

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KADIKÖY-YELDEĞİRMENİ SEMTİ MİMARİSİNİN
TİPOMORFOLOJİ YÖNTEMİYLE İNCELENMESİ**

Mimar Seda ŞENDUR

FBE Mimarlık Anabilim Dalı Mimari Tasarım Programında Hazırlanan

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr. Tan Kamil GÜNER

İSTANBUL, 2010

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KISALTMA LİSTESİ	iii
ŞEKİL LİSTESİ	iv
ÇİZELGE LİSTESİ	vi
GRAFİK LİSTESİ	vii
RESİM LİSTESİ	viii
HARİTA LİSTESİ	ix
ÖNSÖZ	x
ÖZET	xi
ABSTRACT	xii
1 GİRİŞ	1
1.1 Çalışmanın Amacı	1
1.2 Çalışmanın Kapsamı	3
1.3 Çalışmanın Yöntemi	5
2 BİR KENT OKUMA YÖNTEMİ OLARAK KENT MORFOLOJİSİ VE TİPOMORFOLOJİ	6
2.1 Kent Morfolojisi	6
2.1.1 Kent Morfolojisinin Amacı	7
2.1.2 Kentin Morfolojik Öğeleri	8
2.1.3 Kent Üzerine Yapılan Morfolojik Çalışmaların İlke ve Nedenleri	8
2.1.4 Kent Morfolojisine Yön Veren Yaklaşımlar	9
2.1.4.1 Conzen Ekolü ve Anglosakson Yaklaşımlar	11
2.1.4.2 Muratori Geleneği ve İtalyan Yaklaşımı	15
2.1.4.3 Fransa Kaynaklı Araştırmalar ve Versailles Okulu	20
2.2 Tipomorfoloji	22
2.2.1 Tip Kavramı ve Morfoloji ile İlişkilendirilmesi	23
2.2.2 Tipomorfolojik Yaklaşımlar	24

3	ÇALIŞMA ALANININ TANIMI KADIKÖY / YELDEĞİRMENİ.....	28
3.1	Yeldeğirmeni'nin Kent İçindeki Konumu.....	28
3.2	Yeldeğirmeni Semti Nüfusu	30
3.2.1	Nüfus Değişimi	31
3.2.2	Nüfus Yapısı	33
3.3	Semtin Ekonomik Yapısı.....	37
3.3.1	Ekonomide Yaşanan Dönüm Noktaları.....	38
3.3.2	Ekonomik Yapıyı oluşturan Sektörler.....	39
3.3.3	Bugünün Ticaret Yapısı ve Önemli Ticaret Alanları	41
3.4	Semtin Morfolojik Yapısı.....	42
3.4.1	Topografik Durum.....	43
3.4.2	Sokak Yapı ve Geometrisi	45
3.4.3	Semtte Arazi Kullanımı ve İşlevler.....	48
3.4.4	Ulaşım Yapısı ve Yaşanan Değişiklikler.....	49
4	TARİHSEL SÜREÇTE KADIKÖY YELDEĞİRMENİ SEMTİNİN MEKANSAL DEĞİŞİMİ	52
4.1	Cumhuriyet Öncesi Mekansal Yapı	55
4.2	1930'larda Kadıköy-Yeldeğirmeni.....	58
4.3	1980den Bugüne Semtin Yapısı	59
4.4	Yeldeğirmeni Semti Mimari Özellikleri.....	61
4.4.1	Strüktür.....	61
4.5.2	Kat Yüksekliği	65
4.5.3	Bina Yerleşimleri	66
4.5.4	Yapılarda Görülen Mimari Üsluplar	67
5	YELDEĞİRMENİ SEMTİ'NDE KENT BİÇİMİNİN TİPOMORFOLOJİ YÖNTEMİYLE İNCELENMESİ.....	69
5.1	İnceleme Kriterleri	69
5.1.1	Topografya.....	69
5.1.2	Yapı Adası-Sokak Düzeni İlişkisi.....	72
5.1.3	Yapı-Parsel İlişkisi	76
5.1.3.1	Metrolojik Analizler	79
5.1.3.2	Geometrik Analizler	80
5.1.4	Arazi Kullanımı.....	83
6	SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....	92
	KAYNAKLAR	95
	ÖZGEÇMİŞ	98

KISALTMA LİSTESİ

İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
TMMOB	Türkiye Mimarlar ve Mühendisler Odaları Birliği
İTÜ	İstanbul Teknik Üniversitesi
YTÜ	Yıldız Teknik Üniversitesi
GOAD ADA NO	Goad Sigorta Haritası'ndaki yapı adası numarası
PERV. ADA NO	Pervetitch Sigorta Haritaları'ndaki yapı adası numarası
Bld. Pafta NO	İstanbul Büyükşehir Belediyesi Paftasındaki yapı adası numarası

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1	Kent morfolojisi genel yaklaşımları.....	10
Şekil 2.2	Conzen'in kent planını oluşturan temel öğeleri.....	12
Şekil 2.3	Conzen'in 'burgage cycle' kavramı, Alnwick Kenti çalışması.....	13
Şekil 2.4	Metrolojik analiz çalışması, T.R. Slater.....	13
Şekil 2.5	Geometrik analiz çalışması, T.R. Slater.....	14
Şekil 2.6	Whitehand-Larkham plan birimleri ve konut plan tipleri üzerine bir çalışma, Amerika örneği.....	14
Şekil 2.7	Morfolojik analiz çalışması, M.P. Conzen, Boston örneği.....	15
Şekil 2.8	Yapılı öğelerde modülerite çalışması.....	17
Şekil 2.9	Caniggia'nın yapılar üzerindeki tipolojik süreç çalışması.....	17
Şekil 2.10	Caniggia'nın Venedik kent dokusu üzerine çalışması.....	18
Şekil 2.11	İtalya'da cephe tipolojileri üzerinden morfolojik analiz çalışması, Caniggia ve Maffei	19
Şekil 2.12	Tip ile morfolojinin ilişkilendirilmesi.....	23
Şekil 2.13	Conzen'in parsel gelişim aşamalarını gösteren çalışması.....	25
Şekil 2.14	Parsel gelişimlerinin incelenmesine tipolojik bir yaklaşım örneği, Larkham-Jones	26
Şekil 3.1	Yeldeğirmeni meydan düzenlemeleri	47
Şekil 3.2	Yeldeğirmeni Senti işlevsel dağılımı.....	49
Şekil 3.3	Kadıköy ve çevresi ulaşım yapısı.....	51
Şekil 4.1	1906 Goad haritasına göre çalışma alanı parsel ve yapı kütleleri.....	55
Şekil 4.2	1937 Pervetitch sigorta haritasına göre çalışma alanı parsel ve yapı kütleleri.....	57
Şekil 4.3	1985 yılı çalışma alanı parsel ve yapı kütleleri.....	59
Şekil 4.4	2008 yılı çalışma alanı parsel ve yapı kütleleri.....	60
Şekil 4.5	1937 yılı çalışma alanı yapı strüktür dağılımı.....	63
Şekil 4.6	2008 yılı çalışma alanı yapı strüktür dağılımı.....	64
Şekil 4.7	1937 yılı çalışma alanı yapı yükseklikleri.....	65
Şekil 4.8	2008 yılı çalışma alanı yapı yükseklikleri.....	66
Şekil 5.1	Yapıların parsel üzerindeki yerleşimlerine topografyanın etkisi	71

Şekil 5.2	1906 tarihli Goad haritasına göre yapı adası-sokak düzeni ilişkisi.....	73
Şekil 5.3	1914 tarihli Alman Mavileri haritasına göre yapı adası-sokak düzeni ilişkisi.....	74
Şekil 5.4	1937 tarihli Pervititch sigorta haritasına göre yapı adası-sokak düzeni ilişkisi.....	75
Şekil 5.5	1985 tarihli İBB haritasına göre yapı adası-sokak düzeni ilişkisi.....	75
Şekil 5.6	2008 tarihli İBB haritasına göre yapı adası-sokak düzeni ilişkisi.....	76
Şekil 5.7	İskele Sokak üzerindeki meydan düzenlemeleri	76
Şekil 5.8	İskele Sokak ve Yeldeğirmeni Sokak kesişiminde meydan şekillenmesi.....	78
Şekil 5.9	15 no’lu yapı adasının ele alınan dönemler içinde geçirdiği dokusal değişim	78
Şekil 5.10	10-11-16 no’lu yapı adalarının ele alınan dönemler içinde geçirdiği dokusal değişim.....	79
Şekil 5.11	1937-2008 yılları arası yeşil alan karşılaştırması.....	83
Şekil 5.12	10-11-16 no’lu yapı adalarında farklı doku tiplerinin parsel yerleşimleri.....	84
Şekil 5.13	15 no’lu yapı adasında farklı doku tiplerinin parsel yerleşimleri	85

ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge 3.1	Rasimpaşa mahallesi nüfusu	32
Çizelge 5.1	1937 yılı parsel cephe uzunluk analiz tablosu	81
Çizelge 5.2	1985 yılı parsel cephe uzunluk analiz tablosu	81
Çizelge 5.3	2008 yılı parsel cephe uzunluk analiz tablosu	82
Çizelge 5.4	Parsel cephe uzunluklarının yıllar içindeki değişimi	82
Çizelge 5.5	1937 yılı parsel yüzölçümü analiz tablosu	89
Çizelge 5.6	1985 yılı parsel yüzölçümü analiz tablosu	89
Çizelge 5.7	2008 yılı parsel yüzölçümü analiz tablosu	90
Çizelge 5.8	Parsel yüzölçümlerinin yıllar içindeki değişimi	90
Çizelge 5.9	1937-2008 yılları arası bina yüzölçümleri karşılaştırması	91

GRAFİK LİSTESİ

Grafik 3.1	Kadıköy ilçesi yıllara göre nüfus değişimi	31
Grafik 3.2	Rasimpaşa Mahallesi'nde konut bölgesi seçim nedenleri	35
Grafik 3.3	Rasimpaşa mahallesinde yaş grupları	36
Grafik 3.4	Rasimpaşa mahallesinde cinsiyet dağılımı	36
Grafik 3.5	Rasimpaşa mahallesinde aile tipi.....	37
Grafik 3.6	Rasimpaşa mahallesinde nüfusun sektörlere göre dağılımı.....	40
Grafik 3.7	Rasimpaşa mahallesinde ticaret ve hizmetlerin faaliyet alanları.....	40
Grafik 3.8	Arazi kullanım yüzdeleri	49

RESİM LİSTESİ

Resim 3.1 Kadıköy ilçesi ve çalışma alanının kent içi konumu.....	29
Resim 3.2 Yeldeğirmeni sınırları.....	29
Resim 3.3 Yeldeğirmeni İskele Sokak.....	34
Resim 3.4 Rum Ortodoks Kilisesi,Karakolhane Caddesi	34
Resim 3.5 Yeldeğirmeni Nemlizade Sokak.....	44
Resim 3.6 İskele Sokak ile Yeldeğirmeni Sokak kesişimindeki meydan.....	48
Resim 4.1 Yeldeğirmeni semtinde ilk apartmanlar.....	57
Resim 4.2 1966 Yeldeğirmeni Hava Fotoğrafı	61
Resim 4.3 1982 Yeldeğirmeni Hava Fotoğrafı	61
Resim 4.4 2008 Yeldeğirmeni Hava Fotoğrafı	61
Resim 4.5 1930 öncesi yapılan ahşap yapılar ve kagir sıra evler	62
Resim 4.6 1930 sonrası yapılan eski betonarme ve 1960 sonrası yapılan betonarme yapılar...	62
Resim 4.7 Ahşap yapılarda geometrik ya da bitki motifleri	67
Resim 4.8 Ampir üslup etkisini anlatan yivli sütunlar, pencere kemerlerinde kilit taşları	68
Resim 4.9 Art Nouveau üslubunun yansıması olan S-C kıvrımlı balkon parmaklıkları.....	68
Resim 5.1 Yeldeğirmeni Senti'nin eğimli sokak yapısı.....	71
Resim 5.2 Rıhtım Caddesi.....	72
Resim 5.3 11 no'lu yapı adasında eğitim yapısı.....	86
Resim 5.4 Meydan çevresinde geniş kütleli yeni yapılar	86
Resim 5.5 Sementin dar enli parsellerinde geleneksel konut dokusu yerleşimi	87
Resim 5.6 Büyük parselde geniş yapı kütleleri, kamusal yapı örneği	87
Resim 5.7 Yeni ticaret yapılarının geniş kütleleri.....	88

HARİTA LİSTESİ

Harita 1.1	1906 Goad Sigorta Haritası, Kadıköy	4
Harita 1.2	1930 Pervetitch Sigorta Haritası, Kadıköy	4
Harita 3.1	Yeldeğirmeni Semti ve çalışma alanı sınırları	30
Harita 3.2	İstanbul'da merkezi iş alanları	38
Harita 3.3	Kadıköy ve Yeldeğirmeni ticari doku dağılımı	41
Harita 3.4	İstanbul'da yükselti kademeleri	43
Harita 3.5	Çalışma alanı topografik yapısı	44
Harita 3.6	1807 Kauffer-Lechevalier haritası, Kadıköy	46
Harita 3.7	1844 Hellert haritası, Kadıköy	46
Harita 3.8	1883 Stolpe haritası, Kadıköy	46
Harita 3.9	1911 Erkan-ı Harp haritası, Yel değirmeni ve çevresi dokusal gelişimi.....	46
Harita 3.10	1922 Yeldeğirmeni çevresi cadde ve sokak dokusu	47
Harita 3.11	1930 Pervetitch sigorta haritası	47
Harita 3.12	1930 Pervetitch sigorta haritası, Karakolhane Caddesi üzerinden geçen Yeldeğirmeni tramvay hattı	50
Harita 4.1	İstanbul yıllara göre kent sınırlarının gelişimi.....	53
Harita 5.1	Çalışma alanı sınırları içinde incelenecek yapı adaları	70
Harita 5.2	Pervetitch'te belirtilen yapı adası bölmesi	75

ÖNSÖZ

Yüksek lisans tez çalışmam sayesinde, kentin gelişimine ve doğru planlanmasına yönelik destekleyici bir çalışma alanı oluşturan kent morfolojisi üzerinde çalışarak çok değerli bilgiler edinme olanağı buldum. Yıllardan beri yaşadığım Kadıköy ilçesinin merkezinde bulunan, ancak saklı bir tarihî bölge olarak kalıp hak ettiği ilgiyi göremeyen Yeldeğirmeni semti, tez çalışmam için zengin bir çalışma alanı oldu. Ancak, ülkemizde eski dönemlere ait bilimsel istatistik ve arşivleme sisteminin yeterli olmayışı, tez konumu geliştirmemde engelleyici bir unsur olarak karşıma çıktı. Bu nedenle, kafamda tasarladığım tez çalışmama uygun verilere ulaşamadığım durumlarda, ulaşabildiğim verilere göre çalışmalarımı yönlendirmek durumunda kaldım.

Tez çalışmamın ortaya çıkmasında, Yeldeğirmeni'ne ilişkin eski dönem bilgilerine ulaşmama yardımcı olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi Haritacılık Bölümü çalışanlarına, Kadıköy Belediyesi planlama bölümüne, belediye araştırma çalışmalarımı destekleyen Mimar Saltuk Yüceer'e, Fransız Anadolu Araştırmaları Enstitüsü yetkililerine, bana vakit ayırarak değerli görüşlerini ve Yeldeğirmeni anılarını paylaşan Mimar Arif Atılğan'a, master eğitimime ulaşana kadar kadar geçirdiğim öğrenim sürecimi tamamlayışımı borçlu olduğum sevgili aileme ve tezimin gerek araştırma gerek hazırlanma aşamasında büyük destek gördüğüm eşim Barbaros Şendur'a teşekkürlerimi sunuyorum.

ÖZET

Kentlerin, zaman içerisinde bulundukları koşulların gelişimine ve değişimine bağlı olarak fiziksel değişim geçirmeleri kaçınılmazdır. Yaşadıkları dönemlere ait özellikleri, mekânsal çizgileriyle yansıtan kentler, zaman içerisindeki değişimleri de yine mekânlarda meydana gelen biçimsel dönüşümlerle yaşarlar. Kentlerin daha doğru ve kontrollü bir gelişim ve değişim geçirmeleri, sahip oldukları mevcut dokusal yapının doğru analiz edilmesi ile mümkündür. Bu noktada birden çok disiplinin ilgi alanına girerek, bu disiplinlerin etkileşimleri sonucu yeni bir çalışma alanı olarak ortaya çıkmış olan kent morfolojisi disiplini, bir kent ya da kent parçasının biçimsel olarak geçirmiş olduğu değişimleri analiz etmek üzerine odaklanır. Özellikle sosyal ve ekonomik şartların değişimine bağlı olarak meydana gelen bu değişimler, tarihi dokuya sahip kentlerin yoğun yerleşim bölgelerinde en iyi şekilde gözlemlenmektedir.

İstanbul gibi büyük ve tarih içinden katmanlaşarak gelmiş bir kentin üzerinde yapılabilecek morfolojik analiz çalışmaları oldukça zengindir. Yeldeğirmeni Senti de bu çok kültürlü yapıdan gelen ve günümüz yoğun ticari oluşumlarının etkisinde başkalaşan İstanbul'un önemli ve merkezi yerleşim örneklerinden biridir. Kadıköy'den Haydarpaşa'ya uzanan sahil kesiminin sonunda konumlanan ve kentle olan ilişkisi 18. yüzyıla uzanan Yeldeğirmeni Senti, zamana bağlı olarak değişen sosyal ve ekonomik yapının bir kent ya da kent mekânı üzerinde meydana getirebileceği biçimsel değişimlerin incelenmesi açısından, ilk apartmanlaşmanın da yaşandığı semtlerden biri olarak, güzel bir örnek alan yarattığı düşünülmektedir.

Belirlenen kent parçası üzerinde yapılacak çalışmada, biçimsel değişimlerin kent okuma araçlarından biri olarak tipomorfoloji yöntemiyle analiz edilmesi, bir kentin gelişimindeki süreçlerin belirlenmesi, bu süreçleri belirleyen etkenlerin irdelenmesi ve bu analizlerle kent gelişimine daha doğru bir yaklaşım geliştirilmesi amaçlanmıştır. Bu doğrultuda, çalışmada Yeldeğirmeni Senti'nin 1930'lardan günümüze geçirdiği değişimin sosyoekonomik etkenleri ortaya konarak, belirlenen etkenlerin bu kent parçası ve çevresinde yarattığı biçimsel değişimler, belirlenen kriterler doğrultusunda açıklanmaya çalışılacaktır. Yapılan bu analiz çalışmaları, 30lu yıllardan bugüne bölgeyi içine alan harita ve görsellerle desteklenmeye çalışılmıştır.

Anahtar kelimeler: Yeldeğirmeni, değişim, morfolojik analiz, tipomorfoloji

RESEARCHING THE ARCHITECTURAL STRUCTURE OF THE SETTLEMENT KADIKOY-YELDEĞİRMENİ BY TYPOMORPHOLOGY METHOD

ABSTRACT

It is inevitable that especially big cities have physical changes according to the alteration and evolution of the conditions they have. These changes occur on the spatial form of the cities which reflects the characteristics of the terms they passed. At this point, the accurate and controlled evolution of the city is possible with the analyses of the textural frame of it. This important subject is related with a lot of disciplines as geography, history, architecture, urban planning. By their interaction on a common area, a new interdisciplinary field has developed: Urban morphology. This new discipline focuses on the formal analyses of cities to clarify the changes they are exposed through time. These alterations because of the different socioeconomic conditions in terms, can be observed best on the historical parts of the cities which have intensive structure.

İstanbul had so different kinds of cultural structures in historical terms and stratification by keeping traces from each term until today. That's why İstanbul has convenient historical settlements for the morphological analyses. One of these places is Yeldeğirmeni which comes from a multicultural structure and a very important and central part of the city and also the first apartments had been built on this area. This layout also had so many changes because of the commercial evolution that all the city has been affected. Yeldeğirmeni is a part of the city since 18. century. Important location and the long time period made this settlement a suitable sample to explore the formal changes on it.

The aim of this study is to analyse the morphological changes by using typomorphology, a method of studying town plan, to determine the terms these changes occur, to consider the conditions that cause formal alteration of the city and to develop convenient approaches for the evolution of the city. In this way, the changes of Yeldeğirmeni, from 1930's to today will be observed by considering variable conditions. This study will be supported by maps and visual sources which belong to these periods.

Keywords: Yeldeğirmeni, alteration, morphological analyses, typomorphology

1. GİRİŞ

Kentler, geçirdikleri tarihsel süreçler içinde değişen sosyal, ekonomik ve kültürel yapılarını, korumayı başardıkları fiziksel izler ile tabakalaşarak bugüne taşırlar. Özellikle gelişime açık bölgelerde konumlanan ve geçmişten günümüze birden çok kültürün yaşama şansı bulduğu topraklar, çok daha farklılaşan ve daha fazla katmanlaşan bir yapıya sahip olmuştur. Bu yapıdaki kentlerin geçirmiş oldukları fiziksel değişiklikleri gözlemlemek çok daha olasıdır.

Yeldeğirmeni Senti önemli konumu itibariyle, Kadıköy ilçesi sınırları içinde uzun tarihsel sürece dayanan mekânsal oluşumun ve zamana bağlı gelişimlerin yaşanmış olduğu bir yerleşim bölgesidir. Kadıköy'ün, İstanbul'un önemli kent merkezlerinden biri haline gelmesi ve Haydarpaşa çayırının tarihsel süreçte geçirmiş olduğu büyük değişimler, tarihî kent dokusuna sahip Yeldeğirmeni Senti'ni, morfolojik incelemeler açısından daha değerli bir alan haline getirmiştir. Zamana bağlı olarak meydana gelen sosyal ve ekonomik koşulların kaçınılmaz değişliği, fiziksel yapının değişimini de beraberinde getirmiştir.

Bugün, Kadıköy Rasimpaşa Mahallesi sınırları içinde yer alan Yeldeğirmeni, özellikle Kadıköy'ün ilçe özelliği kazandığı 1930'dan bugüne maruz kaldığı sosyal ve ekonomik değişimlerin etkisi altında, İstanbul'un diğer tüm yoğun ve tarihi dokularında da gözlemlenmesi mümkün olan biçimsel farklılaşma evrelerini geçirmiştir. Ekonomik faaliyetlerin değişmesiyle birlikte gerek demografik yapıda meydana gelen değişiklikler gerekse fonksiyonel yapıda yaşanan farklılaşma, Yeldeğirmeni Senti'nin morfolojik yapısında değişimlere yol açmış ve Senti incelenmeyi hak eden bir kent parçası haline getirmiştir. Bu çalışmayla Yeldeğirmeni Senti, değişimlerin belirgin olarak birbirinden ayrıldığı tarihsel süreçler içerisinde ele alınarak, bu süreçlerde yapı adası, parsel ve bina kullanımlarının değişimleri bazında incelenecek ve değişimlere neden olan etkenler ortaya konmaya çalışılacaktır.

1.1 Çalışmanın Amacı

Kentlerin, değişen zaman ve koşullar içerisinde göstermiş olduğu değişimlerin saptanması, en çok o kent dokusu için yapılan ya da yapılacak olan ileriye dönük planlama çalışmalarının uygunluğu ve uygulanabilirliği açısından önemli bir analiz niteliği taşımaktadır. İstanbul'un

özellikle tarihî dokuya sahip eski yerleşim alanlarında, tarihsel süreçlere bağlı olarak meydana gelen fiziksel değişimlerin ve bu değişimlere neden olan etkenlerin saptanması, meydana gelecek olan kaçınılmaz gelişmelerin daha doğru programlanması, gerçekçi planlama yaklaşımlarının oluşturulması adına hazırlayıcı bir temel oluşturmaktadır.

İstanbul, özellikle uzun yıllar öncesine dayanan derin tarihsel süreci nedeniyle farklılaşan kentsel yapıların gözlemlenebileceği geniş bir tarihî dokuyu bünyesinde barındırmaktadır. Bu tarihî dokular zaman içerisinde gerek değişen sosyal ve ekonomik koşullara gerekse yaşanan yıkıcı doğa olaylarına bağlı olarak büyük fiziksel değişimler göstermiştir. Kent içinde değişen sosyal yapı ve fonksiyonel etkiler, kentin biçimlenişini doğrudan etkilemekte ve kent bu değişimlere bir cevap verme eğilimine girmektedir. Özellikle tarihî dokuya sahip kentsel mekânlarda, önemli bir tahribat ve karakter kaybı söz konusu olmaktadır. Geleneksel yapılar ile kentin tarihi karakterini yansıtan eski kent dokuları, yeni planlama yaklaşımlarıyla tanışmış ve ikili bir yapılaşma karakteri baş göstermiştir. Gerek malzeme, gerek yükseklik, gerekse plan tipleri yönünden yeni ve öncekilerden bağımsız tasarımlar gerçekleştirilerek, geçmişle bağ tamamen koparılmıştır.

Türkiye'nin özellikle son 80 yılda endüstri alanında yaşamış olduğu büyük değişimler, büyük şehirlere göçü de beraberinde getirmiş, bu da özellikle büyük şehir nüfuslarının hızlı artışına neden olmuştur. Bu hızlı ve kontrolsüz olarak nitelendirilebilecek gelişimin en büyük sahnesi olduğunu söyleyebileceğimiz İstanbul'un 1950'lerden bugüne maruz kaldığı akıl almaz büyüme, şehrin merkezi konumundaki bölgelerde daha yoğun olmakla birlikte, çeperlere doğru arazi kullanım yoğunluğunu büyük ölçüde artırmış, bu da kent dokusunda önemli değişimlere neden olmuştur. Kontrol altına alınamayan nüfus artışı, işgal edilen alanlarda kontrolsüz ve plansız yapılaşmayı beraberinde getirmiş ve kent tarihten gelen kimliğini kaybetmeye doğru gitmiştir (Tümertekin, 1997).

Hızla artan nüfusun ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla gerek ekonomik yapının geliştirilmeye çalışılması, gerekse konut sayısının artırılması, parsel ve bina kullanımlarının başkalaşımında önemli bir rol oynamıştır. Nüfus artışı sadece sayısal değerleri değiştirmekle kalmamış, mevcut nüfusun yapısının da farklılaşmasına neden olmuştur. Nüfusun heterojen bir yapıya doğru kayarak çoğalması, kentin biçimlenişindeki farklılaşmalarda en önemli etkenlerden biridir. Bunun bir sonucu olarak, özellikle yapılan yatırımlar ve ticarî faaliyetlerle çok daha çekici bir yaşama alanı haline gelen İstanbul'da, maruz kaldığı göçleri kaldıracak bir altyapıdan söz etmek de mümkün değildir. Büyük şehir olmanın baskıcı etkisiyle yetersiz

kalmamak adına direnen bir yaklaşımla üretilen çözüm alternatifleri, kent kimliğine uyumunun tartışılmasına zaman vermeyecek bir hızda ortaya konmaya çalışılmıştır.

Her kent ilerleyen zaman içinde değişen koşullara ayak uydurmak adına gelişimlere maruz kalmaktadır. Burada önemli olan, bu değişimleri, kentin sahip olduğu doku bozulmadan, var olan, korunmuş olan ya da korunması gereken kent dokusu ile bütünleştirebilmektir. Değişen sosyal yapının artan ihtiyaçlarına cevaben ortaya çıkan yeni oluşumlar özellikle tarihî dokular içinde onarılamaz tahribatlara neden olmuştur. Tarihî süreç içerisinde değişen ve gelişen kent karakterini doğru yorumlamak ve değişimin etkenlerini belirleyerek kentin gelişimi için doğru adımlar atmak, fiziksel yapının sürekliliği adına büyük önem taşımaktadır.

Bu çalışmada amaçlanan, tarihsel süreçten günümüze katmanlaşarak gelen İstanbul'un özellikle yoğun kullanım alanlarında, kent merkezlerinde yaşanan morfolojik değişimlerin kent karakteri üzerindeki etkisini, yaşanan sosyal değişimlerin kent parçalarını fiziksel açıdan nasıl değiştirdiğini ve ait oldukları kent dokusundan ayırttığını, bir alan çalışmasıyla ortaya koymaktır. Tarihi oldukça eskilere uzanan bir kent parçası olan Kadıköy ve onun bir Semti olarak Yeldeğirmeni dokusu üzerinde yapılan bir tipomorfolojik analiz çalışmasıyla gerek belirli süreçler arasında meydana gelen değişimler ifade edilecek, gerek bu süreçleri yaratan eşikler, gerekse değişimlere neden olan etkenler ortaya konacaktır. Yapılan bu çalışma, özellikle tarihi önem taşıyan kent parçalarının doğru planlamasına yönelik çalışmalara katkı sağlayacaktır.

1.2 Çalışmanın Kapsamı

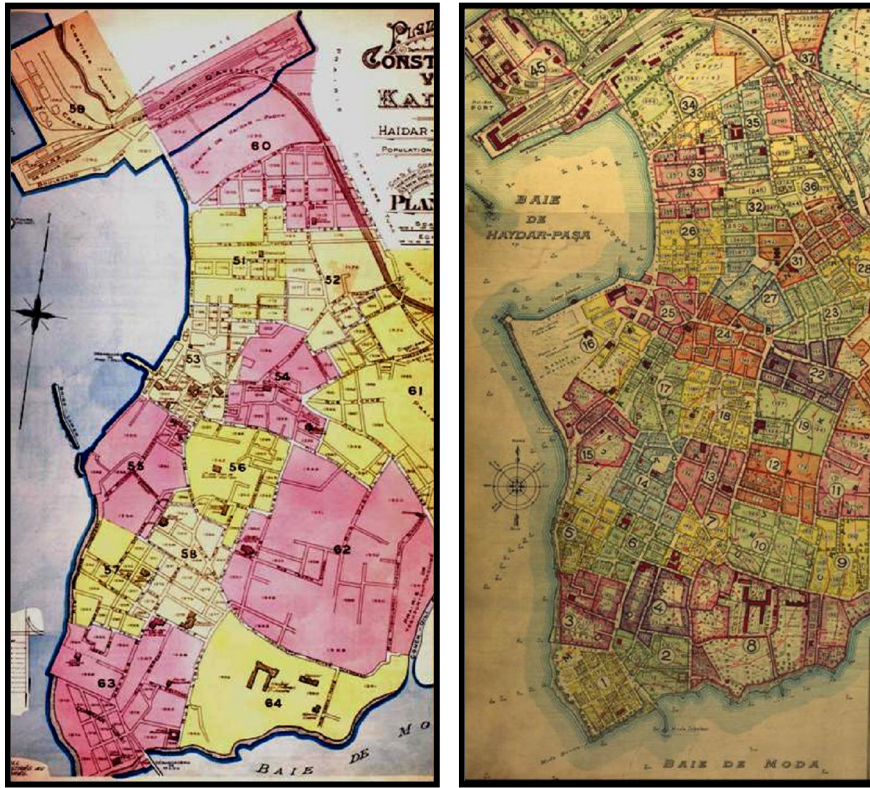
Yeldeğirmeni Semti, gerek yakın bir geçmişte koruma altına alınan kentsel sit alanı özelliği taşımasından, gerekse bugüne kadar geçirmiş olduğu dokuyu tahrip edici değişimlerden ötürü, köklerinde barındırdığı çok kültürlü sosyal yapısı ve İstanbul'un merkezi bir bölgesi olma özelliğini farklı fonksiyonel amaçlar doğrultusunda uzun yıllardan beri sürdürdüğü de göz önüne alınarak morfolojik değişimlerin gözlemlenebileceği önemli bir kent parçası olarak ele alınmıştır.

Özellikle ilk apartmanlaşma dokusunun gözlemlendiği, kent içi kullanımı 1800'lü yıllara dayanan ve konumlandığı bölgenin gelişen stratejik önemine paralel olarak gitgide yoğunlaşan Yeldeğirmeni Semti, sahip olduğu yoğun ulaşım olanakları, çeşitlenen ticarî fonksiyonları ve yaşanan yoğun nüfus artışı gibi etkenlerle morfolojik değişimlerin

gözlemlenmesini mümkün kılmıştır.

Ele alınan bu doku üzerinde bina kütleleri, parseller ve yapı adaları geçirdikleri değişime neden olan etkenler ortaya konarak, 1900’lü yıllardan bugüne özellikle İstanbul’un ilçelerinin dokusal olarak haritalandırıldığı, planlama çalışmalarının, fonksiyonel değişimlerin ve yapılaşmanın yoğunlaştığı dönemler irdelenerek meydana gelen değişimler ortaya konmaya çalışılacaktır.

Çalışma, Yeldeğirmeni Semtine odaklı olarak, Goad ve Pervititch haritalarından günümüz haritalarına doğru bir karşılaştırma niteliği taşıyacak olup, kent dokusunda önemli biçimsel değişiklikler, bu değişimlere sebep olabilecek eşik niteliğindeki olayları belirterek ve bu dönemler arasında bölgenin nüfus, ekonomi ve ulaşım yapısını açıklayan analizler ile desteklenerek ortaya konacaktır. (Harita1.1)



Harita 1.1 1906 Goad sigorta haritası, Kadıköy (Atatürk Kitaplığı)

Harita 1.2 1930 Pervititch sigorta haritası, Kadıköy (Atatürk Kitaplığı)

1.3 Çalışmanın Yöntemi

Tarihten bugüne değişen sosyal ve ekonomik etkenler şehrin geçirdiği fiziksel değişimlerde öncü rol oynamış ve bu biçimlenmenin gözlemlenmesi belli başlı bilim dalları adına önemli bir çalışma alanının doğmasına sebep olmuştur. En başta coğrafyacıların ve tarihçilerin, daha sonra da kent planlaması kapsamında mimarların ve şehir planlamacılarının etki alanına girmiş olan kent morfolojisi, 19. yüzyılın sonlarına doğru etkin bir çalışma alanı olmaya başlamıştır (Moudon, 1997).

Bir yerleşim bölgesi üzerinde zaman içerisinde yaşanan mekânsal değişimlerin saptanması, o yerleşim dokusunu meydana getiren en küçük öğelerin geçirmiş oldukları değişimlerin gözlemlenmesi ile mümkündür. Bu da morfolojik analiz çalışmalarının tip kurgusu üzerine odaklanması yolunu açarak, tipomorfoloji yönteminin oluşmasını sağlamıştır. Moudon'a göre; 'Tipomorfolojik çalışmalar, kentlerin fiziksel ve mekânsal yapılarını ortaya koyarlar. Çalışmaların hem tipolojik hem morfolojik olarak tanımlanmalarının nedeni, kent formunun, kenti meydana getiren binalar ve ilgili açık alanların detaylı bir tip kurgusuyla sınıflandırılması esasına dayanmasıdır.'

Bu anlamda gerek tipoloji ile morfolojiyi tanıştıran ve bu yöntemi yaratan gerekse bu yöntemi kullanarak tipomorfolojik çalışmalar gerçekleştiren ve çalışmalarında ortaya koydukları yaklaşım biçimlerini ifade eden araştırmacılar önemli bir kaynak teşkil etmişlerdir.

Yeldeğirmeni Senti'nin tarihsel süreçte geçirmiş olduğu biçimsel değişimlerin analiz edilmesini amaçlayan bu tez çalışmasında da yöntem olarak, bu yaklaşım doğrultusunda kent morfolojisi çalışma alanı içinde ortaya konmuş olan tipomorfoloji yöntemi kullanılacaktır. Yeldeğirmeni Senti'nin, özellikle İstanbul'un en önemli ticarî ve sosyal merkezlerinden biri haline gelmiş olan Kadıköy ilçesinin geçirmiş olduğu sosyal ve ekonomik farklılaşmalarının etkisi altında geçmişten bugüne nasıl biçimlendiği ve bu kent parçasının kullanımının nasıl değiştiği, kent öğeleri üzerinde yapılacak morfolojik analizlerle ortaya konacaktır. Bölge üzerinde bulunan doku tipleri belirlenerek, parsel ve bina kütlelerinin biçimsel değişimi ifade edilecektir. Ortaya konan bu tipomorfolojik çalışma, bu kent parçasının değişen karakterini ortaya koyacak ve doğru tasarım yaklaşımlarının oluşturulabilmesi için gereken zemini hazırlayacaktır.

2. BİR KENT OKUMA YÖNTEMİ OLARAK KENT MORFOLOJİSİ VE TİPOMORFOLOJİ

Bir kentin fiziksel yapısının ortaya konması, kenti meydana getiren öğelerin, mekânların yorumlanması, kentin sosyal yapısı ile fiziksel yapısı arasındaki ilişkisinin daha sağlıklı kurulması, değişen şartlar altında meydana gelebilecek yeni eklemlenmelerin kent dokusuna uygun olarak gerçekleştirilebilmesi, kentin doğru okunması ile mümkündür. Bu da kent araştırmacıları tarafından geliştirilen kent okuma yöntemleri ile gerçekleştirilmektedir. Farklı mesleklere mensup araştırmacıların, kentin meydana gelişi ve gelişimi gibi ortak bir araştırma konusu etrafında birleşmeleri, aynı konu başlığı altında farklı yaklaşım prensiplerinin doğmasını sağlamıştır. Bu yöntemlerden bazıları, sadece kentin fiziksel yapısı üzerine yapılan analizlere dayandırılarak değişen mekânsal biçimlenmeyi zamansal sürece bağlı olarak irdelerken (kent morfolojisi – tipomorfoloji), bazıları fiziksel mekân ile sosyal yapının birlikteliğini (mekân dizimsel analiz-space syntax) inceler, bazıları sosyo-kültürel ve ekonomik coğrafya altında kentin sosyal yapı katmanlarını araştırmayı amaçlar (Çil, 2006). Bu tez çalışmasında yöntem olarak yararlanılacak olan tipomorfolojinin tanımı, ortaya çıkışı, kapsamı ve örnek uygulamaları açıklanacaktır.

2.1 Kent Morfolojisi

Genel olarak biçim bilimi olarak ifade edebileceğimiz morfoloji, dış yapısını, biçimini ifade eden bir kavram ve dış şekil bilgisini inceleyen bir bilim dalıdır. Biyolojide bir organizmanın biçimini, coğrafyada yeryüzü şekillenmesini, dilde kelime yapısının çözümlemesini inceleyen bir bilim olarak karşımıza çıkar (<http://tr.wikipedia.org/wiki/Morfoloji>).

Kent morfolojisi, temel olarak kentin fiziksel biçimini analiz etmeyi amaçlayan bir disiplin olmuştur. Bu alanda amaçlanan, kenti meydana getiren öğeleri, kentin oluşumundan günümüze geçirdiği evrimi ve maruz kaldığı değişimleri irdelemek ve bu değişimlere neden olan sosyal ve ekonomik etkileri ortaya koymak olmuştur (Moudon,1997).

Kent morfolojisi kavramı, 19. yüzyılın sonlarına doğru şekillenmeye başlamıştır. Teorik temelleri Alman coğrafyacıların çalışmalarıyla atılmış olan kent morfolojisinin yaratıcısı Otto Schlüter olmuştur. Kent morfolojisinin coğrafi alanda oluşumu ve gelişimi, 20. yüzyılda bu

alandaki kaydedilecek olan ilerleme adına çok önemli bir başlangıç yaratmıştır (Whitehand,2007).

