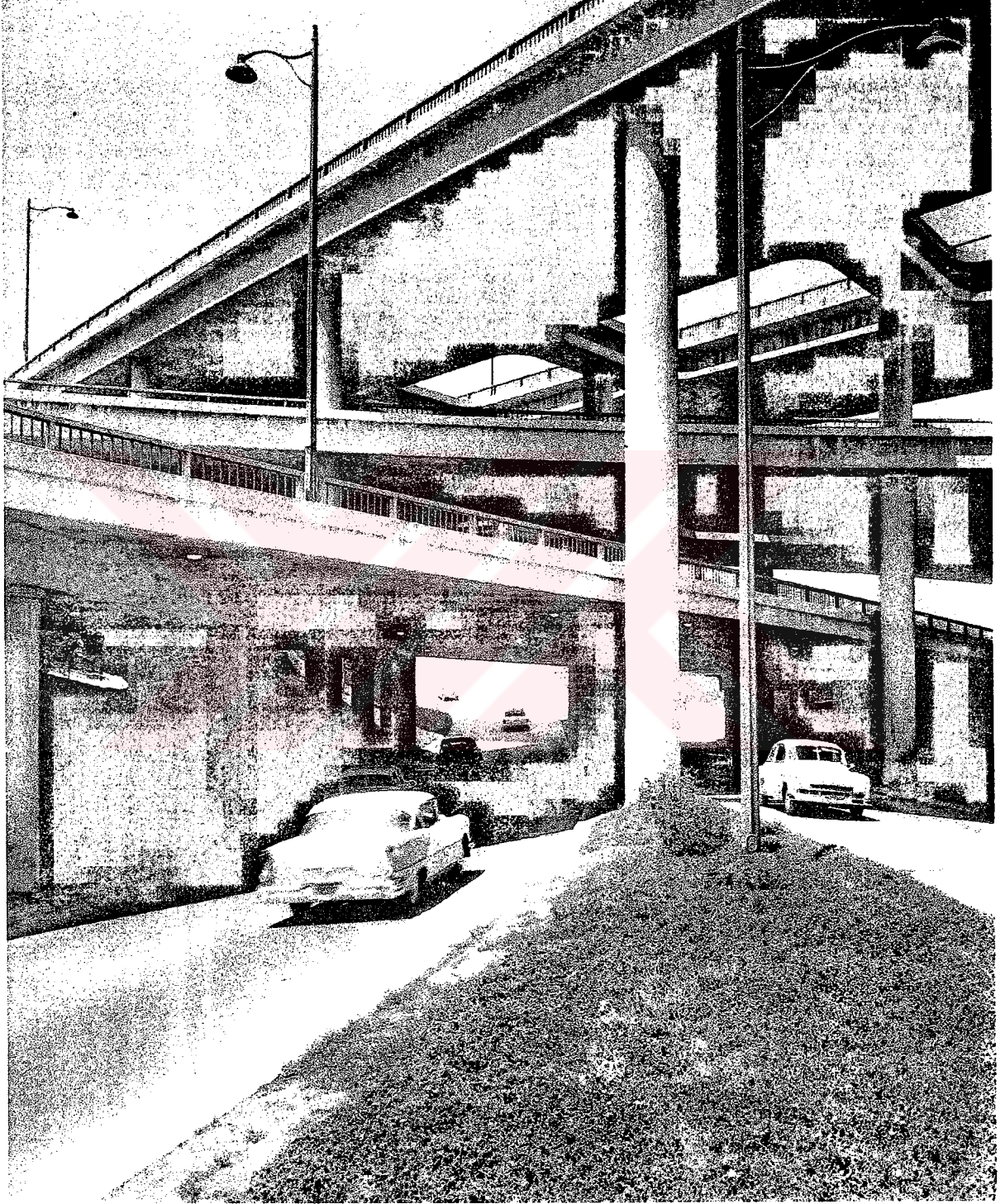
³ Bugün 110 numaralı Pasadena Freeway.

⁴ Karayolu Fonu.

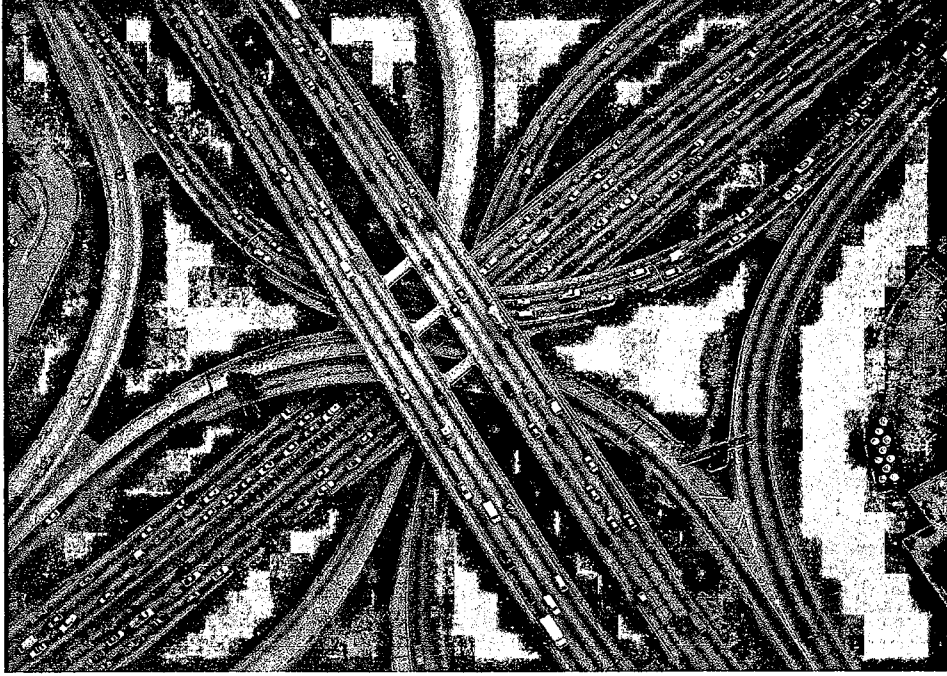
⁵ Karayolu Akti.

⁶ Eyaletlerarası Karayolu.

Ancak bilinen tek gerçek Los Angeles otoyol sisteminin, dünya üzerinde yakın ölçekte bile bir benzerinin bulunmadığıdır. Freeway, Los Angeles'in simgesidir, her yerden görülebilir büyüklükte insan yapısı bir simge.



Şekil 3.5 *The Stack* (yığın), Pasadena-Harbor ve Hollywood-Santa Ana Otoyollarının kesişimi, 1953 (Kaplan, 1987)



Şekil 3.6 Pasadena-Harbor ve Hollywood-Santa Ana Otoyollarının kesişimi, havadan, 1990'lar (Cameron, 1997)



Şekil 3.7 Harbor ve Century otoyollarının South Central üzerinde kesişimi, 1997 (Lazzareschi, 2000)

3.5 Yeni Raylı Sistem Tartışmaları, 1940'lar Sonrası Durum

Los Angeles'te raylı taşıma sistemlerinin giderek çökmesine, mevcut sistemi kullananların artan memnuniyetsizliğine ve politik iradenin otomobil kullanımını desteklemesine karşın toplu taşıma savunucuları bu sistemlerin kentin geleceğinde önemli bir rol oynayacağına inanıyorlardı. İkinci dünya savaşı yıllarında oluşan benzin kıtlığı ve otomobil üretiminin durması ile birlikte toplu taşıma kullanımında belirli bir canlanma yaşanmışsa da bu savaş ertesinde sona erdi. Savaşın sonuna doğru *Los Angeles Chamber of Commerce*¹'e bağlı *Metropolitan Traffic and Transit Committee*², Los Angeles'te toplu taşımanın gelişmesine yönelik kampanyalar yürüten *Rapid Transit Action Group*³'u oluşturdu. Grup, ileri gelen ulaşım mühendislerine ve plancılara birkaç yıl boyunca danıştıktan sonra 1948 yılında, sekizyüz kişiden daha kalabalık bir işadami, sivil toplum kuruluşu liderleri ve politikacılardan oluşan davetli bir gruba *Rail Rapid Transit – NOW!*⁴ adını verdikleri önerilerini sundu. Yeni inşa edilecek otoyollarda orta şeridin toplu taşımaya ayrılması, hala kullanılan birçok *Pacific Electric* tramvay hattının yenilenmesi ve downtown bölgesinde inşa edilecek olan tünellerle toplu taşımanın kullandığı yollarda hemzemin geçitlerin kaldırılması gibi bir dizi önlemi kapsayan öneri, Aldrich planına birçok referansı da içeriyordu (Wachs, 1998).

Rapor özellikle, dağınık ve düşük yoğunluklu bir biçimde yeni oluşan bölgelerle downtown arasında hızlı raylı ulaşım hatlarının kurulması gerekliliğini savunuyor ve gelecek yıllarda bu gibi bölgelerin nüfusunun artacağını öne sürerek toplu taşımaya olan ilginin ve gereksinimin artacağını vurguluyordu. Downtown Los Angeles'in sağlıklı kalabilmesi için yüksek kapasiteli ve nitelikli bir ulaşım şebekesine yatırım yapılmalıydı. Öneri, sunulan gruplar tarafından farklı tepkilerle karşılandı. Downtown patronları, belediye meclisi üyeleri ve merkezleri downtownda bulunan gazete temsilcileri tarafından kuvvetli destek görürken büyük itiraz arazi sahipleri, toprak geliştiriciler ve çevre altkentlerde işyeri sahibi olan mahalli temsilcilerden geldi. Long Beach, Santa Monica ve Pasadena'lı ticaret çevreleri planın daha çok downtown çevresindeki iş çevrelerinin yararına olduğunu ve bunun maliyetinin kendilerince karşılanmasını uygun bulmadıklarını öne sürdüler. Aynı zamanda bu çevreler planın merkezden uçlara doğru ulaşım sağlayan hatlar şeklinde radyal bir şemaya

¹ Los Angeles Ticaret Odası.

² Metropolitan Trafik ve Ulaşım Komitesi.

³ Hızlı Ulaşım Hareket Grubu.

⁴ Hızlı Raylı Ulaşım – ŞİMDİ!

dayanmasından da memnun değildiler. *Los Angeles Transit Lines*¹ ve *Southern Pacific Railway Company* şirketlerinin yetkilileri de zaten mevcut hatları kamuya devretmek istediklerinden plana şiddetle karşı çıktılar. Şehirlerarası tren hatları da işleten *Southern Pacific* şirketi temsilcileri yük taşımamın daha karlı bir iş olduğunu düşünüyor ve şehir içi hatlarını, binalarını ve trenlerini kamuya satmak istiyordu. Belirli bir ücret karşılığında ise bu hatları işletmeye devam edebileceklerdi. 1948 yılında Los Angeles Belediye Meclisi'nda yapılan hararetli bir tartışmanın ardından plan, sekize altı oyla reddedildi. Los Angeles Ticaret Odası, bu sonuç karşısında çalışmalarını otoyol şebekesine yöneltti ve hızlı raylı sistem ile kazanılacağını düşündükleri rahatlamamın otoyol şebekesi ile de sağlanabilmesini hedefledi. 40'lı yılların sonlarında ve 50'li yıllar boyunca *Los Angeles Transit Lines* ve *Pacific Electric* şirketleri verdikleri bazı hizmetleri kaldırmak ve birçok hat için tramvay yerine otobüs çalıştırmak için *Public Utilities Commission*² düzeyinde girişimlerde bulundular (Wachs, 1998).

Los Angeles'te 1950-1980 yılları arasında farklı gruplar tarafından üretilen çok sayıda raylı ulaşım sistemi önerisi politika ve kamuoyu gündemine gelmiştir. California eyalet senatosu bu talepleri de değerlendirmek amacıyla 1952 yılında, daha sonra (1962'de) *Southern California Rapid Transit District*³ adını alacak olan *Los Angeles Metropolitan Transportation Authority*⁴'yi oluşturdu. Bu kuruma senato tarafından, yeterli kamu desteği olması kaydıyla, Los Angeles bölgesinde raylı hızlı ulaşım sistemleri kurma yetkisi verildi. Bu kurum yeterli destek bulmakta zorlanınca senato *Los Angeles County Transportation Commission*⁵'i kurarak bu kurumu halk desteği ve yapım için fon bulmakla görevlendirdi. 1948-1980 yılları arasında, Los Angeles'te hızlı raylı ulaşım şebekesi kurmak için en az altı değişik plan yapılmış ancak hiçbiri yeterli desteği görememiştir. Önerilen planlar arasında Los Angeles Nehri yatağından gidecek olan bir monoray sistemi, *San Diego Freeway*⁶ üzerine kat çıkılmasıyla oluşacak yol ile Van Nuys ve LAX⁷'i bağlayacak olan bir demiryolu ve

¹ Eski Los Angeles Railway Company.

² Kamu Hizmetleri Komisyonu.

³ Güney California Hızlı Ulaşım Bölge Müdürlüğü olarak Türkçe'ye çevrilebilir..

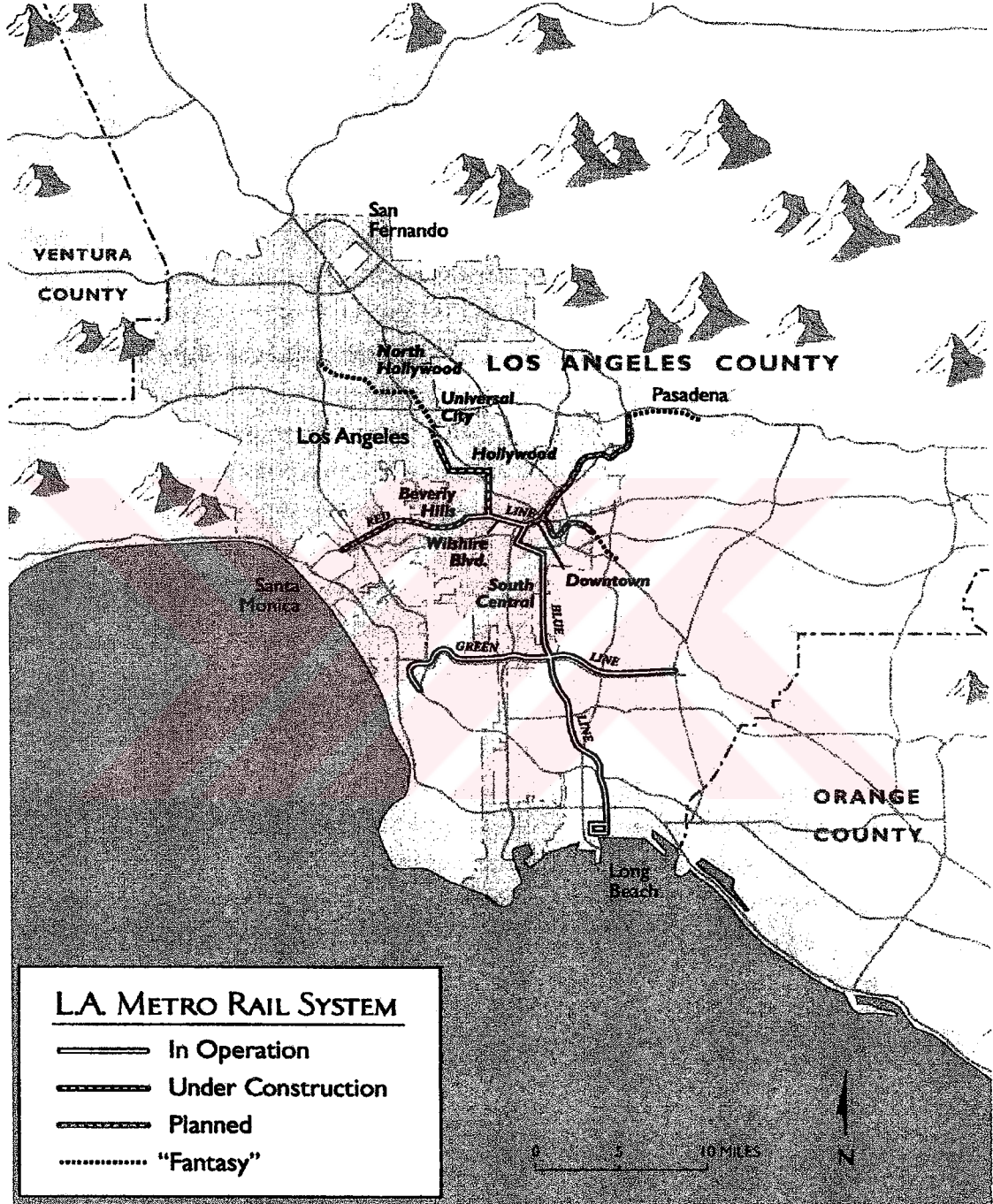
⁴ Los Angeles Metropolitan Ulaştırma Otoritesi.

⁵ Los Angeles County Ulaştırma Komisyonu.

⁶ I-405, San Diego Otoyolu.

⁷ Los Angeles Uluslararası Havaalanı.

mevcut otoyol r f jlerini raylı taşımaya ayırmaya yönelik öneriler de vardı. Daha çok downtowndaki merkezi iş bölgesine yarayacak olan bir yatırım için, bu bölgeyle fazla işi olmayan altkent sakinleri, vergilerinin artmasını istemiyorlardı.



Şekil 3.8 Los Angeles Raylı Ulaşım Planı, gerçek ve fantazi (Fulton, 1997)

70'li ve 80'li yıllarda daha önceki başarsızlıkların, değişen politik koşulların ve kullanıcı taleplerinin doğru değerlendirilmesiyle, Los Angeles'te raylı insan taşımacılığı sistemi oluşturmak için hem yerel ve federal mali desteğin sağlanması, hem de geniş bir yerek görüş

birliği oluşturulması sağlanabilmifitir. Daha 6nce otoyolların yapımında olduğu gibi, raylı sistem için de y6zde 75'lere varan federal destek 1980'li yıllarda sağlandı. Bu yıllar aynı zamanda G6ney California'da otoyol yapımlarının da yavaşladığı yıllardı. 1970'li yıllardan itibaren k6kl6 biçimde değişmeye başlayan modernite imgeleri de raylı sistemleri y6celtiyordu. 1970'lerin sonunda, d6rt parçalı bir ulaşım planı birçok çıkar çevresince onaylandı. Bu plan, bir ağır raylı sistem (*the Red Line*), Los Angeles-Long Beach arası çalışacak bir hafif raylı sistem (*the Blue Line*), otoyolların tercihli şeritleri 6zerinde 6zerinde sefer yapacak otob6sler ve bir taşımacılık talep y6netimi sisteminden oluşuyordu. Bu konu 6zerinde genel bir g6r6şbirliği 1980 yılında sağlandıktan sonra federal h6k6metten yardım talep edildi. Yerel sermayenin de bulunmasıyla Los Angeles, bir kez daha kapsamlı bir toplu taşıma sistemine kavuşma yoluna girmiştir (Wachs, 1998). Bug6n bu sistemin ilk aşaması b6y6k 6l6de tamamlanmıştır. Ancak ilginç olan bir gerçek şudur ki birçok Los Angeles'li, Los Angeles'te metro olduğundan habersizdir ve bu sistemlere olan talep beklenenin çok altındadır. Sistem t6m b6lgeyi kapsayacak şekilde tamamlandığında ilginin daha fazla olması beklenmektedir ancak Los Angeles'te birçok yere ulaşım ancak otomobille sağlanabilmektedir.

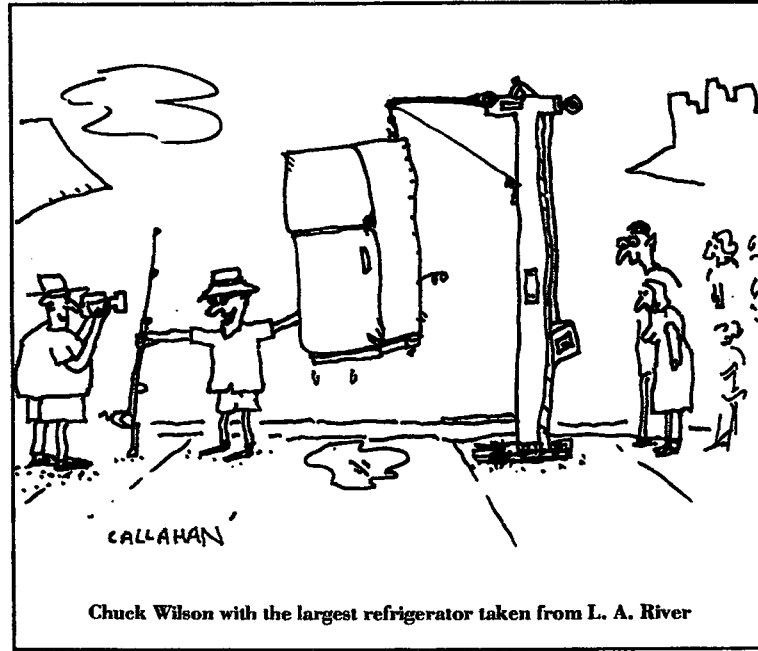
4. LOS ANGELES RIVER VE İÇME SUYU ŞEBEKESİNİN KURULMASI

Bu bölüm Los Angeles kentinin imar tarihinde çok etkili olmuş iki sürece değinmektedir. Birincisi Los Angeles kentine içme suyunun sağlanması, ikincisi ise kentin ilk yıllarında su gereksinimini karşılayan Los Angeles River'ın ıslahı. Bu projelerin ikisi de Los Angeles kentleşmesini önemli ölçüde etkilemiş ve çok büyük ölçekli yapım faaliyetleridir.

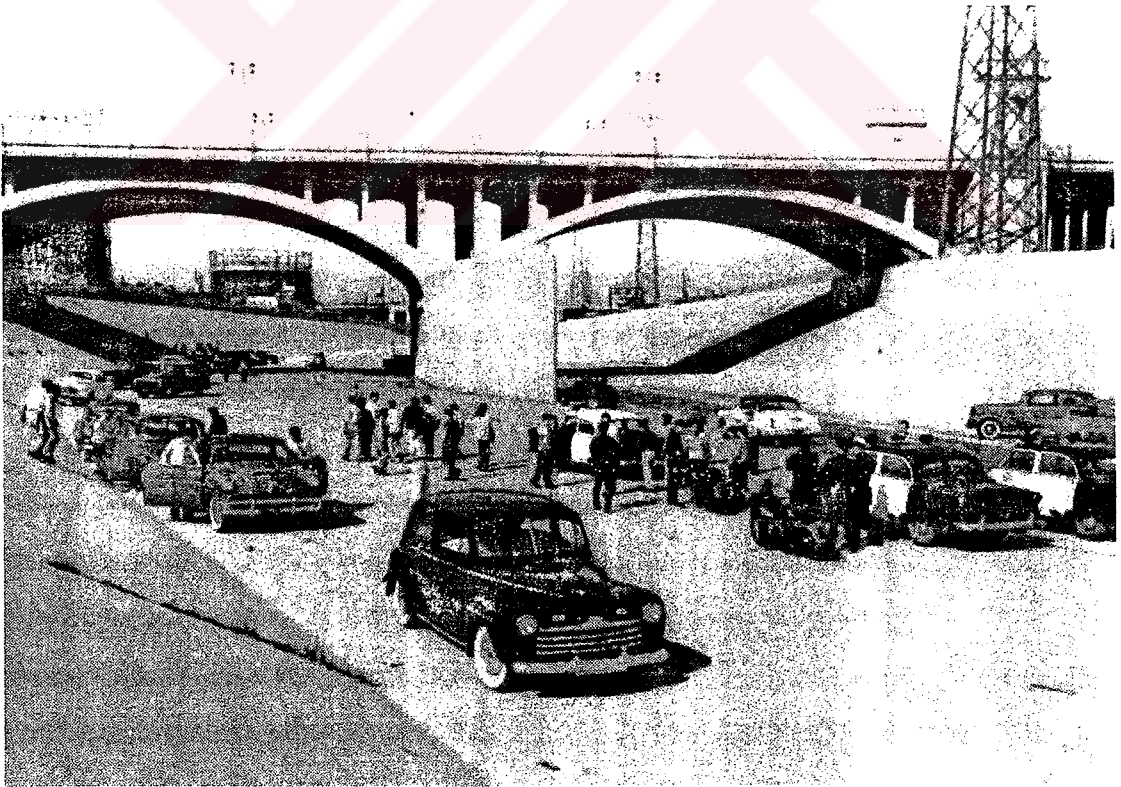
Düzensiz akan ve suların bollaştığı dönemlerde taşkınlara yol açan Los Angeles River, pueblo döneminde ve California'nın American Union'a katılışını izleyen ilk yıllarda kentin su ihtiyacının tamamını karşılıyordu. İspanyolların ve Meksikalıların inşa ettikleri ve birincil kullanım amacı sulama olan zanja sistemi nehrin suyunu gerekli olan bölgelere taşıyordu.

1870'li yıllarda eyaletlerarası demiryollarının Los Angeles'e ulaşmasıyla birlikte nüfus ve bunun yanında suya olan gereksinim artmıştır. Arazi geliştiriciler de bastırdıkları broşürlerde çoğ kez Los Angeles River'dan ve onun güzelliklerinden söz ederek sattıkları toprakları daha çekici göstermeyi hedeflemişlerdir. O dönemde renkli olarak basılan birçok tanıtım broşüründe Los Angeles River'ın mavi gösterildiği bilinmektedir. Bu durum, 1980'li yıllarda bir belediye başkanı adayının kampanyasında, seçimi kazanırsa Los Angeles River'in artık tümüyle beton kaplı olan yatağını maviye boyayacağını vadetmesi ile trajik-komik bir benzerlik göstermektedir (Gumprecht, 1999). Bugün 1940'lı yıllarda başlayan ıslah çalışmalarının sonucu olarak Los Angeles River, doğduğu yukarı San Fernando Vadisi'nden, denize döküldüğü Long Beach yakınlarındaki ağzına kadar, 51 millik güzergahı boyunca tel örgülerle çevrelenmiş beton bir yataktan akmaktadır. Yılım çok büyük bir bölümünde neredeyse kuru olan Los Angeles River, bir nehirden çok boş bir otoyola benzer. Bugün Los Angeles River'dan en çok faydalananlar evsizler ve hızlı takip sahnelerini genelde burada çeken film şirketleridir.

