Chauncy D. Harris ve Edward L. Ullman, "Kentin Doğası", Ayten Alkan, Bülent Duru (Der. ve Çev.), **20. Yüzyıl Kenti**, İmge Yayınevi, Ankara, 2002, s. 55-75.

Kentin Doğası*

Chauncy D. Harris ve
Edward L. Ullman

Kentler, insanın yeryüzünden yararlanarak yaşamını sürdürdüğü odak noktalarıdır. Çevresindeki bölgelerin bir ürünü olan ve buraları etkileyen kentler, ekonomik ve toplumsal gereksinimlere yanıt verecek biçimde gelişirler.

Kent, pek çok çelişkiyi içinde barındırır. Kentlerin hızla büyümesi ve büyük boyutlara ulaşması, yeryüzünün insan tarafından kullanımının bir aracı olarak üstünlüğünü kanıtlar, ancak kentlerin gelişim göstermeleri ve büyümeleri çoğunlukla insanlığın yoksul bir yerel çevrede yaşaması sonucunu da doğurur. Sorun, kentsel yığılmanın doğurduğu olumlu sonuçları insanlığın yararına olacak bir biçimde koruyarak, olumsuz etkilerini ise en aza indirerek, geleceğin kentini kurmaktır.

Her kent, türlü yönlerden bakılırsa, kendine özgüdür; ancak işlev ve biçim açısından diğerlerine benzer yönleri de vardır. Biri üzerine öğrenilen şeyler, diğerleri üzerine yapılan çalışmalara destek olur. Benzer yerleşim biçimlerine ve iç yapılara çok sık rastlanıldığından, özellikle benzer büyüklüğe, işlevlere ve yerleşme yerine sahip kentlerle sınırlı olmak üzere, geniş kapsamlı ve açıklayıcı genellemeler yapmak olanaklıdır. Bu makale kentlerin doğasının iki temel yönünün incelenmesiyle sınırlandırılacaktır: Geçim kaynakları ve iç yapıları. Kentlileşmenin yaygınlaşması ve boyutlarına, kentleşmiş bölgelere, kent kültürüne, kentsel nüfusun toplumsal-ekonomik niteliklerine ve diğer tartışmalı sorunlara yalnızca yeri geldikçe değinilecektir.

KENTİN GEÇİM KAYNAKLARI

Kente yaklaştığında çevrede yükselen yüksek yapıları, içine doğru girdiğinde de dükkânlara, sinemalara, bankalara ve diğer kurumlara hızla girip çıkan insanları gören biri, kırsal bölgelerin yansıttığından çok farklı bir izlenime sahip olacaktır. Bu olguyu besleyen şey nedir? Kent insanları yaşamlarını sürdürmek için ne yaparlar?

Bir kentin geçim kaynağı yalnızca kendi sınırlarında değil, kendisine bağımlı alanlar içinde sunduğu hizmetlere de bağlıdır. Pek çok etkinlik yalnızca kentin kendi nüfusuna yönelik olarak sunulur. Berberler, kuru temizlemeciler, ayakkabı tamircileri, bakkallar, fırıncılar ve sinema işletmecileri, kentin temel etkinlikleri olan madencilik, sanayi, ticaret gibi sektörlerde çalışanlara hizmet ederler.

Kentin geçimini sağladığı hizmetler, ekonomisinin ve artbölgesinin niteliğine bağlıdır. İlkel, kendi kendine yeterli bir ekonominin egemen olduğu ya da kıt kaynakların bulunduğu bir alandaki kentler küçüktür. Adam Smith'in belirttiği gibi, üzerinde kurulduğu topraklar, kentin geçimini sağlayabilmek

---

* Chauncy D. Harris ve Edward L. Ullman, "The Nature of Cities", Cities and Society, (Der.) Paul K. Hatt ve Albert J. Reiss, Jr., The Free Press, Glencoe, Illinois, 1957, s. 237-245. İlk yayımlandığı yer: The Annals, Kasım 1945, c. 242, s. 7-17.

için bir artı ürün üretmelidir. Bu, tüm kentlerin verimli topraklar ile çevrilmesi gerektiği anlamına gelmez; çünkü ucuz deniz ulaşımına elverişli olacak uygun bir yerleşme yeri, kentin uzak yerlerdeki artı üründen yararlanarak kendisini beslemesine olanak tanıyabilir. Bu durum, kentlerin, üzerinde kurulu olduğu topraklardan geçinen bir asalak olduğu anlamına da gelmez. Modern makineleşme, ulaşım sistemleri ve karmaşık biçimde birbirine bağlı olan ekonomiler, insanlığa özgü tüm ekonomik etkinliklerin çoğunun kentlerde yoğunlaşmasına neden olur. Gıda üretiminde, tarımda bulunan pek çok kişi bile kentlerde, örneğin tarım makinelerinin yapımında çalışır.

Kentsel hizmetleri sağlayan geçim kaynakları üç başlık altında özetlenebilir; bunların her biri kentlerin ortaya çıkışındaki etmenlerden birisini temsil eder.[1]

1. Çevresindeki alana yaygın bir biçimde hizmet sunan merkezi yerler olarak kentler: Bu tür kentler genelde, üretim alanları boyunca dengeli biçimde yerleşmişlerdir. Şimdilik bunu, aşağıdaki faktörler karşısında bir ana kural olarak benimseyebiliriz.

2. Taşıma yolları boyunca, taşımacılık, mal alışverişi ve buna bağlı hizmetleri sunan ulaşım kentleri: Bu kentler, mesafe olarak uzak, ama kentin ulaşım yolları üstünde uygun bir biçimde yerleşmesinden dolayı, iletişim kurmada yakın olan alanlar tarafından beslenir. Bu tür kentler, demiryolları ya da kıyı boyunca, doğrusal olarak gelişme eğilimindedirler.