Bundan sonraki adımda kent morfolojisi, sadece coğrafyacıların değil, kentin okunması ile ilişkilenen diğer meslek gruplarının -mimarların, tarihçilerin ve kent planlamacılarının- etki alanına giren ortak bir çalışma alanı halini almıştır (Moudon, 1997). Değişik yöntemsel yaklaşımların ve uygulamaların gerçekleştirildiği kent morfolojisi gün geçtikçe sınırları genişleyen ve kentin tanımlanması adına ihtiyaç duyulan bir disiplin olmuştur.

Kent Morfolojisi, kentin zaman-mekân ilişkisi içerisinde fiziksel analizini yaparak, sosyal ve ekonomik şartlar doğrultusunda geçirmiş olduğu değişimleri irdelerken, aynı zamanda kent üzerinde gerçekleştirilecek yeni tasarım yaklaşımlarının daha doğru planlanması adına da bir yöntem oluşturmaktadır. Morfolojik analizler, öncelikle geleneksel kent dokusunu oluşturan yaklaşımı ve gerçekleştirilen tasarım kurallarının belirlenmesi, geleneksel doku içinde yeni yapı oluşumları için izlenecek yöntemlerin geliştirilmesi ve bu doğrultuda geleneksel ile modern yaklaşımın, dün ile bugünün birbiriyle uyumunun doğru olarak değerlendirilmesi yolunu çizmektedir.

2.1.1 Kent Morfolojisinin Amacı

Kentin biçimlenmesi olarak ifade edebileceğimiz ve birden fazla bilim dalının çalışmalarının etkisi altında şekillenmiş olan kent morfolojisi, kent öğeleri ve kentin kullanımı üzerine dünden bugüne meydana gelen değişimleri ve süreçleri inceleyen ve tüm bunlara neden olan etkenleri ortaya koymayı amaçlayan bir araştırma alanıdır (Moudon, 1997). Yöntemsel bir yaklaşım olarak geliştirilen morfolojik araştırmalar, kenti meydana getiren öğeleri ve kent ile kurdukları ilişkiyi irdeler.

Kent morfolojisi, kenti değişmez, sabit bir olgu olarak değil, zaman içerisinde şartların değişimine bağlı olarak değişime maruz kalan canlı bir organizma olarak ele almaktadır (Moudon, 1994). Geride bıraktığı zamanın izlerini barındırarak katmanlaşan kentlerin evrimine neden olan sosyoekonomik etkenleri ve kültürel başkalaşimleri da ortaya koymayı amaçlayan kent morfolojisi, özellikle uzun geçmişe sahip, tarihi kent dokusu barındıran yerleşimler üzerindeki fiziksel etkilerini izlemek, kent morfolojisine temel oluşturacak önemli uygulama çalışmalarının ortaya konmasını sağlamıştır.

2.1.2 Kentin Morfolojik Öğeleri

Üzerinde morfolojik analizlerin gerçekleştirildiği, kenti meydana getiren temel öğeler; binalar, bahçeler, sokaklar, caddeler, parklar ve anıtlardır. Kentin bütünü oluşturarak her bir öğe sürekli olarak kullanılan ve kullanımının değişen etkilerine bağlı olarak zaman içerisinde değişime uğrayan birer organizmadır. Kenti yaratan her bir öğe, dinamik ve sürekli bir karşılıklı ilişki içindedir (Moudon, 1997). Morfogenetik kavramının kullanımına neden olan da kent organizmasını yaratan her bir parçanın birbiriyle kurmuş olduğu bu dinamik ilişkiden doğmaktadır. Kentin sürekli değişime sahne olan bu yapısı, bu alanda çalışan araştırmacıları, morfoloji kavramından, ‘morfogenetik’ kavramına yöneltmiştir. Kent biçimlenmesinin yorumlanmasını morfolojik yapan, kentin oluşumunun, kullanımının ve geçirdiği dönüşümlerin hep zamana bağlı olarak tanımlanmasından kaynaklanmaktadır.

2.1.3 Kent Üzerinde Yapılan Morfolojik Çalışmaların İlke ve Nedenleri

Farklı kültürden, dilden ve farklı disiplinlerden araştırmacıları aynı çalışma alanında buluşturan ortak nokta; fiziksel yapısı sayesinde kent analiz edilebilir olmasıydı. Kentin fiziksel analizinin yapılması, kent adına doğru planlama kararları verilmesi, doğru planlama yaklaşımlarının oluşturulması, mevcut doku ile yeni oluşumlar arasında doğru ilişkilerin kurulması adına önemlidir. Çok daha genişletilebilir nitelikteki morfolojik analizlerin, Moudon’a göre üç temel ilkesi şöyledir:

1. Analizlerin uygulanacağı kent formu temel olarak bina ve ilgili açık alanları, parsel ve sokak öğeleri ile şekillenir.
2. Kent formunun fiziksel analizi dört farklı düzlem üzerinde çözümlenebilir; bina-parsel / sokak-yapı adası / şehir ve bölge.
3. Kent formunun doğru analiz edilebilmesi, kenti oluşturan temel öğelerin zaman içerisinde geçirmiş oldukları değişimlerin gözlemlenmesi ile mümkündür.

Buradan hareketle, kent morfolojisi araştırmalarının üç temel bileşeni; form, çözünürlük ve zaman kavramlarıdır. Çalışmalar ister coğrafyacılar ister mimarlar tarafından yapılsın,

araştırmalar ister tarihi ister çağdaş bir kent üzerinde gerçekleştirilsin, tüm çalışmalar için temel oluşturan kavramlar bunlardır. Bir kentin en küçük birimini oluşturan parsel ve üzerindeki bina ile ilgili açık alanının karakteri, kentin karakterini yansıtır. Sadece dönemsel özellikler ifade etmekle kalmaz, zaman içerisinde kent kullanımının yaratmış olduğu etkileri de gösterir. Böylece her kentin kendine özgü kültürel ve ekonomik yapısına göre şekillenen plan birimleri, değişen koşulların da gözlenebildiği canlı birer kaynak teşkil ederler.

2.1.4 Kent Morfolojisine Yön Veren Yaklaşımlar

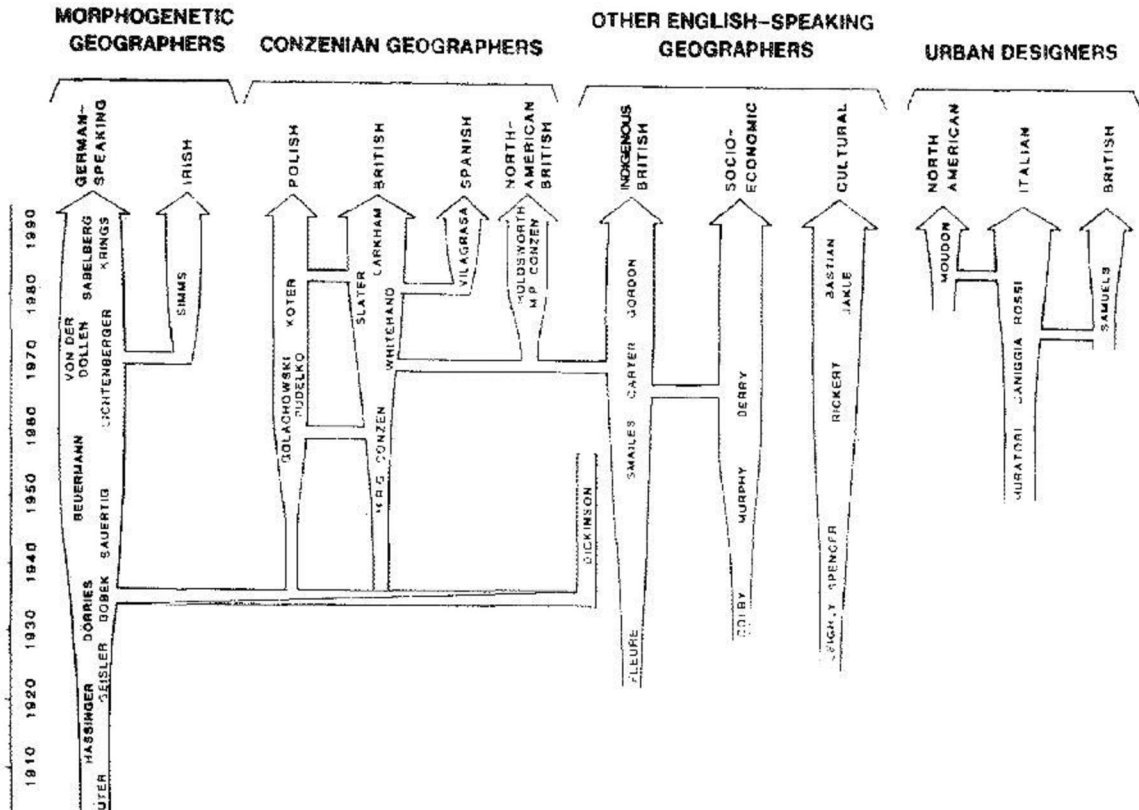
En erken ve basit kavramlı kent morfolojisi alışmaları Alman coğrafyacı Otto Schlüter tarafından ortaya konmuş ve bu çalışmalar 20. yüzyılda kent morfolojisi üzerine yapılacak olan daha ileri düzeyde araştırmalar için önemli bir yol açmıştır. Basit planlar ölçeğinde sokak dokularının gösterimi ile özellikle Alman kentleri üzerine biçimsel çalışmalar yapmış olan Schlüter, gelecek yüzyılda önemli bir çalışma alanı haline gelecek olan kent morfolojisi adına ilk örnekleri yaratmıştır (Whitehand, 2007).

Kent yapısının şekillenmesi süreciyle yakından ilgili olan coğrafyacılar, tarihçiler ve mimarların birlikte çalışmaları, daha detaylı morfolojik araştırmaları da beraberinde getirmiştir. Schlüter ile başlayan, sokak dokularını gösteren basit ve sınırlı harita çalışmaları, devamında tarihi süreçte kentlerde görülen mimari stilleri, değişen yapılaşmayı ve kat mülkiyetlerini değişik lejand kullanımlarıyla ifade eden detaylı gösterimlerle geliştirilmiştir (Hugo Hassinger, Walter Geisler). Walter Geisler'in yaptığı morfolojik çalışmalardan etkilenen M.R.G. Conzen özellikle bir sonraki yüzyılda hız kazanan ve önemli bir bilim dalı haline gelecek olan morfogenetik araştırmalara temel olacak çalışmalara imza atmış olan bir diğer önemli Alman coğrafyacı olarak ortaya çıkacaktır (Whitehand,2007). Conzen, İngiltere'de morfolojik analizlere temel oluşturacak çalışmalara imza atarken, İtalya'da Muratori ve Fransa'da Versailles okulları kent morfolojisi alanında faaliyet göstermişlerdir.

Kent morfolojisinde, özellikle İngiliz, İtalyan ve Fransız merkezli  okulun çalışmaları, farklı yaklaşımlarla kentin yorumlanmasına farklı yönlerden katkıda bulunmuşlardır. Aynı disiplinin sınırları içinde, farklı amaçlar doğrultusunda çalışan bu üç okul, kentin nasıl meydana geldiği, kullanıldığı, değişen şartlara bağlı olarak nasıl dönüştüğü ve yeni tasarım ve planlama yaklaşımlarının nasıl geliştirilmesi gerektiği konularında uygulamalar

gerçekleştirmişlerdir (Şekil 2.1).

Bölümün devamında yaklaşımları daha detaylı ele alınacak olan üç morfoloji okulunun ortaya koymuş olduğu üç farklı yaklaşımdan birincisi, kentin fiziksel formunu, nasıl ve ne şekilde oluştuğunu yorumlama üzerine odaklı açıklayıcı çalışmalardır. Kentlerin nasıl ve neden inşa edildiğine odaklanan bu çalışmalar, coğrafyacıların ve Birmingham Üniversitesi'nin ortaya koyduğu yaklaşımlar olmuştur. İkincisi, kent tasarım teorisi geliştirmeyi amaçlayan kuralcı yaklaşımlardır ki özellikle tarihi kentlerin inşasındaki gelenekler üzerinden yola çıkarak bir kentin nasıl inşa edilmesi gerektiğinin cevabını arar. Ve son olarak, geçmişten bugüne kentin fiziksel oluşumunda uygulanmış olan tasarım kuramlarının etkilerini araştırmak üzerine kurgulanan yaklaşımlardır (Moudon, 2007).



Şekil 2.1 Kent morfolojisi genel yaklaşımları (Larkham, 1992)

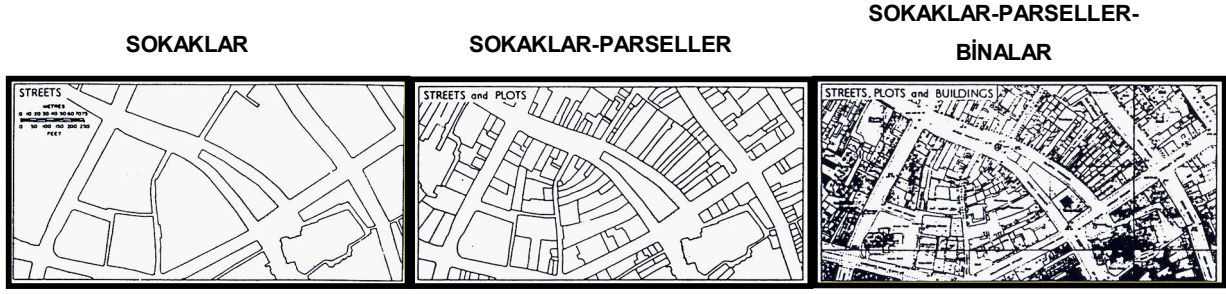
2.1.4.1 Conzen Ekolü ve Anglosakson Katkılar

Morfolojik çalışmalarıyla gerek bu alanda temel oluşturan gerekse kendini izleyen çalışmalara önemli bir kaynak teşkil eden M.R.G. Conzen, Alman asıllı bir coğrafyacıdır. Almanya’da eğitim gördükten sonra, savaş yıllarındaki güçlü yönetimin baskısından uzaklaşmak amacıyla İngiltere’ye göç eden Conzen, bir yandan Newcastle Üniversitesi’nde öğretim görevlisi olurken, diğer yandan kent morfolojisi alanındaki çalışmalarına devam etmiştir (Moudon,1997).

Coğrafya disiplini, kent tasarımının etki alanında, kent morfolojisi çalışmalarının geliştirilmeye başlandığı ilk disiplin olmuştur (Whitehand, 2007). Otto Schlüter’in çalışmalarını takiben kent morfolojisi araştırma alanına büyük katkılar sağlayan Conzen, kent yapısının anlaşılmasında ve yönetilmesinde yol gösterici çalışmalar ortaya koymuştur. Temel olarak, kent formunun oluşumunu tanımlamak, analiz etmek ve açıklamak üzerine odaklanan Conzen’in çalışmalarında görülen özellikler, morfogenetik yönteminin kullanımı, haritasal gösterimler ve ortaya koyduğu teknik kavramlar olmuştur (Whitehand,2007). En önemlisi de bu çalışma alanında geliştirmiş olduğu kavramlardır. Mevcut kent yapısının okunması ve kentin gelişim süreçlerinin belirlenmesi üzerine odaklanan Conzen, buna bağlı olarak iki önemli kavram ortaya koymuştur.

Conzen’in geliştirdiği her iki kavram da morfolojik çalışmalara önemli bir katkı sağlamıştır. Bunlardan birincisi ‘kent kenarı’ (fringe belt) olarak nitelendirdiği, kentin fiziksel formunu belirleyen yapıli çevrenin gelişim hızı ya da yaşanan duraklamaları inceleyen kavramdır. İkincisi, bu çalışmanın da yöntemsel olarak yararlanacağı parsel değişimlerinin gözlemlenmesine bağlı olarak meydana gelen fiziksel değişimlerin ortaya konduğu ‘parsel evrimi’ (burgage cycle) adı verilen kavramdır. Yıkıcı doğa olayları ya da yeni yapılaşmalara bağlı olarak parsel kullanımlarında tarihsel süreçte meydana gelen değişikliklerin gözlemlenmesi ve bu doğrultuda fiziksel değişimin boyutlarının ortaya konması amaçlanır.

Conzen’a göre kent, önemli tarihi dönemlerin izlerini taşıyarak bugüne getiren bir katmanlar dizisidir. Kentin tarihi süreçte oluşumunu ve gelişimini ifade etmek amacıyla kenti okumak üzerine odaklanan Conzen, geliştirdiği çalışma yöntemini 3 kategoriden oluşturmuştur; kent planı, yapılar ve ilgili açık alanlar, parsel kullanımı. Kent planının analizinde, kenti meydana getiren üç temel öğeyi, birbirini bütünleyen sokaklar, yapılar ve parseller olarak belirlemiştir (Şekil 2.2).

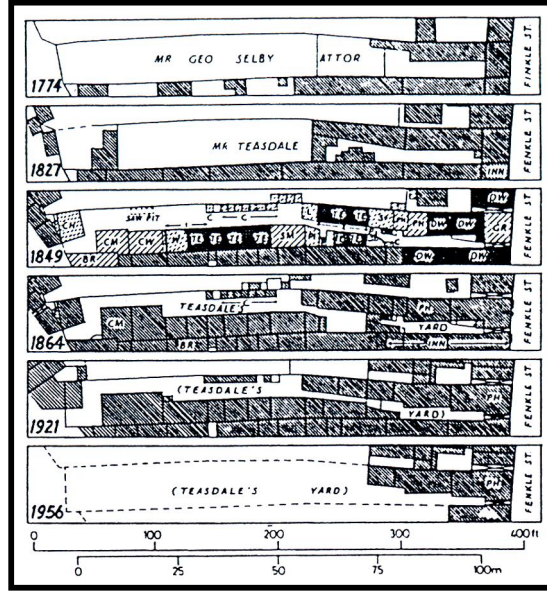


Şekil 2.2 Conzen'in kent planını oluşturan temel öğeleri (Moudon, 1994)

M.R.G. Conzen, bir kentte meydana gelen biçimsel gelişmeleri gözlemlemek için ele aldığı kenti, morfolojik bölgelere indirger. Plan tipleri, konut tipolojileri ve parsel kullanımları bazında değişimleri ortaya koyan ve birbirleriyle bir bütün oluşturan harita çalışmalarıyla, geçmişten bugüne gerçekleşen tarihi gelişimin, kentin bugünden sonraki gelişimine ışık tutmasını sağlar. Conzen, kent formu analizini kent planının en küçük birimi olarak nitelendirdiği parsel üzerinden yola çıkarak yapar. Ona göre kenti okumada kullandığı 3 ögenin birleşimi, en küçük kent hücresini meydana getirir ki bu yaklaşım her hücresel birimde tarihsel süreçte meydana gelen değişimlerin ortaya konması anlamına gelmektedir. Parsel tipolojisi olarak kavramsallaştırılabilecek olan bu çalışmalar, tipoloji ile morfoloji arasındaki ilişkiyi kurarak tipomorfoloji kavramına yön vermiştir (Moudon, 1994).

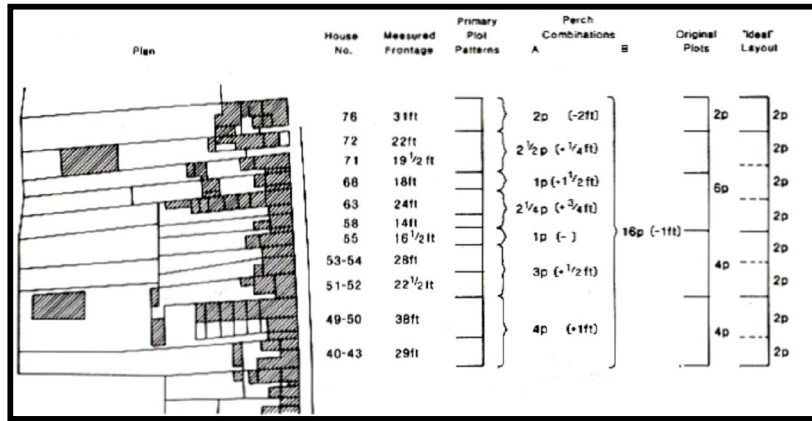
Conzen'a göre kent planı, zaman içerisinde evrimsel değişimlere bağlı olarak değerlendirilmelidir. Bu anlamda özellikle tarihi kentler üzerinde araştırmalarda bulunan Conzen'ın, kent morfolojisi alanındaki uygulamaları içinde, yaklaşımlarının en çarpıcı olarak ortaya koyduğu, çalışma yöntemlerini açıkça vurguladığı ve uygulamalarının zirvesi olarak kabul edilen Alnwick kenti araştırmasıdır (Şekil 2.3).

Conzen'ın kent morfolojisi alanındaki önemli çalışmalarından etkilenen ve coğrafya disiplini içerisinde benzer çalışmaları geliştirmeyi amaçlayan bir grup araştırmacı, 1980 yılında 'kent morfolojisi araştırma grubu' nu oluşturarak morfolojik çalışmaları artırmak ve çalışma alanının sınırlarını genişletmeyi amaçlamışlardır. Grubu oluşturan her bir araştırmacı farklı niteliklere sahiptir. T.R.Slater, Conzen çalışmalarına benzer olarak ortaçağ kentlerinin plan analizleri üzerine çalışmaya devam ederken, arsa ölçüm analizleriyle, tarihten bugüne kentin biçimlenmesi ve büyümesi mantığını ortaya koymak ve bu değişimleri belli süreçlere ayırarak irdelemeyi amaçlayan uygulamalar gerçekleştirmiştir (Şekil 2.4, Şekil 2.5). Ele aldığı çalışma alanlarını meydana getiren parseller üzerinde yapmış olduğu *metrolojik* ve *geometrik* analiz

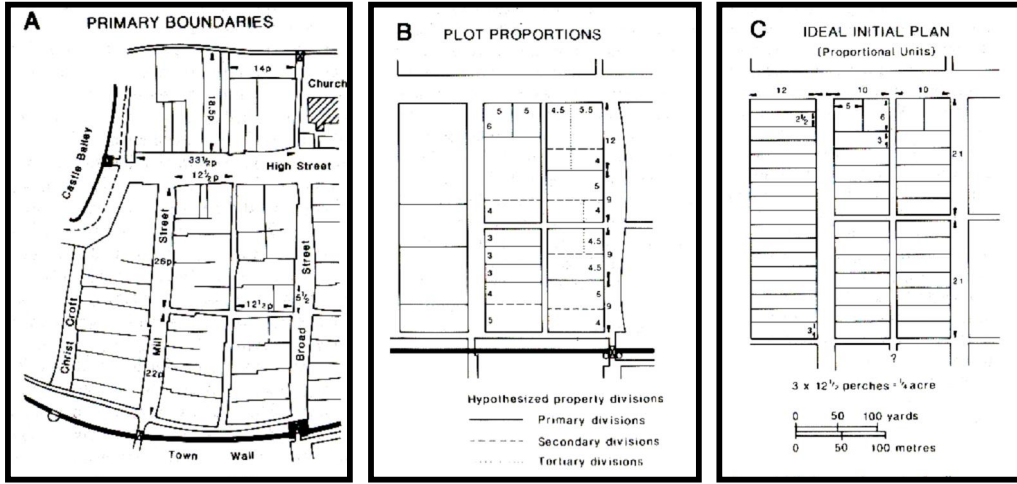


Şekil 2.3 Conzen'in 'Burgage Cycle' kavramı, Alnwick Kenti çalışması (Moudon, 1994)

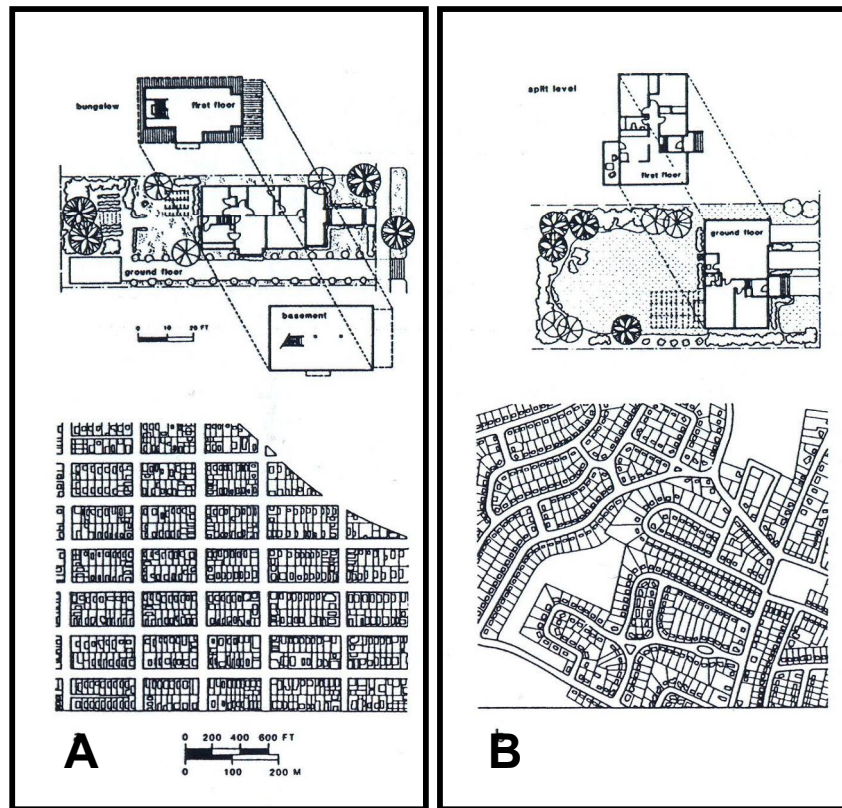
çalışmalarıyla, yerleşimlerin genel olarak sahip oldukları parsel genişliklerini ve yapı işlevlerine göre şekillenen parsellerin oranlarını ortaya koymayı amaçlamıştır. J.W.R. Whitehand, çalışmaları kapsamında, yapıların dönüşümüne, mevcut yapılarda meydana gelen değişimlere ve yeni tiplerin oluşumuna değinmiştir. Gelişen bina ve yapım teknolojileri üzerine eğilerek kent morfolojisi çalışmalarına değişik bir yaklaşım geliştirmiştir. J.W.R. Whitehand, Conzen'in çalışmalarını takip ederek ekonomik etkenlerin üzerine daha fazla eğilerek kent morfolojisi çalışmalarının sınırlarını genişletmiş, daha derinlemesine araştırmalar gerçekleştirmiştir. P.J. Larkham yine Whitehand ile birlikte şehrin merkezinden uzakta meydana gelen yeni yerleşim alanları üzerine morfolojik çalışmalarda bulunmuştur (Şekil 2.6).



Şekil 2.4 Metrolojik analiz çalışması (Slater, 1990)



Şekil 2.5 Geometrik analiz çalışması (Slater, 1990)



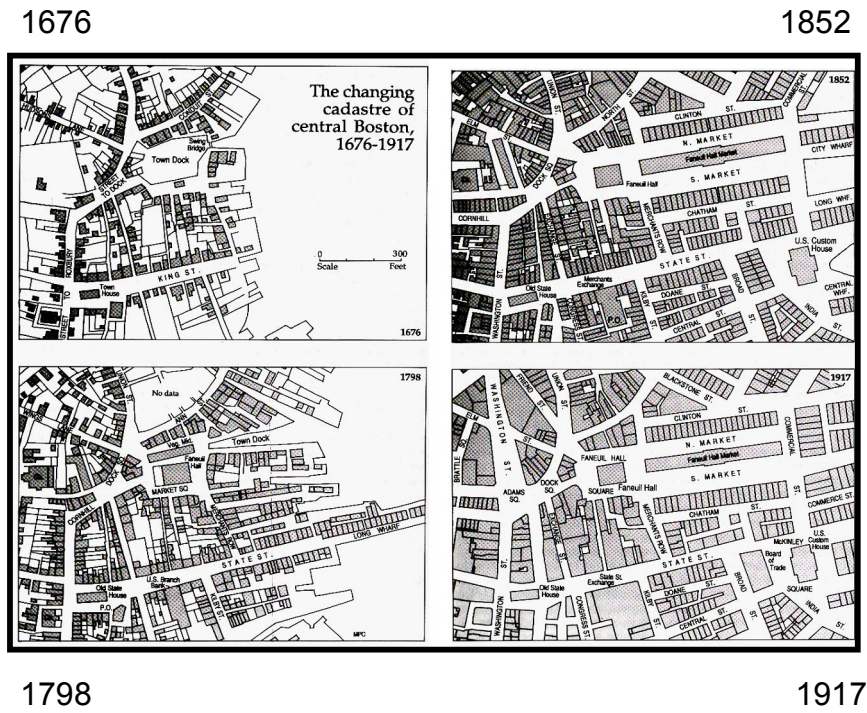
Şekil 2.6 Whitehand-Larkham plan birimleri, yerleşimleri ve konut plan tipleri üzerine bir çalışma, Amerika örneği (Moudon, 1994)

M.R.G. Conzen'in oğlu M.P. Conzen da babasının morfolojik çalışmaları doğrultusunda kendini geliştirmiş, ortaya koyduğu çalışmalar daha endüstriyel kentlerin formları üzerinde yapılan uygulamalar olmakla birlikte, parsel ve yapı dokusunun kent planlamasını algılamadaki önemini yinelemiştir (Şekil 2.7). Çalışmalarda genel olarak meydana gelen

fiziksel değişimlerin sebepleri de belirlenmeye çalışılarak, yaşanan dönüşümlerle ilişkilendirilmiştir (Slater,1990).

Bu çalışmaların bir araya gelmesiyle gerek Conzen'ın kent morfolojisi alanından ortaya koyduğu kapsam genişletilmiş, gerekse morfolojik araştırmalar ile planlama ve koruma çalışmaları arasında kuvvetli bir bağ kurulmuştur.

Conzen ile başlayarak şekillenen İngiliz Okulu'nun morfolojik yaklaşımı, bir kentin tarihsel süreç içerisindeki değişimlerinin saptanması kadar yeni oluşumlarında planlanmasında analitik bir temel yaratmıştır.



şekil 2.7 Morfolojik analiz alışması, M.P. Conzen, Boston örneği (Slater,1990)

2.1.4.2 Muratorian Geleneği ve İtalyan Yaklaşımı

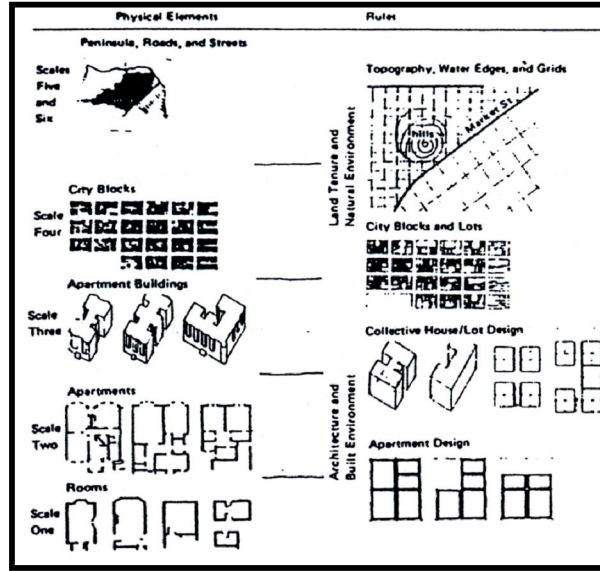
Conzen'ın coğrafi yaklaşımından farklı olarak İtalyan kent araştırmacıları, kent morfolojisini daha mimari ve teknik bir yönden değerlendirmişlerdir. İtalya'da bu alandaki araştırmalar 1940lı yıllarda başlamıştır. Bunun ilk temsilcisi Roma ve Venedik üzerine yapmış olduğu kent formu araştırmaları ile Saverio Muratori olmuştur. Muratori, özellikle kentlerin mevcut

formları ve yerleşimleri üzerinde yıkıcı etkiler yaratan modern mimari hareketinin karşısında durmuş ve buna bir tepki olarak tarihi kent mekânları üzerinde tipomorfolojik çalışmalar gerçekleştirmiştir. İtalya’da Muratori ve takipçisi Gianfranco Caniggia, özellikle tasarım kuramının temelini oluşturmak adına, geleneksel İtalyan kentleri üzerinde analiz çalışmaları yapmışlar, yapıların ve bunlara bağlı açık alanların gruplandırılması üzerine yoğunlaşmışlardır. Bu çalışmalarla, tasarım kuram ve yöntemleri ile uygulamaları üzerine önemli bir yol gösterici olmuşlardır (Moudon, 1994).

Muratori, önce Venedik daha sonra Roma Üniversitelerinde öğretim görevlisi olarak bulunduğu dönemlerde, yürütücüsü olduğu proje stüdyolarında, mevcut kent yapıları üzerinde morfolojik analiz çalışmaları gerçekleştirilmesini, tasarıma başlamadan önce zorunlu ve gerekli bir hazırlık süreci olarak görmüş ve uygulatmıştır. Muratori’nin bu yöntemi, tasarım eğitiminde yeni yaklaşımlar oluşmasına yol açmıştır.

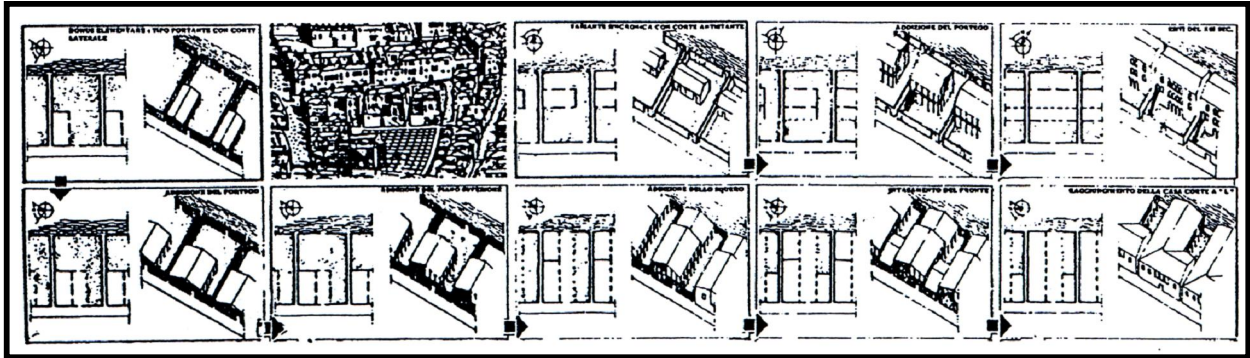
Muratori’ye göre, kentin yapısı, kent analizinin temeli olarak nitelendirdiği yapı tipolojisinin tarihsel süreçte yorumlanmasıyla açıklanabilir. Conzen’in plan birim yaklaşımına benzer olarak, Muratori, yapılar ve ilgili açık alanlarını tip olarak nitelendirerek, binalar ile ilgili açık alanlarının oluşturduğu tipolojinin, kent yapısının dokusunu oluşturduğunu vurgulamaktadır. Muratori’nin tipolojik süreçlere eğiliminin diğer yaklaşımlardan çok daha erken bir dönemde gerçekleşmesi, tipoloji tartışmalarının İtalya’da, diğer ülkelere göre çok daha fazla gelişmesini sağlamıştır (Moudon, 1994).

Muratori’nin devamında çalışmalar gerçekleştiren Caniggia, birbirine bağlı olarak inşa edilmiş nesneler olarak tanımladığı çevrede, bu nesneleri, yapılar, yapı grupları, kent ve bölge olarak tanımlamıştır. (Şekil 2.10) Özellikle kentin mekânsal yapı analizinde iki temel özelliğin; yapıli çevrenin birimselliği (modüleritesi) ve ölçeklenmesi üzerine odaklanmıştır. (Şekil 2.8-2.9) Çalışmalarında morfoloji kavramını kullanmayan Caniggia’ya göre kentin oluşumu ve değişimi, tip kavramının zamana ve mekana bağlı olarak uğradığı dönüşüme bağlıdır. Muratori gibi, fiziksel çevreyi sabit bir obje değil işleyen bir süreç olarak nitelendiren Cannigia, kentin oluşumuna katkıda bulunan, tasarlanmış her bir yapıli ögenin, yapı ölçeğinden ülke-bölge ölçeğine doğru sıralanarak çalışılmasını savunur. Bu doğrultuda, kentlerin gelişim süreçlerini inceleyen Caniggia, inşa edilmiş çevrenin, insan etkisi ile çevrenin tepkisi arasındaki aktif ilişkinin bir ürünü olduğunu ortaya koymaktadır (Şekil 2.11) (Moudon,1994).



Şekil 2.8 Yapılı öğelerde modülerite (Moudon,1994)

Muratori ve Caniggia, bu alanda yapmış oldukları uygulama çalışmalarında, İngiliz yaklaşımından farklı olarak, bir tarihçi olarak değil, bir mimar olarak hareket etmişlerdir. Mimari yönden ele alınış kent morfolojisinin bu hattında değişik yaklaşımların ortaya çıkmasına neden olmuştur.



Şekil 2.9 Cannigia'nın yapılar üzerindeki tipolojik süreç çalışması (Moudon,1994)

Muratori Okulu'nun İtalyan sınırları ötesinde fazla tanınmamış olmasına rağmen, Aldo Rossi, Carlo Aymonino, Massimo Scolari, Vittorio Gregotti gibi uluslararası alanda tanınmış bir nesil mimarı etkileyerek onların tarihi kentleri, bir bilgi ve esin kaynağı olarak görmelerinde yol gösterici olmuştur. Modern hareketin yıkıcı etkilerine karşı olmak, Rossi ve Aymonino için de eski zamanlara dayanan bir araştırma konusu olmuştur. Onlara göre geleneksel ve

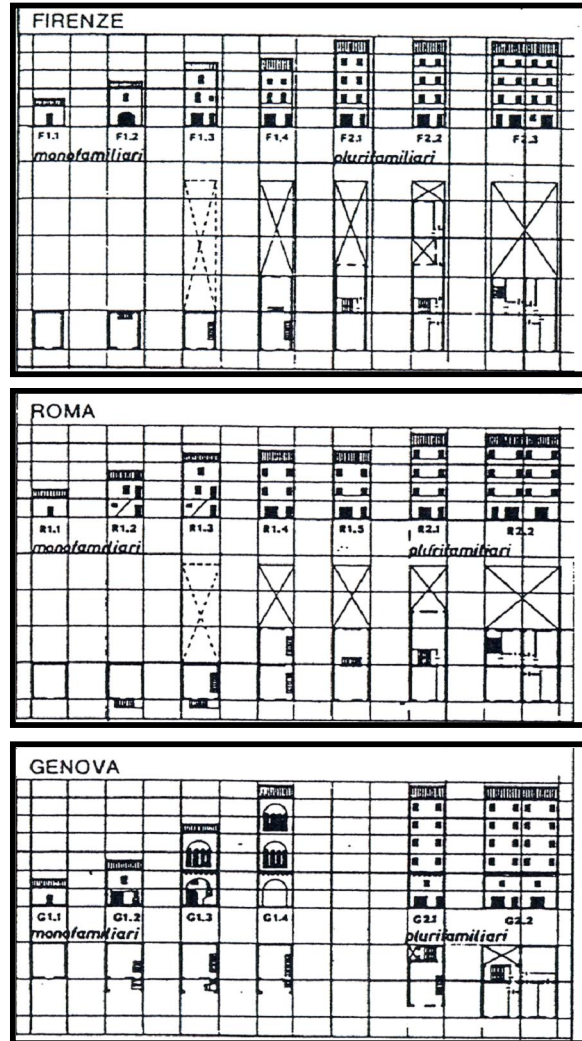
modern kent dokusunu birbirinden ayıran, kentle bütünleşen binalar ve kentten bağımsız tasarlanan binalardır. Rossi, Muratori'nin iddiasını takip ederek, binaların programlanan ihtiyaçlara bir cevap niteliğinde olması yerine, malzeme, sosyal yapı ve mekânsal ihtiyaçların bir sentezi olması gerekliliğini savunmuştur. Aymonino da çalışmalarıyla, modernizmin kent ile yapı arasında kurduğu aksi ilişkiyi aydınlatmaya çalışarak, yapı tipolojisi ile kent morfolojisi arasındaki ilişkinin geleneksel kent dokusu ile modern kent dokusu arasında uğramış olduğu değişimi vurgulamıştır (Moudan,2004).



