

APROXIMACIONES A LA SOSTENIBILIDAD URBANA EN BARRIOS DE PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL DE TURQUÍA:

El Caso de Yeldeğirmeni, ESTAMBUL

Janseri Karabulut

Tutores:

José Durán Fernández

Miguel Ángel Campos González

Titulación: Máster Universitario en Arquitectura Avanzada, Paisaje, Urbanismo y Diseño.

El Curso Académico: 2017 - 2018

Valencia.



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ESCOLA TÈCNICA
SUPERIOR
D'ARQUITECTURA

Aproximaciones a la Sostenibilidad Urbana en Barrios Patrimonio Histórico y Cultural de Turquía:
El Caso de Yeldeğirmeni, Estambul

APROXIMACIONES A LA SOSTENIBILIDAD URBANA
EN BARRIOS DE PATRIMONIO HISTORICO Y CULTURAL DE TURQUIA:
El Caso de Yeldeğirmeni, ESTAMBUL.

Valencia, 2018.

Aproximaciones a la Sostenibilidad Urbana en Barrios Patrimonio Histórico y Cultural de Turquía:
El Caso de Yeldeğirmeni, Estambul

prefacio

Me gustaría dar las gracias a mis tutores estimados José Durán Fernández y Miguel Ángel Campos González, por todo el tiempo e interés que me dedicaron durante este proceso, por la amabilidad, la comprensión y la guía excelente. También me gustaría dar las gracias a unos de los mejores profesores que he tenido de la arquitectura, a estimado Jose María Lozano Velasco; por ser el ejemplo de un profesor admirable y por todo el apoyo que me ha dado durante mi educación en UPV. Por otra parte, a mis estimados profesores de la carrera, Zafer Akdemir y Ayhan Böyür, quiero dar las gracias por haberme interiorizado el interés de arquitectura y seguir apoyándome cuando necesite. Por último, estoy agradecida a mi familia por haber hecho todo posible por mí y por hacerme la quién soy.

Aproximaciones a la Sostenibilidad Urbana en Barrios Patrimonio Histórico y Cultural de Turquía:
El Caso de Yeldeğirmeni, Estambul

A mi familia...

PREFACIO

1. Introducción	1
2. La Formación del Concepto “Ciudad”	3
2.1. La Definición de la Ciudad	3
2.2. Urbanización	4
3. El Proceso de Urbanización en Anatolia	7
3.1. Las Ciudades de Anatolia Hasta Los Años 700	7
3.2. La Llegada de Los Turcos a Anatolia y Formación de Las Ciudades	12
3.3. El Sistema Urbano en El Imperio Otomano	19
3.3.1. Las Ciudades del Imperio Otomano	19
3.3.1.1. Estambul en El Periodo Otomano	28
3.3.2. El Concepto de “Mahalle”	40
3.3.2.1. Yeldeğirmeni	47
3.4. El Sistema Urbano en la República de Turquía	58
3.4.1. El Proceso de Urbanización en Turquía	58
3.4.2. Estambul Hoy en Día	63
4. La Zona de Yeldeğirmeni	65
4.1. La Evolución de Yeldeğirmeni	65
4.2. Estado Actual de Yeldeğirmeni	80
4.2.1. Información General de Yeldeğirmeni	80
4.2.2. Topografía	88
4.2.3. Las Calles y Las Manzanas	89
4.2.4. Espacios Verdes - Espacios Públicos	94
4.2.5. Ejes Importantes	99
4.2.6. Edificios	101
4.2.6.1. Información General	101
4.2.6.2. Tipos de Uso	104

4.2.6.3. Materiales	108
4.2.6.4. Los Estilos	115
4.2.6.5. Edificios Protegidos	117
4.3. Los Problemas de la Zona y La Necesidad de Renovación y Rehabilitación Urbana	126
5. El Concepto de La Sostenibilidad Urbana	137
6. Intervenciones en Yeldeğirmeni	141
7. Conclusión	147
8. Fuentes de Imagen	150
9. Bibliografía	163

1. Introducción

El concepto de la sostenibilidad, ha llegado a ser uno de los temas más populares del mundo, en el siglo 21. La sostenibilidad que actualmente interviene en muchas disciplinas distintas como políticas, economía, arquitectura, urbanismo etc., a pesar de ser un argumento discutido durante mucho tiempo, ya no es un tema de debate y su necesidad inevitable ha sido reconocida por todo el mundo. Es persuasivo decir que para poder conseguir un mundo más habitable que ofrece mejor calidad tanto en la naturaleza como en las ciudades, la sostenibilidad urbana es la manera más eficiente y segura.

La sostenibilidad urbana desde el primer día en que se introdujo, ha tenido muchas definiciones distintas por muchos arquitectos, planificadores de la ciudad e investigadores. Sin embargo, lo que todos han estado de acuerdo es que a parte de unos criterios que se necesita cumplir, la sostenibilidad puede tener distintas definiciones y ejecuciones en distintos sitios y diferentes casos. Por lo tanto, a fin de conseguir intervenciones correctas y adecuadas con el sitio, es esencial investigar, analizar y observar todos los datos de la zona de investigación.

El objetivo principal de este trabajo final del master es investigar la sostenibilidad urbana en los barrios de patrimonio histórico y cultural con el fin de poder llegar a algunas intervenciones adecuadas con la sostenibilidad y la zona que se va a investigar, la zona de Yeldeğirmeni de la ciudad de Estambul. Por lo tanto, se plantean una serie de objetivos como; investigar el concepto de ciudad, analizar la historia que tomaron parte directo o indirecto en la formación de Yeldeğirmeni, observar el estado actual de la zona, exponer los problemas de la zona, investigar el concepto de la sostenibilidad urbana y plantear propuestas básicas de la manera sostenible para el mejoramiento de la zona. A fin de conseguir estos objetivos, la metodología que se ha usado es; consulta de las fuentes escritas (libros, artículos, revistas, investigaciones, trabajos académicos, informes nacionales de Turquía e internacionales, información electrónica, etc.), los trabajos realizados por la Fundación de la protección y promoción de los valores ambientales y culturales sobre la zona de Yeldeğirmeni (ÇEKÜL), las visitas realizadas al barrio

para analizar la zona (hacer fotos, observar el estado actual), análisis de los datos etc.

En los siguientes partes de este trabajo, se va a mencionar del concepto de la ciudad, observar la historia de Anatolia durante el periodo bizantino, selyúcida, otomano y turco, investigar el sistema urbano en la República de Turquía y sus efectos en la formación de las urbanizaciones, explicar el concepto de la sostenibilidad, analizar Yeldeğirmeni en sus estados pasados y actuales e intervenir de la manera sostenible.

2. La Formación del Concepto “Ciudad”

2.1. Definición de la Ciudad

El término “ciudad” viene del origen de la palabra latina “*civitas*” que se refería a un asentamiento con población. Ciudad es un concepto que ha tenido muchos sentidos y definiciones diferentes durante la historia de la humanidad. Incluso, se ve que no existe una definición que valga para siempre o para cada país en la literatura ni en las legislaciones. Hoy en día, la definición de la ciudad se hace por muchos disciplinares distintos como sociología, arquitectura etc.

Según lo que dice Louis Wirth, sociológicamente una ciudad puede definirse como un lugar relativamente grande donde se establecen intensivamente y permanentemente, los humanos con diferentes características. Y según Max Weber, las ciudades se forman en el resultado de que un grupo de humanos que viven en un sitio, un castillo, que tengan un mercado donde se adelantan las actividades comerciales y que tengan un tipo de administración autónoma que sea independiente hasta un nivel.¹ En adición a esto, una definición arquitectónica para ciudad será, que ciudad es un espacio que se nace de las vidas comunes de la sociedad y se forma con sus maneras de vivir en ello.² Según lo que dice Yahyagil, la ciudad es un área residencial donde la mayoría de la población vive de comercio, industria, administración y servicios y donde hay una organización cultural.³

Durante la historia, las ciudades han tenido la función de juntar y unir las razas, las comunidades y las culturas. Las ciudades no solo han tenido tolerancia para las diferencias personales sino también han preparado condiciones apropiadas para sus desarrollos y evoluciones. En otras palabras las ciudades han sido capaces de juntar los humanos entre ellos a pesar de las diferencias, ya sean culturales, físicas etc. de tal manera que puedan ayudar uno al otro.⁴

¹ TOPAL, K. (2004). “Kavramsal Olarak Kent Nedir ve Türkiye’de Kent Neresidir?” en *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, vol.10, número 5, p.276-294.

² SAĞSÖZ, A. (2013). “Kent İçinde Bir Yapı, Yapı İçinde Bir Kent” en *Sanat Tarihi Dergisi*, número 2, p. 91-109.

³ YAHYAGİL, M. (1998). “Kentlerin Kültürün Gelişmesindeki Etkisi” en *Sosyoloji Konferansları Dergisi*, número 25, p. 105-120.

⁴ WIRTH, L. (2002). *20.Yüzyıl Kenti*. Ankara: İmge Yayınevi.

En conclusión, el concepto de la ciudad, aparte de sus características espaciales, administraciones y demográficas, es una manera de estructuración social y un estilo de vida que se forma de los resultados de interacciones complicadas, que incluye un sistema cultural.⁵ En las etapas posteriores de este estudio se va a hablar de su parte cultural e histórica, y dar ejemplos de las ciudades y examinar el procesamiento de las ciudades en Anatolia.

2.2. Urbanización

Una definición sistemática que sea capaz de explicar todas las características de urbanización o urbanizarse no se ha podido evolucionar hasta hoy. Este concepto puede ser explicado desde un punto de vista general, como una población que establece en un sitio determinado con unas reglas sociales y estructurales concretas, adecuándose dentro del significado de sociedad, pudiéndose enmarcar dentro de unos límites físicos y sociales cada más complejos y modernos, esto debido a los cambios que ocurren a causa de la búsqueda de adaptación, ya sean del ámbito social, medioambiental o por ejemplo desde el punto de vista de la eficiencia entre otros. Los componentes principales de urbanización, que también se puede definir como convertirse un participante del estilo de la vida urbana, son reducción de la familia, debilitación de las relaciones familiares, el cambio del rol de la mujer en la familia e independización económica de la mujer, transferencia de algunas funciones de la familia a las instituciones sociales, aumento de los gastos de consumo y los cambios en los trabajos tradicionales, aficiones, relaciones entre los vecinos, maneras de descanso o entretenimiento.⁶

El proceso de urbanización o urbanizarse se puede diseccionar de muchas maneras distintas. Estos pueden ser análisis de la población, la intensidad, la heterogeneidad etc. Desde el punto de vista de análisis de la población, es conveniente decir que con que haya más gente en las ciudades, aumentan las diferencias personales entre los humanos. Estas diferencias que salen del color de piel, de la etnicidad, posición social y económica, los gustos y prioridades pueden causar a las diferenciaciones sociales. Por lo tanto también

⁵ YAHYAGİL, M. (1998). "Kentlerin Kültürün Gelişmesindeki Etkisi" en *Sosyoloji Konferansları Dergisi*, número 25, p. 105-120.

⁶ YAHYAGİL, M. (1998). "Kentlerin Kültürün Gelişmesindeki Etkisi" en *Sosyoloji Konferansları Dergisi*, número 25, p. 105-120.

se puede decir que los humanos se enfrentan uno al otro con los roles distintos en las ciudades.⁷

Desde el punto de vista del análisis de la intensidad, es acertado indicar que la intensidad fortalece el efecto de la población que causa las diferencias entre los humanos y soporta la complejidad de la vida social. La intensidad, el valor de la tierra, coste del alquiler, accesibilidad, salud, educación, respetabilidad, estética, inexistencia de los molestos (como ruido, inmundicia etc.) son los factores que afectan a las personas en la decisión de donde vivir, en que parte de la ciudad establecerse. También entre los factores más importantes de donde establecerse en la ciudad se puede contar el sitio de trabajo y el tipo de trabajo, características raciales y étnicas, estado social, tradiciones, hábitos, gustos, preferencias y prejuicios. Así pues, las poblaciones intensas se separan una de la otra dependiendo de las necesidades de la población. Pero también de misma manera, las personas que tengan mismos tipos de necesidades, conscientemente o por las condiciones, prefieren vivir juntas impensadamente.⁸

Si se requiere analizar la urbanización y urbanizarse desde el punto de vista de la heterogeneidad, será propicio decir que generalmente es rápido el proceso de cambio de las personas en un sitio por los resultados de la movilidad social y la distribución desequilibrada de la población. Como los sitios que viven, trabajan y lo que cobran las personas, son factores muy inestables entonces es bastante difícil mantener la sociedad junta, desarrollarlo, hacer que se conozcan y hacerlo sostenible. Esto es así especialmente en los sitios que vive la gente no por la selección, pero por las razas, el idioma, el sueldo y el estado social.⁹ Sin embargo, determinar las zonas de viviendas como un resultado del estado económico y que depende de culturas y grupos étnicos, descompone la comunicación social y además causa problemas sociales de las comunidades.¹⁰

Después de analizar y entender las características del proceso de urbanizarse, por lo último se necesita mencionar de la relación entre la urbanización y la cultura. Todos los factores que se ha mencionado arriba, crean un entorno social para los humanos. En

⁷ WIRTH, L. (2002). *20.Yüzyıl Kenti*. Ankara: İmge Yayınevi.

⁸ WIRTH, L. (2002). *20.Yüzyıl Kenti*. Ankara: İmge Yayınevi.

⁹ WIRTH, L. (2002). *20.Yüzyıl Kenti*. Ankara: İmge Yayınevi.

¹⁰ YAHYAGİL, M. (1998). "Kentlerin Kültürün Gelişmesindeki Etkisi" en *Sosyoloji Konferansları Dergisi*, número 25, p. 105-120.

este entorno social, la ciudad crea condiciones innovadoras, extraordinarias, competitivas para sus participantes y causa a la formación de una población nueva. En las poblaciones así, poco a poco se desaparecen las diferencias personales. No obstante, la convivencia puede ser posible solo con la creación de estas relaciones entre los habitantes. Estas relaciones dan movimiento activo a la gente y resulta dándole posibilidad de participarse en la ciudad empezando desde su entorno hasta las actividades culturales, sociales y políticas. En otras palabras, el volumen de interacción que tenga una persona, le obliga a cambios culturales. Los cambios estos primero empiezan dentro de la familia y luego se aparecen en la solidaridad depende del nivel económico, en las relaciones entre los hombres y mujeres, en los hábitos religiosos y en la participación a la vida social.

A consecuencia, se puede decir que los elementos físicos de la cultura urbana (que son la naturaleza urbana, los patrimonios históricos, edificios, calles, centros comerciales, plazas etc.) afecta a la gente que es un miembro natural de la urbanización.¹¹ Cuanto más tenga la sensación de pertenencia, es decir cuánto más se urbanice, intentará unirse con estos elementos culturales. En este estudio, se va a observar las urbanizaciones de Anatolia empezando desde el siglo XIII hasta hoy el día y cuestionar el procesamiento.

¹¹ YAHYAGİL, M. (1998). "Kentlerin Kültürün Gelişmesindeki Etkisi" en *Sosyoloji Konferansları Dergisi*, número 25, p. 105-120.

3. El Proceso de Urbanización en Anatolia

3.1. Las Ciudades de Anatolia Hasta los Años 700

A fin de poder analizar y evaluar bien la situación del día hoy de la ciudad turca, se considera que es necesario examinar el estado de Anatolia antes de la llegada de los turcos, las interacciones entre culturas diferentes, el sistema de las ciudades y la urbanización de la época. Por lo tanto, en esta parte se va a revelar el estado de Anatolia brevemente, hasta la llegada de los turcos.

Anatolia (*Anadolu* en turco) o también llamada Asia Menor, es una península que es la tierra más oeste de Asia. Actualmente está ocupado por el 97% de la tierra de Turquía.¹² Debido a su ubicación estratégica e importante que conecta Asia y Europa, siempre ha llevado muchas civilizaciones desde los tiempos prehistóricos. Entre todos los establecimientos antiguos que se tienen datos históricos y arqueológicos, Anatolia es uno de los más antiguos. Algunos de los establecimientos suyos de hoy, tienen historia desde los años 1000 AC o aún más.¹³



Imagen 1. La ubicación y tierra de Anatolia

¹² NKFU. *Türkiye'nin Yüzölçümü Kaçtır?*. <<http://www.nkfu.com/turkiyenin-yuzolcumu-kactir/>> [Consulta: 15 de enero de 2018]

¹³ KUBAN, D. (1968). "Anadolu-Türk Şehri Tarihi Gelişmesi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerinde Bazı Gelişmeler" en *Vakıflar Dergisi*, número 7, p. 53-73.

El Imperio romano que se fundó en el siglo I AC por Julio Cesar¹⁴, tuvo la tierra en Anatolia por la primera vez en el año 133 AC.¹⁵ Y así sucesivamente empezó la historia del Imperio Bizantino (o Imperio Romano de Oriente) que iba a dejar muchas marcas importantes no solo en la formación de Anatolia, sino también en la historia del mundo. Este establecimiento siguió hasta 1453 DC que fue el año de la caída de Constantinopla.¹⁶



Imagen 2. El Imperio Bizantino en los años 700 DC

Como se había mencionado antes, de la importancia de conocer y analizar la historia de Anatolia, hay que empezar a observar desde la época bizantina. Según lo que dice Kuban, en la época del dominio bizantino se desarrollaron bastantes urbanizaciones en Anatolia.¹⁷ Por más que, es imprescindible fijarse que la ciudad bizantina más que ser una tipología que se había creado originalmente, era la continuación de la tipología de la

¹⁴ TARIHI OLAYLAR. *Roma İmparatorluğu*. <<http://www.tarihiolaylar.com/tarihi-olaylar/roma-impatorlugu-153>> [Consulta: 20 de enero de 2018]

¹⁵ E-KÜLTÜR SANAT. *Anadolu'da Roma Dönemi*. <<http://www.ekultursanat.com/tarih/eser-234-Anadoluda-Roma-Donemi-A-Tolga-Tek>> [Consulta: 20 de enero de 2018]

¹⁶ REVISTA DE HISTORIA. *La Caída de Constantinopla*. <<https://revistadehistoria.es/la-caida-de-constantinopla/>> [Consulta: 20 de enero de 2018]

¹⁷ KUBAN, D. (1968). "Anadolu-Türk Şehri Tarihi Gelişmesi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerinde Bazı Gelişmeler" en *Vakıflar Dergisi*, número 7, p. 53-73.

ciudad romana. Este pensamiento se puede soportar con lo que dice Mango, “En la inmensa mayoría de los casos, una ciudad bizantina (hablo ahora del periodo anterior a los siglos VI o VII) era simplemente la continuación de una ciudad romana que, a su vez, podía haber sido fundada en el periodo helenístico o incluso antes. [...]”¹⁸

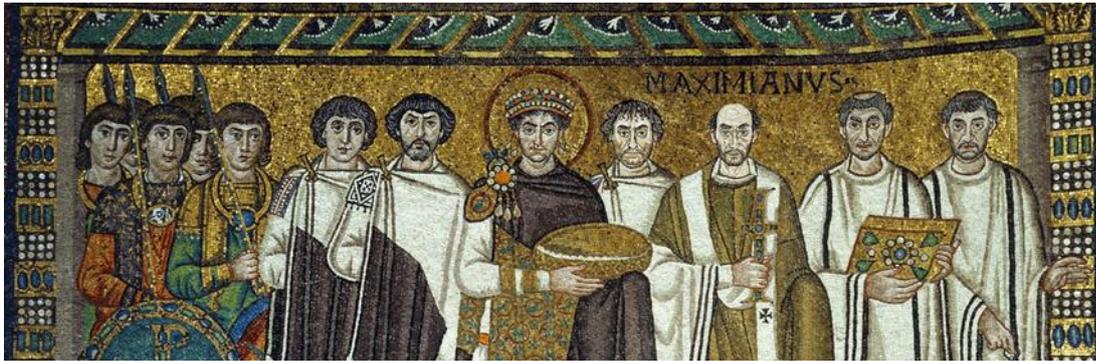


Imagen 3. Mosaico del Emperador Justiniano del Imperio Bizantino

Estas ciudades que se menciona, alcanzaron su mayor desarrollo en el segundo siglo en general. En la segunda mitad del tercer siglo, se procreó una decadencia de la vida urbana en todo el imperio que se alargó en muchos casos hasta el siglo IV. En los siguientes siglos, ya sean V y VI, se nota un recrudescimiento nuevo en las construcciones de las provincias orientales. Luego en el siglo VII, con que se ocurrió una caída, se produjo la cesación de la vida urbana que luego resulto algunos cambios en las ciudades. Pero los cambios en las ciudades no eran de las calles, el sistema de fortificación, los cementerios o los acueductos sino eran sobre algunas novedades como la erección de la iglesia, el abandono de los templos paganos; también tuvieron lugar los desarrollos menos notables por lo que se refiere a los edificios de la administración pública, los mercados y los espectáculos. En adición a esto, otro cambio gradual que no fuese religioso era que los comercios tendían a trasladarse desde el ágora a las calles porticadas, acercándose así al modelo de bazar oriental.

En Asia Menor, hasta la segunda década del siglo VII, hasta cuando ocurrió la invasión persa, el tono de la vida cotidiana continuó. A partir de entonces, la mayor parte de las ciudades quedaron abandonadas y fueron sustituidas por castillos en las cimas

¹⁸ MANGO, C. (1975). *Arquitectura Bizantina*. Madrid: Aguilar SA.

de los montes; entre las pocas ciudades que sobrevivieron están Éfeso y Esmirna, que, sin embargo, quedaron muy menguadas en comparación con su tamaño anterior.¹⁹ En otras palabras, la ciudad antigua de Anatolia, no sobrevivió después del siglo VII. Muchas ciudades se desaparecieron en los siglos VII y VIII.²⁰

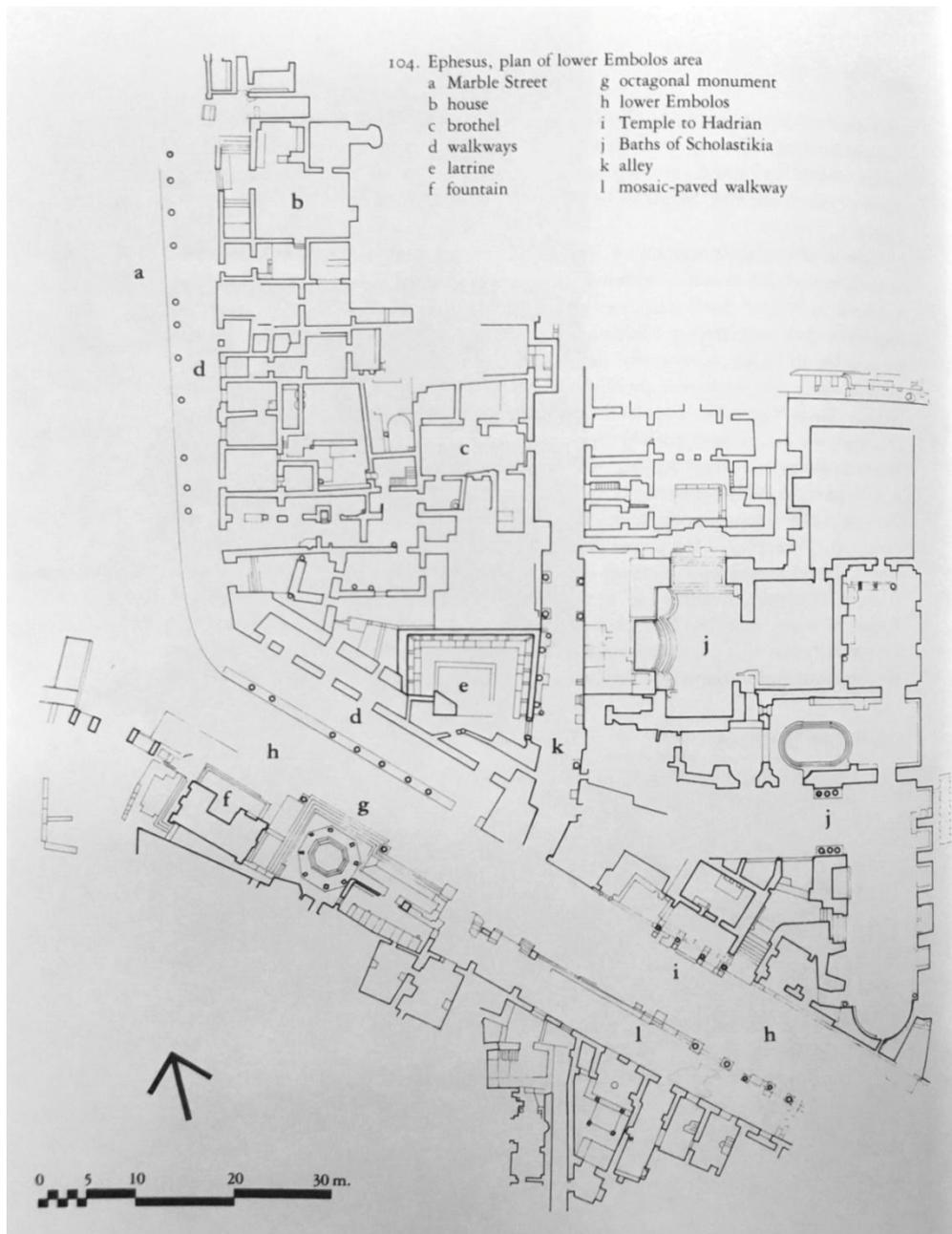


Imagen 4. La Ciudad de Éfeso.

¹⁹ MANGO, C. (1975). *Arquitectura Bizantina*. Madrid: Aguilar SA.

²⁰ KAJDAN, A.P. (1954). "Les Villes Byzantines Aux VII-XI Siecles" en *Soviet Archeology*, número 21, p. 164-188.

En la ciudad romana las armaduras urbanas se formaban en general de las calles principales, plazas, edificios públicos que conectaban la ciudad de un lado al otro. Se creaban un marco de la imagen inconfundible del imperio y tipología del edificio cívico romano familiar. Como las plazas centrales de la actividad pública, todas estas armaduras urbanas eran simbólicas y funcionales a la vez.²¹ Las puertas de la ciudad, los muros, la creación y reparación de las vías y la construcción de los puentes se contaban entre las grandes y prestigiosas obras urbanas de la época.²²

²¹ MACDONALD, W.L. (1986). *The Architecture of the Roman Empire: Volume II An Urban Appraisal*. EEUU: The Yale University.

²² BARRAL i ALTET, X. (2001). *El Románico: Ciudades, Catedrales y Monasterios*. Colonia: Taschen.

3.2. La Llegada de Los Turcos a Anatolia y Formación de Las Ciudades

La primera vez que se habla de los turcos en la historia es en el año 2500 AC. Los turcos nómadas eran chamanes que vivían en las tiendas, en Asia. Con que se crecieron y que crearon nuevos estados, empezaron a ampliar las tierras hacia el oeste.²³

Mientras los turcos se estaban acercando a Anatolia durante unos siglos, tuvieron muchas batallas contra algunas nacionalidades diferentes. A consecuencia de las batallas que hicieron contra los árabes, también con las interacciones entre los dos, los turcos empezaron a pasar a la religión islam en los años 600 DC.²⁴ Al final, los turcos entraron a Anatolia en el año 1071, después de que ganaron la batalla Manzikert contra el Imperio Bizantino.

Los turcos establecieron un nuevo país en Anatolia que se llamaba el Imperio selyúcida (1075-1308).²⁵ Aun así, debido a que los turcos eran nómadas hasta entonces, duraron unos 200 años más hasta que pasaron a la vida totalmente sedentaria. En esta parte, se explica el sistema que tuvieron de las ciudades y urbanización en el Imperio selyúcida durante este tiempo y las consecuencias suyas.



Imagen 5. Emblema de los selyúcidas

²³ TÜRK TARİHİM. *Türk Kimliğinin Ortaya Çıkışı ve İlk Türkler*.

<https://www.turktarih.com/%C4%B0lk_T%C3%BCrkler.html> [Consulta: 3 de febrero de 2018]

²⁴ İBRAHİM KAVAKLI. *Türkler Nasıl Müslüman Oldu*. <<https://www.ibrahimkavakli.com/turkler-nasil-musulman-oldu/>> [Consulta: 13 de febrero de 2018]

²⁵ ARRE CABALLO. *Imperio Seljúcida, Selyúcida o Seljuquí*. <<https://arrecaballo.es/edad-media/los-turcos/imperio-seljucida-selyucida-o-seljuqui-1037-1281/>> [Consulta: 3 de febrero de 2018]

Aproximaciones a la Sostenibilidad Urbana en Barrios Patrimonio Histórico y Cultural de Turquía:
El Caso de Yeldeğirmeni, Estambul



Imagen 6. Los turcos en el siglo III AC



Imagen 7. Los turcos en el siglo I DC



Imagen 8. Los turcos en el año 400

Aproximaciones a la Sostenibilidad Urbana en Barrios Patrimonio Histórico y Cultural de Turquía:
El Caso de Yeldeğirmeni, Estambul



Imagen 9. Los turcos en el año 451



Imagen 10. Los turcos en el año 900



Imagen 11. Los turcos en el año 1100

Los factores principales que formaban el sistema de la urbanización en los Selyúcidas eran las condiciones políticas y militares, las organizaciones sociales, culturales y económicas, la cadena de las relaciones de producción y distribución y por el último las condiciones geográficas. Por lo cual es posible decir que las urbanizaciones de los Selyúcidas tenían dos bases principales; base histórico que se formaba del patrimonio de la vida sedentaria existente de Anatolia y los valores culturales que llevaban los turcos a Anatolia y base espacial de la estructura de política dual, los bordes variables y la topografía histórica. ²⁶

Aunque los Selyúcidas tendían a vivir en las ciudades existentes o alrededores hasta el siglo XII, tenían tres maneras de urbanizarse:

- Establecerse en las ciudades de Imperio Bizantino que quedaban dentro de las tierras conquistadas
- Construir nuevas estructuras en las ciudades que se convirtieron en ruinas después de las batallas
- Crear nuevas ciudades



Imagen 12. La ciudad de Konya, la capital de los Selyúcidas.

²⁶ ÖZCAN, K. (2007). "Anadolu'da Selçuklu Döneminde Yerleşme Sistemleri ve Kent Modelleri" en *İTÜ Dergisi*, vol.6, número 1, p. 3-15.



Imagen 13. Bazar y la entrada al castillo en la época de Selyúcidas.

Sin embargo, como se había mencionado en la parte anterior, la mayoría de las ciudades bizantinas eran abandonadas y destruidas. Por lo tanto, es posible decir que aunque los turcos no se sintieron la obligación de urbanizarse, tampoco tenían una herencia brillante de las ciudades bizantinas.²⁷

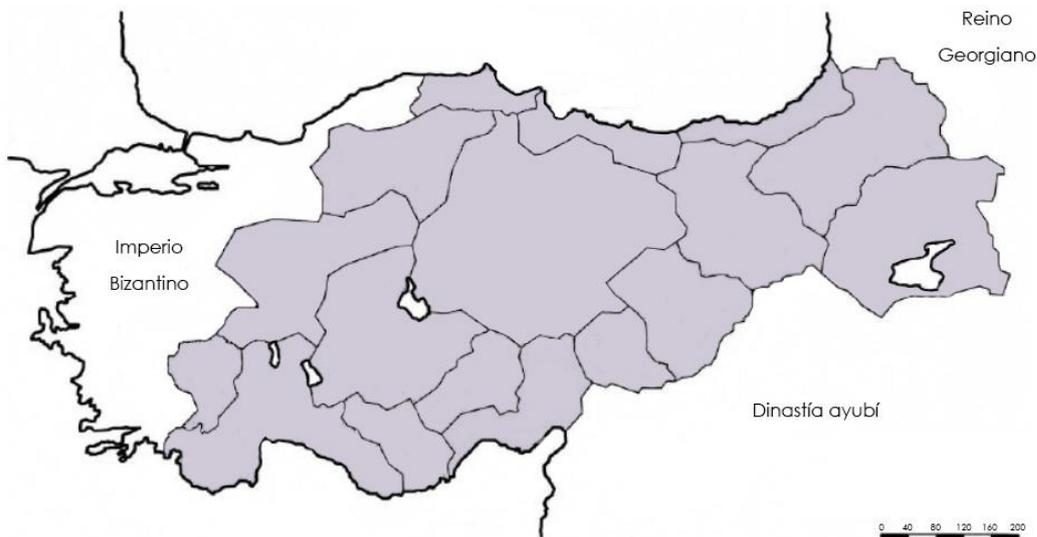


Imagen 14. Las ciudades de los Selyúcidas, siglos XII-XIII

Incluso si los turcos empezaron a pasar a la religión islam, ya venían con las costumbres y tradiciones suyas. Por eso mismo en esa época los turcos no pudieron pasar a islam totalmente ni dejar las tradiciones que tenían hasta entonces. Alguna parte de los turcos se fue a las montañas para vivir con las costumbres de Asia y alguna parte se quedó en las ciudades convirtiéndose más musulmanes y viviendo con los bizantinos cristianos. Sin embargo, es necesario decir que los turcos nómadas al principio, cuando se establecían en una ciudad, no querían quedarse en el centro así que se vivían al lado pero fuera de los muros de las ciudades, con jardines, sus animales etc.²⁸ En ese periodo la población bizantina-cristiana era mucho más que los turcos en las ciudades. Los antiguos asentamientos cristianos se usaban por los bizantinos y los turcos musulmanes, y poco a poco se crearon espacios culturales en común con el uso de las dos partes. Por lo tanto, es conveniente decir que las ciudades de Anatolia en

²⁷ KUBAN, D. (1968). "Anadolu-Türk Şehri Tarihi Gelişmesi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerinde Bazı Gelişmeler" en *Vakıflar Dergisi*, número 7, p. 53-73.

²⁸ KUBAN, D. (1968). "Anadolu-Türk Şehri Tarihi Gelişmesi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerinde Bazı Gelişmeler" en *Vakıflar Dergisi*, número 7, p. 53-73.

esa época, tenían carácter de la mezcla de la cultura iraní que era el origen del islam que se pasaron los turcos, el cristianismo de los bizantinos y la tradición de la cultura de Asia y chamanismo.²⁹

Sin embargo, también hay que admitir el efecto importante de los turcos nómadas en la formación de las ciudades. Porque las personas que se establecían, no eran personas desconocidas, pero eran familias, tribus. Cada tribu tenía su creencia y un líder religioso. Entonces, las ciudades iban formándose de zonas pequeñas que estaban ocupadas por gente que se conoce entre ellos. Este carácter que tenían los establecimientos, se formaron mucha parte del desarrollo de la ciudad en Anatolia, que luego en las partes posteriores se va a explicar más detallado.

A consecuencia, el procedimiento de la llegada y el establecimiento de los turcos en Anatolia, es posible decir que se formó una nueva cultura a través de las interacciones entre la cultura asiática, bizantina e islámica. En otras palabras, los turcos juntando las características de los sistemas urbanos de Asia y lo islámico, y usando lo existente de bizantinos, crearon un sistema urbano totalmente distinto y nuevo que luego iba a ser las características más evidentes de las ciudades turcas (mahalle, bazar, calles sin salidas etc.) después de la aceptación del islam.