Palmiye ağaçlarının bile ithal edildiği yapay Los Angeles peyzajında insan müdahalesinin izleri belki de en çok Los Angeles River'da görülmektedir. Bugün, akış rotası tamamen değiştirilmiş ve yapılan taşkın önleme müdahaleleriyle doğal flora ve faunasından tamamıyla arındırılmış olan Los Angeles River'i canlandırmak üzere özellikle çevreci gruplar tarafından gelen ve belirli bir ölçüye kadar kamuoyu bulan bir eğilim vardır. Nehrin beton yatağını kaldırarak 'doğal hayatın' canlandırılması projelerine kadar giden bu öneriler bugün tartışılmaktadır. Tüm bu gerçekler ise Los Angeles imar tarihinin 'boz-yap' karakterinin nehir örneğinde de mükemmel bir biçimde tekrarlandığını göstermektedir.



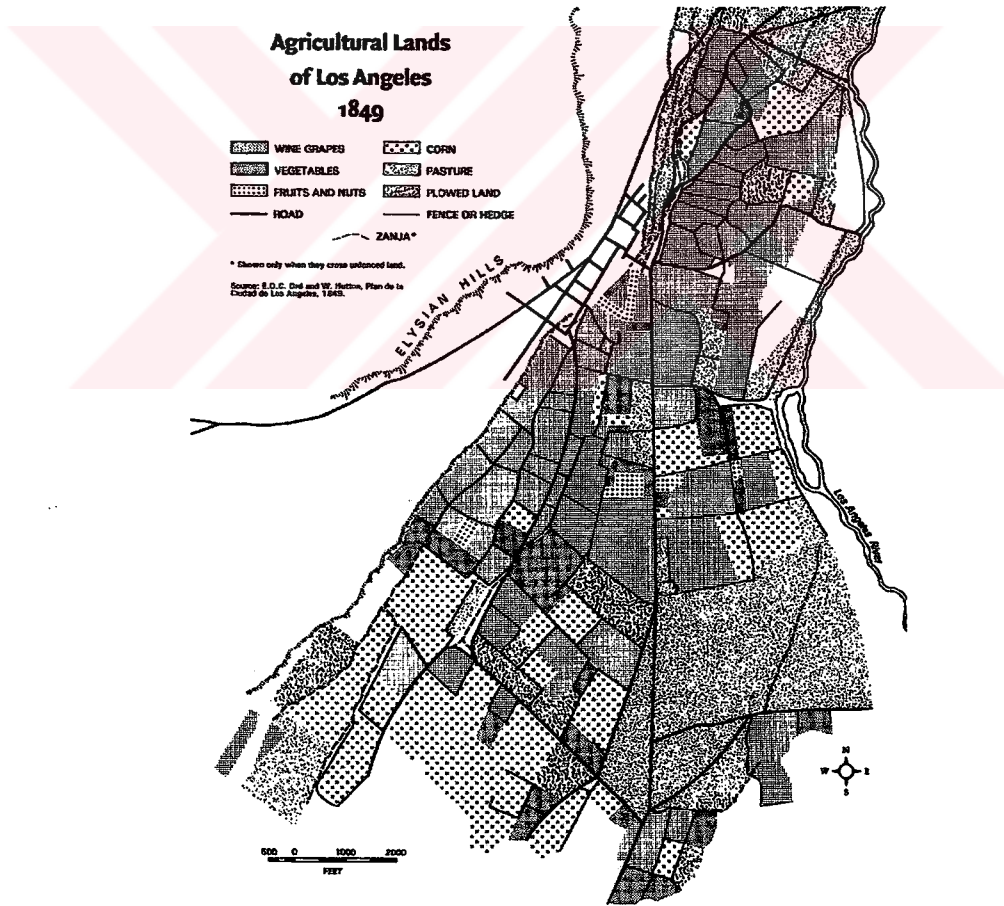
Şekil 4.1 J. Callahan tarafından yapılmış bir karikatürde Los Angeles River: “nehirde tutulmuş en büyük buzdolabı” (Gumprecht, 1999)



Şekil 4.2 Los Angeles River’da yasadışı bir araba yarışı, 1950’ler (Gumprecht, 1999)

4.1 Pueblo ve Nehir

Los Angelesin 1781 yılında kurulduğu yere kurulmuş olmasının nedeni *Río de Porciuncula*¹'dir. İspanyollar tarafından 18. yüzyılda California'da kıyı şeridi üzerindeki sekiz misyon ve üç *presidio*ya erzak, gıda maddesi ve atlar gibi çeşitli donanımı sağlamak üzere kurulmuş olan üç pueblodan biri olan Los Angeles, her türlü su gereksinimini bu nehirden sağlamaktaydı. Los Angeles'i kuran California Valisi Felipe de Neve, köyün olası taşkın tehlikelerine karşı hafifçe yükseltilmiş bir biçimde inşasını istedi. Ayrıca kolonistlere dağıtılacak olan tarım arazilerinin yarısının da sulanabilir olmasını şart koştu. Tarlaları sulayabilmek için *plaza* ile nehir arasına inşa edilen *zanja madre*² Ekim 1781'da ve diğer kollar ise bunu izleyen aylarda tamamlanmıştır (zanja sistemi planı Şekil 2.5'te gösterilmiştir) (Gumprecht, 1999). Bu Los Angeles'in ilk su şebekesidir. Amerikalılar 1848 yılında bölgeye gelmeye başladıklarında Los Angeles, California'daki en büyük tarımsal köydü.



Şekil 4.3 Los Angeles tarım alanları, 1849 (Gumprecht, 1999)

¹ Porciuncula Nehri, Los Angeles River'in İspanyollar tarafından kullanılan adı.

² Ana sulama kanalı.

4.2 Nehrin Los Angeles'in Gelişmesindeki Önemi

1848 yılında Sacramento yakınlarında altın bulunması, California'nın Amerikan Birliği'ne bağlanması ile aynı döneme rastlar¹. Bu önemli gelişme Los Angeles'in de küçük bir tarım kasabasından bir ticaret merkezine dönüşmesini sağlamıştır. Amerikan yönetimi altındaki Los Angeles'te ilk temel ihtiyaç su olmuştur. İnsanların bölgeye hücum etmeleri araziye olan talebi, bu da suya olan gereksinimi körüklemiştir. Bu dönemde adı üzerinden geçtiği kasaba ile anılmaya başlayan nehrin Los Angeles'in gelecek ihtiyaçlarına yetip yetmeyeceği gibi bir kaygı sözkonusu olmamakla birlikte gelişen kente suyun nasıl sağlıklı bir biçimde dağıtılacağı şiddetle tartışılıyordu. Amerikalılar ilk olarak suyu dağıtmak için pueblo döneminde inşa edilmiş olan sulama kanallarını kullanmış olsalar da bunlar bir kentin kullanım suyu gereksinimlerini karşılamaktan çok uzaktı; zaten böyle bir amaçla da inşa edilmemişlerdi.

Los Angeles'in yeni yönetimi bunlara karşın ilk olarak bu sistemi işler hale getirmeyi denemiştir. Birtakım iyileştirmeler yapılmış olsa da zanjalar açık kanallar olduklarından sağlık koşullarını sağlamaktan uzaktılar ve kullanım suyu için başka çözümlerin bulunması gerekecekti; ancak zanjalar uzunca bir süre daha tarımsal sulama amacı için kullanılmıştır. Los Angeles'te su dağıtım şebekesinin kurulması ve 1850-1930 arası gelişmeler Bölüm 2.2 ve Bölüm 2.3'te anlatılmıştır.

Los Angeles Kenti ve Bölgesi büyüdükçe suya erişimin oynadığı rol de gelişmenin biçimini belirlemeye başladı. Nehir yada bir zanjaya komşu olan araziler ile kuru araziler arasındaki değer fark çok büyüktü. Andrew Boyle adında bir arazi geliştirici 1851 yılında nehrin doğu kıyısında bir arazinin akre'sini üç bin dolara satın alırken yakınlarda sudan uzak bir tepeyi akre'si yirmi beş cent'ten satın aldı. Bu bölge bugünkü Boyle Heights kentidir (Gumprecht, 1999). Los Angeles'te para eden şey arazi değil su idi.

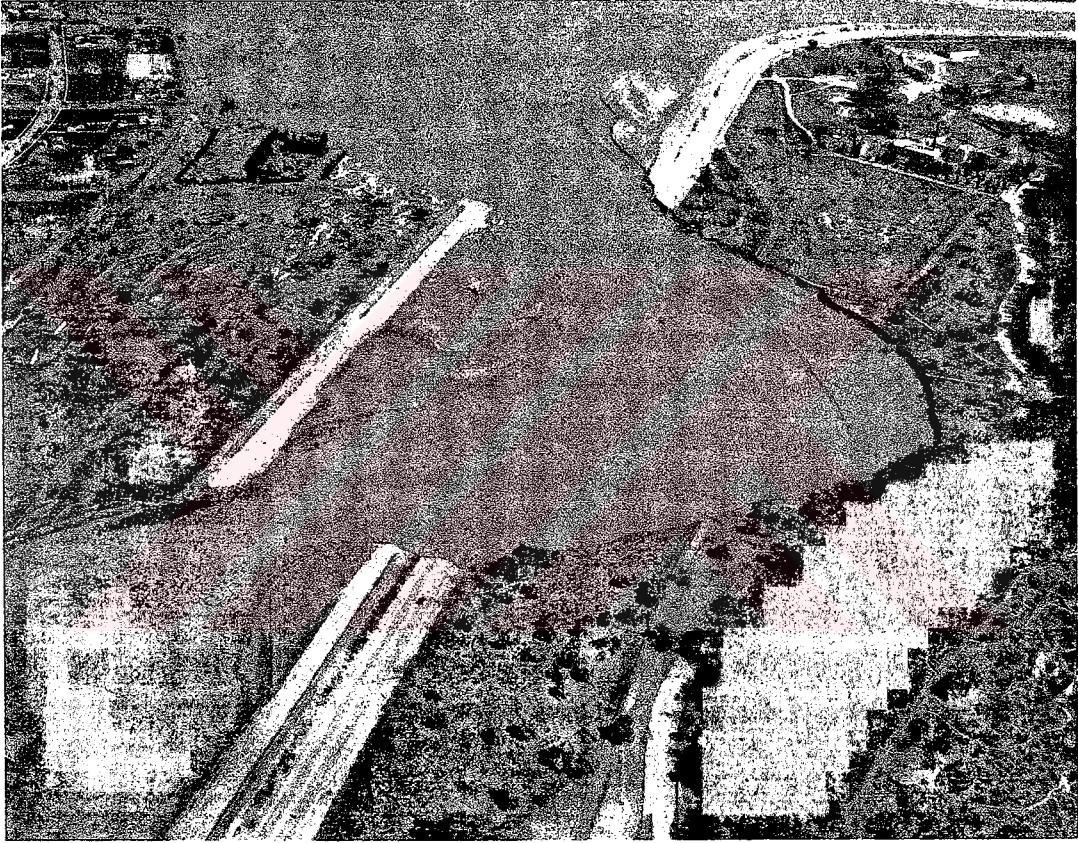
Los Angeles River yarı kurak olan bu arazi üzerinde yerleşmeyi ve genişlemeyi mümkün kılmıştır. Kentin kullanım suyunun Owens River Vadisi'nden getirilmesiyle birlikte Los Angeles River 20. yüzyılın başlarında da tarımsal sulama amacıyla kullanılmıştır.

4.3 Los Angeles River'in Islahı

Bugün Los Angeles River dünya bu ölçekte bir nehir için inşa edilmiş en pahalı ve en büyük taşkın önleme sistemine sahiptir. Şubat 1914'teki büyük bir sel felaketi bu taşkın kontrol

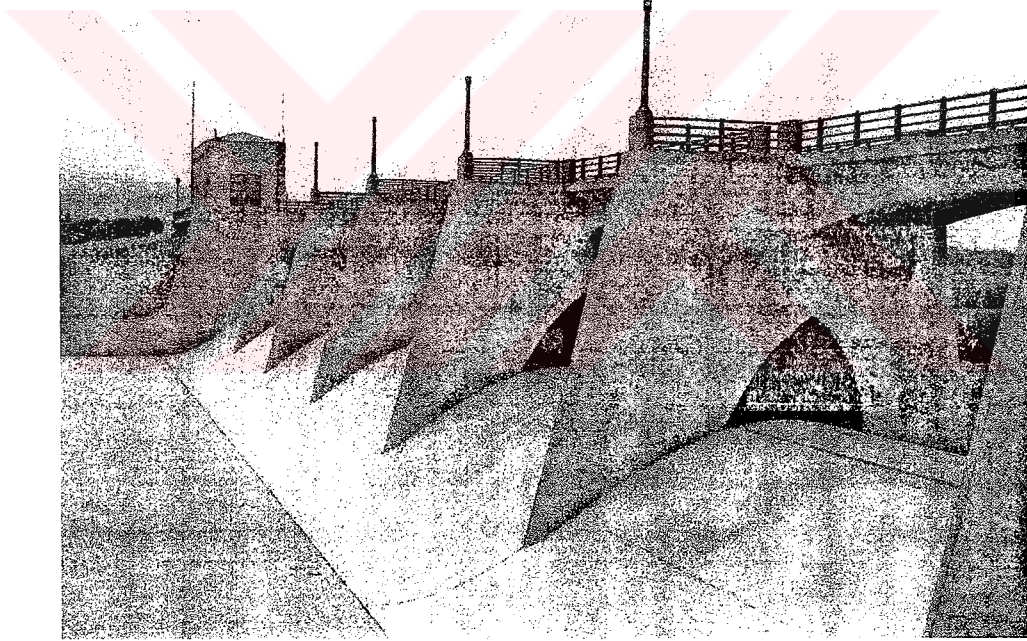
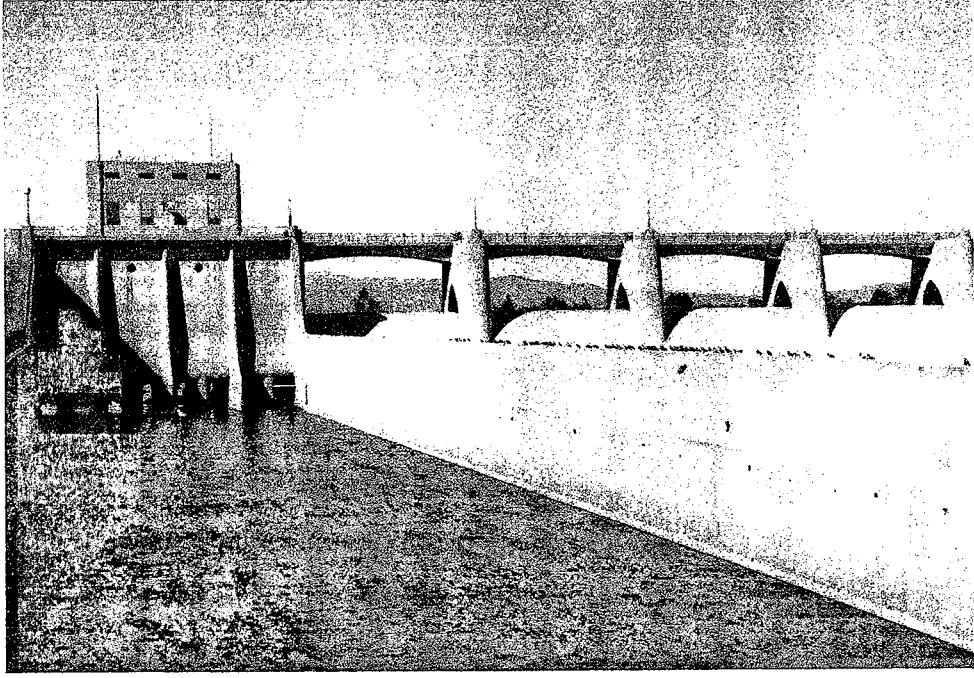
¹ California 1850 yılında eyalet olmuştur.

sisteminin kademeli olarak inşa edilmesinin ateşleyicisi olmuştur. County yetkilileri nehrin yukarı kısımlarında, suyun akışını yavaşlatmak ve su ile taşınan tortu ve çamuru toplayabilmek amacı ile barajlar ve diğer tesisler kurdular. Nehrin ve kollarının rotası düzleştirildi, yatağı derinleştirildi ve genişletildi. Taşkın suları yeni gelişmekte olan liman bölgesindeki nehir ağzından uzaklaştırıldı; ancak Los Angeles River'ın ıslahı için gereken maliyet çok artınca vergi mükellefleri böyle büyük bir projenin kalan kısmı için daha fazla vergi ödemek istemediler. 1930'lu yıllarda vuku bulan iki sel felaketi sonrasında Amerikan hükümeti taşkın kontrol sistemi projesini üstlendi.



Şekil 4.4 1938 taşkınının sonuçları, Griffith Park'ın kuzeyi (Gumprecht, 1999)

1938 yılındaki büyük taşkından iki yıl sonra yeni planlar hazırıldı. Felaket sırasında ve sonrasında toplanan veriler, inşa edilecek taşkın önleme sisteminin tasarımında kullanıldı. Uygun bulunan sistem neredeyse tüm nehir boyunca kıyıların ve yatağın beton ile kaplanması idi. Nehir üzerindeki köprüler (nehir yatağı derinleştirilerek) yükseltilecek ve ayakları takviye edilecek; kanal kapasiteleri hesap değerlerine göre belirlenecekti. Nehrin akışını kontrol altına almak için su toplama havzalarının oluşturulması ve bazı barajların inşası da gündeme gelmiştir.



Şekil 4.5 Sepulveda Barajı (Gumprecht, 1999)

Projenin ilk aşaması 1938 taşkınyndan birkaç ay sonra federal finansman ve Amerikan ordusunun mühendislik birimleri denetiminde gerçekleştirilmiştir. Ordu, federal hükümete ilk aşamanın inşasından hemen sonra çok daha geniş çaplı bir önlem planı sundu. Bu plan yan kanalları ve su ve çamur toplama havzalarının yanısıra nehir yatağının tamamın betonla kaplanmasını ve yaklaşık üçyüz adet yeni köprünün inşasını da içeriyordu. Kongre bu planı da onayladı. Çok yüksek bir paraya malolacak bu projeye federal desteğin bu kadar hızlı bir biçimde sağlanmasındaki temel neden Los Angeles'in Amerikan savunma sanayisinin yeni

merkezi olması idi (Gumprecht, 1999). Tüm taşkın önleme sisteminin inşası 1960'lı yıllara kadar sürmüştür ve bu proje Amerika tarihinin en büyük kamu yatırımı projelerinden biri olarak anılmaktadır.



Şekil 4.6 Los Angeles River'in Yatağı ve Olympic Boulevard Köprüsü, 1940
(Gumprecht, 1999)

Bu sistem yapımı yüzde 99 tamamlanmış olduğu halde ilk büyük sınavını 1969 yılındaki büyük yağış ve fırtınada vermiş ve bu olay sistemin çalıştığını göstermiştir ancak; yaklaşık her on yılda bir kez, birkaç gün boyunca, normal olarak hep kuru olan yatağından yoğun bir biçimde su akan 51 mil uzunluğunda bir beton kanala nasıl nehir adı verilebildiği hala mizah konusudur.

5. LOS ANGELES'İN İMARI: ALTKENTLEŞME VE KONUT ÜRETİM SÜREÇLERİ

Los Angeles'in büyük bir metropol olarak yükselişi, altkentleşme tarihinin doruk noktasını oluşturur. 18. yüzyıl Londra'sının dışındaki ilk banliyölerden, 19. yüzyıl'ın demiryolu banliyölerine kadar altkentler hep kente tabi yerleşmeler olarak anılmışlardır. Bunlar ayrıcalıklı bir azınlığın sığınağı olmuşlar ve tasarımları modern kentin merkezi yapısına alternatif bir yaşantıyı temsil etmişlerdir. Güney California (alt)kentsel coğrafyasını oluşturan ayırık düzen tek aile konutları, paradoksal olarak tüm kent yapısının temel ögesi niteliğindedir. Bu coğrafyada tüm arazi kullanımı en çok sayıda konut parseli elde edilecek şekilde tasarlanmıştır ve tasarlanmaktadır. Kentin büyük bir hızla gelişimi, beraberinde bir zamanlar büyük bir kentin işareti olan kentsel öğelerin düşüşünü getirmiştir: birleştirici, merkezi bir *downtown* ve büyük yetkin bir toplu taşıma sistemi (Fishman, 1987). Bu yapı, kendi özgün imgeleriyle, merkezsizleştirilmiş kentsel (ya da kentimsi) biçimler oluşturarak modern kenti yeniden tanımlamıştır.

Bu yeni kent, ona dışarıdan bakanlar için oldukça anlaşılmaz görünüyordu. Los Angeles'li tanınmış mimar Richard Neutra, 1931'de Brüksel'de yapılan CIAM¹ çerçevesinde, aynı ölçeğe sahip ve standart sembollerle donatılmış haritalar üzerinden önemli dünya kentlerinin iş bölgeleri, sanayi alanları, varoşlar, banliyöler vs. açısından incelendiği bir toplantıda Los Angeles'i sunduğunda çok ilginç tepkiler aldı. Los Angeles haritasının en çarpıcı özelliği diğerlerinden önemli ölçüde büyük olmasıydı. İkinci çarpıcı fark ise kullanılan sembollerin dağılımındaki, tüm bilinen kent kurgularına aykırı yapı. Kırsal ve kentsel bölgelerden geçerek neredeyse yüzlerce mil boyunca uzanan bulvarlar, bunlar boyunca gelişmiş tamamen lineer iş bölgeleri, kulübelerden oluşan altkentler ve uydu bahçe şehirler Avrupalı mimarlar ve öğrenciler için çok şaşırtıcıydı. Üstüne üstlük bu haritada çok katlı varoşlar da yoktu. Bundan sonra başlayan ilk tartışma, bugün de süren ünlü cennet cehennem-tartışmasıdır (Fishman, 1987).

Los Angeles ve ondan sonra gelen tüm benzer yerleşmeleri anlamak için tek bir anahtar sözcük varsa o da otomobildir. Ancak şunu da çok iyi kavramak gerekir ki otomobil ve otomobilin temsil ettiği herşey daha büyük bir hedefe yönelik araçlar olmuşlardır. Bu hedef banliyö hayatı (*suburbia*) idealidir. Los Angeles bu idealin haritaya yansımış en büyük ölçekli

¹ *Conference International d'Architecture Moderne*, Uluslararası Modern Mimarlık Konferansı.

örneğidir. 1941 tarihli Los Angeles nazım planında şöyle bir not dikkat çeker: “Bu bölge müstakil evlerden oluşan bir bölge olarak kalabilir ve kalmalıdır.”¹ (Fishman, 1987). Bu bölgeyi tamamıyla altkentsel bir gelişmeye açabilmek için dünyanın en gelişmiş toplu taşıma sistemi kurulmuş, ancak 1920’lerde bu sistem işlerliğini kaybetmeye başladığında da çökmesine ve yerini otomobile dayalı dev bir karayolu sistemine bırakmasına izin verilmiştir.

Bu dönüşüm boyunca ayrı düzen çekirdek aile konutuna olan yöneliş, yeni ve potansiyel evsahipleri ile emlak spekülasyonu ile uğraşan bir sivil elit arasındaki ‘ittifak’ ile sağlanmıştır. Yani resmi düzeyde bir regülasyondan söz edilemez. İki grup için de kentsel ademimerkeziyet ve bunu destekleyen ulaşım şebekesi, banliyö kültürünün evrenselleşmesi anlamına geliyordu. Hedeflenen durum herkesin ev sahibi olmasıydı. Akdeniz iklimine sahip Güney California’da Palladyen aristokrat villa ideali en yetkin ifadesini bulmuş görünüyordu (Fishman, 1987). Hem de yüksek bir kentsoylu eliti için değil, sıradan insan için de. Bir villa tüm toplumsal sınıflardan insanlar için aileleriyle birlikte rahat bir biçimde yaşayacakları, iyi vakit geçirecekleri, ve doğayla bütünleşebilecekleri bir sığınak olacaktı; hem de şehir hayatından ve dolayısıyla da iş hayatından kopmadan.