Şekil 2.10 Caniggia'nın Venedik kent dokusu üzerine çalışması (Moudon, 1994)

Aymonino ve Rossi, genel anlamda Muratori ve Caniggia ile ortak bir düşünce sistemine sahip olsalar da, modernizmin yorumlanmasında ayrı iki görüşü savunmuşlardır. Aymonino tarafı, sosyoekonomik baskılar sonucu kentte meydana gelen değiştirilemez etkiler yorumunu yaparken, Muratori ve Caniggia bunu geçici bir kriz olarak görmekteydi. Aymonino ve meslektaşlarına göre çağdaş kentte yapı ile kent arasındaki ilişki bir daha kurulamayacak şekilde kopmuştu ve bu nedenle geleneksel kent dokusunun analizi de yeni oluşumlar için gerekli bilgi kaynağı olamayacaktı. Bunun tam aksine Muratori ve Cannigia'ya göre de bu zarar görmüş bağ yeniden kurulabilir ve yeni yapılar yine geleneksel kent dokusunun aalizine bağlı olarak gerçekleştirilebilirdi (Moudan,2004).

Kent morfolojisi ve tipoloji alanında çalışmalar ve araştırmalar gerçekleştiren İtalyan okulunun bu alandaki en büyük katkısı, kentin geleneksel yapım sürecine bağlı olarak geliştirmiş olduğu tasarım yaklaşımı olmuştur. Muratori ve Caniggia'nın oluşturdukları yayınlar, öğrencilere yeni tasarım yaklaşımlarından önce kenti okuma ve analiz etmeyi içeren hazırlık aşaması için temel bir kaynak sağlamıştır. Tipolojik süreç tasarım ve analizleri arasındaki bağlantıyı kurar. Tipomorfolojinin yaratıcısı olarak kabul edilen Muratori ve takipçisi Caniggia'nın çalışmalarının İtalya sınırları dışına yansımaması ve İtalya'nın kendi sınırları içinde Muratori yaklaşımına ters düşecek kentsel tasarım yaklaşımlarında bulunması her ne kadar geleneksel kent dokusu için önemli bir tehdit oluştursa da, Gian Luigi Maffei, Paolo Maretto gibi tarihçilerin oluşturduğu yayınlar, tarihi kent dokularına tipomorfolojik yaklaşımların yeni tasarımları n uygun yaratılmasındaki önemini vurgulamışlardır.



Şekil 2.11 İtalya'da cephe tipolojileri üzerinden morfolojik analiz çalışması, Cannigia-Maffei (Moudon, 1994)

2.1.4.3 Fransa Kaynaklı Araştırmalar ve Versailles Okulu

Conzen ve Muratori'nin İngiliz ve İtalyan morfoloji okullarının temellerini atmalarının ardından bir üçüncü morfoloji okulu da 1960ların sonunda Fransa'da doğdu. Versailles okulu, 1968 yılında öğrenci ve işçi isyanından sonra gerçekleştirilen genel kurumsal reformun ardından ortaya çıkmıştır. Mimar Philippe Panerai ve Jean Castex, sosyolog Jean-Charles DePaule ile birlikte güzel sanatlardan ayrılarak Versailles Mimarlık Okulu'nu kurmuşlardır (Moudon,1997).

Versailles Okulu, yaklaşım olarak İtalyan yaklaşımını benimsemiş ve modern mimari hareketinin geçmiş ile bugün arasında onarılamaz bir yıkım meydana getirdiğini savunmuştur. Ancak bununla birlikte Fransa'da, İngiliz ve İtalyan okullarından farklı olarak, sadece mimar ya da sadece coğrafyacılar değil, sosyolog, tarihçi, coğrafyacı ve plancıların tümü mimarlarla birlikte çalışarak geniş kapsamlı bir grup oluşturmuşlar ve daha gelişmiş bir kentsel algılama yöntemi yaratmayı amaçlamışlardır. Bu noktada Versailles Okulu diğer iki okulun tam da arasında yer almakta ve gerek kentin yapım süreçleri gerekse yeni tasarım yaklaşımlarıyla ilgilenmektedir (Moudon,1994).

Versailles Okulu çalışmaları mimari tasarımlar üzerinde yapılan tipolojik çalışmaların bir devamı niteliğinde olmuştur. Daha erken dönemlerde Quartemere de Quincy, Abbe Laugier ve Durand, mimari tip kurgusu üzerine çalışmalarda bulunmuşlarsa da 1970lerin başına kadar yapı tipolojisi ile kent biçimlenmesi arasındaki bağ kurulmamıştır. Savaş sonrası yeniden yapılanma sürecinde uygulanan ve modern mimari etkisi altında şekillenen politika, diğer pek çok Avrupa kentinde olduğu gibi Fransa'nın kentsel biçimlenmesini de tümüyle tahrip etmiştir. Sosyolog Henri Lefebvre (aynı zamandan kent sosyolojisi enstitüsü yöneticisi), çağdaş yapılaşmanın, kent insanların benimseme güdüsünü yok etmekle birlikte, insanların yaşadıkları çevre ile olan ilişkilerini de zayıflattığını ileri sürmüş ve görüşleriyle özellikle mimarları ve şehircileri etkilemeyi başarmıştır. Buradan hareketle mimar Philippe Panerai ve Jean Castex ile sosyolog Jean-Charles DePaule, Versailles Mimarlık Okulu'nun çekirdeğini oluşturmuşlardır. Lefebvre'nin öne sürdüğü görüşler doğrultusunda yola çıkan bu ekip, mimarlığın sosyal yapıya karşı daha duyarlı ve sorumlu olarak ortaya konması gerektiğini savunmuştur (Moudon,1994).

Bu doğrultuda birleşen ve şekillenen Fransız morfoloji okulu, gerek İtalyan gerek İngiliz okullarından çok daha geniş kapsamlı çalışmalar gerçekleştirmiştir. Hem uygulama yapılan

kentlerin fazlalığı hem de bu uygulamalarda kullanılan yöntemler, yine kaynak niteliğindeki önemli yayınlarla belgelenmiştir.**

Kent bugüne kadar felsefe, sosyoloji, psikoloji, ekonomi gibi farklı disiplinlerin etkisi altında yorumlanmış olmakla birlikte, mimarlık disiplini çerçevesinde kentin okunması Versailles Okulu'nun girişimi olmuştur. Fransız araştırmacıların çok disiplinli yapısı, kenti anlamının birden çok yolu olduğunu ortaya koyarken, özellikle mimari anlamda bir ilişkilendirme için çalışmışlardır. Yapılı çevre ile sosyal çevre arasındaki ilişkinin yorumlanması üzerine çalışan Fransız Okulu'na göre, sosyal etkiler, mekânsal yapı üzerinde zaman içerisinde meydana gelen değişimlerin en önemli sebebidir. Sosyal şartların zaman içerisinde göstermiş olduğu değişim, mekânsal yapı tipolojileri üzerinde yansımalarını göstermektedir (Moudon,1997).

Conzen ve Caniggia'nın kendi yaklaşımları çerçevesinde geliştirmiş oldukları tip kavramı, Fransız araştırmacılar tarafından da güçlendirilerek ele alınmıştır. Tip kurgusu, yapıların göstermiş olduğu özelliklere göre gruplandırarak, benzer özellikler gösteren ya da farklı olan yapı gruplarının tanımlanmasını sağlayan bir yaklaşım yaratmaktadır. Quetreme de Quincy de bu yaklaşımı ilk örnekleyen ve model tip ile özgün tip kavramlarını ayıran ilk araştırmacı olmuştur. Bu yaklaşımı takip ederek geliştiren Durand, yapı tiplerini hem tanımlayıcı hem çözümleyici olarak ifade etmiş ve daha üretken bir tip kavramı ortaya koymuştur. Fransız Okulu, yapı tipolojilerini iki gruba ayırmışlardır; anıtsal yapı tipi ve özgün yapı tipi. Tipleri tanımlama süreçleri ise 4 adımdan oluşturulmuştur. Bunlar; analiz yapılacak olan çalışma alanının ölçeğinin belirlenmesi (bir yapı ya da parsel/yapı ya da parsel grubu), belirlenen alanda tiplerin belirlenen hacim, mimari stil, işlev gibi kriterler doğrultusunda ilk gruplandırmanın yapılması, yapıların göstermiş olduğu kurallar, çeşitlenmeler ya da örneklemeler doğrultusunda gruplandırma işleminin detaylandırılması ve son olarak bir tip grubunun benzerleriyle ilişkilendirilerek tipolojinin oluşturulması aşamalarını kapsar.

İtalyan kent araştırmacıları, tipomorfolojik analizler ile tasarım kuramı arasındaki ilişkiyi tartışırken, Fransızlar tasarım kuramının tarihine eleştiri yapmaktadırlar. İtalyan mimarlar, Muratori' nin takipçisi olsun ya da olmasın, geleneksel dokunun korunumunu, modern

****Birçok yazılı araştırma raporu ve makalelerle birlikte 4 adet kitap yayınlamışlardır; Birincisi kent formu; kent tarihi üzerinde modern hareketin etkileri üzerine eleştirel bir analiz, diğer ikisi the City of Versailles and the Bastides new towns ve sonuncusu tipomorfolojinin felsefi ve yöntemsel anlatımının bir özeti niteliğindedir.**

hareketin karşısında savunan bir görüşü paylaşmışlardır. Fransızlar ise İtalyan yaklaşımından farklı olarak, değişik biçimsel özelliklere sahip kentler üzerinde çalışarak, modernizmin sadece geleneksel kent dokusuna karşıtlığını araştırmamışlardır. Dolayısıyla onlara göre modern mimari, kent için geçici bir yıkıcı etki değil, kentin yapım sürecine uzun bir süreç içerisinde yavaş yavaş yerleşebilecek olan yeni tasarım prensipleridir. Versailles Okulu, bugünü geçmişten tam olarak bir kopuş olarak yorumlamadığı gibi, geçmişi de gelecek adına modeller öneren bir süreç olarak nitelendirir (Moudon,1994).

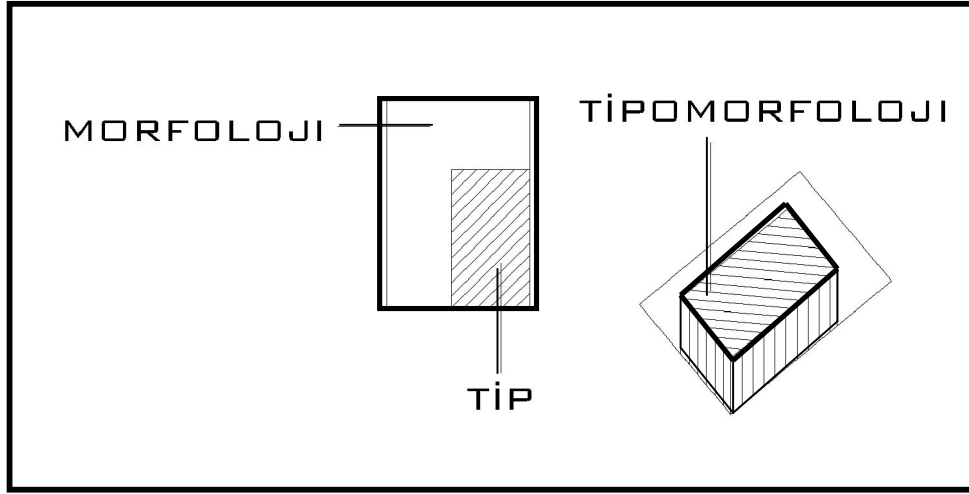
Her üç morfoloji okulu da inşa edilmiş çevrenin, tarihsel bağlam çerçevesinde yorumlanması adına ilgi çekici taslaklar geliştirmişlerdir. İtalya, kent geleneklerine bağlı kalarak, teorik bir tasarım ve planlama esasını savunurken, İngiltere, kent formunun oluşumu üzerine araştırmalar ve kavramlar geliştirmiş ve Fransa, kent yapısını, tasarım kuramı üzerine eleştirel bir değerlendirme ile ifade etmiştir. Tüm okulların farklı yorumlanan yaklaşımlarındaki ortak nokta, inşa edilmiş çevrenin, zaman, form ve ölçek kavramları doğrultusunda irdelenmesi, yapılan çalışmaların, mekânların, zamana bağlı olarak, sosyokültürel ve ekonomik etkiler doğrultusunda değişimini ve dönüşümünü yorumlamaya odaklı olmasıdır.

Üç okulun yaklaşımları arasında fark yaratan, tip kavramını tanımlamalarında göstermiş oldukları farklılıklardır. Tanımlayıcı, çözümleyici, açıklayıcı ya da üretici tipler olarak kavramsal ifadelerini birbirlerinden ayırırlar. Böylece morfoloji okulları, tarihi ve mevcut dokunun tanımlamasını, analizini ya da eleştirisini, geleceğin tasarımı adına herhangi bir kaygı duymadan gerçekleştirebilir. Her üç okulunda morfoloji alanında ortaya koydukları kuramsal yaklaşımlar ve pekiştirici alan çalışmaları, kenti anlamak ve anlatmak adına yol gösterici çalışmalar olmakla birlikte, aynı zamanda bundan sonraki çalışmalar için önemli bir adım teşkil etmektedir.

2.2 Tipomorfoloji

Kentin biçimsel olarak tanımlanmasında pek çok disiplin farklı yollar ortaya koymuşlardır. Ancak mevcut kentin yorumlanmasında ve sürekliliğinin sağlanmasında biçimsel özelliklerin doğru analiz edilmesi çok önemlidir. Bununda temelinde yatan mimarlık disiplindir. Tarihsel süreçte inşa edilmiş olan mimari ürünler, kenti meydana getirmekle birlikte, kentin devamlılığı adına da en önemli ve canlı kaynağı içermektedir. Kent gibi geniş ölçekli bir alanda doğru bir analiz gerçekleştirilebilmesi, en küçük kent ögesi ölçeğinde görülen biçimsel

özelliklerin gruplandırılması ile mümkün olmuştur. Bu doğrultuda morfolojik kent araştırmalarına, mimari tip kurgusu dahil olmuş ve tipoloji ile morfoloji arasındaki ilişki kurulmuştur (Şekil 2.12).



Şekil 2.12 Tip ile morfolojinin ilişkilendirilmesi

2.2.1 Tip Kavramı ve Morfoloji ile İlişkilendirilmesi

Kökeni eski Yunancada vurmak, dövmek anlamındaki ‘**typos**’ kelimesinden gelen tip kelimesi, 15. yüzyılda din bilimi alanında, bir kişi, nesne ya da olayın sembolü olacak bir kavram olarak kullanılmaya başlamıştır. Bununla birlikte tip kavramı, biçimsel bir ifade olarak ilk defa kullanılmıştır. 17. yüzyılda kopya, betimleme, gibi anlamların da yüklenmeye başladığı tip kavramı böylelikle tiplerin sınıflandırılması görüşünün yani tipoloji kavramının da bir nevi yolunu açmıştır. Tipoloji kavramının mimarlık tarihinde oldukça uzun bir geçmişi vardır. Tipoloji, mimari formların uyum sağlayan gözlemlenebilir özelliklerinin belirlenerek gruplandırılmasını amaçlayan bir yaklaşımdır. Tipoloji kavramı, 19 yüzyılda objelerin biçimsel özellikleri incelenerek ortak özellikler yakalamaya çalışan bir inceleme alanı haline gelmiştir. 20. yüzyıldan itibaren tipoloji kavramı artık gerek sosyal, gerek kültürel gerekse matematiksel altyapıya sahip araştırmaların kullanmaya başladığı ortak bir yaklaşım olmaya doğru yol almıştır (Güney, 2007).

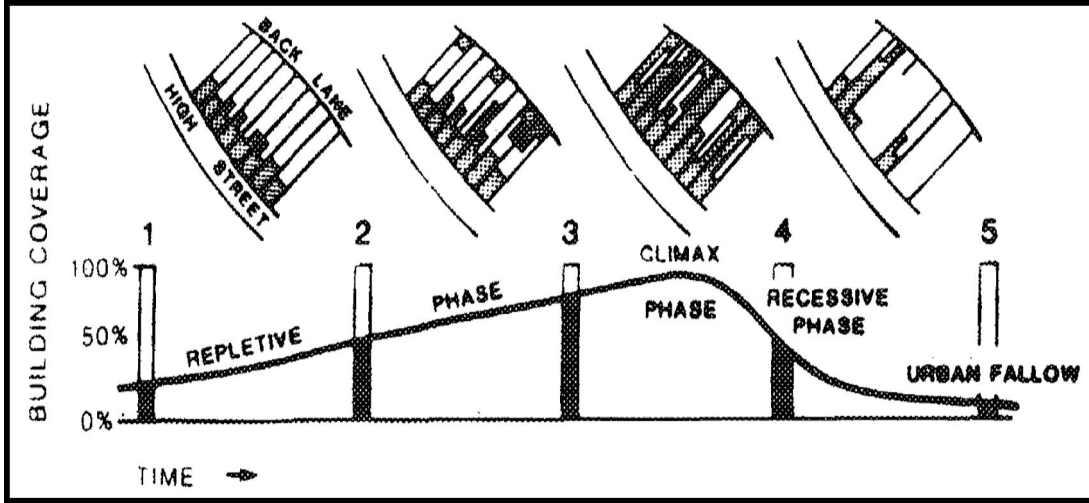
Tipoloji kavramının kullanımı, mimari alanda özellikle kentleri oluşturan öğelerin sahip oldukları özelliklerin gruplandırılarak analiz edilmesi çalışmalarıyla yoğunlaşmıştır. Kuramsal bir yöntem oluşturabilmek için, formlarda kesin olarak tekrarlanan özelliklere bağlı olarak bir sınıflandırma yapmak önemli bir yol alınmasını sağlamıştır. Kentleri oluşturan yerleşim dokularının fonksiyon yönünden, malzeme, planlama ya da cephe özellikleri yönünden, yerleşim, ritm ya da yükseklik yönünden gösterdikleri benzerlik ya da farklılıklar göz önüne alınarak bir sınıflandırılmaya gidilmesi ile genel kent karakterinin ortaya çıkarılması amaçlanmıştır (Moneo, 2007).

Yine mimari anlamda tipoloji kavramı üzerine odaklı çalışmaların bir ileri adımı olarak, tipolojilerin dönemsel olarak gösterdiği farklılıklar üzerinde durularak, tip kavramının sosyal, kültürel, ekonomik ve teknolojik değişikliklere bağlı olarak değişimler gösterdiği ortaya konmaktadır. Dolayısıyla tarihsel süreçteki dönemler biçimsel anlamda, tipolojik özellikleri doğrultusundan birbirinden ayrılabilir. Özellikle Muratori'nin Venedik kenti üzerinde gerçekleştirmiş olduğu çalışma, süreklilik sağlayan kent öğelerini belirleyerek ve bunu tarihsel akış içerisinde değerlendirerek, bir tipolojik süreç örneği sergilemektedir. Bir başka yaklaşımda Rossi, tipolojiyi mimarlığın analitiği olarak nitelendirmekte ve dönemlerin sahip olduğu ve zaman içinde değişime uğrayan ekonomik, fonksiyonel ya da ölçeksel özelliklere bağlı kalmadan, tipolojik-morfolojik bir yaklaşımla kentlerin sahip oldukları genel karakteri belirlemeyi amaçlamıştır (Güney, 2007). Bundan sonra yapılan analiz çalışmalarında böylece tip kavramının morfoloji çalışmalarıyla ilişkilendirilmesi sağlanmış ve bundan sonrasında bu alanda yapılan yaklaşımlar tipo-morfolojik olarak nitelendirilmeye başlanmıştır.

Tip kavramı, bir anlamda kent kültürünün sürekliliğini sağlayan bir araç niteliğindedir. Kentleri meydana getiren mimari formun anlatımıdır. Kentlerin meydana gelişlerinden itibaren başlayan ve tarihsel süreçte değişime uğrayan, sürekli bir eklemlenme, gelişme ve değişim süreci içinde olan öğeleri üzerinde morfolojik yorumlamalar yapabilmek adına ortaya atılan tüm morfolojik yaklaşımların temelinde ilişkilendirilmiş bir tip kurgusu mevcuttur.

2.2.2 Tipomorfolojik Yaklaşımlar ve Çalışmalar

Tipomorfoloji, en temel olarak inşa edilmiş çevrenin biçimsel (morfolojik) özelliklerinin gözlemlenmesinde ve yorumlanmasında, kenti oluşturan öğelerin (binaların ve açık alanların)



Şekil 2.13 Conzen'in parsel gelişim aşamalarını gösteren çalışması (Larkham, 1998)

genel tipoloji yaklaşımından yararlanılması doğrultusunda gruplandırılması esasına dayandığından ötürü bu ismi almıştır (Moudon, 1994). Tipomorfoloji yöntemi, kentin fiziksel yapısı ve biçimsel özelliklerinin göstermiş olduğu özelliklere bağlı olarak gruplandırılması ve bu grupların zaman içerisinde uğradığı değişimlerin gözlemlenmesini amaçlayan uygulamalar içermektedir. Kentlerin dokusunu oluşturan yapılar ve etraflarındaki açık alanların tip kavramı çerçevesinde sınıflandırılarak incelenmesi esasına dayanmaktadır.

Tipomorfoloji kapsamında, kent formunun algılanmasında en küçük yapı biriminden en geniş kent mekânına kadar her ölçekteki kent öğeleri birbiriyle ilişkilendirilerek incelenir. Ölçeği ne olursa olsun kentin her ögesi, kent formunun oluşumunda etki sahibidir. Tipomorfolojik yaklaşımda, kente, gerek üreticileri gerek kullanıcıları ile kesintisiz bir ilişki içinde olan, dinamik ve sürekli bir oluşum olarak yaklaşılr.

Tipomorfolojik yaklaşımı bu alanda morfolojik yaklaşımlardan ayıran 3 temel özellik vardır. Birincisi; tip kavramına yapı ve çevresindeki bağlantılı açık alanları bir bütün olarak ele alarak (kent dokusunun en küçük birimi olan arsa ya da parsel kavramı ile) yaklaşması, ikincisi; bu yaklaşım ile yapı ölçeği ve kent ölçeği arasında bağlantı kurması ve sonuncusu; ortaya koyduğu tip tanımlamasının morfolojik değil zamana bağlılığından ötürü (zaman içinde gerçekleşen başlangıç, üretim, kullanım ve değişim) morfogenetik olarak nitelendirmesidir (Moudon, 1994).

Bir kent formu, kenti oluşturan öğelerin farklı özellikleri üzerinden incelenerek oluşturulan farklı tipolojik özelliklerle tanımlanabilir. Örneğin; yapı adası bazında, parsel kullanım tipleri,

yapı plan tipleri, cephe bazında, yükseklik, ritm, mimari üslup, bina bazında, malzeme, doluluk-boşluk gibi özellikler incelenerek kent karakterini çözümleyici tipomorfolojik analizler gerçekleştirilebilir.

Parsel tipolojisini ele alarak kent formunda meydana gelen değişimlerin incelenmesi, Conzen'in yarattığı 'parsel evrimi (burgage cycle)' kavramından türevlenerek ortaya çıkmıştır (Şekil 2.13). Özellikle tarihi dokular içeren kentlerin, modern etkilerin yaşandığı



Şekil 2.14 Parsel gelişimlerinin incelenmesine tipolojik bir yaklaşım (Larkham, Jones,1994)

dönemlere doğru gelindiğinde, değişen kent koşullarının etkisi altında, dokularında nasıl değişimler meydana geldiği yapı adası ve parsel kullanımları karşılaştırılarak analiz edilebilir (Şekil 2.14). Değişen koşullar ile birlikte değişen ihtiyaçları karşılamaya yönelik olarak, parsel birleşimleri ya da bölümlenmeleri, parseller üzerinde yapı kütle yoğunlaşmalarının analizi, tipomorfolojik yorumlama adına önemli analiz sonuçları elde edilmesine olanak sağlar. Moudon'a göre de kent formunun gelişiminin analizinde tipomorfoloji yöntemiyle hareket etmek çok daha zengin bir altyapı sağlayacaktır. (Larkham,1992). Kent dokularının tipomorfolojik analizi, kent ile ilgili tasarım çözümlemelerine ilişkin çok daha detaylı bir yöntem oluşturur. Morfolojik analizler, tipoloji kavramı ile birleştirilerek daha belirgin ve tanımlayıcı sonuçlar ortaya koyar. Kentin tarih, gelişim, form, doku, sosyal yapı gibi alanlarda yapılan tipomorfolojik gözlemleri bir araya getirildiğinde kentin gelişimi adına çok

faydalı sonuçlar ortaya konabilecektir. Bu da kent morfolojisi disiplininin ortaya çıkışında değindiğimiz gibi birden çok disiplinin ortak çalışmalarıyla mümkün olacaktır.

Kent morfolojisi disiplini çerçevesinde geliştirilen tipomorfoloji yöntemi ışığında, İstanbul Anadolu yakasında, 19. yüzyıl tarihi yerleşim dokusuna sahip olan Yeldeğirmeni Senti'nin, 1930'lu yıllardan bugüne fiziksel olarak geçirmiş olduğu değişiklikleri tipomorfoloji yöntemi kullanılarak incelenecek, değişen sosyal, kültürel ve ekonomik şartlar altında, Senti'nin fiziksel yapısında meydana gelen değişimler analiz edilecektir.

3. ÇALIŞMA ALANININ TANIMI - KADIKÖY / YELDEĞİRMENİ

Bir kent ya da kent parçası üzerinde, zamana bağlı olarak yapılacak olan biçimsel değişim analizi çalışmasının, belirlenen kent ya da bölge üzerinde, coğrafi, sosyal, ekonomik, fiziksel ve fonksiyonel yönden yapılacak olan tespit analizleriyle desteklenmesi, daha verimli sonuçlar ortaya konmasını sağlayacaktır. Özellikle ele alınan ölçekte meydana gelen fiziksel değişimlerin nedenlerinin ortaya konması için bu analizler önemli bir kaynak oluşturacaktır. Bu nedenle öncelikle, tez çalışmamız kapsamında belirlediğimiz çalışma alanımız olan Kadıköy İlçesi Yeldeğirmeni Semti, belirtilen bu yönlerden analiz edilecektir.

3.1 Yeldeğirmeni Semti'nin Kent İçindeki Konumu ve Çalışma Alanının Sınırları

Yeldeğirmeni Semti, Kadıköy'den Haydarpaşa'ya uzanan sahil kesiminde yer alan, kuzeyinde Haydarpaşa çayırı, güneyinde Halid Ağa Caddesi, doğusunda Ayrılık Çeşmesi mezarlığı, batısında ise deniz ile sınırlanan tepelik alana kurulu bir yerleşimdir (Harita 3.1). Semt, adını yerleşmiş olduğu Kadıköy-Haydarpaşa arasındaki bu geniş düzlükte, rüzgara açık konumu nedeniyle 1780 yılında I.Abdülhamit tarafından yaptırılan yel değirmenlerinden almıştır (Atılğan,2007).

Henüz bir yerleşim alanı olmadan önce Haydarpaşa Çayırının sınırları içinde bulunan Yeldeğirmeni Semti'nin gelişimi, bu nedenledir ki Haydarpaşa'nın gelişimi ile bir paralellik içerisinde gerçekleşmiştir. 15 ve 16. yüzyıllarda bir yerleşim alanı olarak kullanılmaya başlanan semt, zaman içerisinde değişen sosyal ve ekonomik yapı ve yıkıcı doğal etkiler sonucu yaşanan yeni yapılaşma hareketleri ile bugünkü sınırlarına ulaşmıştır. Sınırları içinde bulunduğu Kadıköy ilçesinin yoğun ulaşım olanakları ve Kadıköy'ün, kentin önemli bir ticarî odağı haline gelmesiyle birlikte, Yeldeğirmeni Semti de değişen şartların etkisi altında, yoğun bir kent parçası karakterine sahip olmuştur (Resim 3.1) (Atılğan, 2007).

Kadıköy Rasimpaşa Mahallesi'nin beş Semti'nden biri olan Yeldeğirmeni Semti'nde, tipomorfoloji yöntemiyle inceleme yapacağımız çalışma alanımız, güneyde Uzunhafız Sokak, kuzeyde Org. Şahap Gürler Caddesi, doğuda Haydarpaşa demiryolu ve batıda Rıhtım Caddesi ile sınırlanan bölgedir (Harita 3.2). Yerleşim, gerek önemli ulaşım noktalarının odağı olması, gerek Haydarpaşa'ya olan yakınlığı, gerekse uzun yıllardan beri faaliyet gösteren ticarî

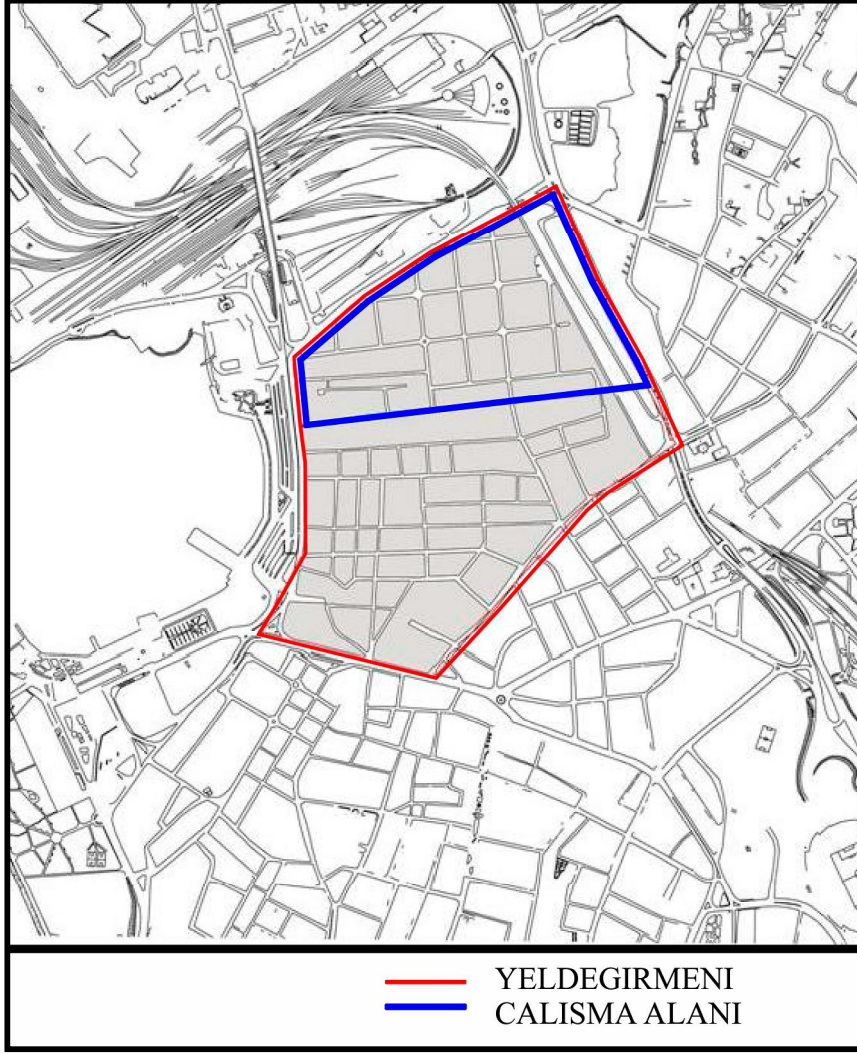
yapısından dolayı, tarihsel süreç içerisinde Anadolu Yakasında önemli fiziksel değişimlerin gözlemlendiği bir bölge olmuştur.



Resim 3.1 Kadıköy ilçesi ve çalışma alanının konumu (İBB web sitesi hava fotoğrafı)



Resim 3.2 Yeldeğirmeni sınırları (İBB Web Sitesi Hava Fotoğrafı)

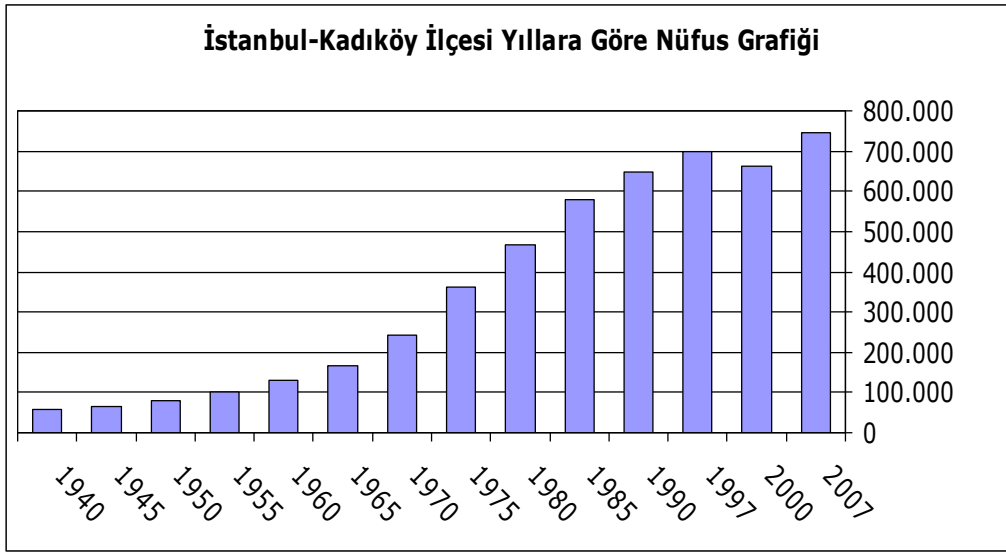


Harita 3.1 Yeldeğirmeni Semti ve çalışma alanı sınırları
(İBB Harita Arşiv)

3.2 Yeldeğirmeni Semti Nüfusu

Uzun bir süre Üsküdar'a bağlı olan Kadıköy, 1930 yılında ilçe olmuş, artan ticarî faaliyetlerin de etkisiyle nüfusu yıldan yıla yoğunlaşmıştır. Kadıköy ilçesinin nüfusunun artış hızı 1970'lerde %10'a kadar yükselmiştir. 1980'lerden itibaren nüfus artış hızı yavaşlamaya başlayan ilçe, 1990'ların ikinci yarısından beri de, İstanbul'un tarihî dokuya sahip diğer ilçelerinde olduğu gibi zaman zaman artan zaman zaman azalan bir nüfus grafiği göstermiştir (Giz,1988). Bir yerleşim bölgesi olarak geçmişinin 18. yüzyıla dayandığını söyleyebildiğimiz Yeldeğirmeni Semti'nin içinde bulunduğu Rasimpaşa Mahallesinin de nüfus yönünden göstermiş olduğu gelişim, Kadıköy ilçesi ile paralellik göstermektedir (Grafik 3.1).

Tarihî kent dokularının geçirmiş olduğu fiziksel değişimlerin en önemli nedenlerinin başında, nüfus yönünden yaşanan sayısal ve yapısal değişimler gelmektedir. Demografik yapının gerek kültürel yönden değişime uğraması gerekse sayısal yönden artan ya da azalan bir farklılık göstermesi, kent ya da kent parçalarının fiziksel yapıları üzerinde önemli değişikliklerin yolunu açmışlardır. Yeldeğirmeni Senti de, kentin bir parçası olarak geçirdiği süreç içerisinde, nüfus yönünden sadece sayısal yönden değil, kültürel yönden de sosyal yapısında başkalaşım yaşadığını söyleyebileceğimiz bir yerleşim bölgesidir.



Grafik 3.1- Kadıköy Yıllara Göre Nüfus Değişimi

3.2.1 Nüfus Değişimi

Yeldeğirmeni Senti, 15 ve 16. yüzyıllardan itibaren yerleşimin görülmeye başlandığı bir bölge olmuştur. Bu dönemde daha çok sayfiye yeri karakteri gösteren Senti, yoğun bir nüfusa sahip olduğunu söylemek mümkün değildir. Yel değirmenlerinin yapımı ve ardından Kadıköy Çarşısı'nın gelişimi, semtte başlayan yerleşim hareketini hızlandırmıştır (Atılğan,2007). Yeldeğirmeni Senti'nin bir yerleşim bölgesi olarak gelişiminin hissedilmesi ve bunun nüfus değerlerine yansımaları, özellikle İstanbul genelinde yaşanan yıkıcı yangınlar sonrasında gayrimüslimlerin de yaşamak için bu bölgeye yerleşmeleri ile başlamıştır. 18. yüzyılda, Kadıköy genelinde, 400 adet evin bulunduğu söylenirken, 19 yüzyılın ikinci yarısında Rumların yanı sıra, Ermeniler, Levanterler ve Yahudiler de Kadıköy ve civarına yerleşmeye başlamışlar. Kırım Savaşı'ndan sonra artan gayrimüslim nüfus, I.Dünya Savaşı

yıllarında özellikle Anadolu'nun yaşamaya başladığı yokluk nedeniyle İstanbul'a gelen ve Haydarpaşa'ya yığılan kalabalık Rum nüfusu, buraya en yakın yerleşim olarak Yeldeğirmeni Senti'ne yönelmişlerdir. Cumhuriyet dönemine gelindiğinde hissedilir bir azalma yaşadığı gözlemlenirken, bugüne gelindiğinde Kadıköy'deki Rum nüfusunun yüz kişiyi geçmediği söylenmektedir (Türker, 2008).

Yıl	1985	2000	2008
Nüfus	23.253	14.147	13.910

Çizelge 3.1 Rasimpaşa Mahallesi Nüfusu(Eyüboğlu, 1991)

Savaş yıllarından sonra başkent olma özelliğini kaybeden ve büyük nüfus kayıplarına uğrayan İstanbul, 1950'lere gelindiğinde beklenmeyen bir nüfus artışına bağlı olarak hızlı bir şehirleşme süreci içine girmiştir. 1980'lere kadar hızlı bir artış gösteren mahalle nüfusu bu yıllardan sonra inişli çıkışlı bir değişim yaşamıştır. Bunun en büyük nedeni de 1980'lerde Kadıköy bölgesinin şehirleşme sürecini tamamlayarak potansiyel konut alanının azalmış ve ticaret alanlarının da yerleşmiş olmasıdır. Sementin dokusu içerisinde ticarî faaliyetlerin büyük bir yüzdeye sahip olmaya başlaması ile konut bölgesi olma özelliği de yavaş yavaş kaybolmaya başlamış, bu durum, göçün diğer ilçelere yönelmesine ve ilçe nüfus artış hızının dengelenmesine neden olmuştur (Çizelge 3.1) (Eyüboğlu,1991).