²⁹ ÖZCAN, K. (2006). "Anadolu'da Selçuklu Kentler Sistemi ve Mekansal Kademelenme" en *METU JFA*, vol.23, número 2, p. 21-61.

3.3. El Sistema Urbano en El Imperio Otomano

3.3.1. Las Ciudades de Imperio Otomano

El Imperio selyúcida durante su época de dominación en Anatolia, tenía el sistema de administración basado en los principados. Cada principado tenía su propio administrador, pero en una escala más grande, se formaban un conjunto que creaba al Imperio selyúcida que tenía un solo administrador soberano. Sin embargo, después de la derrota de la batalla que se ocurrió en el año 1243 entre los turcos y los mongoles, cada uno de los principados empezó a declarar su independencia en los años siguientes.³⁰ En estas condiciones, en la ciudad de Bursa en el año 1299, los otomanos, que eran uno de los principados, declararon su independencia y así establecieron un nuevo estado en Anatolia que luego iba a llegar a ser uno de los imperios más importantes de la historia y el dominio de esta tierra hasta el año 1922. Por lo tanto, conocer y observar la historia del Imperio otomano y sus efectos en las urbanizaciones, tiene gran importancia para poder valorar el estado del día de hoy de la ciudad turca.



Imagen 15. Mapa del Imperio otomano en algunas épocas diferentes.

³⁰ TARİHİ OLAYLAR. *Anadolu Beylikleri Dönemi*. <<http://www.tarihiolaylar.com/tarihi-olaylar/anadolu-beylikleri-donemi-747>> [Consulta: 14 de febrero de 2018]

El Imperio otomano que se apareció en la zona de la frontera entre los selyúcidas y los bizantinos, a los principios del siglo XIV, se convirtió en un imperio mundial dentro de 200 años con las conquistas que realizó en Europa y las tierras árabes, tenía la cultura urbana que se desarrolló basado en muchas formaciones distintas que ya sean étnico, religión, economía y político. En todo caso, esto no significa que no formaron su propio orden de la ciudad.³¹



Imagen 16. Mapa del Imperio otomano en el siglo XIV

Al principio, el Imperio otomano se desarrolló en las ciudades de los selyúcidas. Según lo que dice Akdağ, la época entre los años 1300-1453³² es un periodo de transición entre los selyúcidas y otomanos. Las ciudades turcas-otomanas tuvieron la identidad establecida y duradera que se formaba a través de algunas reglas 50 años después de la conquista de Estambul.³³

Las ciudades otomanas eran de tamaños distintos en base de la población. Mientras las ciudades de los Balcanes, eran autosuficientes pero pequeños con una población de 10000 personas más o menos, ubicadas cerca una a la otra, las ciudades de Anatolia tenían poblaciones entre 10000-30000 personas y eran más lejanas

³¹ ALIĞAOĞLU, A. y UĞUR, A. (2006). "Osmanlı Şehri" en *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, número 23, p. 203-226.

³² 1453 es al año de la Caída de Constantinopla o en otras palabras la conquista de Estambul.

³³ AKDAĞ, M. (2010). *Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi*. Estambul: YKY.

entre ellas. Según lo que dice Cerasi, entre los años 1530-1580 la población en el imperio se había doblado. De 11 millones personas en total, 700 mil de ellas vivían en las ciudades. Por lo tanto, es evidente que en total %6,3 de las personas vivían en las ciudades. En el mismo periodo, solo %2 de la población de los países de Inglaterra, Alemania y Francia vivía en las ciudades. Sin embargo, el %71,4 de la población de la gente que vive en las ciudades en el Imperio otomano, se vivía en Estambul. Esto es un gran ejemplo del concepto “la ciudad dominante” de los países que aún se están desarrollando.³⁴

A pesar de que las ciudades de los selyúcidas se habían establecido en las llanuras, las ciudades otomanas eran ciudades que se establecieron en los umbrales de las montañas, que aprovechaban el paso de la montaña a la llanura de una manera notable. De este modo, tenían la ubicación que les dejaba usar dos unidades geográficas diferentes y también proponía la superioridad para usar las fuentes naturales. Se beneficiaba del agua de la montaña para mejorar la vegetación en las ciudades. Al final, agua era un componente indispensable de la ciudad turca-otomana.³⁵

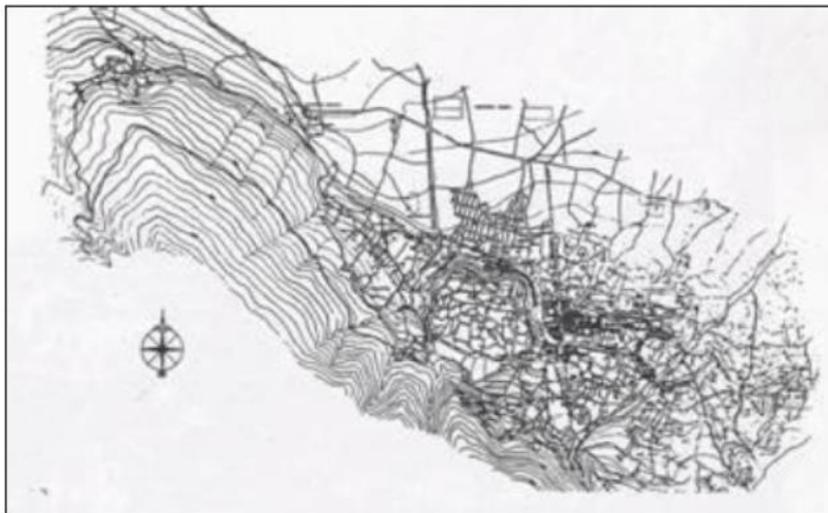


Imagen 17. La ciudad de Bursa, primera capital de otomanos.

Cuando los otomanos conquistaban una ciudad, inmediatamente traían algunos turcos de sus ciudades para que se establezcan allí y convertían a la iglesia principal en la gran mezquita

³⁴ ALIĞAĞOĞLU, A. y UĞUR, A. (2006). “Osmanlı Şehri” en *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, número 23, p. 203-226.

³⁵ ALIĞAĞOĞLU, A. y UĞUR, A. (2006). “Osmanlı Şehri” en *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, número 23, p. 203-226.

de la ciudad. Por lo tanto, es conveniente decir que los otomanos en sus conquistas “islamizaban” la ciudad. De esta manera, a las ciudades las tenían más controladas y más aseguradas por sus partes.³⁶ La ciudad otomana se formaba de tres componentes en general:

1. Fortaleza. Era la parte de defensa última. Se ubicaba en la parte más empinada y más fácil de defenderse de la ciudad.
2. La muralla de la ciudad. La zona que quedaba entre la fortaleza y la muralla era donde vivía la gente, estaba el mercado etc.
3. El suburbio. Generalmente era donde vivían los cristianos y los turcos que se llegaban a la ciudad después de establecimiento. Con el tiempo, estas partes se desarrollaron y se convirtieron en los barrios. Esta situación era muy común en los asentamientos de los judíos.

Después del año 1492, aproximadamente 10.000 judíos se vinieron a la tierra otomana desde España. Imperio otomano los estableció en diferentes ciudades, una gran parte de los judíos se quedaron en Estambul y empezaron crear barrios entre ellos. Esta ocasión luego iba a crear una fase nueva del desarrollo de la ciudad otomana.³⁷



Imagen 18. La ciudad de Ankara en el siglo XVII.

³⁶ İNALCIK, H. y ARI, B. (2005). “Türk-İslam-Osmanlı Şehirciliği ve Halil İncalcık’ın Çalışmaları” en *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, vol.3, número 6, p. 27-56.

³⁷ İNALCIK, H. y ARI, B. (2005). “Türk-İslam-Osmanlı Şehirciliği ve Halil İncalcık’ın Çalışmaları” en *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, vol.3, número 6, p. 27-56.

El carácter más típico de la ciudad otomana era que el espacio de la ciudad era dividido en dos; la zona comercial y la zona de las casas. Es conveniente decir que la ciudad tenía su propia “zona comercial céntrica”. Sin embargo, esta regulación no fue el resultado de los motivos económicos, sino fue un resultado de la solución espacial de la discriminación sexual que el islam tenía, de la privacidad y de la organización de las calles.³⁸ Mientras en el centro habían calles anchas y bien organizadas, en la zona de las casas las calles eran bastante estrechas y algunas veces sin salidas.³⁹ Este planeamiento importante que formó el sistema de la ciudad se va a explicar con más detalles en las partes posteriores.



Imagen 19. La zona comercial en la ciudad otomana, en los 1800s, foto coloreada.

³⁸ ALIĞAĞOĞLU, A. y UĞUR, A. (2006). “Osmanlı Şehri” en *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, número 23, p. 203-226.

³⁹ ACUN, F. (2002). “A Portait of Ottoman Cities” en *The Muslim World*, vol.92, p. 255-281.

El bazar o la zona comercial céntrica era el corazón de la ciudad. Esta zona no era elegida aleatoriamente. Se decidía a su ubicación considerando en los sitios de la muralla de la ciudad, las calles importantes y proximidad a los sitios culturales e importantes.⁴⁰ La mezquita, bedesten⁴¹ y comedores para pobres fueron los elementos más importantes de la ciudad. Esta zona, que era un %15-20 de la ciudad en total, fue donde se realizaban las actividades económicas. Las calles de la ciudad o que llegan a la ciudad se juntaban y acababan en esta zona y tenían una conexión ordenada entre ellas. Y así, los sitios que quedaban entre estos puntos de enfoque, se convirtieron en zonas económicas como bazares.⁴²



Imagen 20. Bazar al lado de la mezquita en Estambul, foto coloreada.

⁴⁰ ŞAHİNALP, S. y GÜNAL, V. (2012). "Osmanlı Şehircilik Kültüründe Çarşı Sisteminin Lokasyon ve Çarşı İçi Kademelenme Yönünden Mekansal Analizi" en *Milli Folklor*, número 93, p. 149-168.

⁴¹ Bedesten; es un conjunto, un bazar techado de las tiendas que se venden cosas valiosas como joya, telas etc.

⁴² ALİAĞAOĞLU, A. y UĞUR, A. (2006). "Osmanlı Şehri" en *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, número 23, p. 203-226.

La zona de las casas, era la parte más grande de la ciudad. Esta parte se formaba de algunas zonas más pequeñas que se llaman “mahalle”, que se puede explicar en el nivel más básico como un trozo de un barrio.⁴³ Aunque en las siguientes partes del estudio el concepto de mahalle se va a definir más precisamente, es necesario revelar que una ciudad otomana se crecía con la formación de nuevos barrios, que en este caso eran mahalles. Esta zona de las casas se quedaba aislada de la vida de los hombres durante el día de alguna manera, especialmente en el horario del trabajo era un mundo para mujeres. Al final del día, cuando el hombre se volvía a su casa, se encontraba en un mundo distinto de jardines, flores y con sonido del agua. Sin embargo, según lo que dice Kuban, “El hombre en este mundo era el dominio, pero también era un visitador solo. [...]”.⁴⁴



Imagen 21. Los hombres otomanos en el centro, foto coloreada.

⁴³ BAYARTAN, M. (2005). “Osmanlı Şehrinde Bir İdari Birim: Mahalle” en *İÜ Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Coğrafya Dergisi*, número 13, p. 93-107.

⁴⁴ KUBAN, D. (1968). “Anadolu-Türk Şehri Tarihi Gelişmesi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerinde Bazı Gelişmeler” en *Vakıflar Dergisi*, número 7, p. 53-73.

Según lo que enseñaron las investigaciones, no existía una zona de administración en la ciudad otomana. En la segunda mitad del siglo XIX, con los cambios que ocurrieron en el sistema de gobernación en el imperio, se apareció el fenómeno del centro de administración.⁴⁵ Tampoco existían plazas planeadas en las ciudades otomanas. Las zonas abiertas y amplias que se puede considerar como plazas fueron formaciones espontaneas.⁴⁶ Excepto los jardines de las mezquitas y las plazas de fuentes no había árboles en las calles de la ciudad. El verde de la ciudad estaba en los jardines de las casas.⁴⁷

Es persuasivo decir que la ciudad anatolia-otomana no tuvo un carácter monumental. Generalmente, excepto unos complejos, las grandes estructuras no tuvieron un planeamiento pensado con su entorno. Tanto las estructuras como las ciudades, tuvieron una organización y silueta que fue el resultado de un proceso más orgánico, más funcional.⁴⁸

Cuando se investiga la historia del Imperio otomano, se ve que, en el siglo XVI, la población en Anatolia aumentó como %40-50 de la población total, como se había mencionado antes. Por lo tanto, en el siglo XVII, en el imperio se empezó a seguir una política nueva de liquidación mejor organizada para establecer la población más estable y organizada. Mucha gente de los pueblos, vieron mejores posibilidades de la vida urbana y mejor condiciones de la vida económica y se mudaron a las ciudades. La estructura urbana que afectó bastante de este desarrollo, llegó a un estado de equilibrio (promedio de 20000-30000 personas por la ciudad). A parte de esto, mientras las ciudades europeas empezaron a evolucionarse con la revolución industrial, las ciudades otomanas se quedaron con el mismo nivel de tecnología, viviendo de comercio. Al final, como un resultado, las ciudades se quedaron bastante estables hasta los medios del siglo XIX.⁴⁹

⁴⁵ AKTÜRE, S. (1978). "17. Yüzyıl Başından 19.Yüzyıl Ortasına Kadarki Dönemde Anadolu Osmanlı Şehrinde Şehirsel Yapının Değişme Süreci" en *METU Journal of the Faculty of Architecture*, vol.1, número 1, p. 101-124.

⁴⁶ TAPAN, M. (1998). *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*. Estambul: Tarih Vakfı Yayınları.

⁴⁷ KUBAN, D. (1995). *Türk ve İslam Sanatı Üzerine Denemeler*. Estambul: YEM.

⁴⁸ KUBAN, D. (1968). "Anadolu-Türk Şehri Tarihi Gelişmesi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerinde Bazı Gelişmeler" en *Vakıflar Dergisi*, número 7, p. 53-73.

⁴⁹ AKTÜRE, S. (1978). "17. Yüzyıl Başından 19.Yüzyıl Ortasına Kadarki Dönemde Anadolu Osmanlı Şehrinde Şehirsel Yapının Değişme Süreci" en *METU Journal of the Faculty of Architecture*, vol.1, número 1, p. 101-124.

En la segunda mitad del siglo XIX, se realizaron algunos convenios del comercio con los países europeos, que resultó en la creación de una nueva política de abrirse a los mercados extranjeros, y por lo tanto al agrietamiento del equilibrio de las ciudades a favor de las ciudades portuarias. Al final estas ciudades se ganaron mucha importancia y población, mientras las ciudades interiores se quedaron con menos gente y expandieron las retaguardias.⁵⁰ A consecuencia, es evidente que el nivel estable de la tecnología en Anatolia en los siglos XVII-XIX, se evolucionó y aumentó después de los medios del siglo XIX especialmente con factores exteriores. Mejoró el flujo de producciones como un resultado del uso de transporte ferroviario que se construyó con las ayudas de los empresarios europeos; y todo esto proceso causó la fundación de nuevas fábricas y así una nueva jerarquía de los asentamientos y administraciones en las ciudades otomanas.⁵¹



Imagen 22. El puente de Galata, foto coloreada.

⁵⁰ AKTÜRE, S. (1978). "17. Yüzyıl Başından 19.Yüzyıl Ortasına Kadarki Dönemde Anadolu Osmanlı Şehrinde Şehirsel Yapının Değişme Süreci" en *METU Journal of the Faculty of Architecture*, vol.1, número 1, p. 101-124.

⁵¹ AKTÜRE, S. (1978). "17. Yüzyıl Başından 19.Yüzyıl Ortasına Kadarki Dönemde Anadolu Osmanlı Şehrinde Şehirsel Yapının Değişme Süreci" en *METU Journal of the Faculty of Architecture*, vol.1, número 1, p. 101-124.

3.3.1.1. Estambul en El Periodo Otomano

El Imperio romano empezó en una ciudad, se extendió por tres continentes y acabó, más de dos milenios después en otra ciudad,⁵² en Estambul o con su nombre bizantino, Constantinopla. La ciudad de Constantinopla siendo una de las ciudades más antiguas del mundo, que tuvo asentamientos desde los tiempos prehistóricos, fue la capital del Imperio romano entre los años 330-395, del Imperio bizantino entre 395-1204 y 1261-1453, del Imperio latino entre 1204-1261 e iba a ser también la capital del Imperio otomano entre 1453-1922, durante 469 años.⁵³ Por lo cual, es incuestionable la importancia de observar la historia de la ciudad de Estambul a fin de poder examinar su estado del día de hoy y plantear propuestas correctas que armonicen con su identidad.

Brevemente, de la ciudad de Constantinopla, inaugurada por el emperador Constantino en el año 330, es posible decir que casi no quedó nada. Pero, aun así, se puede formar una idea aproximada de su aspecto. Esta ciudad no fue una creación ex-novo, sino la ampliación de una ciudad precedente que se remontaba al siglo VII AC y que solo poco tiempo había sido reconstruida y fortificada por Septimio Severo. La ciudad severiana, con su hipódromo, sus termas de Zeuxippo y su ágora, determinó en gran parte la disposición de la nueva capital. La ciudad de Constantino fue, pues, superpuesta a la ciudad de Severo; a más del hipódromo, el palacio y las termas de Zeuxippo, se reagrupaban en torno algunos otros edificios públicos, tales como el Senado, una gran basílica con peristilo utilizada para diversos actos cívicos, y la primera catedral de Santa Sofía, construida por el sucesor de Constantino, Constantino II, y consagrada en el año 360. La ciudad antigua se convirtió en una enorme metrópoli en los siglos IV y V. Por otra parte, el desarrollo urbano de Constantinopla se produjo con gran rapidez; a los pocos decenios de su fundación, las áreas habitadas se extendían más allá de las murallas. Para proteger los habitantes contra la amenaza de los ataques bárbaros, se construyó un circuito más amplio de las murallas, que quedó terminado en 413. Al final, cuando llegaron a la primera mitad del siglo IX, el Imperio bizantino ya comenzaba a emerger de las tinieblas que lo habían envuelto durante dos siglos. Ya no era un gran imperio mediterráneo, la herencia de roma había pasado en gran parte a los

⁵² YERASIMOS, S. (2012). *Constantinopla: La Herencia Histórica de Estambul*. Barcelona: h.f.ullmann

⁵³ ARKEOLOJİ.BİZ. *Üç İmparatorluğa Başkentlik Yapan İstanbul*.

<<http://www.arkeoloji.biz/2011/12/istanbul-turk-bizans-roma-yunan-kultur.html>> [Consulta: 26 de enero de 2018]

árabes, Grecia era recién conquistada, Italia meridional- Sicilia tenían vida autónoma.⁵⁴



Imagen 23. La ciudad de Constantinopla en 1428 dibujada por Cristoforo Buondelmonti

⁵⁴ MANGO, C. (1975). *Arquitectura Bizantina*. Madrid: Aguilar SA.

Aproximaciones a la Sostenibilidad Urbana en Barrios Patrimonio Histórico y Cultural de Turquía:
El Caso de Yeldeğirmeni, Estambul

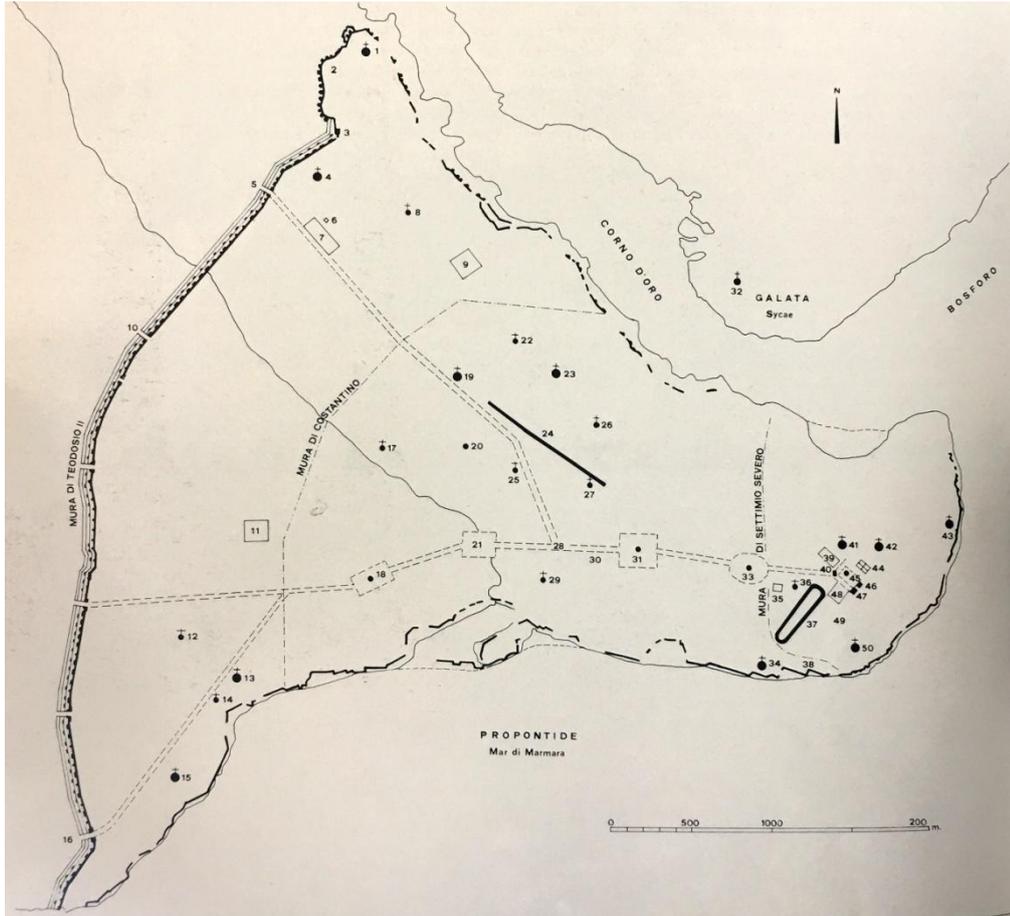


Imagen 24. Constantinopla, plano de la ciudad medieval.

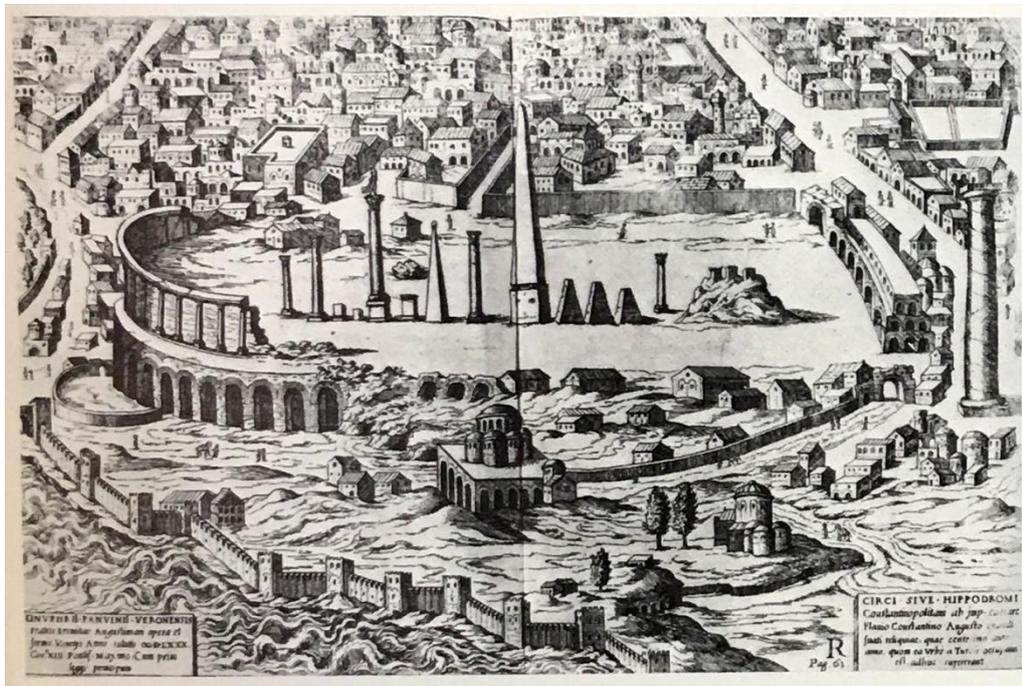


Imagen 25. Constantinopla, vista del hipódromo en una estampa de los finales del siglo XV.



Imagen 26. Vista del hipódromo hacia 1575. En primer plano, de izquierda a derecha: el obelisco, la columna de las Serpientes y el obelisco de ladrilloç Al fondo, a la izquierda, Santa Sofía.

En el siglo XIV, los otomanos usaban dos métodos diferentes en las conquistas de las ciudades. El primer método era realizar cercos a las ciudades, tomar el poder de controlar las salidas y entradas de la ciudad y esperar a la rendición de la ciudad. El segundo método era formado según lo que dejaba las reglas islámicas en las conquistas de las ciudades no-musulmanes. Los conquistadores tenían que pedir a la autoridad de la ciudad su rendición y que abren las puertas de la ciudad. Esto lo tenían que repetir tres veces, aunque fuera denegada cada vez. Si la autoridad aceptaba la rendición, entonces la autoridad de los conquistadores era obligada a darles la garantía de la protección e inmunidad de la vida, de las propiedades y el permiso de realizar las actividades religiosas suyas propias. Y en el caso de que no lo acepten, la regla islámica entonces dejaba al saqueo de la ciudad.⁵⁵

En el año 1453, cuando los turcos llegaron a Estambul, Mehmet II el conquistador, le pidió a la autoridad de la ciudad su rendición. Como resultó con la denegación, los turcos entraron a la ciudad. Por lo tanto, ocurrió una gran batalla entre los turcos y los bizantinos que duró 1 mes, 3 semanas y 2 días.⁵⁶ Después de la demolición de muchas edificaciones importantes e históricas, la victoria era de los

⁵⁵ İNALCIK, H. y ARI, B. (2005). "Türk-İslam-Osmanlı Şehirciliği ve Halil İnalçık'ın Çalışmaları" en *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, vol.3, número 6, p. 27-56.

⁵⁶ SÖZCÜ. 29 Mayıs 1453 İstanbul'un Fethi nasıl oldu?. <<http://www.sozcu.com.tr/2015/gununcuicinden/29-mayis-1453-istanbulun-fethi-nasil-oldu-842800/>> [Consulta: 18 de febrero de 2018]

otomanos que al final se convirtieron en el heredero de esta tierra importante y al dominio de Constantinopla, que a partir de entonces ya se iba a llamar como Estambul.



Imagen 27. La entrada del conquistador Mehmet II a Constantinopla, dibujado por Fausto Zonaro en 1903

Al final la ciudad que tuvieron los otomanos a pesar de tener una gran historia, se había convertido en ruinas. Se hicieron análisis de la ciudad y empezaron a rehabilitar las estructuras importantes que tenían de herencia de los bizantinos. A la Santa Sofía lo convirtieron en una mezquita añadiendo un minarete de madera. Mehmet II, ordenó la creación de dos mezquitas grandes en la ciudad. Se construyeron cuatro mezquitas nuevas en la ciudad que son Mahmud Paşa Külliyesi, Gedik Ahmed Paşa Külliyesi, Murad Paşa Külliyesi y Hadım Ali Paşa Külliyesi. Después de las construcciones, los ciudadanos empezaron a establecerse alrededor de estas mezquitas creando nuevos barrios, mahalles y así la ciudad empezó a desarrollarse de estos sitios específicos. También se construyeron dos bedestenes que hoy en día se convirtieron en la Gran Bazar de Estambul, crearon zonas comerciales alrededor del Cuerno de Oro que todavía siguen siendo importantes zonas comerciales de Estambul.⁵⁷



Imagen 28. Procesión del Sultán Solimán a través del Atmeidan desde el friso, dibujado por Pieter Coecke van Aelst en 1502.

⁵⁷ İNALCIK, H. y ARI, B. (2005). "Türk-İslam-Osmanlı Şehirciliği ve Halil İnalçık'ın Çalışmaları" en *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, vol.3, número 6, p. 27-56.



Imagen 29. Santa Sofía a los mediados del siglo XIX, vista del ábside delantero izquierdo con el palco del sultan, dibujado por los hermanos Fossati.



Imagen 30. Fotografía antigua del hipódromo, una de las fotografías más antiguas de la ciudad, hecha por Robertson. Se puede ver el avance de los edificios en el hipódromo.

Después de la conquista, se trajeron 5000 familias turcas de Anatolia a Estambul con el orden de Mehmet II. De esta manera querían tener los cristianos que se quedaron en la ciudad, más controladas en el caso de que ocurriera un levantamiento.⁵⁸ En el

⁵⁸ İNALCIK, H. y ARI, B. (2005). "Türk-İslam-Osmanlı Şehirciliği ve Halil İnalçık'ın Çalışmaları" en *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, vol.3, número 6, p. 27-56.

año 1478, después de 25 años de la conquista, se realizó por la primera vez el censo de la población. Según lo que dice Schneider el investigador de la historia bizantina, la población de Constantinopla era entre 40.000-50.000 personas justo antes de la conquista. En el nuevo censo del año 1478, resultó que la población total de Estambul era aproximadamente 75.000 personas. En el periodo de Solimán el Magnífico (1520-1566), la población de la ciudad llegó a 500.000 personas, que era más numeroso que las poblaciones de Londres y París en esa época.⁵⁹

	<u>Población en Estambul</u>
-Musulmanes	48010
-Ortodoxos (bizantinos)	15755
-Judíos	8235
-Armenios	1860
-Gitanos	155

Tabla 1. El censo de la población en 1478 en Estambul

Cuando los otomanos tomaron a Estambul, existía una colonia genovesa en la ciudad. Hasta entonces entre los dos, se había realizado algunos pactos económicos y comerciales, por lo tanto, los genoveses siguieron en la ciudad. Cuando se habían establecido en la ciudad vivían en una zona del barrio de Pera. Con el tiempo, con que se establecieron más en la zona, las armenias y ortodoxos también se fueron a esta zona para vivir alrededor y se crearon barrios propios entre ellos. Poco a poco los genoveses empezaron a construir algunas calles perpendiculares, iglesias católicas y murallas. Dentro de un siglo, paralelo al crecimiento de la ciudad, los genoveses también expandieron su zona. Construyeron una iglesia grande, una torre que hoy en día aún sigue siendo una de las torres más importantes de la ciudad y crearon una calle ancha que conectaba todo, a los medios del siglo XVI. Aun en el siglo XIX, los judíos, armenios y ortodoxos seguían mudándose a esta zona, se

⁵⁹ İNALCIK, H. y ARI, B. (2005). "Türk-İslam-Osmanlı Şehirciliği ve Halil İnalçık'ın Çalışmaları" en *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, vol.3, número 6, p. 27-56.

encontraban trabajos de comercio o de traducción y se establecían allí. Los ciudadanos de la clase alta de Estambul, con la intención de occidentalizar, empezaron irse a esta zona para hacer compras y abandonaron la zona comercial tradicional de la ciudad. Por lo tanto, es evidente que estos establecimientos y el barrio tienen gran importancia de la occidentalización de Estambul.⁶⁰



Imagen 31. Cuerno de Oro en 1572, a la derecha la colonia genovesa, dibujado por Braun & Hogenberg



Imagen 32. Galata en 1532, a la izquierda el asentamiento de los genoveses y la torre, a la derecha la península histórica, dibujado por Matrakçı Nasuh.

⁶⁰ İNALCIK, H. y ARI, B. (2005). "Türk-İslam-Osmanlı Şehirciliği ve Halil İnalçık'ın Çalışmaları" en *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, vol.3, número 6, p. 27-56.

Estambul siempre había sido una ciudad muy deseada especialmente por su ubicación geopolítica especial y como resultado vio muchas batallas. Claramente, la ciudad se destruyó mucho después de cada batalla que tuvo. Sin embargo, eso no fue lo único. A pesar de tener una ubicación especial, también tiene una geología que le causó muchas veces a algunos desastres naturales. Después de que los otomanos tomaron la ciudad de Estambul en 1453, ya en ruinas, volvieron a construirla. No obstante, en el año 1509 ocurrió un gran terremoto en la ciudad con una magnitud de 8 según lo que dice Xavier LaPincho, que duró 40 días temblando la ciudad con sus temblores secundarios.⁶¹ Con el terremoto ocurrió también un tsunami que las olas sobrepasaron las murallas de la ciudad y llegaron a todos los lados. Hay que tomarse en cuenta que diferentes fuentes de esa época dan diferentes números de los resultados pero aproximadamente, se cree que después de este desastre, se demolieron 109 mezquitas, 1070 casas que en la época eran 35.000 en total y murieron 13.000 personas.⁶² El Imperio otomano, alentó que hicieran las construcciones de las casas de madera para poder disminuir el riesgo de demoliciones lo máximo posible en otros casos de terremotos.⁶³ Después de este terremoto, Estambul sufrió otro en el año 1799 de misma magnitud. A consecuencia, por todas las batallas, los desastres naturales que sufrió la ciudad, Estambul se renovó muchas veces e intentó preservar lo que quedaba de patrimonios históricos.

Al final, después de observar la estructura general y el fondo histórico de la formación de la ciudad, es necesario darle una vista más cercana con motivo de conseguir un entendimiento mejor y más detallado sobre sus barrios. Por lo tanto, en la siguiente parte se va a explicar el concepto de mahalle, o partes de los barrios, en el imperio otomano y su importancia por la formación de la ciudad.

⁶¹ LISTELIST. *1509 Yılında İstanbul'a Küçük Kıyameti Yaşatan ve 40 Gün Süren Deprem.* <<http://listelist.com/1509-istanbul-depremi/>> [Consulta: 27 de febrero de 2018]

⁶² T24. *Murat Bardakçı: 250 Yılda Bir Deprem Yaşanan İstanbul'da Küçük Kıyametin Kopmasına Birkaç Sene Kaldı.* <<http://t24.com.tr/haber/murat-bardakci-her-250-yilda-bir-depremin-vurdugu-istanbulda-kucuk-kyamet-in-kopmasına-birkac-sene-kaldi,306428>> [Consulta: 27 de febrero de 2018]

⁶³ FOYUK.WORDPRESS. *Kıyamet-i Suğra: 1509 Büyük İstanbul Depremi.* <<https://foyuk.wordpress.com/2014/08/17/kiyamet-i-sugra-1509-buyuk-istanbul-depremi/>> [Consulta: 27 de febrero de 2018]



Imagen 33. Vista de Constantinopla en una miniatura turca del siglo XVI, Estambul, Biblioteca de la Universidad.

3.3.2. El Concepto de Mahalle

Mahalle es una palabra, de origen árabe, que significa donde quedarse, establecerse.⁶⁴ Si se quiere traducir al castellano, se puede explicar cómo una zona específica, una subdivisión de un barrio.⁶⁵ La característica más básica de las ciudades islámicas era que la ciudad siempre era dividida en los mahalles.⁶⁶ Los mahalles fueron, y siguen siendo, la unidad de gestión más pequeña de la ciudad. Por lo tanto, analizar y observar el sistema de los mahalles tiene gran importancia para llegar a comprender el sistema de las ciudades.

