

Kadıköy, Moda Caddesi'ndeki Portiklerin Yeniden Üretimi

Kadıköy'de Moda Caddesi Türkiye'nin en aktif kullanılan kentsel mekanlarından biri. 1960'larda çarşı işlevini taşıyan cadde giderek "her derde deva" bir kamusal alana dönüştü. Sürekli yeniden üretilen, her yeniden üretilişle yeni anlamlar kazanan bu caddenin tarihini Paköz ve Sinirlioğlu anlatıyorlar.



Aslı Paköz, Hale Sinirlioğlu ■ Lefebvre'ye göre mekanlar, toplumsal pratikler aracılığıyla yeniden üretilir. Mekanın yeniden üretimi ya da sahiplenilmesi yaşamın ritimleri olmadan anlaşılamaz¹. Kentsel mekanda gündelik yaşamın ritminin en çok görüldüğü yer kamusal alandaki zamansal değişimin, akışın ve dinamizmin en çok hissedildiği, toplumsal pratiklerin en çok olduğu kent merkezlerindeki çarşılardır. Tarih boyunca ticaretin ve akışın olduğu çarşılarda farklı mekansal düzenlemeler yapılmış; kamusal-özel, iç-dış, açık-kapalı mekanlar arası diyalektiği, ticareti, akışı, toplumsal pratikleri destekleyen bu mekanlar yeniden üretildikçe yeni anlamlar kazanmaya devam etmiştir. Bu çalışmada 1960'lı yıllara kadar Moda Çarşısı² olarak kullanılan ve daha sonra Moda Caddesi'ne dönüşmüş olan yolun üzerinde bulunan portikler bu bakış açısıyla değerlendiriliyor. Portiklerin gündelik yaşam ve pratikler ile yeniden üretimi güncel fotoğraflarla birlikte yorumlanıyor.



Antik dönemlerden itibaren kentsel mekanın bir parçası olarak farklı biçimlerde kullanılan portik, yere ve zamana bağlı olarak başka terimlerle de ifade edilmiştir³. Portik, bu yazı kapsamında yapıların zemin katının geri çekilmesi ile ortaya çıkan yaya yolu anlamında kullanılıyor. Günümüzde bu tanımla portiklere özellikle Akdeniz genelindeki (İspanya, İtalya, Yunanistan ve Türkiye gibi) bazı şehirlerde daha sık rastlanıyor; örneğin bugün Atina şehir merkezinin büyük bölümünde altı portik olarak kullanılan yapılar var. İstanbul'da da yer yer görülen bu yapılaşma Kadıköy'de üç ayrı bölgede; Rıhtım, Rasimpaşa ve Moda'da bulunuyor. Bunlar; Rıhtım'dan Altıyol'a giderken Söğütlü Çeşme Caddesi'nde, yine Rıhtım'da Neşet Ömer Sokak'ta, Altıyol'dan Yeldeğirmeni'ne giderken Karakolhane Caddesi'nde ve Moda Caddesi'nde.

Kadıköy'de bu üç ayrı yerde bulunan portiklerin kullanımı birbirinden farklı:



1 Moda Caddesi, tahmini 1960'lı yılların başı (Kaynak: Yeni-Moda Eczanesi, Bilim İlaç, 2015, s. 90).

2 Atina'dan portik örneği. Kadıköy'deki örneklerle kıyaslandığında portik ve dışındaki kaldırımın aynı döşeme malzemesine sahip olması, mekanın bütün olarak algılanmasını sağlıyor (Fotoğraf: Aslı Paköz, Ağustos 2019).

3 Moda Caddesi'ndeki portikler (Fotoğraflar: Aslı Paköz, Eylül 2019).

4 Moda Caddesi'ndeki portiklerin görüldüğü plan (Kaynak: Kadıköy Belediyesi, İmar Müdürlüğü Planlama Bürosu).

5 Portikte dükkanların kullanabileceği yerleri gösteren işgalie sınırları, dükkanın hemen önünü ve kolonların arasını kapsıyor; arada kalan alan ise yaya yolu. İşgalie sınırları yere çizilen çizgilerle gösterildiği gibi döşeme malzemesindeki farklılıkla da tanımlanabiliyor (Fotoğraflar: Aslı Paköz, Ekim 2019).