İstanbul, diğer kentlere oranla altyapı ve donatı olarak çok daha fazla imkâna sahip olmasından ve sanayinin gelişmesine paralel olarak artan iş olanaklarından ötürü oldukça yoğun bir iç göç hareketi yaşamıştır. Özellikle Anadolu yakasında sanayi fonksiyonlarının belirli noktalarda toplanmasına yönelik planlama çalışmaları, 1960'lı yıllardan sonra Kadıköy ilçesi için yoğun göç olgusunu başlatmıştır. Kent içinde merkezî bir konuma sahip olan Kadıköy, 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü'nün de faaliyete geçmesi ile çok daha çekici bir bölge haline gelmiştir. Bu dönemde ekonomik anlamda yaşanan fonksiyonel artış, İstanbul'un nüfusuna paralel olarak ilçenin nüfusunu da artırmış, kentin ulaşım odaklarından biri olan ilçe, önemli bir aktarma alanı haline gelerek bölgeyi daha tercih edilir bir konuma getirmiştir (İBB Şehir Planlama Analizi ,2007).

3.2.2 Nüfus Yapısı

15. yüzyıl sonlarında İstanbul'a gelerek, kentin çeşitli bölgelerine yerleşmiş olan Yahudiler, 1854 Kırım Savaşı sonrası, 19. yüzyılın ikinci yarısında Kadıköy'e gelmişlerdir. 1872'de Kuzguncuk'ta yaşanan büyük yangının ardından Yahudiler, Yeldeğirmeni'ne yerleşmişlerdir. I. Dünya Savaşı yıllarında Anadolu'dan kaçan Rumlar da Haydarpaşa'nın bitişiğindeki Yeldeğirmeni'ne sığınmışlardır. Yahudi nüfusun etkisiyle ilk apartmanlaşmanın başladığı Yeldeğirmeni Senti ve içinde bulunduğu Kadıköy, 19. yüzyılda, Üsküdar'dan sonra kalabalık bir yerleşim bölgesi karakteri kazanmaya başlamıştır (Çelik,1996). Senti, Museviler çoğunlukta olmak üzere, Rum, Ermeni ve sonrasında Haydarpaşa gar inşaatında çalışmak üzere gelen Alman nüfusunun da bulunduğu heterojen bir nüfus yapısına sahip olmuştur.

Bu dönemde Senti dokusunda, bu çok kültürlü nüfus yapısının yansımalarını görmek mümkündür. Resim 2.1 de görüldüğü gibi, Yahudi ve Rumların yaptırmış olduğu, apartmanlaşmanın da başlangıcını oluşturan yüksek yapılar ile Resim 2.2 deki gibi, kendi kültürlerine ait dinî yapılar ve eğitim yapıları bunların önemli örnekleridir. Modernleşmenin geleneksel dokuyu yıkıcı etkilerine karşı bir tepki olarak farklı kültürlere ait yapılarda eklektik, art nouveau, art deco, barok, ampir tarzda yaklaşımlar görülmektedir. (Bu üsluplara bir sonraki tarihsel süreçte Senti gelişimine değineceğimiz bölümde daha geniş yer verilecektir. Senti farklı sosyal yapısı, sahip olduğu çok kültürlü doku karakterini oluşturmuştur. Her kültür kendine ait çizgilerle ancak Senti geleneksel doku karakteri ile bütünleşen bir uyum içinde semte yaşadığı dönemin özelliklerini yansıtan mekânsal bir mimari dilin oluşmasını katkı sağlamıştır.

Savaş yıllarına kadar gayrimüslim bir nüfusun hakim olduğu Yeldeğirmeni'nde, Birinci Dünya Savaşı sonrası kentin bütününde olduğu gibi nüfus hızla azalmaya başlamıştır. Özellikle Rumlar, savaş sonrası yaşanan gerginliklerden dolayı bölgeden uzaklaşmıştır. İstanbul'un başkent olma özelliğini de kaybetmesinin etkisiyle, yerleşim bölgesinin de önemi azalmıştır. Savaş sonrası, sanayileşme hareketlerinin hız kazanmasıyla birlikte bu kez bir iç göç olgusuyla karşı karşıya kalan kentin, özellikle merkezi bölgelerinde yoğun bir nüfus artışı yaşanmaya başlamıştır. Yaşanan iç göçler, bölgede yoğun bir Müslüman nüfus potansiyeli oluşturmuştur. Ticarî faaliyetlerin yoğunlaşmasıyla birlikte sosyal doku da bir başkalaşım içine girmiş ve eski kimliğini kaybetmeye doğru gitmiştir. Yeldeğirmeni Senti, bu gelişme içinde göstermiş olduğu çok kültürlü konut yerleşimi olma özelliğini kaybederek ikincil bir iş

alanı kimliğine bürünmüştür. (Eyüboğlu, 1991)



Resim 3.3 Yeldeğirmeni İskele Sokak

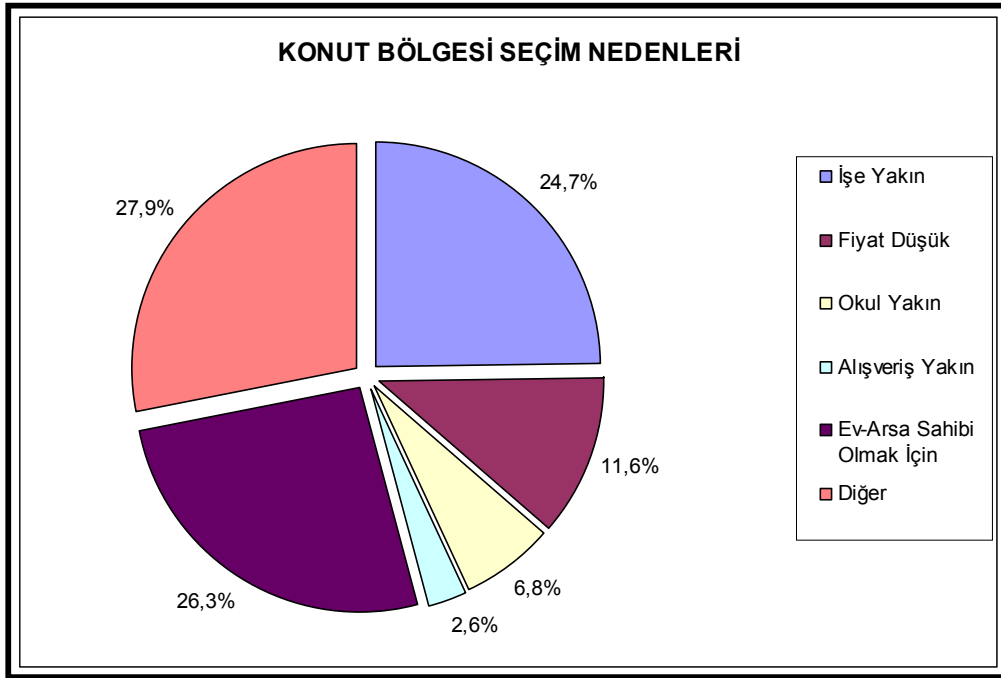


Resim 3.4 Rum Ortodoks Kilisesi, Karakolhane Caddesi

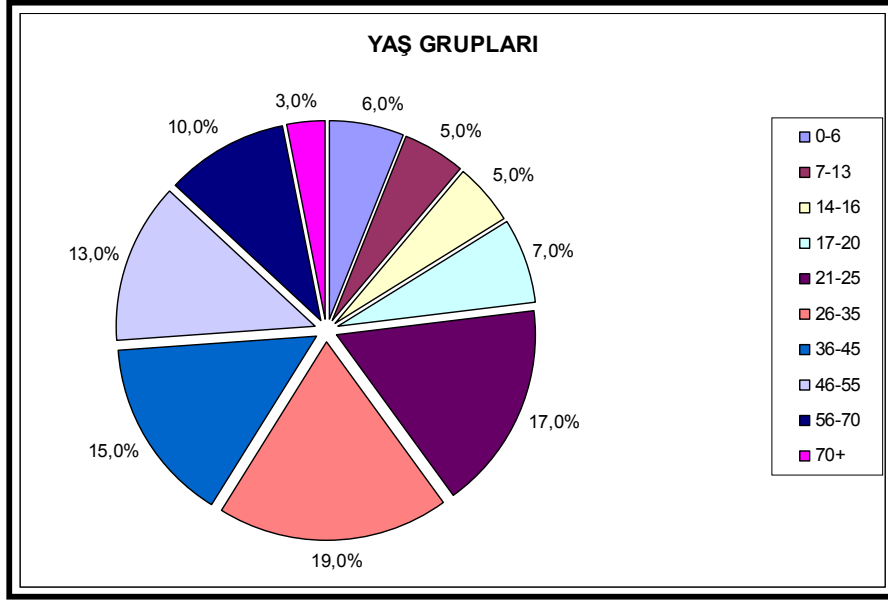
Rasimpaşa mahallesi sınırları içinde yer alan Yeldeğirmeni, mahalle kavramını sürdürmeye çalışan, eski bir yerleşim alanıdır. Burada mahalle kavramı olarak kastettiğimiz, İstanbul'un özellikle tarihî semtlerinde gözlemleyebildiğimiz, kendi içinde sosyal yapısıyla mekânsal yapısı bir bütün olan, eğitim ve dinî yapıları, kendi bünyesindeki ticarî fonksiyonları ile kendine yeten bir yerleşim bölgesidir. Konut dokusunun yoğun olduğu yıllarda bu olguyu daha fazla hissedebildiğimiz Semt karakterinde ticarî fonksiyonun yoğunlaşarak konut

dokusunun önüne geçmeye başlaması, sosyal yapıda ve dolayısıyla da fiziksel biçimlenmede önemli bozulmalar yaratmıştır.

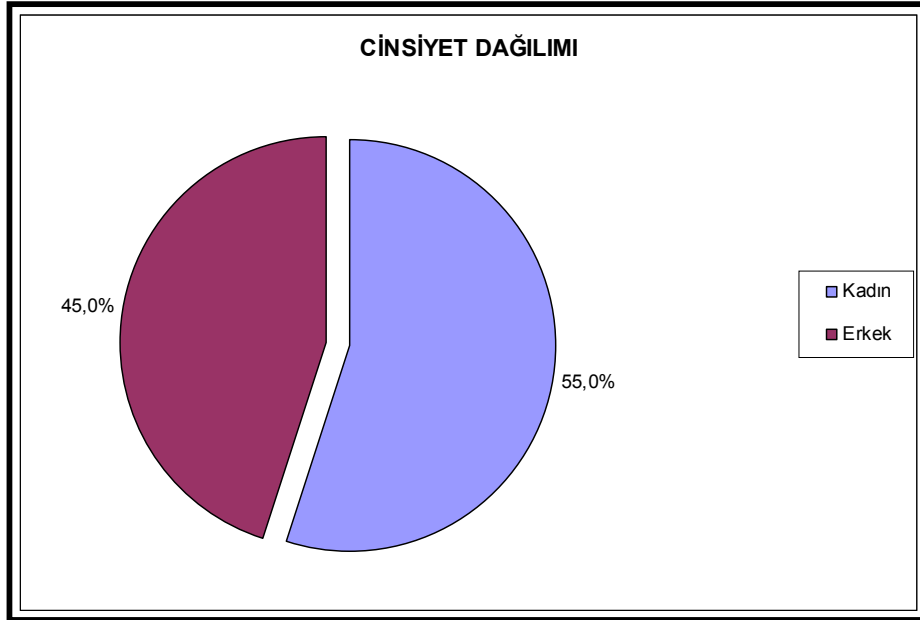
Buna rağmen bütünde bakıldığında tarihî dokusunu halen hissedebildiğimiz semt, büyük ölçüde merkezi ve ulaşım olanakları yoğun bir kent parçası olma özelliği nedeniyle, konut bölgesi olarak tercih edilmeye devam etmektedir. Semtın bir yaşam alanı olarak tercih edilme sebeplerinin başında, ev ya da arsa sahibi olmak ve işe ya da okula yakın bir bölge olması nedenleri gelmektedir (Grafik 3.2). genç yaş grubuna mensup (20–35 yaş arası) nüfusun daha yoğun olduğu gözlemlenmektedir. Yakın çevrede yer alan yüksek öğretim kurumları bu nüfusun en belirleyici sebebidir. Bunun yanında eski bir İstanbul yerleşimi olması sebebiyle, toprak ve mülk sahibi olarak uzun yıllardan beri burada yaşayan ya da bir şekilde aile büyüklerinden sonra yaşamını burada devam ettiren yerleşik bir üst yaş grubu (50 yaş ve üstü) da mevcuttur (Grafik 3.3).



Grafik 3.2 Rasimpaşa Mahallesi'nde Konut Bölgesi Seçim Nedenleri (İBB Analiz Çalışması, 2007)



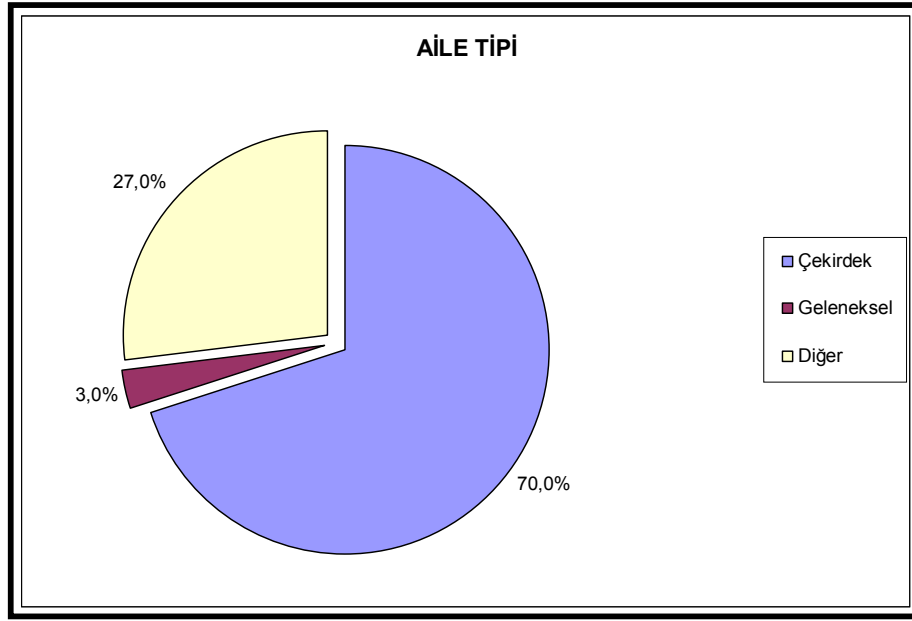
Grafik 3.3 Rasimpaşa Mahallesi'nde Yaş Grupları(İBB Analiz Çalışması, 2007)



Grafik 3.4. Rasimpaşa Mahallesi'nde Cinsiyet Dağılımı (İBB Analiz Çalışması, 2007)

Ticarî fonksiyon yoğunlaşmadan önce kadın nüfusunun daha yoğun olduğu Yeldeğirmeni Senti'nde bugün gerek öğrenci nüfusu, gerek çalışan nüfus dikkate alındığında cinsiyet dağılımında bir denge olduğunu gözlemlemek mümkündür (İBB Analiz Çalışması, 2007) (Grafik 3.4). Semtte yaşamını sürdüren aile yapısı incelendiğinde, çekirdek aile yapısının baskın olduğunu gözlemlenirken, okul ve işe yakınlıktan dolayı burada oturmayı seçen bekâr

ve öğrenci nüfusunun da yoğun olduğu görülmektedir (Grafik 3.5).



Grafik 3.5. Rasimpaşa Mahallesi’nde Aile Tipi (İBB Analiz Çalışması, 2007)

3.3 Semtın Ekonomik Yapısı

1950 öncesi Kadıköy ilçesinin genelinde, ticaretin çok fazla çeşitlilik göstermediğini, sadece aynı bölge içinde yer alan konut alanlarına hizmet etmeyi amaçlayan perakende ticaretin var olduğunu söylemek mümkündür (İBB Analiz Çalışması,2007). 1950li yıllardan itibaren İstanbul genelinde hızlanmaya başlayan sanayi hareketleri, Yeldeğirmeni Semti’nin de sınırları içinde bulunduğu Kadıköy ilçesinin gelişimine de hız vermiştir. Buna paralel olarak yaşanan iç göçler, kentin iki yakasını birbirine bağlayan iki önemli noktayı, Üsküdar ve Kadıköy’ü birer ticarî merkez haline getirmiştir. Kadıköy özellikle Boğaziçi Köprüsü’nün yapımından sonra, kent ölçeğinde bir merkez haline gelmiştir. 1962 yılında kent genelinde merkezi iş alanı haline gelen bölgelerin işlendiği haritaya bakıldığında, Kadıköy’ün varlığını görmek mümkündür (Harita 3.1). Deniz ile birebir ilişkisi olmakla birlikte, topografya yönünden de gelişime elverişli kent merkezleri, önemli iş alanları haline gelmiştir ki Kadıköy de bunlardan biridir (Harita 3.3) (Tümertekin, 1997). Bu gelişimin etkisi altında Yeldeğirmeni Semti de ekonomik yönden bir değişim süreci içerisine girmiştir.



Harita 3.2 İstanbul'da merkezi iş alanları (Tümertekin, 1997)

3.3.1 Ekonomide Yaşanan Dönüm Noktaları

Rasimpaşa mahallesi sınırları içinde yer alan Yeldeğirmeni'nin ekonomik yapısındaki gelişim, Kadıköy Çarşısı'nın gelişimine paralel olarak gerçekleşmiştir. 1950 öncesine baktığımızda, özellikle gayrimüslim nüfusun yoğun olarak yaşadığı dönemde, sadece semt sınırları içinde, Karakolhane Caddesi üzerinde sıralanmış olan ve mevcut yerleşime hizmet edecek kapasitede bir ekonomik yapının var olduğu söylenmektedir (Giz, 1988). Bu dönemde Kadıköy Çarşısı'nın bir kolu olarak Yeldeğirmeni'nin içine uzanan Karakolhane Caddesi,

Semtın ekonomik yapısının temelini oluşturmaktadır. Bölgede gayrimüslimlerin yoğun olarak yaşadığı 18. yüzyılda ticarî yapının onların geçim kaynakları üzerine kurulu olduğu bir düzen ekonomik yapıyı oluştururken, Kadıköy Çarşısı ve çevresinin etki alanının gelişimi ve yayılımı, Yeldeğirmeni Semti'nin ticarî yapısını ve dağılımını da tamamen değiştirmiştir (Harita 3.4). Yeldeğirmeni Semti içinde en yoğun ticarî dokuyu barındıran Karakolhane Caddesi üzerinde, 1928 yılında çalışmaya başlayan Üsküdar-Bağlarbaşı-Kısıklı tramvay hattı da bulunuyordu. 1947 yılında ise Haydarpaşa Demiryolu Köprüsü'nün faaliyete geçmesinin ardından, tramvay hattı Yeldeğirmeni'nin içinden kaldırılarak, köprünün üzerine taşınmış ve genişletilmiş olan Rıhtım Caddesi üzerinden bir süre daha işlemeye devam etmiştir. Rıhtım Caddesi'nin önemini ve yoğunluğunu artıran bu değişim, Yeldeğirmeni Semti'nin tek aks üzerinde toplanan ticarî dokusunun dağılmasına ve yoğunluğunun azalmasına neden olmuştur. Karakolhane Caddesi, hem ulaşım hem de ticaret yönünden tam bir besleyici aks konumunda iken, Rıhtım Caddesi'nin genişletilmesi ve demiryolu hattının aktif hale gelerek tramvay hatlarını etkisiz hale getirmesi ile Semtin ticari ve dolayısıyla genel yerleşim karakteri üzerinde büyük bir değişim gerçekleşmiştir.

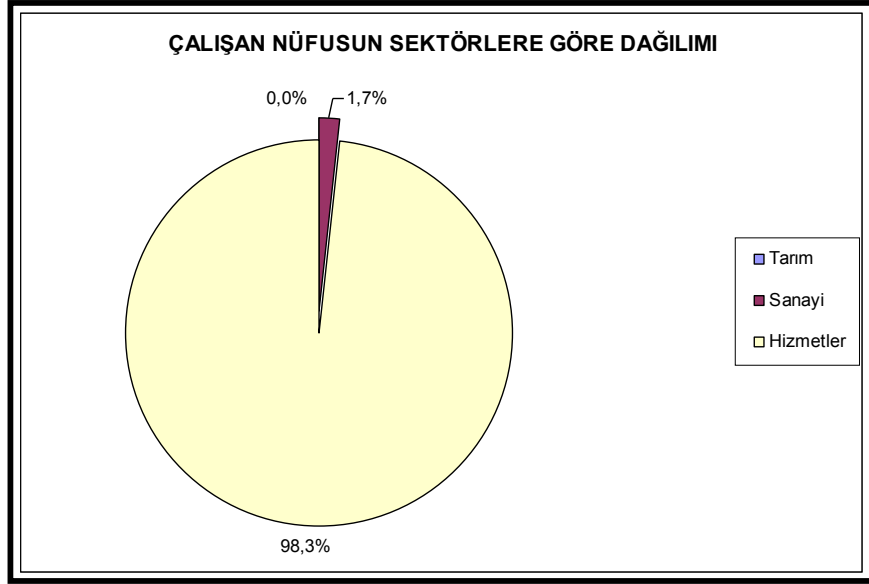
Haydarpaşa liman bölgesinin faaliyete girmesi ve takip eden yıllarda demiryolu ağının başlangıcı olacak olan Haydarpaşa Garı'nın inşa edilmesi, bölgenin ticarî gelişiminde bir sıçrama noktası olmuştur. Özellikle 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü ile kentin iki yakasının birbirine bağlanması, iki yakadaki çalışma potansiyelini de birbirine bağlamış ve ticarî yoğunluğun tek bir akstan çıkıp yerleşim bölgesini kentin yoğun iş merkezlerinden biri haline gelen Kadıköy'ün ticari faaliyet alanlarından biri haline getirmiştir.

3.3.2 Ekonomik Yapıyı Oluşturan Sektörler

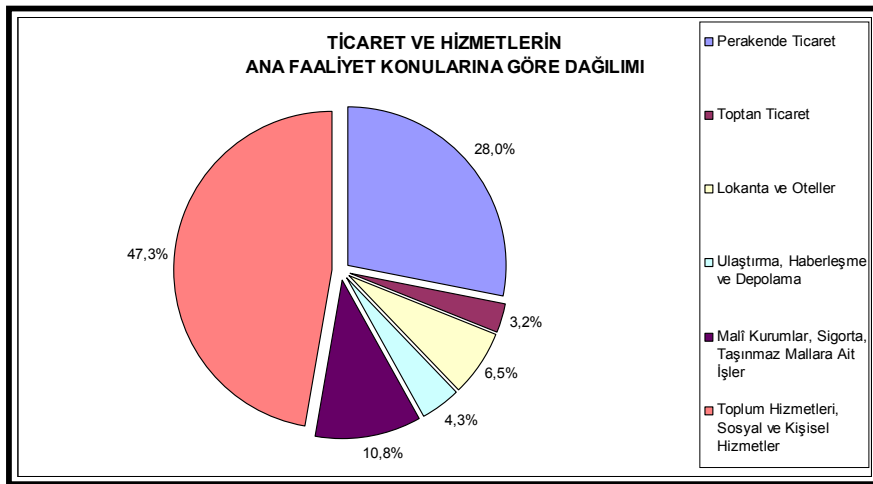
Kadıköy, ticarî yoğunlaşmanın bu yakadaki merkezi ve sanayi bölgelerine yakın konumda olan bir yerleşim bölgesi olması sebebiyle, tarım yönünden herhangi bir faaliyet alanına sahip değildir. Sanayi sektörü, hızlı endüstrileşme hareketleri ile kent merkezinden uzak noktalarda konumlandırılmaya başlamakla birlikte, Rasimpaşa mahallesi sınırları içinde küçük sanayi alanları belirli akslarda sıralanmış olarak bölge içerisine yerleşmiştir.

Kent içinde merkezci bir konuma sahip olmasıyla birlikte, gerek yerleşik nüfusun gerekse gündüz oluşan geçici nüfusun önemli bir yoğunluk yaratmasının oluşturduğu talep, ticarî faaliyetlerin daha da çok çeşitlenmesine yol açmıştır. Deniz, demir ve karayolu taşımacılığı

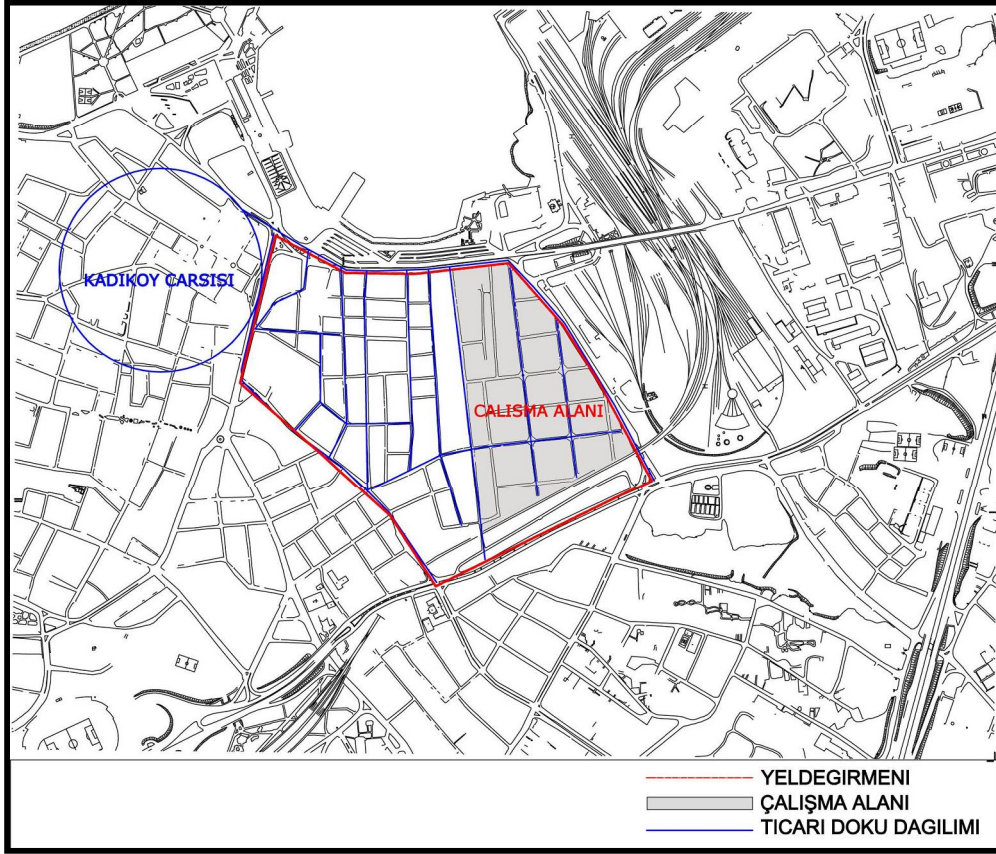
olanaklarının tümüne sahip olarak kent adına önemli bir aktarma noktası da olan bölgede, hizmet konuları da dolayısıyla oldukça fazla sayıdadır. Yani Sementin ekonomik yapısı ticaret odaklı olup, ticari alanda verilen hizmetler de oldukça çeşitlilik göstermektedir. Sement, gıda, ulaşım-haberleşme, otel-konaklama, toptan-perakende ticaret gibi çok çeşitli alanlarda faaliyet gösteren geniş tabanlı bir ticari yapıya sahiptir (Grafik 3.7).



Grafik 3.6 Rasimpaşa Mahallesi'nde Nüfusun Sektörlere Göre Dağılımı (İBB Analiz Çalışması, 2007)



Grafik 3.7 Rasimpaşa Mahallesi'nde Ticaret ve Hizmetlerin Faaliyet Alanları (İBB Analiz Çalışması, 2007)



Harita 3.3 Kadıköy ve Yeldeğirmeni Ticari Doku Dağılımı

3.3.3 Bugünün Ticaret Yapısı ve Önemli Ticaret Alanları

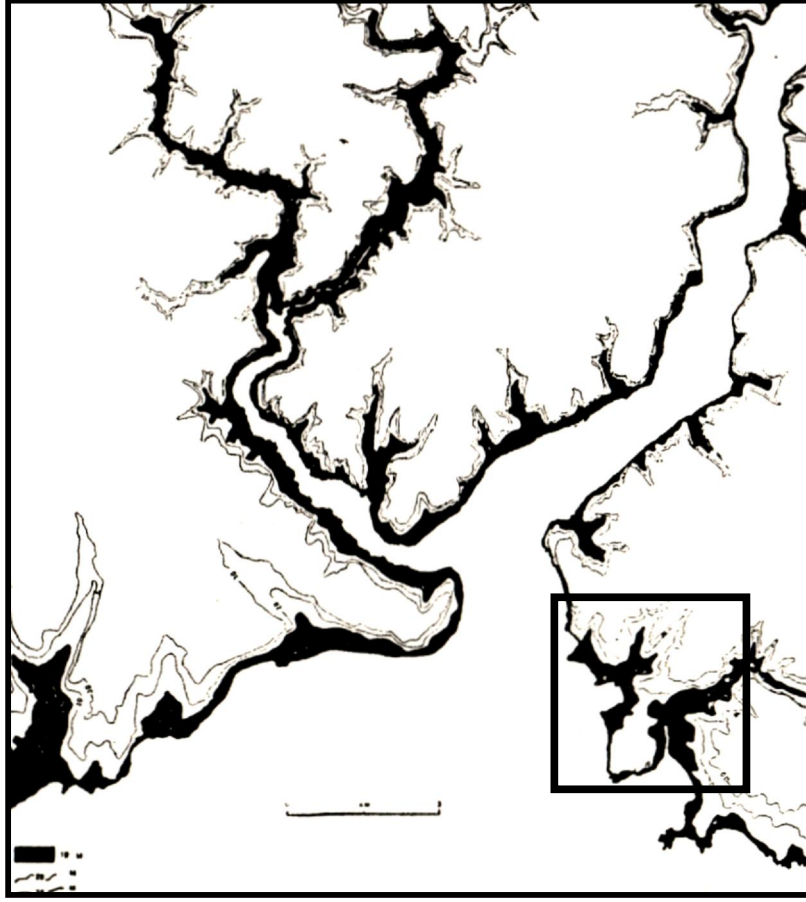
Yeldeğirmeni Sema, her ne kadar Rıhtım Caddesi'nin gelişimi ile birlikte etkinliği azalmış olsa da Karakolhane Caddesi üzerinde yer alan çarşı karakterindeki ticarî aksını bugün halen korumaktadır. Rıhtım Caddesi'nde oluşan ve çeşitli faaliyet alanlarında hizmet veren ikincil bir ticaret aksı da Kadıköy Çarşısı'nın devamı olarak bölgenin ticarî yapısını canlı tutmaktadır. Ticaretin iki aksa bölünmüş olması ve Kadıköy Çarşısı'na paralel olarak ticarî fonksiyonların yerleşim bölgesinin içlerine doğru yayılması, bölgedeki konut yerleşimini gölgede bırakmış ve Sema ikincil bir iş alanı haline getirmiştir (Eyüboğlu,1991). Yeldeğirmeni Sema, bugün özellikle Haydarpaşa'ya en yakın konumlu semt olarak, diğer ulaşım imkânlarının da çokluğundan ötürü, önemli bir aktarma noktası haline gelmiştir. Çok çeşitli perakende ve toptan ticaretin yer aldığı semtte, bunun yanı sıra konaklama, gıda ve ulaşım hizmetlerinin de yoğunlaştığını gözlemlemek mümkündür.

Ancak ticarî yoğunluğun iki ayrı aksta yer almaya başlaması, iki aksı birbirine bağlayan yollarda da ticarî faaliyetlerin türemesine ve mevcut doku içinde bazı bozulma ve dağılmaların yaşanmasına sebep olmuştur. Kadıköy Çarşısı'na yakınlığı ile alternatif bir iş alanı haline gelen Yeldeğirmeni Senti'nde, özellikle konut yapılarının giriş katları ticari fonksiyonlar yüklenmeye başlamış, bazı ticari faaliyetler ise konut ölçeğinde yapıların yetersiz kalmasından ötürü, yeni ve daha büyük ölçekli yapıların ilavesi gerekliliği söz konusu olmuştur. Konutların fonksiyonel değişikliğe uğraması, konutlar arasında ticari yeni yapılaşmaların yaşanması ve bunların Sementin geleneksel karakterine uyumu düşünülmeksizin gerçekleştirilmesi, Yeldeğirmeni Senti'nde mekânsal biçimlenmenin gerek plan düzleminde (iki boyutta) gerekse cephe düzeninde (üç boyutta) farklılaşmasına neden olmuştur.

3.4 Sementin Morfolojik Yapısı

Bir yerleşimin şekillenmesindeki en önemli etkenlerin başında yeryüzü koşullarının elverişliliği ve coğrafi konum gelmektedir. Gelişimin üst düzeyde olduğu kent noktaları göz önüne alındığında, eğimin elverişliliği ortak özellik olarak göze çarpmaktadır (Harita 3.4) (Tümertekin, 1997). Bunu yanı sıra bir yerleşimin göstermiş olduğu biçimsel özellikler, cadde-sokak yapısı, arazi kullanımı, ulaşım olanakları gibi özellikler doğrultusunda şekillenir. Bahsettiğimiz tüm bu etkenler bir araya gelerek, yerleşimin morfolojik yapısını oluşturur.

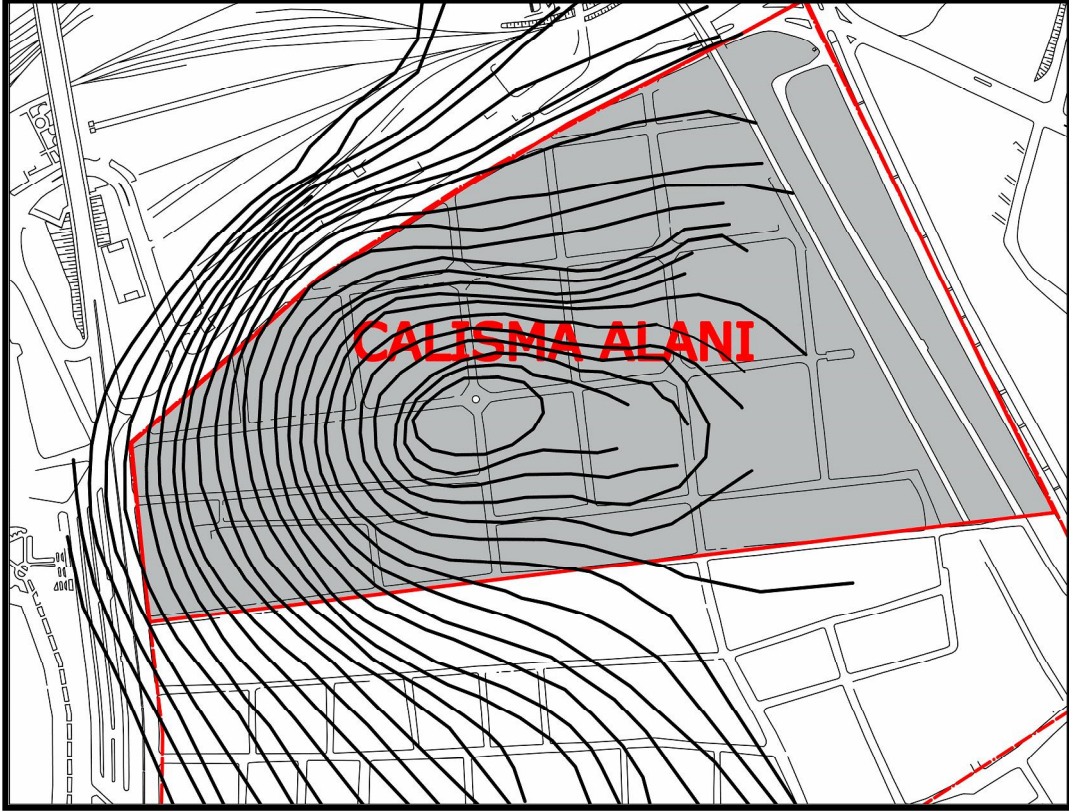
Yeldeğirmeni Senti, Kadıköy İlçesi'nde yaşanan gelişmelerin birinci derecede etkisi altında kalmış olan tarihi bir kent parçasıdır. Sementin gelişimindeki diğer bir önemli etken de hemen bitişiğinde bulunan ve kent yerleşimine katılmadan önce Haydarpaşa Çayırı olarak adlandırılan geniş alanda yaşanan gelişmeler olmuştur. Haydarpaşa Çayırının zaman içerisinde ulaşım yönünden bir merkez ve dağılma noktası haline gelmesi, deniz, demir ve karayolu ulaşım imkânlarına bir arada sahip olması ve bir liman bölgesi haline gelerek ticari etkinliğini artırması, Yeldeğirmeni Senti'nin de biçimlenmesini doğrudan etkilemiştir.



Harita 3.4 İstanbul'da yükselti kademeleri (Tümertekin, 1997)

3.4.1 Topoğrafik Durum

Yeldeğirmeni Senti, çalışma alanımızın güney sınırını oluşturan Uzun Hafız Sokak yakınında, Senti merkezi sayılabilecek bir bölgede %15'i bulan bir eğime sahiptir. Belirttiğimiz bu bölge ile deniz seviyesi arasındaki kot farkı 25 metredir (Harita 3.3) (Eyüboğlu, 1991). Yeldeğirmeni'nin bu topoğrafik yapısı, sent yerleşiminin şekillenmesinde önemli faktörlerden biri olmuştur. Batıdan doğuya ve kuzeyden güneye gidildikçe eğimin artmasına bağlı olarak, sokak oluşumlarında ve bina tasarımlarında önemli bir kot farkı etkisi gözlemlenmektedir. Binaların çoğunda bu eğimlerden yararlanarak oluşturulmuş bodrum katlar ve yüksek giriş katları bulunmaktadır. Eski eserlerde daha sık rastladığımız çıkmalar da, özellikle denize dik inen dar sokak dokularında manzaradan daha çok yararlanabilmek adına yapılan uygulamalar olarak Yeldeğirmeni'nde bugüne kadar tutunmayı başarmış olan bazı eski yapılarda da görülebilmektedir (Resim 3.2).



Harita 3.5 Çalışma alanı topografik yapısı



Resim 3.5 Yeldeğirmeni Nemlizade Sokak

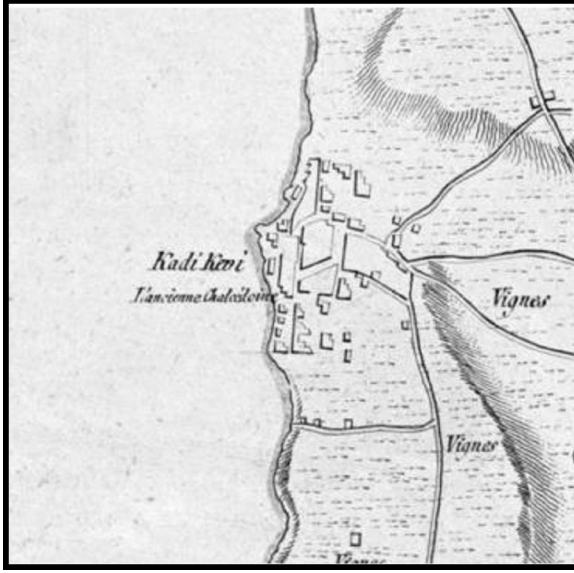
Semt içerisinde topografya açısından daha düz olan sokak yapılarında daha gelişmiş ve yoğun bir doku gözlemlemek mümkündür. Eğimin elverişli olduğu Karakolhane Caddesi, gerek eski tramvay hattının geçtiği gerekse ticaret fonksiyonunun en yoğun olduğu cadde olması itibarıyla bunun için önemli bir örnek teşkil etmektedir. Yine Rıhtım Caddesi de, deniz seviyesinde ve düz yapısıyla gelişimin daha hızlı yaşanmasına olanak sağlamıştır.