Aunque tuvieron algunas interacciones a fin de las conquistas que realizaron a algunos países europeos, en el Imperio otomano los mahalles tuvieron el carácter islámico. Los barrios o ciudades que tuvieron, nunca fueron con planos cuadrículados o con calles perpendiculares. Tales barrios que mostraban estas características, fueron solo en los que residían los extranjeros,⁶⁷



Imagen 34. Un mahalle de los cristianos en la ciudad de Bursa, con las calles perpendiculares.

⁶⁴ YEL, A. M. (2003). *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*. İstanbul: TDV

⁶⁵ La población o la cantidad de las casas en un mahalle, aunque no fueron muy concretos, en La Ley Provincial de Imperio Otomano (1871) era definido como 50 casas mínimas.

⁶⁶ KUBAN, D. (1968). "Anadolu-Türk Şehri Tarihi Gelişmesi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerinde Bazı Gelişmeler" en *Vakıflar Dergisi*, número 7, p. 53-73.

⁶⁷ MAVERD.WORDPRESS. *Osmanlı'da Mahalle*.

<https://maverd.wordpress.com/2015/01/22/osmanlida-mahalle/#_ftn10> [Consulta: 27 de febrero de 2018]



Imagen 35. Los barrios del distrito de Kadıköy, los barrios de Yeldeğirmeni y Osmanpaşa.



Imagen 36. El sistema y jerarquía de las calles

En el Imperio otomano, los mahalles no se formaban de diferentes clases sociales, sino se formaban de dos características principales; los mahalles de la religión en común o de la misma profesión.⁶⁸ El administrador de los mahalles generalmente fueron los líderes de su religión. No es posible decir que no había excepciones, pero generalmente los cristianos vivían juntos y entre ellos, tanto como los judíos y los musulmanes.⁶⁹ La misma implementación también se realizaba en el Imperio bizantino, los judíos en el imperio vivían en sus propios barrios y juntos en los siglos XI y XII.⁷⁰

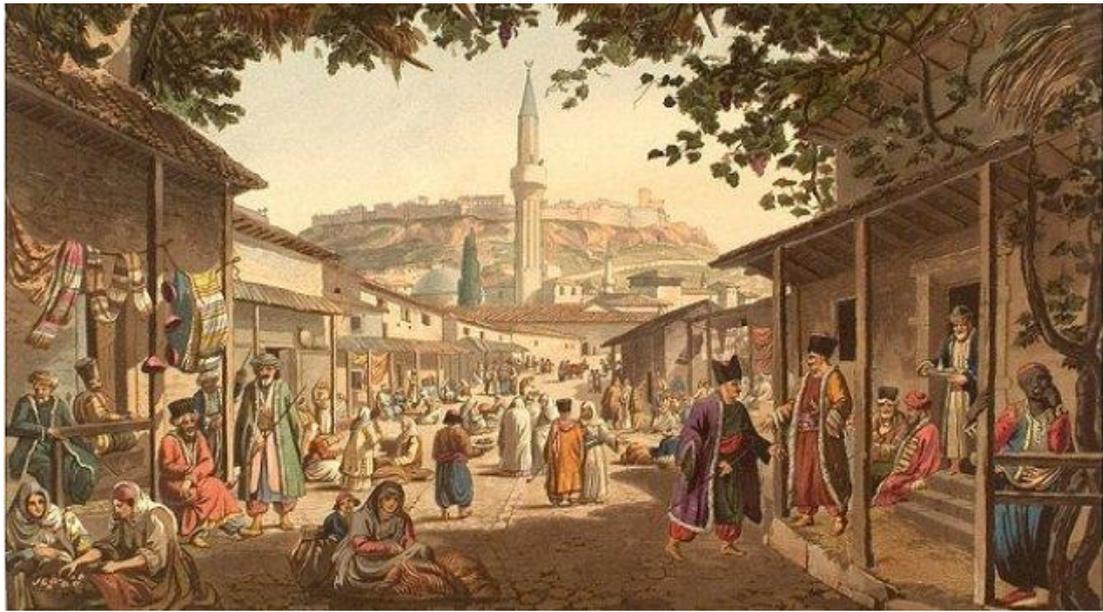


Imagen 37. Un mahalle con carácter otomano.

La aplicación de que los extranjeros vivían juntos en un mahalle era muy tradicional en los otomanos. Esto por la primera vez en la historia otomana, había aparecido en Bursa en la época del segundo sultán otomano (1326-1359). Los judíos que vivían en Bursa, le pidieron al sultán un mahalle propio para ellos que podrían vivir juntos y de su manera. Desde entonces en todas las ciudades grandes e importantes de Imperio otomano, habrá existido un mahalle o un barrio para los extranjeros. Así a los extranjeros los mantenían más contentos y era más fácil mandarles.

⁶⁸ ALİAĞAOĞLU, A. y UĞUR, A. (2006). "Osmanlı Şehri" en *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, número 23, p. 203-226.

⁶⁹ CERASİ, M. (1999). *Osmanlı Kenti Osmanlı İmparatorluğu'nda 18. ve 19. Yüzyıllarda Kent Uygarlığı ve Mimarisi*. İstanbul: YKY

⁷⁰ KUBAN, D. (1968). "Anadolu-Türk Şehri Tarihi Gelişmesi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerinde Bazı Gelişmeler" en *Vakıflar Dergisi*, número 7, p. 53-73.

Como se había mencionado en la formación de las ciudades, los mahalles aparecían siempre alrededor de una mezquita (en las zonas de los extranjeros, alrededores de la iglesia o sinagoga). Por lo tanto, es conveniente decir que para construir un mahalle, que eso significaba expandir la ciudad, primero se construían la mezquita y luego poco a poco empezaban aparecer los establecimientos alrededor de la mezquita.

Las mezquitas estas no fueron solo el punto del centro del barrio, sino también el punto más importante donde se reunía toda la gente. Al lado de las mezquitas se suelen encontrar escuelas, fuentes, bibliotecas etc.⁷¹ Las casas se ubicaban alrededor de este centro pequeño y se construyeron de madera, tanto por las reglas como por los motivos económicos. Ninguna casa podría tener una altura más grande que la mezquita, ni construir de la misma importancia. De esta manera, recordaba a la gente el valor de la religión. Todo esto, era para crear una sociedad controlada por la religión y así también para proveer los crímenes.



Imagen 38. La mahalle de Yedikule, Estambul.

En un mahalle, todos se conocían, se consideraban como una familia grande y además eran responsables entre ellos, por las leyes de los otomanos. Por tal motivo, se creaban un sistema de seguridad

⁷¹ CERASÍ, M. (1999). *Osmanlı Kenti Osmanlı İmparatorluğu'nda 18. ve 19. Yüzyıllarda Kent Uygarlığı ve Mimarisi*. İstanbul: YKY

con las calles desviadas. Cuando se construían las casas, generalmente creaban calles desviadas y también muchas calles sin salidas. A consecuencia, los habitantes del mahalle, eran capaces de detectar a las personas que eran de su mahalle.⁷² Aunque esto sea la opinión común de la mayoría de los investigadores y arquitectos, también se requiere concretar que algunos arquitectos tienen la opinión de que las calles sin salidas eran un resultado del motivo de accesibilidad a las casas interiores del barrio. De todas formas como dice Kuban, hay que tomar en cuenta la geografía del mundo islámico y sus efectos sobre la planificación de la ciudad y las estructuras.⁷³ Por haber nacido este planteamiento en la tierra árabe, por sus condiciones de clima, habían creado casas introvertidas, calles estrechas con sombra, fuentes y canales de agua. También es posible que por el resultado de las interacciones entre las culturas y especialmente por el efecto de la religión, al final los asentamientos pudieran haber sido afectados. Sin embargo, a pesar de las semejanzas entre los mahalles de los otomanos y los islámicos-árabes, se requiere especificar que los turcos nunca perdieron el carácter que tuvieron originalmente. Es fácil entenderlo mirando a las casas turcas en estos barrios, que siempre tuvieron jardines con vegetación, una zona de granero con los animales y un espacio abierto como un patio.



Imagen 39. Un mahalle otomano, foto coloreada.

⁷² MAVERD.WORDPRESS. *Osmanlı'da Mahalle*.

<https://maverd.wordpress.com/2015/01/22/osmanlida-mahalle/#_ftn10> [Consulta: 27 de febrero de 2018]

⁷³ KUBAN, D. (1968). "Anadolu-Türk Şehri Tarihi Gelişmesi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerinde Bazı Gelişmeler" en *Vakıflar Dergisi*, número 7, p. 53-73.



Imagen 40. Un mahalle otomano, casas de madera están establecidas alrededor de la mezquita, con los árboles en los jardines, foto coloreada.

Cuando se investiga la ciudad otomana, se ve a menudo que los mahalles tenían un tejido orgánico. En cambio, esta situación existía en las zonas de viviendas, pero en el centro no era

exactamente así. Este sistema se puede explicar con la definición de Stewig que lo nombra como “*estructura oriental*”. Según lo que dice él, en este sistema, las calles cambian la dirección sin ninguna regla o control. Las longitudes de las calles son muy distintas entre ellos. Y al final, existen calles largas y cortas que se dirigen hacia las manzanas y convierten en las calles sin salidas.⁷⁴ En otras palabras, este sistema se puede resumir como las ramas de un árbol que se enflaquecen desde lo público hacia lo privado.⁷⁵

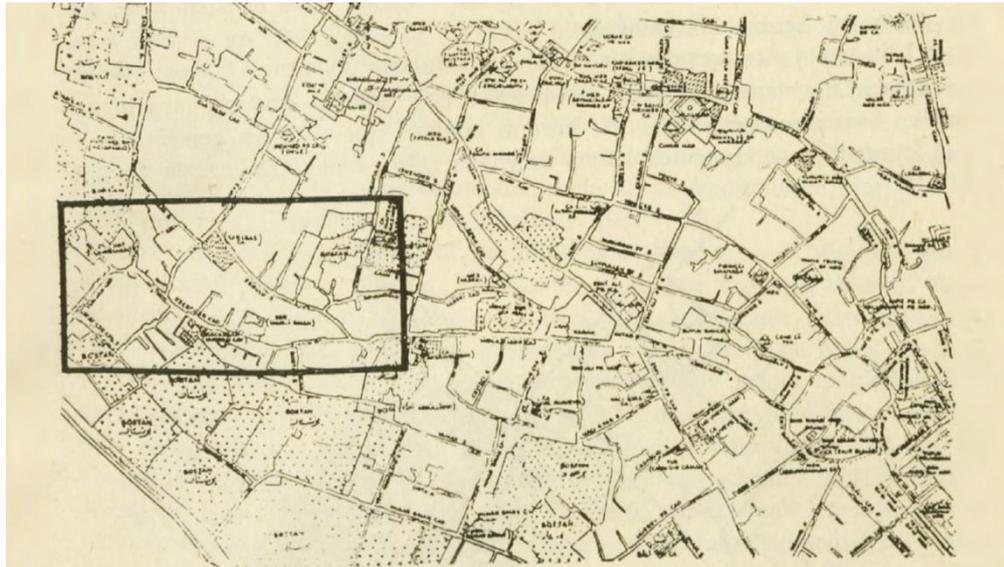


Imagen 41. Estambul, dibujado por Ayverdi en 1958



Imagen 42. Análisis de jerarquía de las calles del mismo barrio de arriba

⁷⁴ STEWIG, R. (1966). *İstanbul'da Çıkılmaz Sokaklar ve Gecekondu Meselesi*. İstanbul: İstanbul Fetih Cemiyeti

⁷⁵ ERZEN, J. (2003). *Çevre Estetiği*. Ankara: ODTÜ Yayıncılık.

3.3.2.1. Yeldeğirmeni

Yeldeğirmeni, es una zona del barrio de Rasimpaşa que queda dentro del distrito de Kadıköy, en la parte asiática de la ciudad de Estambul hoy en día. Yeldeğirmeni es una zona que se puede considerar como tipo 'mahalle' que se forma por un conjunto de viviendas, calles y edificios de diferentes tipos de uso, etc. Sin embargo, como no existe una traducción en castellano que pueda explicar el significado exacto, en este trabajo, de Yeldeğirmeni se va a mencionar como una 'zona' urbana.



Imagen 43. La ubicación de Kadıköy en Estambul

El distrito de Kadıköy, que incluye a la zona de Yeldeğirmeni, tuvo asentamientos por la primera vez en los tiempos prehistóricos. Por los historiadores se acepta que Kadıköy, o con su nombre de la época, *Calcedón* o *Calcedonia*, tuvo su forma actual de la línea de la costa y su vista natural en los años 5500 AC. Los primeros establecimientos de Calcedonia se formaron en los años 3000 AC, por los fenicios. Este establecimiento servía como una estación intermedia que se podría aprovechar para las expediciones que realizaban los fenicios al mar Negro.⁷⁶

⁷⁶ TÜRKER, O. (2008). *Halkidona'dan Kadıköye'e*. Estambul: Sel Yayıncılık.

Según lo que dice Yerasimos: “[...]Los primeros colonos griegos, que fundaron la ciudad de Calcedonia en la orilla asiática hacia el 680 AC, prefirieron volver la espalda al Bósforo y establecerse al lado de un pequeño río que desemboca en el mar de Mármara, el cual les ofrecía agua y tierras cultivables. [...]Menos de un siglo después, el general persa Megabises, al calificar a los calcedonios de ciegos por haber ignorado la importancia de Bizancio, confirmó el interés estratégico del enclave.”⁷⁷

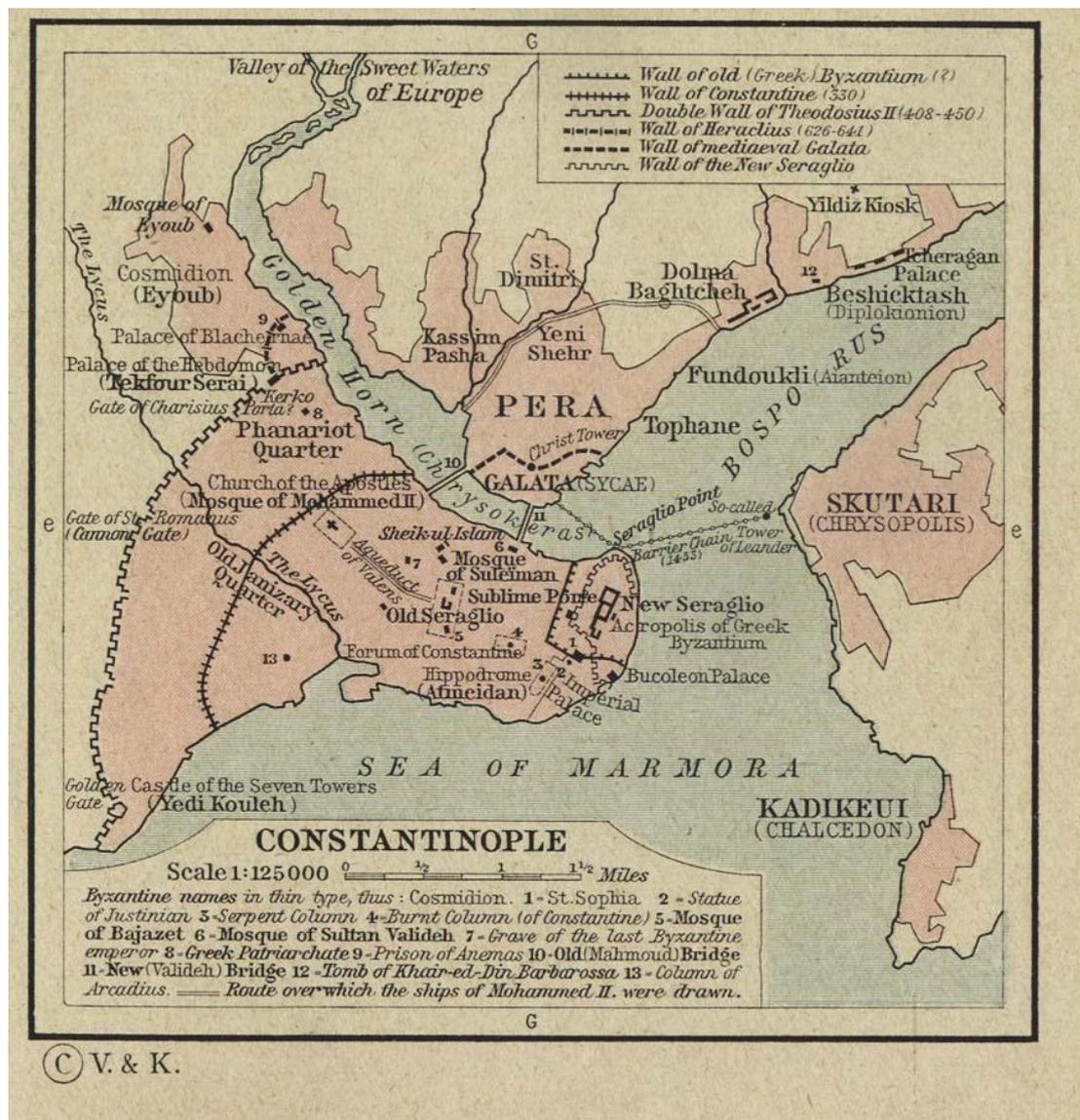


Imagen 44. Mapa de Constantinopla y Calcedonia

⁷⁷ YERASIMOS, S. (2012). *Constantinopla: La Herencia Histórica de Estambul*. Barcelona: h.f.ullmann

Calcedonia tuvo el período más brillante suyo, en los siglos III. y IV. DC, en la época del Imperio bizantino. Después de que tuvo muchos ataques de los persas y árabes en el siglo VII, también sufrió muchos daños de las Cruzadas. Y por último, en el siglo XIV, estuvo expuesto a las invasiones otomanas que resultó con que Calcedonia sufrió la devastación de sus estructuras.⁷⁸

Calcedonia, o Kadıköy, fue tomado por los otomanos en el año 1353, justo 100 años antes de la conquista de Constantinopla. Sin embargo, este establecimiento que casi no tenía ninguna relación urbana con el resto de Constantinopla en la época de los bizantinos, en el período de los otomanos todavía siguió como una zona un poco abandonada, subdesarrollada durante 500 años.⁷⁹

Yeldeğirmeni, que significa 'molino de viento' en castellano, se nombró por cuatro molinos de viento que se construyeron en la zona en el año 1780 por el sultán Abdülhamit I, aprovechando su ubicación en el prado ventoso.⁸⁰ Yeldeğirmeni, que se usaba como área de entrenamiento militar a los principios del periodo otomano, luego se convirtió en una zona de casas con jardines. Después de que se acabaron las construcciones de los molinos y la formación de un bazar central en Kadıköy, la zona empezó tener más población. Al final, después de estos desarrollos, entre los años 1789-1807 empezaron a crear calles ordenadas en la zona con el orden del sultán Selim III.⁸¹ En esta zona, que a partir de 1845 ya se formaba de calles ordenadas, ocurrió la necesidad de algunas novedades debido a algunos incendios grandes. En las nuevas regulaciones, se pusieron nuevas reglas sobre la protección del incendio, los materiales, el orden de las calles, las proporciones de los edificios.⁸² A parte de esto, se realizó un planeamiento urbano sobre algunos barrios y entre ellos estaba Yeldeğirmeni, y para Yeldeğirmeni se preparó un plano urbano con calles cuadrículadas para la recuperación de las partes que habían sido afectadas por los incendios.

⁷⁸ TÜRKER, O. (2008). *Halkidona'dan Kadıköye'e*. Estambul: Sel Yayıncılık.

⁷⁹ ATILGAN, A. (2007). *Yeldeğirmeni*. Estambul: TMMOB Mimarlar Odası

⁸⁰ ATILGAN, A. (2007). *Yeldeğirmeni*. Estambul: TMMOB Mimarlar Odası

⁸¹ ŞİMŞEK, S. (1987). *Kadıköy Yeldeğirmeni'nde Tarihsel Araştırma ve Mimari Dokunun İncelenmesi*. Investigación no publicitada. Estambul: YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.

⁸² ÇELİK, Z. (1996). *19.Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul*. Estambul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.

Aproximaciones a la Sostenibilidad Urbana en Barrios Patrimonio Histórico y Cultural de Turquía:
El Caso de Yeldeğirmeni, Estambul



Imagen 45. Una vista de un barrio de Estambul después de incendios

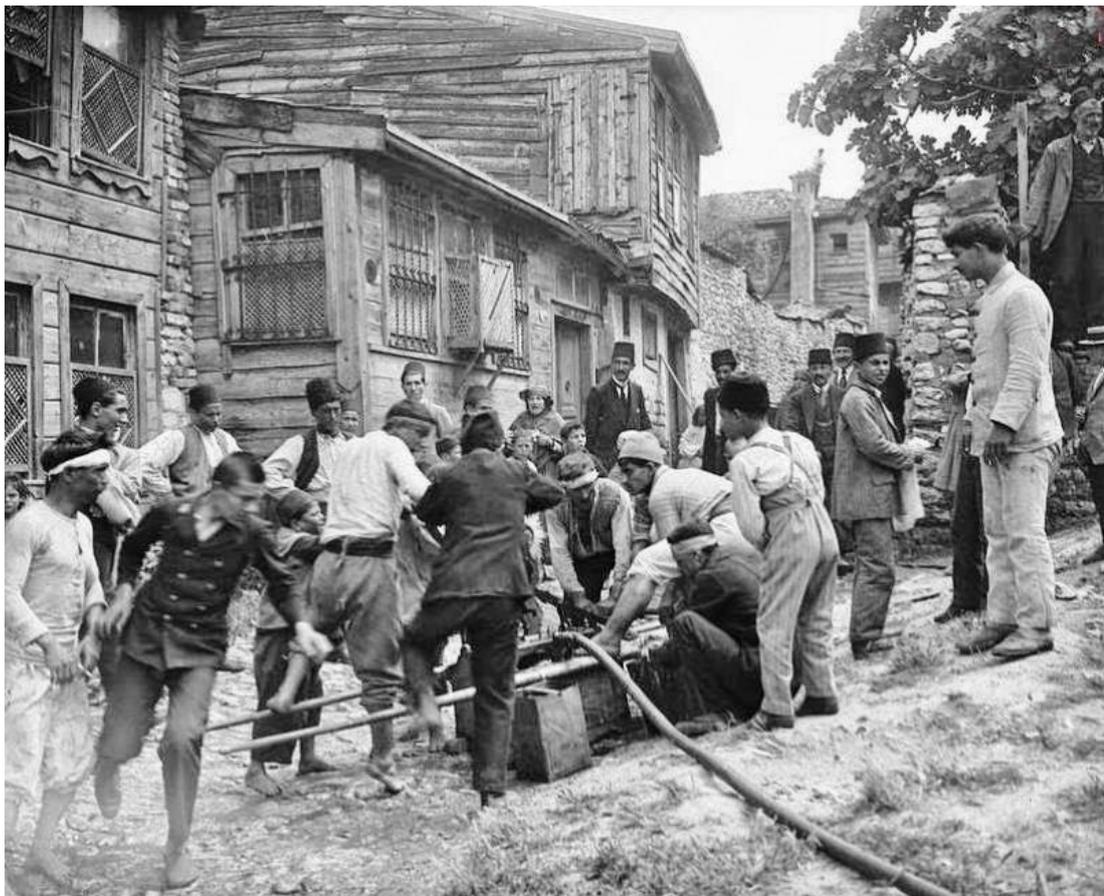


Imagen 46. Los bomberos de la época y detrás están las casas de madera de Estambul

Según lo que dice Evliya Çelebi⁸³, en su libro *Seyahatname*, en el siglo XVII, en Kadıköy había 1 mahalle de los musulmanes y 7 mahalles de los ortodoxos. La mayoría de los judíos que empezaron a establecerse en Estambul a los finales del siglo XV, vivían en el barrio de Kuzguncuk, distrito de Üsküdar. Después del gran incendio de Kuzguncuk en el año 1872, los judíos se mudaron a Yeldeğirmeni y empezaron establecerse aquí. A parte de los ortodoxos-bizantinos que vivían en esta zona desde el siglo XVII, los ortodoxos que vivían en Anatolia también se mudaron aquí en la época de la Primera Guerra Mundial. Al final, en la zona la población estaba formada por judíos, ortodoxos, armenios y por último de algunos alemanes e italianos que habían venido a trabajar en la construcción de la Estación de Tren de Haydarpaşa. Por lo tanto, es conveniente decir que la población en la zona se formaba de una estructura heterogénea.

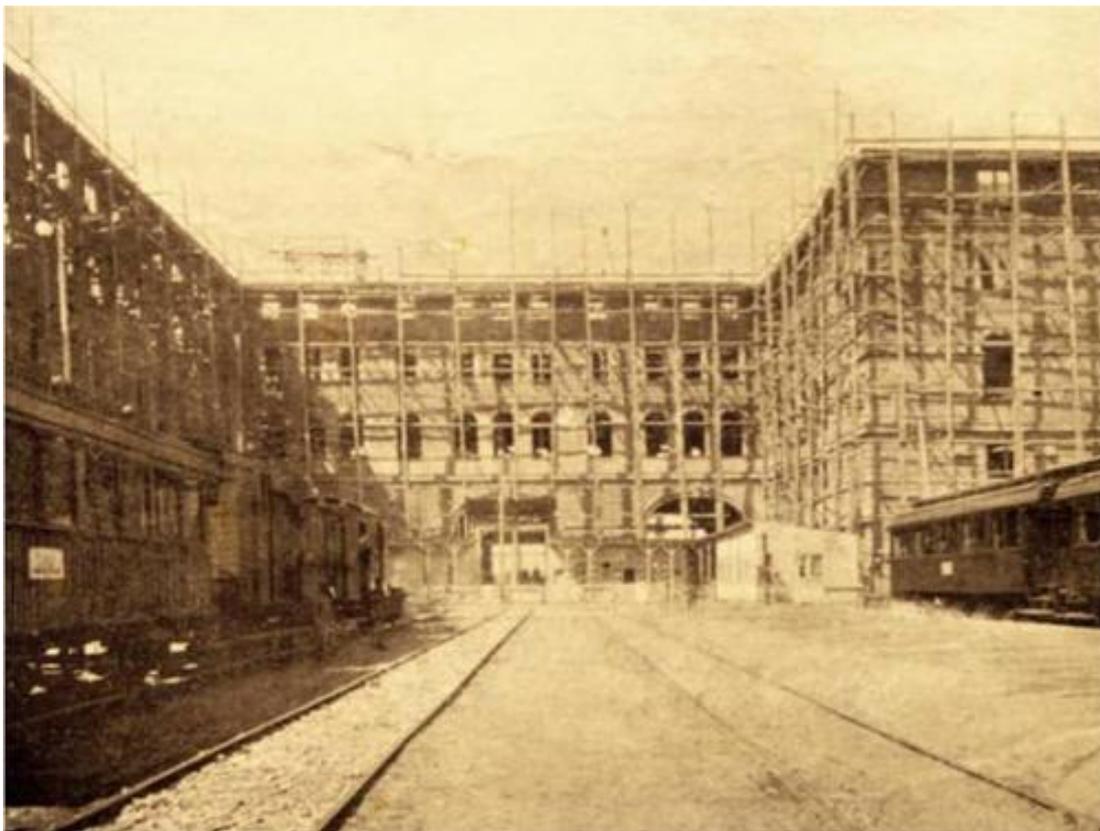


Imagen 47. La obra de Estación de Tren de Haydarpaşa

⁸³ Evliya Çelebi (1611-1684), fue un viajero y escritor otomano. Es conocido especialmente por su libro *Seyahatname*, que escribió sobre los pueblos y las ciudades del Imperio otomano, basado en sus observaciones que tuvo en muchos viajes que realizó. Este libro es un gran y importante fuente para el conocimiento de las urbanizaciones otomanas.

En Yeldeğirmeni especialmente en la segunda mitad de los años 1800, con la llegada de los judíos, se aceleró el establecimiento y a los principios de los años 1900, empezaron a aparecer los primeros edificios de apartamentos. Por lo cual, Yeldeğirmeni ha sido la primera zona de edificios de apartamentos de Estambul.⁸⁴ Aunque la mayoría de estos edificios eran construidos por judíos y armenias, es evidente que el carácter heterogéneo de la zona causó la formación de un tejido urbano multicultural. Cada grupo, creó sus espacios con sus propios estilos, pero también creando una armonía entre ellos. Algunos de estos edificios, como la Escuela francesa de Saint Euphemie (1895), la Sinagoga de Hemdat Israel (1899), la Iglesia de Notre Dame du Rosaire (1895), la Escuela Alemana (1903), el edificio de apartamentos de Valpreda o también conocido como edificio italiano (1909) aún existen y siguen siendo grandes ejemplos de la época.



Imagen 48. La Escuela Alemana de Yeldeğirmeni

⁸⁴ ATILGAN, A. (2007). *Yeldeğirmeni*. Estambul: TMMOB Mimarlar Odası.

En el año 1839, el Imperio otomano preparó y declaró el Edicto de Gülhane. Este edicto, fue preparado para realizar algunos cambios en el imperio a fin de que se pudiera evolucionar y así llegar a un nivel más 'europeo', tanto en arquitectura como en las políticas, economía etc. Con este edicto, se quitaron las restricciones sobre los edificios de los extranjeros y musulmanes. En la regulación que se preparó a cabo del edicto en el año 1848, inspirándose en Europa, y también para solucionar el problema de los incendios, en lugar de construir con madera, era obligatorio pasar al uso de piedra en la construcción.⁸⁵ Sin embargo, la implementación sobre que los extranjeros vivían en una zona juntos, siguió un poco más, como una tradición. En algunas otras regulaciones que se prepararon en los años 1863 y 1882, se mencionó de algunos órdenes del sistema de la calles, tales como clasificarles depende de la anchura que tenían, proporcionar las alturas de los edificios con las anchuras de las calles, etc.⁸⁶

Al llegar a los años 1900, las aproximaciones urbanas ya eran más conscientes e intentaban solucionar los problemas que ocurrían en las ciudades al resultado de los incendios y terremotos. A su vez, se empezó a ver la formación de algunas empresas de seguros. Como un resultado, los primeros mapas de dichas empresas de seguros sobre Estambul, se prepararon en los años 1904-1906 por Charles Goad. Hoy en día, los mapas de Goad es una gran fuente de información de la antigua Estambul. Gracias a estos mapas, es posible analizar el sistema urbano de la ciudad de Estambul más arquitectónicamente y observar la evolución de los barrios. En los mapas de Goad, es posible ver los planos cuadrículados de la zona de Yeldeğirmeni, sin embargo, también se ve que todavía no existía algún tipo de arreglo ordenado de las fincas.

⁸⁵ ÇELİK, Z. (1996). *19.Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul*. Estambul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.

⁸⁶ ŞENDUR, S. (2010). *Kadıköy-Yeldeğirmeni Semtî Mimarîsinin Tipomorfoloji Yöntemiyle İncelenmesi*. Tesis. Estambul: YTÜ.

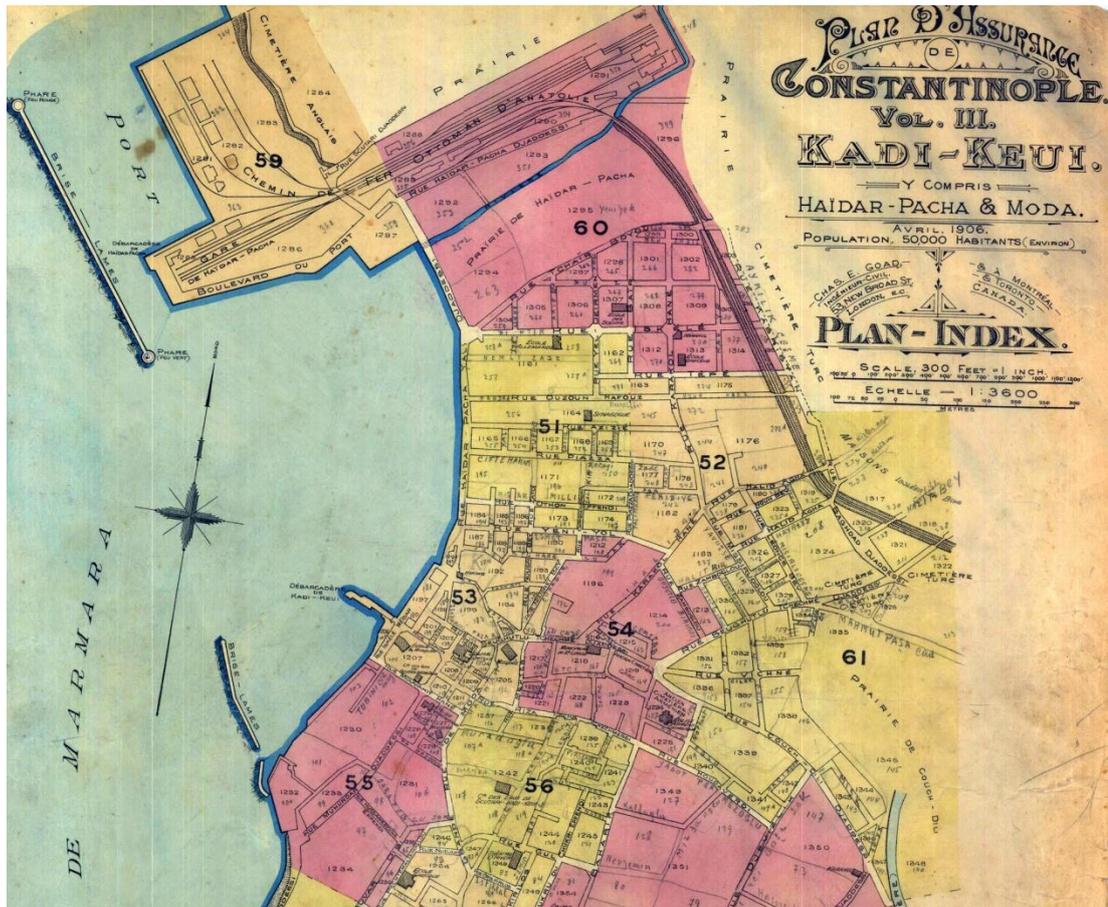


Imagen 49. Mapa de Kadiköy, preparado por Goad, en el año 1906.

Los mapas de Goad, enseñan el sistema urbano en los últimos años del imperio Otomano. Charles Goad, el cartógrafo canadiense, preparó muchos mapas sobre algunos barrios de Estambul. Sus trabajos realizados por Kadiköy, y por lo tanto sobre Yeldeğirmeni, son una gran fuente que hoy nos ayuda observar la evolución de la zona. En el mapa, como se ve arriba, había tratado de seccionar Kadiköy en trozos que incluyen a unas cuantas manzanas. Luego preparó cada zona en planos más detallados, cada uno en planos individuales. Los mapas de Goad, se prepararon basándose en las manzanas de edificaciones, las calles, la cantidad de plantas y el material de los edificios.



Imagen 50. Las zonas del mapa de Kadiköy de Goad.