Portikler Söğütlü Çeşme Caddesi'nde daha çok yayaların gelip geçtiği yollara dönüşmüşken, Karakolhane Caddesi'nde yayaların kullanamadığı, sokaktaki akıştan bağımsız mekanlar olarak dükkanların bir uzantısına dönüşmüş. Moda Caddesi'nde ise portikler hem yayalar hem de dükkan sahipleri tarafından kullanılıyor. Burada portikler, yaya yolu olduğu kadar dükkanların yarı açık oturma yeri, sokak satıcılarının iş yeri, sokak hayvanlarının barınağı ve belki daha birçok işlev üzerinden sahiplenilmiş görünüyor. Farklı kullanıcılar tarafından sahiplenme durumu, portiği kamusal ve özel arasındaki bir geçiş mekanı haline getiriyor.

Kamusal ve özel arasındaki geçiş mekanları, mekansal ilişkilerin ve sosyal etkileşimlerin ortaya çıktığı yerler olarak özellikle önem kazanır. Mülkiyet sahipliği bağlamında önemli ve katı bir sınır olması beklenen bu mekanlar, kentsel mekanın çoğul ve dinamik yapısında, katı sınırlar yerine geçirgenliğin ve etkileşimin, kısacası kamusalın yaratıldığı ara mekanlar olarak karşımıza çıkar. Bunun kuşkusuz en iyi örneklerinden birini kentin sokaklarını ve meydanlarını çevreleyen portikler oluşturur⁴. Moda Caddesi'ndeki portikler de çok zamanlı ve boyutlu sahiplenme biçimlerinin yaratıldığı ara mekanlardır. Böylece portiğin mülkiyeti; toplumsal pratiklerin saatlik, gündelik, aylık, yıllık

vb. ritimlerinin farklı zaman ve işlev kesitlerinde muğlaklaşıyor.

Bu mülkiyet muğlaklığı, imar planı ve imar yönetmeliğinde de ortaya çıkıyor. İmar planında yapıların altında portik olan bölüm tamamen "terk" olarak işaretlenmiş ve üst katların yapıların mülkiyetinde olduğu ile ilgili bir işaret yok. İmar planında da bu konuyla ilgili bir plan notu bulunmuyor. İstanbul İmar Yönetmeliği'nde ise portikler sadece tanım olarak yer alıyor⁵. Bu tanım da, kamusal kullanıma ve yaya akışına işaret ediyor.

Moda Caddesi'nin genelinde üst katlarda konut ve alt katta dükkan işlevli yapılar



bulunuyor. Bunlardan altında portik olan yapılar; batıda Mühürdar Karakolu Sokak ile Neşe Sokağı arasında 3 blokta toplam 190 m, Doğuda Ağabey Sokak ile Dr. Esat Işık Caddesi arasında 3 blokta toplam 170 m uzunluğunda. Caddenin iki yönünde de portikler caddenin yaya kullanımına ayrılan tek alanı oluşturuyor. Doğuda portikler hemen sonrasında otopark yerleri ve cadde yer alırken, batıda portiğin dışında bir de bisiklet yolu bulunuyor. Fakat bu bisiklet yolu aktif olarak yayalar tarafından kullanılıyor.

kısmı, işgalie sınırlarının belediye tarafından belirlendiği şekilde, portiği üstü kendiliğinden kapalı bir yarı açık alan olarak kullanıyor. Tüm Moda sokaklarındaki ticari işletmelerde görünen dış mekan kullanımı, portik boyunca yerlerini ve sınırlarını değiştiriyor. Cadde genelinde yalnızca dükkanların önü işgalie olarak verilirken, portik altında hem dükkanların önü hem de portiğin kolonlarının arası işgalie olarak veriliyor. Böylece portik yine başka bir bağlamda sokağın kamusal-özel sınırlarını muğlaklaştırarak kendiliğinden dönüştürüyor.