3.4.2 Sokak Yapı ve Geometrisi

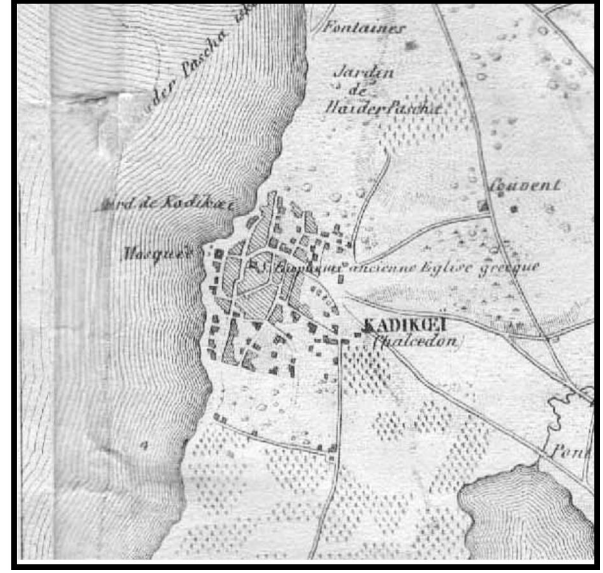
Bölgenin Osmanlı hâkimiyetinde olduğu yıllarda, ilk olarak ordunun eğitim alanı olarak kullandığı daha sonra bahçeli köşklarle bir mesire yerine dönüşen Yeldeğirmeni'nde Kadıköy'e paralel olarak yaşamaya başlanan yerleşim yoğunluğuyla birlikte, III. Selim'in (1789-1807) emriyle bölgede düzenli sokak yapıları oluşturulmaya başlanmıştır. (Şimşek, 1987) (Harita 3.5).

1845 yılından itibaren artık düzgün sokakların olduğu söylenen semtte, geçirmiş olduğu yangınlardan sonra yaşanan konut kayıpları ile birlikte, daha köklü değişimler yaşanmasının yolu açılmıştır (Harita 3.6). Özellikle büyük yangınlar sonucu dokuları yok olan kent parçalarının yeni düzenlemeleri için birtakım nizamnameler oluşturulmuştur. Oluşturulan ilk planlama kuralları ile, gerek yeni yapılaşmanın yangına karşı korunumu, malzeme seçimi, gerekse oluşturulacak yeni sokak ve yapı oranlarının düzenlenmesi üzerine odaklanılmıştır. Bunun yanında yeni planlama yaklaşımları gerçekleştirilen bölgeler üzerinde, birbirini dik kesen sokakların arasında kalarak oluşan dörtgen yapı adalarının oluşturulmasını esas alan ızgara plan tipi uygulanmaya başlamıştır (Çelik, 1996) (Harita 3.7, Harita 3.8).

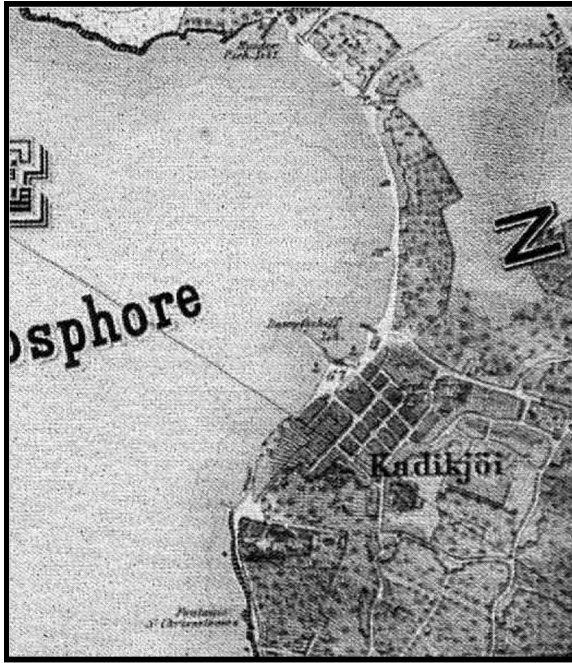
Bir yanda tarihi dokunun korunması kaygısı, diğer yanda artan konut ihtiyacı ve kent dokusunu yok eden büyük yangınlar, tarihi bölgeleri hızlı ve plansız tasarım yaklaşımları ile karşı karşıya bırakmıştır. Yeni yapılaşmaları, yeni planlama yaklaşımları ile gerçekleştirmeyi amaçlayan kuralcı düzenlemeler, Semtin değişen fiziksel biçiminin de belirleyicisi olmuştur. Yeldeğirmeni Semti'nin ızgara yerleşim dokusu üzerinde, geometrik formlu yapı adaları içinde bitişik nizamlı olarak konumlanan evlerin arkalarında bahçeleri yer almakta, bu da genel olarak yapı adalarında avlulu bir plan tipini yansıtmaktadır. Bazı sokak bitimlerinde, kentsel mekân oluşturmaya yönelik olarak yapılan kesik bina kütleleri ile yaratılmış kare formlu meydanlar yer almaktadır (Şekil 3.1, Resim 3.3).



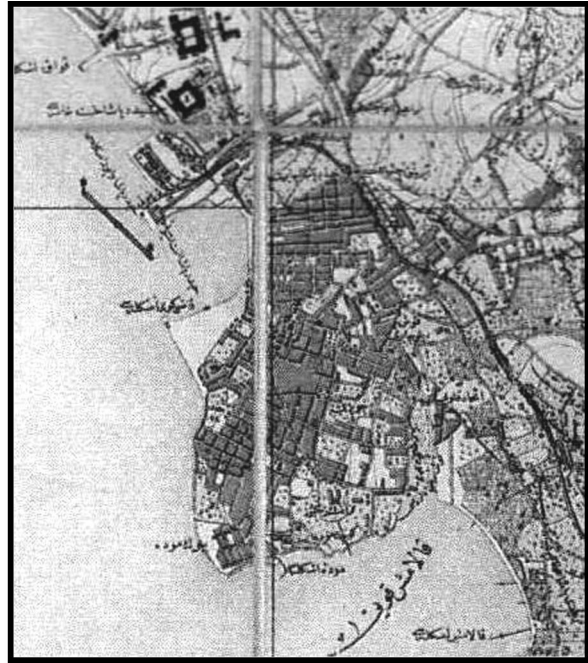
Harita 3.6 1807 Kauffer-Lechevalier haritası, Kadıköy(Fransız Kültür Kütüphanesi)



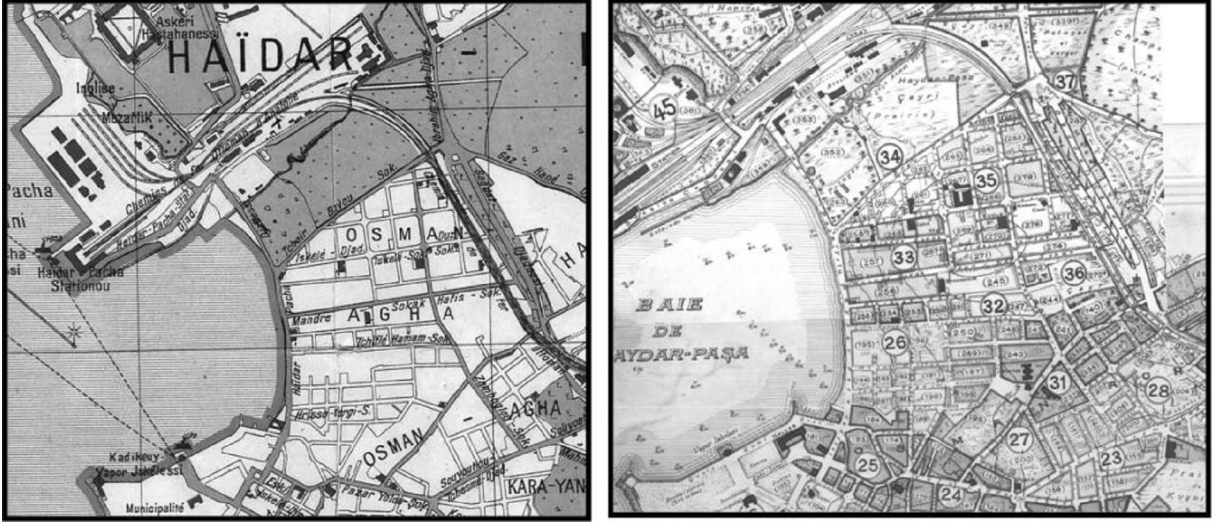
Harita 3.7 1844 Hellert haritası, Kadıköy(Fransız Anadolu Araştırmaları Enstitüsü Kütüphanesi)



Harita 3.8 1883 Stolpe haritası, Kadıköy
(Fransız Anadolu Araştırmaları Enstitüsü Kütüphanesi)



Harita 3.9 1911 Erkan-ı Harp haritası, Yeldeğirmeni ve çevresi dokusal gelişimi
(Fransız Anadolu Araştırmaları Enstitüsü Kütüphanesi)

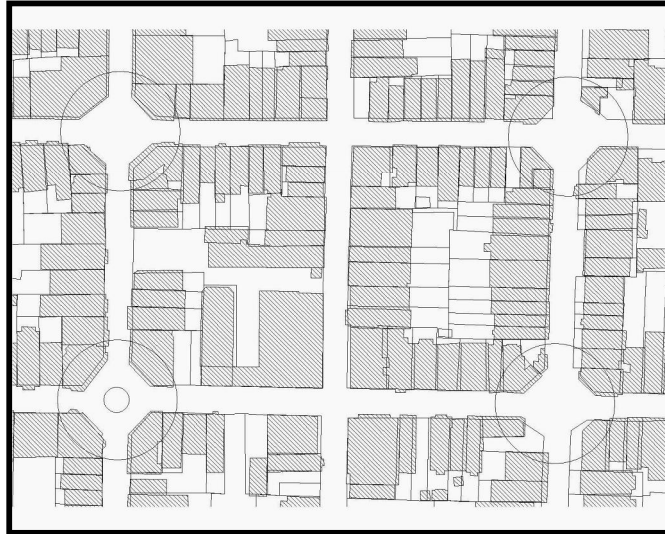


Harita 3.10 1922 Yeldeğirmeni ve çevresi cadde ve sokak dokusu

(Fransız Anadolu Araştırmaları Enstitüsü Kütüphanesi)

Harita 3.11 1930 Pervititch Sigorta Haritası (Taksim Atatürk Kitaplığı)

Yeldeğirmeni, bugün halen o dönem uygulanmış olan ızgara sokak dokusu yapısını korurken, değişen koşullar doğrultusunda parsel ve kütle yönünden farklılaşmalar yaşanmıştır. Nüfus artışına paralel olarak artan konut ihtiyacını karşılamak amacıyla büyük yapı adalarının bölünerek yeni yapı alanları yaratılması ve yeni sokakların oluşması, en belirgin biçimsel dönüşümler olarak göze çarpmaktadır.



Şekil 3.1 Yeldeğirmeni Meydan Düzenlemeleri



Resim 3.6 İskele Sokak ile Yeldeğirmeni Sokak Kesişimindeki Meydan

3.4.3 Semtte Arazi Kullanımı

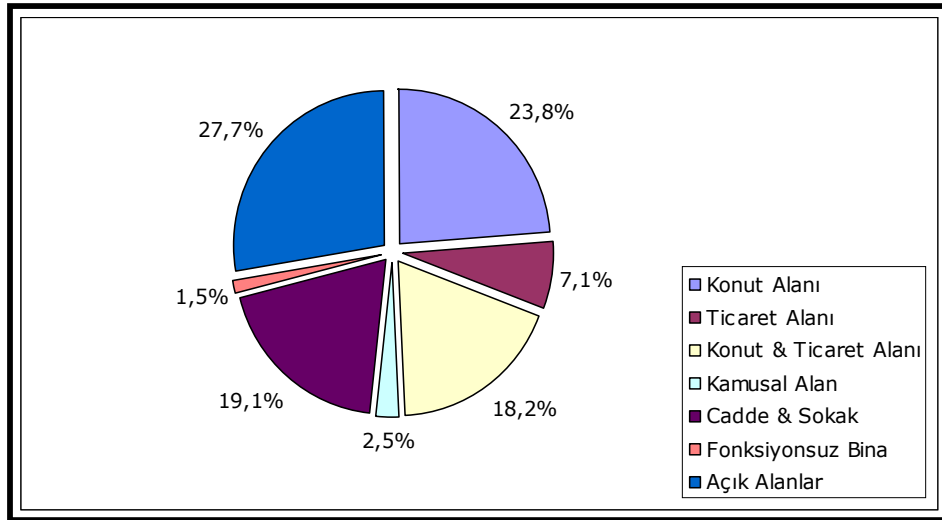
Bölgenin topografyasının yerleşime olanak tanınması ve iklimsel yönden rüzgâr etkisinin kuvvetli olması ile ilk yerleşim hareketlerinin başlamasının ardından, Kadıköy Çarşısı'nın etki alanını gün geçtikçe arttırması, Haydarpaşa Çayırının boş bir alan olmaktan çıkarak stratejik yönden güçlü bir kent parçası haline gelmesi ve merkezi konumu ile önemli ulaşım olanaklarının bir araya geldiği bir bölge olması ile Yeldeğirmeni büyük bir hızla gelişim göstermiştir.

Bitişik nizamlı geleneksel konut dokusu, ön cephede kaldırım hizasından başlayan ve arkada bahçesi bulunan bir plan tipi ile semte hâkim bir doku oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra nüfusun çok kültürlü bir yapı gösterdiği savaş öncesi dönemde her kültürün kendine ait oluşturduğu eğitim yapıları ve dini yapılar, Sementin işlevsel karakterini önemli ölçüde zenginleştirmiştir. Ticaret fonksiyonunun yoğunlaşması ve sadece Karakolhane Caddesi aksından çıkarak Rıhtım Caddesi ve bağlayıcı sokak dokuları üzerinde dağılması, bölgenin geleneksel yapı karakterine uymayan bazı farklı ticari yapı oluşumlarına neden olmuştur (Şekil 3.2).

Bugün ticari fonksiyonların yoğunlaşmasıyla ve önemli bir aktarma noktası haline gelmesiyle birlikte Yeldeğirmeni Sementi, ikincil bir konut alanı haline gelmiş ve Kadıköy'ün merkezine benzer bir karakterde, değişik fonksiyonların bir arada yer aldığı bir yoğun bir semt yapısına sahip olmuştur (Grafik 3.8).



Şekil 3.2 Yeldeğirmeni Senti İşlevsel Dağılımı



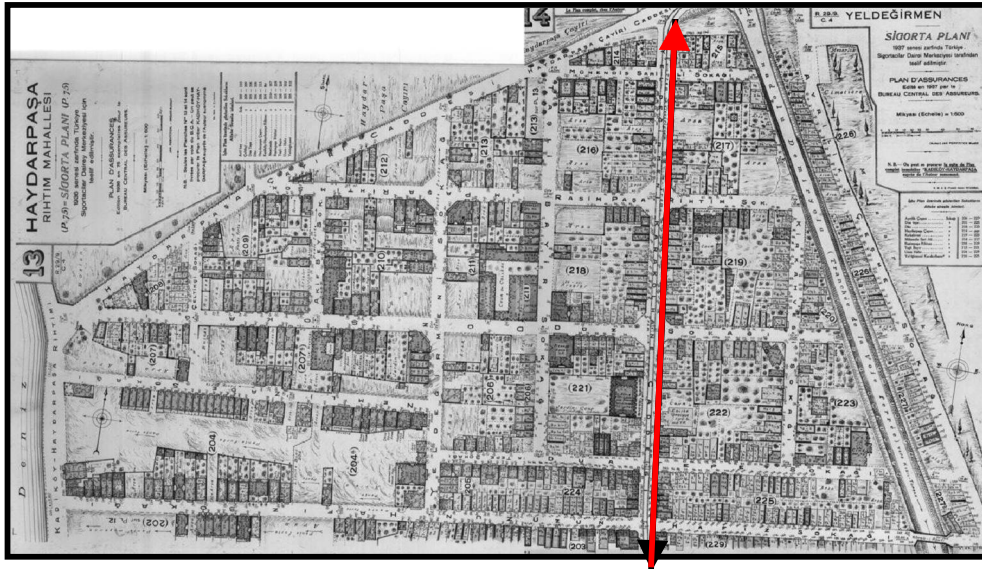
Grafik 3.8 Arazi kullanım yüzdeleri (İBB Analiz Çalışması, 2007)

3.4.4 Ulaşım Yapısı ve Yaşanan Değişimler

19. yüzyılın başlarında, halen bir yaya kenti olan İstanbul, aynı yüzyıl içinde gerek toplu taşıma olanakları ile tanışmış, gerekse araç yoğunluğu günden güne artmıştır. Denizyolu, demiryolu ve tramvay hatlarının oluşmasıyla güçlenen ve yaygınlaşan ulaşım ağı, kentin

biçimlenmesinde önemli etkenlerden biri olmuştur (Tekeli, 2001). Yeldeğirmeni Semt'i de, İstanbul'da sayılabilecek mevcut ulaşım olanaklarının tümünü kapsayan ve bu konumu ile kent içinde önemli bir merkez haline gelen, bu nedenle sürekli canlılığını koruyan bir yerleşim bölgesi olmuştur. Kara, demir ve denizyolu ulaşım imkânlarının tümünü bir arada sunan nadir merkezci noktalardan biri olarak çalışma alanımız İstanbul'un en önemli yerleşim bölgelerinden birinde konumlanmıştır.

Kronolojik olarak incelendiğinde, 1857 yılında başlayan düzenli vapur seferleri, 1906 yılında yapımına başlanarak 2 yıl içerisinde tamamlanan Haydarpaşa Gar Binası, vapur seferlerinin kullanımını arttırmak amacıyla 1915–1917 yılları arasında yapılan Haydarpaşa İskelesi, 1928 yılında Üsküdar-Bağlarbaşı-Kısıklı hattında gerçekleşen ve Yeldeğirmeni Semt'i'ni de içine alan tramvay seferleri , 1947 yılında Haydarpaşa Köprüsü'nün açılımla raylı sistemin desteklenmesi ulaşım olanaklarının şekillenmesinde belirtilebilecek en önemli etkenlerdir (Harita 3.11).

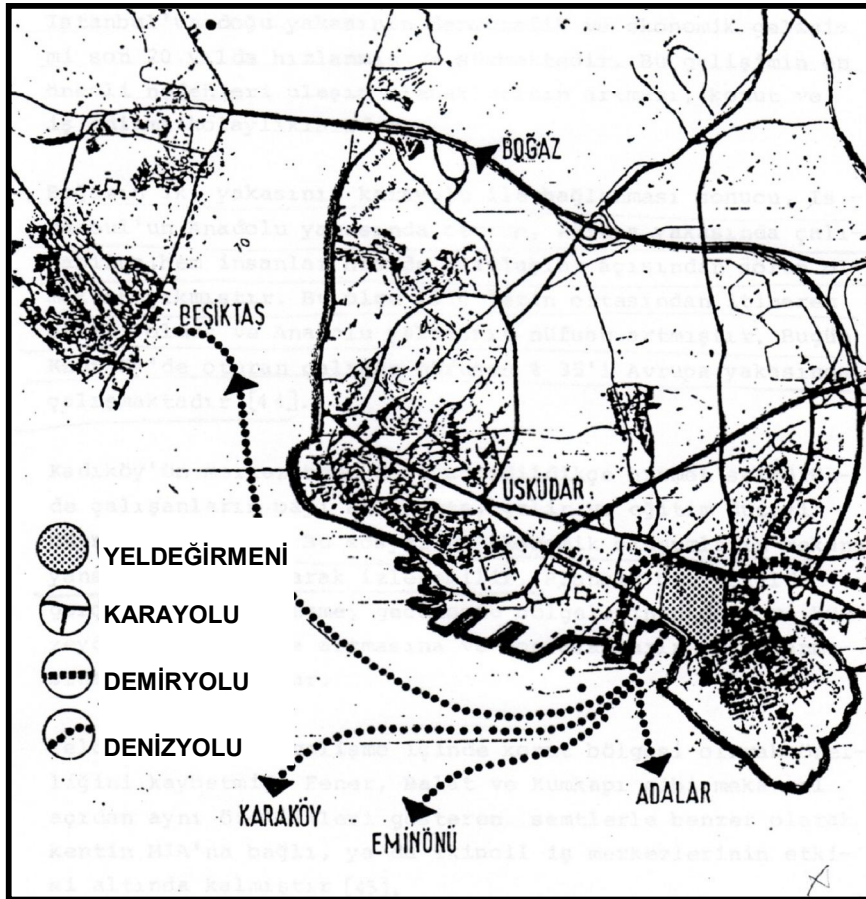


Harita 3.12 1930 Pervititch sigorta haritası, Karakolhane Caddesi üzerinden geçen Yeldeğirmeni tramvay hattı (Taksim Atatürk Kitaplığı)

Ticaret fonksiyonu önemli ölçüde yoğunlaşan ve sahip olduğu ulaşım imkânları ile birlikte İstanbul'un diğer bölgeleri için de önemli bir aktarma noktası haline gelen Kadıköy'de yaşanan nüfus yoğunluğu, karayolu ulaşımında önemli yoğunlukların oluşmasına neden olmuştur. Gerek ana arterlerin genişletilmesi, gerekse ilave karayolu ulaşım alternatifleri ile trafik sorunu giderilmeye çalışılmıştır. Özellikle Rıhtım Caddesi'nin oluşturulması ve

Haydarpaşa boyunca devam ederek E5 Karayolu'na bağlanması bölge için karayollarının gelişimi yönünden önemli bir adım oluşturmıştır.

Bugün kentin birden çok noktasına ulaşım sağlayan yoğun deniz seferleri, vapurların yanı sıra deniz otobüsleri ile daha da ivme kazanırken, demiryolu ulaşımı, Haydarpaşa İskelesi ile desteklendikten sonra daha da etkin olarak kullanılmaya devam etmektedir. Karayolu ve demiryolu kullanım yoğunluğunun artması ile birlikte, tramvay İstanbul genelinde karayolu kullanımını işgal eden bir ulaşım şekli olarak görülmeye başlayarak etkisini kaybetmeye başlamış, Yeldeğirmeni Senti içinden geçen hat 1947 yılında Rıhtım Caddesi'ne taşınmış, bir süre sonra da tamamen kaldırılmıştır. Yeldeğirmeni, bugün yapımı halen sürmekte olan ve İstanbul'un en gelişmiş raylı sistemi olarak iki kıtayı deniz altından birleştirmeyi hedefleyen Marmaray projesinin de Anadolu Yakası'ndaki karşılayıcı durağı olacak ve ulaşım yönünden konumunu daha da kuvvetlendirecektir (Şekil 3.3).



Şekil 3.3 Kadıköy ve Çevresi Ulaşım Yapısı(Eyüboğlu, 1991)

4. KADIKÖY VE YELDEĞİRMENİ'NİN TARİHSEL SÜREÇTE KENT İÇİNDEKİ MEKÂNSAL DEĞİŞİMİ

Mekânsal değişimi etkileyen gerek o bölgenin yaşadığı tarih ve sahip olduğu kültür, gerekse fiziksel biçimlenmesine etki eden kuralcı yaklaşımlardır. İstanbul'da özellikle ilk yerleşim bölgeleri olan ve tarihi dokuya sahip tüm yerleşim alanlarında olduğu gibi Kadıköy – Yeldeğirmeni de, Bizans dönemine uzanan tarihi ve İstanbul kenti için gerçekleştirilen planlama yaklaşımlarının etkisi altında, geçen zaman içerisinde hissedilir bir mekânsal değişim süreci yaşamıştır.

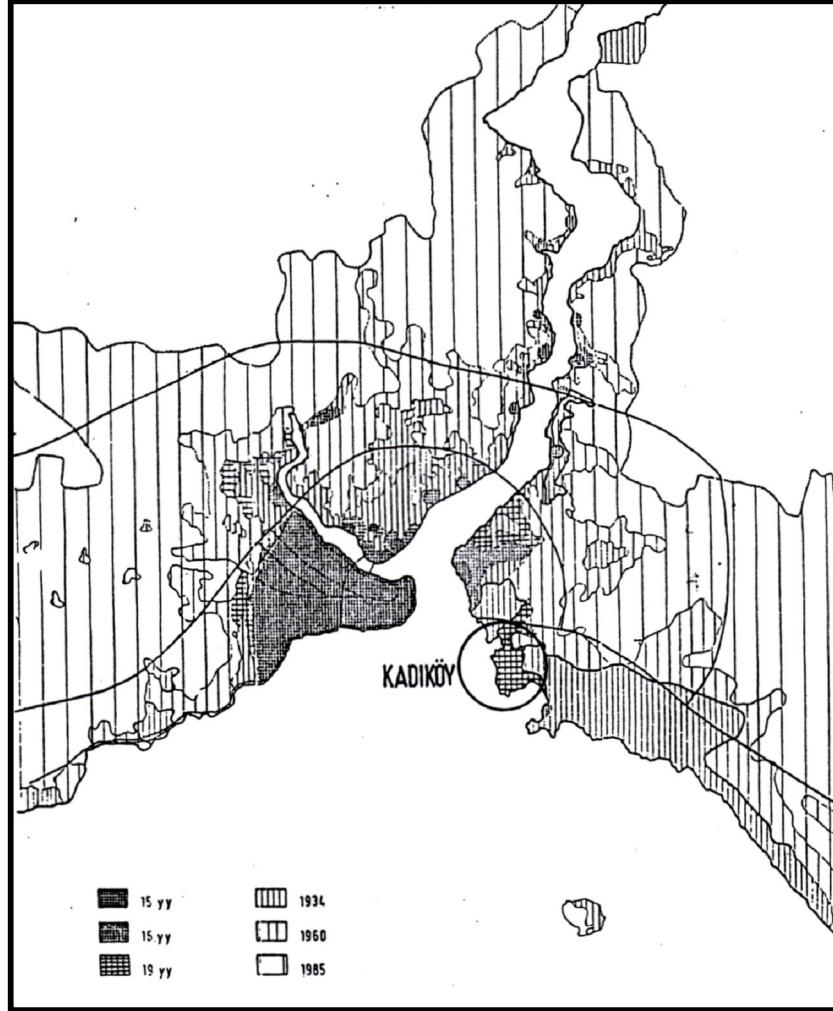
Yeldeğirmeni bölgesi ve yakın çevresinin geçmişini incelediğimizde, karşımıza Kalkhedon (Kadıköy) ve Karkhadon (Fikirtepe) yerleşimleri çıkar. Söz konusu bölgede kıyı çizgisi ve doğal görünümün, M.Ö. 5500 tarihlerinde bugünkü şeklini aldığı kabul edilir. Zaman çizgisinde M.Ö. 3000 tarihlerine kadar gidilebilen bu iki yerleşim, adlarının Fenikece olmasından da anlaşılacağı üzere Fenikelilerin kurduğu kentler olup, bu halkın Karadeniz'e gidiş-gelişlerinde kullandığı ara istasyonlar konumunda yer almıştır. Fikirtepe'den Moda Burnu'na kadar olan, Yeldeğirmeni'ni de içine alan bölgede detaylı arkeolojik araştırmalar yapılmış olmasa da, Fenikelilerden kalma birçok kalıntı bulunmuştur (Türker, 2008).

Daha sonra, M.Ö. 7. yüzyılda, Akha'ların bir kolu, bu iki kenti ele geçirmiş ve Kalkhedon'u başkent yaparak bir devlet kurmuştur. Civar bölgelerle yoğun ticarî faaliyetlerde bulunulmuştur. Persler'den, Bitinyalılar'dan ve Gotlar'dan korunmak amacıyla yapılan kent surlarının, Haydarpaşa Çayırı ile Kuşdili Çayırı bölgesinde olduğundan hareketle, bugünkü Yeldeğirmeni'nin tam ortasından geçtiği söylenebilir (Türker, 2008).

En parlak dönemini M.S. 3. ve 4. yüzyıllarda Roma İmparatorluğu döneminde yaşayan Kalkhedonia, uzun bir zaman içerisinde Anadolu'nun birçok bölgesi gibi; Fenikeliler, Yunanlılar, İskitler, Persler, Avarlar, Romalılar, Pontuslular, Emeviler, Abbasiler, Selçuklular, Bizanslılar gibi toplulukların boy gösterdiği bir bölge olmuştur. 7. yüzyılda, Arap, Pers ve Avar saldırılarına uğrayan bölge, 13. yüzyılda Haçlı Seferleri'nde de büyük bir tahribata uğramıştır. 14. yüzyılda ise Osmanlı akınlarına maruz kalarak tamamen harap bir kent görünümünü almıştır (Türker, 2008).

Bölge, son olarak, 1353 tarihinde Orhan Bey tarafından Osmanlı topraklarına katılmış, Fatih Sultan Mehmet, İstanbul'u fethettikten hemen sonra arpalık olarak bölgenin yönetimini

İstanbul Kadısı Celalettin Hızır Çelebi'ye vermiş ve 'Kadıköy' ismi buradan doğmuştur. Bizans döneminde henüz kentle ilişkisi bulunmayan bölge, Osmanlılar'ın hâkimiyetinde itibaren yaklaşık 500 yıl boyunca ıssız, gelişmemiş, bağlar, bahçeler ve çayırarla kaplı bir köy olarak kalmıştır. Bu dönemde, ilçede toplam 800 ev olduğu kaydedilmiştir. Haydarpaşa ve civarında, yüzyıllarca bakır kalmış büyük çayırılık alanlar yer almıştır; (yerleşim öncesi Yeldeğirmeni'ni kapsayan) Haydarpaşa Çayırı, Uzunçayır, Moda Çayırı, Kuşdili Çayırı, Paşa Çayırı gibi (Atılğan, 2007).



Harita 4.1 İstanbul yıllara göre kent sınırlarının gelişimi (Eyüboğlu, 1991)

16. yüzyılda, Fransızlar'a tanınan kapitülasyonların ardından, Moda ve yakın çevresine batılı tüccarlar yerleşir. Yeldeğirmeni ise daha orta halli gayrimüslimlerin görüldüğü bir mahalledir. Evliya Çelebi'nin Seyahatname'sinde, eserin yazıldığı 17. yüzyılda ilçenin bir Müslüman, yedi Rum mahallesinden oluştuğunu yazmıştır. Sahile yakın bölgelerde balıkçılıkla uğraşan Rumlar, daha içerilerde ise tarımla uğraşan Türkler yaşamıştır. Üsküdar bölgesinden Rumeli

yakasına geçiş, Kadıköy bölgesine oranla çok daha kolay olduğu için, Kadıköy yerleşim yönünden hep Üsküdar'ın gerisinde kalmıştır (Eyüboğlu, 1991).

18. yüzyıla kadar Rum nüfusunun da Osmanlı ile i içe yaşadığı ve bahçe içi yazlık köşğlerin yer aldığı bir sayfiye karakterine sahip olmuştur. Aynı yüzyılın ikinci yarısında, ordunun toplanma ve eğitim alanı olarak kullandığı Yeldeğirmeni'nde, 1700'lerin sonu, 1800'lerin başında sokaklar ile birlikte daha düzenli bir yerleşim dokusunun oluşmaya başladığı görölmektedir. 19. yüzyılda üst düzey yöneticilerin de ilgi gösterdiği bir yazlık bölge haline gelmiştir (Eyüboğlu, 1991). Haydarpaşa ayırına komşu bir bölge olması bu özelliğini pekiştirmiştir.

19. yüzyılın sonlarına doğru, özellikle Moda ve Yeldeğirmeni bölgesine gayrimüslümler ile levantenlerin daha sıklıkla yerleştiği görölmüştür. Dağhamamı-Kuzguncuk'ta 1872'de çıkan yangının ardından buradaki Museviler de Yeldeğirmeni'ne yerleşerek havralarını kurmuşlar, yine Yeldeğirmeni'nde, aynı yıllarda bir de Rum Ortodoks kilisesi açılmıştır (Atılğan, 2007).

1869'da Üsküdar Sancağı'na bağlanan Kadıköy bölgesinin asıl gelişmesi, 20. yüzyılın hemen başında Haydarpaşa Askerî Hastanesi (1899) ve Haydarpaşa Garı (1908) gibi binaların inşaatlarının tamamlanması ve Selimiye Kışlası'nın önem kazanmasıyla başlamıştır. Aynı dönemde (1857) hizmete giren düzenli vapur seferleri ve Haydarpaşa-İzmit demiryolu seferleri ile gelişim hız kazanmıştır (elik, 1996). 1856 ve 1878 yıllarında, Kadıköy tarihinde iki büyük yangın kaydedilmiş, toplam 400 yapının kül olduğu bu yangınların ardından, bölgede daha batılı bir kent gelişimi gözlenmiştir; Rum ve Ermeni kiliseleri çevresinde meydanlar yaratılmış, bu meydanların etrafında ızgara plan uygulaması yapılmıştır. 1906–1908 yıllarında süren Haydarpaşa Garı ve demiryolu inşaatında çalışmak üzere gelen Alman işçiler de Yeldeğirmeni'ne yerleşmiş ve burada kendi çocukları için bir okul inşa etmişlerdir. Yeldeğirmeni'ndeki bu binalar, İstanbul'un ilk “apartman”ları olarak tarihe geçer. Kadıköy'e 1892 yılında Hasanpaşa Gazhanesi'nin yapılması ile havagazı gelmiş, 1894 yılında şehir suyu şebekesi kurulmuştur. 19. yüzyılın sonuna gelindiğinde Haydarpaşa ayırı artık iyice küçülmüş, Yeldeğirmeni'nde ızgara planlı bir mahalle dokusu şekillenmiştir. 1860'larda, İstanbul'un ilk imar planlarında Kadıköy konu edilmemişse de, 1912–1914 dönemindeki ikinci imar çalışmalarında, bölge için bazı yol ve altyapı inşaatları yapılmıştır. Aynı dönemde Şehremini Cemil Paşa'nın ‘Şehir ve Semt Parkları’ projesi kapsamında bazı çalışmalar yapıldığı kaydedilmiştir (Tekeli, 2001). Kadıköy'e 1928 yılında elektrik gelmiş, 1929 yılında da ilk tramvay hattı açılarak işlemeye başlamıştır. 23 Mart 1930'da Kadıköy, Üsküdar'dan

bağımsız olarak ilçe özelliği kazanmış ve gelişimine ivme kazanarak devam etmiştir.

4.1 Cumhuriyet Öncesi Mekânsal Yapı

1830’lardan Cumhuriyetin kuruluşuna kadar yaşanan 100 yıla yakın süreçte kentsel anlamda hissedilir bir değişimin yaşanmaya başlanması, Tanzimat dönemi ile olmuştur. Fransız devrimi sonrasında, batıda yaşanan sanayileşme hareketlerinin bir yansıması olarak, Osmanlı Devleti’nde de bu dönemde adı modern etkilerin başladığı görülmüştür. Avrupa’da yaşanan modern hareketler, Osmanlı Dönemi’nin gerek ekonomik yapısını, gerek yönetim yapısını etkilemiş, yaşanan kurumsal reformlar, kent dokusunun biçimlenmesinde ve mimari üzerinde de etkisini göstermiştir (Çelik, 1996).



Şekil 4.1 1906 Goad haritasına göre çalışma alanı parsel ve yapı kütleleri

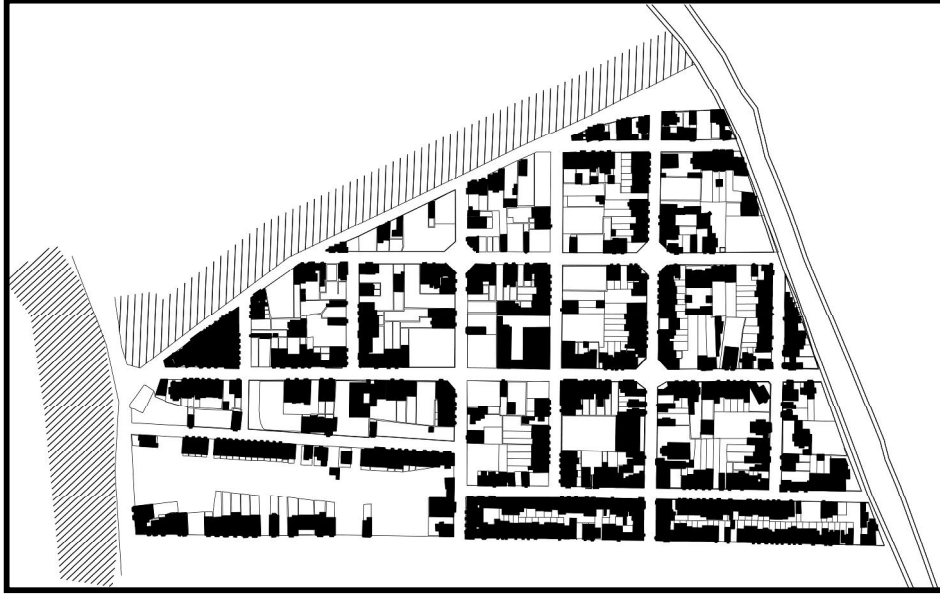
Tanzimat Fermanı’ndan sonra, kentin planlanması ve yapılanma hareketlerinin düzenlenmesi için ilk yasal girişim 1848 yılında hazırlanmış olan Ebniye Nizamnamesi ile olmuştur. Avrupa’da yaşanan kentsel düzenlemelerden esinlenerek hazırlanan bu tasarı, kentin en büyük problemi olan yangına karşı korunumlu olması için, ahşap yerine kâgır bina yapımını zorunlu kılmıştır. Takip eden yıllarda düzenlenen 1863 ve 1882 nizamnameleri, 1848 nizamnamesinin değinmediği sokak düzenlemeleri üzerine eğilerek, sokakların genişliklerine göre sınıflandırılması ve bina yükseklikleri ile sokak genişlikleri arasındaki orantının sağlanmasını amaçlamıştır. Bu dönemde özellikle yıkıcı yangınların etkisiyle neredeyse tamamen yok olan

küçük kent parçalarının planlanması üzerine çalışmalar yapılmıştır. Sokakların genişliklerine göre sınıflandırıldığı düzenlemelerde amaçlanan, yeni yapılaşmaların belirlenen kurallar çerçevesinde geliştirilmesi amacını taşımaktadır. 1848 Nizamnamesine göre sokaklar 3 gruba ayrılmış; genişliği 7,60 metreden az olmayanlar büyük caddeler, 6 metreden az olmayanlar adi caddeler, 4,50 metreyi geçmeyenler sair sokaklar olarak adlandırılmıştır. Takip eden 1863 nizamnamesinde bu sınıflandırmaya 2 yeni ölçüt eklenerek, en geniş caddeler 11,50 metreye çıkarılmıştır. 1882 Ebniye Kanunu düzenlemesinde ise 11,50 metre ölçüsü korunurken, sair sokaklar olarak adlandırılan en alt grubun 4,50 metre olan sınırı 7,60 metreye çıkarılmıştır.