Las zonas que están marcadas en el mapa de arriba, son Yeldeğirmeni y zona central-comercial de su distrito Kadiköy. Como se había mencionado antes, Yeldeğirmeni se afectó de los desarrollos y cambios de la zona central de Kadiköy. Cuanto más se desarrolló el centro, Yeldeğirmeni también se desarrolló y empezó a tener más habitantes por convertirse en una zona céntrica. Sin embargo, como Yeldeğirmeni siempre había sido una zona de los extranjeros mientras en Kadiköy estaban los turcos, es posible ver de los mapas que las dos zonas tuvieron caracteres distintos.

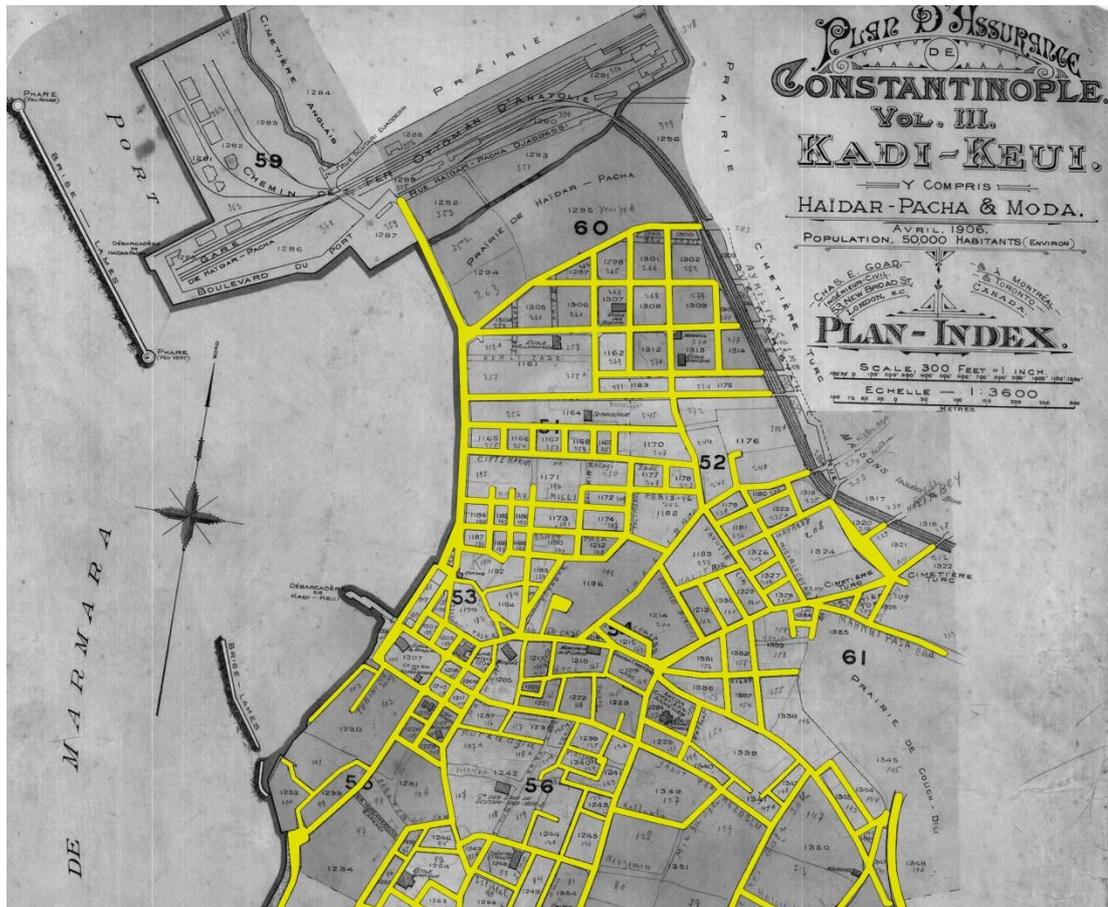


Imagen 51. El sistema de calles en Yeldeğirmeni y Kadıköy.

Cuando se marcan las calles de estas dos zonas, se ve el sistema de las calles y la diferencia entre los dos, claramente. Yeldeğirmeni tuvo, y todavía sigue teniendo, un sistema de calles cuadrículados, como un carácter típico de los barrios de influencia extranjera. No obstante, en el centro de Kadıköy, se nota que las calles están en un tipo de orden más orgánico, menos planeado.

Sin embargo, como un resultado natural de la vida juntas de dos culturas diferentes, también es posible ver unas calles sin salidas en la zona de Yeldeğirmeni y unas calles cuadrículadas en Kadıköy, por las interacciones que se realizaron entre las dos partes desde hace mucho tiempo.



Imagen 52. La zona de Yeldeğirmeni, conjuntado de algunos mapas de Goad.

En el mapa de arriba, se ve la zona de Yeldeğirmeni, en una escala más grande. Como se había mencionado antes, es posible ver que, en la época, a pesar de las manzanas cuadrículadas, todavía no existía algún tipo de arreglo ordenado de las fincas. Cuando se observa la estructura de los edificios, en este caso generalmente son casas, las construcciones de madera siguen siendo la mayoría. Sin embargo, también es evidente que después de las nuevas regulaciones probablemente aumentó la cantidad de las construcciones de piedra o ladrillo. Además, como un carácter típico de la zona, también es posible ver que la mayoría de las construcciones de madera, tienen apoyo de piedra o ladrillo. Este tipo de construcción, resultó que resisten más tiempo, e incluso que duren hasta hoy en día.

3.4. El Sistema Urbano en la República de Turquía

3.4.1. El Proceso de Urbanización en Turquía

El Imperio otomano había empezado a perder su poder y mucha tierra desde 1699. El gran imperio ya se estaba deteriorando poco a poco cuando llegó la Primera Guerra Mundial y después de la guerra se desintegró. Al final, cuando acabó la Guerra de Independencia turca que se había empezado justo a que termine la Primera Guerra Mundial, se firmó el Tratado de Lausana en el 1923 que era afirmación y reconocimiento oficial de la fundación de la República de Turquía y el fin del Imperio otomano.

Con la fundación de la república, empezaron a surgir planeamientos más detallados y contemporáneos sobre urbanismo en Turquía. El proceso de la institucionalización de los reglamentos urbanos empezó en los años 1930. Algunas leyes como La Ley Municipal (1930), La Ley de Los Edificios y Los Caminos (1933), Las Instrucciones de la Construcción y Planeamiento (1936) pretendieron traer soluciones más conscientes y totalitarias al urbanismo en Turquía. Estas nuevas aproximaciones iban a ser la guía para los reglamentos de los 1980 y aún para los tiempos posteriores.⁸⁷

Urbanización o el sistema urbano de Turquía se puede evaluar en la categoría de los países en desarrollo. La característica principal de la urbanización de Turquía, es el movimiento de la población de las zonas rurales hacia las ciudades. El proceso de urbanización en Turquía se puede clasificar en tres épocas⁸⁸:

- I. Época entre los años 1927-1950
- II. Época entre los años 1950-1980
- III. Época desde los 1980 hasta hoy

En la primera época, desde la fundación de la república hasta los años 1950, no ocurrieron muchos movimientos importantes de urbanización. La única ciudad excepcional de la época era Ankara, la capital de la república. Después de su anunciación como capital, empezó a recibir mucha gente de otras ciudades. Sin embargo, cada día tenía más población y como un resultado de esto, empezó a ocurrir el problema de vivienda que empezaron a ser insuficientes en

⁸⁷ TEKELİ, İ. (2001). "İcabında Plan" en *İstanbul Dergisi*, número 4, p. 25-37.

⁸⁸ BOYACI, S. (2013). *Türkiye'nin Kentleşme Süreci ve Sürecin Etnik Açıdan İncelenmesi*. Artículo de Master. Estambul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi.

cantidad. Por lo tanto, es conveniente decir que Ankara fue la primera ciudad que tuvo una planificación de la ciudad, del urbanismo y legislaciones.⁸⁹



Imagen 53. La Estación de Tren de Ankara, en el año 1940.

El primer censo de población de Turquía, se realizó en el 1927. El %75.78 de 13.648.270 personas en total vivía en los pueblos, mientras %24.22 vivía en las ciudades. Cuando se realizó otro censo el año 1950, se ve que los resultados no cambiaron casi nada, que eran por %75-%25. Por lo tanto, los resultados de los censos de estos años son una gran evidencia de que la urbanización no se desarrolló casi nada hasta los 1950 en Turquía.⁹⁰

Después de la fundación de la república, la mayoría de los armenios y ortodoxos abandonaron al país y se volvieron a los suyos. Las propiedades de ellos se expropiaron por el estado. En los primeros años de la república, los extranjeros tenían mucha propiedad en comparación con la población que tuvieron.⁹¹ Así que después de

⁸⁹ SAĞLAM, S. (2016). "1923-1950 Yılları Arasında Türkiye’de Kent ve Kentleşme Olgusu" en *Sosyoloji Konferansları*, número 53, p. 257-274.

⁹⁰ SAĞLAM, S. (2016). "1923-1950 Yılları Arasında Türkiye’de Kent ve Kentleşme Olgusu" en *Sosyoloji Konferansları*, número 53, p. 257-274.

⁹¹ BOYACI, S. (2013). *Türkiye’nin Kentleşme Süreci ve Sürecin Etnik Açidan İncelenmesi*. Artículo de Master. Estambul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi.

expropiación, en los años 1930, se vio un aumento notable en la propiedad de la tierra del estado.⁹²

Después de la Segunda Guerra Mundial, ocurrieron muchos cambios económicos y sociales en todo el mundo. Para que no se volviera a ocurrir la Gran Depresión, o también se conoce como la Crisis del 29, los países desarrollados tuvieron algunas nuevas políticas para mejorar el sistema de comercios del mundo. Estados Unidos, siendo uno de estos países, ayudó a algunos países en desarrollo con un plan que se denominó Plan Marshall. Turquía era uno de los países que tuvo la ayuda, y este evento tuvo algunos resultados muy importantes sobre la formación de Turquía. Se empezaron a construir carreteras grandes e importantes en todo el país, compraron nuevas máquinas para mejorar la agricultura etc.⁹³ A consecuencia, en Turquía empezó la segunda época de urbanización (1950-1980) que era basada en el movimiento de la población a las ciudades.



Imagen 54. Las carreteras antes y después de los 1950

Con el uso de nuevas máquinas en agricultura, mucha gente en los pueblos se quedó con menos trabajo o sin trabajo. La población empezó a ver las cosas que les ofrecían las ciudades tales como mejor educación, trabajo, mejores condiciones de cuidado de salud etc. Y las nuevas carreteras facilitaban el movimiento a las ciudades. Al final, mucha población se fue a las ciudades para empezar a una vida nueva. Con la llegada de mucha población a las ciudades, se formó un perfil de ciudad desordenado, no planificado y con asentamientos desestructurados. La gente empezó

⁹² KEYDER, Ç. (2009). "Enformel Konut Piyasasından Küresel Konut Piyasasına" en *İstanbul: Küresel ile Yerel Arasında*. Estambul: Metis Yayınları. p. 171-191.

⁹³ SAĞLAM, S. (2016). "1923-1950 Yılları Arasında Türkiye'de Kent ve Kentleşme Olgusu" en *Sosyoloji Konferansları*, número 53, p. 257-274.

a construir sus casas en los solares sin permiso, aprovechando los conflictos de las fincas. Esta situación causó la discriminación social entre la gente, tanto en la vida social como en los trabajos.⁹⁴



Imagen 55. Gente establecida sin permiso, detras se ven los edificios del barrio, Estambul.

Como un resultado del proceso acelerado de la desruralización en Turquía en los 1950, en el año 1955 Estambul ha sido la primera metrópoli del país con una población superado a 1.000.000.⁹⁵

⁹⁴ IŞIK, O. y PINARCIOĞLU, M.M. (2011). *Nöbetleşe Yoksulluk*. Estambul: İletişim Yayınları

⁹⁵ SAĞLAM, S. (2016). "1923-1950 Yılları Arasında Türkiye'de Kent ve Kentleşme Olgusu" en *Sosyoloji Konferansları*, número 53, p. 257-274.

Aproximaciones a la Sostenibilidad Urbana en Barrios Patrimonio Histórico y Cultural de Turquía:
El Caso de Yeldeğirmeni, Estambul

El Año	Población del País	Población de Los Pueblos	Población de Las Ciudades	Pueblos/País %	Ciudades/País %
1927	13.648.270	10.342.391	3.305.879	75.78	24.22
1950	20.947.188	15.702.851	5.244.337	74.96	25.04
1960	27.754.820	18.895.089	8.8859.731	68.08	31.92
1970	35.605.176	21.914.075	13.691.101	61.55	38.45
1980	44.736.957	25.091.950	19.645.007	56.09	43.91
1985	50.664.458	23.798.701	26.865.757	46.97	53.03
1990	56.473.035	23.146.684	33.326.351	40.99	59.01
1997	62.865.574	21.983.217	40.882.357	34.42	65.03
2000	67.803.927	23.797.653	44.000.274	35.10	64.90
2007	70.586.256	20.838.397	49.747.859	29.50	70.50
2008	71.517.100	17.905.377	53.611.723	25.00	75.00
2009	72.561.312	17.754.093	54.807.219	24.5	75.5

Tabla 2. Los Datos de la Población

Al final, la última época del proceso de urbanización en Turquía se puede decir que empezó en los años 1980 y llega hasta hoy. En el año 1980, se ocurrió un golpe del estado en Turquía. Por lo tanto, en esta época y también en la época del gobierno que fundó justo después, se realizaron muchos cambios. A consecuencia, se formaron muchas novedades en el sistema de urbanización y en las ciudades. Se prepararon nuevas leyes y legislaciones del urbanismo. Entonces, con algunas amnistías intentaron recuperar y modificar el sistema desordenado de las ciudades. Las casas construidas sin permiso, se recuperaron con algunas legalizaciones y entraron en el sistema ordenado. Es conveniente decir que de alguna manera, al final era preceptivo obedecer a las reglas y legalizaciones para poder vivir en la ciudad.⁹⁶ En las ciudades nuevas que se formaron después de los cambios, también aumentó la diferencia entre las clases sociales también en la cultura.

⁹⁶ BOYACI, S. (2013). *Türkiye'nin Kentleşme Süreci ve Sürecin Etnik Açıdan İncelenmesi*. Artículo de Master. Estambul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi.

3.4.2. Estambul Hoy en día

Estambul siempre había sido la ciudad capital de las civilizaciones que mandaban en esta tierra. Con la fundación de la República de Turquía y declaración de la capital Ankara, Estambul se perdió esta característica. Sin embargo, por su historia larga y rica, es posible decir; aunque ya no era la capital, nunca perdió la característica de ser la capital cultural del país.

Con el proceso de urbanización en Turquía y el movimiento de la población a las ciudades industriales, Estambul justo después de 20 años de la fundación de la república, ya había vuelto ser una ciudad llamativa y poblada.



Imagen 56. La ciudad de Estambul actual, imagen satelital.

Hoy en día, Estambul es la ciudad más poblada y más importante en términos económicos de Turquía. Estambul es la 34ª economía más grande del mundo y la ciudad con la población más alta de Europa según el rango de las fronteras municipales.⁹⁷

⁹⁷ MYNET HABER. *İstanbul*. <<http://yurthaber.mynet.com/hakkinda/istanbul>> [Consulta: 2 de marzo de 2018]

Según los resultados del último censo de la población realizado en 2017, actualmente la población de Estambul es 15.029.231 personas.⁹⁸ Considerando que es la 64ª ciudad más grande de Turquía con una superficie urbana de 1,539 km²,⁹⁹ la ciudad tiene la densidad de población bastante alta. Como un resultado normal de esta situación, es posible decir que la ciudad de Estambul por el proceso de urbanización rápido que tuvo para poder responder a las necesidades de la población grande y que iba subiendo, muchas veces se quedó con la falta de unas reglas de protección de la ciudad y se ha urbanizado sin buen planeamiento.

Estambul, donde se juntan dos continentes en una ciudad, se forma de algunos distritos en la parte asiática y europea, que sean de diferentes características pero se completan uno al otro de alguna manera y así crean la ciudad. En la parte asiática de la ciudad es posible decir que el distrito más importante es Kadıköy. A parte de la gran historia que tiene, también por funcionar como una apertura a Europa para los que lleguen desde los interiores de Turquía, por tener la Estación de Tren de Haydarpaşa que recibe todos los trenes de Anatolia, por su ubicación especial que provee muchas conexiones con el resto de la ciudad y etc. En las partes siguientes, se va a mencionar de una zona bastante importante de Kadıköy, que es Yeldeğirmeni.



Imagen 57. Estación de Tren de Haydarpaşa.

⁹⁸ NÜFUSUNE. *İstanbul Nüfusu*. <<https://www.nufusu.com/il/istanbul-nufusu>> [Consulta: 2 de marzo de 2018]

⁹⁹ COĞRAFYA EĞİTİMİ. *Türkiye İllerinin Yüzölçümü Büyüklüğüne Göre Sıralaması*. <<https://www.cografyaegitimi.biz/konu/turkiye-illerinin-yuzolcumu-buyuklugune-gore-siralaması.1398/>> [Consulta: 2 de marzo de 2018]

4. La Zona de Yeldeğirmeni

4.1. La Evolución de Yeldeğirmeni

Yeldeğirmeni, gracias a su ubicación importante y llamativa, siempre había sido una zona de establecimiento para muchas comunidades diferentes y por lo tanto muchas culturas distintas. La zona en la que se asentaba la población por los extranjeros en el período otomano formaba la mayoría, al llegar a la época de la fundación de la República de Turquía, experimentó muchos cambios. Después de la fundación de la república, la mayoría de los extranjeros abandonaron Turquía para irse a sus países y entre ellos estaban los extranjeros de Yeldeğirmeni.¹⁰⁰ Por eso, es conveniente decir que al llegar a la época de la república, la estructura de la población de Yeldeğirmeni cambió bastante.



Imagen 58. Kadıköy-Yeldeğirmeni en los años 1950

Como se había mencionado antes, con el proceso de industrialización en Turquía, mucha población se fue de los pueblos pequeños interiores, a las ciudades grandes para mejores

¹⁰⁰ TÜRKER, O. (2008). *Halkidona'dan Kadıköye'e*. Estambul: Sel Yayıncılık.

condiciones de vida, más ofertas de trabajo, etc. Resultó que Yeldeğirmeni también tuvo un cambio de la población con el abandono de los extranjeros y la llegada de los turcos a la zona. Al final, después de la migración interna, ha crecido una población mayoría musulmana en Yeldeğirmeni. También con el aumento de comercio, ocurrieron cambios en el carácter social de la zona y Yeldeğirmeni empezó a perder su antigua e histórica identidad poco a poco, y empezó a tener un nuevo carácter de área comercial.¹⁰¹



Imagen 59. Centro-zona comercial de Kadıköy, en los años 1950.

El desarrollo económico de Yeldeğirmeni tuvo un proceso paralelo al desarrollo de la zona central-comercial de Kadıköy. Cuando se analiza la zona en la época anterior a los 1950, cuando vivía la población de mayoría extranjera, en la Calle Karakolhane de Yeldeğirmeni, existía una zona comercial de muchas tiendas que mantenía la capacidad de servir para todo Yeldeğirmeni. Según las investigaciones y archivos históricos de la ciudad, en esta calle misma en el año 1928, existía también una línea de tranvía que seguía por Üsküdar. En el año 1947, empezó a funcionar el puente de ferrocarril de Haydarpaşa, el tranvía se trasladó al puente y siguió funcionando por un tiempo más, pasando por la Calle Rihtim, que era expandida. Este cambio, que aumentó la importancia e intensidad de la Calle

¹⁰¹ EYÜBOĞLU, E. (1991). *Kentsel Sit Alanlarının Planlanmasına Yönelik Bir Yöntem Araştırması ve Kadıköy-Yeldeğirmeni Örneği*. Tesis. Estambul: ITU. (no publicado)

Rihtim, causó a la desintegración de la zona comercial y la reducción de la intensidad de la Calle Karakolhane. Al final, la expansión de la Calle Rihtim, la cancelación del tranvía con la apertura del ferrocarril y activación de los trenes, cuando la Calle Karakolhane era el eje más importante para el transporte y comercio, resultó un cambio grande sobre la identidad general, de las viviendas y comercios del barrio.

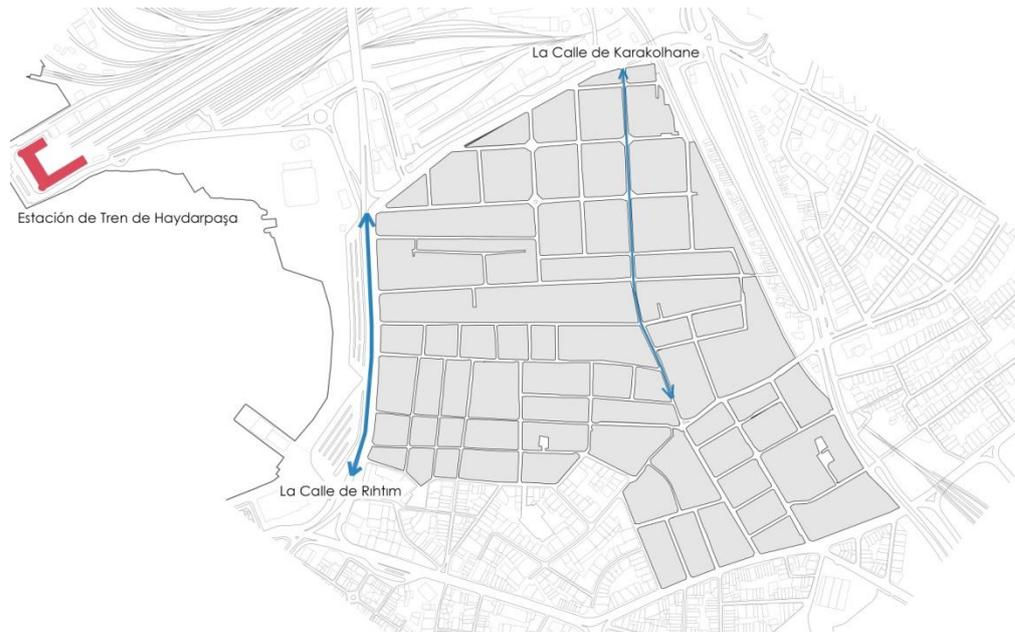


Imagen 60. Calle Karakolhane, Calle Rihtim y Estación de Tren de Haydarpaşa.

Sin embargo, tanto como sus efectos negativos, la apertura del ferrocarril de Haydarpaşa también tuvo algunos efectos positivos sobre Yeldeğirmeni. Con el uso de los trenes, la zona se convirtió más accesible y, por lo tanto, subió su importancia dentro de la ciudad. A parte de esto, la primera oficina de correos se abrió en Yeldeğirmeni. Algunos servicios urbanos como el tranvía, tren, electricidad, etc. se llegaron a Yeldeğirmeni antes que muchos otros barrios de Estambul. Se fundó un hospital militar, y algunas facultades de medicina cerca de la zona. En el año 1973, se terminó la construcción del puente de Boğaziçi que conecta la parte europea y asiática de la ciudad. Como resultado de todos estos cambios y desarrollos que ocurrieron alrededores y dentro de Yeldeğirmeni, subió la importancia de la zona dentro de la ciudad de Estambul.¹⁰²

¹⁰² TARKAY, G. (2010). *Evaluation of Urban Reperation Issues for an Early 20th Century Quarter: Kadikoy-Yeldeğirmeni*. Tesis. ANKARA: METU.



Imagen 61. La Calle de Rihtim, paseo de un desfile. A la derecha parecen los barcos, en la calle está el carril.

Antiguamente en la zona de Yeldeğirmeni, las casas se construían de madera, eran de dos-tres plantas, en orden contigua y tenían solo el uso de vivienda. Sin embargo, 270 casas de estas se destruyeron en el incendio que ocurrió en la zona en el año 1922 y por algunos otros efectos. Por lo tanto, en las nuevas construcciones de las viviendas se cambiaron las proporciones y alturas de los edificios con el inicio del uso de piedra y ladrillo, se redujeron los espacios verdes; al final aparecen casas de orden contigua y construidas de piedra y ladrillo.¹⁰³ Es posible ver estos cambios de la zona analizando los mapas dibujados por Jacques Pervititch sobre algunos barrios importantes de Estambul entre los años 1922-1945.

¹⁰³ TEKİN, A. (2010). *Kentsel Tasarımda Yeni Şehircilik Yaklaşımı ve Kadıköy-Yeldeğirmeni Örneği*. Tesis. Estambul: Istanbul Technical University.

Aproximaciones a la Sostenibilidad Urbana en Barrios Patrimonio Histórico y Cultural de Turquía:
El Caso de Yeldeğirmeni, Estambul



Imagen 62. Mapa de Kadıköy dibujado por Pervitich, en los años 1938-1939.

El cartógrafo croata Jacques Pervitich, cuando preparó los mapas de Estambul, usó los mapas de Goad como referencia y base. Estos nuevos mapas, tenían un lenguaje y sistema parecido a los de Goad. Sin embargo, cuando Pervitich preparó los mapas de Yeldeğirmeni en los años 1938-1939, no solo aumentó la cantidad de información en los mapas, sino también los preparó más detallados. Arriba se ve el mapa entero de Kadıköy, y las partes de números 11, 12, 13 y 14 indican a la zona de Yeldeğirmeni.



Imagen 63. Zona de Yeldeğirmeni, conjuntado los mapas de Pervititch, en los años 1938-1939.

Cuando se analice los mapas de Pervititch, se puede informar sobre las calles, las manzanas, espacios verdes, jardines propios, los materiales de los edificios, las plantas de los edificios y en algunos casos los nombres de algunos edificios. En el mapa de arriba, esta vez se encuentra un sistema de construcción más variado. Se ve que, en la zona, empezaron las construcciones de hormigón. Aparte de los edificios antiguos de madera, que existían también en los mapas de Goad, se nota un gran cambio de material dominante. Esta vez, en estos mapas, se ve que el uso de piedra o ladrillo aumentó mucho. Sin embargo, se requiere concretar que el cambio en el material, no significa que abandonaron los métodos antiguos de construcción completamente.

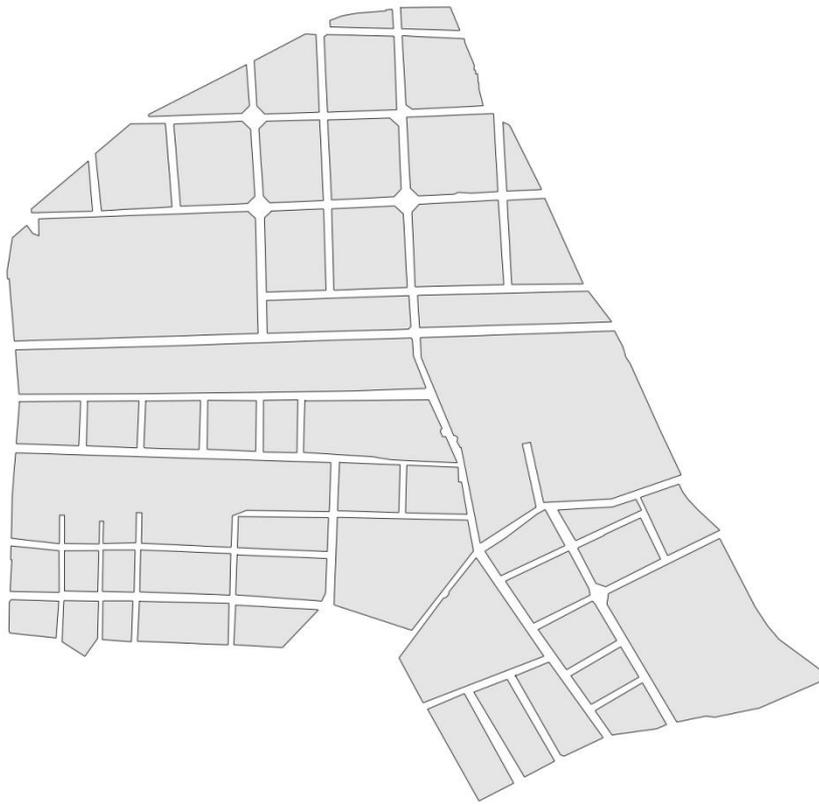


Imagen 64. Sistema de las manzanas en los mapas de Goad, el año 1906.



Imagen 65. Sistema de las manzanas en los mapas de Pervititch, el año 1939.

- **Las Manzanas**

Cuando se comparan los dos mapas de la zona de Yeldeğirmeni, que sean uno del año 1906 y el otro de 1939, se ven algunos cambios en las calles y, por lo tanto, en el sistema de las manzanas que componían los edificios. Con el aumento de la cantidad de los edificios en la zona, empezaron a formarse nuevas calles. Es posible decir que la accesibilidad era el motivo y también el resultado de la formación de estas calles nuevas. Por lo tanto, las nuevas calles empezaron a dividir las manzanas grandes en partes más pequeñas. Sin embargo, la formación de las nuevas calles y así las nuevas manzanas, más que ser un planeamiento urbano, era una formación más natural que ocurrió por la vida de los habitantes.



Imagen 66. Los edificios en los mapas de Goad, el año 1906.



Imagen 67. Los edificios en los mapas de Pervititch, el año 1939.

- **Lleno – Vacío**

En el análisis de lleno y vacío de la zona de Yeldeğirmeni, en los años de 1906 y 1939, es posible ver algunos edificios desaparecidos hasta los 1939, por demoliciones, terremotos y lo más importante por los incendios; pero también se ve una gran cantidad de nuevos edificios. Los nuevos edificios en muchos casos, llenaron los espacios vacíos entre las construcciones existentes de la zona, siguiendo el mismo orden. Pero también se ven algunos edificios que se construyeron independientes, en las zonas más vacías del barrio. Al final, es evidente que la zona de Yeldeğirmeni, ya era bastante construida cuando se llegaron a los años 1940. Ya quedaban menos tramas vacías, y luego iba a causar a demoler los edificios antiguos e históricos de la zona.

Aproximaciones a la Sostenibilidad Urbana en Barrios Patrimonio Histórico y Cultural de Turquía:
El Caso de Yeldeğirmeni, Estambul

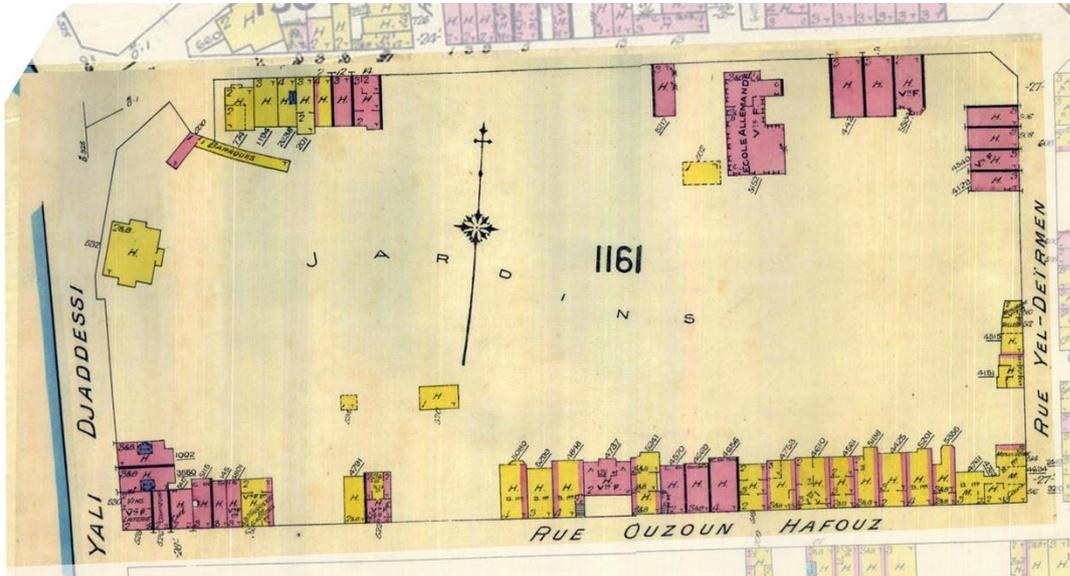


Imagen 68. La manzana número 1161 en los mapas de Goad, el año 1906.

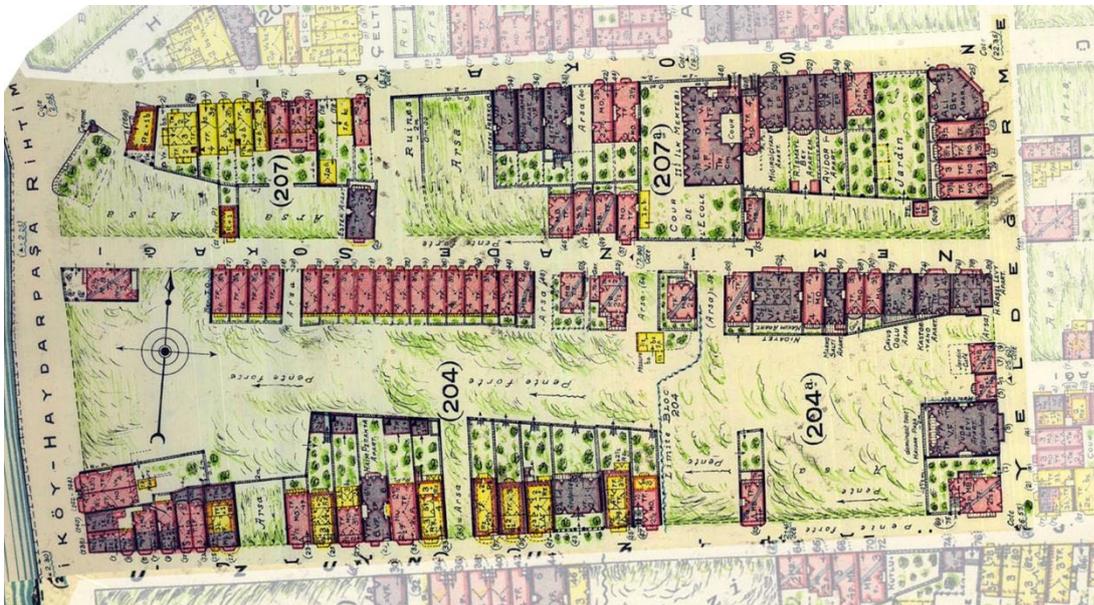


Imagen 69. La manzana número 1161 de Goad, en los mapas de Pevititch, el año 1939.

- **Cambios Estructurales**

Echando un vistazo más cercano a las manzanas, se entiende mejor los cambios estructurales. Con una comparación de la manzana número 1161 en los mapas de Goad, con la misma manzana de los mapas de Pervititch, esta vez los números 204 y 207, se puede aclarar los cambios más claramente.