Portik, Moda Caddesi'ndeki yaya akışını kendi içine hapseden bir kaldırım özelliği taşıyor. Portiklerin üstü kapalı yapısının yanısıra portik ile batıda

bisiklet yolunu, doğuda otopark alanını ayıran kot farklılıkları da portikleri blok boyunca çevresinden net bir şekilde ayırıyor. Ayrıca caddenin eğimli yapısı nedeniyle, portiklerin kendi içinde de kot farklılıkları mevcut. Bu farklılıklar, genellikle basamaklar ve yer yer sonradan eklenen rampalar ile oluşturulmuş. Zemin döşemesinin ya da portik tavanının dükkanla uyumlu yapılmasından da bu kot farklılıkları okunuyor. Portik boyunca sıralanan dükkanlar, yalnızca kendi hizalarındaki alanı kullanmıyor, zaman zaman buldukları kota yayılabiliyor. Üç boyutlu mekanı tanımlayan farklı yüzeyler ve elemanlar vasıtasıyla, dükkanların her biri önündeki mekanı fiziksel olarak tanımlamaya çalışıyor. Buna tam zıt olarak, gündelik yaşam pratikleri ile birlikte bu tanımlama sürekli



10

11

6-7 Portikteki yoğun kullanım ve sahiplenme biçimleri ile birlikte, portiğin dışındaki bisiklet yolu da hem yaya yolu olarak hem de motosikletlerin park yeri olarak kullanılıyor (Ekim 2019, Fotoğraflar: Hale Sinirlioğlu).

8 Saatçinin kapalı olduğu saatlerde, önündeki alan yanındaki çay evinin oturma alanına eklenebiliyor (Ekim 2019, Fotoğraflar: Aslı Paköz).

9 Ortak alanların dükkanlar tarafından yoğun kullanımı portiğin yaya akışını ve diğer dükkanların kendi alanlarının kullanımını engelleyebiliyor (Eylül 2019, Fotoğraflar, sırasıyla: Aslı Paköz, Hale Sinirlioğlu).

10 Bisiklet yolunu tanımlaması için yapılan ve yol üzerinde ara ara görülen bisiklet işareti (Ekim 2019, Fotoğraf: Aslı Paköz).

11 Cadde boyunca birbirini takip eden kolonların arasından birini bir sebze satıcısı kullanmış durumda. Aynı sınırdaki bitmemiş iki apartmanın kolonları ve bunların arasında bulunan elektrik panosu ile birlikte ortaya çıkan yüzey, önünde oluşan mekân sahiplenilen sebze satıcısı tarafından kullanılıyor. Tam karşıdaki kolonun önünde ise, basamak ve rampa arasındaki alana sebze tartısı yerleşiyor. Böylece tüm bu alan, satış olan saatlerde, portiğin altı ve bisiklet yolunun üzerindeki yaya akışlarına sahip, dört yanında tanımlı yüzeyleri olan bir hacme dönüşüyor (Ekim 2019, Fotoğraflar: Aslı Paköz).

12 Bisiklet yolu, yaya yolu olarak kullanılıyor; ancak fotoğrafta görülen yerde yolun yarısını kaplayan bir rampa bulunmasından dolayı yayalar da bu yolun düz kısmını tercih ediyor. Bu noktada bir sokak satıcısının çalışması için uygun bir alan ortaya çıkmış görünüyor. Tesbihçi, iki kolon arasında, bisiklet yolu ve portiğin iki farklı yaya akışına eşit şekilde hitap edebilir şekilde yerleşiyor. Böylece kolonların birinin önünde zemindeki kot farkının oluşturduğu çizgi bir karton eşliğinde bir çalışma ve satış mekanına dönüşüyor. Diğer kolonun önü ise yine yalnızca yere konan bir yüzey (karton) ile oturma alanı oluyor (Mart 2019, Fotoğraflar: Aslı Paköz).

13 Kolonlardan biri ve yanındaki küçük duvar parçası arasındaki alan yöresel gıda ürünleri satıcısının işyerine dönüşmüş durumda. Satıcı, ürünlerini iç mekanda kullanılan bir koltukta oturup satıyor, çalışmadığı zamanlarda ise koltuğu dükkanlardan birine bırakıyor. Fotoğrafta yanındaki küçük duvarda satılacağı cevizleri kırmaya çalışırken görülüyor (Ekim 2019, Fotoğraf: Aslı Paköz).



12



13

muğlaklaşıyor. Bazen portik boyunca sıralanan dükkanlar birbirinin alanlarını kullanıyor; örneğin kapalı olduğu saatlerde bir saat dükkanının önündeki alan yandaki çay evinin oturma alanına eklenebiliyor. Veya kargo şirketinin bulunduğu dükkan malzeme taşıma saatlerinde yanındaki eczanenin önündeki alanı kullanabiliyor. Ortak alan kullanımı bir yandan dükkanlar arasında bir ortak-sahiplenme ve işbirliği doğuruyor. Fakat diğer yandan ortak alanların dükkanlar tarafından yoğun kullanımı portiğin yaya akışını engelleyebiliyor.

Sadece portiklerde değil, portiğin yanındaki bisiklet yolunda da aynı durum gözleniyor. Çünkü ilk bakışta portik, bisiklet yolu ve araç yolu; kot farklılıkları, malzeme farklılıkları ve yere çizilen

işaretler ile “net” olarak sınırlanmış görünüyor. Ancak bir bölümü dükkanlar tarafından kullanılan portikler yaya yoğunluğunu karşılayamadığı için yayalar bisiklet yolunu kullanmak zorunda kalıyor. Bunun yanı sıra bisiklet yolunda zaten bisiklet kullanmak mümkün değil; bu durum sadece yayaların bu yolu kullanmasıyla ilgili değil, bu yollarda park etmiş araçlar, çöp konteynerleri, telefon kulübesi bulunması ile de ilgili. Bu yüzden zaman zaman elinde bisikletleriyle portiklerden geçen kişiler de oluyor.

Portiklerin kullanım yoğunluğu mevsimden mevsime olduğu gibi günün farklı saatlerinde bile değişebiliyor. Dükkanlar gibi günün belli saatlerinde sokak satıcıları da portikleri sahipleniyor. Tesbihçi, sebzeçi, yöresel gıda ürünleri



14



15

satıcısı farklı zaman dilimlerinde portiklerde geçen gündelik yaşama ekleniyor. Özellikle yarı açık oturma işlevi olmayan dükkanların önünde; sebzeçi sabahdan akşama kadar, tesbihçi akşam saatlerinde, yöresel gıda ürünleri satıcısı günde iki saat çalışıyor. Bu kişiler portiği günün sadece belli saatlerinde kullansalar da mekanı sahipleniyorlar. Kendilerine uygun alanı seçerken en çok satış yapabilecekleri yeri arayıp buluyor olsalar da bunu yaparken portik kolonlarının yanında bir duvar parçası, rampa, elektrik panosu ya da sarmaşık bitkisi olmasına da dikkat etmiş görünüyorlar. Çalıştıkları alana sattıkları ürünler dışında, koruyucu şemsiye ya da oturmak için gerekli araç gereçleri de ekliyorlar. Böylece, hem portiğin halihazırda sunduğu hem de yeni eklenen yüzey ve elemanlar gün içinde farklı zamanlarda, farklı yaşamsal pratikler üzerinden sürekli yeni mekanlar tanımlıyor.

Portiklerin bulunduğu yapıların üst katlarındaki konutlarda yaşayanlar içinse portiğin bir ara mekandan çok bir sokak gibi değerlendirildiğini söylemek mümkün. Çünkü portiklerin bulunduğu yapılardan birkaç tanesine giriş kapısının önce ikinci bir demir kapı eklenerek portik ile apartman arasında ikincil bir ara mekan oluşturulmuş. Bu kapılar ayrıca, portiklerin kullanım yoğunluğuna karşı bir önlem alma gereksinimi olarak da değerlendirilebilir. Buna rağmen bu ikinci kapıların yarattığı yüzeyden yararlanarak ve işgaliye sınırlarının da dışına taşarak apartman kapısının önü de dükkanlar tarafından kullanılabilir ve daha keskin çizilmiş bu yeni sınırlar bile gündelik yaşamın akışı içinde muğlaklaşıyor.

Moda Caddesi'nde 1960'lardan beri varolan bu portiklerden kimisi son

günlerde kentsel dönüşüm kapsamında yıkılıyor ve yerine yine aynı şekilde portikli yapılar inşa ediliyor. Portikli yapılar sadece inşa edilerek üretilmiyor; yukarıda kısaca söz edilen tüm işbirlikleri ve çatışmalarla da portikler sürekli yeniden üretiliyor. Böylece portikler, planlama çalışmaları sonucu çizilen net sınırların nasıl muğlaklaşabileceğine örnek olmaya da devam ediyor. Bu konuda Harvey'in dediği gibi; planlamacılar ne kadar çaba gösterirse gösterebilir, toplumsal pratikler mimari biçim tarafından belirlenemez; çünkü toplumsal pratiklerin, ne tür sabit temsil şeması karşısında olursa olsun, bağlandığı şamandıradan kaçma gibi münasebetsiz bir adeti vardır⁶.

■ **Aslı Paköz, Dr. Öğretim Üyesi, İstanbul Şehir Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Mimarlık Bölümü.**
Hale Sinirlioğlu, Dr. Öğretim Üyesi, İstanbul Şehir Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Mimarlık Bölümü.

* Burada yer alan Resim 1'in tarihi ile ilgili bilgi eczacı Melih Ziya Sezer'den alınmıştır. Kendisine yardımları için çok teşekkür ederiz. Ayrıca Resim 4'e ulaşmamızda yardımları için Kadıköy Belediyesi, İmar Müdürlüğü, Planlama bürosu çalışanlarına teşekkür ederiz.

Notlar:

- 1 Henri Lefebvre, *Mekanın Üretimi*, çev.: Işık Ergüden, Sel Yayınları, İstanbul, 2015, s. 184.
- 2 "Moda Çarşısı" olarak kullanıldığı yıllarda cadde üzerindeki dükkanları gösteren kroki için: Gökhan Önce, *Kendine Özgü Bir Semt Moda*, Kadıköy Belediye Başkanlığı Kültür Yayınları, İstanbul, 1998, s. 39.
- 3 Portik, Sanat Kavram ve Terimleri Sözlüğü'nde şu şekilde tanımlanmaktadır: *Portiko* ya da *Portik* (İng. *Portico, porch*): 1. Küçük sütunlarla taşınan giriş sundurması. Yalnızca Batı mimarlığındaki bu tür öğeleri anlatmak için kullanılır; 2. Antikite'de sütunlu caddeyi iki yanından sınırlayarak oluşturan, arkasında dükkanların yer aldığı, üstü örtülü yaya yolu niteliğinde *arkad*; 3. Antik yapılarda *revak* niteliğinde kullanılan, sütunlarla taşınan ve genel olarak bir avluyu çevreleyen *kolonad*. Metin Sözen, Uğur Tanyeli, *Sanat Kavram ve Terimleri Sözlüğü*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2015, s. 249.

14 Portiklerin bulunduğu yapılardan kimisine ikinci bir demir kapı eklenerek portik ile apartman arasında ikincil bir ara mekan oluşturulmuş.

Fotoğrafta, bu kapının yarattığı yüzeyden yararlanarak ve işgaliye sınırlarının dışına taşarak apartman kapısının önüne de bir dükkanın masa, sandalye koyduğu görülüyor. (Eylül 2019, Fotoğraf: Aslı Paköz).

15 Portiğin yeni yapılarda yeniden inşası. Son günlerde portiklerin bulunduğu yapılardan kimisi kentsel dönüşüm kapsamında yıkılarak, bunların yerine yine aynı şekilde portikli yapılar inşa ediliyor. Yeniden inşa edilen yapılarda kolonlarda kullanılan yeni form ve malzemeler ile portiğe yeni bir iz daha eklenmiş oluyor. (Ekim 2019, Fotoğraf: Hale Sinirlioğlu).

4 Ali Madanipour, *Public and Private Spaces of the City*, Routledge, Londra, 2003, s. 63-64.

5 20 Mayıs 2018 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanan İstanbul İmar Yönetmeliği'nde 4. Madde'de "Tanımlar" içinde Portik: Bitişik ön bahçesiz nizamda imar planında belirtilen yerlerde kamu kullanımına açık, yayaalara daha geniş kaldırım sağlamak amacıyla, bina kitlesinden zemin kat yüksekliğinde ve ön cephe boyunca, bina taşıyıcı elemanları bırakılarak yapılan üç tarafı açık altı yaya geçidi.

6 David Harvey, *Postmodernliğin Durumu*, Metis Yayınları, İstanbul, 2010, s. 231.