3. Madencilik, üretim gibi tek bir hizmet sunmada uzmanlaşmış ya da kendisine bağlı olan yerlerdeki diğer kentlerin bireyleri de dahil olmak üzere, geniş alanlar için eğlenme-dinlenme olanağı sunan kentler: Yerleşme yerinin seçiminde temel etmen çoğunlukla kömür, su gücü ya da kıyı gibi belli bir kaynak olduğundan, bu tür kentler tek başına ya da kümeler halinde bulunabilir.

Pek çok kentte bu üç etmenin bir karışımı bulunabilir; bunların her birinin göreli olarak önemi kentten kente değişir.

Merkezi Yerler Olarak Kentler

Kentler kendisine bağlı olan bölgelere ticaret ve toplumsal açılardan hizmet eden merkezi yerlerdir. Eğer, kurulu olduğu topraklar türdeşse, Orta Batı'nın tarımsal nitelik gösteren pek çok yerinde olduğu gibi, bu merkezler düzenli bir biçimde yerleşirler. Kaynakların düzensizce dağıldığı alanlarda kentlerin yayılması da düzensiz olur. Yerel bir bağlı alana hizmet eden bir ya da iki dükkâna çok yakın küçük köylerden, daha geniş bağlı alanlar için belirli hizmetleri sunacak biçimde yerleşen büyük köylere, kasabalara ve kentlere, New York, Chicago gibi büyük anakentlere kadar değişik boyutlardaki merkezler, hiyerarşik olarak bütün bağlı alanlara uzmanlaşmış hizmetler sunarlar. Böyle bir bağlı alanlar ve merkezler ağı, bir sahile yayılmış balık ağlarına benzer; kumun düz olduğu yerlerde ağ, düzenli ve simetriktir, eğri ve bozulmuş olan yerlerde ise kayalara takılır.

Merkezi yer biçimindeki kentlere dünyanın her tarafında yaygın bir biçimde rastlanır, özellikle de sanayileşmemiş bölgelerde. Bu tip kentlerin Birleşik Devletler'de en iyi örneklerini, tarımsal nitelikler taşıyan Orta Batı, Güneydoğu ve Batının pek çok perakende ve toptan ticaret merkezlerinde bulabiliriz. Bu tür kentlerin, büyüklüklerine göre oldukça görkemli sayılabilecek alışveriş merkezleri ya da toptan satış bölgeleri vardır; buradaki dükkânlar çevrelerindeki bölgelerle yapılan ticaretten beslenir. Bu durum, merkezlerin birbirine çok yakın olmasından dolayı her birine kendi nüfusunun dışından çok az ticari desteğin geldiği sanayileşmiş Doğu'nun kentlerininkine karşıtlık gösterir.

Yalnızca ticari değil, toplumsal ve dinsel işlevler de merkezi yerleri destekleyebilir. Bazı örneklerde bu diğer işlevler de kent merkezinin temel geçim kaynağı olabilir. Örneğin, Latin Amerika'nın ticaretin zayıf olduğu kimi bölgelerinde, yerleşim yerleri göreli olarak düzenli aralıklarla, toplumsal ve dinsel merkezler biçiminde dağılmıştır. Pek çok kentin tersine, bu kentlerin en yoğun günü, çevrelerindeki nüfus kiliseye geldiğinden ve tatile ilişkin uğraşılarda bulunduğundan, pazardır; bundan dolayı bu kentler "pazar kenti" olarak anılırlar.

Merkezi kentlerin ve kasabaların büyük bir bölümü aynı zamanda siyasal merkez niteliği de gösterir. İllerin durumu buna örnek olarak gösterilebilir. Londra ve Paris, ülkelerinin ticaret merkezleri olduğu kadar siyasi merkezleridir de. Birleşik Devletler'de, Washington ve pek çok eyalet başkenti siyasi merkez olarak uzmanlaşmıştır. Bu örneklerin pek çoğunda siyasal başkent, önceden, siyasal

---

[1] Referanslar için bkz. Edward Ullman, "A Theory of Location for Cities", American Journal of Sociology, c. 46, No. 6, Mayıs 1941, s. 853-864.

arenada merkezi bir konuma yerleştirilip bilinçli bir biçimde ana kent merkezinden ayrılmıştır.

Ulaştırma Merkezi ve Duraklama Noktaları Olarak Kentler

Tüm kentler geçimlerini sağlayabilmek için üzerinde kurulu bulunduğu toprakların ürünlerinden yararlanabilmede taşımacılığa bağlıdır. Kentler ulaştırma merkezlerinde ya da duraklama noktalarında geliştiklerinden ve türlü doğal engebelerle diğer sınırlamalardan dolayı taşıma yolları düzensiz olduğundan, taşımacılığa olan bu bağlılık, merkezi-yerler biçimindeki yerleşmenin simetrisini bozar. Kent örgütlenmesi için etkili bir ulaştırma sistemi önemlidir; bu durumu taşımacılık için bir fiyat düzenlemesinin getirilmesinde, yeni karayollarının, limanların, havaalanlarının vb. yapılmasında görebiliriz.