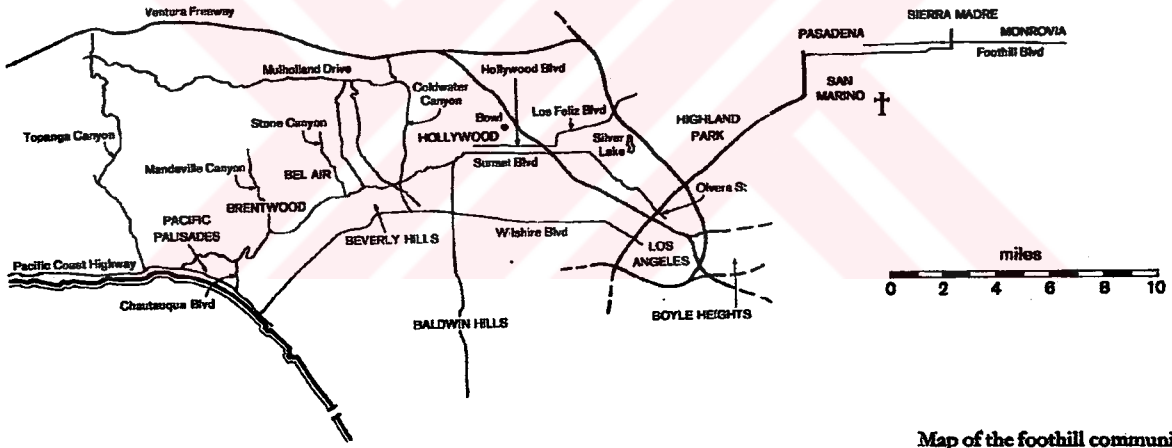
Sonunda *suburbia* idealinin evrensel hale getirilmesinin olanaksızlığı anlaşıldı. Çok geniş alanların parselasyonu ve kentin bu denli yaygınlaşmasıyla birlikte bu idealin en önemli çekim noktalarından biri olan doğa artık ortadan kalkıyordu. 1970’li yıllarda arazi fiyatlarında görünen büyük artış bu idealin en azından bir elit için sınırlandırıldığının işaretiydi. 1980’ler ise duraklamalar ve büyük atılımlar ile neredeyse yüz yıldır sürmekte olan bu sistemin olumsuz sonuçlarının en çok görülmeye başlandığı yıllar olacaktır. Artan suç oranları, evsizler sorunu, alt tabakaların sayıca kalabalıklaşıp marjinalleşmesi gibi önemli toplumsal olgular bu süreçlerle ilişkilendirilebilir.

5.1 Parçalanmış Metropole Doğru: Ademimerkezi Kentin İmarı, 1920-1945

1920’li yıllarda modern endüstriyel kentlerin genel formu, merkezi iş bölgesi etrafında çizilmiş eşmerkezli daireler olarak tanımlandığında, ki orta dairelerde endüstri ve işçi konutları en dış dairelerde ise orta sınıf banliyöleri bulunuyordu, Los Angeles bu kabullere tamamıyla zıt olarak ademimerkezi bir biçimde geliyordu (Fishman, 1987). Los Angeles’te kentsel fonksiyonlar merkeze uzaklıklarıyla tanımlanmamıştır; bunun aksine tamamen tarafsız

¹ Los Angeles Bölgesel Planlama Komisyonu’nun Karayolları Nazım Planı Raporu’ndan.

bir yol şebekesi 'merkezi' ögelerin bölgeye eşit olarak dağılmasını sağlar. Arazi geliştiriciler parselledikleri bölgelerin ve yeni yerleşmelerin nasıl olsa bir cadde ya da bulvarıyla merkezi bir noktaya bağlanacağını biliyorlardı; ancak farklı toplumsal tabakalar için inşa edilen konut alanları kente eşit olarak dağılmamıştır. Los Angeles'te komşulukların ve de farklı şehirlerin gelir gruplarına göre dağılımı merkezi bölgelere olan uzaklığa bağlı değil; bunun yerine rakıma ve okyanusa yakınlığa bağlı olmuştur. Los Angeles'te tepeler neredeyse istinasız bir şekilde üst ve üst orta sınıf yerleşimlerinden, uçsuz bucaksız düzlükler ise orta ve alt sınıf yerleşmelerinden ve ticaret, iş ve sanayi bölgelerinden oluşmaktadır. Soruna ilginç bir tarafından bakarsak, Los Angeles'te kıvrımlı ve eğimli bir yol üzerinde neredeyse hiçbir ticari işletmeyle karşılaşmaz. Tepelik alanların hepsi değilse bile çok büyük bir bölümü Master Planda *strictly residential*¹ olarak tanımlanmıştır. Varlıklı insanlar için tepelerde konumlanmış bir konut yalnızca güzel manzaralar, temiz hava ve doğaya yakınlığın değil aynı zamanda da ticarettten ve iş hayatından uzak olmanın simgesidir (Banham, 1976).



Map of the foothill communities

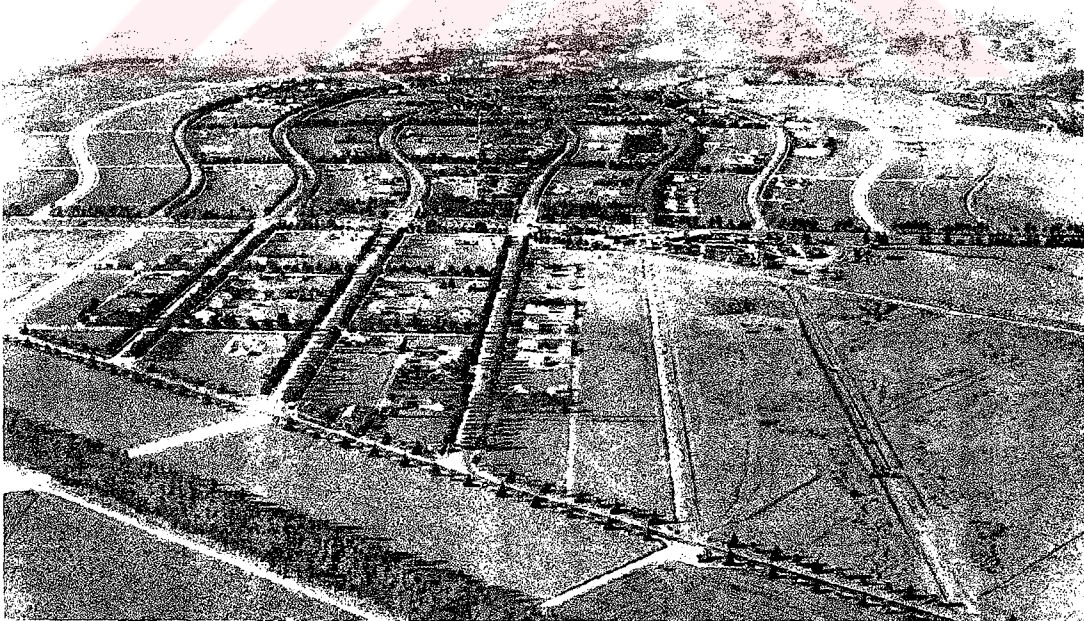
Şekil 5.1 Los Angeles Yamaç Yerleşmeleri Haritası (Banham, 1976)

Los Angeles'te tepelik konut yerleşmelerinin modeli kuşkusuz Beverly Hills'dir. Bu yerleşmenin bugünkü arazi değerlerine bakarak da Los Angeles'teki en başarılı arazi geliştirme projesi olduğu söylenebilir. Yüzyıl başında içlerinde Henry E. Huntington'un da bulunduğu bir grup yatırımcı petrol çıkartma umuduyla o tarihlerde Hamel and Denker Ranch olarak anılan 3.300 akre'lik araziyi satın almış ve petrol bulunamayınca *Amalgamated Oil*

¹ Konutlara ayrılmış.

Company isimli şirket *Rodeo Land and Water Company*¹'ye dönüştürülmüştür. 1907 yılında şirket, New York'lu peyzaj Mimarı Wilbur Cook'a bu araziyi üst düzey bir konut yerleşimi olacak şekilde planlama görevi verdi. Cook'un çözüm önerisi çok basit ve sade idi. Geniş hafifçe kavisli sokaklardan oluşan simetrik bir plan eğimle birlikte yukarıda tramvay hattı ve istasyonu son buluyordu. Şirket üzerinde hala herhangi bir konutun yapılmamış olduğu bu bölgeyi 1913 yılında ayrı bir belediye olarak tescil ettirdiğinde Cook'un planına tamamen sadık kalmıştı. Altyapı ve bitkilendirme alışıldığı üzere ilk yapılan işler oldu. *Beverly Hills* adı da Boston'un tanınmış sayfiye yerleşmesi olan *Beverly Farms*'dan esinlenilerek konulmuştur. Birinci Dünya Savaşı sonrasında Hollywood yıldızlarının buradan arsa satın almaya başlamalarıyla yerleşme canlandı (Fishman, 1987).

1920'li yılların başında Beverly Hills tamamıyla dolmuştu. Arazi geliştiriciler de daha batıya, Santa Monica dağları üzerinden denize yöneldiler. Holmby Hills, Westwood, Bel Air, (adı Fransız halefinden almış olan) Brentwood Riviera, Pacific Palisades (Huntington Palisades) ve son olarak da Malibu sahili. Tüm bu yerleşmeler model olarak Beverly Hills'in benzeridir.



Şekil 5.2 Beverly Hills, 1922 (Lazzareschi, 2000)

¹ Rodeo Arazi ve Su Şirketi.



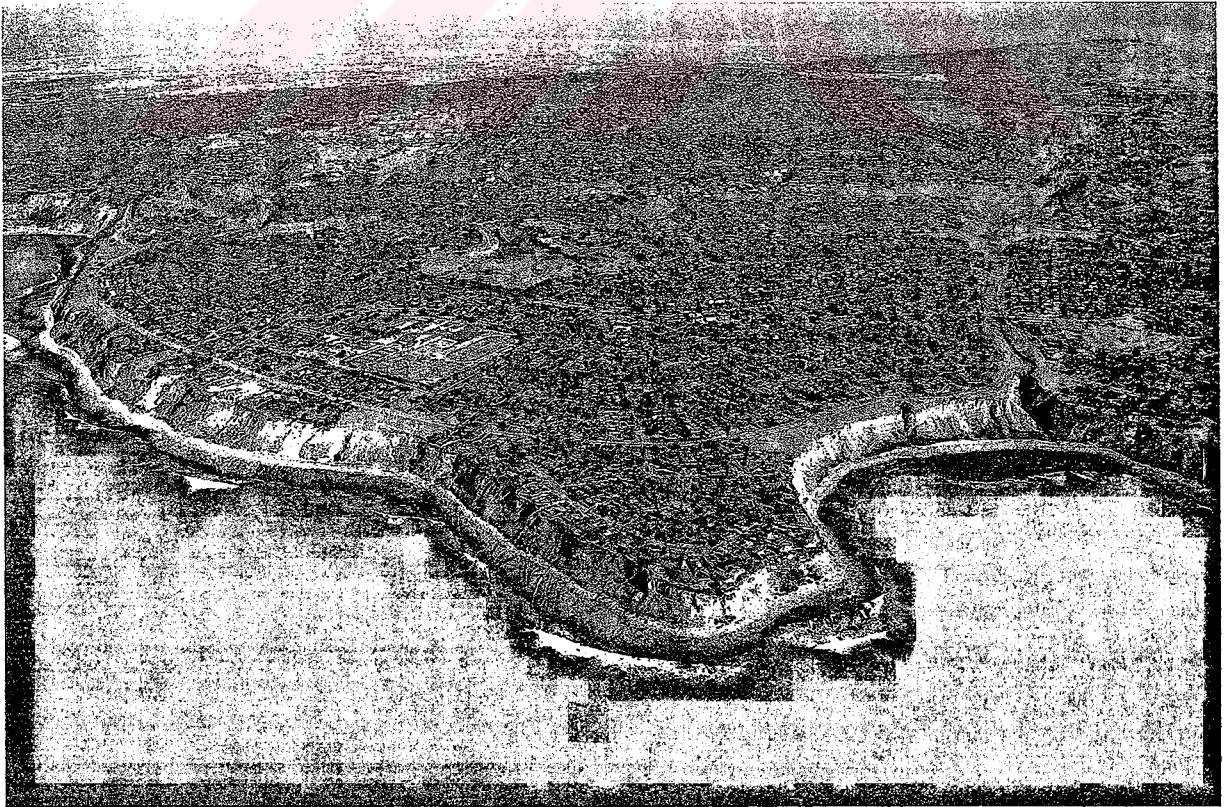
Şekil 5.3 Beverly Hills, 1952 (Banham, 1976)

Benzer bir arazi geliştirme zinciri doğuda San Gabriel Dağlarının eteklerinde de görülür. Pasadena, San Marino, Arcadia şehirleri de benzer bir modele göre kurulmuş ve geliştirilmişlerdir. Bu tip tepelik altkentlerin en ilginçlerinden biri de downtown Los Angeles'in yirmi mil güneyinde Long Beach yakınlığında bulunan Palos Verdes'tir. 1913 yılında New York'lu sermayedar Frank Vanderlip 16.000 akre'lik Palos Verdes yarımadasını satın aldı ve bu mülkün bir kısmını bir üst sınıf konut yerleşimi olarak geliştirmeye karar verdi. Bu amaçla plancı Frederick Law Olmsted Jr.'yi tutan Vanderlip, projeye Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle ara vermek durumunda kaldı. Olmsted planlamayı 1922 yılında tamamladığında Vanderlip bu büyük mülkün 3.200 akre'sini spekülâtör E. G. Lewis'e devretmişti. Her ne kadar Lewis proje tamamlanmadan iflas etmiş olsa da Palos Verdes yarımadasında 200.000 kişilik bir yerleşme gerçekleştirilmiştir. Ancak kısmen uygulanmış olan Olmsted Jr.'nin planı, babası Olmsted Sr.'nin ünlü *Riverside, Illinois* planının başarılı bir takipçisi sayılmaktadır. Oğul Olmsted, *Palos Verdes* arazisini "yirmi beş milkare¹ büyüklüğünde, iklim, sahil ve arazi eğiminin her türlü avantajına sahip bakir topraklar" olarak nitelmiştir (Fishman, 1987).

¹ Bir milkare yaklaşık olarak 2,56 kilometrekareye eşittir.



Şekil 5.4 Frederick Law Olmsted Sr.'nin Riverside, İllinois Planı, 1869 (Fishman, 1987)



Şekil 5.5 Palos Verdes Yarımadası (Cameron, 1997)

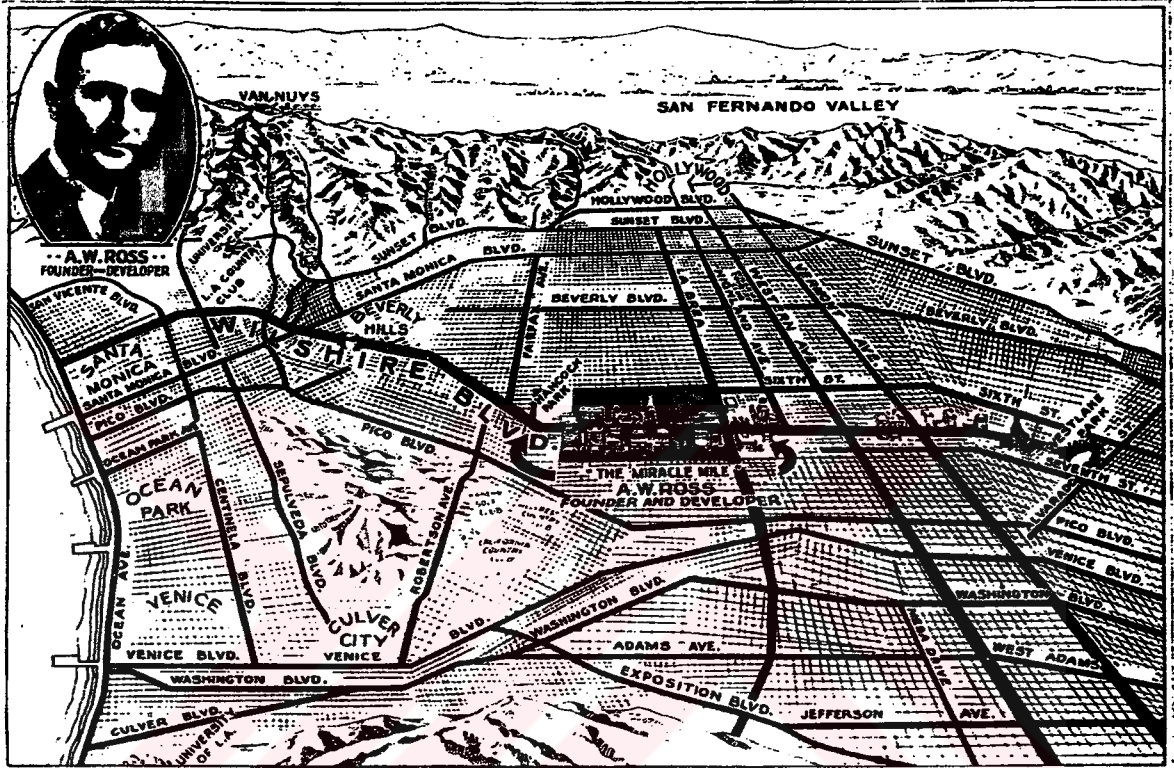
Frederick Law Olmsted Jr.'nin plancılığını Baba Olmsted'inkinden ayıran en önemli nokta selefinin sosyal planlamadaki dikkatidir. Palos Verdes başından itibaren fiziksel ve toplumsal olarak planlanmış ve denetlenmiştir. Bu yerleşme her biri bir ilkokul ve alışveriş alanları çevresinde oluşturulmuş farklı komşuluk birimlerinden oluşmaktadır. Her bir komşuluk biriminde büyük ve küçük müstakil evlerin bir karışımının yanı sıra sınırlı sayıda birçok ailenin birlikte yaşadığı konutlar da öngören Olmsted Jr. sosyal ayrımcılığın dikkatli bir planlama anlayışı ile önlenebileceği fikrini savunuyordu. Plancı, Palos Verdes'i tasarlarırken bir de *art jury* öngörmüştü. Bir tür güzellik kurulu gibi işleyecek olan bu kurum yeni yapılacak herhangi bir yapı ya da tadilatın bütünlüğe olan etkilerini değerlendirecekti. Bu kurul bugün hala (sözde de olsa) işlerliğini sürdürmektedir. Burada ilginç ve belki ironik de denebilecek olan gerçek, Olmsted'in *suburbia*'nın geleceği konusundaki endişeleridir. Los Angeles gibi anlık değişimlerin yapı taşı haline gelebildiği bir metropolde kalıcılık ve stabilite gibi kavramlara çok az sayıda plancı ve arazi spekülâtörü rağbet etmiştir. Nitekim 1930'lu yıllar buhranı Palos Verdes'in ancak çok küçük bir bölümünün Olmsted'in ortaya koyduğu ilkeler doğrultusunda şekillenmesine yol açmıştır (Fishman, 1987).

Konut yerleşmeleri üst tabaka banliyöleri ya da düzlük alanlarda sonsuz kez tekrarlanan parselasyon dokusu olarak kente yayılırken endüstri ve alışveriş alanları da ademimerkezleşmiştir. Los Angeles tarihinde hiçbir zaman doğu ya da orta batı kentlerindeki gibi bir endüstri bölgesine sahip olmadı. Fabrikaların işçilerin ona ulaşmaları için ana toplu taşımacılık yolları üzerinde bulunmaları bile gerekmiyordu. 1920'li yıllardan itibaren işçilerin çoğu zaten işlerine otomobil ile gidiyorlardı (Longstreth, 1997).

Konut yerleşimleri alanındaki ademimerkezleşme eğilimleri, ticaret alanlarında da görülmüştür. Özelleşmiş alışveriş alanları da kendilerine merkezden uzak yeni yerler bulmaya başladılar. Bu yönelişin en belirgin örneklerinden biri de Wilshire Bulvarı üzerinde *Miracle Mile* olarak anılan kesimdir. 1920'li yıllarda emlakçı A. W. Ross, konut bölgelerinin şehir merkezinden batıya doğru kaymasını izledi ve bu durumun çok iyi bir yatırım fırsatı olduğunu öngördü. Düşüncesi, büyük mağazaları müşterilerin gittiği tarafa taşımaktı. Ross Wilshire Bulvarı'nın güney kanadında, *downtown*'ın sekiz mil batısındaki onsekiz akre'lik bir araziyi satın aldı ve buraya *Wilshire Boulevard Center*¹ adını verdi. Amacı otomobille buradan geçen müşteriler için bir çekim noktası oluşturmaktı ve bu amaçla bulvara bakan mağazalar ve arkalarında büyük otoparklar oluşturdu. Başlangıçta birçok büyük mağaza yetkilisi yalnızca

¹ Wilshire Bulvarı Merkezi.

müstakil evlerden oluşan ticari anlamda ıssız bir bölgede mağaza açmaya delice baksa da bir süre sonra *Wilshire Center* o denli başarılı oldu ki neredeyse tüm büyük downtown mağazalarının bir de Wilshire şubeleri açılmıştı. Zamanla birçok mağazanın downtown şubeleri kapanırken Wilshire'dakilerin büyük karlar yaptıkları bilinmektedir (Longstreth, 1997).



Şekil 5.6 *Miracle Mile*'in Metropolitan Los Angeles'teki Yerini Gösteren Tanıtım Haritası, 1929 (Longstreth, 1998)

Los Angeles, özellikle büyüme ve gelişmenin ana motoru sayılan arazi spekülasyonu ve konut sektörlerini vuran 1930'lar buhranından kaçamadı. Ancak tarım, petrol ve film endüstrileri ile yükselen havacılık endüstrisi, bölgenin buhranı atlatmasında önemli roller üstlenmiştir. 1930'lu yıllar Los Angeles'in imarı açısından planlama yılları olarak adlandırılabilir. 1940 ve 1950'li yıllara damgasını vuracak olan gelişmeler, özellikle de savaş sonrası Los Angeles'inin en önemli simgesi sayılabilecek olan otoyol ağı ve altkent dokusu, Büyük Buhran yıllarında olgunlaştırılmış düşüncelerdir.

Los Angeles otoyol sistemi, trafiği merkezi bir bölgeden dışarıya doğru taşımayı hedeflemiş bir sistem olarak değil, aksine kentin 1920'li yıllarda sahip olduğu yoğun yol şemasının üzerine oturan daha büyük gözenekli bir ızgara olarak tasarlanmıştır. Bu yeni şebekenin

planlanmasındaki temel amaç tüm bölgeyi merkezsizleştirilmiş tek bir metropoliten alan olarak toparlamaktır. Başka bir açıdan bakarsak Los Angeles otoyol şebekesi harita üzerindeki herhangi iki nokta arasında hızlı ulaşımı olanaklı kılmayı hedefler. Önerilen (ve büyük ölçüde uygulanan) otoyol sistemi, büyük ölçekli bir nüfus akışına yönelik olarak yapılmış planlamanın en önemli uygulamalarındandır.

1930'lu yıllarda emlak ve konut sektörlerinde temelde çok önemli bir değişiklik olmamış gibi görünse de tek aile evinin üstünlüğü konusunda ciddi bir kararlılık söz konusudur. Buhranın en önemli etkisi, kredi limitlerinin son sınırında iş yapan ve düşük finansal kaynaklarla çalışan spekülâtlörlere vurduğu darbe oldu. Bu durumdan etkilenmesi muhtemel ev sahiplerini korumak amacıyla 1933 yılında Başkan Roosevelt yönetimi, *The Home Owners' Loan Corporation*¹'un kurulmasını sağladı. Bu kurumun amacı ev sahiplerinin emlakçılara, inşaatçılara ve bankalara olan kısa vadeli ipotek borçlarını yeniden finanse etmek ve yeni bir konut kredisi sistemini uygulamaya koymaktı. Program çerçevesinde kısa vadeli tüm ipotekli konut taksitleri yirmi ya da otuz yıllık dönemlere yayılacaktı. 1934 yılında Kongre'de kabul edilen *National Housing Act*², *Federal Housing Administration (FHA)*³'nün kurulmasını da sağladı. Kanunun iki numaralı maddesi FHA'ya ipotekleri güvence altına alma yetkisi verdi ve böylece 25-30 yıl vadeli konut kredileri tüm ülkede bir norm haline geldi. Halbuki 1920'li yıllarda bankalar konut kredilerini, konutun değerinin yüzde 50 ya da 60 ile sınırlandırmışlardı. FHA bu oranın da yüzde 90'lara çıkartılmasını sağladı. Böylece konut sahibi olmak kolaylaşıyor ve devlet finansmanı sözkonusu olduğu için bu durum, konut sektörüne herhangi bir yük getirmiyordu (Fishman, 1987).

Bu yeni gelişmeler 1920'lerin karmaşık ve oldukça ağır şartlara sahip kredi, ipotek, konut finansmanı mekanizmalarını rasyonalize etmenin yanısıra kararlı ve güvenceli bir mevduat ve kredi kurumları ağının oluşmasını sağladı. Böylece küçük birikimlerle konut sahibi olmak kolaylaştığı gibi bu birikimler de hızlı bir biçimde konut endüstrisine aktarılabilirdi. İnşaatçılar da FHA'dan ipotek güvencesi sağlıyor ve böylece projelerini tamamlamak için gerekli olan anaparayı garanti altına alıyorlardı. Arazi geliştiriciler de kısa dönem ipotekleri ile finansman sağlamak yerine tüm parselasyon ve altyapı işlerini sermaye garantisi altında yapabiliyorlardı. Aslında zor durumda olan konut endüstrisini biraz doğrultmak için

¹ Ev Sahipleri Kredi Kurumu.

² Ulusal Konut Kanunu.