En la manzana que en el año 1906 trataba de ser una manzana enorme que se encontraban 28 edificios de madera y 25 edificios de piedra o ladrillo, cuando llegaron al año 1939; la manzana se partió en 3 manzanas que en total tenían 18 edificios de madera y 81 edificios de piedra/ladrillo u hormigón. Por lo tanto, es evidente que en los últimos 33 años hasta los mapas de Pervititch, la construcción había subido bastante, las construcciones nuevas se realizaban de ladrillo, piedra u hormigón, mientras iba disminuyendo la cantidad de los edificios de madera, por demoliciones y otros incendios. En algunas tramas en los mapas de Goad, se ve que esta notado 'ruina', que es también un gran evidente de la desaparición de las casas de madera.

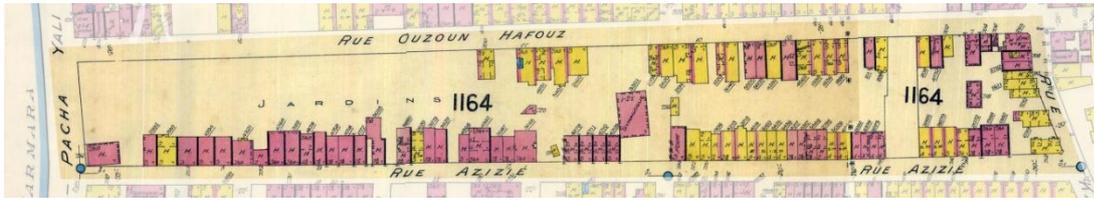


Imagen 70. La manzana número 1164 de los mapas de Goad, el año 1906.



Imagen 71. La misma manzana en los mapas de Pervititch, en el año 1939.

- **Espacios Verdes - Jardines**

Aunque los mapas de Goad no se trataron de ser tan detallados como los de Pervititch, Goad también había marcado los espacios verdes, como jardines urbanos. Por otra parte, en los mapas de Pervititch es posible ver los espacios verdes públicos-privados. Si se compara la manzana número 1164 en los mapas de Goad, con la misma manzana de los mapas de Pervititch, esta vez los números 202 y 203, se puede observar mejor las diferencias. Esta manzana que se formaba de muchas casas y un jardín urbano, al llegar al año 1939, ya se había ocupado con más casas. Aunque haya una posibilidad de que los jardines privados no fueron indicados en los mapas de Goad, por lo menos no sería incorrecto decir que en el año 1939, con el aumento de casas, los espacios verdes del barrio; se transformaron en jardines propios y privados de las mismas, poco a poco aislando el verde de las calles, dejando menos espacio verde-público en el barrio.

Las casas de Yeldeğirmeni y Kadıköy, hasta los mediados de los 1960, tenían una gran diversidad. Es posible decir que, generalmente tenían estilo neoclásico correspondiendo a la moda de época. La mayoría era construida por los ortodoxos y armenios, y en la planta baja solían tener uso comercial, y en la primera planta uso de vivienda. Muchos edificios de madera y de piedra, construidos en los siglos XIX y XX, aunque no llegaron hasta hoy, tienen gran importancia por informarnos sobre la época y su arquitectura.¹⁰⁴ Considerándolo todo, la zona de Yeldeğirmeni que empezó tener su carácter de zona de vivienda más claramente en el siglo XIX, tuvo su forma y carácter del día de hoy empezando desde el siglo XX.



Imagen 72. Yeldeğirmeni en 1906 (izquierda) y 1939 (derecha).

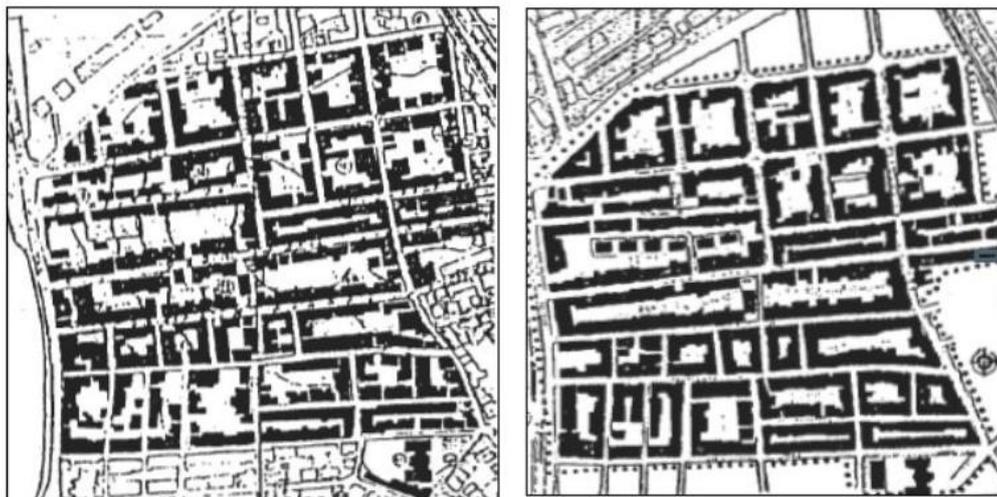


Imagen 73. Yeldeğirmeni en los años 1950 (izquierda) y 1970 (derecha).

¹⁰⁴ TÜRKER, O. (2008). *Halkidona'dan Kadıköye'e*. Estambul: Sel Yayıncılık.



Imagen 74. El estado actual de Yeldeğirmeni, imagen satelital de 2017.

Al final, es conveniente decir que en Yeldeğirmeni, que empezó a tener sus primeros edificios de vivienda en los años 1900, a parte de sus casas de madera, en este periodo existía un estilo totalitario del barrio. Sin embargo, la transformación urbana que empezó aparecer a partir de los años 1950, trajo su consecuencia de urbanización disruptiva con sí mismo, que causó el deterioro de la estructura morfológica de la zona, como en muchos otros barrios históricos de Estambul.

4.2. Estado Actual de Yeldeğirmeni

4.2.1. Información General de Yeldeğirmeni

Hoy en día, Yeldeğirmeni es una zona muy importante de Estambul por su carácter social, cultural y físico. Por su proximidad al centro-zona comercial de Kadıköy, la accesibilidad que tiene y aparte de todo esto, por su cultura de *mahalle* que aún sigue manteniendo, la zona de Yeldeğirmeni ha resultado ser bastante especial. Por lo tanto, la importancia y necesidad de investigar este barrio de patrimonio histórico y cultural, criticar su estado y plantear propuestas de la manera sostenible, no deja lugar a dudas.

Yeldeğirmeni es una zona del barrio de Rasimpaşa, del distrito de Kadıköy, que se limite por la Calle de Halitağa por el sur, el mar de Marmara por el oeste, el prado de Haydarpaşa por el norte y el barrio de Ayrılık Çeşmesi por el este, con una superficie de 370.893 m² total. La población de Rasimpaşa, actualmente es 14.276 personas.¹⁰⁵



Imagen 75. La vista de Yeldeğirmeni desde el mar.

¹⁰⁵ NUFUSUNE. *Türkiye Nüfusu İl ilçe Mahalle Köy Nüfusları*. <<http://www.nufusune.com/40507-istanbul-kadikoy-rasimpasa-mahallesi-nufusu>> [Consulta: 7 de marzo de 2018]

Hoy en día, Yeldeğirmeni todavía sigue siendo una zona que llama la atención por muchas condiciones suyas propias. La mayoría de la población de la zona hoy en día, tiene edad entre 20-35 años. Sin embargo, es inevitable decir que como no puede ofrecer más zonas para construcciones o viviendas nuevas, la zona ya ha llegado a un límite de población. En la tabla que está abajo se puede ver el cambio de la población de la zona en diferentes años hasta hoy y la reducción del crecimiento de la población.

Año	1985	2000	2008	2017
Población	23.253	14.147	13.717	14.276

Tabla 3. Población del barrio Rasimpaşa en los últimos años

Yeldeğirmeni se declaró como 'área protegida' en el año 1981 por el Comité Alto de los Antigüedades y Monumentos de Bienes Inmuebles de Turquía (GEEAYK). En el año 2010, una fundación que se llama ÇEKÜL (Fundación de la protección y promoción de los valores ambientales y culturales), empezó realizar los primeros trabajos e investigaciones sobre Yeldeğirmeni, en cooperación con el Ayuntamiento de Kadıköy. Después de largos y detallados trabajos que realizaron, han conseguido llamar la atención a la importancia de esta zona patrimonio cultural e histórico. Han organizado unas reuniones con la participación de los habitantes de Yeldeğirmeni para preguntar sus opiniones y deseos sobre el barrio. Sin embargo, las primeras reuniones resultaron negativas. Los habitantes del barrio llevaban mucho tiempo sin que alguien les haga caso para la protección de la zona, por lo tanto, al principio se pusieron en contra del ayuntamiento y la fundación. No obstante, después de que se realizaron algunas rehabilitaciones en la zona y los habitantes vieron los resultados positivos, ya han tenido la confianza para poder participar activamente en el proceso de rehabilitación urbana de Yeldeğirmeni. En esta parte, se va a analizar y criticar la zona detalladamente, basado en algunos trabajos e investigaciones realizadas por ÇEKÜL y las observaciones realizadas.



Imagen 76. Uno de los carteles preparados por ÇEKÜL y Ayuntamiento de Kadıköy, sobre la rehabilitación de la zona.



Imagen 77. Mapa de Yeldeğirmeni, dibujado en una pared en la zona.

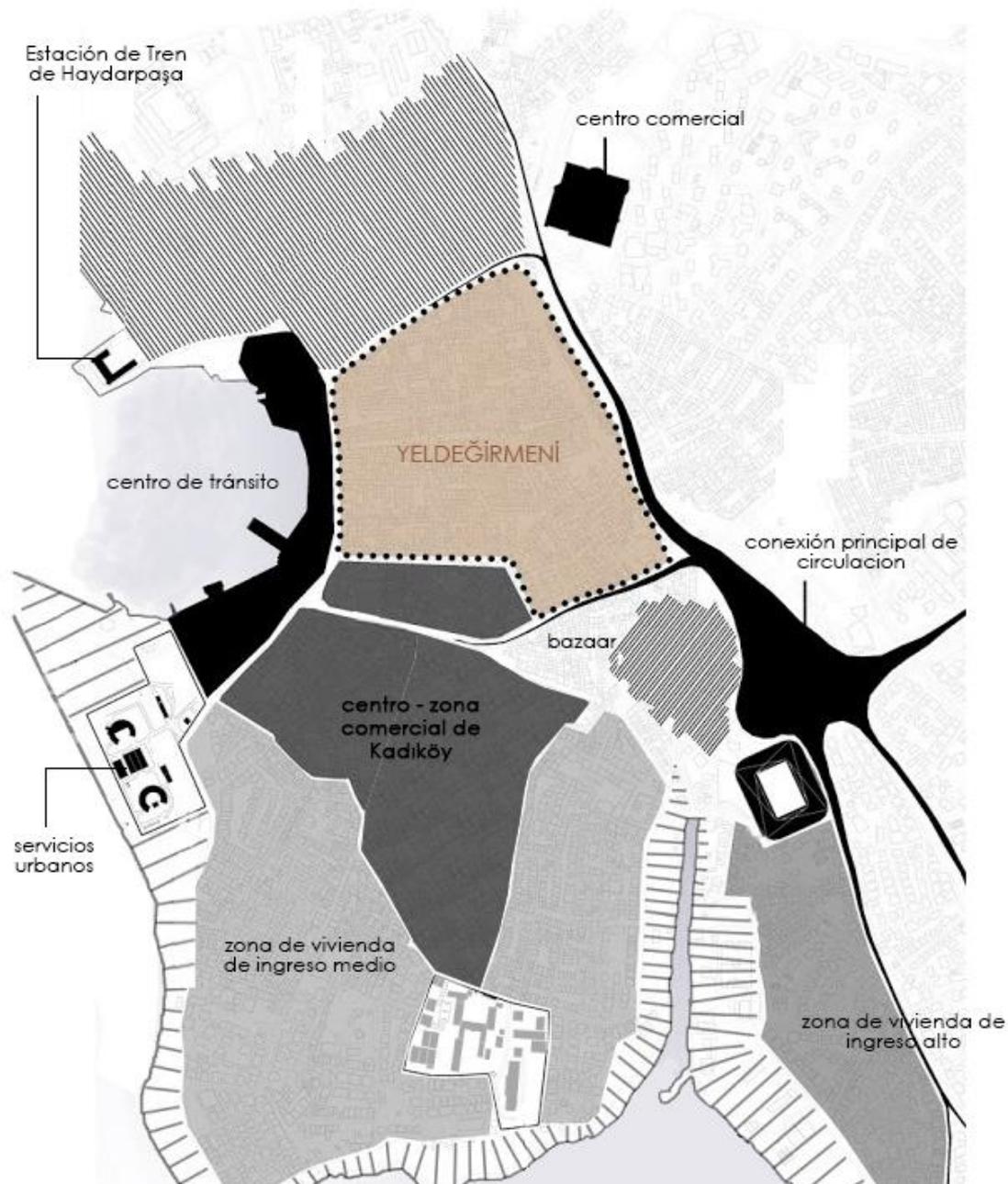


Imagen 78. La zona de Yeldeğirmeni y sus relaciones urbanas.

Yeldeğirmeni, se ubica muy cerca de los puntos urbanos de enfoque comercial y cultural, en una distancia de camino a estos centros de atracción urbana. Cuando se compara con su alrededor, se ve que tiene alta densidad de urbanización y edificios.

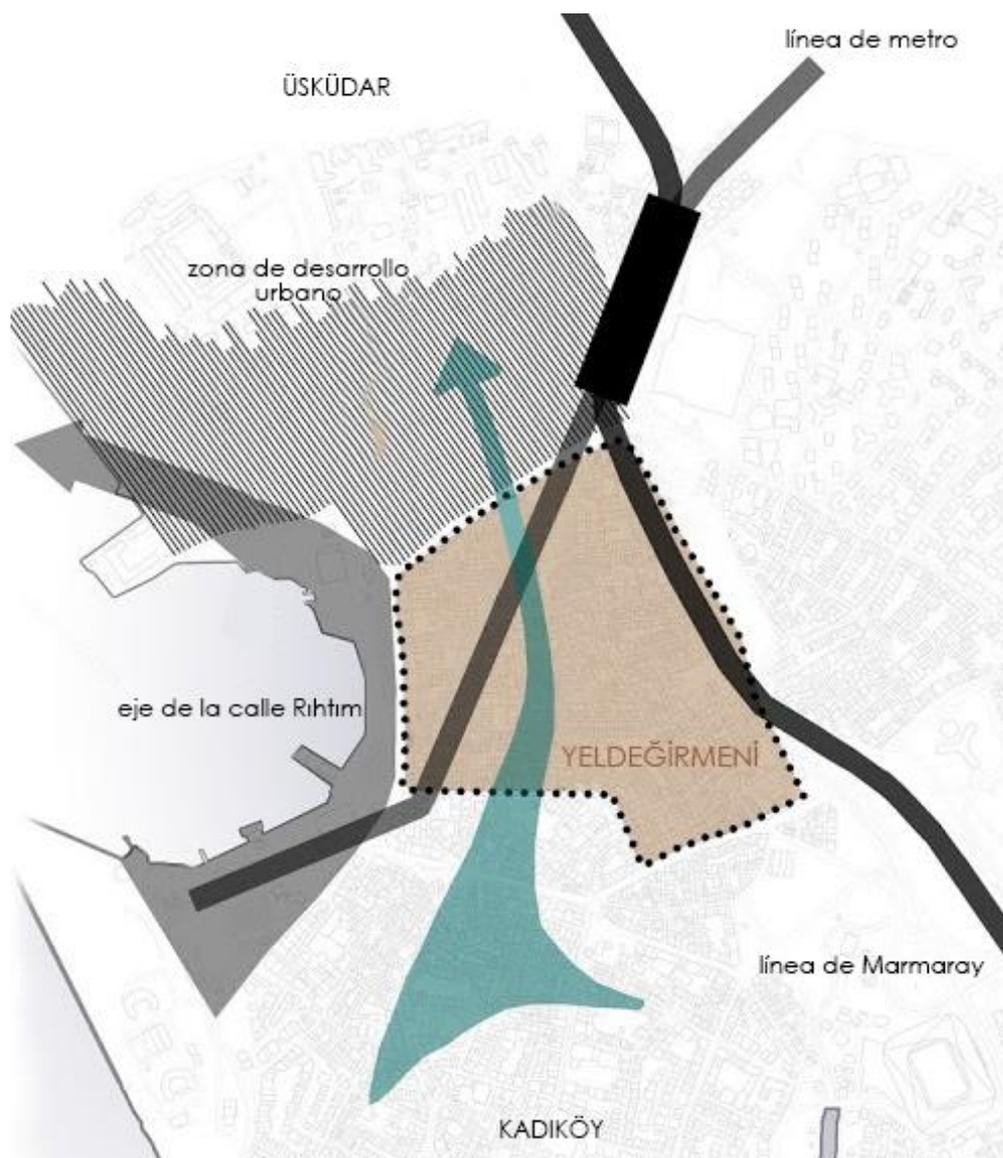


Imagen 79. Las relaciones urbanas a base de transporte

La línea del metro de la parte asiática de la ciudad y la línea de Marmaray que es el metro que conecta las partes europea y asiática, se juntan en Ayrılık Çeşmesi, justo a cruzado de Yeldeğirmeni y crean un punto de transferencia. Por otro lado, por las autoridades se está planeando la recreación de la costa de Kadıköy y crear una continuidad hacia la Estación de Tren de Haydarpaşa, que está actualmente cerrada y va a volver a servir a los finales de 2018. El planeamiento de la recreación de la costa, puede resultar a mejor conexión entre los distritos de Üsküdar y Kadıköy, y así a la vitalización de Yeldeğirmeni. Sin embargo, en este caso se requiere tomar precauciones para que la zona de Yeldeğirmeni, mientras se esté vitalizando que no pierda su carácter del barrio patrimonio histórico.



Imagen 80. Las barreras de la zona de Yeldeğirmeni.

De hecho, es posible decir que los límites de la zona son unas barreras a la vez, de alguna manera. La barrera más dominante y obvia de la zona es el área de maniobra de los trenes. Esta zona, corta la relación entre Kadıköy y Üsküdar, obliga a Yeldeğirmeni que se dirija hacia el mar, de una manera brusca. Por otra parte, el mar se puede considerar como una barrera natural pero también como una fortaleza con su vista y la accesibilidad urbana que propone para la zona. El ferrocarril que pasa por el este de la zona se convierte a una barrea de infraestructura que interrumpe la integridad espacial. Y por el sur de la zona, la calle de Söğütlü Çeşme, se encuentra como un eje dominante de la circulación que se queda entre dos zonas distintas por sus economías y funciones. Por lo tanto, la zona por sus barreras y también la topografía, ha tenido un flujo hacia el mar. Por el último, la calle de Recaizade también crea una barrera interior de la misma, por ser un eje que se coinciden las partes dominantes de viviendas y comerciales.

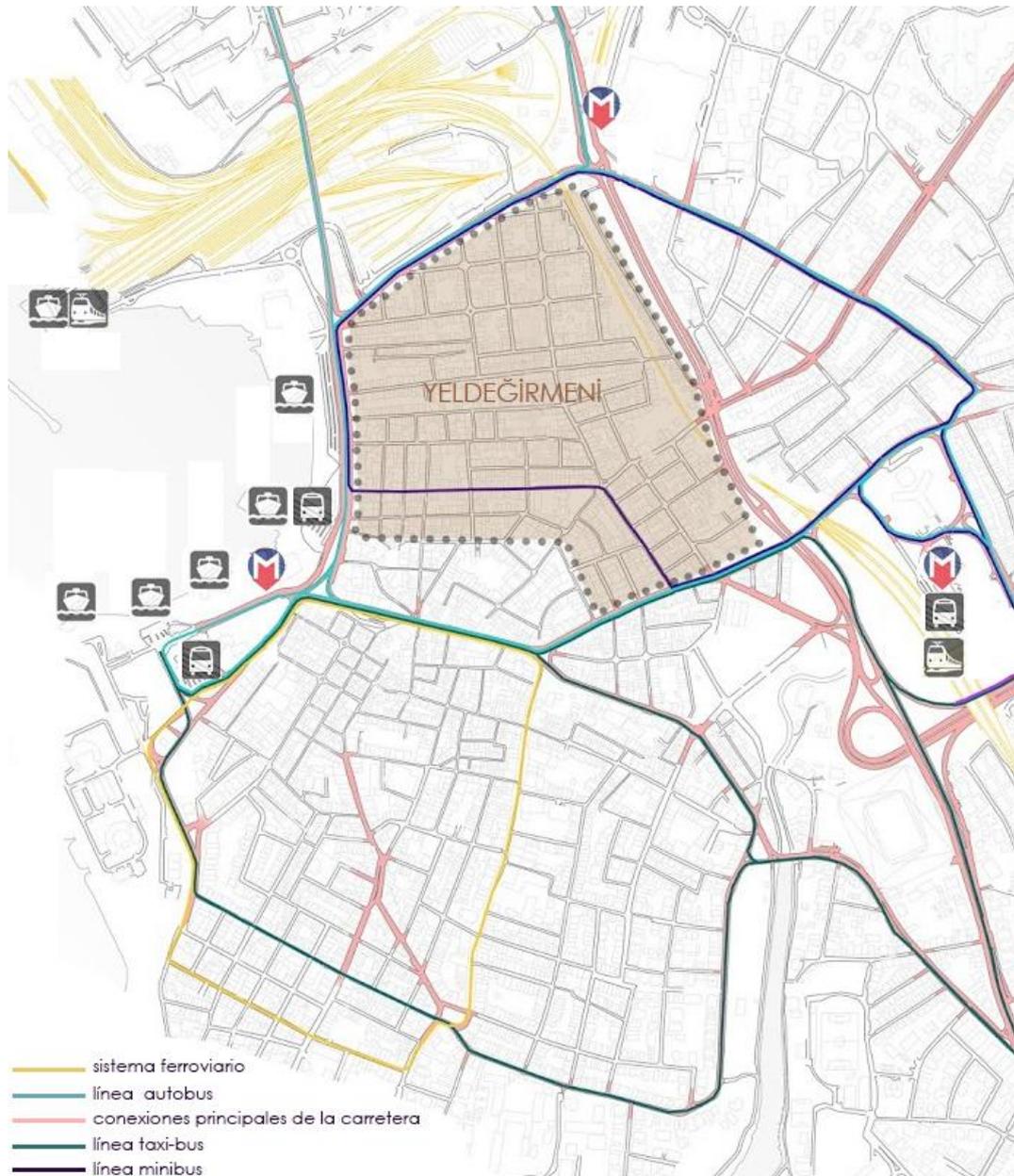


Imagen 81. Transporte, las rutas y conexiones.

Es conveniente decir que la zona de Yeldeğirmeni se ubica en un sitio de Estambul que se da la oportunidad de poder llegar con todos los tipos de transporte. Por lo tanto, se ubica en una zona que siempre se mantiene viva. La Estación de Tren de Haydarpaşa que se construyó en el año 1906, El Puerto de Haydarpaşa (1915) y Los Puertos de Kadıköy se puede decir que de alguna manera, se han acercado Yeldeğirmeni al resto de la ciudad, lo han hecho más accesible.¹⁰⁶

¹⁰⁶ ŞENDUR, S. (2010). *Kadıköy-Yeldeğirmeni Senti Mimarisinin Tipomorfoloji Yöntemiyle İncelenmesi*. Tesis. Estambul: YTÜ.

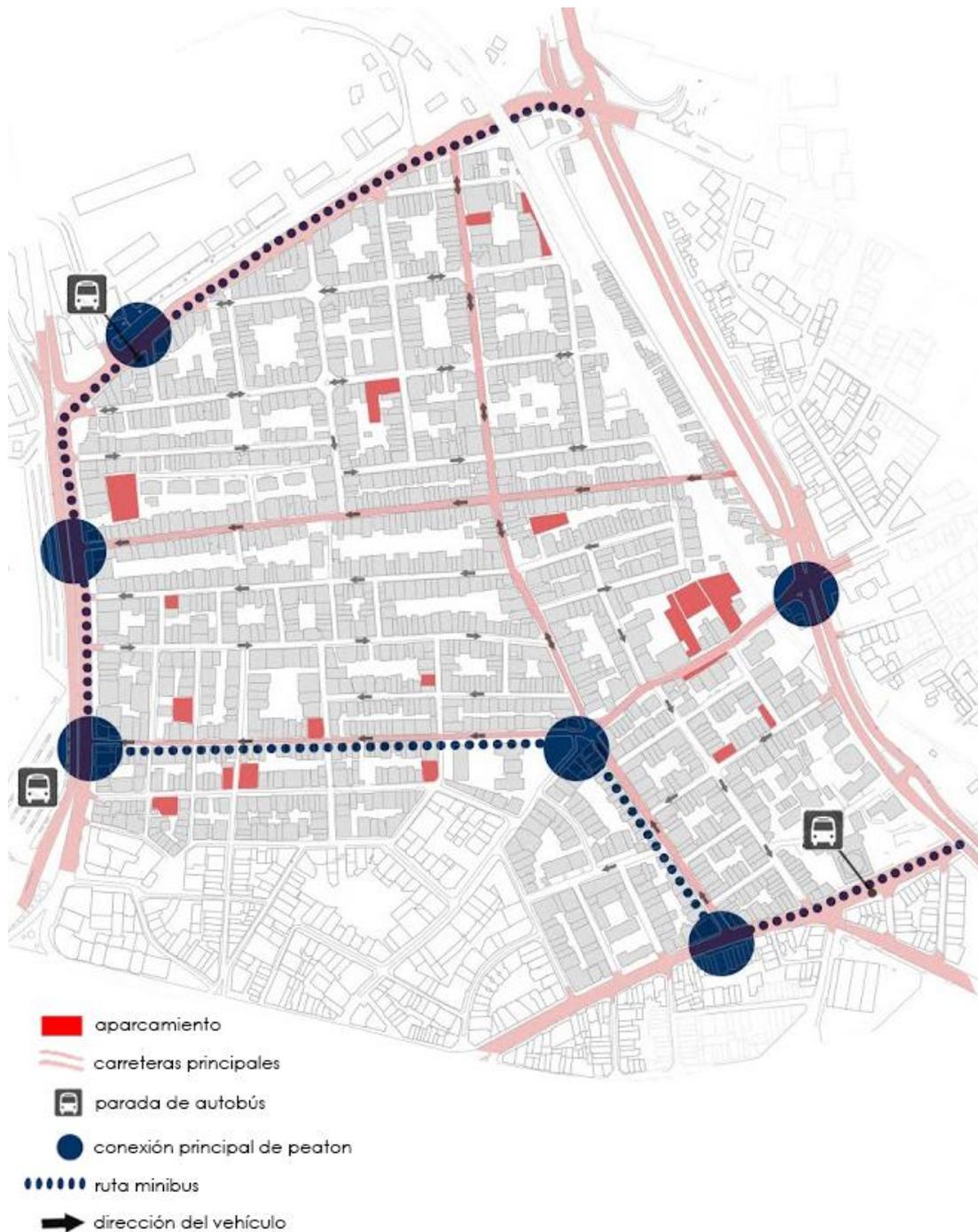


Imagen 82. Transporte dentro de la zona.

Como se puede ver en los mapas de transporte, Yeldeğirmeni por su ubicación céntrica, es una zona bastante accesible desde fuera. Sin embargo, en las calles estrechas de la zona, aparcen muchos coches y esta situación complica tanto el tráfico como la vida de los peatones. Los espacios marcados como aparcamiento, en general son fincas vacías o abandonadas y se están usando como aparcamiento de la zona.

4.2.2. Topografía

La topografía de Yeldeğirmeni, es uno de los factores mas importantes que ha tenido rol en la formación de la zona. En Yeldeğirmeni, desde el punto más bajo hasta lo más alto, hay una diferencia de nivel de casi 25 metros. Dependiendo del aumento del nivel desde el mar hacia los interiores, hay una diferencia significativa de nivel que se nota en las formaciones de las calles y los diseños de los edificios.

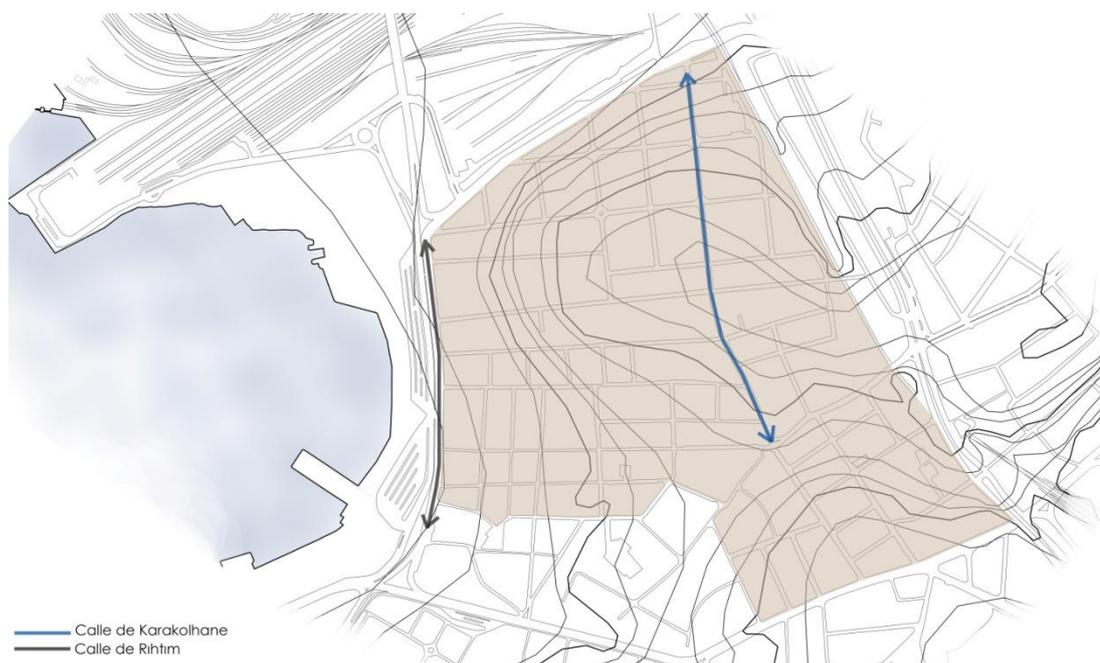


Imagen 83. La topografía de Yeldeğirmeni.

En las partes topográficamente más planas de Yeldeğirmeni, se encuentra un tejido urbano más intenso y desarrollado. Se puede considerar como un ejemplo la Calle de Karakolhane, que se ubica en una zona más plana de Yeldeğirmeni, antiguamente era la calle que pasaba el tranvía y hoy es la calle principal de comercios de la zona. Igualmente la Calle de Rihim, es otro ejemplo de que la topografía plana ha acelerado el desarrollo.¹⁰⁷

¹⁰⁷ ŞENDUR, S. (2010). *Kadıköy-Yeldeğirmeni Smti Mimarisinin Tipomorfoloji Yöntemiyle İncelenmesi*. Tesis. Estambul: YTÜ.

4.2.3. Las Calles y Las Manzanas

Entre las calles cuadriculadas de Yeldeğirmeni, se forman manzanas rectangulares y dentro de estas manzanas existen los edificios adyacentes. Estos edificios tienen sus jardines detrás y eso crea un tipo de manzana con un jardín interior. En algunas terminaciones de las calles, los edificios se giran a fin de generar espacios urbanos más amplios.¹⁰⁸ Aunque Yeldeğirmeni todavía mantiene su planeamiento urbano de calles cuadriculadas, debido a las condiciones de cada época, han pasado algunos cambios. La creación de nuevas manzanas más pequeñas dividiendo las manzanas grandes y existentes, para poder responder a la necesidad de vivienda por la población aumentada, así se crea la formación de nuevas calles y nuevos espacios de construcciones se pueden contar entre los cambios evidentes de la zona.



Imagen 84. Lleno - vacío actual de la zona, se ven los espacios de los jardines interiores de las manzanas.

¹⁰⁸ ŞENDUR, S. (2010). *Kadıköy-Yeldeğirmeni Senti Mimarisinin Tipomorfoloji Yöntemiyle İncelenmesi*. Tesis. Estambul: YTÜ.

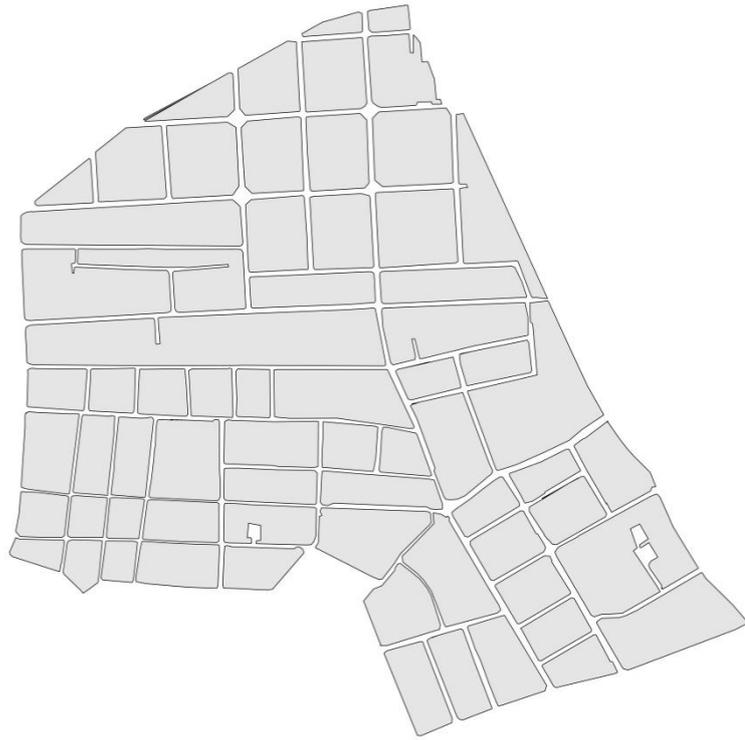


Imagen 85. Sistema de manzanas actual de Yeldeğirmeni.



Imagen 86. Las manzanas de los mapas de Pervititch, el año 1939.

Como se había mencionado antes, la topografía de la zona es uno de los factores que ha formado el sistema urbano y planeamiento de la zona. La calle Karakolhane se puede considerar como la espina dorsal del barrio. Desde esta calle, las calles rectas bajan hasta el mar y los edificios entre estas calles rectas y largas, forman manzanas cuadriculadas y largas. Las calles que van bajando hacia el mar, no solo afectaron a las calles sino también a los edificios de una manera indirecta.