Kenti doğuran yalnızca taşıma yollarına odaklanması değildir; Cooley'e göre, kent, taşıma yolları üzerinde bir durak konumundaysa, merkez, malların işlenmesi için iyi bir yer olabilir. Ulaştırma yollarının değiştiği yerlerde, örneğin su yolundan demiryoluna geçilen yerlerde, duraklama kaçınılmazdır. Yalnızca yük aktarımının yapıldığı liman kentleri, yeniden paketleme, depolama, düzenleme türünden yardımcı hizmetleri geliştirmeye eğilimlidir. Lake Superior'un üstünde, buğday deposu olan bitişik kentler, Port Arthur-Fort William, duraklama ve depolama kentlerinin iyi bir örneğidir. Verimsiz topraklarla çevrili olan bu kentler, buğday üretiminin yapıldığı Praire Provinces'den Doğu pazarlarına doğru giden yoldaki duraklama noktalarında yükselmişlerdir. Kimi liman kentleri, Hong Kong ve Kopenhag gibi, küçük gemilerden büyük gemilere ya da büyük gemilerden küçük gemilere aktarma yapılan, malların getirilip dağıtıldığı merkezler olarak gelişmiştir. Hizmet noktaları ya da taşımacılıktaki küçük değişiklikler, kentlerin, Amerikan demiryollarındaki lokomotifler için yön değiştirme noktaları olarak büyümesine yol açabilir.

Taşıma merkezleri, başat bir konumda yer almış olabilir ya da türlü nedenlerle farklı bölgeler arasında bir giriş kapısı olarak işlev görebilir. Kansas City, Omaha ve Minneapolis-St. Paul verimli tarım bölgelerine olduğu kadar Batı'ya da hizmet ederler; üstelik buraları önemli toptan satış merkezleridir. New Orleans, Mobile, Savannah, Charleston, Norfolk ve diğer liman kentleri özel ürünleriyle Cotton Belt için birer giriş kapısı işlevi gördüler. Aynı biçimde Baltimore, Washington, Cincinnati ve Louisville gibi kuzey kenar metropolisleri Güney için sınır kapısıydılar; St. Louis de Güneybatı için. Yakın yıllarda Güney, sınır giriş kapılarının elinde tuttuğu tekeli eline alarak kendi merkezi yerlerini geliştirdi. Atlanta, Memphis ve Dallas, güneydeki yeni merkezi yerlerin ve taşımacılık noktalarının örneğidir.

Ulaştırma alanındaki değişiklikler kentlerin yayılma biçimlerine de yansıdı. Böylece, demiryollarının gelişimi, bugün de gözleyebileceğimiz gibi, kentlerin demiryolları boyunca gelişmesi sonucunu doğurdu. Son yıllarda, otomobillerin gelişmesi ve karayollarının yaygınlaşması da, kentlerin daha yatay bir biçimde yayılması eğilimini değiştirdi. New York ve Louisiana gibi farklı yerler üzerine yapılan çalışmalar, merkezlerin özellikle demiryolu boyunca sıralanması durumunda bir değişiklik olduğunu gösterdi. Havayolları, bu eğilimi güçlendirebilir ya da geleceğin kenti için değişik yayılma örnekleri yaratabilir.

Uzmanlık Gerektiren Hizmetler İçin Yoğunlaşma Noktaları Olarak Kentler

Geniş bir alan için uzmanlaşmış işlevler sunan bir kent ya da kent kümeleri büyük ölçüde yerel bir kaynağa bağlı olarak gelişebilir. Örneğin turizm kenti niteliğini taşıyan Miami, uygun iklimi ve kıyılarına bağlı olarak gelişmiştir. Scranton, Wilkes-Barre ve yakınlarındaki kömür madenleri üzerine uzmanlaşan düzinelerce kent, Birleşik Devletler'in kuzeydoğusunun büyük bir bölümüne hizmet etmek üzere, gelişimlerini antrasit* yataklarına dayandırmıştır. Pittsburgh banliyöleri ve uydu kentleri, kömür ve demir yataklarının üzerinde yerleşmiş olmaları ve kömür alanında çalışan işletmelere çelik satışında bulunmaları sayesinde, ulusal açıdan önem taşıyan demir-çelik üretiminin yapıldığı yerler haline gelmişlerdir.

Pek çok kent için kitle üretiminin ve yardımcı hizmetlerin sağladığı yararlar fiziksel kaynaklarla

---

* parlak kömür (ç.n.).

eşit derecede önemlidir. Uzmanlaşmış bir kent, isterse Miami ya da Atlantic City gibi tatil beldesi ya da daha önemlisi Pittsburg ya da Detroit gibi üretim merkezi olsun, başlangıçta benzer ya da ilgili etkinliklerin kaynaklandığı yer olarak belirir ve işlevleri piramit biçimini alır. Bir kentte sanayinin yoğunlaşması orada, konut stokları, makine satış yerleri, uzman danışmanlar, yerel ara maddeleri ya da atıkları kullanan diğer işletmeler gibi sanayiye bağlı yan hizmetlerin ve işletmelerin toplanması anlamına gelir; diğer işletmeler kentteki fabrikalar için uzmanlaşmış işlevler görürken, pazarlama yolları, özel taşımacılık olanakları, uzmanlaşmış işgücü ve diğer ilgili kurumlar sanayiye katkıda bulunup kentin yoğun bir yerde ya da bölgede sayı ve boyut açısından büyümesini sağlar. Belirli bir sanayi dalına yönelik teknik bilgisi olan yöre çalışanları, aynı kentte üretilenlere benzer ürünlerin imal edileceği fabrikalar kurmayı da düşünebilirler. Büyük çapta üretimden türlü yararlar sağlanmasının, çoğunlukla, üretimin birkaç büyük fabrikada ya da kentte yoğunlaşmasına neden olduğunu da söylemeliyiz. Özel bir üretim dalının belli yerlerde toplanmasına örnek olarak giyimde New York City'i, mobilyada Grand Rapids'i, otomobilde Detroit bölgesini, çömlekte İngiltere'deki Stoke-on-Trent'i ve tenis raketi gibi bir üründe de Rode Island'daki Pawtucket'ı verebiliriz.