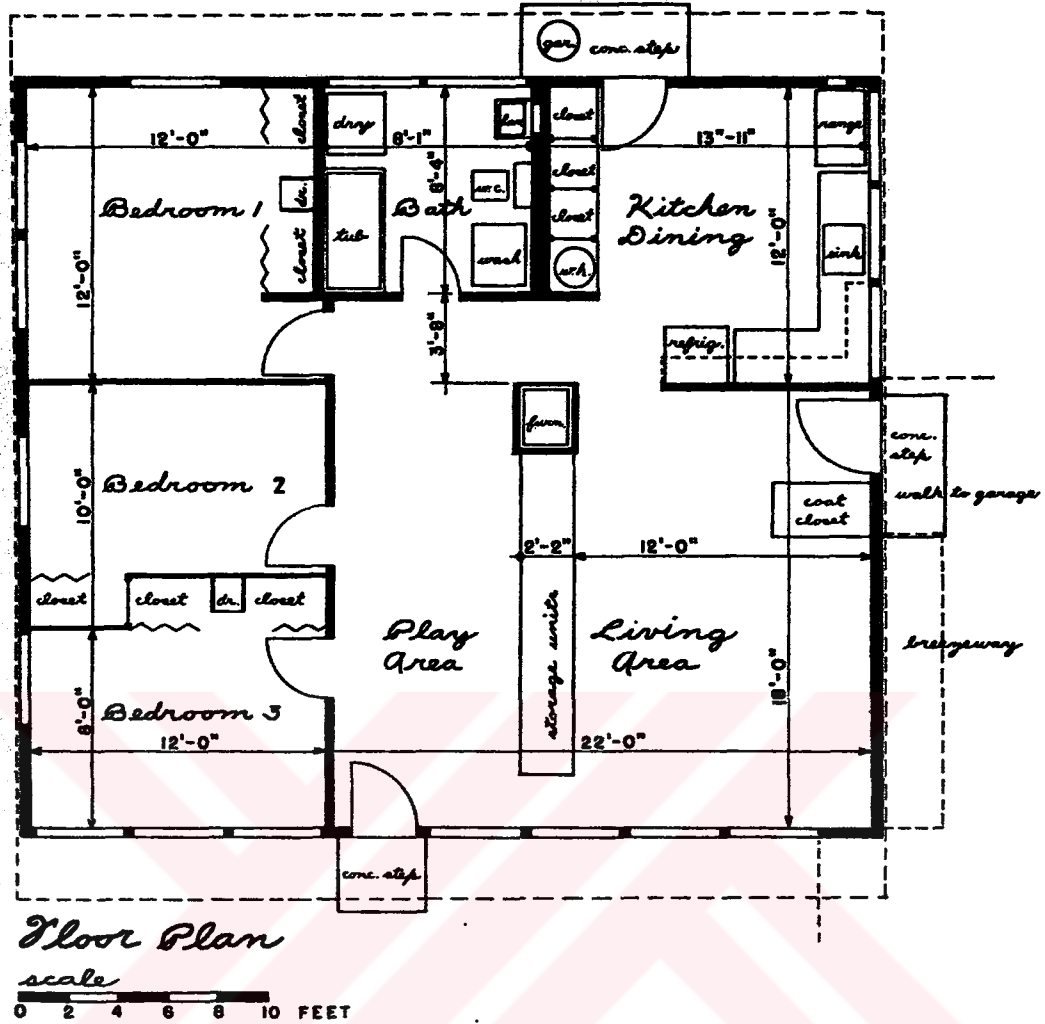
³ Federal Konut İdaresi.

öngörölmüş olan bu program ekonomik koşullar ülke genelinde iyileştiğinde daha önce görölmemiş ölçekte bir (alt)kentsel üretim patlamasına neden oldu (Fishman, 1987, Starr, 1996).

FHA'nın yürürlüğe girmesinden önce arazi geliştiriciler kendi birikimleriyle bir araziyi satın alıyorlar, parselliyorlar ve çoğu zaman tamamlanmamış bir altyapı ile satmaktan fazla bir risk alamıyorlardı. Konutları inşa etmek, yapı bazında riske giren başka (ve çoğunlukla daha da küçük) girişimcilerin işiydi. Federal Konut İdaresi'nin sağladığı kredi güvenceleri, tek bir örgütün boş bir araziyi alıp, onu sokaklar ve evlerden oluşan bir komşuluk birimine dönüştürme işini üstlenmesine olanak sağladı. Böylece konut sektörü hem daha büyük ölçekli hem de hızlı projelere imza atmaya başladı. Parselasyon yapılırken inşa edilecek konutlar da projelendiriliyor ve altyapı ve evler aynı anda yapılıyordu. Birçok konut yerleşmesi ahşap prefabrikasyon ile seri olarak üretiliyor ve şantiyede monte ediliyordu. Daha sonra *baloon frame* olarak adlandırılan bu sistem daha düşük işçilik maliyetleri ve daha az malzeme kaybı ile daha çok sayıda konutun çok daha kısa zamanda tamamlanmasına olanak sağladı. 1930'lu yılların sonunda Bell kentinde bir geliştirici bu yöntemlerle yirmi ayda 236 konutu üretmeyi ve satmayı başarmıştır (Fishman, 1987). Bu olay Los Angeles için toplu konut üretiminin başlangıcı sayılabilir.

Bu yeni konut üretimi modelinin hızlı yapısına uyum sağlamak için konut tasarımlarının da üretim rasyonellerine uygun hale getirilmesi gerekli idi. Geliştiriciler hem inşası kolay hem de potansiyel alıcılar için çekici olacak bir konut modeli arayışı içne girdiler ve sonuç olarak *California ranch house*¹ doğdu. Ranch House aslında *California Bungalow*'un rasyonalize edilmiş, yola paralel cepheli hale getirilmiş ve garaj eklenmiş şekliydi. Açık plan şemalı bu konut tipi genellikle doğrudan mutfağa açılan bir yaşama mekanı, banyo ve yatak odalarından oluşuyordu. Ana giriş kapısının önünde küçük bir *patio* bulunurken arkada daha büyük bir veranda görölüyordu. Yapımcılar bu konut tipine *küçük California evi* diyorlardı ve fiyatları 1930'lu yılların sonlarında 3.000 – 4.500 Dolar arasında değişiyordu. Bir FHA ipotek programı çerçevesinde böyle bir eve sahip olmak için 50 Dolar civarında bir peşinat ve aylık olarak da 30 – 50 Dolar arasında değişen taksit ödemek gerekiyordu (Fishman, 1987).

¹ California çiftlik evi.



Şekil 5.7 Ranch House Planı, (Clark, 1986)

Lewis Mumford ve Catherine Bauer Wurster gibi 1920'li yılların konut reformistleri, modern(ist) inşaat sektörünün gereklilikleri ve mevcut küçük emlak spekülâtörü, geliştirici pratikleri arasında çok büyük uyumsuzluklar olduğunu düşünüyorlardı. Ev sahipliğini ve konut üretimini tamamen bireysel bir iş olarak ele alan mevcut pratiğin yerine sosyal ve fiziksel gereksinimleri birlikte ele alan toplu bir planlama ve üretim yaklaşımının yaygınlaşmasını öngören bu görüş II. Dünya Savaşı sonrası konut üretiminde gerçek ifadesini bulacaktır.

1941 tarihli Los Angeles nazım planı, kent topraklarının yüzde 31'inin bahçeli tek aile konutlarına ayrıldığını gösterirken yalnızca yüzde 2'lik bir alanı çok sayıda ailenin birlikte yaşadığı konutlar (*condominiumlar*, apartmanlar ya da sıra konutlar) işgal eder. Yaygın otomobil kullanımı (1940 yılında 1,16 milyon otomobil ya da 2,4 kişiye bir otomobil) ve önerilen otoyol sistemi ile kent topraklarının yüzde 25'inin yollara ayrılmış olmasına karşın

mevcut ademimerkezi şema çerçevesinde yeni evlerin yapılabileceği bölgeler mevcuttu. nazım plan, büyük bir kentsel gelişme öngörmenin yanısıra bu gelişmenin yeni banliyöler ve yeni bahçeli tek aile konutları biçiminde olacağını da altını çiziyordu.

5.2 Savaş Sonrası Rüyalari: 1945 Sonrası Duruma Genel Bir Bakış

II. Dünya Savaşı sonrasında Los Angeles, savaş sonrası Amerikan kültürünün simgesi haline geldi. Ancak birçok dünya metropolünde oluşan durumdan farklı olarak 1945 sonrası Los Angeles gelişmesi, kentin kuruluş yıllarındaki çıkış noktasını ve hedeflerini kaybetmemiştir. Kentin 1940'lardan günümüze kadar olan gelişmesi, bahçeli tek aile evlerinden oluşan bir kent hayalinin 1930'lu yılların düşünsel süzgeçlerinden geçirilmesi ile gerçekleştirilmiştir. Burada ilginç olan şey sözkonusu projenin boyutlarıdır. 900 milkareden daha büyük tarımsal toprakların bahçeli evlerden oluşan bir altkent dokusuna dönüştürülmesi ve bunları birbirine bağlayan (sokaklar, caddeler ve karayolları haricinde) toplam 500-600 mil uzunluğunda *freeway*lerin inşası bunun ne derece büyük bir kentsel üretim olduğu konusunda bir fikir verebilir. Burada ironik olan bir gerçeklik de herbir otoyol projesinin sıkışmış bir trafiği rahatlatmak için öngörülmüş olsa da aslında yeni kentsel gelişmelere neden olduğu gerçeğidir.



Şekil 5.8 Lakewood Yerleşmesi, 1952 (Longstreth, 1998)

1940'lı yıllarda (otoyollardan önce) aslında Los Angeles bölgesinin, başlangıçta ortaya konulan hedefler doğrultusunda bir denge noktasına gelmiş olduğu söylenebilir. Hatta savaş sırasında önemli Avrupalı kültür adamlarının da buraya gelmesiyle kısa bir süreliğine Batı Kültürü'nün merkezi olduğu bile söylenebilir. Bu yıllarda Los Angeles, kurucularının tam da hayal ettikleri gibi, varoşları olmayan, herkesin kendi bahçeli evinde doğa ile başbaşa yaşayabildiği ve eğitim, kültür, eğlence gibi her türlü kentsel konforu elde edebildikleri bir yerleşmeler topluluğu olarak da anılabilir. Ancak şurası kesindir ki savaş sonrası büyüme hızı, kaçınılmaz biçimde bu kırılğan dengeyi yerle bir etmiştir (Fishman, 1987). San Fernando Vadisi, 1940'lı yılların başlarında neredeyse tamamıyla kırsal bir alanken, savaş sonrasında ilk büyük gelişme ve kentsel genişleme dalgasının hedefi olmuştur. New York'un ünlü Lewittown banliyösünün birkaç katı büyüklüğünde konut projeleri San Fernando vadisinde çok kısa bir süre içinde oluşmaya başladı. 1950 yılında girişimci Louis H. Boyar, 3.375 akre'lik bir tarım arazisini satın almış ve toplam 70.000 kişinin yaşadığı 17.000 konutluk Lakewood Park yerleşmesini inşa etmiştir (Hise, 1999).

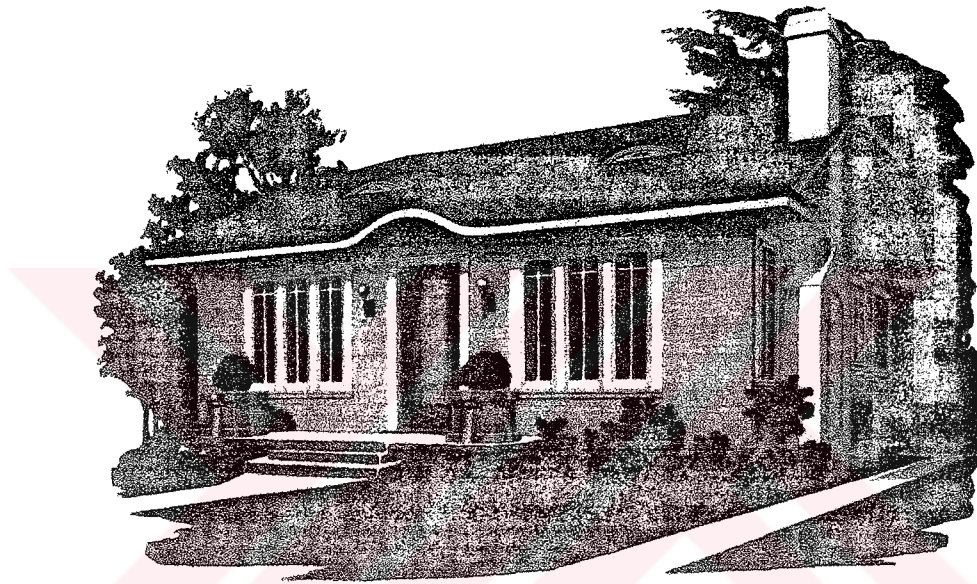
Savaşı izleyen otuz yıl boyunca büyüme, kontrol dışı gelişen büyük bir mekanizma olmuştur. San Fernando vadisi evlerle dolduğunda kentsel genişleme rotasını Orange County'ye, San Bernardino'ya ve Ventura'ya çevirmiştir. Federal Konut İdaresi bu otuz yıl boyunca hem girişimciler için hem de potansiyel ev sahipleri için kapital güvencesi sağlamıştır. Los Angeles'te bu ve benzeri kentsel üretim süreçleri, 1960'lı yılların ortalarına kadar sürmüştür.

5.3 Minimum Konut Araştırmaları

1930'lar buhranının ekonomik açıdan hiç de parlak olmayan yılları tüm ABD genelinde konut tartışmalarının farklı gruplarca, sıklıkla ve büyük bir heyecanla yapıldığı yıllar olmuştur. Kendisi de başarılı bir üretici olan Albert Farwell Bemis, 1936 tarihli "*The Evolving House*¹" adlı araştırmasında, günün toplumsal koşullarının yanısıra modern üretim modellerine de (makinalar, teknoloji ve ar-ge) daha iyi uyum sağlamış yeni bir modern konuta olan gereksinime dikkat çekiyordu (Hise, 1999). Bemis konut sorununa yaklaşırken maliyet düşürme gibi faktörlerin yanısıra konut üretimini, diğer endüstriyel üretim modelleriyle aynı koşullarda gerçekleştirmekten söz ediyordu. Buna göre, daha düşük üretim maliyetleri ile belirli standartlar tutan konutlar üretebilmek için ilk olarak endüstri-öncesi üretim biçimleri bir kenara bırakılmalı, malzemeler ve üretim aşamaları standartlaşmalıydı.

¹ Evrimleşen Konut.

Bemis'in geniş perspektifli projesi aslında, maaşlı çalışan Amerikalıların satın alabilecekleri, düşük maliyetli standart konutların projelendirilmesi ve üretilmesini kapsıyordu. Bu hedefe ulaşabilmek için birbiriyle ilişkili üç koşul tanımlanıyordu: Birincisi ürünü basitleştirerek maliyetini ve dolayısıyla fiyatını düşürmek; ikincisi üretimi hızlandırıp rasyonalize etmek ki bu, rasyonalize edilmiş yapım teknikleri ve gereçleri kullanmayı gerektiriyordu; üçüncüsü de prefabrikasyon, yani konutların parça parça (uzak ya da şantiye içinde) bir imalathanede üretilmesi ve şantiyede birleştirilmesi idi.



Style 263 ~ Pacific Ready-Cut Home ~ Specifications

These are specifications briefly cover the materials furnished. See Price List. Cost of constructing this home is about 10% more for 1925. It includes, including all carpenter labor, painting, etc., cement work, plastering, plumbing, etc., quoted in separate.

Foundation—Floor 12" on above ground. Wood steps for rear door. 2" x 4" redwood posts, 2" x 4" underpins. Outside sills 4" x 6" redwood. 4" x 12" underpins on posts.

Frame—Double 2" x 4" floor joists 16" o.c., 2" x 4" studs 16" o.c., 2" x 4" rafters 24" o.c., 2" x 4" ceiling joists 24" o.c. Double headers for all openings. Board on kitchen over stove.

Floor—Sub floor 1" thick boards covered with 1/2" x 1 1/2" oak flooring in all rooms except kitchen, breakfast nook, screen porch and front porch which are 1" x 2" tongue and groove vertical grain fir flooring.

Walls and Partitions—Framed for lath and plaster. Ceiling height 8'2 1/4". Outside of building covered with insulating felt and 1/2" x 4" rabbeted and beveled redwood surfaced siding.

Roof—12" x 12" or 12" x 16" surfaced for sheathing covered with No. 1 "A" cedar shingles laid 42" to the weather, every fifth course doubled. 18" projection finished with boxed cornice as shown.

Terrace—With segment roof over door as shown. Masonry not included.

Doors—Front door 2'0" x 6'6" 1 1/2" thick special. All other doors No. 215 except No. 205 from kitchen to screen porch.

Windows—Casement and double hung as shown.

Screens—4 mesh galvanized wire. Full length sills for all casement type, full sliding screens for double hung windows. No. 133 screen for rear door.

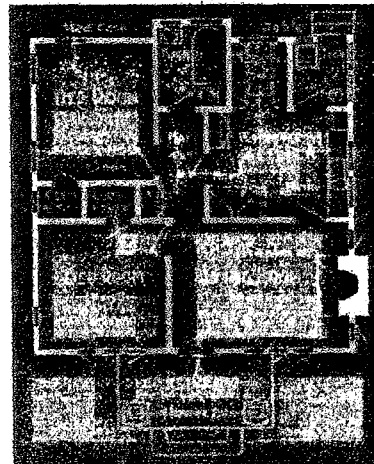
Interior Finish—Rearboard No. 1, ceilings No. 1, paper, moulding No. 1, continuous lead casing in kitchen, breakfast nook and bathroom.

Built-in Features—Mantel shelf No. 515; linen closet No. 751; cooler No. 702; kitchen cupboard No. 222; chair bench prepared for use in dining room; sink cabinets No. 105 and No. 106; breakfast nook No. 702; medicine cabinet No. 6-2.

Hardware—Solid brass door knobs, escutcheons, drawer pulls, cupboard knobs, etc. Nickel finish in kitchen, breakfast nook and bathroom. Dull brass for all other rooms. Cylinder lock for front door. Door butts, hinges, case bolts, etc., galvanized steel.

Paint—Exterior and screen porch two coats of paint, either white or cream. Interior exterior one coat of stumpy stain. Interior—Floors, oak floors to receive paste filler one coat of shellac and wax. Screen porch 6" x 12" and 12" steps to receive two coats of floor paint. Interior—Three coats throughout, two of red and one of enamel.

Refer to pages 135 to 138 for illustrations of trim, doors and light fixtures.



Style 263—Size 26' x 27'4" and Porch

Bemis ve çağdaşları, küçük konut planlaması, üretim teknikleri ile kullanım ve pazarlama olanaklarıyla uğraşan ilk kişiler değillerdi. Bu konuda Amerika genelinde neredeyse otuz yıldır bir pazarın varlığından söz edilebilir. Maaşlı çalışan potansiyel ev sahipleri zaten hazır paket şeklinde satılan konutları satın alıp kullanıyorlardı. Bu konuda üretim yapan *Sears, Roebuck and Company* gibi ulusal firmalar ve *Pacific Ready-Cut* gibi bölgesel firmalar vardı ve bunlar oldukça çeşitli özelliklere sahip konutları demonte kitler halinde satıyorlardı. *Pacific Ready-Cut* firmasının 1925 katalogunda yer alan yaklaşık 70 m²'lik bir konut tipi özellikle önemlidir. İki yatak odası, salon, yemek köşesini de içeren bir mutfak ve bir banyodan oluşan bu konut tipi ortaya çıkışını izleyen on yıl içerisinde konutla ilgili resmi kurumlar, kamusal ve özel sektörle ilgili araştırma birimleri ve inşaatçılar tarafından fazlasıyla benimsenecek ve ideal minimum konut olarak lanse edilen birçok varyantı ortaya çıkacaktır (Hise, 1999).

1930'lar, minimum konutun ne olması gerektiğine dair her türlü alan ve laboratuvar çalışmasının yapıldığı yıllardır. Bu araştırmaların amacı ev içi etkinlikleri, sağlık ve güvenlik için gerekli plan minimum mekanın özelliklerini belirlemektir. Bu araştırmaların sonuçları, düşük maliyetli konutlar üretmek için gerekli olan 'bilimsel' planlar ile sağlık ve imar yönetmeliklerinin oluşturulması ve belki de en önemlisi konut sektörünün geleceğini belirleyecek olan norm ve standartların ortaya konulmasıydı.

Konut üreticilerinin bakış açısından en önemli konu ise üretimin rasyonalizasyonuydu. Bu perspektiften bakıldığında üretimin ulusallaşması gerekliliği ortaya çıkıyordu. Ancak önyapım tekniklerinin Amerika geneline yaygınlaşabilmesi için yapı elemanları, bileşenleri ve üretim ile montaj teknikleri konularında standart ve normların belirlenmesi koşulu vardı.

5.4 Standartların Belirlenmesi

Birinci ve İkinci Dünya savaşlarının arasında kalan dönem boyunca konut sektörü'nün güdümündeki teknisyenler, filantrop örgütler ve birçok hükümete bağlı kurum, birlikte ve ayrı ayrı yaptıkları çalışmalarda, minimum konut'un mekansal standartlarının belirlenmesi için üç temel biçimde çalışmalar yapmışlardır: Araştırma ve analizler, performans testleri ve son olarak da puanlama ve sertifikalama. Mevcut konut tiplerinin mekan örgütlenmesi ve kullanılan donatı elemanları açısından incelenmesi araştırmacıların yeni minimum konut modellerine ulaşmalarında çıkış noktası olmuştur (Fishman, 1987, Hise, 1999).

1930'lu yıllarda konut endüstrisinin farklı üretim alanlarında hizmet veren firmaların, kamu

adına çalışan araştırmacılar ve filantrop örgütlerle sıklıkla işbirliği içinde oldukları görüldü. Isıtma, havalandırma gibi donatı elemanlarının üreticileri, mutfak ekipmanı üreticileri gibi birçok yapı sektörü profesyoneli bu yıllarda yapılan konut araştırmalarına etkin bir biçimde destek vermişler ve kendileri de alan araştırmaları yaptırmışlardır.

American Radiator Company adlı şirketin başkan yardımcısı olan John B. Pierce, 1924 yılında ısıtma, havalandırma ve sağlık donatımı konularında gözlem ,araştırma ve yayın yapmak üzere bir vakıf kurdu. Bunu izleyen beş yıl içinde vakıf, çalışma alanını sistematik bir biçimde genişleterek konut alanında araştırma yapan önemli bir kurum haline geldi. 1931 yılında Pierce, daha önce *Bureau of Labor Statistics*¹'te konut araştırmacısı olan Robert L. Davison'u vakfın konut biriminin başına geçirdi. Davison, *Pierce Foundation*'da bir grup araştırmacıyla birlikte kalitatif ve kantitatif araştırmalar yapmaya başladı. Vakıf için Davison'la birlikte çalışan mimarlardan John Hancock Callender'ın çalışmaları ise farklı bir yönde ilerliyordu. Callender üretim yöntemleri konusunda her ne kadar modern yöntemler uygulanıyor olsa da üretilen konutların kullanışlı ve endüstrileşmiş üretim rasyonellerine uygun olmadığını düşünüyordu (Hise, 1999).

Callender, *Introduction to Studies of Family Living*² adlı çalışmasında üç araştırma alanından sözediyordu: konut yerleşmelerinin ikamet sonrası etüdüleri, ev ekonomisi ile bilimsel mutfak konusunda yapılan çalışmalar ve yazılı literatür ve son olarak da tasarımın psikolojik etkileri konusunda yapılan çalışmalar. Callender bu çalışmasında İsveçli sosyolog Svend Riemer'in Stockholm'deki kooperatif yapılarının sakinleri için geliştirdiği, yönlendirilmiş anketler, hareket analizleri ve konut kullanıcıların önerilerini ifade edebildiği çizim ve modeller gibi birçok mecradan oluşan bir araştırma modelinden de altını çizerek söz etmektedir. Daha sonra Callender, Riemer'in metodolojisini vakfın saha araştırmaları için de kullanacaktır.

*American Public Health Association*³'un bir alt komitesi olan *Sub-Committee on Occupancy Standards*⁴ ile işbirliği yapan *Pierce Foundation*, New York'ta 131 aile üzereinde Riemer'in yöntemlerini şablon olarak kullanan bir araştırma yaptı. Katılımcıların yirmi beş sayfalık bir anket formunu doldurmaları, seçilmiş ev etkinliklerinin günlük kayıtlarını tutmaları ve

¹ İş İstatistikleri Bürosu.

² Aile Yaşantısı Etüdülerine Giriş.

³ Amerikan Kamu Sağlığı Kurumu.

⁴ İkamet Standartları Alt Komitesi.

araştırmacıların incelenen her evi, mekan boyutları ve örgütlenmesi, mobilya ve donatıların düzeni ve depolama alanları açısından belgelemesi şeklinde gelişen bu çalışmanın amacı konut sektörünün yeni üretim standartlarının belirlenmesine katkıda bulunmaktı (Hise, 1999).

Araştırma sonuçlarını yorumlayan teknisyenler için anketlerden ve saha gözlemlerinden çıkan sonuçlar, yalnızca mevcut durumun değerlendirilebileceği bir ölçek niteliğindediydi. Bu veriler varolan bir konutu tadil etmek için iyi bir başlangıç noktası olabilirdi ancak yeni bir tasarım için gerekli olan çıkış noktasını sağlamadı. Pierce Foundation, bunun üzerine mekan kurguları yerine tamamen insan hareketlerinden yola çıkan bir araştırma programı başlattı. Laboratuvar koşullarında kemeralarla günlük insan hareketlerinin kaydedilmesi şeklinde yapılan bu araştırmalar, Frederick W. Taylor'un tanınmış *zaman-hareket* çalışmalarıyla metodolojik olarak büyük benzerlikler gösterir. Pierce Foundation'un deneylerinden yirmi yıl önce Taylor'un yaptığı çalışmalar işçilerin belirli bir işi zamana bağlı olarak ne şekilde gerçekleştirmiş olduklarını incelemiş ve deneylerin sonuçları, daha verimli üretimin ancak ayrılmış bir işbölümü ile olanaklı olduğunu göstermiştir. Vakfın çalışmaları ise ev içi hareketlerinin daha az bir kesinlikle tanımlanmış çok amaçlı mekanlarda çok daha rahat bir biçimde yapılabildiğini göstermiştir (Hise, 1999).