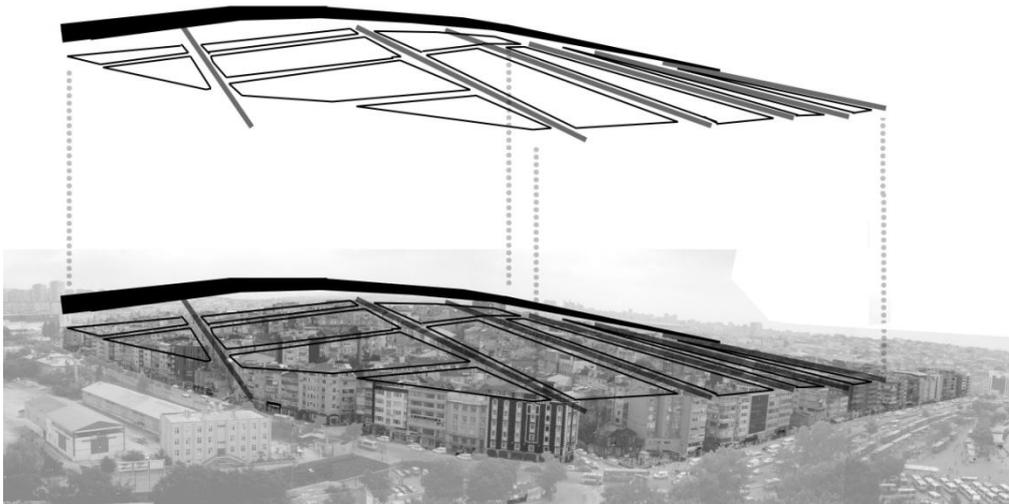


Imagen 87. Las calles que se bajan desde la Calle Karakolhane.



Imagen 88. La vista de la Calle Uzun Hafız.

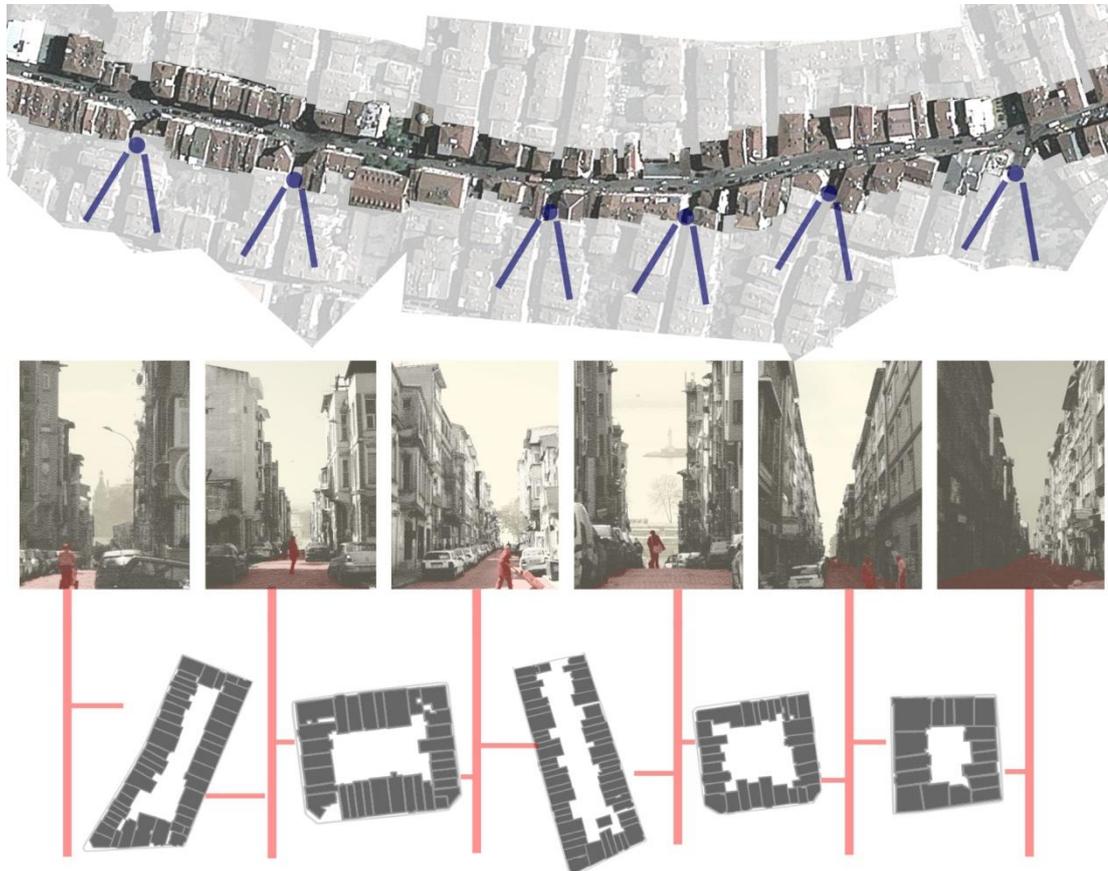


Imagen 89. Calle de Karakolhane y las vistas.

Como se puede observar de los otros análisis también, la Calle de Karakolhane, donde se unen los comercios y espacios de servicio, sirve como una espina de servicio urbano para la zona. Las calles que bajan desde allí hasta el mar, crean el tejido urbano característico de la zona de Yeldeğirmeni. Las manzanas y otras calles se conectan a estas calles principales. Como las calles principales van subiendo hacia los interiores desde el mar ininterrumpidamente, los vientos del mar proporcionan una circulación permanente de aire en las calles de la zona. El paisaje y la vista del mar se puede percibir a lo largo de las calles. Al lado de estas calles, los edificios se juntan y crean las manzanas perpendiculares con un jardín o espacio libre interior y céntrico.



Imagen 90. Las anchuras de algunas calles.

Es conveniente decir que Yeldeğirmeni está formado por calles estrechas en general. La Calle de Rihtim, que conecta la zona con el mar y se ha convertido en un eje comercial y transporte, tiene la anchura de 22,5 metros y es la calle más ancha de la zona. La Calle de Karakolhane, que se puede considerar como otra de las espigas del barrio y es la calle comercial que sirve para toda la zona, tiene la anchura de 6,5 metros. Sin embargo, cuando se miden las calles interiores de la zona, se ve que son aún más estrechas y aunque en algunas partes de algunas calles la anchura baja hasta 3 metros, es posible decir que generalmente son de 5 metros. Las calles estrechas del barrio causan a algunos problemas tanto en transporte, aparcamiento como para los peatones.

4.2.4. Espacios Verdes – Espacios Públicos

Yeldeğirmeni, como muchas otras zonas de Estambul, es una zona que tiene muy pocos parques. No es posible encontrarse muchos árboles en las calles. El verde que existe en la zona se puede llamar como 'verde pasivo', que no tiene uso. Cuando se examina el mapa de Yeldeğirmeni, se ve que la mayoría de verde se forma por los jardines interiores de las manzanas. Sin embargo, estos jardines más que ser un espacio semipúblico, desafortunadamente son espacios sin uso.



Imagen 91. Calle de Karakolhane, la calle con la más cantidad de árboles.



Imagen 92. Un parque de la zona de Yeldeğirmeni.

- 1) Los jardines centrales de las manzanas son los espacios verdes y libres más grandes de la zona. La propiedad de estos espacios están compartidos y generalmente pertenecen a los habitantes de las plantas bajas.
- 2) Los espacios que se formaron al resultado de los retranqueos crean espacios libres-verdes en la zona. Por la falta de los espacios públicos en el barrio, aun los espacios de 2 metros de anchura se convierten en los espacios sociales.
- 3) Los espacios inactivos que se aparecieron por algunos motivos crean espacios públicos potenciales. Después de investigar los estados de la propiedad, es posible que se conviertan en los espacios públicos.
- 4) El cementerio de Ayrılık Çeşmesi, aunque crea una barrera entre las dos zonas, es posible decir que es una cinta verde por la zona. Aunque no propone ningún tipo de uso a la zona, es el espacio libre-verde más grande de la zona.



Imagen 94. Espacios de tipo 1, 2, 3 y 4.



Imagen 95. Influencias posibles para los espacios públicos.

Una de las ausencias más evidentes de la zona es los espacios públicos. A parte de que no existen los parques o espacios públicos en la zona, tampoco hay una formación dominante que se puede considerar como tipo espacio público. Los espacios en que se unen los habitantes generalmente son las cafeterías. Especialmente algunas calles como la Calle de Karakolhane, por tener mucha actividad durante el día, es posible ver más vida en las calles. Sin embargo, por las noches cuando se acabe el horario de trabajo, se vuelven a vaciar y quedan abandonados.

En la zona de Yeldeğirmeni, existen 8 dormitorios de estudiantes en total. Estos dormitorios se pueden considerar como potencias para algunas intervenciones de los espacios públicos para el futuro por mantener la población activa y que use los servicios de la zona con mucha frecuencia. Los espacios culturales en Yeldeğirmeni tampoco son muchos. Sin embargo, por su ubicación que le da la oportunidad de distancia corta a las zonas céntricas como Kadıköy, de una manera se disminuye la sensación de la falta. Por lo tanto, también las calles que se prolongan hacia Kadıköy, generalmente están más vivas. No obstante, los espacios que se quedan aislados o lejos de las circulaciones urbanas, se quedan sin espacios culturales-públicos totalmente. Como resultado, es posible decir que los sitios que se pueden considerar como espacios públicos de alguna manera, tienen una distribución heterogénea en la zona.

4.2.5. Ejes Importantes

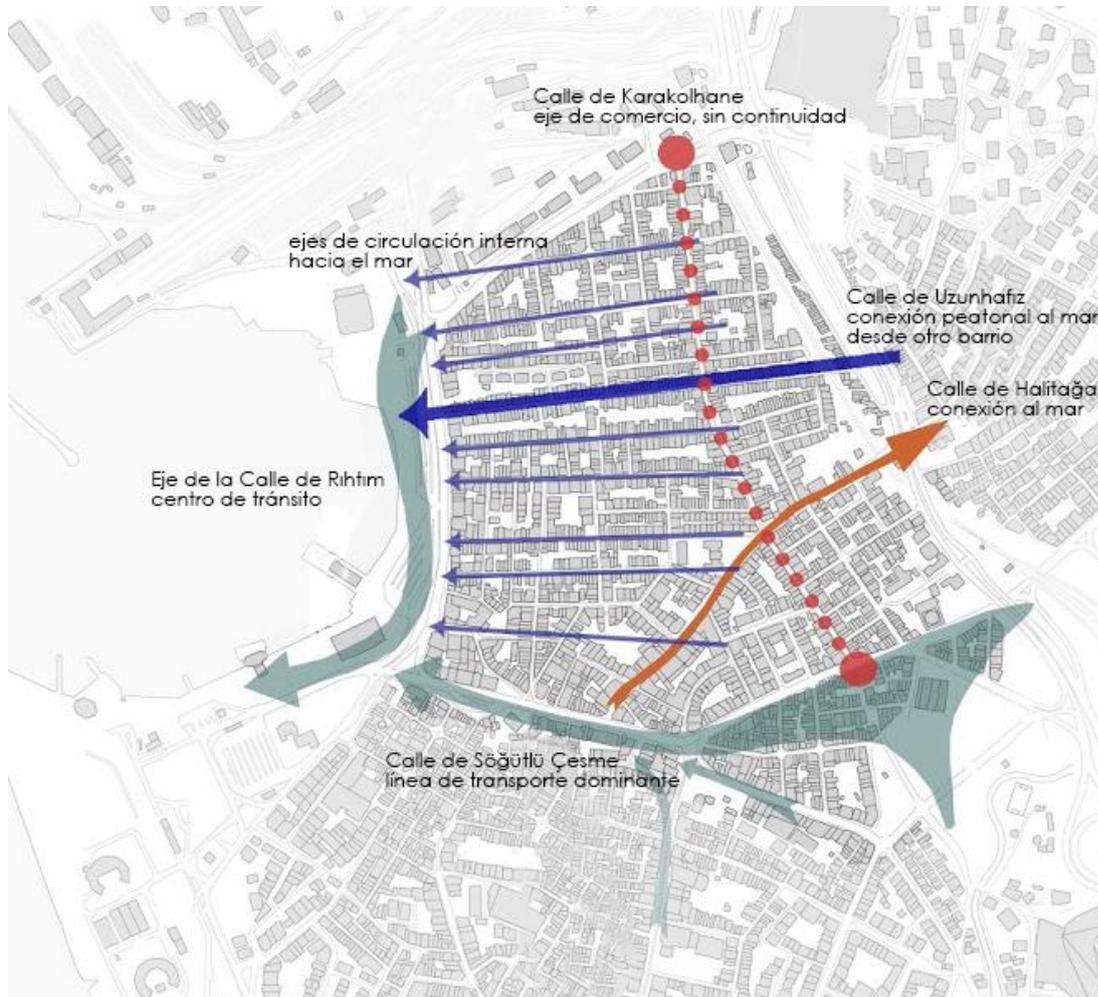


Imagen 96. Los ejes prominentes de la zona.

Las calles paralelas de la zona que se van bajando hacia el mar, son los ejes que forman la circulación interna de la zona. Entre estos ejes, la Calle de Uzunhafız por conectar el punto más interior de la zona y el otro barrio con el mar ininterrumpidamente, se convierte aún más importante. La Calle de Karakolhane, aunque sea un eje sin continuidad, como se había mencionado antes, también es un eje importante por su carácter comercial y ofrecer más vida a la zona. Las calles de Rihtim y Söğütü Çeşme efectúan al movimiento urbano de la zona de Yeldeğirmeni por ser ejes dominantes de transporte.



Imagen 97. Análisis espacial y los enfoques.

El mar de Mármara es el enfoque urbano dominante de la zona de Yeldeğirmeni por ofrecer una vista de la silueta de Estambul, por las condiciones topográficas que obligan la inclinación hacia el mar y por la Calle de Rihtim que se ha convertido en un centro de tránsito en la costa de Yeldeğirmeni. Aunque los puntos de encuentro crean algunos puntos de interés intermedios, la jerarquía perceptual no llega a formarse totalmente. Se considera necesario trabajar sobre estos puntos y mejorar los puntos de interés intermedios de la zona, especialmente donde se coinciden cuatro manzanas. A parte de esto, como pasa el ferrocarril la parte de este de la zona, aparecen algunos espacios indefinidos allí y se observa más la necesidad de los puntos de interés intermedios.

4.2.6. Edificios

4.2.6.1. Información General

Yeldeğirmeni es una zona urbana que tiene alta densidad de urbanización comparado con las zonas alrededores. Esta zona patrimonio histórico y cultural, a pesar de tener un planeamiento urbano bastante claro que va manteniendo desde hace mucho tiempo, tiene una gran diversidad de los edificios. En Yeldeğirmeni están los edificios de pocas plantas y muchas; antiguos y nuevos; de madera, piedra, ladrillo y de hormigón: de la religión cristiana, judía y musulmana etc. Por lo tanto, es inevitable la necesidad de analizar los edificios de la zona en diferentes categorías a fin de poder observar bien.



Imagen 98. Una vista de las calles de Yeldeğirmeni.

La topografía de Yeldeğirmeni tuvo sus efectos tanto en el sistema urbano como en los edificios mismos. La mayoría de los edificios aprovechando la gran diferencia del nivel, tienen sótanos y las plantas bajas un poco subidas. Los miradores que se encuentran en muchos de los edificios históricos de la zona, demuestran la intención de conseguir la vista del mar lo máximo posible en las calles estrechas que van subiendo recto desde el mar.



Imagen 99. Una sección de la Calle de İskele, están marcadas las plantas bajas y entradas.



Imagen 100. La vista de una calle y los edificios con miradores.



Imagen 101. Análisis de las plantas.

Antiguamente las casas de Yeldeğirmeni eran construidas de madera y tenían sus propios jardines, como se había mencionado antes. Con las construcciones de los nuevos edificios de viviendas, aunque se cambió el carácter dominante y antigua de la zona, las alturas de los edificios nuevos no se han subido demasiado, por estar en orden contigua. Los nuevos edificios generalmente han tenido 5-6 plantas en total.¹⁰⁹

¹⁰⁹ AKERMAN, T. (2009). *Kadıköy / Dünü ve Bugünü*. Estambul: Siyah Beyaz Kitap.

4.2.6.2. Tipos de Uso

Toda la historia que se formó parte en la formación de Yeldeğirmeni, el entorno y las conexiones importantes afectaron los tipos de uso que hay en la zona. Yeldeğirmeni por haber sido la zona de los extranjeros durante la historia, tiene una sinagoga y una iglesia, como un resultado de que la mayoría de los habitantes ahora es musulmana, también existe una mezquita en la zona. Por su ubicación adecuada que queda cerca de algunas universidades y escuelas, y también del centro de Kadıköy que siempre se mantiene vivo, la zona ha sido preferida por muchos estudiantes. Aunque la mayoría de ellos viven en los pisos, también existen dormitorios de estudiantes en la zona. La ubicación de Yeldeğirmeni también le afectó por el tipo de uso dominante de la zona a parte de las viviendas, que son los comercios. Al final, es posible decir que en la zona existen viviendas, comercios, dormitorios, escuelas, edificios religiosos, edificios de salud y edificios de servicios.



Imagen 102. Una vista de las calles de Yeldeğirmeni y la variedad de los edificios.

Aproximaciones a la Sostenibilidad Urbana en Barrios Patrimonio Histórico y Cultural de Turquía:
El Caso de Yeldeğirmeni, Estambul



Imagen 103. Los edificios de educación.



Imagen 104. Las oficinas de la zona.



- comercios que sirven el la escala urbana
- comercios que sirven el la escala de zona



Imagen 105. Los comercios de la zona.

La economía de la zona se basa en comercios. Yeldeğirmeni tiene una estructura comercial que se forma de alimento, transporte y comunicación, hoteles y alojamiento, tiendas, etc. Aunque con la evolución de la Calle de Rihtim, la Calle de Karakolhane perdió su importancia dentro de la jerarquía, La Calle de Karakolhane hoy en día todavía mantiene este eje de comercios. Por otra parte, los comercios de la Calle Rihtim se han convertido como una extensión de la zona comercial de Kadıköy y se apoyan entre sí. Sin embargo, la división del comercio en dos, en la zona de Yeldeğirmeni, y la expansión de los comercios hacia las calles interiores de la zona, que ha empezado en los últimos años, causaron a perder el carácter de la zona de viviendas de Yeldeğirmeni y lo ha convertido en una zona comercial secundaria.¹¹⁰

Sin embargo, analizando el tema tipos de uso es necesario mencionar que la mayoría de los comercios en la zona, están en las plantas bajas de los edificios de viviendas. En otras palabras, los comercios y las viviendas en Yeldeğirmeni, no tienen áreas planeadas para ellos, sino se han distribuido heterogéneamente. Esta situación causa a que aparezcan ejes de comercios en las calles de las viviendas y el ambiente de la calle se cambie.

¹¹⁰ EYÜBOĞLU, E. (1991). *Kentsel Sit Alanlarının Planlanmasına Yönelik Bir Yöntem Araştırması ve Kadıköy-Yeldeğirmeni Örneği*. Tesis. Estambul: İstanbul Technical University. (no publicado)

4.2.6.3. Materiales

Cuando se investiga los edificios de Yeldeğirmeni estructuralmente, se encuentran 4 tipos. Las casas antiguas de madera, las estructuras de piedra que se construyeron hasta los años 1950, las estructuras de 2-3 plantas de hormigón armado que se construyeron entre 1950-1970 y las estructuras de hormigón que fueron construidas después de los 1970. En esta zona que en el año 1937 las estructuras dominantes del barrio eran de madera o de piedra/ladrillo, hoy en día se ve el cambio grande que ha pasado y las estructuras dominantes ya son de hormigón armado.¹¹¹



Imagen 106. Edificios de piedra, madera y hormigón de la zona.

¹¹¹ ŞENDUR, S. (2010). *Kadıköy-Yeldeğirmeni Senti Mimarisinin Tipomorfoloji Yöntemiyle İncelenmesi*. Tesis. Estambul: YTÜ.

Cuando se analice los edificios antiguos de la zona, llama atención que las casas antiguas de madera, los cuales que han podido llegar hasta hoy, tienen la planta baja encima de un sótano de piedra o de ladrillo. Similarmente, en los edificios de piedra o ladrillo, las plantas bajas o los sótanos, parecen distintos de las otras plantas. Por lo tanto, generalmente la planta baja se separa de las otras plantas con una moldura horizontal en la fachada. Generalmente los huecos de la fachada tienen el mismo tamaño.¹¹²



Imagen 107. Las plantas bajas y sótanos de dos edificios antiguos.

¹¹² BARKUL, Ö. (1993). "Yeldeğirmeni" en *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, vol.7, p. 462-463.



Imagen 108. Los edificios antiguos de madera.

Las casas de piedra o de ladrillo, que se construyeron para tener más protección contra los incendios, tienen la entrada directamente de la calle, no tienen jardines y están en orden contigua. Estas casas con los miradores, habían tenido una armonía con las casas de madera pero también habían facilitado el paso a los edificios de muchas plantas.¹¹³ Como un resultado de las nuevas estructuras, al final los edificios han tenido más volúmenes, más alturas mientras los espacios verdes se han reducido.



Imagen 109. Edificios con miradores.

¹¹³ ŞENDUR, S. (2010). *Kadıköy-Yeldeğirmeni Senti Mimarisinin Tipomorfoloji Yöntemiyle İncelenmesi*. Tesis. Estambul: YTÜ.

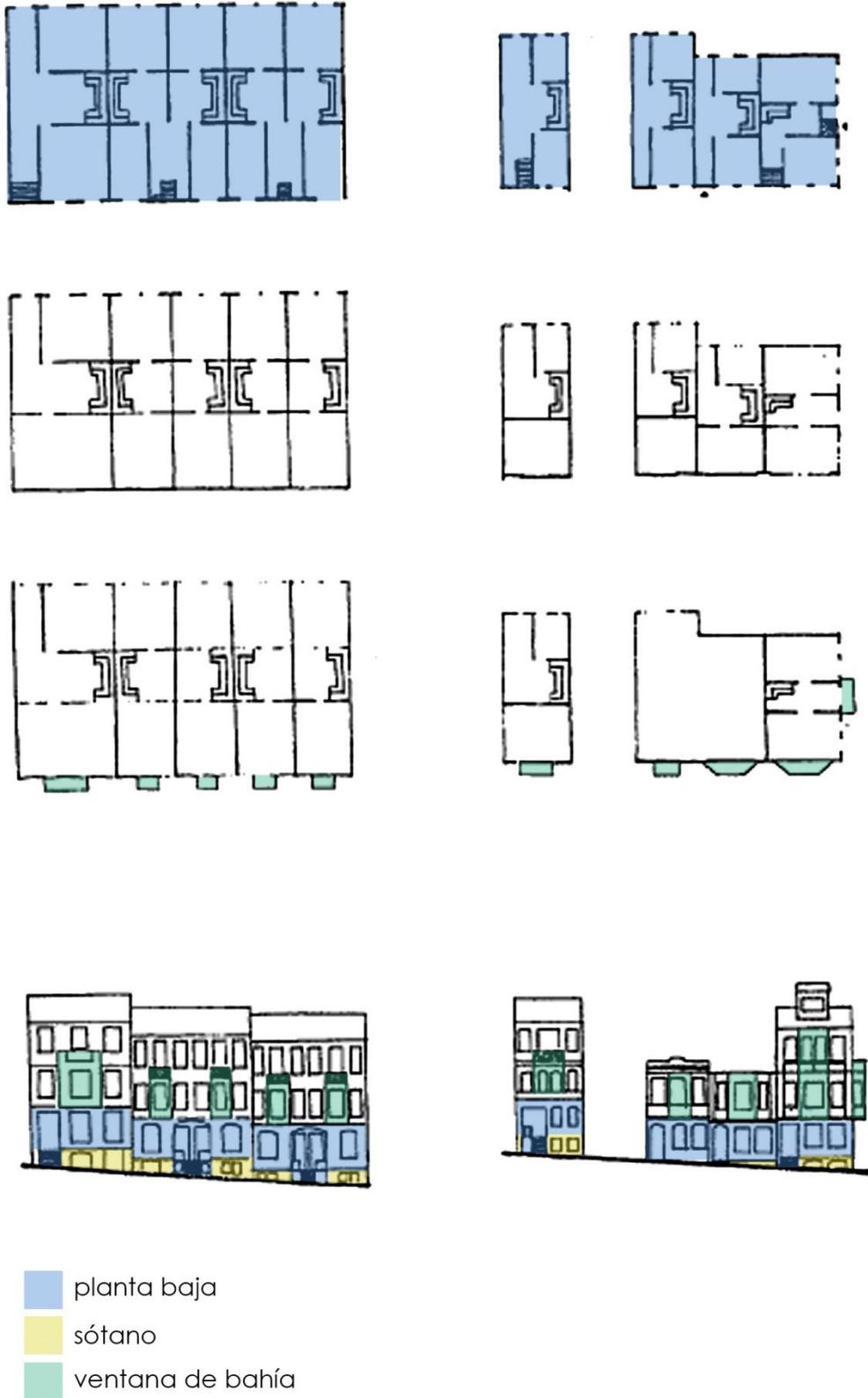


Imagen 110. Análisis de las fachadas y plantas.



Imagen 111. Edificio de Apartamentos de Valpreda, un ejemplo notable de los edificios de piedra de Yeldeğirmeni.



Imagen 112. Edificio de ladrillo y edificio de madera, Yeldeğirmeni.

4.2.6.4. Los Estilos

Si se quiere analizar los estilos arquitectónicos de la zona, se encuentran al eclecticismo, art nouveau, art déco, barroco y estilo imperio en los edificios antiguos. En las estructuras de madera se ven adornos geométricos o adornos de las plantas alrededor de las ventanas, en las molduras y en los entarimados de aleros. Sin embargo, en las estructuras de piedra o ladrillo, se encuentran las claves de los arcos de las fachadas, las columnas estriadas o rectas a los bordes de los edificios, encabezadas de columnas con distintas figuras, ornamentos barrocos y las barandas de los balcones con la forma de 'S' o 'C' como un resultado del estilo art nouveau.¹¹⁴



Imagen 113. Adornos geométricos y de las plantas.

¹¹⁴ EYÜBOĞLU, E. (1991). *Kentsel Sit Alanlarının Planlanmasına Yönelik Bir Yöntem Araştırması ve Kadıköy-Yeldeğirmeni Örneği*. Tesis. Estambul: Istanbul Technical University. (no publicado)



Imagen 114. Claves de los arcos y columnas estriadas.



Imagen 115. Las barandas de los balcones con la forma de 'S' o 'C'.

4.2.6.5. Edificios Protegidos

En esta zona protegida de Yeldeğirmeni, existen 293 edificios registrados en total.¹¹⁵ A parte de las casas, también se habían construido otros tipos de edificios de piedra o ladrillo que se han formado un carácter más monumental en el barrio y que han afectado la formación de la zona. Sin embargo, una gran parte de estos edificios registrados, ahora están arruinados o en mal estado.

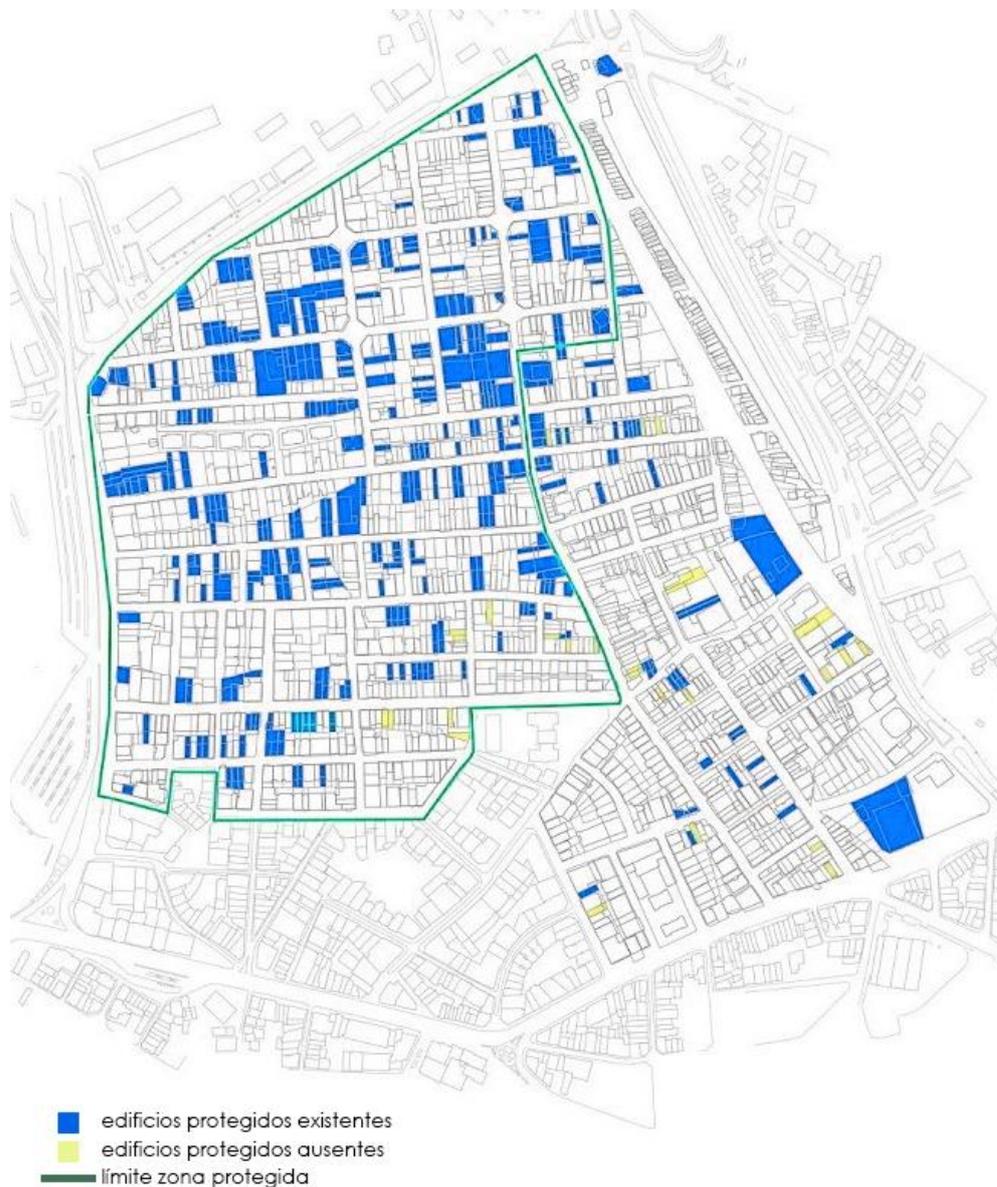


Imagen 116. Mapa de los edificios protegidos de Yeldeğirmeni.

¹¹⁵ TEKİN, A. (2010). *Kentsel Tasarımda Yeni Şehircilik Yaklaşımı ve Kadıköy-Yeldeğirmeni Örneği*. Tesis. Estambul: Istanbul Technical University.

Aproximaciones a la Sostenibilidad Urbana en Barrios Patrimonio Histórico y Cultural de Turquía:
El Caso de Yeldeğirmeni, Estambul



Imagen 117. Los Edificios Históricos de Yeldeğirmeni.

- | | |
|--|---|
| 1. Estación de Tren de Haydarpaşa | 15. Edificio de Apartamentos de Sünget |
| 2. La Fuente de Çuhadar Ahmet Ağa | 16. La Escuela Judía de Communale Israelite de Haidar-Pacha |
| 3. La Escuela Alemana | 17. Taller de Diseño de Kadıköy |
| 4. Edificio de Apartamentos de Valpreda / Italiano | 18. Casa del Barrio |
| 5. Edificio de Apartamentos de Ali Bey | 19. Edificio de Apartamentos de Tevfik Tura |
| 6. Edificio de Apartamentos de Kehribarçı | 20. La Escuela de Gazi Mustafa Kemal Paşa |
| 7. Edificio de Apartamentos de Tevfik Bey | 21. Sinagoga de Hemdat Israel |
| 8. Iglesia de Notre Dame du Rosaire / Centro de Arte de Yeldeğirmeni | 22. Baño turco de Aziziye |
| 9. La Escuela Francesa de Saint Euphemie / Kemal Atatürk | 23. Teatro de Haldun Taner |
| 10. Edificio de Apartamentos de Cemal Muhtar | 24. La Fuente de Ayrılık Çeşmesi |
| 11. Edificio de Apartamentos de Ankara | 25. Casa de Ahmet Haşim |
| 12. La Escuela de Saint Louis / Centro de Los Niños y Juventud | |
| 13. Iglesia Ortodoxa de Ayios Yorgios | |
| 14. La Mezquita de Rasimpaşa | |

Los edificios protegidos de Yeldeğirmeni tienen mucha importancia por haber formado el carácter especial de la zona. Es incuestionable decir que a fin de poder proteger el patrimonio histórico y cultural de Yeldeğirmeni, es inevitable la importancia de la protección de estos edificios históricos e incluirlos a la vida de esta zona urbana realmente.

Como en las partes anteriores se había mencionado de las historias de algunos de estos edificios históricos, también se requiere mencionar de los estados actuales de algunos de estos edificios históricos. En el proyecto urbano de la revitalización de Yeldeğirmeni planeado por ÇEKÜL y Ayuntamiento de Kadıköy, han realizado algunos trabajos sobre 5 edificios históricos de Yeldeğirmeni, los cuales son Taller de Diseño de Kadıköy (17), Casa del Barrio (18), Iglesia de Notre Dame du Rosaire / Centro de Arte de Yeldeğirmeni (8).

- **Taller de Diseño de Kadıköy**

El edificio que se llamaba 'El Cine de Özen' hasta los años 1970, se ha restaurado por el Ayuntamiento de Kadıköy en 2013 para abrir un taller de diseño. El Taller de Diseño de Kadıköy, por la primera vez en Turquía ha creado un concepto que une a los estudiantes, a los diseñadores, a los habitantes de Kadıköy y a los voluntarios para crear un Kadıköy con mejores condiciones para todos.



Imagen 118. Edificio de Taller de Diseño de Kadıköy.



Imagen 119. Un evento realizado en Taller de Diseño de Kadıköy con los voluntarios.

- **Casa del Barrio**

En el año 2010, un edificio rehabilitado se convirtió en 'la casa del barrio' para Yeldeğirmeni y también en un centro para los trabajos realizados por la zona por ÇEKÜL. Esta casa de barrio, es totalmente público y aquí se organizan actividades y eventos para los habitantes de Yeldeğirmeni. Dentro de la casa del barrio está el centro de los voluntarios, centro psicológico para la protección de los niños, centro de educación y centro de proyecto. Por lo tanto, ha sido un sitio que los habitantes se pueden unir, organizar reuniones para criticar los proyectos de Yeldeğirmeni con la cooperación de ÇEKÜL, participar activamente en lo que quieran. A parte de todo esto, también se organizan eventos y actividades como sesión de cine, cursos de idiomas etc. para los habitantes de todos los años.



Imagen 120. Casa del barrio.

- **Iglesia de Notre Dame du Rosaire / Centro de Arte de Yeldeğirmeni**

La Iglesia Notre Dame du Rosaire de Yeldeğirmeni que se había construido en el año 1895, se quedó dañada después de un incendio que se ocurrió en el año 1911. Después de restauración seguía abierta hasta 1999. Después del terremoto que ocurrió ese año, la iglesia se había cerrado por su estado peligroso. Sin embargo, en el año 2011 un concurso arquitectónico se llevó a cabo por la recuperación y rehabilitación del edificio. Al final, en el año 2014, el proyecto se acabó y realizaron la apertura de Centro Arte de Yeldeğirmeni. Hoy en día, la iglesia antigua de la zona sigue sirviendo a los habitantes como un centro de arte con muchas actividades, conciertos etc.¹¹⁶



Imagen 121. Vista Interior del centro de Arte de Yeldeğirmeni.