Sanayinin belli bir yerde yoğunlaşması süreci, yüksek işgücü maliyeti ve kalabalık, yoğunlaştırmaya neden olan etmenlerle dengeye gelene kadar sürer. İşgücünün maliyeti küçük kentlerle yeni sanayi bölgelerinde daha düşük olabilir; böylece kimi fabrikalar büyük metropolislerden küçük kentlere taşınırlar; örneğin, pamuk tekstili sanayisinin büyük bir bölümü New England'ın eski sanayileşmiş bölgelerinden Güney'deki Carolinas'ın daha yeni alanlarına taşınmıştır. Nüfusun ve yapıların daha büyük kentlerde yoğunlaşması, yüksek arsa maliyeti, ağır vergiler ve sınırlayıcı yasal düzenlemeler gibi olumsuz sonuçların ortaya çıkmasına yol açar.

Tüm sanayi dalları, uzmanlaşmış sanayi kentlerinde toplanma eğiliminde değildir; pek çok üretim dalı merkezi-yer niteliklerinin büyük bir bölümüne katkıda bulunur. Bunlar, üretim süreçleri büyük miktarda mal üretmeye dayalı ya da bozulabilecek nitelikte ürünler üzerine kurulduğu için pazara bağlı olan üretim dallarıdır. Fırıncılar, dondurmacılar, buzhaneler, biracılar, meşrubat fabrikaları ve pek çok türde bir araya gelmiş üretim yerleri buna örnek olarak verilebilir. Bu tür sanayi dalları yine de, nüfus yoğunluğu daha fazla ve pazar daha büyük olduğu için, üretim bölgelerinde gelişmeye daha çok eğilimlidir.

Amerika'da sanayi kentlerinin en yoğun olduğu yerler, Birleşik Devletler'in kuzeydoğusundaki ve Kanada'ya yakın olan yerlerdeki, Ohio'nun kuzeyindeki ve Mississippi'nin doğusundaki üretim kuşaklarıdır. Bu yoğunlaşmanın ardındaki kimi etmenler şöyle sıralanabilir: Büyük petrol ve enerji rezervleri (özellikle kömür), Great Lakes'daki demir yatağı gibi hammaddeler, doğu kıyılarındaki ucuz deniz taşımacılığı, verimli tarım (özellikle Batı'da), ilk yerleşmelerin bu yerlere yapılması, sonradan bu bölgelere göç olması, uzmanlaşmış işgücünün geliştirilmesine önceden başlanması, sanayiye ilişkin bilgi birikimi, ulaştırma olanakları ve prestij.

Pek çok sanayi dalının birbirine bağımlı olması, bu alanın sanayi kentlerinin Birleşik Devletler'deki başlıca yurdu olması durumunun sürmesini sağlayan bir güç olmuştur. Savaştan önce, ana üretim kuşağının dışındaki tipik bir sanayi kentinin kereste atölyeleri, konserve fabrikaları, maden eritme tesisleri gibi tek bir hammaddeye dayanan bir sanayisi bulunuyordu (Longview, Washington; San Jose, California; Anaconda, Montana). İki deniz savaşı için gemilere ve uçaklara büyük miktarlarda üretimde bulunma gereksinimi sayesinde, yakın yıllar boyunca, Körfez ve Pasifik kıyıları boyunca pek çok kent sanayi merkezi olarak hızla büyüdü.

Uygulamada Kentin Üç Tür Geçim Kaynağı

Kentin üç tür geçim kaynağının her biri ele alınarak örnekler gösterilebilse de, pek çok Amerikan kenti bu üç ayrı tipin tümünün özelliklerini değişik oranlarda taşır. Örneğin, en büyük Amerikan limanı olarak New York, malların indirilip bindirildiği bir duraklama noktasıdır; temel bir toptan ve perakende satış merkezi olması dolayısıyla merkezi-yer niteliğini taşır; Amerika'nın önemli bir üretim merkezi olması nedeniyle de uzmanlaşmış kent özelliği gösterir. Birleşik Devletler kentlerinin dağılımı ve işlevsel açıdan sınıflandırılması, başka yerde[2] değişik terimlerle betimlenen ve planlarla

[2] Chauncy D. Harris, "A Functional Classification of Cities in the United States," The Geographical Review, c. 33, No. 1, Haziran 1943, s. 85-99.

gösterilen üç temel tipin basit toplamından çok daha karmaşıktır.

Bu yüzden söz konusu üç temel tip, bu kuralların dışındaki yerleşmeleri dışarıda bırakacak katı bir çerçeve olarak düşünülmemelidir; hatta kenti geçimsel açıdan destekleyen çevrenin bir parçası olarak gelişigüzel biçimde gelişen yerleşim yerlerinde bile. Ayrıca kentsel yerleşmenin durağan olduğu da düşünülmemelidir; kentler sürekli değişim geçirirler, yeni koşullara sonradan uyum sağlayan bir özellik gösterirler.

Özellikle, kenti destekleyen temel etmenleri değerlendirerek, geleceğin kentinin atma girişiminde kullanabileceğimiz pek çok olanak bulabiliriz. Bu amaçla bir kent şu yönlerden incelenmelidir: (1) Yeni kaynakların ya da ürünlerin bulunması gibi değişikliklerin olumlu yönlerinden yararlanmayı sağlayacak olan kenti çevreleyen alanı (2) yeni ya da değişik olanaklara uyum sağlayabilmek için ulaştırma olanakları ve (3) teknolojik gelişmelerden yararlanabilmek için sanayisi.

KENTİN İÇ YAPISI

Geleceğin kentinin gelişimi ya da yeniden düzenlemesi için yapılacak herhangi bir etkili plan, kent içindeki mevcut alan kullanma modelini, bu modelin oluşumunun ardında yatan etmenleri ve belirli bölgelerde yerleşmiş etkinliklerin gerektirdiği donatıları göz önünde bulundurmak zorundadır.