Pierce Foundation, bu araştırmalardan elde edilen sonuçları Pierce Heights adlı deneysel bir konut yerleşmesi inşa ederek sınamayı hedefledi. Bu yerleşme, konut üretimi teknolojileri ve aile yaşantısının gerektirdiği mekansal gereksinimlerin sınanabilmesi için bir laboratuvar niteliğindediydi. Burada uygulanan 24 x 28 ft'lik dört oda artı banyodan oluşan konut, daha sonra bir üretim standardı haline gelecekti (Hise, 1999).

Performans analizleri, yalnızca özel sektörün başvurduğu bir yöntem değildi. *U.S. Housing Authority*¹'nin (USHA) teknik departmanı mühendisleri, dış ve iç duvarları raylar üzerinde kayarak hareket edebilen dört odalı bir deney konutu inşa ettiler. İçine mobilyalar ve gerekli tüm donatılar yerleştirilen bu deney evi, donatılar ve insan hareketleri için gerekli mekansal minimumları belirlemek amacıyla kullanıldı (Hise, 1999).

Bu yaklaşım bazı eleştirmenlerin tepkilerini aldı. Konut reformu savunucularından Edith Elmer Wood, USHA minimumlarını, insani gerekliliklerin altına inildiği gerekçesiyle eleştirdi. *National Association of Housing Officials*²'a bağlı *Committee on Physical Standards*

¹ Birleşik Devletler Konut Yönetimi Kurumu.

² Ulusal Konut Yetkilileri Birliği.

*and Construction*¹ uzmanları, tüm durumlar için geçerli sayılacak standartlar belirlenmesi konusunda dikkatli davranılması gerektiğini savundu. Birçok yazar da minimum konut araştırmalarının sonuçta düşük maliyetli, rasyonalize edilmiş bir konut yerine daha az odalı ve donanımlı bir standart altı birime doğru ilerlediğini öne sürdü.

Özel sektör ve buna bağlı destek kuruluşları, hükümet'e bağlı kurumlarla birlikte bir puanlama sistemini savunmaya başladılar. *U.S. Chamber of Commerce*², *Bureau of Standards*³, emlak geliştiriciler ve tüketici hakları savunucularının da desteğiyle inşaatların kalitesini denetlemek için bir değerlendirme sistemi geliştirdi. Buna göre, tamamlanmış inşaatlar uzman bir kurul tarafından incelenecek ve yapı malzemeleri ve inşaat kalitesine göre A, B ya da C kalite grupları altında sınıflandırılacaktı. İnşaatçı da bu kalite puanını tanıtımlarda kullanabilecekti (Hise, 1999).

Standart altı ürünlerin engellenmesi ve konut sektörünün tüm tarafları açısından finansal risklerin azaltılması FHA'nın, alt kuruluşları aracılığıyla yaptığı çalışmalarının hedefi olmuştur. FHA, dört temel kritere göre değerlendirme yapıyordu: mülk, konum, kredi kullanıcısı ve genel kredi ve ipotek planı. Burada amaç, kötü planlanmış ve kötü imal edilmiş yapıların elenmesi ve hedeflere ve standartlara uygun olmayan komşuluk birimlerinin oluşumunun engellenmesiydi.

Minimum konut çalışmalarında göz önüne alınan bir diğer kriter de sağlık ve güvenlik konusudur. *American Public Health Association*⁴ (APHA), 1937 yılında, konutların sağlık ve güvenlik standartlarının belirlenmesi amacıyla *Committee on the Hygiene of Housing*⁵'i kurdu. APHA, 1939 yılında yayınladığı *Basic Principles of Healthful Housing*⁶ adlı raporunda kişi başına minimum dört yüz feetküp⁷ bir hacmi sağlık, mahremiyet ve psikolojik açılardan gerekli gördü. Bu minimum daha sonra bir standart olarak kabul edilmiştir.

¹ Fiziksel Standartlar ve İnşaat Komitesi.

² Birleşik Devletler Ticaret Odası.

³ Standartlar Bürosu.

⁴ Amerikan Kamu Sağlığı Kurumu.

⁵ Konut Hijyen Komitesi.

⁶ Sağlıklı Konut Üretiminin Temel Prensipleri.

⁷ 1m³ = 35,3 feetküp.

1930'lu yıllarda konut reformistlerinin ve araştırma yapan grupların üzerinde durdukları konulardan biri de konutlarda sınırlı sayıda işlevi yerine getiren yemek odası, kiler ya da çatı arası gibi mekanlardı. Henry Right, konut sektörünün içinde bulunduğu durumu şöyle anlatmıştır: “Konut sektörü, kendini bir ‘yapıştırılmış’ fikirler sahasına hapsetmiş durumda. Aynen üzerine krankların, pistonların ve diğer mekanik nesnelerin yapıştırıldığı otomobiller gibi¹. Teknolojik gelişme ne aşamada olursa olsun kaporta hala anlamsızca ilk prototipinin izlerini taşımaktadır. Bunun gibi, geliştirilmiş, rasyonalize edilmiş konutlar bile, ön ve arka kapılar gibi ya da boş kömür kovalarıyla kalorifer kazanlarına evsahipliği yapan bodrum katları gibi at arabası çağından kalma safralar taşımaktalar” (Hise, 1999).

Bodrum katlarının gereğinden büyük yapıldığı eleştirisi 1920'lerden beri yapılmaktaydı. 1930'lar buhranı ile birlikte özellikle tam bodrum katlarının gereksiz olduğu düşüncesi giderek yaygınlaştı. Bir konutun bodrumsuz olarak ya da yalnızca merkezi ısıtıcı dairesi ile sınırlandırılması, yapım maliyetlerinde büyük tasarruflar sağlayacaktı. Bir kamu kuruluşu olan *Dwelling Construction Committee*² konutların gereksiz kısımlarını azaltmak isteyen tasarımcı ve yapımcılara bodrum katından ve tavan arasından başlamalarını öneren bir rapor yayınladı.

Federal Housing Administration bu kampanyaları kredi ve ipotek programlarına yansıttı. 1936 yılında yayınlanan *Property Standards*³ adlı bir raporda, tam bodrum katlarının konutlar için hayati önem taşımadığı gibi kayıp olduğu, ancak ısıtma dairesi için gerekli olduğunda kısmi bir bodrum katının yeğlenmesi gerektiği, küçük konutlarda ise hiç bodrum katı inşa edilmemesinin en doğrusu olduğu belirtilmişti.

Minimum konut savunucuları için yemek odasının işlevi de bodrum katınınkinden pek de farklı değildi. Ticaret Bakanlığı, FHA ve çeşitli sektörel kurumlar bu değişikliklerin ev sahipliğini yaygınlaştırabilmek için ödenmesi gereken küçük bedeller olduğunu söylediler. Demonte konut imalatı yapan bir firmanın satış sloganı ise şöyleydi: “Evinizin bir tek gün size küçük gelmesi, tüm bir yıl boyunca büyük gelmesinden iyidir” (Hise, 1999).

Federal Housing Administration, tüm bu yeni prensiplerin yaygınlaşmasında ve iki yatak odalı bir minimum konut şemasının yaygınlaşmasında anahtar rol üstlenmiştir. Yayınladığı

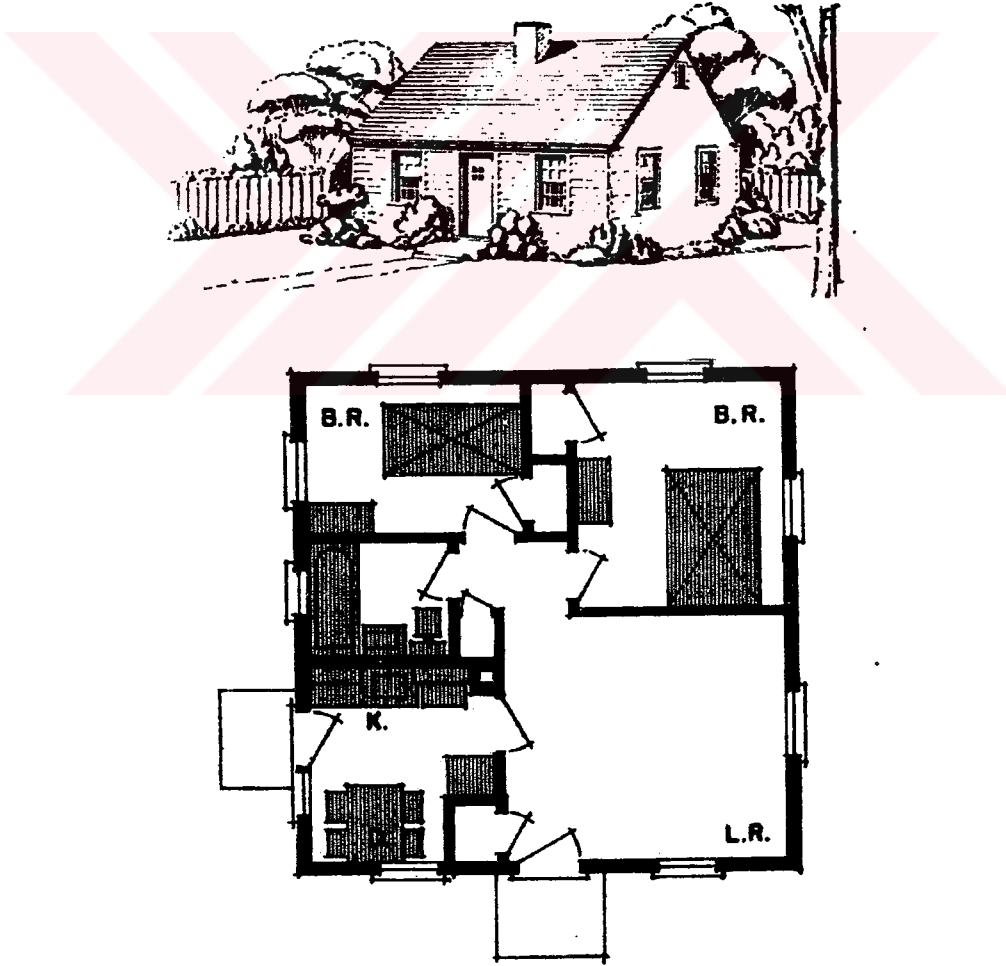
¹ Burada otomotiv endüstrisinin yüzyıl başındaki durumundan söz ediliyor.

² Konut Yapım Komitesi.

³ Mülk Standartları.

seri bültenlerde “küçük konutun, büyük bir konutun kırılmış ve küçültülmüş bir biçimi olmadığını ve tasarımının, gerekli olan mekanları tarif eden araştırma sonuçlarına dayandığını” belirten kurumun bu konudaki politikası da *Pierce Foundation, American Public Health Association* ve tasarım profesyonellerininkinden çok da farklı olmamıştır.

FHA'nın minimum konut prototipi 624 feetkarelik (yaklaşık 60m²) bir birimdi. Minimum konutta mekanlar yan yana organize edilmişti. Küçük bir ara hol yatak odaları ve banyo arasında mafsal görevi görüyordu. FHA, bu plan şemasının farklı parsellere uygulanabilmesi için birkaç varyantını da yayınladı. Mutfak, küçük bir mahal olmakla birlikte bir yemek köşesine sahipti. İyi planlanmış bir çalışma ve depolama alanına sahip olan bu mahal modern ekipmanlarla donatılması öngörülmüştü. Tüm su tesisatı, mutfak ve banyonun arasında bulunan duvarda toplanmıştı. Küçük bir tesisat odası, entegre edilmiş ısıtma sistemini barındırıyordu ve bodrum katının yerini almak üzere planlanmıştı.



Şekil 5.10 Federal Housing Administration'un Minimum Konut Önerisi (Hise, 1999)

FHA, bu önceden planlanmış mühendislik yaklaşımını destekliyordu. *Principles of Planning Small Houses*¹ adlı yayında ‘mekanın her metrekaresinden, her kör noktadan, her boru boyundan, her tesisat birleşiminden, her metre ahşaptan’ tasarruf edilmesi gerektiği yazılıydı; ancak ulaşılması gereken konfor düzeyinden ödün vermeden.

FHA ve diğer araştırma kuruluşları, maliyetleri düşürme konusundaki çabalarında yalnız değildiler. Mali ya da sosyal kaygılarla, sektör profesyonelleri ve tasarımcılar, minimum konut prototipleri üretmek konusunda büyük çabalar sarfettiler. Bu bir bakıma Avrupa Modernizmi’nin güncel konut yaklaşımlarını, *bungalow*lar ve diğer benzer konut tipleri üreten geliştiricilere bağlayan uluslararası bir yaklaşımdı (Hise, 1999).

Minimum konutun lanse edilmesini izleyen yıllarda ABD genelinde konutların küçülmeye başladığı ve oda sayısının azaldığı gözlemlenir. Metropolitan düzeyde FHA verileri, 1940 yılında her beş yeni konuttan birinin dört ya da daha az odası olduğunu gösterir. Beş odalı konutlar ise ülke toplamının yarısını oluşturmaktadır. Los Angeles’te de durum bu rakamlarla uyumluydu. FHA’nın kredi-ipotek programlarına hak kazanmış konutların yüzde 16’sı dört odalı ve yüzde 48’i beş odalıydı. 1930-1940 yılları arasındaki on yıl boyunca FHA tarafından güvence altına alınan tüm konutların yüzde 3’ü metropolitan alanlardaydı. Pasifik kıyısında bu rakamlar yüzde 7’ye çıkıyordu. Los Angeles’te ise yeni yapılan konutlar arasında FHA programı dahilinde olanların oranı yüzde 20’ye yakındı. Savaşın sonuna bu rakamlar büyük bir hızla artış göstermiştir. FHA tarafından güvence altına alınan konutların ortalama oda sayısı 1940 yılında 5,6 iken 1950 yılında bu sayı 4,9’a düşmüştür. 1950’de yeni yapılan konutların yüzde 56’sı dört oda ve banyodan oluşuyordu (Hise, 1999, Clark, 1986).

*Bureau of Labor Statistics*² ve *Works Progress Administration*³ tarafından belirlenen veriler FHA verileriyle uyumluydu. Bu kurumların maaşlı çalışanlar arasında yaptığı gider araştırmaları, California ve Batı’daki aylık gelir girdisi 250 Dolar ile 2.499 Dolar arasında olan 1.642 konutun ortalama oda sayısının 5,1 olduğunu göstermiştir. Daha genel bir veri tabanı oluşturan nüfus sayımı verileri de bu rakamlarla uyumludur (Hise, 1999).

¹ Küçük Konutların Planlama İlkeleri.

² İş İstatistikleri Bürosu.

³ İş Geliştirme İdaresi.

5.5 Minimum Konutun Üretimi

Minimum konutun bir model olarak geliştirilmesi evrimsel bir süreç içinde gerçekleştirilmiştir. Her ne kadar yerel veriler minimum konutun şekillenmesinde önemli rol oynamışsa da aslında bu, ABD (ve dünya) genelinde yaşanan ortak bir soruna, konut açığı sorununa çözüm üretebilmek için geliştirilmiş bir modeldir. Araştırma kurumları ve diğer filantrop örgütler, toplumsal gereksinimleri karşılayacak minimum bir barınak perspektifinden bakarken, üreticiler de çok sayıda konutu hızlı bir biçimde üretmenin yollarını arıyorlardı. Bu büyük hedef kuşku götürmez bir biçimde yapı endüstrisinde devrimsel denebilecek ölçüde büyük bir değişim ve yeni bir örgütlenme gerektiriyordu.

Bu aşamada konut üreticilerinin dikkatini daha az özelleşmiş pazarlar (tarım ve sanayi yapıları gibi) için yılım oniki ayı üretim ve inşaat yapabilen bölgesel ve ulusal firmalar çekti. Birçok konut üretim firması benzer bir biçimde yapılanmamıştı ve daha da önemlisi mali yapıları böyle bir modelle üretim yapmaya uygun değildi. Üretim miktarını arttırırken aynı zamanda sürenin kısaltılması büyük bir yönetsel beceri ve şantiye koordinasyonunun yanı sıra böyle bir yapılanmaya uygun bir kapitalizasyon gerektiriyordu. Detaylı ve hassas maliyet analizleri, üretimin aşamalandırılması ve özelleşmiş işgücü kullanımı konut sektörünün bu zamana kadar yabancı olduğu konulardı. Birçok üretici bu anlamda bir yönetsel modelin gerçekleştirilmesi durumunda üretimin artacağına ve bunun da konut sektöründe büyümeye neden olacağı düşüncesine inanmıştı. Hükümete bağlı analistler ve politikacılar da bu konuda üreticilerle aynı düşüncede idi. FHA, yüksek maliyetli konut üretimine karşı açılan savaşta dört cepheden saldırılacağını açıkladı. Birincisi yapı elemanlarının fabrikalarda üretilmesi ve yapım sürecini sadeleştirerek kısaltan çok amaçlı yapı bileşenlerinin tasarlanması; ikincisi, fabrikasyon üretime uygun yapı malzemeleri ve gereçlerin geliştirilmesi ve kullanılması; üçüncüsü, araç ve gereçlerin daha az sayıda kaynaktan toptan olarak sağlanması ve dördüncüsü, aylıklı işçi yerine saat ücreti ile işçi çalıştırma gibi geliştirilmiş işgücü ve istihdam pratiklerinin uygulanması (Hise, 1999).

Bu yıllarda özellikle FHA'nın yürüttüğü çalışmalar sonucunda kamu kesimleri ve medya konut üretimi ile kitlesel üretim arasında sağlam bir bağ kurdu. İki savaşın arasında kalan yıllarda teknisyenler, tasarım profesyonelleri ve inşaatçılar, fabrika üretimi yapı elemanları ile konut inşa etme fikrini fazlasıyla benimsediler. Seri konut üretimi ile ilgili makaleler, dönemin mimarlık ve inşaat dergilerinde, Buckminster Fuller'in *Dymaxion Evi*'yle ilgili makalelerin yanında yerlerini alıyordu.

Popüler bilim ütöplstleri, prefabrikasyonun inşaat sektörünün geleceği olduğunu savunurken yalnız değildiler. Birçok yazar ve gözlemci, bu yıllarda evlerin Henry Ford'un otomobilleri gibi üretileceğine inanıyorlardı. Bu iş, işgücü, zaman ve malzeme kayıplarını azaltacak ve üretimi hızlandırırken maliyetleri önemli ölçüde düşürecek. Birçok yorumcuya göre prefabrikasyon yapı endüstrisini canlandırabilecek olan tek çözümdü (Fishman, 1987).

Mimarlık ve inşaat alanlarının kendisini bu kadar hazır panellerden ev yapma heyecanına kaptırmasına karşın bazı karşı sesler de duyuluyordu. Konut reformu savunucusu Catherine Bauer bu 'gidişata' ilişkin yorumlarını *Fortune* dergisinde yayınlanan *Housing America*¹ adlı makalesinde anlatıyordu. Bauer'e göre konut sorununun çözümü olarak gösterilen prefabrikasyon çözümü çok da gerçekçi bir yaklaşım değildi. Daha doğrusu sorun doğru bir biçimde tanımlanmamıştı. "Konut sektörünün bu güne kadarki duraklama ve gerilemesiyle mekanizasyonun arasındaki ilişki çok küçüktür. Barınak, toprak, yönetim ve gelir dağılımı sorunlarından bağımsız olarak düşünülemez²" diyen Bauer, aslında bir anlamda sorunun çözümü için 'ayrı parseller üzerinde müstakil tek aile konutları üretmek' idealini hiç sorgulamayan sistemi eleştiriyordu (Hise, 1999).

Bir başka tartışma da prefabrikasyon teriminin anlamı üzerindedir. Birçok farklı çevre prefabrikasyonun tanımını farklı biçimde yapıyordu. *Pierce Foundation*'un konut departmanı yöneticisi olan Robert L. Davison, prefabrikasyonu 'yapının yükseltilmesi sırasında parçaların birleştirilmesinden farklı olarak daha önceden üretilmiş yapı elemanlarının ya da yapı elemanı gruplarının bir strüktürü oluşturmak üzere biraraya getirilmesi' olarak tanımlıyordu; yani prefabrikasyon dikey değil, yatay bir üretim modeliydi. *General Houses Incorporated* firmasının kurucusu olan Howard T. Fisher ise tanımlı sözkonusu 'montaj' işlemi sırasında ortaya çıkan artıklarla tanımlıyordu. Ona göre bir yapım sürecinin prefabrikasyon olarak adlandırılabilmesi için şantiyede kesme, biçme ve yerine alıştırma yapılmamalı ve birleştirme esnasında atık üretilmemeliydi (Hise, 1999).

Prefabrikasyonu tanımlayan diğer bir özellik de üretimin nerede yapıldığıydı. Lokasyon kriterini kullanarak prefabrikasyon, tipolojik olarak *factory assembled*³, *ready-to-assemble*⁴

¹ Amerika'yı konut sahibi yapmak.

²

³ Fabrikada montaj.

⁴ Montaja hazır.

ya da *assembled-on-site*¹ olarak sınıflandırılıyordu. İlki, Ford T modellerinin üretim biçimiydi. Tüm konut bir imalathanede üretilir ve bütün olarak ya da az sayıda parça halinde şantiyeye getirilir ve yerine yerleştirilirse buna *factory assembled* denecekti. *Acorn* ve *General Panel*'in de aralarında bulunduğu birçok firma, 1930'lu yıllarda bu modelle üretim yapmıştır. *Ready-to-assemble* bir şantiyede montaj sistemiydi. Döşeme ve duvar panelleri, dolaplar ve mekanik sistemler şantiyeye son montaj için taşıyordu. *On-site-prefabrication* ise bir yatay inşaat yapma pratiğiydi. Çok iyi bir şantiye örgütlenmesi ve yönetimi gerektiren bu üretim modelinde yapı elemanları uygun zamanlama ile şantiyede üretiliyor ve tercihen hiç depolanmadan montaj yapılıyordu. Esnek Üretim olarak da adlandırılabilir olan bu model, konvansiyonel yapım pratikleri ile birçok benzerlik taşısa da aralarında kritik farklar vardır. Bu modelde şantiye, büyük ve yaygın bir üretim bandı olarak düşünülebilir. El aletleri yerini elektrikli aletlere, yapı zanaatkarları ise yerlerini uzmanlaşmış işgücüne bırakmıştır.

Tarifi yapılan bu üretim modellerinin tamamı, yapı kabuğu ve stürüktürüne odaklanmıştı ancak üreticilerin asıl isteği prefabrikasyon mantığını yapı bileşenlerine ve kullanılan donatılara da uygulamaktı. *American Standards Association*², *American Institute of Architects*³, *Producers' Council*⁴ ve *National Association of Home Builders*⁵ gibi kurumlar birlikte çalışarak modüler bir ölçü geliştirdiler. Dört inçküplük bu modül, tüm yapı bileşenlerinde, ev içi donatı elemanlarında, dolaplarda ve tüm kutfak ve banyo ekipmanları gibi sonradan takılıp çıkarılabilir birimlerde uygulanmaya başlandı. Bu sistem çeşitli sektör kuruluşları arasında eşgüdüm sağladığı gibi ev sahiplerine de müdahale olanağı veriyordu.

Prefabrikasyonun yaygınlaşması başka bir tartışmayı da beraberinde getirdi. Bu yeni sisteme göre, bir konutu oluşturan yapı elemanları, gereçler ve ekipman biraraya getirildiği zaman, genel yüklenicinin bir 'montaj ekibi' kurması ve bu kişilerle diğer bağımsız altyükleniciler arasındaki koordinasyonu sağlaması gerekiyordu. Birçok gözlemciye göre bu süreç, prefabrikasyonun başta ortaya koyduğu 'otomobil üretir gibi konut üretmek' hedefine uygun değildi. Virgil Tobin'e göre 'bir otomobil aldığınızda motoru gövdeye birleştirecek ya da benzin hortumunu bağlayacak bir mekaniker tutmanıza gerek yoktu. Tüm sorumluluğu

¹ Şantiyede montaj.

² Amerikan Standartları Kurumu.

³ Amerikan Mimarlar Enstitüsü.

⁴ Üreticiler Konseyi.

⁵ Ulusal Konut Yapımcıları Kuruluşu.

üzerine alan Ford size bitmiş, garantili bir ürün sunuyordu. Yapı endüstrisi ise böyle çalışmıyordu. Tasarımın, malzemelerin, kalitenin, fiyatın ve tüm üretim aşamalarının sorumluluğunu üzerine alan ve konutu müşterisine teslim eden bir tek bir kişi ya da kurum söz konusu değildi' (Hise, 1999).

*Forest Products Laboratory*¹ (FPL) ve *Pierce Foundation* 1920'li yıllardan beri yüksek miktarda üretim konusunda çalışmalar yapmaktaydı. Ar-ge çalışmaları sonucunda bu kurumlar inşaatçıların da benimsediği bir dizi yeni malzemeyi geliştirmeyi başardılar. Amerikan Tarım Bakanlığı'na bağlı bir kuruluş olan FPL, orman ürünlerinin kullanımının yaygınlaşabilmesi için ahşap üretimi ve tutkalları konusunda araştırmalar yapıyordu. Havacılık endüstrisinin I. Dünya Savaşı sayesinde geliştirdiği tutkal teknolojisi, kurumun çalışmalarının mobilya üretiminden strüktürel kontraplak üretimine kaymasına neden olmuştu². Kurum, sonunda fenolik reçineli bir tutkalla birleştirilmiş kompozit kontraplak katmanlardan oluşan bir hazır duvar ve döşeme elemanı üretti. Duvar panelleri, 8 feet aralıkla yerleştirilmiş olan 4 x 4 inçlik dikmeler üzerindeki kanallara oturuyordu. FPL bu sistemle 1935 yılında deneysel bir konut inşa etti. Bu ev dönemin en çok bilinen deneysel projelerindendir.