¹¹⁶ KADIKÖY BELEDİYESİ. *Yeldeğirmeni Sanat*. <<http://kultursanat.kadikoy.bel.tr/tr/kultur-merkezleri/yeldegirmeni-sanat>> [Consulta: 10 de marzo de 2018]



Imagen 122. Antigua iglesia de Notre Dame du Rosaire, actualmente Centro de Arte de Yeldeğirmeni.

- **Mural-İst**

Dentro de las actividades realizadas por ÇEKÜL y el Ayuntamiento de Kadıköy, existe un festival que se llama Mural-İst. Mural-İst es un festival que se realiza con la participación de muchas artistas turcas y europeas, y durante unas semanas pintan los muros vacíos de la zona de Yeldeğirmeni. Este festival que se organizó por la primera vez en 2012, se ha convertido a una tradición anual. El festival se trata de vitalizar los muros vacíos de la zona, sin causar problemas a los edificios protegidos e históricos. Sin embargo, es incuestionable la gran contribución que hace el festival, por dirigir a que se aparecen edificios coloreados y revitalizados en diferentes puntos de la zona, y así se forma una ruta interesante dentro del barrio que sube la importancia de cuidar a los edificios históricos y protegidos.



Imagen 123. Un mural de Yeldeğirmeni, del festival de Mural-İst de 2017.



Imagen 124. Otro ejemplo de mural de Yeldeğirmeni, del año 2014.

4.3. Los Problemas de la Zona y La Necesidad de Renovación y Rehabilitación Urbana

Como muchas zonas urbanas, barrios y ciudades del mundo, Yeldeğirmeni también ha estado expuesto a estrategias de desarrollo urbano inconscientes. Especialmente en la época de urbanización de Turquía que se había mencionado antes, con la necesidad aumentada de la vivienda, muchas ciudades se urbanizaron rápidamente sin poder desarrollar las infraestructuras suficientemente. Yeldeğirmeni siendo un barrio de patrimonio histórico y cultural, ha estado sufriendo bastante de estas estrategias mal planeadas. Como un resultado de estos; los bienes culturales inamovibles de la zona se están destruyendo y esta situación causa a la pérdida del carácter especial de la zona.

Yeldeğirmeni se declaró como 'área protegida' en el año 1981 por el Comité Alto de los Antigüedades y Monumentos de Bienes Inmuebles de Turquía (GEEAYK) y en el año 1997 por la primera vez, se preparó el Plan de Protección de la zona. Dentro de la zona protegida de Yeldeğirmeni existen 1066 edificios en total y 293 de estos son edificios protegidos. Sin embargo, el Plan de Protección, no ha sido capaz de responder a las necesidades de Yeldeğirmeni. Este plan ha tratado de mantener los edificios existentes tal y como están, sin realizar ningún tipo de intervención o trabajo sobre ellos, y llamarlo 'protección'. Esta situación, claramente ha resultado con más demolición del barrio que la protección. Mantener una zona histórica exactamente como este, sin ningún tipo de precaución, seguramente resultará con la extinción de sus componentes históricos y por lo tanto, su carácter especial.¹¹⁷

A consecuencia, es posible decir que los trabajos planeados en el concepto de 'renovación urbana', sin realizar suficientes trabajos e investigaciones sobre el barrio, seguramente tendrán efectos grandes sobre los habitantes, los edificios de la zona, el carácter histórico suyo y no será más que un resultado malo de la sostenibilidad urbana.

¹¹⁷ TEKİN, A. (2010). *Kentsel Tasarımda Yeni Şehircilik Yaklaşımı ve Kadıköy-Yeldeğirmeni Örneği*. Tesis. Estambul: Istanbul Technical University.

Después de analizar la evolución y estado actual de Yeldeğirmeni, para poder intervenir correctamente se requiere especificar los problemas de la zona también. Las situaciones que se consideran como problemas para la zona, se van a explicar detalladamente empezando de una escala grande hacia más pequeña.

- Como se había mencionado en los análisis de la zona, los límites de Yeldeğirmeni son unas barreras a la vez, de alguna manera. Por estar rodeado por el mar de Mármara, los ferrocarriles de Haydarpaşa y la Calle de Söğütlü Çeşme que separa Yeldeğirmeni y el centro de Kadıköy bruscamente; los límites se pueden considerar como barreras. A parte de esto, la prepotencia del centro de Kadıköy, la topografía de Yeldeğirmeni que es bastante inclinada también afectaron a Yeldeğirmeni de que se quedó atrapado en una zona y se evolucionó hacia el mar.



Imagen 125. Las barreras de Yeldeğirmeni.

- Yeldeğirmeni se encuentra muy cerca de los puntos principales de transporte tanto en la ciudad como en el barrio. Sin embargo, esta proximidad que tiene le ha causado a algunos problemas también. En este caso se puede decir que esta fortaleza se ha convertido en una debilidad para la zona. Los habitantes de la zona y las otras personas que pasan por la zona y quieren dejar los coches para seguir con el transporte público, tienen problemas de encontrar aparcamientos en la zona.¹¹⁸ Los únicos aparcamientos de la zona son las fincas vacías, no tienen ningún tipo de planeamiento y tampoco responden a la necesidad. A parte de esto, los habitantes también aparcan en un lado de las calles. En muchos casos, esta situación por bloquear el pavimento, no deja pasar a los peatones y en algunos casos, les cuesta a los habitantes entrar a sus casas por los coches aparcados. Además, los minibuses que pasan por dentro de la zona de las calles estrechas y con mucha velocidad, también les roban la prioridad a los peatones.



Imagen 126. Una finca vacía que se está usando como aparcamiento.

¹¹⁸ TARKAY, G. (2010). *Bir erken 20. Yüzyıl Kent Mahallesi İçin Kentsel Yenileşme Konularının Değerlendirilmesi: Kadıköy Yeldeğirmeni*. Tesis. Ankara: Middle East Technical University.



Imagen 127. Otra finca vacía, usado como aparcamiento por los habitantes.

- Como se había mencionado en la evolución de Yeldeğirmeni, con las nuevas construcciones en la zona los edificios han tenido tamaños más grandes, mientras los espacios verdes y libres se han disminuido, llenado y en algunos casos desaparecido. Los únicos espacios libres en la zona son los espacios interiores de la zona y las fincas vacías. No es posible encontrar un espacio público como una plaza en que se pueden juntar los habitantes, ni parques, ni árboles en las calles.¹¹⁹



Imagen 128. Una vista de las calles de Yeldeğirmeni que demuestra el tejido denso de urbano, sin espacios libres o árboles.

¹¹⁹ TEKİN, A. (2010). *Kentsel Tasarımda Yeni Şehircilik Yaklaşımı ve Kadıköy-Yeldeğirmeni Örneği*. Tesis. Estambul: Istanbul Technical University.

- Yeldeğirmeni es una zona urbana que todavía intenta mantener el concepto 'mahalle' que tiene. Sin embargo, como un resultado de ubicación cerca al centro de Kadıköy, el aumento en la cantidad de los comercios en la zona, cambió su carácter de 'zona de viviendas' a 'zona de comercios'. Esta situación causó a deterioros tanto en la estructura ambiental como social. Como se había mencionado antes, las Calles de Rihim y Karakolhane, son las calles principales de comercio de Yeldeğirmeni. Esta división de comercios en dos ejes, causó a que aparezcan más comercios en los interiores de la zona, entre estas dos calles. Los comercios estos, generalmente ocupan las plantas bajas de las calles. En algunos casos que no sea suficiente, también han construido nuevos edificios de comercios. Como un resultado, las viviendas y los comercios se mezclaron sin ningún planeamiento. Por lo tanto, comercio empezó ser la característica dominante de la zona que está afectando a la vida y así al perder el ambiente histórico de la zona de viviendas.



Imagen 129. Una calle con muchos comercios, Yeldeğirmeni.

- Yeldeğirmeni, al resultado de urbanización no planificada, ha tenido muchos cambios también en los edificios. Con las nuevas construcciones de hormigón, los edificios han tenido más plantas. Sin embargo, por motivos económicos los edificios que se ubican justo enfrente del mar, en lugar de tener menos altura, han sido los edificios más altos de la zona. Esta situación ha causado a que la relación entre Yeldeğirmeni y la costa se interrumpa (también por el carácter comercial de la Calle Rihtim), y ha cambiado 'la fachada urbana' de la zona. A parte de todo esto, durante la época de la urbanización en Turquía, después de los años 1960, demolieron muchos edificios históricos en la zona para poder tener espacio para nuevas construcciones. Los edificios históricos de la zona que ya una gran parte se ha demolido por distintos motivos, hoy en día generalmente tienen mal estado. Algunos están abandonados, algunos arruinados y algunos aunque siguen con el uso, están bastante descuidados. Por otra parte, los nuevos edificios de la zona como no se han construido con la intención de beneficiar al público, aparte de romper la armonía de la zona, tampoco lo han mejorado y se puede decir que lo han empeorado bastante.



Imagen 130. La calle de Rihtim.



Imagen 131. Dos edificios abandonados en Yeldeğirmeni.



Imagen 132. Edificios arruinados en Yeldeğirmeni.



Imagen 133. Los nuevos edificios en Yeldeğirmeni.

- No existen muchos mobiliarios urbanos en Yeldeğirmeni. En las calles estrechas, no es posible ver bancos. Las farolas aunque sean de un tipo mismo, están colgadas entre los edificios y eso será una solución temporal. Por lo tanto, considerando en la necesidad de la renovación urbana y los espacios públicos, también se necesita relacionar estos componentes complementarios con las nuevas intervenciones posibles de la zona.



Imagen 134. Las farolas colgadas entre los edificios.

A consecuencia, Yeldeğirmeni es una zona urbana de patrimonio histórico y cultural con su carácter especial pero también es evidente la falta de cuidado y planeamientos urbanos que responden a sus verdaderas necesidades. Aunque últimamente es una zona que tiene el interés de más personas, sin que analice bien la zona, no es posible ver su historia y especialidad. Esta situación de que no es posible ver su verdadera identidad sin investigarlo, se puede considerar como el problema más importante de Yeldeğirmeni. Para que la historia no se repita en este caso, se considera que la necesidad de intervenir en la zona de la manera sostenible es incuestionable.

5. El Concepto de La Sostenibilidad Urbana

El concepto de la sostenibilidad fue mencionado por la primera vez en el año 1713 por Hans Carl von Carlowitz, jefe de la oficina de minería del Reino de Sajonia. Carlowitz, en su famosa obra "Sylvicultura Oeconomica" abordó algunas medidas ambientales para evitar la destrucción de los bosques.¹²⁰ De esta manera, 'Sylvicultura Oeconomica', el primer trabajo científico sobre la protección de los bosques, está estrechamente relacionado con el concepto de sostenibilidad.

La expansión del concepto de sostenibilidad a una escala internacional ha sido con el Informe Brundtland o también conocido como Nuestro Futuro Común (*Our Common Future* en inglés) en el año 1987. Este documento se refería a la tensión entre las aspiraciones de la humanidad hacia una vida mejor por un lado y las limitaciones impuestas por la naturaleza por otro lado. En el transcurso del tiempo, el concepto ha sido reinterpretado como abarcando tres componentes; social, económica y medioambiental.¹²¹ Con mucho debate al respecto, la definición de desarrollo sostenible en este documento es una definición muy útil que brinda una visión general del futuro del mundo:

“un desarrollo que satisfaga las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades.”¹²²

Desde la publicación del informe, el concepto de desarrollo sostenible ha sido ampliamente aceptado, pero al mismo tiempo se han hecho diferentes interpretaciones del concepto. En la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo en el año 1992, el concepto de sostenibilidad fue relacionado con las ciudades de tal forma:

¹²⁰ AKÇAKAYA, O. (2016). “Kentsel Sürdürülebilirliğin Uygulanması ve Ölçülmesi Bağlamında Yerel Yönetimlerin Fonksiyonu” en *Ardahan Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. número 4, p. 47-64.

¹²¹ KUHLMAN, T. y FARRINGTON, J. (2010). “What is Sustainability?” en *Sustainability*. vol.2, número 11, p. 3436-3448.

¹²² World Commission on Environment and Development. (1987). *Our Common Future*. Nueva York: Oxford University Press.

“Cuando el concepto de sostenibilidad se aplica a la ciudad, significa que el área urbana y la región continúan funcionando al nivel de la calidad de la vida deseada por la sociedad, pero al mismo tiempo no limita las opciones de las generaciones presentes y futuras y no causa efectos negativos dentro y fuera de las fronteras urbanas.”¹²³

Basado en esta definición, se puede decir que el desarrollo sostenible o la sostenibilidad urbana requieren que los componentes ambientales, sociales y económicos se consideren juntos. Según el Informe de la 4.ª Comisión Europea del año 1998, a fin de tener un equilibrio entre estos componentes, la sostenibilidad urbana necesita integrar los siguientes objetivos principales:

- Fortalecer la prosperidad económica y el empleo en áreas urbanas
- Fomentar la igualdad, la participación social y la renovación urbana en las zonas urbanas
- Proteger y mejorar el entorno urbano
- Contribuir a la gobernanza urbana y la creación de capacidades locales

Para alcanzar el primer objetivo, se necesitan acciones para alentar la innovación, aumentar la productividad y fortalecer la vitalidad económica de las ciudades con formas de evaluar las fuentes de empleo en ciudades pequeñas y medianas, tanto como en grandes ciudades. El segundo objetivo contiene acciones como acceder equitativamente a las ganancias de la productividad aumentada, reducir la exclusión social y aumentar la seguridad. El tercer objetivo es no dejar que el medioambiente sufra los costes de desarrollo urbano y realizar acciones que hacen que las ciudades sean más sostenibles ambientalmente. El cuarto objetivo es alentar procesos creativos y flexibles de toma de decisiones para ampliar la participación y promover la cooperación en los procesos institucionales.¹²⁴

En la tabla número 4, se ven las características principales de las comunidades sostenibles, según como ha indicado en el Informe

¹²³ KEINER, M. (2005). *History, definition(s) and models of sustainable development*.
<<https://www.research-collection.ethz.ch/bitstream/handle/20.500.11850/53025/eth-27943-01.pdf?sequence=1&isAllowed=y>> [Consulta: 12 de febrero de 2018]

¹²⁴ *Sustainable Urban Development In The European Union: A Framework For Action*.
<<http://aei.pitt.edu/6794/1/6794.pdf>> [Consulta: 12 de febrero de 2018]

de Conclusiones de la reunión informal ministerial de Bristol sobre comunidades sostenibles en Europa, en 2005. Según este informe, las comunidades sostenibles son diversas y reflejan sus circunstancias locales. Ahí está ninguna plantilla estándar para todos ellos. Pero deberían ser¹²⁵:

Activo, Inclusivo y Seguro	justo, tolerante y cohesionado con una fuerte cultura local y otras actividades comunitarias compartidas
Bien Administrado	con participación efectiva e inclusiva, representación y liderazgo
Bien Conectado	con buenos servicios de transporte y comunicación que conecta a las personas con trabajos, escuelas, servicios de salud y otros
Bien Servido	con servicios públicos, privados, comunitarios y voluntarios que sean apropiados para las necesidades de las personas y accesibles a todos
Ambientalmente Sensible	proporcionar lugares para que las personas vivan y sean considerados con el medio ambiente
Prosperando	con una economía local floreciente, diversa e innovadora
Bien Diseñado y Construido	ofrecer calidad en la construcción y ambiente natural
Justo Para Todos	incluyendo aquellos en otras comunidades, ahora y en el futuro

Tabla 4. Las características principales de las comunidades sostenibles.

A consecuencia, desde la primera vez que se hable de la sostenibilidad hasta hoy; las definiciones, las explicaciones, los criterios se han detallado más y diversificado mucho, sin embargo lo común que se menciona en cualquier informe o definición es que no es posible poner criterios de la sostenibilidad que puede valer para

¹²⁵ *Conclusions of Bristol Ministerial Informal Meeting on Sustainable Communities in Europe.* <<http://www.mo.org.tr/UIKDocs/bristolaccord.pdf>> [Consulta: 12 de febrero de 2018]

todas las comunidades o ciudades. Hay algunas características principales e importantes que deberían tener las ciudades para ser sostenibles, sin embargo cada ciudad se necesita evaluar dentro de sus circunstancias y proponer métodos de sostenibilidad según sus condiciones y necesidades. Por lo tanto, para poder conseguir que un barrio de patrimonio histórico y cultural sea sostenible, primero es necesario observar su historia y el carácter que tiene hoy e intervenir según ellos.

Sin embargo, aparte de las explicaciones de la sostenibilidad urbana, se considera que también es necesario mencionar del carácter urbano y entender su relación con la sostenibilidad urbana. Según lo que dice Altay, las ciudades se producen una y otra vez, continuamente. Este proceso de producción, crea capas nuevas en la ciudad y las colecciona. Para entenderlo mejor, se necesita mencionar de dos conceptos que sean; reciclaje y resignificación.¹²⁶

Cuando se habla de las ciudades hoy, no es posible empezar de cero. A menos que no haya propósito de un crecimiento físico muy específico, el entorno urbano acumula capas al reconsiderar y resignificar el espacio y los elementos existentes. Nada se borrará mientras no haya demoliciones radicales, pero nada permanecerá como está tampoco. Ya sea la construcción o la vida en la ciudad, todas y cada una de las nuevas historias se crean rehaciendo las antiguas desde cero. La ciudad es un espacio que permanente y precario, precioso y desechable pueden existir concurrentemente, o incluso desplazarse entre sí. Esta ocultación será liberadora, a diferencia de la sensación de la derrota por la obsesión que existe en las disciplinas de arquitectura y urbanismo, porque abrirá nuevos portales para buscar formas de ser activos en la configuración de un entorno que no puede controlarse completamente.¹²⁷

Como resultado, cuando se intervenga en un barrio de patrimonio histórico, las propuestas que se toman en cuenta el ambiente, los habitantes y la vida social, el carácter histórico de la zona, los valores existentes y los valores posibles, las oportunidades y debilidades de la zona etc. seguramente será la mejor manera de dirigir el barrio a un futuro sostenible.

¹²⁶ ALTAY, C. (2007). "Kentsel Sürdürülebilirlik Açısından Kültürel Planlama ve Mekansal İcraatlar" en *dosya 05*. número 51, p. 25-29.

¹²⁷ ALTAY, C. (2007). "Kentsel Sürdürülebilirlik Açısından Kültürel Planlama ve Mekansal İcraatlar" en *dosya 05*. número 51, p. 25-29.

6. Intervenciones en Yeldeğirmeni

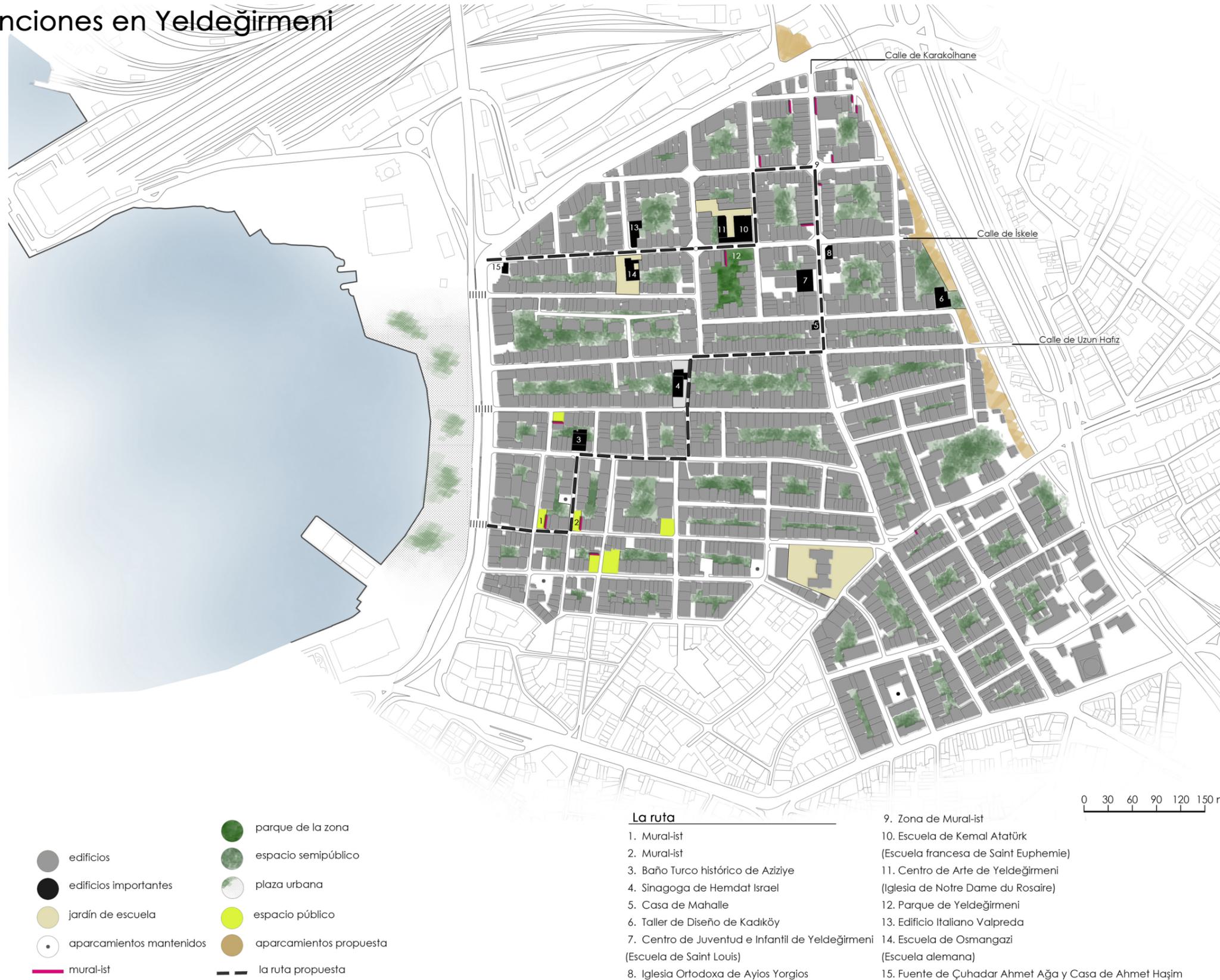


Imagen 135. El mapa de Yeldeğirmeni con las intervenciones.

- A fin de poder intervenir eficientemente y de la manera sostenible en Yeldeğirmeni, se considera que es necesario solucionar los problemas que tiene en el entorno y mejorar sus relaciones urbanas que sean necesarias. Aunque las calles que se bajan hasta el mar sean una de las características más especiales de la zona, es evidente que la Calle de Rihtim por su carácter de centro de tránsito, crea una barrera para la zona y corta la relación de Yeldeğirmeni con el mar bruscamente. Por lo tanto, se considera que es necesario la reconsideración de esta calle y la costa en la escala humana y tomar decisiones al respecto. No solo para mejorar la zona de Yeldeğirmeni, sino también para poder ofrecer mejores relaciones urbanas y mejor calidad de la vida a los habitantes; se propone la creación de una plaza urbana en el coste de Kadıköy, al lado de la Calle de Rihtim. Las ejecuciones importantes de este proyecto serán la trasladación de las estaciones de autobuses, por lo tanto cambiar su carácter de centro de tránsito. Para poder romper el eje dominante de transporte, se propone la reordenación de las barreras de la calle, así aumentar los pasos de peatones y fortalecer la escala humana de la zona. Con esta nueva plaza urbana que puede ofrecer un espacio público para todos los habitantes de la ciudad, las calles inclinadas de Yeldeğirmeni se pueden encontrar al mar de verdad y así la relación entre la zona y la costa se puede consolidar y mejorar.
- Cuando se analice la zona, se ve que por la ubicación de los edificios históricos y los comercios, el norte de la Calle de Uzun Hafiz se encuentra como la parte dominante de la cultura y el sur se encuentra como la parte dominante de los comercios. Por lo tanto, esta calle se puede considerar como la intersección de la zona cultural de viviendas y comercios. A fin de que pueda servir mejor para todos, se propone que se prohíba aparcar en la calle durante el día y así aprovechar de la calle más eficientemente. Como anteriormente se había mencionado de que la zona se estaba convirtiendo en una zona comercial secundaria perdiendo el carácter histórico de la zona de viviendas, se ve necesario determinar y realizar algunas restricciones para los comercios existentes y futuros. Se recomienda que a fin de proteger el carácter de viviendas de la zona, no se supere la cantidad de los comercios existentes, si no es esencial. Y para los comercios existentes también se ve

necesario que se preparen algunos arreglamientos para poder llegar a un lenguaje común de las fachadas y los letreros, mejorar las relaciones con las calles.

- Pensando en el carácter de patrimonio histórico y cultural de la zona, es incuestionable la necesidad de realizar trabajos sobre los edificios históricos tanto como los nuevos. Después de analizar todas las investigaciones y trabajos realizados sobre los edificios de la zona, se pueden clasificar los edificios basándose en el estado. Los edificios antiguos, dependiendo de si están en uso y del estado, se pueden categorizar según sus necesidades de la renovación, restauración o rehabilitación, preparar los proyectos que necesiten y encontrar participantes para estos proyectos. Para los nuevos edificios, es inevitable la importancia de renovar las fachadas y llegar a un lenguaje común dentro del barrio. A parte de esto, se necesitan preparar nuevos arreglamientos y poner criterios de construcción para los futuros edificios. Sin embargo, no se puede olvidar que aunque los arreglamientos controlados, fachadas renovadas, trabajos realizados por el beneficio de la comunidad en lugar de lucros etc. sean muy importantes para mantener la zona más controlada, crear conciencia de los habitantes e interiorizarse la importancia de 'la responsabilidad y el poder de proteger' es aún más importante para poder conseguir resultados permanentes y cambios sostenibles.
- Una de las características más especiales de Yeldeğirmeni es sus calles perpendiculares que crean manzanas rectangulares. Por las calles muy estrechas y el tejido urbano intenso, los únicos espacios libres que se pueden aprovechar tranquilamente son los espacios céntricos de las manzanas. Sin embargo, estos espacios céntricos por estar indefinidos y no tener el uso, actualmente no responden a las necesidades de los habitantes. Por lo tanto, se propone que estos espacios céntricos se conviertan en espacios semipúblicos que se puede aprovechar por los habitantes de los bloques de las manzanas. De esta manera, dependiendo de las circunstancias estos espacios se pueden convertir en espacios verdes o rehabilitar según las necesidades de los habitantes.

- En la Calle de Karakolhane, el eje comercial más importante de Yeldeğirmeni, según los análisis realizados, está claro la necesidad de reordenación de la calle. Con la propuesta del arreglamiento de las fachadas y letreros en el mismo lenguaje, para mejorar la relación de los comercios con la calle, se pueden realizar algunos trabajos, los cuales son reforzar la escala humana de la calle, ordenar los aparcamientos y horarios, mejorar la iluminación de la calle con un tipo de farolas espaciales para este eje. También se pueden realizar algunos trabajos de paisaje para plantar árboles en la calle. La plantación de los árboles aparte de que creará una jerarquía más visible entre las calles de los comercios de la zona, también fortalecerá la relación humana de la calle por proveer condiciones más suaves ambientalmente. Todas estas propuestas ayudaran a resolver el orden indefinido de la calle. A parte de todo esto, como se había mencionado antes de que en esta calle había una línea de tranvía en el año 1928, se propone que se puede reconsiderar una línea de tranvía que pase de la Calle de Karakolhane y llega a la Calle de Rihtim, en el futuro. Con este sistema, también se puede reducir la diversidad de transporte público de la zona.
- Como se puede ver el carácter histórico y preservado de la Calle de İskele con 37 edificios históricos y protegidos, se propone que esta calle se convierta en un eje cultural. Por lo tanto, se propone prohibir el paso de los coches en esta calle. En esta calle peatonalizada, se puede crear un parque para el barrio, que también se encuentra cerca de las escuelas y el Centro de Arte de Yeldeğirmeni.
- En el sur de Yeldeğirmeni, donde se acerca mucho al centro de Kadıköy, es posible ver muchos aparcamientos en las fincas vacías, como se había contado. Dentro de este tejido urbano muy intenso, estas fincas son los únicos espacios libres que se pueden aprovechar para algún tipo de uso común. Por lo tanto, los que están marcados con el color amarillo en el mapa, son los espacios públicos propuestos para la zona, rehabilitando las fincas vacías. En estos espacios públicos, según las necesidades de los habitantes, se pueden crear parques, espacios de reencuentro o espacios deportivos. Los espacios indicados con un punto negro en el mapa, son los aparcamientos que todavía se pueden mantener y según las

necesidades, dar otro tipo de uso en el futuro. En el mapa también están marcados los espacios posibles que pueden usar como aparcamientos.

- Después de realizar los cambios necesarios de las calles, se propone la creación de una ruta. Una ruta posible está indicado en el mapa, pero también es posible proponer otras rutas o modificarla. En la ruta indicada en el mapa, está planeado que empieza de la Calle de Rihtim y llega otra vez a esta calle. De esta manera, se dará la oportunidad de poder llamar atención de la gente desde la plaza urbana propuesta, invitarlos dentro y tendrá la posibilidad de presumir el carácter especial que tiene. En la ruta planeada, el objetivo es enseñar lo nuevo del barrio tanto como lo histórico. Todas las ejecuciones ya realizadas y serán realizadas forman parte del carácter del barrio en el día de hoy. Por lo tanto, se planifique que la ruta empieza de la Calle de Rihtim, enseñando dos murales y dos espacios públicos rehabilitados. En cada punto de la ruta, se pueden poner carteles para contar la historia de Yeldeğirmeni y de los edificios y espacios. La ruta después de los dos murales, se llega al baño turco histórico, después a la Sinagoga de Yeldeğirmeni. Luego, subiendo a la Calle de Karakolhane es posible observar los cambios que pase la zona y llega otra vez a los murales pasando de la Casa de Mahalle, la Iglesia Ortodoxa de Ayios Yorgios. Después de los murales, con una vuelta a la Calle de İskele, se encuentra al eje cultural de Yeldeğirmeni. En esta calle, bajando hacia el mar, es posible ver otros edificios importantes los cuales como escuelas históricas, el Centro de Arte de Yeldeğirmeni que antiguamente era la Iglesia Notre Dame du Rosaire, el parque de Yeldeğirmeni propuesto, edificio de viviendas de Valpreda y etc. El objetivo de crear esta ruta es presentar y volver a recordar el carácter histórico y cultural de la zona de la manera más sostenible posible. Sin embargo, una de las características más especiales de esta ruta será el encuentro con los edificios totalmente arruinados también. Más que enseñar lo bueno que es Yeldeğirmeni, lo importante es presentar el valor verdadero que tiene y también que puede llegar a tener. Con esta ruta, se pretende de aumentar la sensación de pertenencia de los habitantes nutriendo el instinto de propiedad y protección.

7. Conclusión

Todas las ciudades del mundo son creaciones humanas que se forman a base de los eventos históricos y naturales. Todos estos eventos que ya sean políticos, sociológicos, naturales o arquitectónicos; crean, afectan a las ciudades de una manera directa o indirecta y las reforman. Cada cultura distinta deja sus marcas. En el caso de este trabajo, las ciudades turcas del día de hoy, se formaron de las ciudades de las sociedades anteriores. En Anatolia cuyos primeros asentamientos empezaron a aparecer hace 10.000 años, cada sociedad establecida dejó sus marcas propias que afectaron a las siguientes. Entre todas estas sociedades, es conveniente decir que a partir de la época bizantina, las ciudades empezaron a tomarse formas más trazables. Hasta la llegada de los turcos, las ciudades de la tierra anatoliana, se formaron con la cultura bizantina-ortodoxa. Estos establecimientos se modificaron con las condiciones de otra cultura totalmente diferente, con la llegada de los turcos. Los turcos cuando llegaron a esta tierra, usaron las ciudades existentes y crearon nuevas ciudades. Sin embargo, aunque sea una ciudad nueva o antigua, al mezclar la cultura existente con sus tradiciones, al final crearon un tipo de ciudad nueva. Después de la época de los selyúcidas, los otomanos que se tomaron el poder, esta vez con el carácter islámica más establecida, también formaron las ciudades de la manera islámica. Por lo tanto, las ciudades turcas que actualmente pertenecen a la República de Turquía, de hecho son los productos, los resultados de la historia y de la mezcla de las culturas diferentes. Por eso, a fin de proteger y mantener este carácter especial que tiene, es persuasivo decir que cualquier intervención urbana, se necesita valorar dentro esta historia rica y calcular sus afectos posibles negativos y positivos, y actuar después.

Como se había mencionado detalladamente en las partes anteriores del trabajo, la zona de Yeldeğirmeni de la ciudad de Estambul, es uno de los sitios muy especiales por su carácter histórico y multicultural, que ha podido llegar con la mayoría de sus características hasta hoy. Desde los tiempos de los primeros asentamientos de esta tierra, Yeldeğirmeni y el barrio de Kadıköy siempre aparecieron en la historia urbana. Esta zona, con cada sociedad distinta que tuvo, se formó poco a poco hasta el día de hoy. Por siempre haber sido la zona de los extranjeros, las casas de madera con sus jardines, formaron las calles rectangulares, mientras

las calles de las otras zonas eran desviadas y desordenadas intencionadamente. Con esta formación distinta, los edificios que enseñan las características de las culturas diferentes, las manzanas perpendiculares etc. al final Yeldeğirmeni tuvo un carácter bastante especial y multicultural, que tiene muchas marcas de la historia. Sin embargo, a pesar de haber declarado como un barrio de patrimonio histórico y cultural, Yeldeğirmeni está a punto de perder su carácter especial por llevar muchos años olvidado y descuidado.

Toda la información histórica que hay hoy en día sobre las ciudades, se ha formado de las observaciones de las fuentes escritas tanto como de los que se ha observado de las ciudades físicamente. Es decir, todo lo que se sabe, se sabe por tenerlo protegido, preservado. Por lo tanto, si no se realizan las intervenciones necesarias en las ciudades de la manera sostenible, en este caso en la zona de Yeldeğirmeni, es incuestionable que estos espacios urbanos no serán nada más que unos cuentos históricos para las futuras generaciones. Crear, construir destruyendo todo lo existente y dejando olvidarlo, aparte de perder el sentido, el carácter de las zonas; también causará a la formación de nuevos espacios menos habitables para los humanos. Por lo tanto, en el caso de este trabajo, en la zona de Yeldeğirmeni, analizando los problemas existentes, las necesidades, los valores históricos, se han propuesto algunas intervenciones a fin de poder proteger este espacio urbano, mejorar sus condiciones de la vida para los habitantes y revitalizarlo. Para las zonas urbanas de patrimonio histórico y cultural así como Yeldeğirmeni, se ve absolutamente necesario solucionar problemas de las relaciones urbanas que tiene la zona. Porque se necesita enfatizar la importancia de incluir estas zonas a la vida urbana, en lugar de encerrarlas hacia dentro con las aplicaciones que se realizan para 'protegerlas'. Una zona que tiene más rol en la vida urbana, resultará ser más sostenible. Sin embargo, mejorar las relaciones urbanas no quiere decir, dejarse olvidar de la protección de los existentes tampoco. En las zonas de patrimonio histórico, es conspicua la necesidad de trabajar sobre las estructuras históricas y realizar ejecuciones según las necesidades. Tanto como las estructuras históricas, también es muy importante trabajar sobre las estructuras nuevas en estas zonas. Al final, las partes históricas y nuevas de estas zonas se unen y crean un conjunto que crea el carácter actual de la zona. Por lo tanto, las nuevas estructuras también deben controlarse con algunos arreglamientos y restricciones para no perder el lenguaje común de la zona. Revitalizar estas zonas con algunas intervenciones

sobre los espacios inactivos, como crear espacios públicos, espacios verdes o espacios dependiendo de la necesidad de la zona; ayudará a fortalecer la vida social de la zona. Y esta situación causará al aumento de la sensación de pertenencia de la gente que es una de las características esenciales de una buena sostenibilidad urbana. Porque la sensación de pertenencia, será la clave para la protección de las zonas por los habitantes en su momento y en el futuro, y a que sigan realizando intervenciones necesarias para la zona. No se puede olvidar que la sostenibilidad urbana más que ser una acción determinada, es un comienzo de las circunstancias mejores de la vida. No es posible realizar todas las acciones necesarias a la vez y determinarlo como un proyecto completo. Intervenciones realizadas con la sostenibilidad urbana, serán solo el inicio de un proceso largo, un proceso que se espera que no se acabe. Entonces la sostenibilidad puede encontrar su sentido verdadero; en las zonas urbanas, en las ciudades y en las vidas de los humanos.

8. Fuentes de Imagen

Imagen 1. La ubicación y tierra de Anatolia. Elaboración propia.
Imagen Base:

TÜRKİYE HARİTASI. <<http://www.turkiyeharitasi.gen.tr/>>

Imagen 2. El Imperio Bizantino en los años 700 DC. Elaboración propia.
Imagen Base:

SERHAT ENGÜL. <<https://serhatengul.com/bizans-impatorlugu-hakkinda-bilgi-ve-haritalar/>>

Imagen 3. Mosaico del Emperador Justiniano del Imperio Bizantino.

MACDONALD, L.W. The Architectura of The Roman Empire Volume II: An Urban Appraisal.

Imagen 4. La Ciudad de Éfeso.

MACDONALD, L.W. The Architectura of The Roman Empire Volume II: An Urban Appraisal.

Imagen 5. Emblema de los selyúcidas.

KIRMIZILAR. <<http://www.kirmizilar.com/tr/index.php/konuk-yazarlar/1716-cift-basli-kartal-selcuklularin-sembolu-mudur>>

Imagen 6. Los turcos en el siglo III AC. Elaboración propia. Imagen Base:

WIKIPEDIA.
<https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:T%C3%BCrk_Tarihi_M.%C3%96.3%27nc%C3%BCYY2.jpg>

Imagen 7. Los turcos en el siglo I DC. Elaboración propia. Imagen Base:

WIKIPEDIA.
<https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:T%C3%BCrk_Tarihi_M.%C3%96.1%27nciYY2.jpg>

Imagen 8. Los turcos en el año 400. Elaboración propia. Imagen Base:

WIKIPEDIA.
<https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:T%C3%BCrk_Tarihi_y%C4%B1400.jpg>

Imagen 9. Los turcos en el año 451. Elaboración propia. Imagen Base:

WIKIPEDIA.

<https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:T%C3%BCrk_Tarihi_451.jpg>

Imagen 10. Los turcos en el año 900. Elaboración propia. Imagen Base:

WIKIPEDIA.

<https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:T%C3%BCrk_Tarihi_900y%C4%B1%C4%B1nda.jpg>

Imagen 11. Los turcos en el año 1100. Elaboración propia. Imagen Base:

WIKIPEDIA.

<https://tr.wikipedia.org/wiki/Dosya:T%C3%BCrk_Tarihi_1100y%C4%B1%C4%B1nda.jpg>

Imagen 12. La ciudad de Konya, la capital de los Selyúcidas.

5HARFLILER. <<http://www.5harfliler.com/anadolu-sehirleri-nasil-turklestirildi-iconiumdan-konyaya/>>

Imagen 13. Bazar y la entrada al castillo en la época de Selyúcidas.

5HARFLILER. <<http://www.5harfliler.com/anadolu-sehirleri-nasil-turklestirildi-iconiumdan-konyaya/>>

Imagen 14. Las ciudades de los Selyúcidas, siglos XII-XIII. Elaboración propia. Imagen Base:

SERHAT ENGÜL. <<https://serhatengul.com/buyuk-selcuklu-devleti-ordusu-bayragi-ve-haritasi/>>

Imagen 15. Mapa del Imperio otomano en algunas épocas diferentes. Elaboración propia. Imagen Base:

EDDY WARMAN. <<http://eddywarman.tv/imperio-otomano-hasta-llegar-a-la-republica-de-turquia-segun-zunzu>>

Imagen 16. Mapa del Imperio otomano en el siglo XIV. Elaboración propia. Imagen Base:

YARDIMCI KAYNAKLAR. <<http://www.yardimcikaynaklar.com/osmanli-beyligi-kisa-surede-nasil-buyuk-bir-devlet-haline-geldi/>>

Imagen 17. La ciudad de Bursa, primera capital de otomanos.

KEJANLI, T. Anadolu'da Selçuklu ve Osmanlı Dönemlerinde Kent Sistemi, Kale ve Merkez-Çarşı Gelişimi.

Imagen 18. La ciudad de Ankara en el siglo XVII.

Rijks Museum.

<<https://www.rijksmuseum.nl/en/rijksstudio?ii=0&p=0&from=2018-03-25T10%3A48%3A21.2611029Z>>

Imagen 19. La zona comercial en la ciudad otomana, en los 1800s, foto coloreada.

UZAKROTA. <<https://www.uzakrota.com/renklendirilmis-eski-istanbul-fotograflari/>>

Imagen 20. Bazar al lado de la mezquita en Estambul, foto coloreada.

UZAKROTA. <<https://www.uzakrota.com/renklendirilmis-eski-istanbul-fotograflari/>>

Imagen 21. Los hombres otomanos en el centro, foto coloreada.

UZAKROTA. <<https://www.uzakrota.com/renklendirilmis-eski-istanbul-fotograflari/>>

Imagen 22. El puente de Galata, foto coloreada.

UZAKROTA. <<https://www.uzakrota.com/renklendirilmis-eski-istanbul-fotograflari/>>

Imagen 23. La ciudad de Constantinopla en 1428 dibujada por Cristoforo Buondelmonti.

ALCHETRON. <<https://alchetron.com/Cristoforo-Buondelmonti>>

Imagen 24. Constantinopla, plano de la ciudad medieval.

MANGO, C. Arquitectura Bizantina.

Imagen 25. Constantinopla, vista del hipódromo en una estampa de los finales del siglo XV.

MANGO, C. Arquitectura Bizantina.

Imagen 26. Vista del hipódromo hacia 1575. En primer plano, de izquierda a derecha: el obelisco, la columna de las Serpientes y el obelisco de ladrilloç. Al fondo, a la izquierda, Santa Sofía.

YERASIMOS, S. Constantinopla: La Herencia Historica de Estambul.

Imagen 27. La entrada del conquistador Mehmet II a Constantinopla, dibujado por Fausto Zonaro en 1903.

İSTANBUL SANAT EVİ.

<<http://www.istanbulsanatevi.com/sanaticilar/soyadi-z/zonaro-fausto/fausto-zonaro-istanbulun-fethi-9172/>>

Imagen 28. Procesión del Sultán Solimán a través del Atmeidan desde el friso, dibujado por Pieter Coecke van Aelst en 1502.

MET MUSEUM. <<https://www.metmuseum.org/toah/works-of-art/28.85.7a/>>

Imagen 29. Santa Sofía a los mediados del siglo XIX, vista del ábside delantero izquierdo con el palco del sultan, dibujado por los hermanos Fossati.

YERASIMOS, S. Constantinopla: La Herencia Historica de Estambul.

Imagen 30. Fotografía antigua del hipódromo, una de las fotografías más antiguas de la ciudad, hecha por Robertson. Se puede ver el avance de los edificios en el hipódromo.

MANGO, C. Arquitectura Bizantina.

Imagen 31. Cuerno de Oro en 1572, a la derecha la colonia genovesa, dibujado por Braun & Hogenberg.

WIKIPEDIA.

<https://en.wikipedia.org/wiki/File:Constantinople_Braun_Hogenberg_Golden_Horn_01.JPG>

Imagen 32. Galata en 1532, a la izquierda el asentamiento de los genoveses y la torre, a la derecha la península histórica, dibujado por Matrakçı Nasuh.

SOSYOLOGLAR. <<http://sosyologlar.net/faziletli-sehir>>

Imagen 33. Vista de Constantinopla en una miniatura turca del siglo XVI, Estambul, Biblioteca de la Universidad.

MANGO, C. Arquitectura Bizantina.

Imagen 34. Un mahalle de los cristianos en la ciudad de Bursa, con las calles perpendiculares.

BURSA'DA ZAMAN.

<<http://bursadazamandergisi.com/makaleler/bursada-gayrimuslimler-1844.html>>

Imagen 35. Los barrios del distrito de Kadıköy, los barrios de Yeldeğirmeni y Osmanağa.

STEWIG, R. İstanbul'da Çıkılmaz Sokaklar ve Gecekondu Meselesi.

Imagen 36. El sistema y jerarquía de las calles. Elaboración propia. Imagen Base:

STEWIG, R. İstanbul'da Çıkılmaz Sokaklar ve Gecekondu Meselesi.

Imagen 37. Un mahalle con carácter otomano.

BIGREISCOM. <<http://www.bigreis.com/osmanlida-mahalle-adabi/10480>>

Imagen 38. La mahalle de Yedikule, Estambul.

YERASIMOS, S. Constantinopla: La Herencia Historica de Estambul.

Imagen 39. Un mahalle otomano, foto coloreada.

UZAKROTA. <<https://www.uzakrota.com/renklendirilmis-eski-istanbul-fotograflari/>>

Imagen 40. Un mahalle otomano, casas de madera están establecidas alrededor de la mezquita, con los árboles en los jardines, foto coloreada.

UZAKROTA. <<https://www.uzakrota.com/renklendirilmis-eski-istanbul-fotograflari/>>

Imagen 41. Estambul, dibujado por Ayverdi en 1958.

STEWIG, R. İstanbul'da Çıkılmaz Sokaklar ve Gecekondu Meselesi.

Imagen 42. Análisis de jerarquía de las calles del mismo barrio de arriba. Elaboración propia. Imagen Base:

STEWIG, R. İstanbul'da Çıkılmaz Sokaklar ve Gecekondu Meselesi.

Imagen 43. La ubicación de Kadıköy en Estambul. Elaboración propia. Imagen Base:

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ. <<https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/>>

Imagen 44. Mapa de Constantinopla y Calcedonia.

SHEPHERD, R.W. <<http://www.gifex.com/fullsize/2009-09-18-10149/Mapa-de-Constantinopla.html>>

Imagen 45. Una vista de un barrio de Estambul después de incendios.

ISTANBUL ITFAIYESI. <<http://itfaiye.ibb.gov.tr/tr/tarihce.html>>

Imagen 46. Los bomberos de la época y detrás están las casas de madera de Estambul.

ISTANBUL ITFAIYESI. <<http://itfaiye.ibb.gov.tr/tr/tarihce.html>>

Imagen 47. La obra de Estación de Tren de Haydarpaşa.

MIMDAP. <<http://www.mimdap.org/?p=45821&page=2>>

Imagen 48. La Escuela Alemana de Yeldeğirmeni.

TUMBLR.

<<http://eski.istanbulium.net/post/98458000268/haydarpa%C5%9Fa-yelde%C4%9Firmeni-alman-okulu-g%C3%BCn%C3%BCm%C3%BCzde>>

Imagen 49. Mapa de Kadıköy, preparado por Goad, en el año 1906.

ISTANBULIUM. <<http://www.istanbulium.net/2016/03/goad-haritalari.html>>

Imagen 50. Las zonas del mapa de Kadıköy de Goad. Elaboración propia. Imagen Base:

ISTANBULIUM. <<http://www.istanbulium.net/2016/03/goad-haritalari.html>>

Imagen 51. El sistema de calles en Yeldeğirmeni y Kadıköy. Elaboración propia. Imagen Base:

ISTANBULIUM. <<http://www.istanbulium.net/2016/03/goad-haritalari.html>>

Imagen 52. La zona de Yeldeğirmeni, conjuntado de algunos mapas de Goad. Elaboración propia. Imagen Base:

ISTANBULIUM. <<http://www.istanbulium.net/2016/03/goad-haritalari.html>>

Imagen 53. La Estación de Tren de Ankara, en el año 1940.

DONANIM HABER. <<https://forum.donanimhaber.com/bir-zamanlar-ankara-1920-1970-yili-arasi-ankara-fotograflari--73285065>>

Imagen 54. Las carreteras antes y después de los 1950.

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ.

<<http://www.kgm.gov.tr/sitecollectionimages/kgmimages/gorseller/undenbugunekarayollari/tarihce.pdf>>

Imagen 55. Gente establecida sin permiso, detras se ven los edificios del barrio, Estambul.

ZEYTİNBURNU BELEDİYESİ. <<http://eski.zeytinburnu.istanbul/Fotograf-Galerisi/55/ilce-fotograf-albumu/gecmiste-zeytinburnu.aspx>>

Imagen 56. La ciudad de Estambul actual, imagen satelital.

GOOGLE MAPS.

<<https://www.google.es/maps/@41.0479771,29.0945433,10z?hl=tr>>

Imagen 57. Estación de Tren de Haydarpaşa. Foto propia.

Imagen 58. Kadıköy-Yeldeğirmeni en los años 1950.

MIMDAPORG. <<http://www.mimdap.org/?p=134500>>

Imagen 59. Centro-zona comercial de Kadıköy, en los años 1950.

NESELI HABER. <<http://www.neselihaber.com/fotograf/3/eski-kadikoy-fotograflari/s/4#fgaleri>>

Imagen 60. Calle Karakolhane, Calle Rihtim y Estación de Tren de Haydarpaşa. Elaboración propia.

Imagen 61. La Calle de Rihtim, paseo de un desfile. A la derecha parecen los barcos, en la calle está el carril.

NESELI HABER. <<http://www.neselihaber.com/fotograf/3/eski-kadikoy-fotograflari/s/6#fgaleri>>

Imagen 62. Mapa de Kadıköy dibujado por Pervititch, en los años 1938-1939.

ISTANBULIUM. <<http://www.istanbulium.net/2014/07/pervititch-haritalar-kadikoy-uskudar.html>>

Imagen 63. Zona de Yeldeğirmeni, conjuntado los mapas de Pervititch, en los años 1938-1939. Elaboración propia. Imagen Base:

ISTANBULIUM. <<http://www.istanbulium.net/2014/07/pervititch-haritalar-kadikoy-uskudar.html>>

Imagen 64. Sistema de las manzanas en los mapas de Goad, el año 1906. Elaboración propia. Imagen Base:

ISTANBULIUM. <<http://www.istanbulium.net/2016/03/goad-haritalari.html>>

Imagen 65. Sistema de las manzanas en los mapas de Pervititch, el año 1939. Elaboración propia. Imagen Base:

ISTANBULIUM. <<http://www.istanbulium.net/2014/07/pervititch-haritalar-kadikoy-uskudar.html>>

Imagen 66. Los edificios en los mapas de Goad, el año 1906.
Elaboración propia. Imagen Base:

ISTANBULIUM. <<http://www.istanbulium.net/2016/03/goad-haritalari.html>>

Imagen 67. Los edificios en los mapas de Pervititch, el año 1939.
Elaboración propia. Imagen Base:

ISTANBULIUM. <<http://www.istanbulium.net/2014/07/pervititch-haritalar-kadikoy-uskudar.html>>

Imagen 68. La manzana número 1161 en los mapas de Goad, el año 1906.

ISTANBULIUM. <<http://www.istanbulium.net/2016/03/goad-haritalari.html>>

Imagen 69. La manzana número 1161 de Goad, en los mapas de Pervititch, el año 1939.

ISTANBULIUM. <<http://www.istanbulium.net/2014/07/pervititch-haritalar-kadikoy-uskudar.html>>

Imagen 70. La manzana número 1164 de los mapas de Goad, el año 1906.

ISTANBULIUM. <<http://www.istanbulium.net/2016/03/goad-haritalari.html>>

Imagen 71. La misma manzana en los mapas de Pervititch, en el año 1939.

PERVITITCH, J. <<http://www.istanbulium.net/2014/07/pervititch-haritalar-kadikoy-uskudar.html>>

Imagen 72. Yeldeğirmeni en 1906 (izquierda) y 1939 (derecha).
Elaboración propia.

Imagen 73. Yeldeğirmeni en los años 1950 (izquierda) y 1970 (derecha).

KADIKÖY BELEDİYESİ.

<<http://www.kadikoy.bel.tr/Kurumsal/Mudurlukler/plan-ve-proje-mudurlugu>>

Imagen 74. El estado actual de Yeldeğirmeni, imagen satelital de 2017.

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ. <<https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/>>

Imagen 75. La vista de Yeldeğirmeni desde el mar. Foto propia.

Imagen 76. Uno de los carteles preparados por ÇEKÜL y Ayuntamiento de Kadıköy, sobre la rehabilitación de la zona.

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 77. Mapa de Yeldeğirmeni, dibujado en una pared en la zona.

ÇEKÜL. <<http://www.geziko.com/blog/kadikoyde-donusumun-adi-yeldegirmeni/>>

Imagen 78. La zona de Yeldeğirmeni y sus relaciones urbanas. Elaboración propia. Imagen Base:

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 79. Las relaciones urbanas a base de transporte. Elaboración propia. Imagen Base:

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 80. Las barreras de la zona de Yeldeğirmeni. Elaboración propia. Imagen Base:

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 81. Transporte, las rutas y conexiones. Elaboración propia. Imagen Base:

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 82. Transporte dentro de la zona. Elaboración propia. Imagen Base:

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 83. La topografía de Yeldeğirmeni. Elaboración propia. Imagen Base:

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 84. Lleno - vacío actual de la zona, se ven los espacios de los jardines interiores de las manzanas. Elaboración propia.

Imagen 85. Sistema de manzanas actual de Yeldeğirmeni.
Elaboración propia.

Imagen 86. Las manzanas de los mapas de Pervititch, el año 1939.
Elaboración propia. Imagen Base:

ISTANBULIUM. <<http://www.istanbulium.net/2014/07/pervititch-haritalar-kadikoy-uskudar.html>>

Imagen 87. Las calles que se bajan desde la Calle Karakolhane.

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 88. La vista de la Calle Uzun Hafız. Foto propia.

Imagen 89. Calle de Karakolhane y las vistas.

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 90. Las anchuras de algunas calles. Elaboración propia.

Imagen 91. Calle de Karakolhane, la calle con la más cantidad de árboles. Foto propia.

Imagen 92. Un parque de la zona de Yeldeğirmeni. Foto propia.

Imagen 93. Análisis de verde en Yeldeğirmeni. Elaboración propia.
Imagen Base:

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 94. Espacios de tipo 1, 2, 3 y 4.

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 95. Influencias posibles para los espacios públicos.
Elaboración propia. Imagen Base:

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 96. Los ejes prominentes de la zona. Elaboración propia.
Imagen Base:

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 97. Análisis espacial y los enfoques. Elaboración propia.

Imagen 98. Una vista de las calles de Yeldeğirmeni. Foto propia.

Imagen 99. Una sección de la Calle de İskele, están marcadas las plantas bajas y entradas. Elaboración propia. Imagen Base:

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 100. La vista de una calle y los edificios con miradores. Foto propia.

Imagen 101. Análisis de las plantas. Elaboración propia. Imagen Base:

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 102. Una vista de las calles de Yeldeğirmeni y la variedad de los edificios. Foto propia.

Imagen 103. Los edificios de educación.

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 104. Las oficinas de la zona.

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 105. Los comercios de la zona.

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 106. Edificios de piedra, madera y hormigón de la zona. Foto propia.

Imagen 107. Las plantas bajas y sótanos de dos edificios antiguos. Foto propia.

Imagen 108. Los edificios antiguos de madera. Foto propia.

Imagen 109. Edificios con miradores. Foto propia.

Imagen 110. Análisis de las fachadas y plantas. Elaboración propia. Imagen Base:

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 111. Edificio de Apartamentos de Valpreda, un ejemplo notable de los edificios de piedra de Yeldeğirmeni. Foto propia.

Imagen 112. Edificio de ladrillo y edificio de madera, Yeldeğirmeni. Foto propia.

Imagen 113. Adornos geométricos y de las plantas.

ŞENDUR, S. Kadıköy-Yeldeğirmeni Semt Mimarisinin Tipomorfoloji Yöntemiyle İncelenmesi.

Imagen 114. Claves de los arcos y columnas estriadas.

ŞENDUR, S. Kadıköy-Yeldeğirmeni Semt Mimarisinin Tipomorfoloji Yöntemiyle İncelenmesi.

Imagen 115. Las barandas de los balcones con la forma de 'S' o 'C'.

ŞENDUR, S. Kadıköy-Yeldeğirmeni Semt Mimarisinin Tipomorfoloji Yöntemiyle İncelenmesi.

Imagen 116. Mapa de los edificios protegidos de Yeldeğirmeni.

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 117. Los Edificios Históricos de Yeldeğirmeni. Elaboración propia. Imagen Base:

ÇEKÜL. <<https://www.cekulvakfi.org.tr/>>

Imagen 118. Edificio de Taller de Diseño de Kadıköy.

TAK. <takortak.org/atolye/kadikoy/>

Imagen 119. Un evento realizado en Taller de Diseño de Kadıköy con los voluntarios.

TAK. <takortak.org/atolye/kadikoy/>

Imagen 120. Casa del barrio.

GAZETE KADIKÖY.

<<http://www.gazetekadikoy.com.tr/genel/rasimpasa-hizmet-binasi-14-martta-aciliyor-h587.html>>

Imagen 121. Vista Interior del centro de Arte de Yeldeğirmeni.

KADIKÖY BELEDİYESİ. <<http://www.kadikoy.bel.tr/Haberler/kadikoyde-her-cuma-caz-var>>

Imagen 122. Antigua iglesia de Notre Dame du Rosaire, actualmente Centro de Arte de Yeldeğirmeni. Foto propia.

Imagen 123. Un mural de Yeldeğirmeni, del festival de Mural-ist de 2017.

KADIKÖY LIFE. <<https://www.kadikoyle.com/mural-istanbul-festivali-altinci-kez-kadikoyde/>>

Imagen 124. Otro ejemplo de mural de Yeldeğirmeni, del año 2014. Foto propia.

Imagen 125. Las barreras de Yeldeğirmeni. Elaboración propia. Imagen Base:

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ. <<https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/>>

Imagen 126. Una finca vacía que se está usando como aparcamiento. Foto propia.

Imagen 127. Otra finca vacía, usado como aparcamiento por los habitantes. Foto propia.

Imagen 128. Una vista de las calles de Yeldeğirmeni que demuestra el tejido denso de urbano, sin espacios libres o árboles. Foto propia.

Imagen 129. Una calle con muchos comercios, Yeldeğirmeni. Foto propia.

Imagen 130. La calle de Rihtim.

KÖŞK OTEL. <<http://www.koskotel.com.tr/ulasim.html>>

Imagen 131. Dos edificios abandonados en Yeldeğirmeni. Foto propia.

Imagen 132. Edificios arruinados en Yeldeğirmeni. Foto propia.

Imagen 133. Los nuevos edificios en Yeldeğirmeni. Foto propia.

Imagen 134. Las farolas colgadas entre los edificios. Foto propia.

Imagen 135. Plano con las intervenciones. Elaboración propia.

Tabla 1. El censo de la población en 1478 en Estambul.

İNALCIK, H. y ARI, B. Türk-İslam-Osmanlı Şehirciliği ve Halil İnalcık'ın Çalışmaları.

Tabla 2. Los Datos de la Población.

MUTLU, A. Türkiye'de Kentleşme.

Tabla 3. Población del barrio Rasimpaşa en los últimos años.

ŞENDUR, S. Kadıköy-Yeldeğirmeni Semt Mimarisinin Tipomorfoloji Yöntemiyle İncelenmesi.

Tabla 4. Las características principales de las comunidades sostenibles.

Conclusions of Bristol Ministerial Informal Meeting on Sustainable Communities in Europe.

9. Bibliografía

ACUN, F. (2002). "A Portait of Ottoman Cities" en *The Muslim World*, vol.92, p. 255-281.

AKÇAKAYA, O. (2016). "Kentsel Sürdürülebilirliğin Uygulanması ve Ölçülmesi Bağlamında Yerel Yönetimlerin Fonksiyonu" en *Ardahan Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, número 4, p. 47-64.

AKDAĞ, M. (2010). *Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi*. Estambul: YKY.

AKERMAN, T. (2009). *Kadıköy / Dünü ve Bugünü*. Estambul: Siyah Beyaz Kitap.

AKTÜRE, S. (1978). "17. Yüzyıl Başından 19.Yüzyıl Ortasına Kadarki Dönemde Anadolu Osmanlı Şehrinde Şehirsel Yapının Değişme Süreci" en *METU Journal of the Faculty of Architecture*, vol.1, número 1, p. 101-124.

AKTÜRE, S. (1978). "17. Yüzyıl Başından 19.Yüzyıl Ortasına Kadarki Döenmde Anadolu Osmanlı Şehrinde Şehirsel Yapının Değişme Süreci" en *METU Journal of the Faculty of Architecture*, vol.1, número 1, p. 101-124.

ALİAĞAOĞLU, A. y UĞUR, A. (2006). "Osmanlı Şehri" en *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, número 23, p. 203-226.

ALTAY, C. (2007). "Kentsel Sürdürülebilirlik Açısından Kültürel Planlama ve Mekansal İcraatlar" en *dosya 05*. número 51, p. 25-29.

ARKEOLOJİ.BİZ. *Üç İmparatorluğa Başkentlik Yapan İstanbul*.
<<http://www.arkeoloji.biz/2011/12/istanbul-turk-bizans-roma-yunan-kultur.html>> [Consulta: 26 de enero de 2018]

ARRE CABALLO. *Imperio Seljúcida, Selyúcida o Seljuquí*.
<<https://arrecaballo.es/edad-media/los-turcos/imperio-seljucida-selyucida-o-seljuqui-1037-1281/>> [Consulta: 3 de febrero de 2018]

ATILGAN, A. (2007). *Yeldeğirmeni*. Estambul: TMMOB Mimarlar Odası.

BARKUL, Ö. (1993). "Yeldeğirmeni" en *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, vol.7, p. 462-463.

- BARRAL i ALTET, X. (2001). *El Románico: Ciudades, Catedrales y Monasterios*. Colonia: Taschen.
- BAYARTAN, M. (2005). "Osmanlı Şehrinde Bir İdari Birim: Mahalle" en *İÜ Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Coğrafya Dergisi*, número 13, p. 93-107.
- BOYACI, S. (2013). *Türkiye 'nin Kentleşme Süreci ve Sürecin Etnik Açıdan İncelenmesi*. Artículo de Master. Estambul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi.
- CERASİ, M. (1999). *Osmanlı Kenti Osmanlı İmparatorluğu'nda 18. ve 19. Yüzyıllarda Kent Uygarlığı ve Mimarisi*. İstanbul: YKY
- COĞRAFYA EĞİTİMİ. *Türkiye İllerinin Yüzölçümü Büyüklüğüne Göre Sıralaması*. <<https://www.cografyaegitimi.biz/konu/turkiye-illerinin-yuzolcumu-buyuklugune-gore-siralaması.1398/>> [Consulta: 2 de marzo de 2018]
- Conclusions of Bristol Ministerial Informal Meeting on Sustainable Communities in Europe*.
<<http://www.mo.org.tr/UIKDocs/bristolaccord.pdf>> [Consulta: 12 de febrero de 2018]
- ÇELİK, Z. (1996). *19.Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul*. Estambul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- E-KÜLTÜR SANAT. *Anadolu'da Roma Dönemi*.
<<http://www.ekultursanat.com/tarih/eser-234-Anadoluda-Roma-Donemi-A-Tolga-Tek>> [Consulta: 20 de enero de 2018]
- ERZEN, J. (2003). *Çevre Estetiği*. Ankara: ODTÜ Yayıncılık.
- EYÜBOĞLU, E. (1991). *Kentsel Sit Alanlarının Planlanmasına Yönelik Bir Yöntem Araştırması ve Kadıköy-Yeldeğirmeni Örneği*. Tesis. Estambul: ITU. (no publicado)
- FOYUK.WORDPRESS. *Kıyamet-i Suğra: 1509 Büyük İstanbul Depremi*.
<<https://foyük.wordpress.com/2014/08/17/kiyamet-i-sugra-1509-buyuk-istanbul-depremi/>> [Consulta: 27 de febrero de 2018]
- İŞİK, O. y PINARCIOĞLU, M.M. (2011). *Nöbetleşe Yoksulluk*. Estambul: İletişim Yayınları
- İBRAHİM KAVAKLI. *Türkler Nasıl Müslüman Oldu*.
<<https://www.ibrahimkavakli.com/turkler-nasil-musliman-oldu/>> [Consulta: 13 de febrero de 2018]

İNALCIK, H. y ARI, B. (2005). "Türk-İslam-Osmanlı Şehirciliği ve Halil İncalıkların Çalışmaları" en *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, vol.3, número 6, p. 27-56.

KADIKÖY BELEDİYESİ. *Yeldeğirmeni Sanat*.
<<http://kultursanat.kadikoy.bel.tr/tr/kultur-merkezleri/yeldegirmeni-sanat>> [Consulta: 10 de marzo de 2018]

KAJDAN, A.P. (1954). "Les Villes Byzantines Aux VII-XI Siecles" en *Soviet Archeology*, número 21, p. 164-188.

KEINER, M. (2005). *History, definition(s) and models of sustainable development*. <<https://www.research-collection.ethz.ch/bitstream/handle/20.500.11850/53025/eth-27943-01.pdf?sequence=1&isAllowed=y>> [Consulta: 12 de febrero de 2018]

KEYDER, Ç. (2009). "Enformel Konut Piyasasından Küresel Konut Piyasasına" en *İstanbul: Küresel ile Yerel Arasında*. Estambul: Metis Yayınları. p. 171-191.

KUBAN, D. (1968). "Anadolu-Türk Şehri Tarihi Gelişmesi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerinde Bazı Gelişmeler" en *Vakıflar Dergisi*, número 7, p. 53-73.

KUBAN, D. (1995). *Türk ve İslam Sanatı Üzerine Denemeler*. Estambul: YEM.

KUHLMAN, T. y FARRINGTON, J. (2010). "What is Sustainability?" en *Sustainability*. vol.2, número 11, p. 3436-3448.

LISTELIST. *1509 Yılında İstanbul'a Küçük Kıyameti Yaşatan ve 40 Gün Süren Deprem*. <<http://listelist.com/1509-istanbul-depremi/>> [Consulta: 27 de febrero de 2018]

MACDONALD, W.L. (1986). *The Architecture of the Roman Empire: Volume II An Urban Appraisal*. EEUU: The Yale University.

MANGO, C. (1975). *Arquitectura Bizantina*. Madrid: Aguilar SA.

MAVERD.WORDPRESS. *Osmanlı'da Mahalle*.
<https://maverd.wordpress.com/2015/01/22/osmanlida-mahalle/#_ftn10> [Consulta: 27 de febrero de 2018]

MYNET HABER. *İstanbul*.
<<http://yurthaber.mynet.com/hakkinda/istanbul>> [Consulta: 2 de marzo de 2018]

NKFU. *Türkiye'nin Yüzölçümü Kaçtır?* .

<<http://www.nkfu.com/turkiyenin-yuzolcumu-kactir/>> [Consulta: 15 de enero de 2018]

NUFUSUNE. *Türkiye Nüfusu İl İlçe Mahalle Köy Nüfusları.*

<<http://www.nufusune.com/40507-istanbul-kadikoy-rasimpasa-mahallesi-nufusu>> [Consulta: 7 de marzo de 2018]

NÜFUSUNE. *İstanbul Nüfusu.* <<https://www.nufusu.com/il/istanbul-nufusu>> [Consulta: 2 de marzo de 2018]

ÖZCAN, K. (2006). "Anadolu'da Selçuklu Kentler Sistemi ve Mekansal Kademelenme" en *METU JFA*, vol.23, número 2, p. 21-61.

ÖZCAN, K. (2007). "Anadolu'da Selçuklu Döneminde Yerleşme Sistemleri ve Kent Modelleri" en *İTÜ Dergisi*, vol.6, número 1, p. 3-15.

REVISTA DE HISTORIA. *La Caída de Constantinopla.*

<<https://revistadehistoria.es/la-caida-de-constantinopla/>> [Consulta: 20 de enero de 2018]

SAĞLAM, S. (2016). "1923-1950 Yılları Arasında Türkiye'de Kent ve Kentleşme Olgusu" en *Sosyoloji Konferansları*, número 53, p. 257-274.

SAĞSÖZ, A. (2013). "Kent İçinde Bir Yapı, Yapı İçinde Bir Kent" en *Sanat Tarihi Dergisi*, número 2, p. 91-109.

SÖZCÜ. *29 Mayıs 1453 İstanbul'un Fethi nasıl oldu?*

<<http://www.sozcu.com.tr/2015/gunun-icinden/29-mayis-1453-istanbulun-fethi-nasil-oldu-842800/>> [Consulta: 18 de febrero de 2018]

STEWIG, R. (1966). *İstanbul'da Çıkılmaz Sokaklar ve Gecekondu Meselesi.* İstanbul: İstanbul Fethi Cemiyeti

Sustainable Urban Development In The European Union: A Framework For Action. <<http://aei.pitt.edu/6794/1/6794.pdf>> [Consulta: 12 de febrero de 2018]

ŞAHİNALP, S. y GÜNAL, V. (2012). "Osmanlı Şehircilik Kültüründe Çarşı Sisteminin Lokasyon ve Çarşı İçerisi Kademelenme Yönünden Mekansal Analizi" en *Milli Folklor*, número 93, p. 149-168.

ŞENDUR, S. (2010). *Kadıköy-Yeldeğirmeni Senti Mimarisinin Tipomorfoloji Yöntemiyle İncelenmesi.* Tesis. Estambul: YTÜ.

ŞİMŞEK, S. (1987). *Kadıköy Yeldeğirmeni'nde Tarihsel Araştırma ve Mimari Dokunun İncelenmesi*. Investigación no publicitada. Estambul: YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.

T24. *Murat Bardakçı: 250 Yılda Bir Deprem Yaşanan İstanbul'da Küçük Kıyametin Kopmasına Birkaç Sene Kaldı*.
<<http://t24.com.tr/haber/murat-bardakci-her-250-yilda-bir-depremin-vurdugu-istanbulda-kucuk-kyamet-in-kopmasına-birkac-sene-kaldi,306428>> [Consulta: 27 de febrero de 2018]