Her bir kentin iç yapısının kendine özgü ayrıntılarla dolu olmasına karşın, Amerikan kentlerinin çoğunda, iş, sanayi ve oturma bölgeleri bulunur. Eğer üç düzenleme genellemesine dikkatimizi yöneltirsek alan kullanma modellerinin temelini oluşturan güçleri değerlendirebiliriz: Ortak merkezli bölgeler, daire dilimleri ve birden fazla merkez.

Ortak Merkezli Bölgeler

Ortak merkezli bölgeler kuramına göre, kentlerin büyüme modeli en iyi biçimde beş eş merkezli bölgeye göre anlaşılabilir:[3] (Şekil 1)

1. Merkezi iş ve ticaret bölgesi: Burası, ticari, toplumsal, kentsel yaşamın ve ulaştırmanın odaklandığı yerdir. Burada perakende satış mağazalarının şubeleri, dükkânlar, iş yapıları, kulüpler, bankalar, oteller, tiyatrolar, müzeler ve türlü örgütlerin merkezleri bulunur. Toptan satış yerleri tüm bu bölgeyi kuşatır.

2. Geçiş bölgesi: Kent merkezi, niteliksel açıdan kötü bir durumda bulunan oturma bölgesi çevreler. İş yapıları ve küçük üretim yerleri, özellikle mobilyalı olarak kiraya verilen konutların yoğun bir biçimde bulunduğu yerleşim yerlerinin içinde yer alır. Bu bölgede yoksulluğu, kötü yaşam koşulları, hastalıklarıyla, yeraltı dünyasının kurallarıyla gecekondu mahalleleri bulunur. Amerikan kentlerinin çoğunda, buralarda, yakın tarihlerde göç edenler yaşarlar.

3. İşçilerin oturdukları bölge: Burada, geçiş bölgesinden kaçan ama çalıştıkları yerlere kolayca ulaşmak isteyen sanayi işçileri oturur. Pek çok Amerikan kentinde bu bölgenin nüfusunun önemli bir bölümünü ikinci kuşak göçmenler oluşturur.

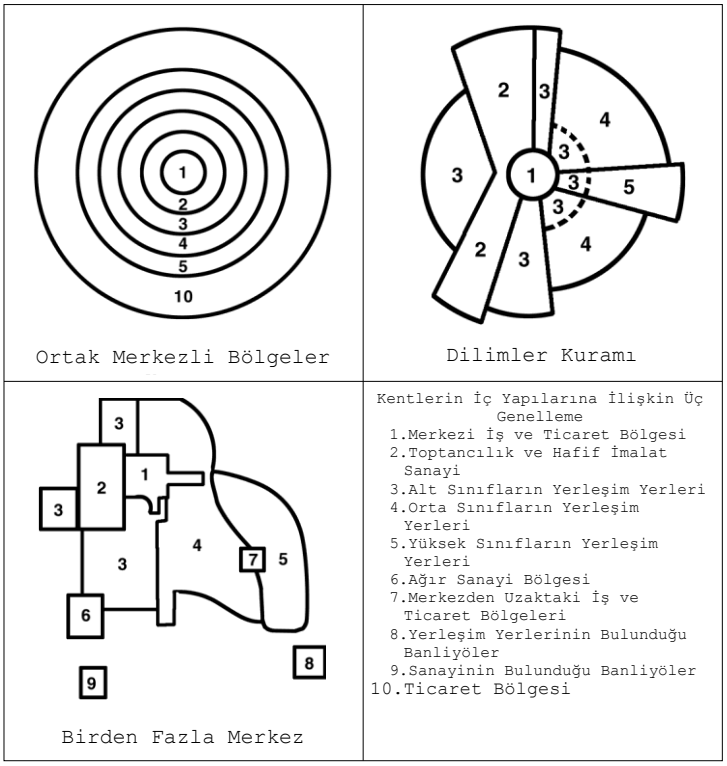
4. Daha iyi konutların olduğu bölge: Burası "özel bölgeler"deki yalnızca tek bir ailenin oturmasına uygun olarak yapılmış konutlardan ve üst sınıfların yerleştiği apartman türünde yapılardan oluşur.

5. Banliyöler: Burası, çoğunlukla kent sınırlarının dışında, banliyö alanlarında ya da uydukentlerde, üst sınıfların oturduğu konutların hızlı ulaşım yolları boyunca noktasal biçimde serpildiği yerlerdir.

---

[3] Ernest W. Burgess, "The Growth of the City", The City içinde, der. Robert E. Park, Ernest W. Burgess, and Roderick D. McKenzie, University of Chicago Press, Chicago, 1925, s. 47-62; ve Ernest W. Burgess, "Urban Areas", Chicago, an Experiment in Social Science Research içinde, der. T. V. Smith ve Leonard D. White, University of Chicago Press, Chicago, 1929, s. 113-138.

Chauncy D. Harris ve Edward L. Ullman, "Kentin Doğası", Ayten Alkan, Bülent Duru (Der. ve Çev.), **20. Yüzyıl Kenti**, İmge Yayınevi, Ankara, 2002, s. 55-75.



Şekil 1 (Kentlerin İç Yapılarına İlişkin Olarak Yapılan Genellemeler): Ortak Merkezli bölgeler kuramı bütün kentler için yapılan bir genellemedir. Dilimler Kuramındaki dilimlerin düzenlenmesi kentten kente değişmektedir. Birden fazla merkez kuramı için yapılan şekil ise sayısız örnek arasından yalnızca bir tanesini yansıtmaktadır.