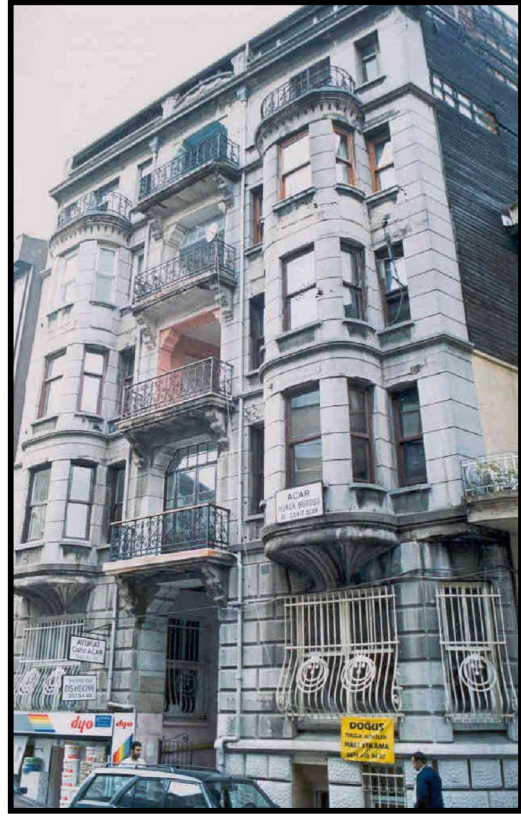
1882 Ebniye Nizamnamesinin oluşturulduğu dönemde, Osmanlı yönetiminde belediye olgusunun oldukça güçlendiği, bunun da kent düzenlemelerini yakından etkilediği görülmüştür (Tekeli, 2006). Tanzimat sonrası düzenlenen nizamnamelerde görülen ortak yaklaşım, birbirini dik kesen geniş cadde ve sokakların arasında kalarak oluşturulan dörtgen planlı yapı adalarından meydana gelen ızgara plan tipini uygulamak olmuştur (Çelik, 1996). Yeldeğirmeni Senti de, uygulaması mahalle ölçeğinde, kent bütünü içinde yamavari olarak nitelendirebileceğimiz ızgara plan tipi örneklerinden birini oluşturmaktadır.

1900lü yıllara gelindiğinde artık daha da bilinçlendiği görülen kentsel planlama yaklaşımlarında, yangın ve deprem riski sorunu ele alınmaya başlanmıştır. Eş zamanlı olarak sigorta şirketleri örgütlenmeye başlamış, İstanbul'un ilk sigorta haritası Goad tarafından yine bu dönemde hazırlanmıştır. Yeldeğirmeni'ni ni içine alan Goad haritasında, uygulanmış ızgara plan sistemi okunurken, henüz detaylı bir parsel düzenlemesinin söz konusu olmadığı görülmektedir (Şekil 4.1).

İstanbul'da nüfus, kültürel değişim ve batılılaşma hareketlerin etkisi ve yangın riskinin önlenmesi amacıyla apartman oluşumları gözlemlenmeye başlamış ve Yeldeğirmeni Senti de gayrimüslim nüfus yapısının etkisiyle ilk apartmanların uygulandığı yerleşimlerden biri olmuştur. 1909 yılında başlayan semtteki apartmanlaşmadan bugüne çok fazla örnek kalmış olmasa da, şu an halen ayakta durabiliyor olanlar, o dönemin mimari dili hakkında önemli bilgiler vermektedir (Resim 4.1). Bugün isimleri değiştirilmiş olanlar varsa da Kehribardjı, Menase, Celal Muhtar, Demirciyan, Sünget ve Valpreda Apartmanları, Yeldeğirmeni sınırların içinde inşa edilmiş, İstanbul'un konut olarak yapılan ilk apartmanlarından.



Şekil 4.2 1937 Pervititch Sigorta Haritasına göre çalışma alanı parsel ve yapı kütleleri



Resim 4.1 Yeldeğirmeni Senti'nde ilk apartmanlar

4.2 1930’larda Kadıköy Yeldeğirmeni

Cumhuriyetin ilanıyla birlikte, kent planlamasına ilişkin daha kapsamlı ve daha çağdaş yaklaşımlar oluşturulmaya başlanmıştır. Kentsel düzenlemelerin gelişerek kurumsallaşması adımları 1930lu yıllarda yapılan yeni kanun düzenlemeleri ile atılmıştır. Bu dönemde planlama yaklaşımlarını düzenleyen Ebniye Nizamnamelerini devam ettirecek nitelikte kente ve kentliye çağdaş bir yaklaşım geliştirmeyi amaçlayan Belediye Kanunu (1930), Yapı ve Yollar Kanunu (1933), kent planlama öğelerini ve yaklaşımını belirleyici nitelikteki Plan Yapım Talimatnamesi (1936) gibi yasalar çıkarılmıştır. Ayrıca kentlerde bina yapımı konusunda sorumluluk, ilgili meslek gruplarına verilerek, planlama konusunda önemli bir gelişim adımı atılmıştır. Daha bilinçli bir kentsel planlama yaklaşımı yaratmayı amaçlayan bu düzenlemeler, daha bütüncül planlamalar geliştirilmesini hedeflemekteydi. Cumhuriyet döneminde oluşturulan bu kente yaklaşım sistemi, 80’li yılların ve hatta daha sonrasının bile planlama yaklaşımlarının belirleyicisi olmuştur. Ancak İkinci Dünya Savaşı’nın kent ekonomisine olumsuz etkileri, nüfusun etkili bir unsur oluşturmaması ve İstanbul’un merkezci özelliğini kaybetmiş olması, doğru öngörüler ortaya konarak kentsel planlama çalışmaları gerçekleştirilmesine engel olmuştur (Tekeli, 2001).

1937 yılı Yeldeğirmeni Pervetitch sigorta haritasına baktığımızda, Goad döneminden bu tarihe kadar, kent parçasının üzerinde çalışıldığını ve yapılan kurumsal düzenlemeler doğrultusunda detaylı bir parselasyon çalışmasının gerçekleştirildiğini, büyük yapı adalarının bölünerek yeni yapı oluşumlarına imkân verildiğini görmekteyiz (Şekil 4.2).

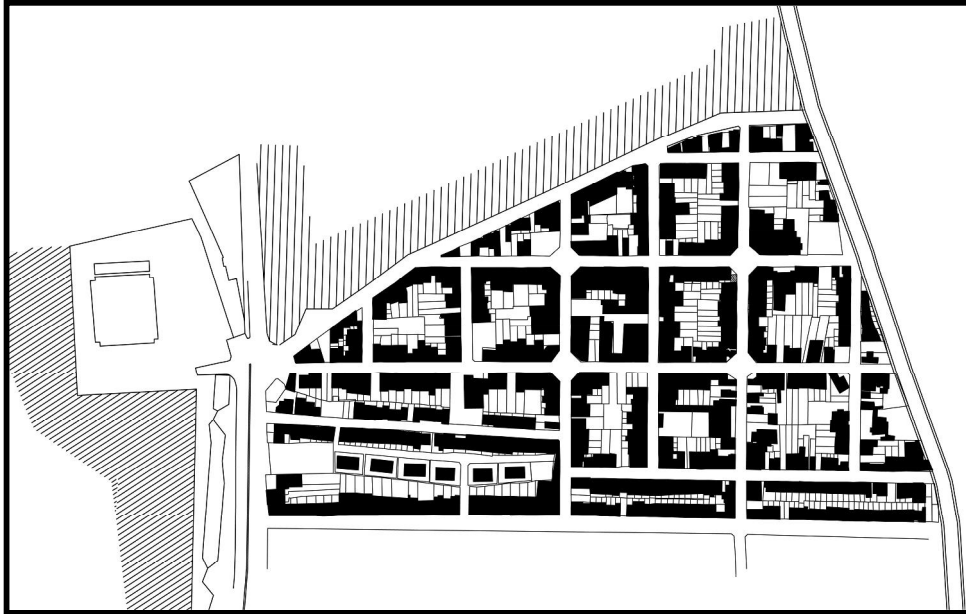
Savaş sonrası yapılanma sürecine giren diğer tüm dünya ülkeleri gibi Türkiye’de önemli değişimlerin yaşandığı bir döneme girmiştir. Yaşanmaya başlanan beklenmedik hızlı kentleşme süreci ve sanayinin hızlı gelişimi doğrultusunda gerek iş alanlarının gerekse nüfusun yoğunlaşması sonucu, İstanbul, başta olmak üzere kentlerin altyapı yetersizlikleri ortaya çıkmıştır. Bu durumda kentleri bu hızlı değişim sürecine ayak uydurabilecek kurumsal bir takım düzenlemeler gerçekleştirilmiştir. 1945 yılında İller Bankası’nın kurulması, 1948 yılında çıkarılan Belediye Gelirleri Kanunu, 1954 yılında kat mülkiyetine olanak tanıyan yeni yasal düzenleme, 1958 yılında İmar ve İskân Bakanlığı’nın kurulması en önemli gelişmeler olmuştur. Büyük bir göç olgusunun yaşandığı bu dönemde en büyük sorun farklı gelir gruplarındaki nüfusa konut temin edebilmektir. Bu yıllarda, yapı adalarının dolmaya başladığı ve düşeyde çok katlı yapılaşmanın yaygınlaştığı gözlemlenmektedir (Tekeli, 2008).

19. yüzyıldan itibaren yerleşimin daha net gözlemlenebildiği, Yeldeğirmeni Senti, 20. yüzyılın başında bugünkü fiziksel biçimlenmesini ortaya koymaya başlamıştır. Nüfusun ve sosyoekonomik yapının göstermiş olduğu çeşitlilik yapılaşmada da etkisini göstermiştir. Yeldeğirmeni’nde, gayrimüslim nüfusu oluşturan Yahudiler, Rumlar, Ermeniler ve Almanlar kendi dinlerine ve eğitim sistemlerine uygun binalar yaparak, Senti mekânsal yapılaşmasına farklı bir boyut kazandırmışlardır. Türkler’in de cami yapımıyla birlikte kültürel çeşitlenmenin arttığı semtte bu kamusal yapılar çevre yapılaşmayı da etkileyen hakim öğeler olmuşlardır.

4.3 1980’lerden Bugüne Senti Yapısı

1970’lerden sonra sanayinin Anadolu Yakası’nda kendini daha güçlü göstermesiyle birlikte, bölgeye bir göç hareketi başlamıştır. Sanayi dokularının oluşmasına paralel olarak, özellikle 1973’te Boğaziçi Köprüsü’nün inşasından sonra önem kazanan E-5 karayolu ile demiryolu hattı arasında kontrolsüz ve hızlı bir yapılaşma sürecinin daha yoğun olarak devamına yol açmıştır (İBB Şehir Planlama Denetleme Rapor Çalışması, 2008).

Yeldeğirmeni Senti özelinde baktığımızda, Pervetitch haritasından 1985 yılı haritasına gelindiğinde, %100’e yakın bir yapı yoğunluğu gözlemlenebilmektedir (Şekil 4.3). Özellikle

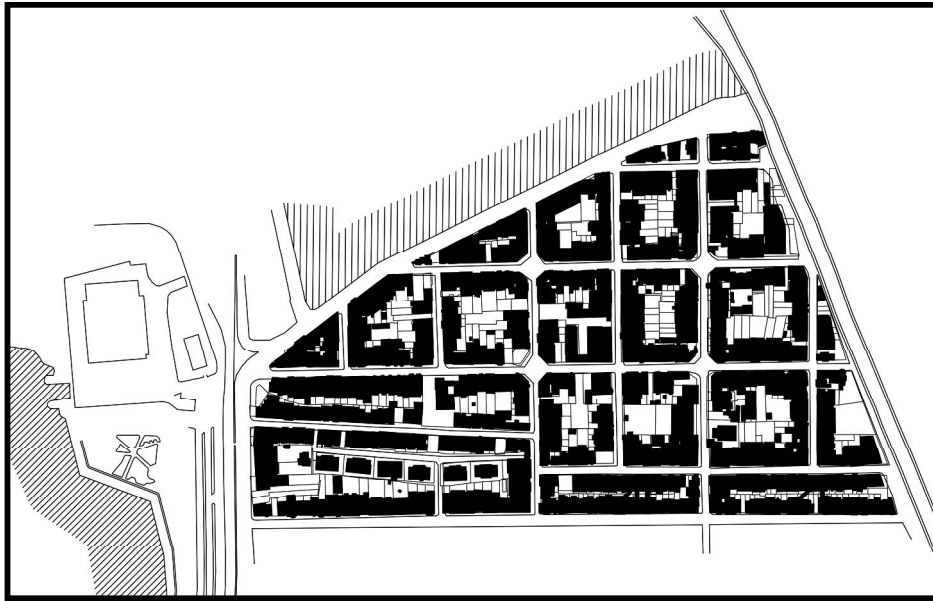


Şekil 4.3 1985 yılı çalışma alanı parsel ve yapı kütleleri

Kadıköy Çarşısı'nın İstanbul'un merkezi iş alanlarından biri olarak gelişmesiyle önemli bir hareketlenme yaşayan bölgede yapılaşma önemli ölçüde artmıştır. Bu yıllara kadar hızla artan nüfusun, yapılaşma sürecinin tamamlanmasıyla birlikte dengelendiği görülmüştür.

Cumhuriyet sonrası dönemde yapılan yasal düzenlemeler ile temel olarak şekillenen bu tip bölgeler ilerleyen zamanlarda kent planı ölçeğinde yoğun bir değişim yaşamamış ancak, hızlı kentleşmenin ve fonksiyonel değişikliklerin yaratmış olduğu yapı ölçeğindeki tahribat doku karakterini olumsuz yönde etkilemiştir.

1990'lara gelindiğinde artık yapı adalarında boş parsel görmenin neredeyse imkânsız olduğu bir yoğunluk söz konusudur (Şekil 4.4). Nüfus doygunluğunu karşılamak amacıyla gerek yatayda gerekse dikeyde hızlı bir yapılaşma yaşanarak Sementin tarihi dokusu önemli bir tahribata uğramıştır. Tarihi yapıların korunması adına da gerekli çabanın tam olarak gösterilemediği Sementin çehresi, betonarme yapıların yükselmesi ile önemli ölçüde değişmiştir. Ticaret fonksiyonunun büyük bir yoğunluk kazanması ve tek aks üzerinde iken yerleşim dokusu içine kontrolsüz olarak dağılması ile birlikte, duyulan mekânsal ihtiyaç, kontrolsüz yapı eklemlenmeleriyle giderilmeye çalışılmış, bu da Sementin tarihten gelen avlulu plan yapısını bozmaya başlamıştır. Eski kültürel çeşitlenmesi ile zengin bir yerleşim dokusu gösteren semtte, çok katlı yapılaşmanın eski doku ile uyumsuzluğu, semt kimliğini de büyük ölçüde yok etmiştir.



Şekil 4.4 2008 yılı çalışma alanı parsel ve yapı kütleleri



Resim 4.2 1966 Hava Fotoğrafi, Yeldeğirmeni
(<http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx>)



Resim 4.3 1982 Hava Fotoğrafi, Yeldeğirmeni
(<http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx>)



Resim 4.4 2008 Hava Fotoğrafi, Yeldeğirmeni
(<http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx>)

4.4 Yeldeğirmeni Senti Mimari Özellikleri

Ahşap yapıların yanı sıra 1900lü yıllardan itibaren ilk apartman yapılarının da oluşumuyla farklı bir mimari karakter gösteren Yeldeğirmeni Senti'nin bu dönemlerde, bütüncül ve uyumlu bir mimari dile sahip olduğunu söylemek mümkündür. Ancak 1950lerden itibaren yaşanmaya başlanan hızlı dönüşüm, bu dili bozan bir yapılaşmayı beraberinde getirmiş ve İstanbul'un pek çok tarihi dokusunda olduğu gibi, Senti'nin morfolojik yapısı önemli ölçüde değişime uğramıştır.

4.4.1 Strüktür

Yeldeğirmeni Senti'ni meydana getiren yapılar incelendiğinde, karşımıza yapı malzemelerine

göre 4 tip yapı grubu çıkmaktadır. Özellikle sayfiye yeri olarak kullanıldığı dönemlerde yapılan, bahçe içi tek ev tipindeki ahşap yapılar, 1950lere kadar yangına karşı dayanımlı olması için zorunlu kılınan kâgir yapılar, 1950–1970 arası, çok katlı yapılaşmanın geçişi niteliğindeki, eski 2–3 katlı betonarme yapılar ve 1970 sonrası çok katlı betonarme yapılardır. Şekil 4.5’te 1937’de henüz ahşap ve kâgir yapıların hakim olduğu semtte, şekil 4.6’da 2008 yılına gelindiğinde, strüktürel açıdan dokunun geçirmiş olduğu değişim ve baskın betonarme yapı karakteri açıkça görülebilmektedir.



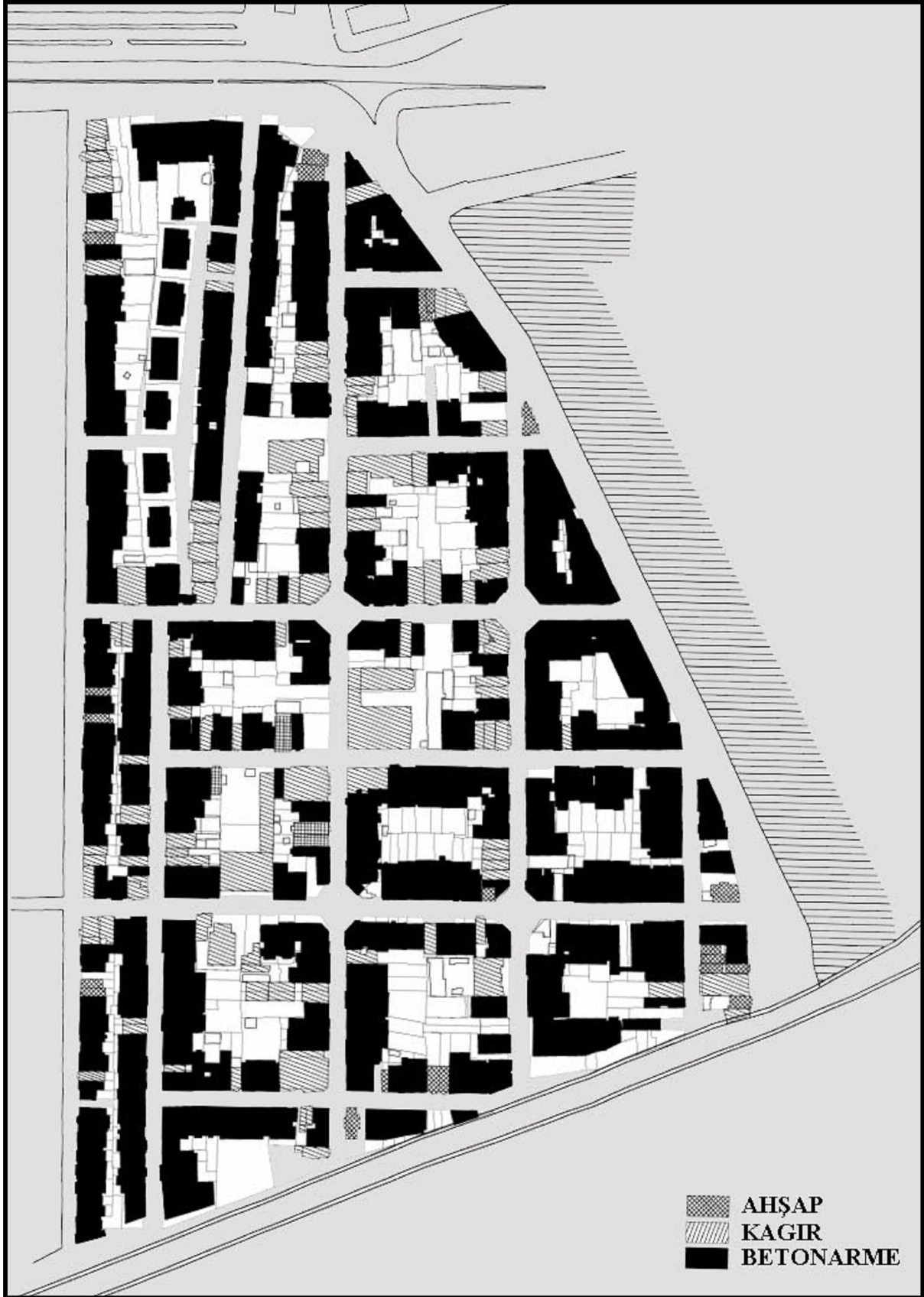
Resim 4.5 1930 öncesi yapılan ahşap yapılar ve kâgir sıra evler



Resim 4.6 1930 sonrası yapılan eski betonarme ve 1960 sonrası yapılan betonarme yapılar



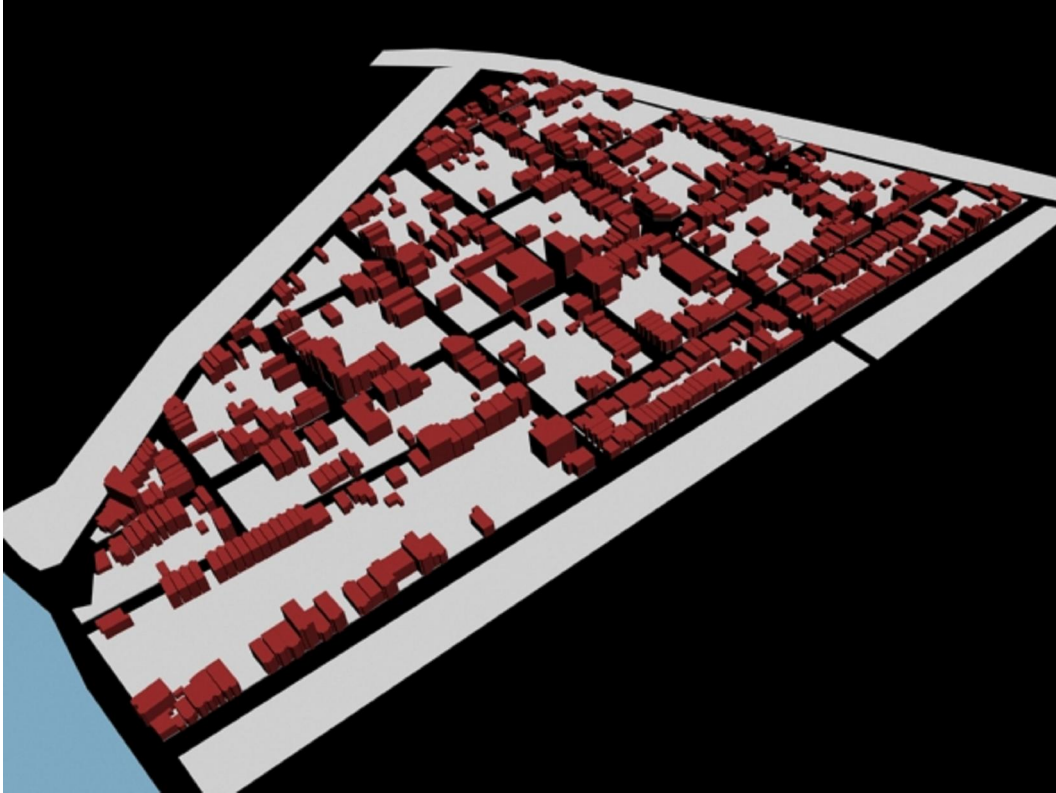
Şekil 4.5 1937 yılı çalışma alanı yapı strüktür dağılımı



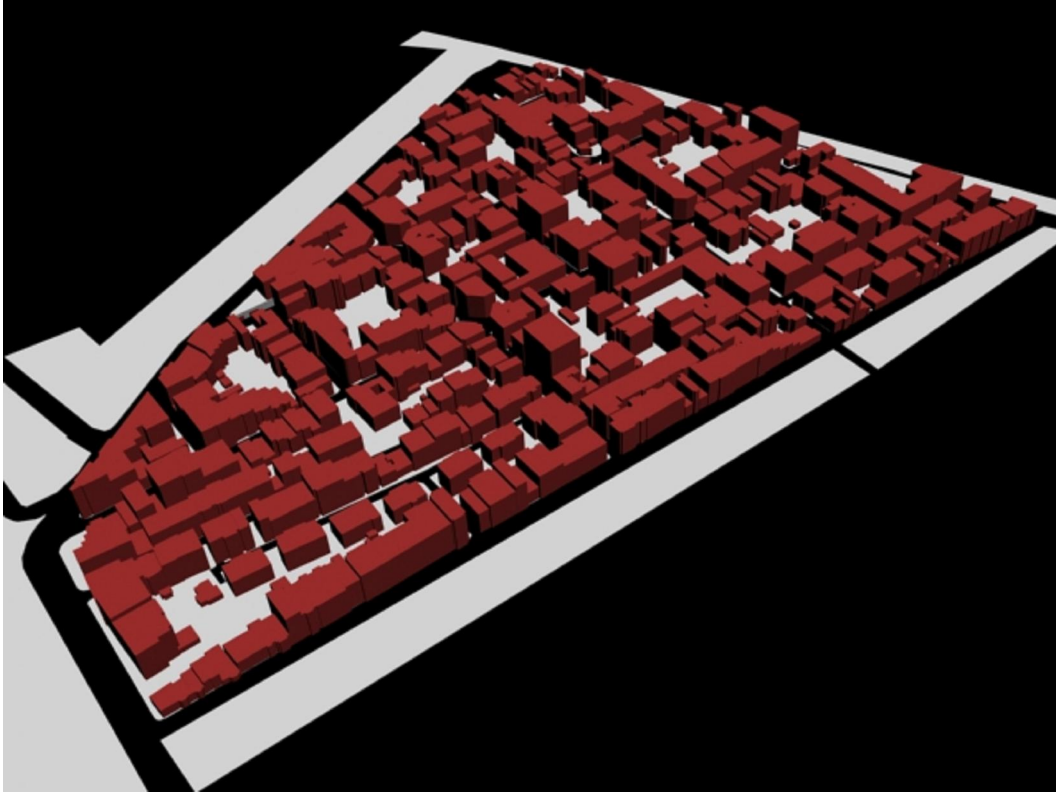
Şekil 4.6 2008 yılı çalışma alanı yapı strüktür dağılımı

4.4.2 Kat Yüksekliği

Yeldeğirmeni'nde yapılar, 1 ile 7 kat arasında değişen kat yüksekliklerine sahip olup, son dönemde yaşanan kontrolsüz yapılaşma ile kat yükseklikleri ortalaması önemli ölçüde artmıştır. Ahşap ve kagir yapıların 3 katı geçmediği semt karakterinde betonarme yapılaşmalarla birlikte gabari önemli ölçüde artmıştır. En yoğun olarak 5 katlı binaların yer aldığı semtte, özellikle Rıhtım Caddesi'nde ve Org. Şahap Gürler Caddesi üzerinde görülen ve yüksek oranda ticari fonksiyonlar içeren çok katlı yapılaşma, Semtin iç dokusunun da aynı yüksek katlı yapılaşmaya sahip olduğu hissini yaratmaktadır. Semtin 1937'den bugüne yaşamış olduğu çok katlı yapılaşmanın yarattığı dokusal yoğunluk Şekil 4.7 ve Şekil 4.8'deki üç boyutlu görsellerden gözlemlenebilmektedir.



Şekil 4.7 1937 yılı çalışma alanı yapı yükseklikleri



Şekil 4.8 2008 yılı çalışma alanı yapı yükseklikleri

4.4.3 Bina yerleşimleri

Ahşap yapıların olduğu dönemde, bahçe içinde, avlulu, 1–2 katlı yapılar söz konusu iken, yangına korunumlu olması amacıyla yapılan kâgir yapılar, direk sokak cephe ve girişli, ön bahçesiz ve avlusuz, bitişik nizamlı olarak tasarlanmıştır. Bu yapılar çıkmaları, cumbaları ile geleneksel konut dokusuna uyum sağlarken, çok katlı yapılara doğru da yumuşak bir geçiş yaratmıştır (Şimşek, 1987). Yeni yapılaşmanın getirdiği kat yüksekliklerindeki artış ve kâgir yapıya geçiş sonucu yapı oranları, yapı kütleleri büyüyerek avlular küçülmüş, yeşil alanlar azalmış; bitişik nizamlı, avlusuz, bahçesiz yapılar semt dokusuna hakim olmaya başlamıştır. Sıra evler bir sokağı ya da meydanı ya da herhangi bir kentsel mekânı biçimlendirme özelliğine sahip olmasından, Yeldeğirmeni ve tekrarlayan dokusuyla bir tip olgusu yaratmasından ötürü biçimlenme yönünden özellikle önemlidir.

Yapılan kâgir sıra ev uygulamaları önemli sivil mimari örnekleri ortaya koyarken, semt sınırları içinde, mekânsal düzenlemeyi etkileyecek anıtsal nitelik taşıyan, yapılar da bulunmaktadır. Bu yapılar; Atatürk Ortaokulu Binası, Hemdat İsrail Sinegogu, Osman Gazi İlkokulu Binası, Rasimpaşa Camii, Ayia Yorgi Kilisesidir (Eyüboğlu, 1991). Bu yapılar

parşel üzerinde tek ve büyük ölçekli yapılar olup, Sementin yerleşim düzenini etkileyici güçte olmuşlardır.

4.4.4 Yapılarda Görülen Mimari Üsluplar

Mimari üslup açısından Yeldeğirmeni'nin zengin tarihi dokusunu oluşturan 19 yy'a ait eklektik, art nouveau, art deco, barok, ampir tarzda yapılar görölmektedir. Ahşap yapılarda daha çok pencere kenarlarında, konsol altlarında, silmelerde ve saçak furuşlarında, belirgin bir üslup özelliğı taşımayan, bitki ya da geometrik motifler içeren cephe süslemelerinin kullanıldığı görölmektedir. Kâgir yapılarda ise, ampir üslubun simgeleri olan, kemerlerde üzengi ya da kilit taşları, yapı kenarlarında yer alan düz ya da yivli sütunlar, akant yapraklı, volütlü sütun başlıkları, Barok etkisini hissettiren, düğme bezemeler, daireler ve soyut sarkma öğeli bezemeler ve Art Nouveau üslubunun bir yansıması olarak, 'S' ve 'C' kıvrımlı balkon parmaklıkları göze çarpmaktadır (Eyüboğlu, 1991).



Resim 4.7 Ahşap yapılarda geometrik ya da bitki motifleri



Resim 4.8 Ampir üslup etkisini anlatan yivli sütunlar, pencere kemerlerinde kilit taşları



Resim 4.9 Art Nouveau üslubunun yansıması olan S-C kıvrımlı balkon parmaklıkları

5. YELDEĞİRMENİ SEMTİ MİMARİSİNİN TİPOMORFOLOJİK AÇIDAN İNCELENMESİ

Çalışmanın bu bölümünde, Yeldeğirmeni Senti adına edindiğimiz ve önceki bölümlerde aktardığımız tüm veriler ve analizler doğrultusunda, tarihsel süreçte farklı kültürlerin etkisi altında biçimlenerek bugüne gelen Senti fiziksel yapısında meydana gelen değişimler, belirlenen kriterler çerçevesinde, tipomorfoloji yöntemiyle incelenecektir.

Yeldeğirmeni Senti'nin tarih boyunca gelişime açık önemli bir ilçenin sınırları içinde yer alması, uzun yıllardan beri ağırlıklı konut dokusu karakteri taşımasının yanında, içinde aktif bir ticari aks barındırması, ancak sonrasında ticari faaliyetlerin yoğunlaşarak gerek sosyal gerek fonksiyonel yönden yerleşimin yapısını değiştirmesi, morfolojik değişimleri de beraberinde getirmiştir. İstanbul'un en eski konut bölgelerinden biri konumundayken, ticarî yoğunluğun artmasıyla birlikte ikincil konut alanı haline gelerek geleneksel yerleşim dokusunu kaybetmeye başlayan Yeldeğirmeni Senti'nin, kentte doğru planlama yaklaşımlarının gerçekleştirilmesi adına yapılan kent okuma çalışmaları kapsamında, önemli bir örnek teşkil edeceği düşünülmektedir.

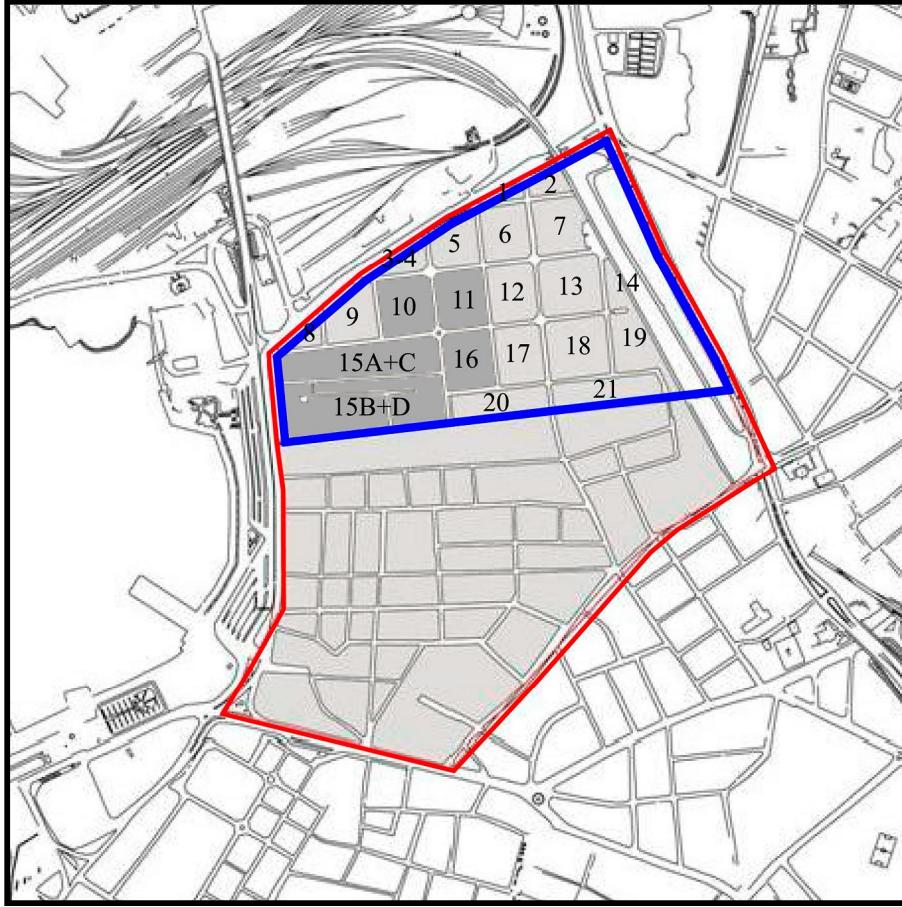
5.1 İnceleme Kriterleri

Belirlediğimiz çalışma alanı içerisinde, özellikle 10–11 ve 15–16 olarak numaralandırdığımız yapı adaları, zamana bağlı olarak en yoğun biçimsel değişimleri yaşadıklarından ötürü ve Rıhtım Caddesi'nin de etkili bir ticarî aks haline gelmesinden sonra Karakolhane Sokak ile caddeyi birbirine bağlayan İskele Sokak'ın üzerinde gözlemlenebilen biçimsel değişimlerden ötürü seçilmiştir (Harita 5.1). Bu çalışmada sent, fiziksel biçimlenmenin belirleyicileri olan topografya, yapı-parsel ilişkisi, yapı adası-sokak dokusu şekillenmesi, arazi kullanımı yönünden irdelenerek dönemsel olarak gösterdiği farklılıklar ifade edilecektir.

5.1.1 Topografya

Denizden başlayarak iç kesimlere doğru eğimi artan ve çalışma alanımızın güney sınırı olan Uzun Hafız Sokak'ta denizden yüksekliği 25 metreyi bulan Yeldeğirmeni Senti'nde,

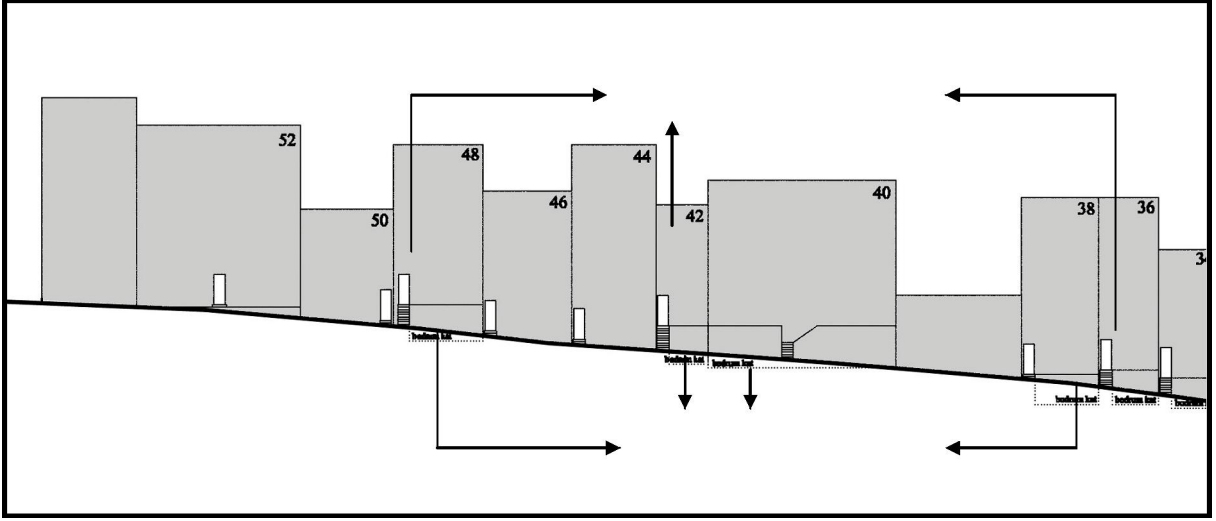
özellikle denize dik inen sokaklarda, binalar yüksek girişli olarak planlanıp altlarında bodrum katlar oluşturulmuştur. Topografyanın eğimini kaybettiği bölgelere denk gelen yapılarda ise düz, merdivensiz girişler gözlemlenmektedir.



Harita 5.1 Çalışma alanı sınırları içinde incelenecek yapı adaları

Rıhtım Caddesi'ne dik olarak inen sokaklardan özellikle uzun yapı adalarını oluşturanlarda eğimli sokak dokusu üzerine yerleşmiş olan bina kütlelerinde topografyanın etkisi çok daha etkili olarak okunmaktadır. Eğimli sokak yapılarında binaların yerleşimine bir örnek olarak İskele Sokak'ın bina kütleleri ile girişlerini Şekil 5.1'deki silüette görebiliriz (Resim 5.1).

Karakolhane Caddesi belki de bölgenin topografyası içerisinde eğimi en az olan bölge olması sebebiyle tarihsel süreçte ticaret ve ulaşım yönünden Sementin en gelişmiş cadde yapısı olmuştur. Üsküdar tramvay hattının bu sokak üzerinden geçmesi de bunun bir göstergesidir. Aynı şekilde Rıhtım Caddesi bu kez daha çok ulaşım ağını birleştirecek konumda yer aldığından ötürü Sementin en işlek bölgesi olma özelliğini ele geçirmiştir (Resim 5.2).