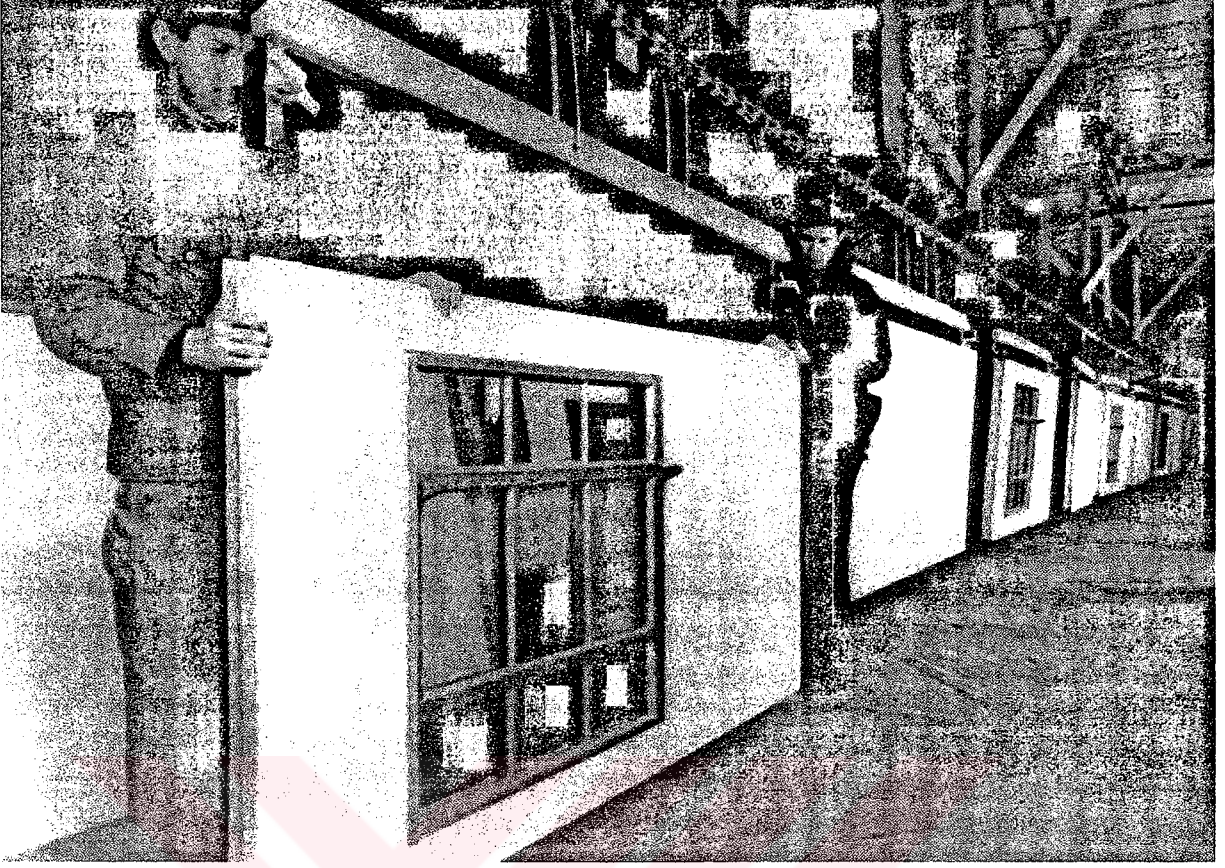
Pierce Foundation, prefabrikasyon teknolojisi konusundaki araştırma çalışmalarına çelik çerçeve strüktürlerin arasını dolduracak monolitik bir yapı malzemesinin geliştirilmesiyle başlamıştı. 1932 yılında *Microporite* adıyla üretilen ilk prototip, hücresel cam ve çimento liflerinden oluşuyordu. 1935 yılında vakıf, çalışmalarını kontraplağa yöneltti. FPL'nin sistemine benzer biçimde bu sistem, 12 feet aralıkla yerleştirilmiş 4 x 4 inçlik ahşap dikmelerin arasına yerleşen tek ya da çift katlı kontraplak panellerden oluşan bir sistemdi. 1941 yılında vakıf, bu sistemi üretmesi için oniki farklı firma ve kuruluşa yetki belgesi vermiştir. *Gunnison, Plywood Structures* (Los Angeles) ve *Bates Prefabricated Structures* (Oakland, California) gibi ticari prefabrike yapı elemanı üreticilerinin yanısıra *Farm Security Administration*³ gibi federal kuruluşlar da *stressed-skin panel*⁴ adı verilen bu sistemi benimsediler.

¹ Orman Ürünleri Laboratuvarı.

² 1920'li yıllarda uçaklar, büyük ölçüde ahşaptan yapılıyordu.

³ Tarım ve Hayvancılık İdaresi.

⁴ Gerilme yüzeyli panel. Kontraplağın öngerilmeli yapısına dayanılarak adlandırılmıştır.



Şekil 5.11 *Gunnison Corporation*'un New Albany, Indiana'daki fabrikasında ahşap duvar panellerinin seri üretimi (Hise, 1999)

Prefabrikasyonla konut üreten yapımcılar saha organizasyonlarını geliştirmek ve yapım planlama mekanizmalarını yeniden yapılandırmak durumunda kaldılar. Yüksek üretim kapasitesine erişmek, malzeme, yapı elemanı ve gereçlerin sağlanması ve şantiyedeki iş programı arasında hassas bir eşgüdümü gerektiriyordu. 1920'li yıllarda *Department of Commerce*¹ ve *Federated Engineering Societies*² ortak bir rapor yayınlarak inşaat maliyetlerinin yarısının kötü yönetimden kaynaklı olarak boşa gittiğini açıkladı. Kötü yönetimle kastedilen şey aynı zamanda yapım süreçlerinin karmaşıklığıydı ve bu durumun nedenlerinden biri de yapım konusundaki standard eksiklikleriydi (Hise, 1999).

Sadeleştirilmiş yapım pratikleri, zaten yola girmiş olan bir süreci hızlandırdı. FHA, "bir konutu oluşturan bileşenlerin standardizasyonu, planlamanın esnekliğine zarar vermeden yapım maliyetlerinde önemli ölçüde tasarruf sağlamaktadır. Ortak bir ölçü birimiyle yapı

¹ Amerikan Ticaret Bakanlığı.

² Federe Mühendislik Birlikleri.

bileşenleri kendi aralarında uyum içerisinde kullanılabilir. Standardizasyonun bu biçimi üretimi basit hale getirdiği gibi yapım sürelerini kısaltır.” açıklamasıyla standardizasyona ne derece önem verdiğini anlatmaktaydı.

Sadeleştirilmiş yapım süreçleri ve malzemelerin standartlaşması tek başına maliyetleri düşürmek için yeterli değildi. Kapılar, pencereler ve mekanik donatı elemanlarının montajı her ne kadar boyutları standart olsa da büyük işgücü zamanı alıyordu. Bu biçimiyle prefabrikasyon konut endüstrisinde devrim yaratmak için yeterli görünmüyordu. Bu devrimi yaratmak için gerekli olan eşgüdüm düzeyini Robert Lasch şöyle anlatıyordu:

“Konut endüstrisi özel bir üretim organizasyonu gerektirmektedir. Bir emlak uzmanı araziyle ilgili her tür sorunla ilgilenir, bir planlama ekibi parselasyonu yapar, bir mimari ekip konutları tasarlar, bir inşaat mühendisi üretimi örgütler ve bir mali uzman kredi sorunlarını çözer. Tüm bu organizasyonun ölçeği bu işlemlerin ne kadar ayrıştığına bağlıdır” (Hise, 1999).

Buradaki sadeleştirmeyi daha iyi anlamak için A. C. Shire’ın küçük ölçekli bir konut üretimi senaryosuna bakmamız yeterli olacaktır:

“Üretim sürecindeki sıradan bir konutu inceleyerek, yirmi bin, kırk bin arası parça yapı malzemesinin farklı yerlerden şantiyeye nakledildiğini, depolandığını, yerine alıştırıldığını ve biraraya getirildiğini görürüz. Bin çeşit üzerinde farklı malzemenin sipariş edilmesi, teslim alınması, kontrol edilmesi, fatura kesilmesi, parasının ödenmesi gereklidir. Evin tasarım ve yapımında, yirmiden fazla özelleşmiş iş alanında yüzden fazla kişi çalışıyor olması olağandır. Yüzden fazla firma planları incelemiştir ve teklifler hazırlamıştır. Bunlar arasından seçilen onbeşten fazla altyükleniciyle sözleşmeler imzalanmıştır” (Hise, 1999).

Her ne kadar yönetim, standardizasyon ve yenilik tartışmaları konut üretiminde odaklandıysa da aynı derecede büyük bir tartışma, sözkonusu minimum, yeni ve düşük maliyetli konutların pazarlanması ve tüketimi konusunda da yaşanmaktaydı. Yüksek konut üretimi rakamları, yüksek satışların olmasını gerektiriyordu. Düşük maliyetli konut pazarının ne ölçekte bir pazar olacağı ise en azından işin başında belirsiz durumdaydı.

5.6 Savunma Endüstrisi, Eyaletlerarası Göç ve Konut

Amerika Birleşik Devletleri genelinde İkinci Dünya Savaşı sırasında ve sonrasında yükselişe geçen savunma endüstrisi kaynaklı istihdam ve ekonomik fırsatlar, ülke geneline eşit olarak yayılmamıştı. Pasifik Kıyısı kentleri ve özellikle de Güney California bölgesi savaş sonrasında en çok iş imkanı olan ve dolayısıyla da en çok iç göç alan bölge haline geldi.

*President's Committee on Congested Production Areas*¹ (CCPA), savaş endüstrisinin ülke içi göçe etkilerini araştırırken California'nın üretimdeki payını en az yüzde 10 olarak açıklıyordu. Böylesine büyük ölçekli ve hızlı büyüyen bir endüstrinin 7 ile 10 milyon arası kişiye iş olanağı yaratması beklenirken büyük göç dalgaları da öngörülmüyordu.

Batıya ve özellikle de California'ya göç yeni bir fenomen değildi. Güney California ve Los Angeles daha önce de büyük göç dalgaları yaşamıştı ancak 30'lar buhranı bu süreci oldukça yavaşlatmış; hatta ABD'nin bazı coğrafyaları için tersine çevirmişti.

Göç sistemi tamamıyla federal programlar ile yönlendiriliyordu. Zamandan ve maliyetlerden tasarruf etmek için *Defence Council*², üretim sözleşmelerini öncelikle mevcut, genişletilebilir tesisleri olan firmalarla imzalamıştır. Bu sözleşmelerin yaklaşık yarısı Amerika'nın en büyük metropolitan alanları olan New York, Philadelphia, Boston, Norfolk, Los Angeles, Detroit, Seattle-Tacoma ve San Francisco'da üretim yapan firmalarla imzalanmıştı. Konut açığı sorunu, hiç olmadığı kadar büyük ve acil bir biçimde ülkenin gündemine yerleşti.



Şekil 5.12 FHA'nın konut sahibi olmayı teşvik ettiğini gösteren 1938 tarihli gazete ilanı (Hise, 1999)

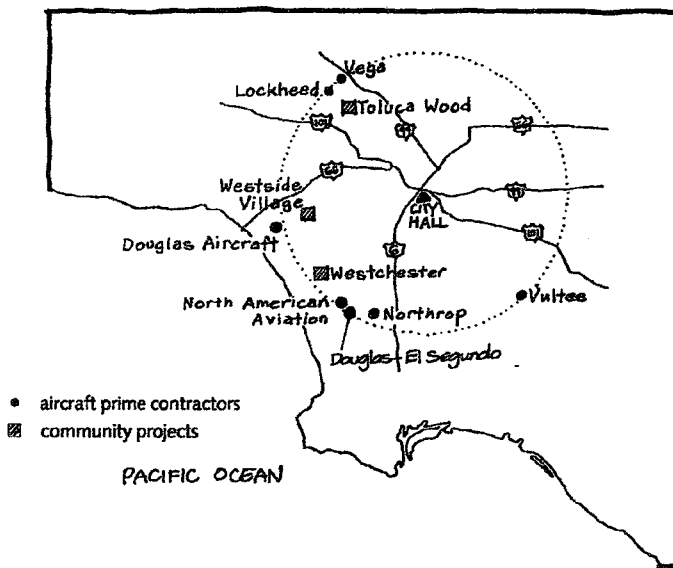
¹ Başkanlık Kalabalık Üretim Bölgeleri Komitesi.

² Amerikan Savunma Konseyi.

Bu soruna ivedilikle çözüm bulmayı hedefleyen Amerikan Kongresi, *Lanham Act* olarak bilinen yasaları 1940 Ekiminde kabul etti. Bu yasalar çerçevesinde hükümet, konut sektörünün gelişmesi için özellikle acil açık bölgelerinde kullanılmak üzere 1,3 milyar Dolarlık bir ödenek ayırdı. Temel olarak konut üreticilerinin savaşın zor koşullarında kapital ve malzeme zorluğu çekmeden konut üretebilmelerini amaçlayan bu ödenek FHA'nın kredi ve ipotek programlarıyla birlikte konut sektöründe önemli ölçüde rahatlamaya ve hızlanmaya yol açmıştır.

Genel bilgilerin aksine İkinci Dünya Savaşı konut üretimi barakalar ve geçici konutlardan ibaret değildi. FHA ve diğer yasaların güvencesi altındaki sivil konut üreticileri savaşın sonlarına doğru toplam konut üretiminin yüzde 80'ini gerçekleştirir duruma geldiler ve ev sahibi olma oranları hızlı bir biçimde artmaya başladı.

Daha önceki göç dalgalarından farklı olarak savunma endüstrisi kaynaklı göç hareketinin Los Angeles ve Güney California'ya yönelmesinin nedeni topografya ya da ılıman iklim değildi. Özellikle askeri havacılık endüstrisinin Los Angeles çevresinde üslenme nedenlerini arasında bölgede daha önce kurulmuş olan sivil havacılık endüstrisi, uzmanlaşmış ve sendikasız işgücü ve *California Institute of Technology* gibi araştırma kurumlarına yakınlık sayılabilir. 1930'lu yıllarda uçak mühendisleri ve endüstriyel girişimciler, sivil geliştiriciler ve karar noktalarındaki askeri personelin desteğiyle, araştırma ve imalat merkezleri Santa Monica, Inglewood-El Segundo ve Glendale-Burbank'ta bulunan bölgesel bir üretim ağı oluşturmuşlardı (Hise, 1999).



Şekil 5.13 Havacılık endüstrisi ve Marlow-Burns konut yerleşmeleri (Hise, 1999)

North American gibi büyük uçak üreticilerinin ve *AiResearch* gibi büyük yan kuruluşlarının Los Angeles bölgesine yerleşmeleri özelliklere bu fabrikalara yakın bölgelerde büyük bir konut ihtiyacının doğmasına yol açtı. Bu durum karşısında hızlı bir biçimde örgütlenen konut üreticileri 1930'lu yılların konut üretim tartışmalarının da etkisiyle, modern yerleşme planlaması ilkeleri dahilinde konut üretimine başladılar. *Westchester* bu yerleşmelerin önemli ve ilk örneklerindendir (Hise, 1999).

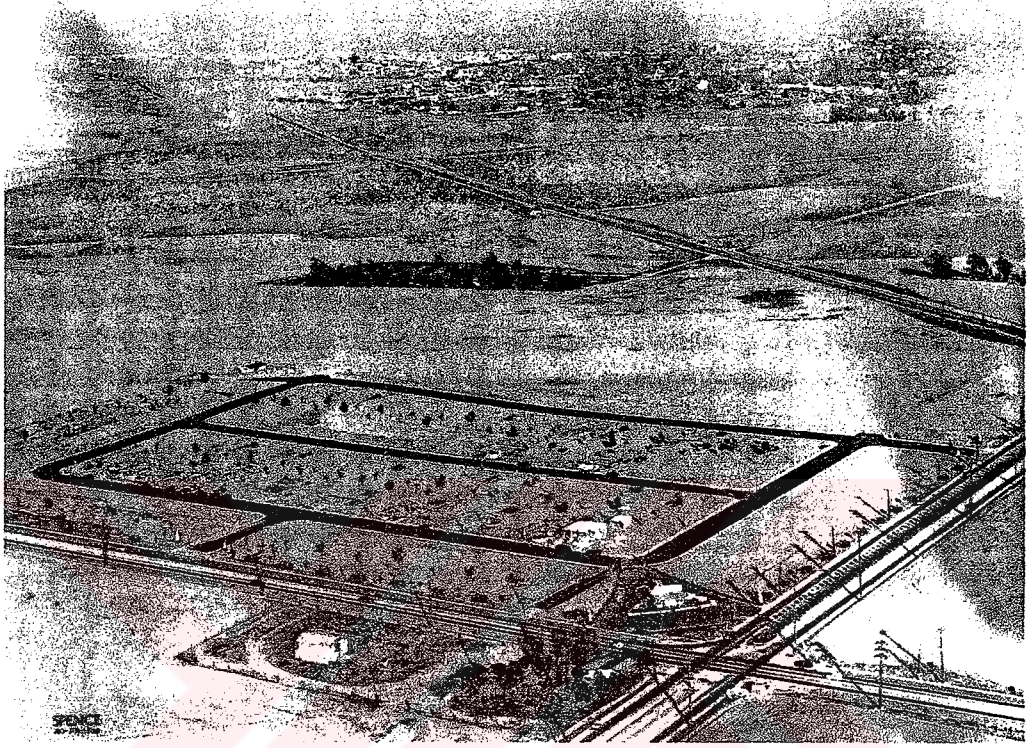
5.7 Westchester Modeli

Amerikan Kongresi, 1941 yılının Mart ayında *Housing Act*¹'in dördüncü maddesini yürürlüğe koymasıyla konut üreticileri, küçük konut pazarına yönelik üretim yapmak için teşvik ediliyorlardı. Sözkonusu dördüncü madde, savunma konutu açığı bulunan 146 endüstri bölgesini kapsamaktaydı. Bu maddeye göre kritik bölgelerde konut inşa etmek isteyen yapımcılar proje yapım maliyetinin yüzde 90'ı oranında kredi kullanabilecekler ve bu üretim devletin pazar güvencesi altında olacaktı. Böylece konut üreticilerinin ilk yatırım maliyetleri azalıyor ve riskleri de federal hükümet üstleniyordu. Konutların alıcı profili de hükümetin koyduğu sınırlamalarla net bir şekilde belirlenmişti: savunma endüstrisinde çalışan ve yıllık toplam kazancı 3.000 Doların altında olan işçiler. Üretilcek konutlar aylık 50 Dolar ya da daha düşük taksitlerle satılmalıydı. Dördüncü madde birinci yılını doldurduğunda California Eyaleti bu pazarın dörtte birini oluşturuyordu.

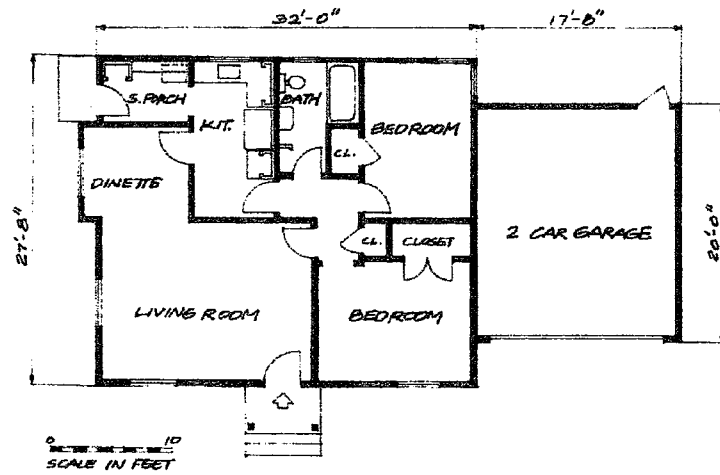
Bu kapsamda Los Angeles'te inşa edilen yerleşmelerden ilki *Westchester*'dir. Kentin güneybatısında, *West Coast Section* adı verilen bölgede bulunan beş milkarelik (yaklaşık 12,8 km²) arazi, *Security-First National Bank*'in mülküydü ve banka burayı bir ticaret bölgesi olarak geliştirmeyi planlıyordu. Kurum daha sonra arazinin 3.000 akrelik bir kısmını, (yaklaşık 12.145 dönüm) ticari merkezin kendi elinde tuttuğu kısımda inşa edilmesi koşulu ile dört ayrı geliştiriciye sattı. Bu geliştiricilerden *Silas Nowell Building Company*, Westport Heights'ı; *Bert Farrar*, Farrar Manor'u; *Frank H. Ayres and Sons*, Kentwood'u ve son olarak da *Marlow-Burns*, Westchester'i geliştirmişlerdir. Bu arazi, 1941-1944 yılları arasında sözü edilen dört geliştirici tarafından, 3.230 konutta toplam on bin kişinin yaşadığı bir yerleşmeye dönüştürülmüştür.

¹ Konut Yasası.

Marlow-Burns, kendi geliştirdiği bölgeyi *Homes at Wholesale*¹ adıyla pazarladı. Bu arazide toplam 1.000 adet konut inşa eden firma ürettiği iki odalı evleri 3.650 ile 3.990 Dolar arasında değişen fiyatlarla satıyordu. *Homes at Wholesale*, 1942 yılında FHA güvencesi kapsamına alınmıştır.



Şekil 5.14 Westchester Yerleşmesi inşaatın erken bir aşamasında (Hise, 1999)



Şekil 5.15 Westchester yerleşmesi temel konut tipi planı

¹ Toptan Konutlar.

Los Angeles Havaalanına ve dolayısıyla uçak üreticilerine çok yakın konumda olan bu arazi üzerine inşa edilen Westchester dönemin basını tarafından fazlaca övülmüştü. *Los Angeles Daily News*, Westchester’i on yılın model yerleşmesi ilan etti ve birçok diğer yayın organı da buna benzer yorumlar yaptı. Bunların içinde *Los Angeles Downtown Shopping News*’de çıkan bir yorum oldukça ilginçtir:

“Modern yerleşme planlamasının avantajlarını görmek için Westchester’i ziyaret etmek yeterli. Eski birçok yerleşmede çeşit çeşit müstakil ev, dubleksler, apartmanlar ve ticarethaneler birarada. Halbuki Westchester’de konutlara ayrılmış sokaklar, azami kolaylık için merkezde bulunan çarşı bölgesi çok etkileyici. Tüm bölge bir bulvarlar ve caddeler ağıyla sarılı olduğu halde kavşaklar çok dikkatli planlandığından çok güvenli. Görenlerin aklında kalan ilk izlenim, makul fiyatlı evlerden oluşan iyi planlanmış modern bir yerleşme.” (Hise, 1999).

Houses at Wholesale!

Westchester district

\$95 HOUSE LOT GARAGE

HERE IS THE LOW COST HOUSING TRIUMPH OF THE CENTURY

LUXURY FEATURES

NO TIME TO LOSE

DON'T LET RISING PRICES Catch Your Happiness

DON'T WAIT See Material Shortages to Put You In the STANDING LINE or on the WAITING LIST

\$3690

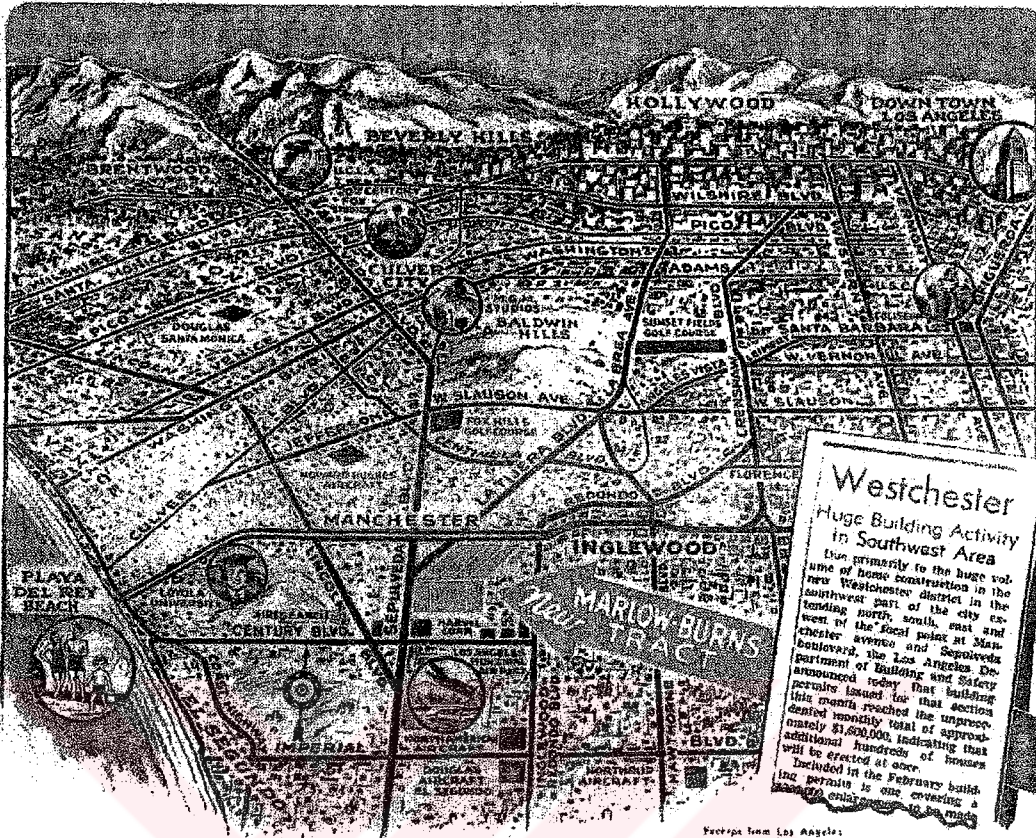
\$435

\$4790

\$3690

SEWER & WIDE FRONTAGE LOTS & PAVED STREETS & SIDEWALKS & DRIVEWAYS & TREE PLANTING & INCLUDED IN LOW INTRODUCTORY PRICES

Şekil 5.16 Westchester Gazete İlanı (Hise, 1999)



Westchester
Huge Building Activity in Southwest Area
 Due primarily to the huge volume of home construction in the southwest district in the southern part of the city, the Westchester area and Chester Avenue and Sepulveda Boulevard, the Los Angeles Department of Building and Safety announced today that building permits issued for that section in the month reached the unprecedented monthly total of approximately \$1,000,000, indicating that additional hundreds of houses will be erected at once.
 Included in the February building permits is one covering a large project to be made

Excerpt from Los Angeles Herald and Express

The IDEAL LOCATION

For every member of your family. Study map above. . . Note that Marlow-Burns new property is centered in the intensely active residential "White Spot" It is the Hub of Aircraft and allied industries. It is CLIMATICALLY PERFECT. . . It is only a few minutes drive to the beaches — only one half hour to downtown. . . The lively city of Inglewood with its smart shops, schools, theater, etc., is on the east boundary of the new tract. A network of new boulevards make all sections of Los Angeles, Hollywood and Beverly Hills quickly accessible.

It is a new district of all new homes. It is quiet and refined. It is a community of "good addresses" in which you and your family will be proud to live.

\$ only- 95
down

Smartly-styled 2-bedroom HOUSE-LOT-GARAGE

\$3890

Complete with lot frontages up to 68 ft. and more.

*** WITH 2EN. W. EXTRA BEDROOM

\$435 DOWN . . . \$4790

SEE NINE FURNISHED SAMPLE HOMES

Open Daily, Sun. & Evenings
 Just see how roomy and livable these dwellings really are. . . How adaptable for interesting furniture arrangement. . . Even if you CAN AFFORD to pay more money for a home you'll do well to see our "Homes at Wholesale" before you buy anywhere at any price. . .

CANTON: Due to increasing shortages of materials and rising prices all along the line, prices quoted in this circular SUBJECT TO CHANGE WITHOUT NOTICE. . . We urge you to visit our "Homes at Wholesale" AT ONCE . . . TODAY or TONIGHT.

Sewers, Paved Streets, Sidewalks, Driveways, Tree Planting, Wide Frontage Lots

PRICES GOING UP!
THERE'S NO TIME TO LOSE. SEE "HOMES AT WHOLESALE" TODAY . . .

"Homes at Wholesale" OPEN EVENINGS

OPEN EVENINGS
 All sample furnished homes open **EVENINGS 6:30 P.M.** Come daily on Sun. 9 a.m. to 9 p.m.

DRIVE WEST on MANCHESTER BLVD. one half mile West of INGLEWOOD to LA TIERRA BLVD. or take SEPULVEDA BOULEVARD to MANCHESTER . . . Watch for Signs.

COME BY BUS:
 Express Service
 Board F. E. REDONDO (via El Segundo) bus anywhere on Olive South of W. 5th St. or anywhere along route. Get off at LA TIERRA and W. MANCHESTER Blvd.

MARLOW-BURNS
 3400 W. MANCHESTER at LA TIERRA BLVD.
 Making Home Builders Institute of America
 COPYRIGHT, 1942, MARLOW-BURNS DEVELOPMENT CO.

FROM INGLEWOOD:
 Board Loyola University Bus in Shopping District on Manchester Blvd. and Market St. Get Off at LA TIERRA BLVD. FREE Los Angeles School Route, both grammar and high school

Şekil 5.17 Westchester Gazete İlanı (Hise, 1999)



Şekil 5.18 Westchester’de inşa edilen *Defender* tipi konut (Hise, 1999)



Şekil 5.19 Westchester yerleşmesinin tamamlanmış hali (Hise, 1999)

Sözcüğün o güne kadar kullanılageldiği anlamıyla Westchester’e bir banliyö (*suburb*) olarak planlanmamıştır. Banliyö terimi genel olarak sosyal olarak homojen bir yapıya sahip ve düşük yoğunluklu orta ve üst orta tabaka yerleşmeleri için kullanılıyordu. Birçok faktör Westchester’i ve Lakewood Village, Lynwood Park, Murray Woodlands, Westside Village, Toluca Wood gibi savaş sanayi yerleşmelerini, daha önce Los Angeles’te inşa edilmiş olan banliyölerden ayırmaktadır. Her ne kadar sokak ve parselasyon örüntüsü ile tek aile konutu

düzeni benzer olsa da bu yerleşmeleri diğerlerinden ayıran önemli bir fark doğrudan özel bir amaca yönelik olarak inşa edilmiş olmalarıdır; yani Westchester ve benzerleri, sakinlerinin şehirdeki işlerinden dönünce sığınacakları korunaklı barınaklar mantığıyla üretilmemiştir.

Sakinleri arasında gelir dağılımı homojenliği, geleneksel banliyölerin en temel özelliklerindedir. Buna karşın savaş sanayisi yerleşmeleri'nin bağlayıcı özelliği gelir değil tüm sakinlerinin savunma endüstrisi ile ilişkili olmasıdır. Birçok Westchester benzeri yerleşme, tanıtımlarını yaparken 'savunma endüstrisi işçileri ve yöneticileri için konutlar' sloganını kullanmıştır.

5.8 Savaş Sonrası Ortamı ve Kaiser Community Homes

Savaşın sonunda, özellikle savaş sırasında da inşaat yapmış olan konut üreticileri, çok büyük fırsatlarla karşılaştılar. Savaşta görev yapmış olanlar, devletin konut vaatleriye birlikte evlerine dönüyorlardı ve 1930'lar krizinin aksine savaş yıllarında oluşan ailelerin sayısı hiç de az değildi.

1944 yılının temmuz ayında *California Reconstruction and Reemployment Commission*¹, hazırladığı raporda eyaletin savaş sonrası nüfus artışını, 1940 nüfus sayımı rakamlarının üzerine 1,5 Milyon kişi olarak açıkladı. Bu artış oranı tüm Amerikan eyaletlerindeki artıştan fazladır. 1940-1946 yılları arasında yalnız Los Angeles'in aldığı göç 300.000 kişinin üzerindeydi.

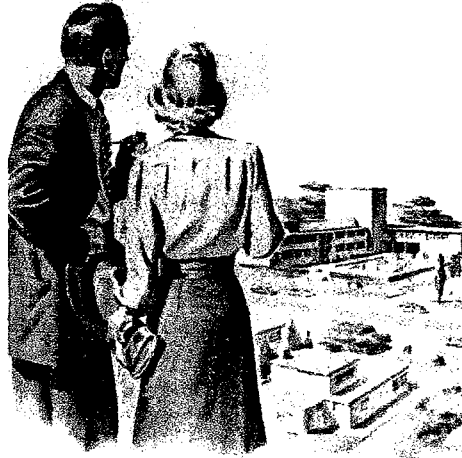
Savaş sonrasında maaşlı olarak çalışanlar FHA kredi-ipotek programları dahilinde ev sahibi olabiliyorlardı. (*GI Bill of Rights* olarak bilinen) *Servicemen's Readjustment Act*²'in yürürlüğe girmesiyle, hak sahibi olabilen savaş personeli de FHA destekli *Veterans Administration*¹ kredilerinden yararlanmaya başladılar (Hise, 1999).

Burada anlatılanlar, İkinci Dünya Savaşı sonrası altkentleşmesinin ve konut patlamasının bilinen nedenleridir. Her ne kadar konut üretimi ve stoku hiçbir zaman gerçek gereksinim rakamlarının önüne geçemediyse de her yıl açık biraz daha kapatılmıştır. 1950 yılına gelindiğinde Amerikan tarihinde ilk kez içinde sahibinin oturduğu konutların oranı yüzde ellinin üzerine çıkmıştır.

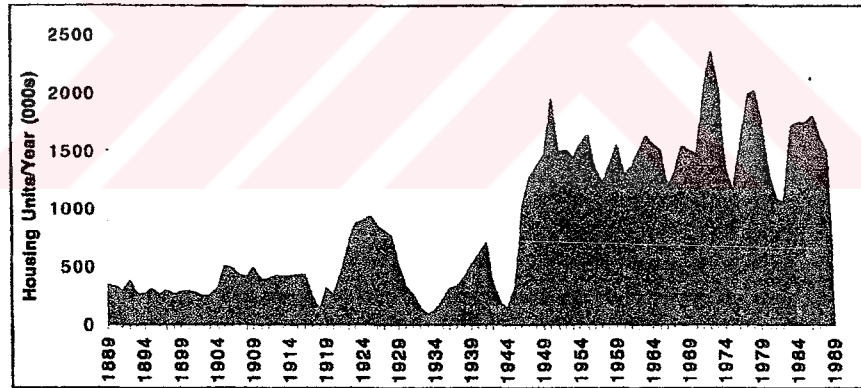
¹ California Yeniden Yapılanma ve Yeniden İstihdam Komisyonu.

² Savaş Personeli Uyum Yasası.

**“After total war
can come total living”**



Şekil 5.20 Savaş sonrası iyi yaşam vaatleri



Şekil 5.21 Amerika Birleşik Devletleri genelinde 1889-1989 arası yıllara göre konut üretimi başlangıçları (Hise, 1999)

Savaş sonrası konut üretimi süreçlerinin genel bir değerlendirmesini yapacak olursak dört temel sonuca varabiliriz. Birincisi, savaş sonrası altkentleşmesinin özellikle üretim süreçleri ve nicelik açısından daha önce hiç görülmemiş, yeni ve devrimsel bir karakter taşıdığı gerçeği; ikincisi, ilk kez tüm yapı üretimi içinde konut üretimi oranlarının hiç olmadığı kadar çok yüksek oluşu; üçüncüsü, bu gelişmelerin neredeyse tamamıyla orta sınıfla sınırlı olduğu

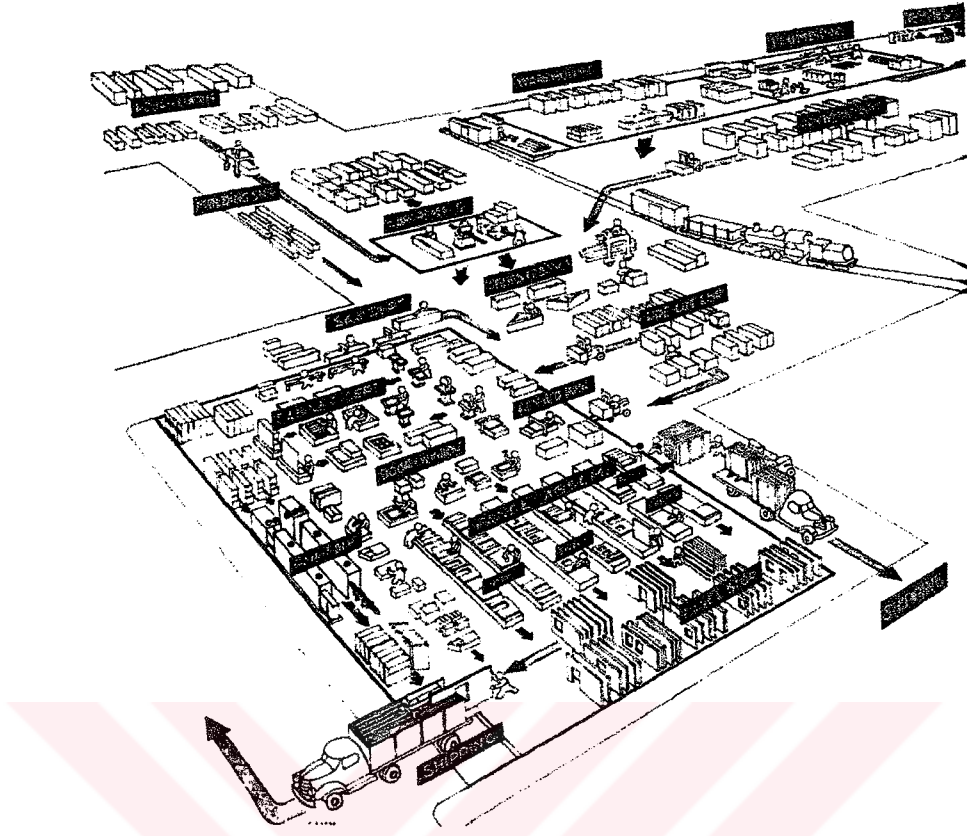
¹ Savaş Gazileri İdaresi.

ve son olarak da bu üretimin kent üretiminin o güne kadar tartışılmış, üzerinde uzlaşmış mekansal ve toplumsal kabul ve sınırlarının çok ötesinde olduğu gerçeğidir. Seri üretim altkentler, artık Los Angeles bölgesinin genel kentsel gelişme karakterini oluşturmaktadır.

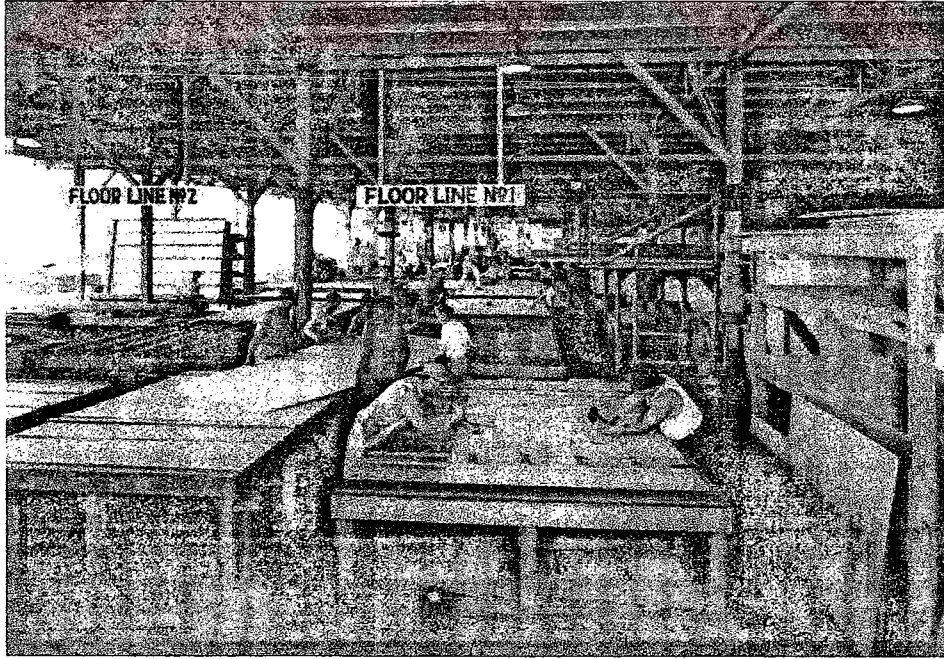
Kaiser Community Homes, tam da bu gerçekliğin içinden çıkmış bir oluşumdur. Fritz Burns ile Henry J. Kaiser'in yarı yarıya ortaklığı ile kurulmuş olan firma, Burns'un arazi geliştirme ve konut üretimindeki deneyimi ile Kaiser'in kapitali, yüksek kapasiteli üretim konusundaki bilgisi ve araştırma kurumları ile olan sıkı bağları sonucu, Los Angeles bölgesindeki en büyük öncü konut yerleşimlerini üretmekle kalmamış, ulusal ve uluslararası bir prefabrikasyon markası haline gelmiştir (Pitt ve Pitt, 1997).

Kaiser Housing Division, Howard Lindbergh'in yönetimi altında 1944 yılında çalışmaya başladı. *Emeryville*'de kurulan kompleksin temel amaçları, 'ürün geliştirmek ve model yerleşmeler, prefabrikasyon ve konut sorununun diğer aşamaları konularında uygulamalı araştırma yapmak' olarak özetlenebilir (Hise, 1999). Kurumun yaptığı ilk çalışma, 900 feetkarelik (yaklaşık 83 m²) iki yatak odalı bir konut biriminin altı değişik taşıyıcı sistem ve yapım teknolojisine göre maliyet analizlerini ve fizibilite çalışmalarını yapmak oldu. Daha önce *Toluca Woods*'da uygulanan bir ahşap panel sistemin en etkin yapım teknolojisi olduğuna karar verildi. Grup, Burns'un 1939 yolunda ortaya koyduğu bir plan şemasından yola çıkarak ve *National Housing Agency*'nin birim maliyet analizlerine dayanarak 5.000 Dolara malolacak bir konutun en az yüz adet üretilmesi gerektiğine karar verdi. Daha sonra, 200, 400, 800, 1.600 ve 3.200 adet üretildiğinde maliyetlerin ne ölçüde düştüğü araştırıldı. Yapılan hesaplara göre üretim miktarı 3.200 üniteye çıktığında maliyet neredeyse yarıya düşüyordu. Ancak, mevcut imar yönetmelikleri ve konvansiyonel yapım teknolojileri maliyetlerin daha da düşmesini engelliyordu. Lindbergh, eğer yıllık üretim 5.000 ile 10.000 konut arasında tutulabilir, konutlar tamamıyla fabrika koşullarında üretilir ve birkaç parça halinde yaklaşık 200 mil yarıçapında bir daire dahilinde nakledilirse, bu rakamların yüzde 15 daha düşebileceğini ortaya koydu.

1946 yılının başlarında *Kaiser Community Homes*, Westchester'de, 'konut üretmek' üzere bir 'fabrika' kurdu. 16,5 akrelık fabrika arazisi, Burns'un mülküydü ve savaş yerleşmesi olan *Homes at Wholesale*'in hemen doğusunda yer alıyordu. Tesis, üç bölüme ayrılmıştı: 104.000 feetkarelik (yaklaşık 9.665 m²) bir merkezi üretim birimi, depolama ve çeşitli amaçlarla kullanılan bir açık alan ile duvar ve döşeme panelleri üretim bantları. Fabrikada iç ve dış duvar panelleri ile döşeme panellerinin yanısıra banyo ve mutfak dolapları ile bazı sabit mobilyalar üretiliyor ve nakliyat için depolanıyordu.



Şekil 5.22 Kaiser Community Homes fabrikası'nın organizasyon şeması



Şekil 5.23 Kaiser Community Homes fabrikasında panel üretimi

Panellerin üretiminde, Kaiser'e ait kereste kesim yerlerinden ölçüye göre kesilmiş, lambazıvanaları açılmış, delikleri delinmiş ve numaralandırılmış halde gelen kereste kullanılıyor; hazırlanan paneller montaj sonrasında bir dizi boyama işlemine tabi tutuluyordu. Tesisat, çatı, verandalar gibi bir konutu oluşturan her türlü yapı elemanı ve bileşeni burada önceden birleştiriliyordu.



Şekil 5.24 Homes at Wholesale #2 yapım aşamasında (Hise, 1999)



Şekil 5.25 “Kırk savaş gazisi ve aileleri *Homes at Wholesale #2*'deki yeni evlerine taşınıyor”
(Associated Press fotoğrafı)

Bu fabrikada üretilen prefabrike konutlar, demonte halde satıldıkları gibi fabrikanın yakınında Kaiser-Burns ortaklığı tarafından inşa edilmekte olan *Homes at Wholesale #2*¹ yerleşmesinde de kullanılıyordu.

Kaiser, başlangıçta bir konut fabrikası oluşturmak için tersaneleri örnek aldığı söylüyordu ancak üretimde kullandığı yöntemlerin çok da ironik bir biçimde uçak üretim süreçlerine benzediği söylenebilir (Hise, 1999). Kaiser-Burns ortaklığının başarısı, konut gibi büyük ve statik bir nesneyi üretim bandı rasyonelleriyle üretme eylemini modern yerleşim planlaması ilkeleriyle birleştirmesiydi. Savaş sonrası planlamasının tüm gereklerine yetkin bir biçimde cevap veren kurum federal desteği de arkasına almıştı. 1948 yılından sonra, pazar payını daha da arttırmış olan firma başka bir yapılanmanın içine giriyordu. Emlak konusunda uzman olan Burns, büyük araziler alacaktı ve firma buraları geliştirmenin her aşamasında aktif rol üstlenecekti. San Fernando vadisinde inşa edilen *Panorama City*, bu yeni oluşumun ürünlerindendir.

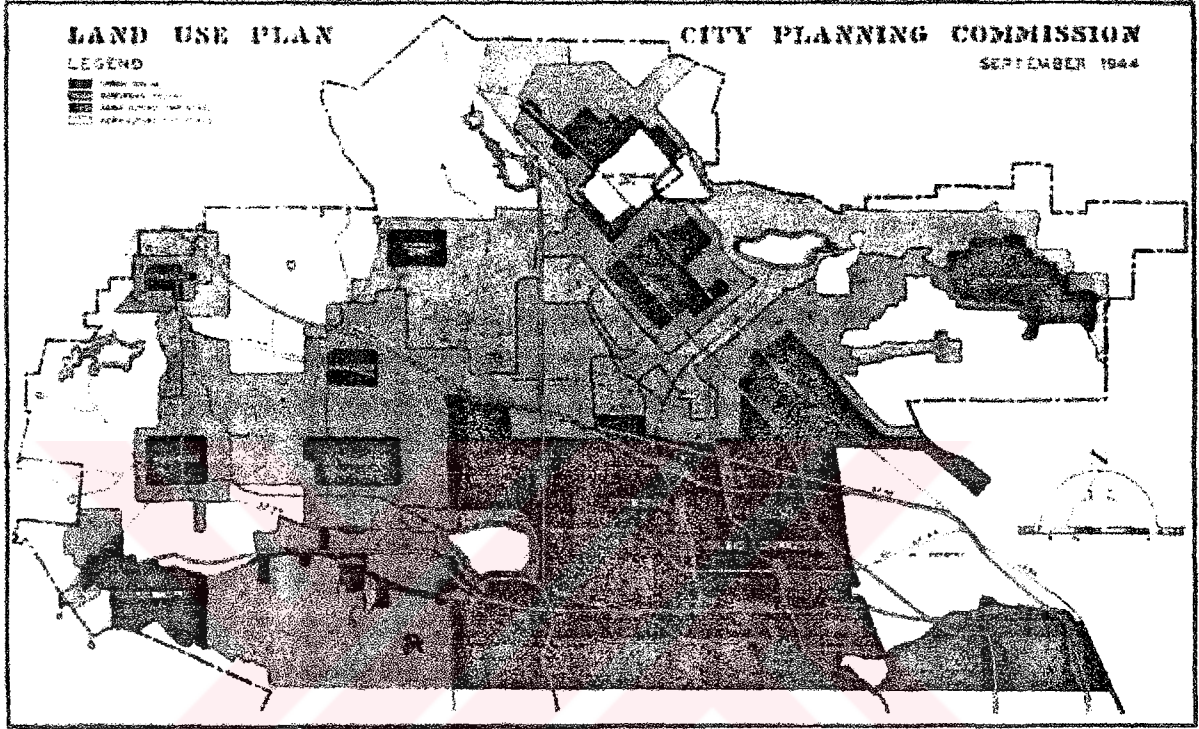
5.9 San Fernando Vadisi'nin Planlanması ve Panorama City Örneği

Los Angeles Regional Planning Commission, savaş sırasında, yerleşme ölçeğindeki konut projelerini izliyor ve teşvik ediyordu. Komisyon, 1944 tarihinde, yerleşme ölçeğindeki girişimlerin sayısında belirgin bir artış olduğunu kaydetti ve Lakewood, kuzey Long Beach, Baldwin Hills ve güneydoğu Arcadia için imar planları hazırlatma işine girişti. Oldukça detaylı biçimde hazırlanan bu planlar, yol cephesi uzunluğu, kanalizasyon, parsel boyutları, geri çekilmeler ve sokak bitkilendirmesi bilgilerini içeriyordu. Güney Californiada çalışan birçok plancı gibi komisyon da, artık 'ev ve arsa' satış programlarının tarihe karıştığını ve ana trafik arterlerini konut bölgesinin dışında bırakan, bir park alanı ile okul ve alışveriş alanlarının merkezde bulunduğu 'komşuluk tipi' planların yapılması gerektiğinin farkındaydı.

Komisyonun 1945 yılında yaptığı planlama çalışmaları da komşuluk ünitelerini öne çıkartması açısından bir önceki yıl ile büyük benzerlikler gösteriyordu ancak bu sefer gelişmenin odağında endüstri vardı. Bu durum, doğası gereği kentten uzak olmayı ve ademimerkeziliği gerektiriyordu. Burada dikkat edilmesi gereken önemli bir nokta endüstri konutlarının endüstri genişleme alanlarını tehdit etmemesi ve endüstrinin de konut yerleşmelerine zarar vermesini engellemektir.

¹ Toptan Konutlar No.2.

Savaşı izleyen yıl komisyon, ülke tarihindeki en ciddi nüfus artışını kayıtlarına geçirmiştir. Downtown Los Angeles merkezli ve 15 mil yarıçaplı bir daire içinde her yerde inşaatlar sürüyordu. Bu yapım etkinliği kentin kuzeyine doğru uzanan San Fernando Vadisine de mevcuttu.



Şekil 5.26 San Fernando Vadisi Nazım Planı, 1944

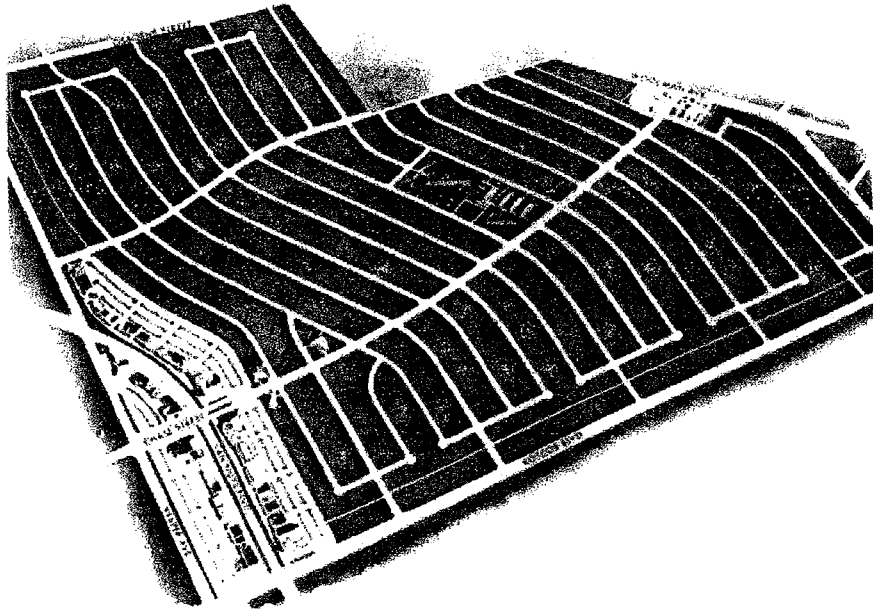
1940'lı yılların başında, savaş endüstrileri ve göçmen tarım işçileri Los Angeles'in toplumsal yapısını değiştirirken *City Planning Commission* da San Fernando Vadisi'nin uzun vadeli olası arazi kullanım şemalarını araştırmıştı. Savaş sonrası patlamasıyla birlikte, vadi de gündeme yeniden geldi. İkinci Dünya Savaşı yıllarında vadinin nüfusu % 64 artarak 112.000'den 176.000 kişiye yükseldi. 1950'ye gelindiğinde ise *census* rakamları, vadede 311.000 kişinin yaşadığını gösteriyordu (Pitt ve Pitt, 1997).

Belediye, geleceğe yönelik bir plan hazırlayabilmek için önce mevcut arazi kullanımını belgelemeye yönelik çalışmalara girişti ve toplam vadi arazisinin yüzde 81'inin geliştirilebilir olduğuna karar verdi. Arazi çalışmalarının tamamlanmasından sonra plancılar, vadede mevcut arazi kullanım örüntüsünü bozmadan geliştirecek bir nazım plan hazırlama çalışmalarına giriştiler. Bu süreç temel olarak üç ilke üzerinde yürütülmüştür: birincisi, plancılar vadiyi müstakil bir bölge olarak ele aldılar yani vadi Los Angeles'in altkentleşme bölgesi olarak ele

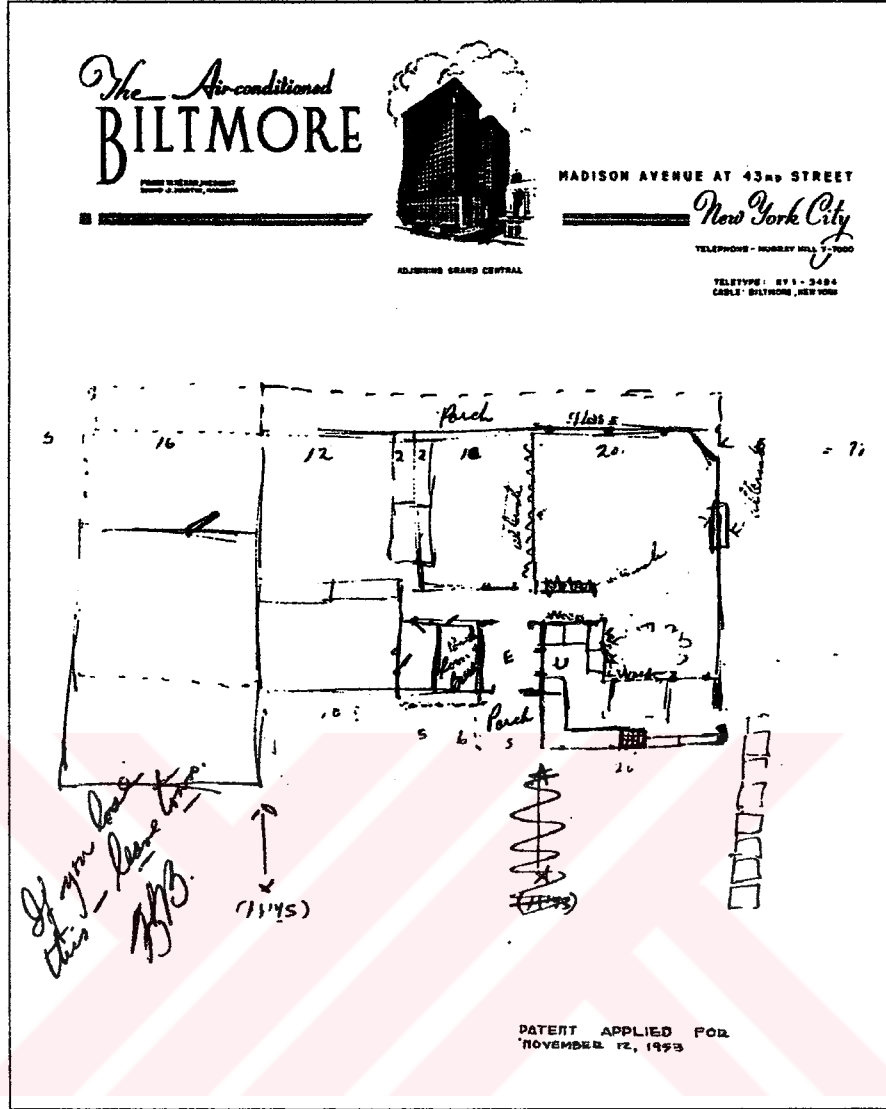
alınmadı; ikincisi, bölgede mevcut ve işler durumda olan tarımsal ekonomi bu planla da sürdürülüyordu ve son olarak da plancılar gelecekteki her türlü kentleşme gelişmesinin bütüncül bir plan dahilinde yapılması gerekliliğinin altını çizdiler.

Plan, San Fernando Vadisi kentleşmesinin 'çekirdeği' olarak onsekiz müstakil yerleşme tanımladı. Bölgesel bir kentin vadide oluşmasını teşvik etmek için 66 milkarelik (yaklaşık 169 km²) bir alan, (mevcut 33 milkarelik alana ek olarak) kentsel kullanıma açılıyordu. Bu alanın yüzde 6'sı endüstri için ve yüzde 3'ü sel ve taşkın kontrolü için ayrılmıştı. Konut için ayrılmış olan 56 milkarelik (yaklaşık 143 km²) alan ana arterlerle kente ve endüstriye bağlanan, kendi içinde merkezleri, parkları ve okulları olan *self-contained* yerleşmelerden oluşacaktı. Planın izin verdiği yoğunluklara göre vadinin 2000 yılı nüfusunun 900.000 kişi olması da öngörülmüştü. Vadi, bu rakama 1960 yılında ulaşmıştır (Scott, 1998).

San Fernando Vadisi'nin konut gelişimine ayrılan kısmında, önceden *Pellissier Ranch* olarak bilinen araziye satın alan *Kaiser Community Homes*, vaziyet planını geliştirmekte gecikmedi. Arazinin önemli bir özelliği de *General Motors* ve birkaç önemli endüstriyel tesise olan yakınlığıydı. Konutların yapımı için belirlenen yaklaşım firmanın daha önceki başarılı deneyimlerinin 'geliştirilmiş' bir biçimiydi. Fabrikada kurulmaya hazır halde üretilen konutlar şantiyede birleştirilecekti ancak bir farkla: bu sefer konutlar kullanıcı istekleri ya da parselin özel koşulları nedenleriyle daha esnek olarak üretilenecekti.



Şekil 5.27 Panorama City Vaziyet Planı (Hise, 1999)



Şekil 5.28 Fritz Burns'un Panorama City için yaptığı bir üç yatak odalı konut taslağı
(Hise, 1999)

Konutların plan şemaları Burns'un Westside Village ve Toluca Wood'da uyguladığı 'minimum konut' plan şemasının bir varyantıydı. Daha önceki örneklerle bu plan şemalarının farkı, ortak yaşam alanları daha büyük tutulurken yatak odalarının küçültülmesi ve mutfağın tamamen arkaya alınmasıdır.

1949 yılında, Panorama City'de iki yatak odalı, 800 feetkarelik (yaklaşık 75m²) bir konut 9.000 – 10.000 Dolar arasında satılıyordu. Bu fiyata iki arabalık bir garaj, altyapı bağlantıları ve sokak ağaçlandırması da dahildi. Üç yatak odalı modeller iki odalı modelin yaklaşık 1.000 dolar daha fazlasına, duplex modeller ise yaklaşık 16.000 dolara satılıyordu. O yıl firma 1.529 adet konut inşa etmiştir (yaklaşık günde altı konut) (Hise, 1999).



Şekil 5.29 Panorama City tanıtım broşürleri

Aslında tüm konutlar temelde birbirinin aynısıydı ancak alıcıların garajın yeri, çatının şekli, evin rengi, mutfak, dolaplar gibi birçok konuda değişiklik yapma şansı vardı. Tamamen bitmiş bir yerleşmenin nasıl olması gerektiği konusunda ciddi bir vizyon sahibi olan Burns ve Kaiser, tüm müşterilerinin tek tek özel istek ve ihtiyaçlarına cevap verebilecek bir paketi prefabrikasyon ve seri üretim mantığı içinde gerçekleştirmişlerdir. Bu konuda da özellikle Los Angeles bölgesinin 1970'li yıllara kadarki (alt)kentsel üretimine model oluşturdukları söylenebilir.



Şekil 5.30 Panorama City (Lazzareschi, 2000)

6. SONUÇLAR

Los Angeles, kentsel gelişmesinin her aşamasında geçmiş fiziksel çevrelerinin izlerini biraz daha fazla silmiş bir kenttir ve bu sürekli yeniden yapılanma karakteri bugün de devam etmektedir. Kesintisiz bir gelişme örüntüsünün dünyanın birçok metropolünün geçirdiği ve hala yaşamakta olduğu bir süreç olduğu söylenebilir; ancak kesin olan bir gerçek, Los Angeles'in bu süreçleri farklı bir biçimde yaşadığı ve yaşamakta olduğudur. Bu çalışmanın amacı başta sorulan Los Angeles bir istisna mıdır, yoksa yeni bir kentsel gelişme modelinin erken ortaya çıkmış bir prototipi midir sorusuna kesin bir yanıt bulmak değildir. Ancak ortaya konan iki seçenekte de bir miktar gerçeklik payı olduğu kolayca görülebilmektedir. Los Angeles ve Güney California'nın bu çalışmada incelenmeye çalışılan kentsel ve altkentsel gelişmesinin yüzelli yıllık tarihi, bizi kentsel gelişme yaklaşımlarımızı tekrar gözden geçirmeye itiyor.

Los Angeles'i incelerken karşımıza çıkan önemli bir soru şu: Bu coğrafyadaki neredeyse tüm kentsel geliştirme çalışmaları sivil inisiyatifin girişimiyle gerçekleşmişken aynı zamanda bu kadar çok planlanmış nasıl olabilir? Los Angeles, Amerikan kentleşme tarihinin en kapsamlı biçimde bölgesel planlama aşamalarından geçmiş metropollerinden birisidir ancak aynı zamanda belki de tüm kentsel yapı bu formel planlama – özel girişim ikiliğinin gerilimini taşımaktadır.

Kentin ilk yıllarından başlayarak Los Angeles'teki gelişmenin aktörleri her zaman kolektif çalışmaya gerek olduğunun altını çizmekle birlikte hiçbir zaman bu şekilde hareket etmemişlerdir. Belki de sözkonusu olan bu kamusal-özel diyalektiğinin, zaman içerisinde güç dengeleri kaymalar göstermişse de, kentin üretim motoru olduğu söylenebilir. Bölgenin parçalanmış ama yine de metropoliten yapısının köklerini de bu gerilimde aramak yerinde olacaktır. Üstüne üstlük bu gerilim, yalnızca gelişmenin baş aktörleri olan kamusal kurumlar ve özel girişimle sınırlı da değildir. Bu süreçlere Los Angeles'liler ya da yerel deyimle *angelenolar* da kolektif bir biçimde katılmaktadırlar.

Los Angeles, daha önce de belirtildiği gibi Yirminci Yüzyıl boyunca 'kentsel formun' tanımlanmasına katkıda bulunmuştur. Klasik örnekler olarak kabul edilen, 19 yüzyılın tekmerkezli kapitalist endüstri kentleri, uydu kentler çağına gelene kadar iş ve endüstri dinamikleriyle merkezden dışa doğru genişleyerek büyümüşlerdir. Los Angeles bir bakıma bu yapı ile dağınık tarımsal bir yerleşme bölgesinin harita üzerinde üst üste çakıştırılmış durumu gibidir. İki durumun da özelliklerini gösteren bu (alt)kentsel yapı, bu girişimin gerilimini her

noktasında, fiziksel ve sosyal çevresinde taşımaktadır. Bu gelişmenin ne şekilde gerçekleştiği, bu çalışmada temel başlıklar halinde anlatılmaya çalışılmıştır.

Ondokuzuncu Yüzyıl'ın sonunda gerçekleşen ilk büyük kentsel atılımından başlayarak Los Angeles kendi morfolojisini ne şekilde oluşturacağına kendisi karar vermiş gibidir. Klasik kabul edilebilecek kentsel öğelerin hiçbirinin Los Angeles'te bulunmadığı söylenemez. Birçoğu, bugün bile biraz geri plan bilgisiyle kolayca görülebilir. Ancak yine de Los Angeles ve Güney California'nın kendisine özgü bir kentsel dokusu vardır. Eski *downtown* bölgesi, bugün ağırlığını büyük ölçüde kaybetmiş olsa da bir zamanlar ne kadar önemli olduğuyla ilgili izlerini hala taşımaktadır. Bu bölgeyi çevreleyen kentsel bölge yani *interland*, düşük yoğunluklu banliyöleriyle, parçalanmış ve ademimerkezi (ya da çokmerkezli) bir yapıyı oluştururken aynı zamanda ekonomik olarak Los Angeles'i birarada tutmakta ve ona gücünü sağlamaktadırlar.

İkinci Dünya Savaşı ile ortaya çıkan önünde durulamaz yapılanma süreci, 1970'li yıllardan sonra önemli ölçüde yavaşlamışsa da, hala Los Angeles fiziksel çevresinde önemli bir yer kaplamaktadır. 1970-1990 arasındaki yıllar önemli ölçüde Orange, Ventura, San Bernardino gibi periferinin de dışında kalan bölgeler için kentsel büyüme yıllarıdır. Bugün bu bölgelerde hala belirli bir büyüme sözkonusu olmakla birlikte 1990'lardan sonra Los Angeles bir yeniden yapılanma sürecine girmiştir. Bizim, üzerinde yaşadığımız coğrafyada çok alışık olduğumuz ekonomik ömrünü tamamlamış konutların yıkılarak yerlerine yenilerinin yapılması süreci Los Angeles'te de yaşanmaktadır. Bu, ticaretin daha yoğun ve dolayısıyla toprağın daha değerli olduğu bölgelerde yüksek konut yapıları şeklinde olurken banliyölerde yine müstakil evlerin yapılması şeklinde gerçekleşiyor. İkinci Dünya Savaşı öncesinin küçük yapımcı – tekil girişim konut üretim süreçleri geri mi dönüyor sorusunun yanıtı büyük olasılıkla hayır olacaktır ancak bunun da mimarlık disiplininin sınırlarını aşan ayrı bir araştırmanın konusu olabileceği çok kesin.

Konuya yapı üretim süreçleri ve ortaya çıkan ürünler perspektifinden baktığımızda karşımıza çıkan manzara, Amerika Birleşik Devletleri'nin bir çok bölgesinde konut alanında görülen gelişmelere paraleldir. Los Angeles ve Güney California coğrafyasında konut alanında gerçekleşmiş olan gelişmeler, ancak ülke genelinde bir sistem olarak ele alındığında doğru olarak anlaşılabilir. Bu çalışmada örnek olarak gösterilmiş olan yerleşmelerin benzerleri, varyantları ve alternatifleri Kuzey Amerika coğrafyasının birçok bölgesinde de uygulanmıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında oluşan konut açığı sorunlarına karşı alınmış olan ve bu çalışmanın temel araştırma alanlarından birini oluşturan devlet regülasyonu olgusu ve bu

regülasyonun yapısı, Amerika Birleşik Devletleri genelinde konut ile ilgili düzenleyici, denetleyici ve araştırmayı teşvik edici kurumların oluşmasına neden olmuştur. Ülke genelinde, bu kurum, düzenleme ve girişimcilerin de katkısıyla ortaya çıkmış olan en önemli olgu konutun, üretim modellerinin, araç ve gereçlerin, yapı elemanı ve bileşenlerinin standartlaşmasıdır. Ancak burada sözünü ettiğimiz standartlaşma, yüzyılın ilk yarısının Avrupalı ve Amerikalı konut kuramcılarının sözünü ettiği standartlaşmadan temel bir farklılık gösterir. Bu farklılığı ortaya koymak için başvurabileceğimiz bir anahtar kavram *kişiselleştirilmiş seri üretim* olabilir. Genel kabullere göre standart olarak üretilen herhangi bir ürün, üretildiği biçimiyle pazara arz edilir ve olduğu biçimiyle tüketilmesi beklenir. Bu durum iki önemli (ve görece büyük) tüketim nesnesinde farklılaşır. Bunlar otomobil ve konuttur. Bu üretim alanlarının ikisi de belirli bir ürünle ilgili kullanıcı taleplerinin üretim sürecinde birbir göz önüne alındığı sektörlerdir. Burada ilginç olan gerçek, bu çalışmada da ortaya konduğu gibi konut sektörü, incelenen dönem içerisinde üretim modellerini geliştirirken otomotiv endüstrisini örnek almışken bu sektörün üretim yaklaşımlarının konut sektörüne yakınlaşmış olmasıdır denilebilir. Bu yaklaşım, Los Angeles ve Güney California coğrafyası konut ve kent üretimi süreçleri incelenirken göz önüne alınmıştır.

Bu çalışmada incelenen konular ve yukarıdaki tartışmaların sonrasında ortaya konabilecek olan bir diğer sonuç da koşullar, devlet müdahaleleri, üretim modelleri ve girişimcilerin genel karakteri bu kadar benzer yapıda olduğu halde Los Angeles'in ABD'nin ve de dünyanın birçok büyük metropolünden farklı bir kentsel gelişme karakteri taşıdığıdır. Bu durumun nedenini basit bir biçimde *genius loci* (yerin ruhu) kavramıyla açıklamak kuşkusuz bir seçenek; ancak derinlemesine ve geleceğe dönük sonuçlara ve değerlendirmelere ulaşmak için soruların, sosyolojik, ekonomik ve politik değerlendirmelerin ışığında üretim süreç ve modellerine ve ortaya çıkan ürünlere yönelmesi gerekli görünüyor.

KAYNAKLAR

- Banham, Reyner, (1976), *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, Pelican Books, Londra ve New York
- Brown, Laurie, (2000), *Recent Terrains: Terraforming the American West*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore ve Londra
- Cameron, Robert, (1997), *Above Los Angeles: A New Collection of Historical and Aerial Photographs of Los Angeles*, Cameron and Company, San Francisco, California
- Clark, Clifford Edward, (1986), *The American Family Home, 1800-1960*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill, North Carolina ve Londra
- Davis, Mike, (1992), *City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles*, Vintage Books, New York
- Davis, Mike, (1999), *Ecology of Fear: Los Angeles and the Imagination of Disaster*, Vintage Books, New York
- Davis, Mike, (2000), *Magical Urbanism: Latinos Reinvent the US Big City*, Verso, Londra ve New York
- Dear, Michael, (1998), "In the City, Time Becomes Visible: Intentionality and Urbanism in Los Angeles, 1781-1991", *The City, Los Angeles and the Urban Theory at the End of the Twentieth Century* / Editörler: Allen J. Scott ve Edward W. Soja, University of California Press, Berkeley ve Los Angeles, California, Londra
- Fishman, Robert, (1987), *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*, Basic Books, New York
- Fishman Robert, (1993), *The Fragmented Metropolis, Los Angeles, 1850, 1930 için önsöz, "Foreword"*, University of California Press, Berkeley ve Los Angeles
- Fogelson, Robert M., (1993), *The Fragmented Metropolis: Los Angeles, 1850-1930*, University of California Press, Berkeley ve Los Angeles
- Fulton, William, (1997), *The Reluctant Metropolis: The Politics of Urban Growth in Los Angeles*, Solano Press, Point Arena, California
- Gebhard, David ve Winter, Robert, (1994), *Los Angeles: An Architectural Guide*, Gibbs Smith Publisher, Salt Lake City, Utah
- Gudde, Erwin Gustav, (1998), *California Place Names: Origin and Etymology of Current Geographical Names*, University of California Press, Berkeley ve Los Angeles, California
- Gumprecht, Blake, (1999), *The Los Angeles River, Its Life, Death, and Possible Rebirth*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore ve Londra
- Hise, Greg ve Deverell, William, (2000), *Eden by Design: The 1930 Olmsted-Batholomew Plan for the Los Angeles Region*, University of California Press, Berkeley ve Los Angeles, California
- Hise, Greg, (1999), *Magnetic Los Angeles: Planning the Twentieth Century Metropolis*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore ve Londra

- Kaplan, Sam Hall, (1987), *L.A. Lost and Found: An Architural History of Los Angeles*, Crown Trade Paperbacks, New York
- Klein, Norman M., (1998), *The History of Forgetting: Los Angeles and the Erasure of Memory*, Verso, Londra ve New York
- Krell, Dorothy ve Johnson, Paul C., (1979), *The California Missions, a Pictorial History*, Sunset Books, Menlo Park, California
- Lazzareschi, Carla, (2000), *Imagining Los Angeles: Photographs of a Twentieth Century City*, Los Angeles Times Books, Los Angeles
- Longstreth, Richard, (1997), *City Center to Regional Mall: Architecture, the Automobile, and Retailing in Los Angeles, 1920-1950*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts
- Longstreth, Richard, (2000), *The Drive-in, the Supermarket, and the Transformation of Commercial Space in Los Angeles, 1914-1941*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts
- Moore, Charles, (1998), *The City Observed, Los Angeles: A Guide to its Architecture and Landscapes*, Henessey + Ingalls, Santa Monica, California
- Mulholland, Catherine, (2000), *William Mulholland and the Rise of Los Angeles*, University of California Press, Berkeley ve Los Angeles, California, Londra
- Peevers, Andrea Schulte ve Peevers, David, (1999), *Los Angeles*, Lonely Planet Publications, Melbourne, Oakland, Londra ve Paris
- Pitt, Leonard ve Pitt, Dale, (1997), *Los Angeles A to Z: An Encyclopedia of the City and the County*, University of California Press, Berkeley ve Los Angeles, California, Londra
- Scott, Allen J., (1998), "High-Technology Industrial Development in the San Fernando Valley and Ventura County: Observations on Economic Growth and the Evolution of Urban Form"; *The City, Los Angeles and the Urban Theory at the End of the Twentieth Century / Editörler: Allen J. Scott ve Edward W. Soja*, University of California Press, Berkeley ve Los Angeles, California, Londra
- Scott, Allen J. ve Soja, Edward W., (1998), "Introduction to Los Angeles: City and Region", *The City, Los Angeles and the Urban Theory at the End of the Twentieth Century / Editörler: Allen J. Scott ve Edward W. Soja*, University of California Press, Berkeley ve Los Angeles, California, Londra
- Soja, Edward W., (1989), *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*, Verso, Londra ve New York
- Soja, Edward W., (1998), *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real and Imagined Cities*, Blackwell Publishers, Malden, Massachusetts ve Oxford
- Soja, Edward W., (2000), *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, Blackwell Publishers, Malden, Massachusetts ve Oxford
- Starr, Kevin, (1986a), *Americans and the California Dream, 1850-1915*, Oxford University Press, New York
- Starr, Kevin, (1986b), *Inventing the Dream: California through the Progressive Era*, Oxford University Press, New York

Starr, Kevin, (1996), *Material Dreams: Southern California through the Progressive Era*, Oxford University Press, New York

Starr, Kevin, (1997a), *Endangered Dreams: The Great Depression in California*, Oxford University Press, New York

Starr, Kevin, (1997b), *The Dream Endures: California Enters the 1940s*, Oxford University Press, New York

Wachs, Martin, (1998), "The Evolution of Transportation Policy in Los Angeles: Images of Past Policies and Future Prospects", *The City, Los Angeles and the Urban Theory at the End of the Twentieth Century* / Editörler: Allen J. Scott ve Edward W. Soja, University of California Press, Berkeley ve Los Angeles, California, Londra

Wright, Gwendolyn, (1995), *Building the Dream: A Social History of Housing in America*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts



EKLER

Ek 1 Los Angeles Haritası



ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi	20.06.1972	
Doğum yeri	İstanbul	
Lise	1983-1991	Galatasaray Lisesi
Lisans	1992-1998	İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü
Yüksek Lisans	1999-2001	Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yapı Anabilim Dalı, Yapı Üretimi Programı

Çalıştığı kurum(lar)

1995-1997	Berna Bora Tasarım Atölyesi
1997-devam ediyor	Mimarlık Atölyesi Limited Şirketi