Dilimler

Ana taşımacılık yolları ya da yıldız biçiminde genişlemeye eğilimli yollar boyunca, belli bir eksen etrafında gelişme kuramı Homer Hoyt'un dilimler kuramından geliştirilmiştir. Hoyt bu kuramında, taşımacılık yollarının belli bir eksen etrafında büyümesinin benzer tipte alan kullanım biçimlerine yol açacağını göstermiştir.[4] (Şekil 1) Tüm kent bir çember ve bu çemberin merkezinden etrafa yayılan türlü alanlar biçiminde düşünülebilir; benzer türde alan kullanımları çemberin merkezinin yakınından kaynaklanır ve artbölgenin gerilerine doğru yayılır. Böylece çemberin doğu bölümündeki yüksek kiralı oturma bölgesi dışarı doğru kayma eğilimindedir. Düşük kalitede bir konut alanı, eğer güney bölgesinde yerleşmişse, bu kesimde kentin en uç sınırlarına uzanma eğiliminde olacaktır. Yüksek sınıfların oturduğu alanlar ise yol hatlarına, açık alanlara, topluluk önderlerinin oturduğu yere, yapıların ve ticaret merkezinin olduğu yöne doğru, hızlı taşıma yollarına doğru gelişecektir.

Birden Fazla Merkez

Pek çok kentin alana yayılma biçimi yalnızca tek bir merkezin değil, birden fazla çekirdeğin çevresinde gelişmiştir. (Şekil 1) Kimi kentlerde bu çekirdekler, tam da kentin kökeninden ortaya çıkmıştır; kimi kentlerde de, kentin büyümesi zorunlu olarak göçü ve uzmanlaşmayı beraberinde getirdiğinden bu merkezler gelişmiştir. İlk tipin bir örneği Londra'daki biri mali ve ticari merkez, diğeri ise siyasal yaşamın merkezi olan, açık alanlarla birbirinden ayrılan farklı noktalar biçiminde gelişen, "The City" ve Westminster'dır. İkinci tipin bir örneği, ağır sanayinin ilk olarak kentin merkezinde Chicago Nehri boyunca yerleşmiş olup daha sonra Calumet bölgesine kayan, geniş kentsel

[4] Homer Hoyt, "City Growth and Mortgage Risk", Insured Mortgage Potfolio, c. 1, No. 6-10, Aralık 1936-Nisan 1937, passim; ve "U.S. Federal Housing Administration", The Structure and Growth of Residential Neihborhoods in American Cities by Homer Hoyt, Washington Printing Office, 1939, passim.

gelişmenin merkezi konumundaki Chicago'dur.

Merkezi-yer niteliği taşıyan bir kentte, kentin en canlı, öncü çekirdeği, perakende satış merkezi, duraklama noktası olan bir kentte liman ya da demiryolu olanakları, uzmanlaşmış bir kentte ise fabrika, maden ocağı ya da sahil olabilir.

Ayrı çekirdeklerin ve farklılaşmış bölgelerin ortaya çıkışı aşağıdaki dört ayrı etmenin bileşimini gösterir:

1. Türlü olanakları gerektiren etkinlikler: Örneğin perakende satış bölgeleri için kente erişimin kolay olması, liman bölgesi için uygun bir kıyı, üretim bölgesi için geniş topraklar, su ya da deniz bağlantısı önemlidir.

2. Birlikte bulunmalarında yarar bulunan etkinlikler:[5] Sanayi kentlerinin bir araya gelmesi yukarıda "uzmanlık gerektiren hizmetler için yoğunlaşma noktaları olarak kentler" başlığı altında gösterilmişti. Perakende satış bölgeleri, potansiyel müşterilerin yoğunluğunu artıran ve dükkânlar arasında karşılaştırma yapma olanağı sağlayan gruplaşmadan yararlanır. Mali ve resmi yapıların olduğu bölge, bölge içindeki kurumların iletişim olanaklarına dayanır. Chicago'daki Pazar (Merchandise Mart of Chicago) toptancıların bir araya gelmelerine iyi bir örnektir.

3. Birbirine olumsuz etkide bulunabilecek, farklı türde etkinlikler: Fabrikaların gelişmesiyle üst sınıflardan insanların oturdukları yerlerin gelişmelerinin birbirlerinin aleyhine olduğu iyi bilinir. Yayaların, otomobillerin ve tramvayların perakende satış bölgesinde yoğunlaşması ise toptan satış bölgeleri için gerekli olan demiryollarını ve kara ulaşımını, sanayi bölgelerinin gereksinim duyduğu demiryollarını ve mekânı olumsuz yönde etkiler; bu durumun tersi için de aynı şeyler söylenebilir.

4. Gözde yerlerin yüksek kiralarını karşılayamayacak kimi etkinlikler: Bu etmen, yukarıda sözü edilenlerle doğrudan ilgilidir. Geniş çaplı toptan satış ve depolama etkinliklerinin daha fazla yer gerektirmesi ya da alt sınıfların oluşturduğu yerleşmelerin pahalı toprak bedeli lüksünü kaldıramaması bu duruma örnek olarak verilebilir.

Tarihsel bir gelişim sonunda ortaya çıkan merkezlerin sayısı ve yerleşme türünü etkileyen etmenlerin işleyişi kentten kente büyük ölçüde değişiklik gösterir. Kent ne kadar geniş olursa, merkezlerin sayısı ve uzmanlaşma derecesi de o ölçüde artar. Aşağıdaki bölgeler Amerikan kentlerinin çoğunda merkezlerin etrafında gelişmiştir.

Merkezi İş ve Ticaret Bölgesi

Bu bölge kent içindeki yaya, otobüs, tramvay, metro ve yürüyen merdiven gibi ulaşım olanaklarının odaklandığı yerdir. Pek çok büyük kent asimetrik biçimde büyüdüğünden, bu bölgeler genellikle kentin ortasında değil de kenarında bulunabilir. Chicago, St. Louis ve Salt Lake City'de olduğu gibi, göl, nehir kıyılarında ya da daha içerilerde bunlara rastlayabiliriz; ulaşım yolları bu noktada birleştiği için, bu bölge, kentin tüm yerlerine erişmenin olanaklı olduğu ve en yüksek arsa değerlerine sahip olan noktadır. Yaya kaldırımının hemen yakınında olan perakende satışların yapıldığı bölgeye giriş kolaydır; yalnızca yayaların ya da kitle ulaşımının hareketliliği, bölgenin türlü mağazalarının şubelerini, satış yerlerini, giyim mağazalarını besleyebilecek kadar çok sayıda müşteriyi bir araya toplayabilir. Küçük kentlerde mali kurumlar ve işyeri yapıları perakende satış dükkanları ile birbirine geçmiştir; buna karşın, büyük kentlerde mali bölge ayrıdır, kentin sunduğu olanakların tam ortasında olmasa da hemen yakınındadır. Bu bölgenin bağlanma noktaları, işyerleri arasında üç boyutlu erişime olanak tanıyan, kentin bütünü için değil yalnızca işyerleri arasında ulaşımı sağlamak üzere yerleştirilmiş bulunan asansörlerdir. Resmi yapılar da genelde, perakende satışların yapıldığı bölgenin ortasında değil kenarında kurulmuştur. Pek çok kentte iş ve ticaret merkezinin hemen yakınında, bir ya da daha fazla karayolu boyunca yerleşmiş bulunan ucuz kiraya verme alanlarında ayrı bir otomobil dizisi yükselir; burası karayoluna bağlanmıştır.

Toptan Satış ve Küçük Çaplı Üretim Bölgesi

Bu bölge kentin ulaşım olanaklarının toplandığı noktanın yakınında uygun bir yerdedir. Toptan

[5] Kimi bakkal dükkânları, kuru temizlemeciler ve benzin istasyonları gibi hizmet sunan birimler hariç.

satış yapılan yerler, hem kentin kendisinden kimi destekler alır hem de demiryolu ya da kamyonlarla ulaşılabilen kente bağlı diğer bölgelere hizmet eder. Bu yüzden toptan satış bölgeleri demiryolları boyunca yoğunlaşır, genelde de temel işlerin görüldüğü merkezin çevresinde değil yakınında bir yerdedir. Bu ya da buna benzer bölgelerin olanakları, özel bir tür yapıya gereksinme göstermeyen pek çok küçük çaplı üretim dalını kendisine çeker: İyi bir demiryolu ve karayolu ulaşımı, yüksek yapıların bulunması, pazara ve kentin iş yaşamına yakınlık bu olanaklardandır.

Ağır Sanayi Bölgesi

Burası kentin şimdiki ya da daha önceki sınırlarının yakınındadır. Ağır sanayi için, genellikle önceden bloklar ve caddeler halinde bölümlere ayrılmış, geniş bir arazi gereklidir. Bu bölge için iyi bir demiryolu ve suyolu ulaşımı da gereklidir. Demiryolları hatlarının çevresinin ve demiryolu makası bulunan yerlerin gelişimiyle, kentin sınırına yakın olan yerler, kent merkezinin yakınındaki yerlere göre daha gelişkin taşımacılık olanaklarına sahip olabilir. Chicago'da yaklaşık 100 sektör, kentin güneybatı kenarında, Clearing taşımacılık bölgesinin yakınında üç mil uzunluğundaki bir kuşakta sıralanmıştır. Bunun da ötesinde, su kazanlarının kullanıldığı işlerden kaynaklanan gürültü, ahırlardan çıkan koku, maden eritme, demir ve çelik fabrikalarından kaynaklanan atık sorunu, petrol rafinerilerinin yarattığı yangın tehlikesi, birbirini kesen ve geçişkenliğin olanaklı olduğu mekân ve ulaşım gereksinmesi ağır sanayinin kentin ana merkezinden uzağında büyümesinin ardında yatan etmenler olmuştur. Chicago'daki Calumet bölgesi, New York City yakınındaki New Jersey bataklıkları, Londra yakınındaki Lea bataklıkları ve Paris'in St. Denis yöresi bu bölgelere örnek olarak verilebilir. Chicago'daki hayvan barınakları, yaydıkları kokuya ve büyüklüklerine karşın, kentsel büyümenin kıskacı içine girmiştir; bugün bu barınaklar kentten uzakta bulunmaktadır. Yakındaki oturma alanlarını olumsuz yönde etkileyen bu örnekler, kent içindeki ağır sanayinin çekirdeğini oluşturur.

Oturma Bölgesi

Genellikle üst sınıfların oturduğu bölgelerin muhtemelen, iyi bir kanalizasyon sistemi, yüksek bir toprak bedeli ve gürültü, koku, duman, demiryolu gibi rahatsız edici etmenlerden arınmış bir çevresi olacaktır. Alt sınıfların oturduğu bölgeler, kentin neresinde yerleşmiş olursa olsun, büyük bir olasılıkla fabrikaların ya da demiryolunun bulunduğu yerlerde olacaktır. Konutların eskimiş olmasından dolayı, oturma bölgelerinin daha eski iç bölümleri, yüksek kiraları ödeyemeyecek durumda olanların akın ettiği yerlerdir. Buralardaki komşular bir ölçüde birbirine bağlıdırlar. Etnik farklılıktan dolayı birbirinden ayrılmış, ancak ekonomik açıdan aynı küme içinde değerlendirilebilecek gruplar bu durumun en uçtaki örneklerini oluşturur; sözgelimi Harlem bunlardan birisidir.

İkincil Merkez

Burada kültür merkezleri, parklar, kentten uzak iş-ticaret bölgeleri ve küçük sanayi merkezleri bulunur. Bir üniversite, kendisine yarı-bağımlı bir yerleşim yeri oluşturabilir; Chicago Üniversitesi, California Üniversitesi, Harvard Üniversitesi bunlara örnek olarak verilebilir. Daha önceden sulak alan ya da engebeli olan yerlerde kurulan parklar, eğlenme ve dinlenme yerleri, yüksek sınıfların oturduğu bölgeler için bir merkez niteliğine bürünebilir: Washington'daki Rock Creek Park ve Londra'daki Hyde Park buna örnek verilebilir. Kent merkezinin dışındaki iş ve ticaret bölgeleri zamanla temel merkez niteliğine bürünebilir. Kentin bütününe yayılmış durumda bulunan, fırın gibi, pek çok küçük kuruluşun ve bireysel çapta küçük ölçekte üretim yapılan yerlerin, farklı nitelikteki bölgelerin merkezi olması olanaklı değildir.

Banliyöler ve Uydukentler

Oturma ya da sanayi bölgesi niteliği taşıyan banliyöler Amerikan kentlerinin çoğunun ortak

özelliklerindendir.[6] Otomobil kullanımının yaygınlaşması ve banliyöler ile kent arasında bağlantıyı sağlayan kimi demiryollarının birkaç büyük kentte gelişmesi banliyöleşmeyi hızlandırmıştır. Uydukentler, banliyölerden şu noktada ayrılır: Kent merkezinden millerce mesafe uzaklıkta olan uydukentlerin ekonomik etkinlikleri kent merkezine sıkı bir biçimde bağlı olmasına karşın, genellikle kent merkezi ile gündelik ilişkisi çok azdır. Bu yüzden Gary, Chicago'nun banliyösü, Elgin ve Joilet ise uydusu olarak düşünülebilir.

Toprak Kullanımına Değer Biçme

Pek çok kent, yalnızca kentin üç ayrı tür geçim kaynağının bir bileşimini yansıtmakla kalmaz, üç ayrı toprak kullanma biçiminin türlü yönlerini de sergiler. Bu iki durumun kavranması, tüm kentin ve kent bölümleri düzenlemesinin gelecekte alacağı yönün değerlendirilmesinde yararlı olacaktır.

Ortak merkezli bölgeler kuramı, topografya, ulaştırma ve daha önceki toprak kullanım biçimindeki değişikliklere bağlı olarak genel tabloyu gösterdiği için önemlidir. Dilimler ve ayrı çekirdekler içindeki büyümeyi de yansıttığından katı bir model değildir.

Dilimler kuramı, özellikle, oturma bölgelerinin dışarı doğru hareketliliğine uygulanabilir. Ortak merkezli bölgeler kuramı ve dilimler kuramı, yeni yapıların kentin dışına yayılmaya başlamasıyla, merkezi oturma yerleri bölgelerinin değerinin düşme eğiliminde olduğunu vurgular; yine de dilimler kuramı, bu hareketliliğin çözümlenmesinde daha açıklayıcıdır.

Genel bir model olarak ortak merkezli bölgeler kuramı ve dilimler kuramı, aslında oturma biçimlerine uygulandığından, açıkça olmasa da etrafındaki toprak kullanımının ortak merkezli ya da doğrusal olarak simetrik biçimde düzenlendiği yalnızca tek bir kentsel merkez bulunduğunu varsayar. Kuramsal terimlerle, uzaklıktan kaynaklanan çeşitli sorunlar, küçük merkezi bir yerde böyle bir yoğunlaşmayı gerektirdiği ölçüde bu tür bir varsayım geçerli olabilir. Bu tür bir yoğunlaşmanın fiziksel açıdan olanaksız olmasından ve birbirlerinden farklı sektörlerin var olmasından dolayı yine de ayrı merkezler ortaya çıkar. Merkezden uzaklaştırıcı faktörler, çok az iş türünün maliyetini karşılayabileceği yüksek kiralardan ibaret değildir; belli etkinliklerin kentsel ulaşım, mekân ve diğer etkinliklere olan doğal bağı ve birbirinden farklı nitelikteki etkinliklerin ayrı tutulmasının, benzer işlevlerinse aynı yerde yer almasının getireceği yararlar da etkilidir.

Toprak kullanım biçiminin sürekli olarak değişmesi pek çok sorunu beraberinde getirir. Kent merkezinin yakınlarındaki toprak boş tutulur ya da ileride yüksek kira bedeli getireceği düşünülen gecekondu yapılarına bırakılır. Bu yoksulluk yuvalarının kentlere gizli maliyeti, gelecek kuşakların yoksul bir çevrede yaşamalarıdır; yüksek polis, itfaiye, sağlık harcamaları, söz konusu olumsuz koşulları gidermek için yapılan destekleme harcamalarından kaynaklanan tartışmaların ardında bulunmaktadır. Geçiş bölgesi, her yerde yoksulluk yuvaları ile bozulmuş bir yer değildir; örneğin New York City'deki Gold Coast of Chicago ya da Park Avenue'da olduğu gibi kent merkezinin yakınında üst sınıfların oturduğu apartmanlar görülebilir. Kentin kenarlarındaki boş alanların hızla parsellenmesi, kanalizasyon ve ulaşım gibi kentsel hizmetlerin görülmesini olumsuz yönde etkiler. Pek çok banliyönün farklı siyasal konumda bulunması, kentin banliyö işlerine yönelik harcamaları ve türlü sorunlar için gerekli olan kentli sorumluluğunun doğmasını engeller.

---

[6] Chauncy D. Harris, "Suburbs", American Journal of Sociology, c. 49, No. 1, Temmuz 1943, s. 6.