Şekil 5.1 Yapıların parsel üzerindeki yerleşimlerine topografyanın etkisi (İskele Sokak'tan bölümsel bir siluet taslağı)



Resim 5.1 Yeldeğirmeni Senti'nin eğimli sokak yapısı



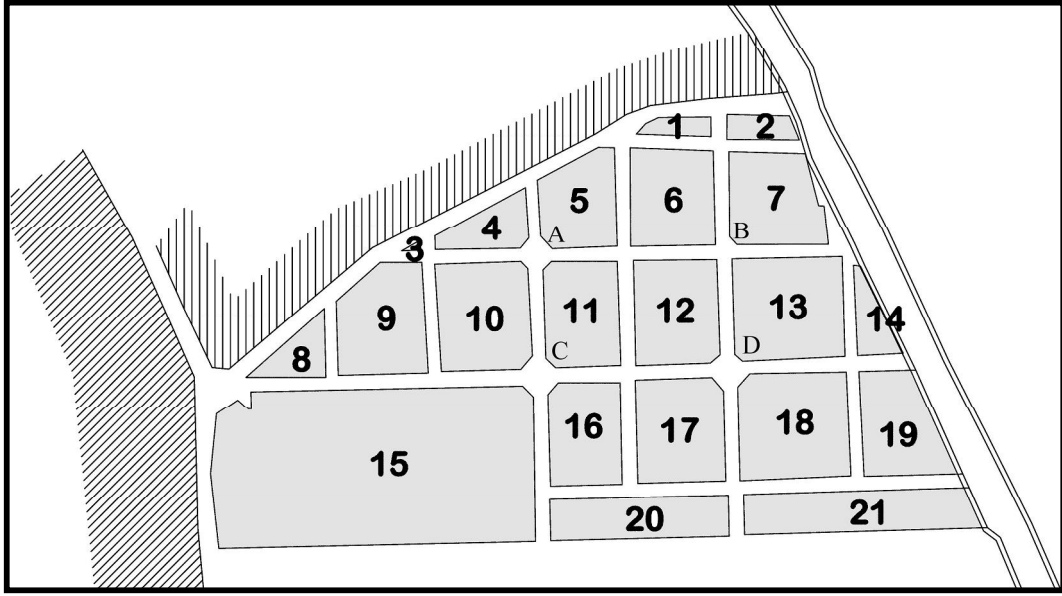
Resim 5.2 Rıhtım Caddesi

5.1.2 Yapı Adası - Sokak Düzeni İlişkisi

Yeldeğirmeni Semti, Osmanlı hakimiyetinde bulunduğu dönem içerisinde, Kadıköy genelinde de olduğu gibi bahçeli evlerin yer aldığı bir sayfiye yeri niteliği taşımaktaydı (Türker, 2008). 1800'lerin sonuna doğru yaşanan yok edici yangınların yeni planlama yaklaşımlarının uygulanmasına imkân vermesi, beraberinde bugün halen izlerini taşıdığını gördüğümüz, batılılaşma hareketlerinin etkisiyle ortaya çıkmış olan gridal bir yerleşim dokusunu meydana getirmiştir. Bu dönemde birbirini dik kesen sokakların, ızgara plan tipini oluşturduğunu ve geometrik yapı adalarının şekillenmiş olduğunu gözlemleyebiliyoruz.

Bölgenin her geçen gün artan nüfus yoğunluğu ve ticari faaliyet artışı karşısında doğan mekân ihtiyacı, özellikle büyük yapı adalarında bölümlenmeler yaşanmasına ve yeni sokak dokularının oluşmasına neden olmuştur.

Çalışma alanımızı da kapsayan 1906 tarihli Goad haritalarında 15 ile numaralandırılmış olan geniş yüzölçümlü yapı adasının, 1914 tarihli Alman Mavilerinde '15A' ve '15B' olarak

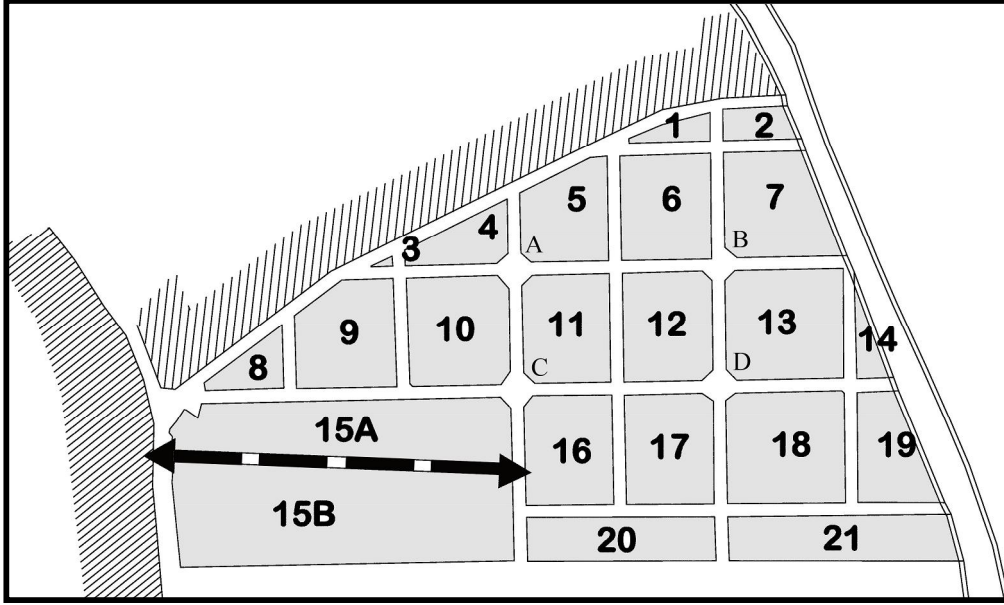


Şekil 5.2 1906 tarihli Goad haritasına göre yapı adası-sokak düzeni ilişkisi

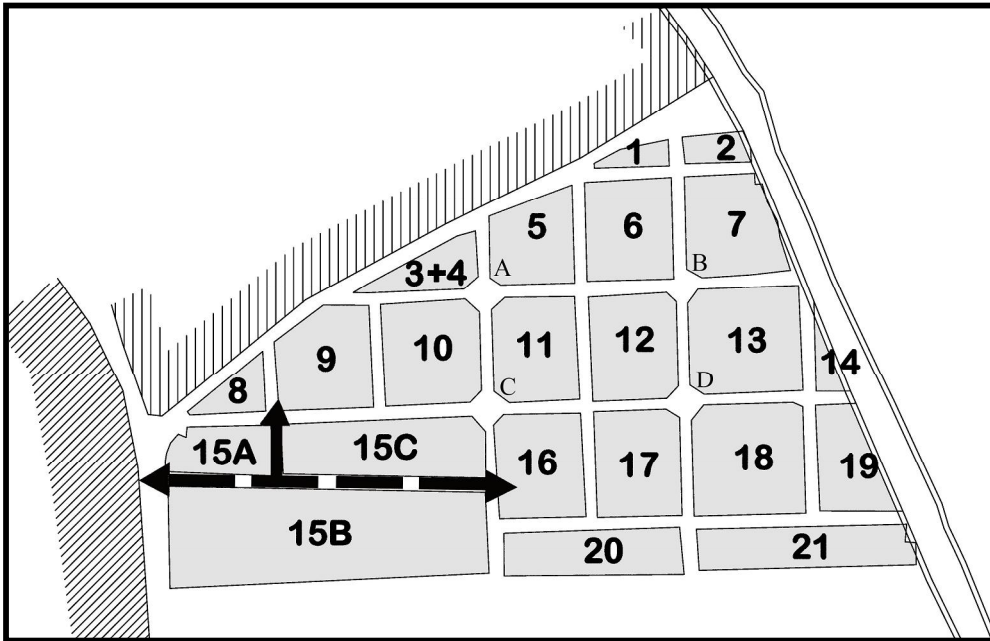
belirttiğimiz iki yapı adasına bölündüğünü gözlemliyoruz (Şekil 5.2-5.3). 1937'de Pervititch sigorta haritalarına gelindiğinde bu kez 15A ile belirtilen dar yapı adasının bir sokak oluşumuyla 15A ve 15C numaraları ile belirtilen 2 yapı adasına bölündüğünü görüyoruz (Şekil 5.4). 1980 dönemine gelindiğinde 1960'larda başlayan yapı yoğunlaşmasının kent üzerinde bırakmış olduğu etkileri analiz edebiliyoruz. 1985 İBB Belediye paftasında Pervititch haritalarında ayrıldığını gördüğümüz 15A ve 15C adalarının tekrar birleşerek uzun ince bir yapı adası formuna geri döndüğünü ancak bu kez de alman mavilerinde 15B olarak belirttiğimiz yapı adasının yeni sokak oluşumlarıyla 15B ve 15D olarak iki ayrı yapı adası şeklini aldığını ve bugün halen bu formunu koruduğunu görebiliyoruz (Şekil 5.5-5.6). Hatta referans haritalara bakıldığında, 1937 Pervititch sigorta haritasında orijinal ada numarası 204 olan bu büyük yapı adasının bu haritada ayrı bir yapı adası olmamakla birlikte sınır çizgisi ile ifade edildiğini ve daha sonra bölümlenmenin bu çizgi doğrultusunda gerçekleştiğini gözlemlemek mümkündür (Harita 5.2).

Yeldeğirmeni Sırtı'nda ele aldığımız bölgede, ilk olarak Sırtın yıllardan beri en önemli ticaret aksı olma özelliğini sürdürmüş olan Karakolhane Caddesi ve Yeldeğirmeni Sokağı üzerinde yapı adalarının köşelerindeki kırılmalar ile oluşturulmuş olan meydanlar, sırttaki yapı adası – sokak ilişkisine farklı bir boyut kazandırmıştır. Bu meydan düzenlemeleri 1900'li yıllardan itibaren bölge için yapılmış planlama yaklaşımlarında öngörülmuş ve haritalara aktarılmış olmakla birlikte, 1930'lardan sonra Rıhtım Caddesi'nin de yoğun bir ticarî faaliyet

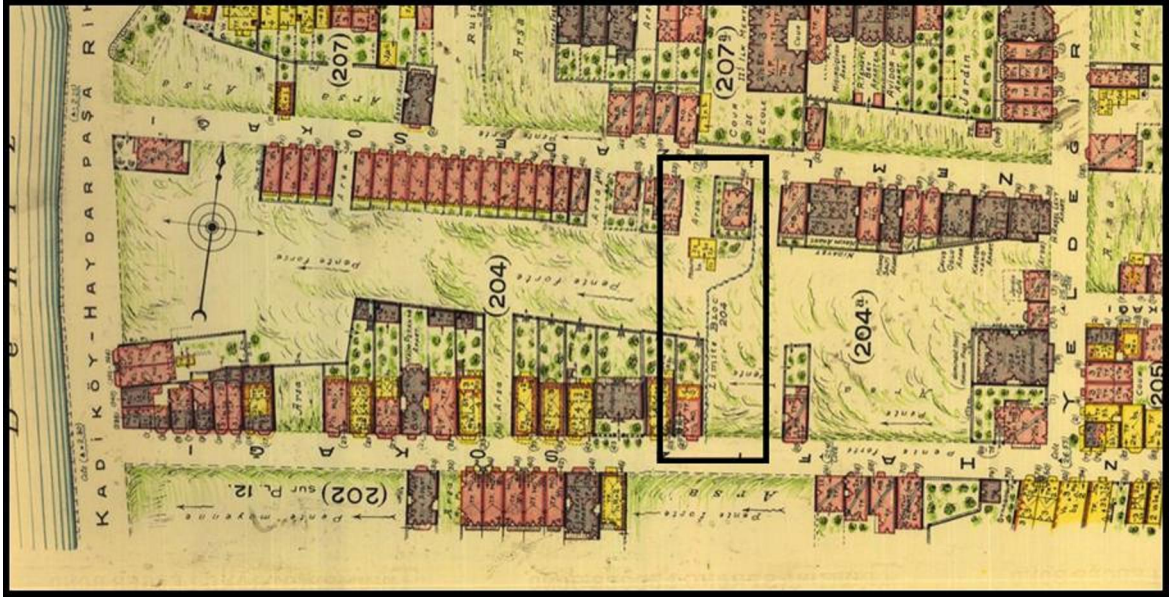
alanı haline gelmesi ile birlikte özellikle iki ticarî aksı birbirine bağlayan sokaklar da işlevsel olarak hissedilir bir değişim içerisine girmiştir. Karakolhane Caddesi ile İskele Sokak kesişimindeki meydan düzenlemelerinin benzeri İskele Sokak ile Yeldeğirmeni Sokak kesişiminde de köşe parsellerin yapılaşmalarını tamamlanmasıyla aynı meydan görüntüsü kazanmıştır.



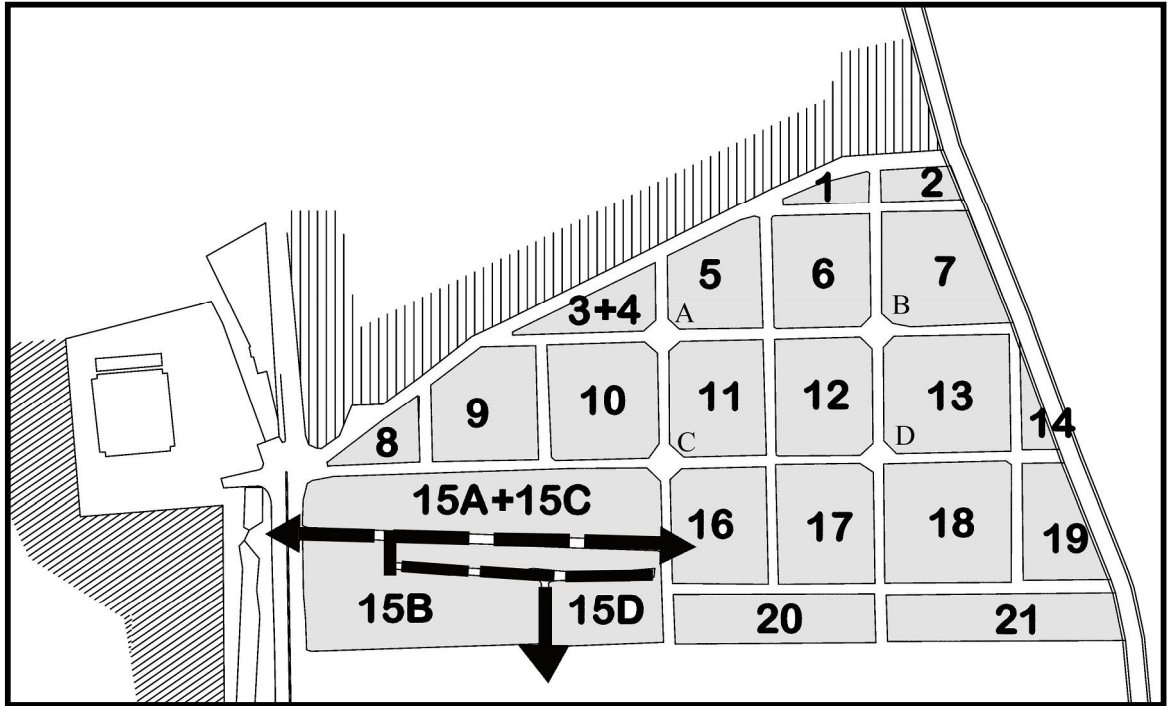
Şekil 5.3 1914 tarihli Alman Mavileri haritasına göre yapı adası-sokak düzeni ilişkisi



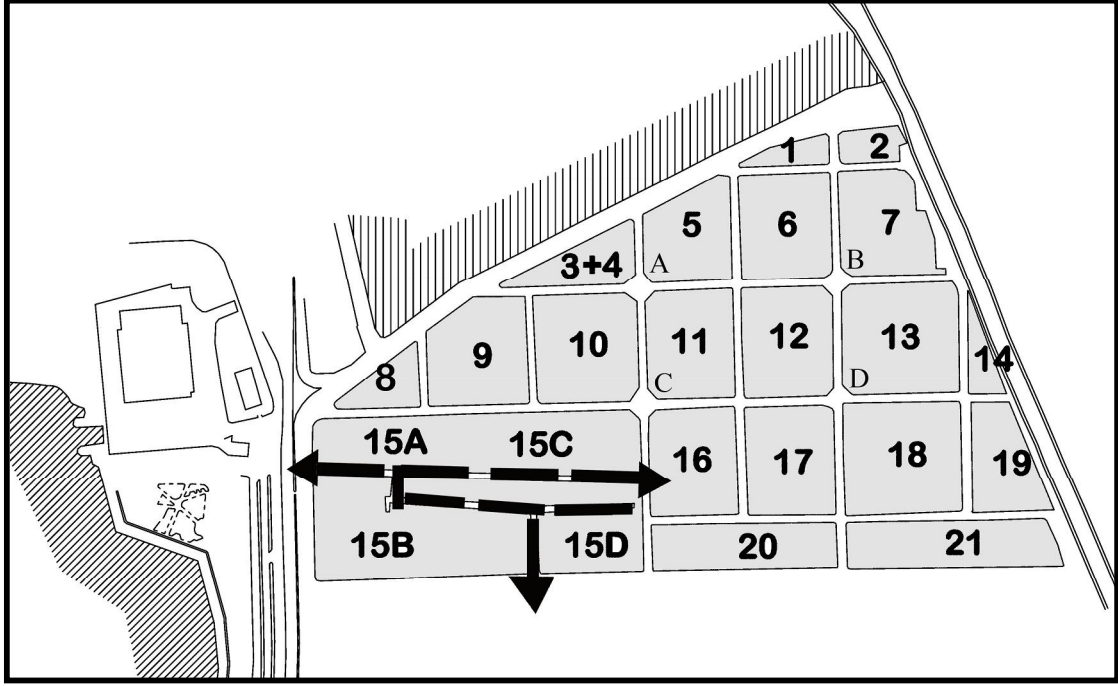
Şekil 5.4 1937 tarihli Pervititch sigorta haritasına göre yapı adası-sokak düzeni ilişkisi



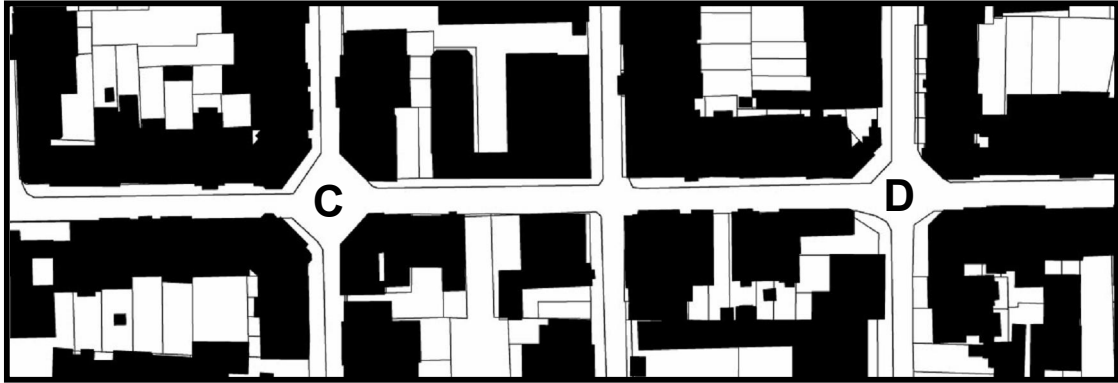
Harita 5.2 Pervetitch'te belirtilen yapı adası bölgesi



Şekil 5.5 1985 tarihli İBB haritasına göre yapı adası-sokak düzeni ilişkisi



Şekil 5.6 2008 tarihli İBB haritasına göre yapı adası-sokak düzeni ilişkisi



Şekil 5.7 İskele Sokak üzerindeki meydan düzenlemeleri

5.1.3 Yapı-Parsel İlişkisi

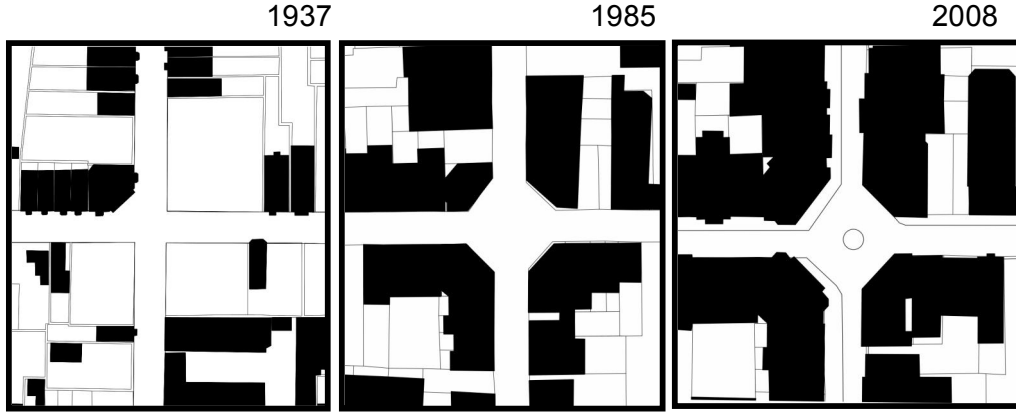
Semtte birbirini dik kesen sokak sistemlerinin arasında kalarak meydana gelmiş olan geometrik yapı adaları üzerinde, genel olarak bitişik nizamlı, kaldırım bitiminden başlayan, önünde binası, arkasında bahçesi bulunan ve bu yerleşim sistemi ile yapı adası ortasında bir avlu yapısı meydana getiren plan tipi söz konusudur. Köşe parseller haricinde yoğun olarak uzun ince bir bölümlenme sisteminin hakim olduğu parsellerin sokak ile birleştikleri kenardan yapı kütleleri başlarken, arkalarında ise ilgili açık alanlar yer almaktadır. Genel olarak

birbirine yakın parsel boyutlarında yine birbirine benzer plan tiplerine sahip yapılar yerleşmiştir.

Bitişik nizamlı ve gridal planlı bir yerleşim düzeninde, bugünkü yerleşim dokusunda da bir yaklaşım farklılığı olmamakla birlikte, farklı fonksiyonlardaki mekân ihtiyacının giderilmesine yönelik olarak yaşanan yoğunlaşma, parsel boyutlarında ve yapı kütlelerinin oranlarında değişimler yaratmıştır. Nüfus yoğunluğu karşısında oluşan yeni yapı ihtiyacı, gerek büyük yapı adalarında gerekse yüzölçümü büyük olan parsellerde bölünmeleri beraberinde getirirken, ticari fonksiyonların yoğunluğu da yer yer parsel birleşimleri ile büyük mekân ihtiyacına çözüm aramıştır. 1900’lü yıllardan bugüne yapı adaları içinde parsel ve yapı kütleleriyle ilgili olarak yapılmış olan harita çalışmaları incelendiğinde, yerleşim dokusunun geçirmiş olduğu morfolojik değişimleri gözlemlemek mümkündür. Özellikle 60’lı yıllardan sonra kat mülkiyeti ile yaşanan dönüşüm, daha küçük parseller üzerinde çok daha fazla konut ihtiyacını karşılayıcı nitelikte çok katlı yapılaşmanın yaşanmasına, bu da yapı adaları üzerindeki yoğunlaşmanın önemli yüzdelere ulaşmasına neden olmuştur. Ekonomik büyümenin, bir kentin gelişimi için kaçınılmaz olduğu bir durumda, ticarî fonksiyon artışının doğurduğu gereksinmelerin doğru ve kentin var olan dokusuna uygun olarak planlanamaması biçimsel bozulmaların en büyük nedeni olmuştur.

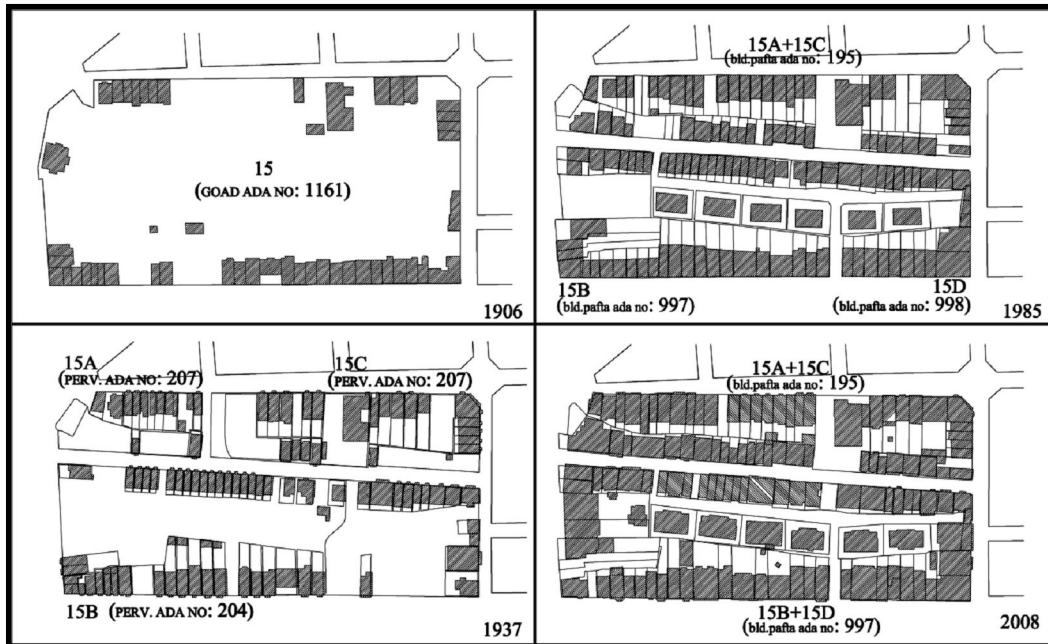
Pervetitch Sigorta Haritalarından bugüne, Yeldeğirmeni Senti’nin dönemsel gelişimine baktığımızda, gar ve liman bölgesi ile sahil şeridine daha yakın olan yapı adalarında yoğunlaşmanın başladığını ve daha sonra iç kısımdaki parsellere doğru yoğunlaşmanın devam ettiğini gözlemlemek mümkündür. Özellikle Rıhtım Caddesinin de açılmasıyla birlikte, gar ve liman bölgesinin semt üzerinde ticari anlamda yaratmış olduğu yoğun etki, ulaşım olanaklarının da paralel olarak artmasıyla birlikte yerleşim dokusundaki gelişime hız vermiştir.

10, 11 ve 16 no’lu adalar özellikle iki ticaret aksı arasında yayılan ticaret faaliyet alanının etkisi altında yoğunlaşma yaşamış olan Yeldeğirmeni Senti’ne özgü meydan düzenlemesi çevresinde konumlanmış olan yapı adalarıdır. Özellikle ticarî fonksiyonun uzun yıllardan beri yer aldığı Karakolhane Caddesi üzerinde düzenlenmiş olan meydanların benzeri, devam eden yıllarda meydana gelen yapılaşmalarda, Rıhtım Caddesine inen sokak kesişimlerinde de uygulanmıştır (Şekil 5.8). Ticaret ile konutun içi içe girdiği ve yapı yoğunlaşması ve gabari artışı ile birlikte sokaklarda meydana gelen daralma, sokak kesişimlerindeki bu meydanlarla hafifletilmeye çalışılmıştır.



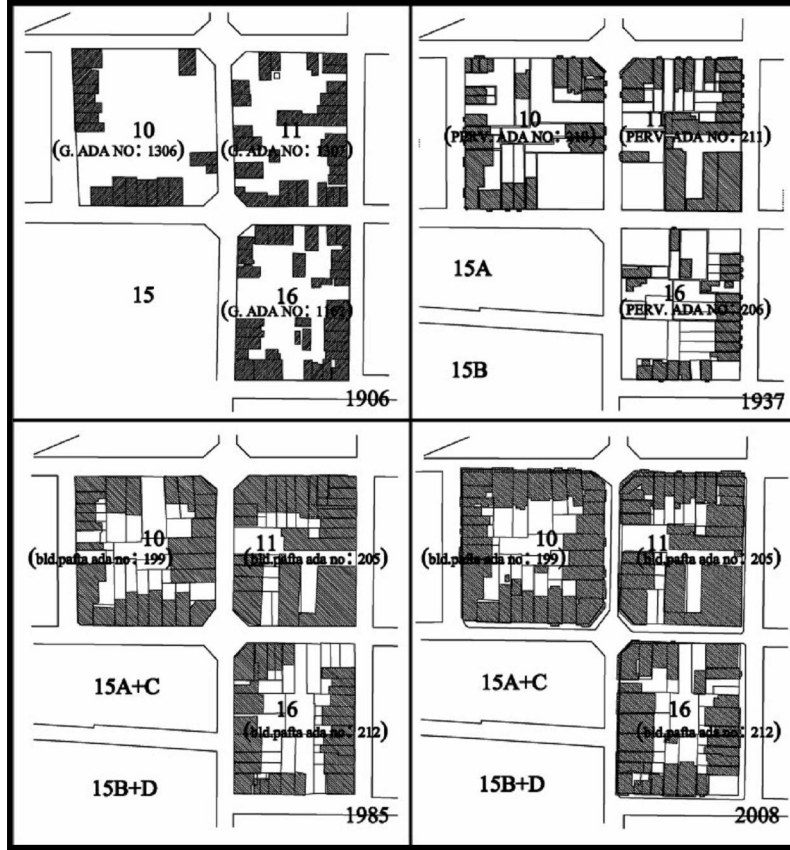
Şekil 5.8 İskele Sokak ve Yeldeğirmeni Sokak kesişiminde C meydanı şekillenmesi

Çalışma alanımızın en büyük yapı adası olan 15 no'lu yapı adası, Sementin yaşamış olduğu yoğunlaşma karşısında, daha küçük yapı adalarına bölünerek, daha fazla yapılaşma imkânı yaratmıştır (Şekil 5.9). Yerleşim bölgesinin sahip olduğu farklı işlevlere ait yapılara da sahip olan ada, farklı doku tiplerinin yerleşmiş olduğu parsel oranları ile ilgili olarak Sementin güzel bir özetini oluşturmaktadır. 10–11 VE 16 no'lu yapı adaları da gelişim gösteren bir meydan düzenlemesi etrafında yer almakta olup, dokusal değişimin güzel bir örneğini oluşturmaktadır (Şekil 5.10). Bu adalar üzerinde gerek bitişik nizamlı yapıların yerleşimini gerekse geniş ölçekli binaların parselasyon üzerindeki hâkimiyetini görmek mümkündür.



Şekil 5.9 15 no'lu yapı adasının ele alınan dönemler içinde geçirdiği dokusal değişim

Yapı kütlelerinin yerleştiği parsellerin genel yapısının ve zaman içerisinde meydana gelen değişimlerinin daha doğru teşhis edilmesi amacıyla, T.R. Slater'ın çalışmalarında ortaya koymuş olduğu parsel değer ölçümleri ve biçimlenişlerini esas alan metrolojik ve geometrik analiz çalışmaları, parsel yapısı ve biçimsel değişimlerinin ortaya konması açısından önemli bir kaynak teşkil etmektedir.



Şekil 5.10 10-11-16 no'lu yapı adalarının dönemler içinde geçirdiği dokusal değişim

5.1.3.1 Metrolojik Analizler

Parsel uzunluk ve genişlikleri üzerinde yapılan ölçümsel analizler, yerleşimin geleneksel dokusu hakkında bilgi verirken, yeni oluşumların da uyması gereken, kent karakterine uygun genel yapı ölçeğini ortaya koyar. Öte yandan bu genel karaktere aykırı olarak, işlevsel açıdan önemli değişimler geçiren kent parçalarında genel ölçekten kopan parseller üzerinde nasıl değişimler meydana geldiğinin saptanmasını sağlar.

Ele aldığımız çalışma alanının sınırları içinde, yapmış olduğumuz parsellerin cephe uzunlukları ölçümünde, aynı yıllara ait parsel sayılarına bağlı olarak, parsel boyutlarının yıllara göre göstermiş olduğu artışı gözlemlemek mümkündür. Bu da özellikle Yeldeğirmeni Semti'nin konut alanı karakterinin kaybolmasına neden olan ticarî faaliyet artışının, parsel yönünden de birleşimler yaşanmasının bir sonucu olarak meydana gelmiştir. Eski konut dokusunda gözlemlediğimiz ince-uzun parsel tipolojisi eski yapıların bulunduğu bölgelerde halen gözlemlenebilirken, ticarî fonksiyon dağılımının yaşandığı sokak dokuları üzerinde, daha geniş parseller üzerine oturmuş geniş yapı kütleleri görülmektedir. Böylelikle geleneksel yerleşim dokusu ölçeğindeki parsel en ve boy değerleri zaman içinde önemli ölçüde azalma göstermiştir (Çizelge 5.1-5.2-5.3-5.4). Yapı yoğunlukları önemli ölçüde artmaya devam ederken, parsel birleşimleri, yeni yapı kütlelerinin ölçeklerinde önemli farklılaşmalar meydana getirmiştir.

5.1.3.2 Geometrik Analizler

Geometrik analizler, özellikle parsel düzenlemelerini ve değişen parsel oranlarını belirlemeyi amaçlar. Değişen işlevlere ya da etkili hâkim kent öğelerine bağlı olarak parsellerde yaşanan büyüme ya da bölünmeler ve bu şekilde meydana gelen ölçeksel değişiklikler belirlenir. Özellikle yapı adalarının köşelerinde parsel bölümlenmelerinin nasıl geliştiğini, boş parsellerin nasıl yerleşime katıldığını inceler. Böylece bir anlamda metrolojik analizlerin de tamamlayıcısı olan geometrik analizler, geleneksel dokuya sahip kent formlarını analiz etmeyi amaçlar.

1900'lü yıllardaki yerleşimden sonra, Pervititch Sigorta Haritalarının hazırlandığı dönemde yapı adalarında parsel biçimlenmelerinin daha bilinçli olarak oluştuğu ancak halen, özellikle ticarî faaliyetlerden uzak olan bazı yapı adaları üzerinde önemli boşlukların mevcut olduğu gözlemlenmektedir. Konut bölgesi olma karakterini her geçen gün biraz daha kaybeden Semtin ticaret yapılarının bir aksta toplanmaktan çıkıp doku içerisinde dağılmaya başlaması ile semtte boş parsel görmek 1980lere gelindiğinde imkânsızlaşmıştır. Yerleşime eklemlenen yeni yapı kütlelerinin, geleneksel konut dokusu ölçeğinden farklı olarak daha büyük kütleler yaratması ile bugüne kadar parsel sayıları azalmaya ve konut yapılarının oturduğu parsel oranları bozulmaya devam etmiştir.

PARSEL CEPHE UZUNLUK ANALİZİ (m) (1937)							
Yapı Adası	- 5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	TOPLAM
1	6	2	2	-	-	-	10
2	6	2	2	-	-	-	10
3+4	5	-	1	-	-	-	6
5	7	4	3	-	-	-	14
6	17	7	-	-	-	-	24
7	10	8	1	1	-	1	21
8	8	6	1	-	1	-	16
9	16	4	2	-	-	-	22
10	5	12	2	-	-	1	20
11	12	3	1	2	-	1	19
12	17	8	-	1	-	-	26
13	21	13	2	2	-	-	38
14	6	3	-	1	-	-	10
15a	8	4	-	-	-	-	12
15c	9	11	-	-	1	-	21
15b+d	15	36	5	1	-	-	57
16	11	9	2	-	-	-	22
17	16	7	2	-	2	-	27
18	25	9	1	2	-	1	38
19	6	3	1	1	2	-	13
20	39	13	1	-	-	-	53
21	55	3	1	1	-	-	60
	320	167	30	12	6	4	539
	59,4%	31,0%	5,6%	2,2%	1,1%	0,7%	

Çizelge 5.1 1937 yılı parsel cephe uzunluk analiz tablosu

PARSEL CEPHE UZUNLUK ANALİZİ (m) (1985)							
Yapı Adası	- 5	6-10	11-15	16-20	21-25	26 -	TOPLAM
1	2	2	3	-	-	-	7
2	4	2	4	1	-	-	11
3+4	7	7	1	1	-	-	16
5	11	7	3	1	1	-	23
6	23	12	-	-	-	-	35
7	11	11	3	1	-	1	27
8	9	4	3	-	1	-	17
9	18	15	1	1	-	-	35
10	6	17	3	1	-	1	28
11	10	6	2	-	-	1	19
12	17	16	2	-	-	-	35
13	23	17	2	1	-	-	43
14	7	2	-	1	-	-	10
15a+15c	30	24	3	2	1	1	61
15b	7	20	3	1	5	-	36
15d	18	19	4	1	2	-	44
16	15	16	3	-	-	-	34
17	16	5	4	-	2	-	27
18	26	10	2	2	-	-	40
19	6	7	-	-	2	-	15
20	37	14	1	-	-	-	52
21	52	7	2	-	-	-	61
	355	240	49	14	14	4	676
	52,5%	35,5%	7,2%	2,1%	2,1%	0,6%	

Çizelge 5.2 1985 yılı parsel cephe uzunluk analiz tablosu

PARSEL CEPHE UZUNLUK ANALİZİ (m) (2008)							
Yapı Adası	- 5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	TOPLAM
1	1	2	2	1	-	-	6
2	5	2	1	-	-	-	8
3+4	5	8	1	1	-	-	15
5	6	8	4	-	1	-	19
6	17	15	1	-	-	-	33
7	9	11	3	1	-	1	25
8	2	6	3	1	-	-	12
9	16	14	2	1	-	-	33
10	2	24	2	-	-	1	29
11	10	9	1	-	-	1	21
12	14	16	3	-	-	-	33
13	11	21	3	1	-	-	36
14	5	3	-	-	1	-	9
15a+15c	23	25	2	2	1	2	55
15b	4	18	7	-	3	1	33
15d	12	16	8	-	1	1	38
16	9	18	3	-	-	-	30
17	15	5	4	-	2	-	26
18	17	12	2	1	1	-	33
19	3	5	2	-	2	-	12
20	30	13	3	-	-	-	46
21	28	18	2	-	-	-	48
	244	269	59	9	12	7	600
	40,7%	44,8%	9,8%	1,5%	2,0%	1,2%	

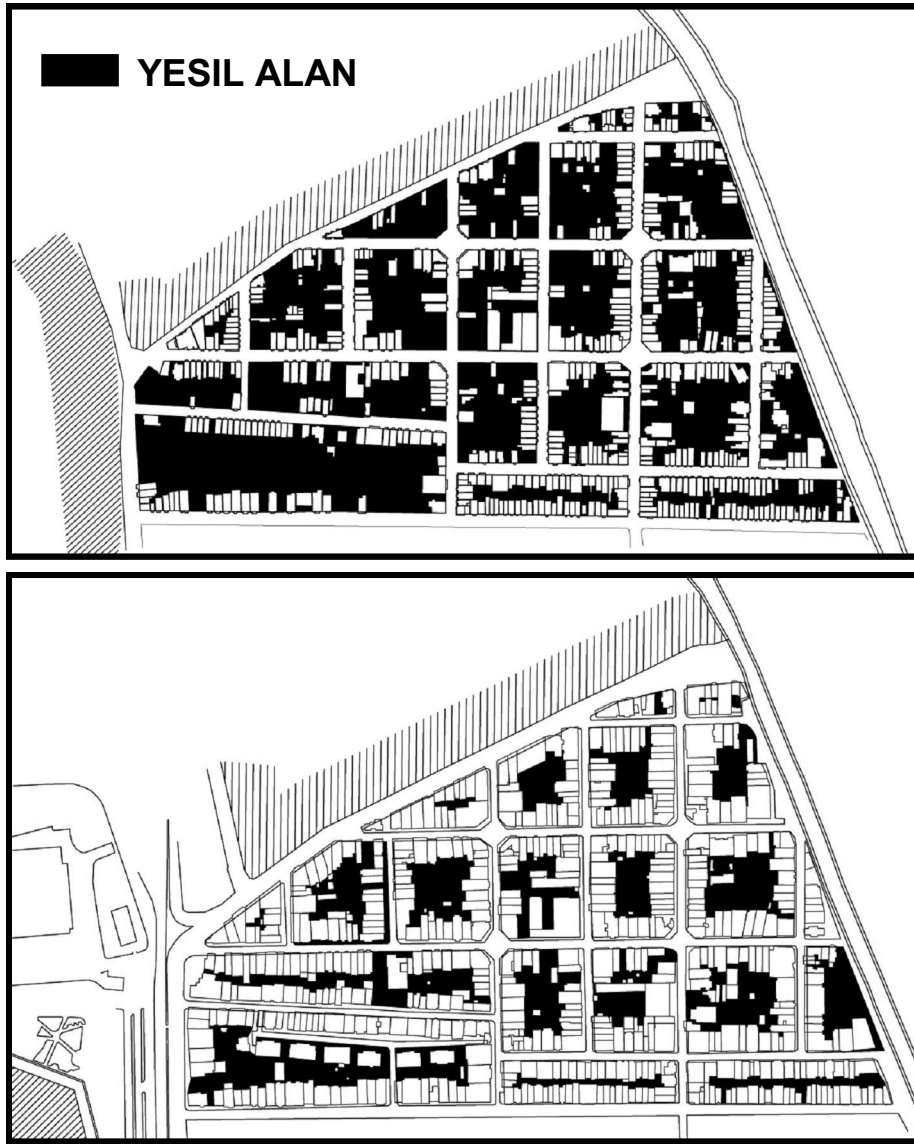
Çizelge 5.3 2008 yılı parsel cephe uzunluk analiz tablosu

YAPI ADASI BAZINDA PARSEL CEPHE UZUNLUKLARININ YILLAR İÇİNDEKİ DEĞİŞİMİ									
YAPI ADASI	1937 (Pervititch)			1985 Belediye Paftası			2008 Belediye Paftası		
	TOPLAM CEPHE UZUNLUK (m)	PARSEL (Adet)	ORT. CEPHE UZUNLUK (m)	TOPLAM CEPHE UZUNLUK (m)	PARSEL (Adet)	ORT. CEPHE UZUNLUK (m)	TOPLAM CEPHE UZUNLUK (m)	PARSEL (Adet)	ORT. CEPHE UZUNLUK (m)
1	66,26	10	6,626	58,87	7	8,410	59,64	6	9,940
2	60,91	10	6,091	100,99	11	9,181	57,69	8	7,211
3+4	36,23	6	6,038	123,11	16	7,694	150,89	15	10,059
5	93,95	14	6,711	166,42	23	7,236	178,59	19	9,399
6	132,11	24	5,505	192,93	35	5,512	207,77	33	6,296
7	159,22	21	7,582	213,11	27	7,893	215,94	25	8,638
8	108,07	16	6,754	123,95	17	7,291	124,47	12	10,373
9	128,07	22	5,821	243,26	35	6,950	241,43	33	7,316
10	155,50	20	7,775	231,75	28	8,277	228,04	29	7,863
11	148,04	19	7,792	165,56	19	8,714	173,17	21	8,246
12	156,27	26	6,010	211,15	35	6,033	217,50	33	6,591
13	236,99	38	6,237	255,63	43	5,945	256,45	36	7,124
14	66,71	10	6,671	68,95	10	6,895	70,03	9	7,781
15a+15c	216,45	33	6,559	447,46	61	7,335	476,81	55	8,669
15b+15d	368,72	57	6,469	696,49	80	8,706	686,03	71	9,662
16	134,31	22	6,105	224,02	34	6,589	216,23	30	7,208
17	192,12	27	7,116	214,16	27	7,932	212,00	26	8,154
18	255,88	38	6,734	244,50	40	6,113	241,05	33	7,305
19	129,09	13	9,930	128,44	15	8,563	141,51	12	11,793
20	281,09	53	5,304	273,02	52	5,250	270,78	46	5,887
21	286,38	60	4,773	302,04	61	4,951	292,11	48	6,086
TOPLAM	3.412,37	539	6,331	4.685,81	676	6,932	4.718,13	600	7,864

Çizelge 5.4 Parsel cephe uzunluklarının yıllar içindeki değişimi

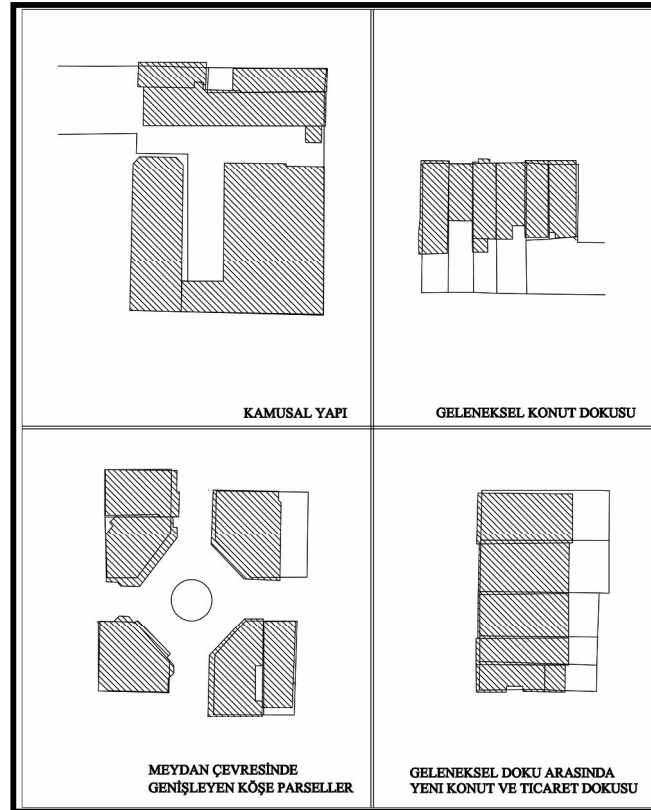
5.1.4 Arazi Kullanımı

Yeldeğirmeni Sementi'nde, 1900'lü yıllardan bugüne sosyal ve ekonomik değişimlerin etkisiyle yaşanan dokusal yoğunlaşmayı en genel olarak şekil 5.10 daki 1937 ve 2008 yılları arasında yapılan yeşil alan karşılaştırmasından görmek mümkündür. Pervetitch Sigorta haritasında görünen mevcut yeşil dokunun 2008 yılına gelindiğinde yerini yoğun yapı kütesine bırakmış olduğu görülmektedir. Sementin, Kadıköy'ün gelişimiyle birlikte gelişen işlevsel yoğunluğu nedeniyle doğan mekân ihtiyacı, yapı adalarının neredeyse boşluk kalmayacak kadar dolmasına neden olmuştur.

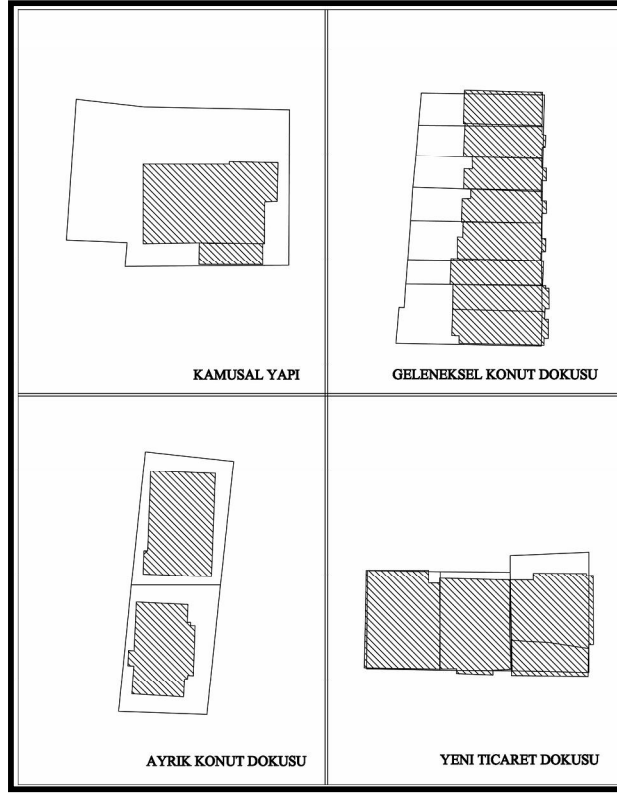


Şekil 5.11 1937-2008 yılları arasında yapı adaları üzerindeki yeşil alan karşılaştırması

İşlev yönünden farklılaşan yapı kütlelerinin parseller üzerindeki yerleşimleri de semtte farklı doku tipleri oluşturmuştur. Çalışma alanımızda yer alan yapıları işlevleri bakımından, konut, dini yapılar, eğitim yapıları, kamusal yapılar ve ticari yapılar olarak gruplandırmamız mümkündür. Semtın geleneksel doku karakterini yansıtan bitişik nizamlı konut yerleşimlerinin yanında, yeni yapılaşmaların farklı arazi kullanımları ortaya çıkardığı görülmektedir. Bu doku tiplerinden dini yapılar, eğitim yapıları ve kamusal yapıların büyük parseller üzerinde tek ve büyük bir yapı kütlesi olarak konumlandığını, bazı özel konumlu olanlar haricindeki diğer konut yapıları ile ticaret yapılarının da yan yana parseller içinde kaldırım bitiminden girişli ve arka bahçeli bir sistemle bitişik nizamda sıralandıklarını gözlemleyebiliyoruz. Ticari fonksiyonlar için daha büyük mekânlar yaratmak amacıyla yapılan parsel birleşimleriyle de bitişik nizam içinde daha geniş taban alanına sahip yapılar meydana getirilmiştir.



Şekil 5.12 10-11-16 no'lu yapı adalarında farklı doku tiplerinin parsel yerleşimleri



Şekil 5.13 15 no'lu yapı adasında farklı doku tiplerinin parsel yerleşimleri

Yeldeğirmeni Senti, özellikle komşu olduğu Haydarpaşa Çayırının ve büyük gelişim gösteren Kadıköy Çarşısı'nın tarihsel süreçte gösterdikleri gelişimin doğrudan doğruya etkisi altında kalmıştır. Gerek bir liman bölgesi olarak, kent merkezinde önemli bir çekim noktası haline gelmesi, çevre bölgelerin gelişimini de beraberinde getirmiş, gerekse yapılan gar binasıyla birlikte kurulan demiryolu ağına yakınlığı bölgeyi daha ayrıcalıklı bir hale getirmiştir. Bir deniz kenti olan İstanbul'da bu kadar merkezi bir noktada konumlanan bir liman bölgesinin oluşması, ekonomik yönden bölge üzerinde yoğun bir canlanma yaratmıştır ancak paralel olarak doğru planlamanın ve kentleşmenin gerçekleştirilememesiyle birlikte, sent karakterine yabancı yapılaşmaları beraberinde getirmiştir. Senti özellikle iki ticarî aksı konumuna gelen Karakolhane Sokak ile Rıhtım Caddesi arasındaki sokak dokuları üzerinde dağılım göstermeye başlayan ticaret yapıları ile konut ve ticaret işlevine sahip yapıların daha büyük parsellerde daha geniş yapı kütleleri oluşturduğunu gözlemlemek mümkündür. Artık ticari yapıların ön plana çıkmasıyla ikincil bir konut alanı halini alan Senti geçirmiş olduğu ölçeksel değişim, doku tipolojisi yönünden önemli farklılaşmalar yaratmıştır.



Resim 5.3 11 no'lu yapı adasında eğitim yapısı



Resim 5.4 Meydan çevresinde geniş kütleli yeni yapılar



Resim 5.5 Sementin dar enli parsellerinde geleneksel konut dokusu yerleşimi



Resim 5.6 Büyük parselde geniş yapı kütlesi, kamusal yapı örneği



Resim 5.7 Yeni ticaret fonksiyonlarının geniş yapı kütleleri

Arazi kullanımında yaşanan değişiklikleri yıllara göre daha iyi gözlemlemek açısından adalar bazında yaptığımız ortalama parsel yüzölçümü analizleri, parsellerin öncelikle dönemsel olarak arttığını ve yapılaşmaya imkân veren alanların gelişimini tamamlamasından sonra büyük mekân ihtiyacından kaynaklı olarak parsel birleşimlerinin yaşanmasıyla birlikte parsel sayılarında bir azalma meydana geldiğini ve ortalama parsel yüzölçümlerinin yükseldiğini görmek mümkündür.

1937 yılında ele aldığımız çalışma alanında 539 olan parsel sayısı, 1985 yılında 676'ya yükselirken 2008 yılına gelindiğinde, yaşanan parsel birleşimlerinden ötürü sayının 600'e gerilediğini görmekteyiz. Bu da parsel yüzölçümü ortalamasını artırmıştır (Çizelge 5.6–5.7–5.8–5.9). 1937 Pervetitch Haritasında kaldırımlar gösterilmemiş olup 1985 yılı paftasından itibaren yapı adalarının sınırları kaldırımlar dâhil edilerek gösterilmiştir. Yapı adalarının o yıla ait haritada sahip olduğu sınırlar esas alınarak ölçüm yapılmıştır. Yapıların kapladığı alanların artmasının yanında açık mekânlardaki kullanım alanları da paralel olarak azalmıştır.

PARSEL YÜZÖLÇÜMÜ ANALİZİ (m ²) (1937)									
Yapı Adası	- 50	51-100	101-150	151-200	201-250	251-300	301-500	501 +	TOPLAM
1	7	1	1	-	1	-	-	-	10
2	1	7	1	1	-	-	-	-	10
3+4	-	4	2	-	-	-	-	-	6
5	1	6	1	2	-	2	2	-	14
6	-	10	8	2	3	1	-	-	24
7	2	8	3	3	1	2	1	1	21
8	5	7	1	2	-	1	-	-	16
9	2	10	3	4	1	1	1	-	22
10	-	9	2	5	-	2	2	-	20
11	-	8	6	1	1	-	2	1	19
12	1	11	10	1	2	-	1	-	26
13	4	14	9	5	1	2	2	1	38
14	4	3	1	2	-	-	-	-	10
15 a	-	8	2	2	-	-	-	-	12
15 c	-	8	5	4	3	-	-	1	21
15 b+d	5	29	7	11	3	2	-	-	57
16	1	7	6	4	-	3	1	-	22
17	4	10	8	2	-	-	2	1	27
18	7	9	7	9	1	-	3	2	38
19	1	-	7	2	-	1	1	1	13
20	9	40	3	1	-	-	-	-	53
21	2	57					1		60
	56	266	93	63	17	17	19	8	539
	10,4%	49,4%	17,3%	11,7%	3,2%	3,2%	3,5%	1,5%	

Çizelge 5.5 1937 yılı parsel yüzölçümü analiz tablosu

PARSEL YÜZÖLÇÜMÜ ANALİZİ (m ²) (1985)									
Yapı Adası	- 50	51-100	101-150	151-200	201-250	251-300	301-500	501 +	TOPLAM
1	1	4	1	-	1	-	-	-	7
2	3	5	1	1	1	-	-	-	11
3+4	-	11	2	1	1	-	1	-	16
5	-	11	6	1	-	2	2	1	23
6	-	12	11	8	4	-	-	-	35
7	3	6	8	3	1	4	-	2	27
8	4	10	1	1	-	1	-	-	17
9	2	14	5	10	3	-	1	-	35
10	-	6	8	6	2	2	4	-	28
11	-	4	9	2	-	1	2	1	19
12	-	10	18	3	4	-	-	-	35
13	4	19	6	8	5	1	-	1	43
14	4	4	-	2	-	-	-	-	10
15 a+c	-	26	19	7	5	1	2	1	61
15 b	-	9	8	4	5	2	6	2	36
15 d	3	19	10	7	-	3	2	-	44
16	1	15	9	3	2	3	1	-	34
17	-	12	7	4	1	-	1	2	27
18	3	12	10	9	1	1	3	1	40
19	1	1	10	-	-	-	2	1	15
20	3	45	2	1	-	-	-	-	52
21	1	53	4	3	-	-	-	-	61
	33	308	155	84	36	21	27	12	676
	4,9%	45,6%	22,9%	12,4%	5,3%	3,1%	4,0%	1,8%	

Çizelge 5.6 1985 yılı parsel yüzölçümü analiz tablosu

PARSEL YÜZÖLÇÜMÜ ANALİZİ (m ²) (2008)									
Yapı Adası	- 50	51-100	101-150	151-200	201-250	251-300	301-500	501 +	TOPLAM
1	1	1	3	-	1	-	-	-	6
2	4	1	-	1	1	1	-	-	8
3+4	-	9	2	2	1	-	1	-	15
5	1	4	6	3	-	1	3	1	19
6	-	11	9	7	4	1	1	-	33
7	4	4	6	2	3	4	-	2	25
8	-	7	2	2	1	-	-	-	12
9	2	12	5	9	3	1	-	1	33
10	-	9	3	10	2	2	3	-	29
11	-	7	7	3	-	2	1	1	21
12	1	9	14	3	3	2	1	-	33
13	2	12	7	6	4	1	2	2	36
14	3	3	1	2	-	-	-	-	9
15a+15c	-	21	15	8	7	-	3	1	55
15b	-	3	9	6	3	2	8	2	33
15d	1	14	10	4	3	3	3	-	38
16	-	9	11	3	3	3	1	-	30
17	-	10	8	4	-	-	2	2	26
18	1	8	8	6	4	-	4	2	33
19	-	1	5	-	2	1	2	1	12
20	2	36	5	3	-	-	-	-	46
21	2	29	12	4	1	-	-	-	48
	24	220	148	88	46	24	35	15	600
	4,0%	36,7%	24,7%	14,7%	7,7%	4,0%	5,8%	2,5%	

Çizelge 5.7 2008 yılı parsel yüzölçümü analiz tablosu

YAPI ADASI BAZINDA PARSEL YÜZÖLÇÜMLERİNİN YILLAR İÇİNDEKİ DEĞİŞİMİ									
YAPI ADASI	1937 (Pervitich)			1985 Belediye Paftası			2008 Belediye Paftası		
	TOPLAM YÜZÖLÇÜMÜ (m ²)	PARSEL (Adet)	ORTALAMA YÜZÖLÇÜMÜ (m ²)	TOPLAM YÜZÖLÇÜMÜ (m ²)	PARSEL (Adet)	ORTALAMA YÜZÖLÇÜMÜ (m ²)	TOPLAM YÜZÖLÇÜMÜ (m ²)	PARSEL (Adet)	ORTALAMA YÜZÖLÇÜMÜ (m ²)
1	629,78	10	62,978	660,12	7	94,303	693,03	6	115,505
2	827,90	10	82,790	1.033,45	11	93,950	940,11	8	117,514
3+4	584,98	6	97,497	2.087,12	16	130,445	2.083,63	15	138,909
5	2.420,00	14	172,857	3.702,86	23	160,994	3.712,54	19	195,397
6	3.773,49	24	157,229	4.409,83	35	125,995	4.566,53	33	138,380
7	3.638,22	21	173,249	4.794,03	27	177,557	4.654,31	25	186,172
8	1.317,12	16	82,320	1.287,77	17	75,751	1.315,72	12	109,643
9	3.121,85	22	141,902	4.659,97	35	133,142	4.731,66	33	143,384
10	3.195,12	20	159,756	5.071,56	28	181,127	4.935,47	29	170,189
11	3.979,45	19	209,445	4.445,38	19	233,967	4.481,35	21	213,398
12	3.160,07	26	121,541	4.532,90	35	129,511	4.667,92	33	141,452
13	5.647,00	38	148,605	5.969,17	43	138,818	5.923,32	36	164,537
14	899,88	10	89,988	818,91	10	81,891	839,31	9	93,257
15a+15c	5.217,23	33	158,098	8.700,01	61	142,623	8.756,80	55	159,215
15b+15d	6.613,94	57	116,034	13.690,89	80	171,136	13.827,88	71	194,759
16	3.280,67	22	149,121	4.427,02	34	130,206	4.471,69	30	149,056
17	4.607,38	27	170,644	4.523,44	27	167,535	4.591,01	26	176,577
18	6.270,27	38	165,007	6.134,97	40	153,374	6.091,26	33	184,584
19	3.041,67	13	233,975	3.220,81	15	214,721	3.267,39	12	272,283
20	3.685,68	53	69,541	3.823,09	52	73,521	3.883,21	46	84,418
21	4.311,75	60	71,863	4.547,48	61	74,549	4.528,23	48	94,338
TOPLAM	70.223,45	539	130,285	92.540,78	676	136,895	92.962,37	600	154,937

Çizelge 5.8 Parsel yüzölçümlerinin yıllar içindeki değişimi

Bununla birlikte, parseller üzerine yerleşmiş yapı kütlelerinin, taban alanları arttığı kadar, düşeyde yaşam alanları da büyük ölçüde artmıştır. Gerek yapı adalarında bina yüzölçümleri artarken gerekse kat adetlerine bağlı olarak yapılan kat alanı hesaplamaları, yatayda olduğu kadar düşeyde de kontrolsüz bir büyümenin meydana geldiğini göstermektedir. Yerleşim dokusunun 3. boyutta da gabari yönünden büyük bir değişim geçirmiş olduğunu söylemek mümkündür (Çizelge 5.9).

BİNA YÜZÖLÇÜMÜ ANALİZİ (2008)		
	TABAN ALANI YÜZÖLÇÜMÜ (m ²)	KAT ALANLARI TOPLAMI (m ²)
1	616,67	2.694,11
2	897,56	2.438,57
3+4	2.008,18	10.319,06
5	2.825,25	14.343,24
6	3.472,60	17.637,16
7	2.641,68	12.811,16
8	1.347,80	7.066,65
9	3.419,07	17.307,93
10	3.562,54	19.142,12
11	3.146,11	15.614,12
12	3.384,10	17.989,71
13	4.000,60	20.409,94
14	531,52	2.820,95
15 a+c	4.666,09	23.667,07
15 b+d	4.430,12	22.764,94
16	2.945,29	14.246,10
17	3.357,42	14.880,61
18	4.434,33	19.472,98
19	1.898,19	10.767,69
20	3.543,77	16.714,53
21	3.767,83	19.102,82

BİNA YÜZÖLÇÜMÜ ANALİZİ (1937)		
	TABAN ALANI YÜZÖLÇÜMÜ (m ²)	KAT ALANLARI TOPLAMI (m ²)
1	473,24	1.031,47
2	541,02	1.212,49
3+4	276,50	642,10
5	910,23	2.159,83
6	1.487,34	4.189,84
7	1.610,94	4.084,38
8	986,81	3.110,08
9	1.474,96	4.618,08
10	1.744,56	7.668,35
11	2.149,24	7.275,88
12	1.661,46	5.218,28
13	2.616,18	6.199,84
14	537,21	1.268,61
15 a	735,80	2.374,76
15 c	1.926,44	6.802,41
15 b+d	4.268,68	14.422,28
16	1.156,14	2.472,90
17	2.378,14	6.840,29
18	2.665,55	5.635,72
19	1.258,33	2.336,22
20	2.771,98	6.363,35
21	2.962,36	6.813,06

Çizelge 5.9 1937-2008 yılları arası bina yüzölçümleri karşılaştırması

6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

İstanbul, konumunun getirmiş olduğu merkezilik özelliği ile tarihin her döneminde önemli bir kent olmuş ve önemli tarihi kalıntılar ile bugüne ulaşmıştır. Zamana bağlı olarak değişen ve gelişen koşullar, bugün kenti bir metropol haline getirmiştir. 19. yüzyıl başlarında halen bir yaya kenti ve kentleşmenin tam olarak başlamadığı bir yerleşim bölgesi özelliği gösteren İstanbul, hızlı sanayileşmenin etkisi altında çok kısa bir sürede büyük bir değişimin içine girmiştir. Kentin mevcut yerleşim alanları yoğunlaşarak dokusal bir başkalaşım geçirirken, hızlı ve plansız bir yapılaşma içine giren kentin sınırları da aynı hızla genişlemeye ve yerleşim bölgeleri kentin çeperlerine doğru yayılmaya başlamıştır.

İstanbul özellikle tarihi yerleşim bölgelerinde yaşanan hızlı gelişimler karşısında, kontrollü bir büyüme yaşayamamış, şartların hızlı değişimi karşısında, ihtiyaçları karşılayacak yeterli imkânlara sahip olunamadığından ötürü, önlenemeyen kurlsız yapılaşmalar, geleneksel kent karakterinin de kaybolmasına neden olmuştur. Tarihi bölgelerin gerek değerini gerekse sosyal kalitesini düşüren bu değişimler, kentten kopmalara ya da bölgelerin konut alanı olmaktan çıkarak köklü işlevsel değişimlere uğramasına sebep olmuştur.

Özellikle kentin eski yerleşim bölgeleri olarak geleneksel yerleşim dokusunu yansıtan tarihî kent parçaları, yaşanan hızlı kentleşme karşısında bu geleneksel karakteristiğe ters düşecek biçimsel değişimlerle karşı karşıya kalmışlardır. Bu biçimsel değişimlerin zamana bağlı olarak gözlemlenmesi; kentin geçirmiş olduğu değişimlerin ortaya konması, kent planlaması alanında doğru yaklaşımlar geliştirilmesi ve kent karakteristiğinin bütünlüğünü koruması adına büyük önem taşımaktadır.

İşte bu çalışmada da özellikle ilk apartmanlaşma örneklerinin görülmüş olduğu ve sayfiye karakterindeki bir sahil yerleşimi olmaktan çıkarak İstanbul'un merkezi iş alanlarından biri olan Kadıköy'ün sınırları içinde yer alması ve yine Haydarpaşa gibi önemli bir ana ulaşım noktasının komşusu olması itibarıyla Yeldeğirmeni Senti'nin geçirmiş olduğu değişimler mercek altına alınmıştır. Tipomorfoloji yöntemiyle yapılan analizler doğrultusunda semtte meydana gelen değişimin derecesi karşılaştırmalı analizlerle ortaya konmuştur.

Yeldeğirmeni gibi İstanbul'un hem tarihi hem de çok kültürlü kökene sahip Senti'nde yapılan bu çalışma ile bir örnek teşkil etmesi amaçlanan tipo-morfolojik analizlerin en büyük yararı, yeni yapılaşmaların daha bilinçli ve kent karakterine uygun olarak gerçekleştirilmesine

yardımcı olacak bir temel hazırlamaktır. Özellikle kentsel gelişim sürecinde, yoğun dokuya sahip tarihi kent parçalarında yaşanacak olan önlenemez gelişimlerin, kente uygun bir yaklaşımla gerçekleştirilebilmesi için, zaman içerisinde, sosyal ve ekonomik koşulların değişimi doğrultusunda yaşanan değişimlerin analiz edilmesi ve önemli tarihsel süreçlerin ortaya konması, en önemli verileri ortaya koymaktadır.

Semt'in 1937–1985 ve 2008 yılları bazında yapılan analizler doğrultusunda, yerleşim dokusunda meydana gelen değişimler gözlemlenmiştir. Yeldeğirmeni Semti'nin dokusal karakteri, topografik açıdan yapıların eğimli araziye oturuş biçimleri, yapı adası-sokak oluşum ilişkileri, yapıların parseller üzerindeki yerleşimleri ve işlevselliğe bağlı olarak arazilerin kullanım şekilleri olarak belirlenen kriterler doğrultusunda tipo-morfolojik olarak yorumlanmıştır. Özellikle yapı-parsel ilişkisi yönünden, ele aldığımız dönemler arasında önemli değişimler gözlemlenen yapı adaları arasında yapmış olduğumuz ölçümsel (metrolojik) analizler, yerleşim bölgesinde yaşanan dokusal değişimleri istatistikî yönden ortaya koymuştur.

Belirlediğimiz çalışma alanı içerisinde yaptığımız zamana bağlı analizler doğrultusunda, 1937 yılında 57429,27 m² olan yeşil alanın 2008'e gelindiğinde 26600 m² olduğu görülmektedir. Semtte özellikle nüfus artışının bir sonucu olarak, yapı adalarında bölünmeler yaşandığı tespit edilmiştir. Yapı adalarının bölünmesi daha fazla yapılaşma imkânı verirken, mevcut yapı adalarında da gerek yeni bina eklenmeleri gerekse yapı kütlelerinin genişlemesiyle, yeşil alan yönünden yaklaşık %50 oranında bir azalma söz konusu olmuştur. Semt sınırları dahilinde belirlediğimiz çalışma alanında, '15' ile numaralandırdığımız en büyük yapı adası üzerinde, 1937 yılı haritasında bir iz şeklinde ifade edilen bölünmenin takip eden yıllarda gerçekleştiğini ve 1950 sonrası yaşanan yoğunlaşma sonucu yeni sokak dokuları ile yeni yapı adalarının oluştuğunu görüyoruz.

Yeşil alan oranındaki azalmaya paralel olarak yaşanan yoğun yapılaşma yönünden baktığımızda, 15 no'lu yapı adası 1937'de 6930,92 m²'lik bir yapı alanına sahipken, 2008'de bu değer 9096,21 m² olmuştur. Yine 10-11 ve 16 no'lu yapı adalarında 1937 yılında toplam yapılaşma alanının 5049,94 m² iken 2008 yılında 9653,94 m²'ye yükselmiş olduğunu görmekteyiz. 15 no'lu yapı adası ile birlikte İskele Sokak-Yeldeğirmeni Sokak kesişimindeki meydanı oluşturan 10–11 ve 16 no'lu yapı adaları da Semt'in özgün yapısını oluşturan bitişik nizamlı doku tipinin yanı sıra, yeni yapılaşmalar ile meydana gelen farklı doku tipleri göze çarpmaktadır. Yapı adalarının bölünmesiyle yeni yapı alanları yaratılmaya çalışırken, bir

yandan da artan ticari fonksiyon ihtiyaçlarına cevap olarak daha yüksek metre-karelere sahip yapılar inşa etmek amacıyla parsel birleşimleri yaşanmıştır. Yeni yapılaşmalar, geleneksel yapıların mimari özelliklerini de göz ardı ederek, semtte betonarme yapı kütlelerinin baskıcı gücünü arttırmıştır. Bununla birlikte, yapıların kat adetlerine bağlı olarak, toplam yaşam alanları bazında yaptığımız analizde de, yatayda büyümenin yanı sıra, 1930'lerden bugüne düşeyde de hızlı bir büyümenin gerçekleştiğini ve dolayısıyla plan düzleminde olduğu kadar üçüncü boyutta da önemli bir biçimsel değişim geçirdiğini söylemek kaçınılmazdır. 1937 yılında 15 no'lu yapı adası genelinde toplam yaşam alanı m²'si 23599,45 iken, 2008 yılına gelindiğinde bu değer 46432,01 m² ye yaklaşık 2 katı gibi bir değere ulaştığını görüyoruz. Yine 10-11 ve 16 no'lu yapı adalarındaki toplam yaşam alanı da 1937 yılında 17437,13 m² den 2008 yılında 3 katından da fazla bir değere, 66419,47 m² ye yükselmiştir. Semt'in üçüncü boyutta özellikle gabari ve üslup yönünden ortaya koymuş olduğu tipoloji, yeni yapılaşmalar sonucunda her iki yönden de semt büyük ölçüde karakterini kaybetmiştir.

Kaldırım bitiminden girişli ve arka bahçe kullanımlı arazi yerleşimi ile oluşan bitişik nizamlı doku tipi, semtte geleneksel yerleşimi oluştururken, yeni yapılar gerek ölçek gerekse arazi kullanımı yönünden karakteristik yerleşim dokusundan ayrılmaktadır. Yeni yapılar daha geniş kütlelere sahip olurken arka bahçe kullanımında da yoksun bırakılmıştır. Özellikle ticari fonksiyon artışıyla birlikte yapı arkalarındaki açık alanların yeşil alan amaçlı olarak kullanılmadığı ve bazı destekleyici (depo vs.) amaçlarla işgalinin söz konusu olduğu görülmektedir. Bazı özel konumlu ve sonradan oluşmuş ilave parseller üzerinde, 15 numaralı yapı adası sınırları içindeki Yeni Sokak üzerinde olduğu gibi, tekil ve bahçe içine yerleşmiş yapı kütleleri ile farklı açık alan kullanımları da görmek mümkündür. Benzer şekilde parsel içinde tek kütle yerleşimi ile açık alan kullanımının en aktif olduğu yapılar, halen semt'in büyük ölçekli ve dokuya hâkim binaları olan eğitim yapıları ile dini yapılarıdır.

Kent içindeki merkezi yerleşimi, sit alanı sınırları içinde yer alması, güçlü manzara etkisi, rüzgâra açık konumu, yoğun ulaşım olanakları gibi olumlu birçok özelliğine rağmen, İstanbul'un hızlı ve plansız gelişimine maruz kalan pek çok tarihi kent parçası gibi Yeldeğirmeni Senti de 2.ve 3. boyutta yaşanan kontrolsüz büyüme nedeniyle karakterini kaybetme noktasına gelmiştir. Bir konut bölgesi olarak hissedilmekten fazlasıyla uzaklaşan semtte hâkimiyet kuran ticari fonksiyonların plansız dağılımı, yerleşimdeki tüm bu olumlu etkileri gölgeleyerek, yerleşimin kentle olan bağımlı büyük ölçüde zayıflatmıştır.

KAYNAKLAR

- Ağaoğlu, A., (2003), “Afyon’da Şehir Morfolojisinin İki Unsuru: Cadde-Sokak Sistemi ve Konutlar”, Coğrafi Bilimler Dergisi, 1(2): 63,83.
- Atılğan, A., (2007), Yeldeğirmeni, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi Anadolu 1.Büyükkent Bölge Temsilciliği, İstanbul.
- Barkul, Ö., (1993), “Yeldeğirmeni Evleri”, İstanbul Dergisi, Tarih Vakfı Yayını, İstanbul, 6: 102-105.
- Barkul, Ö., (1993), “İstanbul’da İlk Dönem (19.Yy-20yy Başı) Apartman Konutlarının Yapısal, İşlevsel Ve Çevresel Yönden Değerlendirilmesi”, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayınlanmamış).
- Başkaya, A., (2002), “Oswald Mathias Ungers, İşlev ve Morfoloji Birlikteliğinde Bir Mimarlık Sanatı”, Gazi Üni. Müh. Mim. Fak. Der., 3: 87-99.
- Batur A., Yücel, A., Fersan, N., (1979), “İstanbul’da 19. Yüzyıl Sıra evleri: Koruma ve Yeniden Kullanım İçin Monografik Bir Çalışma”, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi, 5-2: 185-205.
- Çelik, Z., (1996), 19.Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul, 32-82.
- Çil, E., (2006), “Bir Kent Okuma Aracı Olarak Mekan Dizim Analizinin Kuramsal ve Yöntemsel Tartışması”, Megaron, YTÜ Mim. Fak. e-Dergisi, 4: 218-233.
- Domosh, M., (1992), “Controlling Urban Form: The Development of Boston’s Back Bay”, Journal of Historical Geography, 18: 288-306.
- Eyüboğlu, E., (1991), Kentsel Sit Alanlarının Planlanmasına Yönelik Bir Yöntem Araştırması ve Kadıköy-Yeldeğirmeni Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayınlanmamış).
- Giz, A., (1988), Bir Zamanlar Kadıköy, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Haydarpaşa Hemdat İsrail Sinagogu (1999), Haydarpaşa’da Geçen Yüz Yılımız, Gözlem Yayınları, İstanbul.
- İnce Güney, Y., (2007), “Mimarlıkta Orijin Olarak Tip Kurgusu”, Ege Mimarlık Dergisi, 62: 28-31.
- İnce Güney, Y., (2005), “Type and Typology in Architectural Discourse”, BÜFBE Dergisi, 1 :3-18
- İBB, (2007), Şehir Planlama Bölümü, Kadıköy Haydarpaşa Analiz Raporu, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı (yayınlanmamış).
- İBB İstanbul Şehir Rehberi Web Sitesi, <http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx> .
- İtil, F.R., (1991), Kadıköy-Yeldeğirmeni’nde Eski Konut Yapılarına Değişen Çevre Koşullarına Yönelik Yeni Kullanım Önerileri, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayınlanmamış).

- Kropf, K., (2001), "Conceptions of Change in the Built Environment", *Urban Morphology*, 5(1): 29-42.
- Kubat, A.S., Topçu, M., (2009), "Antakya ve Konya Tarihi Kent Dokularının Morfolojik Açıdan Karşılaştırılması", *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, 2: 334-347.
- Larkham, P., (1998), "Urban Morphology and Typology in the United Kingdom", *Typological Process and Design Theory*, The Aga Khan Program for Islamic Architecture, 159-172.
- Moneo, R., (2008), "On Typology", *Courtyard Houses*, Birkhäuser Basel, 8-17.
- Moudon, A.V., (1997), "Urban Morphology as an Emerging Interdisciplinary Field", *Urban Morphology*, 1: 3-10.
- Moudon, A.V., (1994), *Getting to Know the Built Landscape: Typomorphology*. in Franck, Karen A and Lynda H Schneekloth, *Ordering Space: Types in Architecture and Design* New York: Van Nostrand Reinhold.
- Slater, T. R., (1990), *The Built Form of Western Cities*, Leicester University Press, Leicester.
- Sönmez, M., (1996), *İstanbul'un İki Yüzü: 1980'den 2000'e Değişim*, Arkadaş Yayınları, İstanbul, 9-48.
- Şimşek, S., (1987), *Kadıköy Yeldeğirmeni'nde Tarihsel Araştırma ve Mimarî Dokunun İncelenmesi*, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü (yayımlanmamış).
- Tekeli, İ., (2001), "İcabında Plan", *İstanbul Dergisi*, 4: 25-37.
- Tekeli, İ., (2009), "Toplu Eserler 8: Modernizm, Modernite ve Türkiye'nin Kent Planlama Tarihi" *Tarih Vakfı Yurt Yayınları*, İstanbul, 106-134.
- Tekeli, İ., (2006), "Türkiye'de Kent Planlaması Düşüncesinin Gelişimi", *Yapı Dergisi*, 2006/291: 37-41.
- Tıbeh, Y., (2005), "Merkez Amman'da Topoğrafik Etmen", *Planlama Dergisi*, 2005/3: 65-71.
- Türker, O., (2008), *Halkidona'dan Kadıköy'e*, Sel Yayıncılık, İstanbul, 9-88.
- Tümertekin, E., (1997), *İstanbul: İnsan ve Mekân*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 206-264.
- Ulu, A. , Karakoç, İ., (2004), "Kentsel Değişimin Kent Kimliğine Etkisi", *Planlama Dergisi*, 2004/3: 59-66.
- Ünlü, T., (2006), "Mersin'de Değişen Kentsel Mekan: Çamlıbel'de Morfolojik Değişim", *YTÜ Mim. Fak. e-Dergisi*, 4: 178-200.
- Whitehand, J.W.R., (1975), "Building Activity and Intensity of Development at the Urban Fringe: The Case of a London Suburb in the 19th Century", *Journal of Historical Geography*, 2: 211-224.
- Whitehand, J.W.R., (1984), "Commercial Townscapes in the Making", *Journal of Historical Geography*, 8: 95-104.
- Whitehand, J.W.R., (1992), "The Makers of British Towns : Architects, Builders and Property Owners, c.1850-1939", *Journal of Historical Geography*, 18: 417-438.

Whitehand, J.W.R., (2001), "British Urban Morphology: the Conzenian Tradition", *Urban Morphology*, 5(2): 103-109.

Whitehand, J.W.R., (2007), "Conzenian Urban Morphology and Urban Landscapes", 6. International Space Syntax Symposium, 2007, İTÜ, İstanbul.

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi 04.06.1982

Doğum yeri İstanbul

Lise 1996-2000 Haydarpaşa Anadolu Lisesi

Lisans 2000-2002 Yeditepe Üniversitesi Mimarlık Fakültesi
Mimarlık Bölümü

Lisans 2002-2005 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi
Mimarlık Bölümü

Yüksek Lisans 2006-Devam ediyor Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı