

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**TARİHİ KENTLERDE İZLENEBİLECEK İŞARETLER:
İSTANBUL TARİHİ YARIMADA'DA YIKILAN HAFIZA MEKÂNLARI
VE FARKINDALIK ROTALARI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Gupse ARIHAN

Kentsel Tasarım Anabilim Dalı

Kentsel Tasarım Programı

HAZİRAN, 2024

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ LİSANSÜSTÜ ENSTİTÜSÜ

**TARİHİ KENTLERDE İZLENEBİLECEK İŞARETLER:
İSTANBUL TARİHİ YARIMADA'DA YIKILAN HAFIZA MEKÂNLARI
VE FARKINDALIK ROTALARI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Gupse ARIHAN
(519211021)**

Kentsel Tasarım Anabilim Dalı

Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Eren KÜRKÇÜOĞLU

HAZİRAN, 2024

İSTANBUL TECHNICAL UNIVERSITY ★ GRADUATE SCHOOL

**FOLLOWING THE TRACES OF DESTRUCTION IN HISTORICAL CITIES:
MEMORY SPACES AND AWARENESS ROUTES IN THE HISTORICAL
PENINSULA OF ISTANBUL**

MASTER THESIS

**Gupse ARIHAN
(519211021)**

Department of Urban Design

Urban Design Master Program

JUNE, 2024

İTÜ, Lisansüstü Enstitüsü'nün 519211021 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi Gupse ARIHAN, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “TARİHİ KENTLERDE İZLENEBİLECEK İŞARETLER: İSTANBUL TARİHİ YARIMADA'DA YIKILAN HAFIZA MEKÂNLARI VE FARKINDALIK ROTALARI” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Doç. Dr. Eren KÜRKÇÜOĞLU**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Doç. Dr. Eda YÜCESOY**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Bahar AKSEL ENŞİCİ
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi

Teslim Tarihi : 24 Mayıs 2024
Savunma Tarihi : 24 Haziran 2024



ÖNSÖZ

Öncelikli olarak kapısından ilk içeri girdiğim günden beri hayallerimi yaşamama ve mutlu bir öğrencilik hayatı geçirmeme sebep olan İTÜ Taşkışla ailesine ve öğrencilik hayatım boyunca kişisel olarak gelişmemin yanı sıra durmam gereken noktayı bana öğreten Kafkas Vakfı'na çok teşekkür ederim. Yüksek lisans sürecim boyunca bana desteklerini esirgemeyen sevgili danışmanım Doç. Dr. Eren KÜRKÇÜOĞLU'na, anneme, babama ve eşime ayrıca teşekkür ederim.

Haziran 2024

Gupse Arıhan



İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	vii
İÇİNDEKİLER.....	ix
KISALTMALAR	xi
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xiii
ŞEKİL LİSTESİ.....	xv
ÖZET.....	xvii
SUMMARY	xix
1. GİRİŞ.....	1
1.1 Tezin Amacı ve Araştırma Soruları.....	4
1.2 Tezin Kapsamı.....	6
1.3 Tezin Yöntemi.....	8
2. BELLEK VE HAFIZA UNSURLARINA DAİR KAVRAMSAL İNCELEME	11
2.1 Bellek	12
2.2 Kentsel Hafıza	15
2.3 Mekânsal Hafızanın ve Hafıza Unsurlarının Yıkılmasına Sebep Olan Faktörler	18
2.3.1 Savaşlar	20
2.3.1.1 Savaş sonrası yıkım örnekleri	21
2.3.1.2 İç savaşlar.....	23
2.3.2 Afetler	24
2.3.2.1 Taşkın.....	24
2.3.2.2 Deprem ve tsunamiler	25
2.3.2.3 Yangın	27
2.3.2.4 Volkanik patlamalar	27
2.3.2.5 Su seviyesi artışları	28
2.3.3 Politikalar	29
2.3.3.1 Modernist planlama.....	29
2.3.3.2 İç karışıklıklar	30
2.3.3.3 Kentsel dönüşüm projeleri	31
2.3.3.4 HES projeleri.....	32
2.3.3.5 2019 pandemisi	32
2.4 Mekânsal Hafızanın Restorasyonu: Rota	33
2.4.1 Rota Tasarımında Kentsel Tasarımın Önemi.....	44
2.4.1.1 Zemin kaplamaları	45
2.4.1.2 Oturma elemanları.....	46
2.4.1.3 İşaret ve bilgi levhaları.....	47
2.4.1.4 Aydınlatma elemanları	47
2.4.1.5 Sınırlandırıcılar	48

2.4.1.6 Su ögeleri.....	49
2.4.1.7 Sanatsal objeler	49
2.4.1.8 Bitkisel ögeler	50
2.4.1.9 Diğer ögeler.....	51
2.5 Farklı Ölçeklerde Kentsel Tasarım Uygulamalarına Örnekler.....	51
2.6 Bölüm Sonucu	52
3. TARİHİ KENTLERDE YIKIM DURUMU SONRASINDA	
İZLENEBİLECEK İŞARETLER: İSTANBUL TARİHİ	
YARIMADA ÖRNEĞİ	57
3.1 İstanbul'un Tarihsel Geçmişi ve Oluşumu	58
3.2 İstanbul'un Savaş Geçmişi	61
3.3 İstanbul'un Afet Geçmişi	63
3.4 İstanbul'un İmar Operasyonları Geçmişi	70
3.5 Bölüm Sonucu	73
4. İSTANBUL FATİH ALAN ÇALIŞMASI: YIKIM ETKİSİ FARKINDALIK	
ROTALARI	75
4.1 Seçilen Alanın Özellikleri	77
4.2 Çalışma Alanı Analizleri	77
4.3 Savaşlarda Zarar Görmüş Tarihi Alanlar	81
4.4 Depremlerde Zarar Görmüş Tarihi Alanlar	82
4.5 Yangınlarda Zarar Görmüş Tarihi Alanlar	83
4.6 Taşkınlar ve Diğer Afetlerde Zarar Görmüş Tarihi Alanlar.....	85
4.7 İmar Operasyonları Sonucu Zarar Görmüş Tarihi Alanlar.....	85
4.8 Yıkım Sentezi	87
4.9 İstanbul Fatih İçin Çalışılmış Rotaların İncelenmesi	89
4.10 Yıkım Etkisi Farkındalık Rotaları	91
4.11 Bölüm Sonucu	99
5. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ	101
KAYNAKLAR.....	111
ÖZGEÇMİŞ	131

KISALTMALAR

CBS : Coğrafi Bilgi Sistemleri





ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1 : Örnek rota incelemesi ve farkındalık konsepti ilişkisi.....	40
Çizelge 2.2 : Rotaların kentsel tasarım öğelerine göre incelenmesi.....	54





ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1: Tez Akış Şeması.....	8
Şekil 2.1: Bellek kelimesi anlamları	13
Şekil 2.2: Afetler.....	20
Şekil 2.3: Gazze Filistin'deki savaşa dair görüntüler.....	21
Şekil 2.4: Ukrayna Rusya Savaşı.....	22
Şekil 2.5 Çeçenistan Savaşı.....	22
Şekil 2.6 Akarmara terk edilmiş şehir, Abhazya.....	23
Şekil 2.7: Hiroşima	24
Şekil 2.8: Çin Sel Felaketi.....	25
Şekil 2.9: Haiti Depremi ve tsunami	26
Şekil 2.10: Hindistan Tsunami	26
Şekil 2.11: Londra Yangını.....	27
Şekil 2.12: İtalya Pompei volkanik patlaması	28
Şekil 2.13: Hollanda su seviyesi artışı	29
Şekil 2.14: Fransa, Sarı Yelekliler Olayı.....	31
Şekil 2.15: Yusufeli HES Projesi.....	32
Şekil 2.16: Pandemi dönemi Taksim	33
Şekil 2.17: Niagara Şarap Rotası	34
Şekil 2.18: Likya Yolu	35
Şekil 2.19 :Beyoğlu Kültür Yolu	38
Şekil 2.20: Çikolata Yolu	38
Şekil 2.21: Endüstriyel Kültür Rotası.....	39
Şekil 2.22: Bilbao Sokak Sanatları Rotası duvar resimleri örnekleri	41
Şekil 2.23: Newtown Miras Yürüyüşü Rotası haritası	42
Şekil 2.24: Newtown Miras Yürüyüşü Rotası kentsel tasarım öğelerine örnekler....	43
Şekil 2.25 :Perm Şehir Yürüyüşü Rotası yer boyamalarına örnek	43
Şekil 2.26: Perm Şehir Yürüyüşü Rotası haritası.....	44
Şekil 2.27: Zemin kaplaması örnekler.....	46
Şekil 2.28: Zemin kaplaması örnekleri (boyama).....	46
Şekil 2.29: Oturma elemanları örnekleri.....	47
Şekil 2.30: İşaret ve bilgi levhaları örnekleri.....	47
Şekil 2.31: Aydınlatma elemanları örnekleri.....	48
Şekil 2.32: Sınırlandırıcı örnekleri	48
Şekil 2.33: Su öğesi örnekleri	49
Şekil 2.34: Sanatsal obje örnekleri	50
Şekil 2.35: Bitkisel öğe örnekleri	51
Şekil 2.36: Diğer kentsel tasarım öğesi örnekleri	51
Şekil 2.37: Barselona süperblok.....	52
Şekil 3.1: J. Cramer'a göre 1918 yılı kent planı.....	67

Şekil 3.2: Ahşap binalar arası tuğla uygulaması.....	68
Şekil 3.3: Yangın yaşanan mahalleler.....	69
Şekil 3.4: Ahi Çelebi Camisi su baskını	69
Şekil 3.5: Tarihi Yarımada Prost Planı	71
Şekil 3.6: İmar operasyonları sonucu hasar gören çeşmeler.....	72
Şekil 4.1: Tarihi yarımada analizleri.....	79
Şekil 4.2: Sismik bölgeleme ve deprem hasar tahmini çalışmasına göre sıvılaşma oranları	80
Şekil 4.3: Tarihi yarımada bina durumu	80
Şekil 4.4: Savaş konsepti altında hasar gören noktalar.....	82
Şekil 4.5: Deprem konsepti altında zarar gören noktalar.....	83
Şekil 4.6: Yangın konsepti altında hasar gören noktalar	84
Şekil 4.7: İmar operasyonları sonucu hasar gören noktalar	86
Şekil 4.8: Tarihi yarımada yıkım etkisi sentezi	88
Şekil 4.9: Yedikule Kültür Rotası.....	89
Şekil 4.10: Sarnıç Temalı Kültür Rotası.....	90
Şekil 4.11: Kuş Sarayları Kültür Rotası.....	91
Şekil 4.12: Savaş Rotası önerisi.....	93
Şekil 4.13: Deprem Rotası önerisi	94
Şekil 4.14: Yangın Rotası önerisi	95
Şekil 4.15: Taşkın ve diğer yıkıcı unsurlara ait rota denemesi	95
Şekil 4.16: İmar operasyonları - politika rotası önerisi	96
Şekil 4.17: Rota süperozisyonu ve odak noktaları.....	97
Şekil 4.18: Bütüncül rota denemesi	97
Şekil 4.19: Ana rota önerileri.....	98
Şekil 4.20: Ana rota önerisi	99
Şekil 5.1: Yangın konsepti için kolaj çalışması.....	106
Şekil 5.2: Deprem konsepti için kolaj çalışması.....	106
Şekil 5.3: Savaş konsepti için kolaj çalışması	107
Şekil 5.4: İmar operasyonları - politika konsepti için kolaj çalışması	108
Şekil 5.5: Ana rota için kolaj çalışması	109

TARİHİ KENTLERDE İZLENEBİLECEK İŞARETLER: İSTANBUL TARİHİ YARIMADADA YIKILAN HAFIZA MEKÂNLARI VE FARKINDALIK ROTALARI

ÖZET

İnsanoğlunun yerleşik hayata geçmesiyle birlikte ilk adımları atılmaya başlanan kentleşme, günümüzde arkeoloji ve tarih bilimleriyle birlikte okunabilmektedir. Bu bağlamda ilk insanların yerleşim kriterlerini ya da çevre düzenlemelerini ve yerel davranışlarının kentsel mekâna nasıl yansıdığını onların seçimlerinden anlaşılmaktadır. Savaşların, afetlerin ve imar operasyonlarının , sosyal ve fiziksel çevre üzerinde her zaman yıkıcı etkileri olduğu bilinmektedir. Bu bağlamda şu sorular çok daha öncelikli hale gelmektedir: (I) Afetler veya bahsedilen diğer yıkıcı etkenler sonrasında kentlerin nasıl şekillendiği, (II) eski fiziksel veya kültürel yapının kentin mevcut haline nasıl referans verebileceği ve (III) "toplumsal hafızanın" nasıl korunacağı ve sürdürüleceği. Bellek, insan zihninin bilgiyi depolama, işleme ve geri çağırma yeteneğidir. Çevresel etkiler, yaş, genetik faktörler, sağlık durumu, motivasyon, dikkat ve diğer bilişsel yetenekler bellek üzerinde birçok önemli etkiye sahip olmaktadır. "Hafıza mekânı", hatırlanacak anlık bilgiyi gerçek veya hayali bir mekânda görselleştiren kişiler için görsel bir ifade ve hatırlama sistemi olduğundan, bu mekânlar hatırlamayı güçlendirebilmekte ve bilgiyi daha organize bir şekilde hatırlama sürecine yardımcı olabilmektedir. Başka bir deyişle, hafıza mekânları belleğin bilişsel düzeydeki yerini desteklemekte ve tarihsel koruma, kültürel mirasın sürdürülebilirliği ve toplumsal kimlik oluşumu gibi alanlarda önemli bir rol oynamaktadır. Bu çalışmanın ana odağı "birçok yıkıcı etkiyle mücadele ederken kentsel belleği nasıl koruyabiliriz?" sorusudur. Çalışmanın ana araştırma sorusu ise: "Savaşlar, afetler ya da politik unsurlar sonucunda zarar görmüş alanların unutulmaması ve kentsel belleğe katkı sağlaması ya da gelecek nesiller için farkındalık sağlayarak kent mekânının yeniden anlamlandırılması açısından İstanbul Tarihi Yarımada içerisinde bütüncül bir kentsel farkındalık rotası oluşturulabilir mi?" şeklindedir. İstanbul Tarihi Yarımada'da yangın ve deprem gibi afetlerden zarar görmüş ya da yıkılmış olanlar da dahil olmak üzere İstanbul'daki tarihi yapıların izlerini bir haritalama çalışması üzerinde takip eden bir farkındalık rotası oluşturmaktır. İlk aşamada ülkemizdeki yıkıcı etkenler, yıkım etkisinin bellek üzerindeki olası kayıpları, kentsel kimlik öğeleri ve bellek mekânları literatür araştırması, tarihi haritalar ve hava fotoğrafları üzerinden analiz edilecektir. İkinci aşamada, kentin tarihi yapılarını, afetlerden ve diğer zarar verici faktörlerden etkilenen alanları keşfetmek isteyenler için olası rota noktaları arasındaki eğitim, mesafe ve ulaşım alternatifleri incelenerek farkındalık rotaları oluşturulacaktır. Bu rotalar temel olarak kentin tarihsel evrimine ve afetlerle olan ilişkisine vurgu yaparken, her durakta yer alan bilgilendirme panoları, rehberler veya diğer materyaller aracılığıyla ziyaretçilerin afetlere karşı bilinçlenmesini sağlayacak bilgiler sunmaktadır. Son olarak, bu kapsamlı çalışma ile kent sakinlerinin, şehir plancılarının ve turizm

yetkililerinin afetlere/yıkıcı faktörlere karşı hazırlıklı olma ve tarihi yapıların korunması konusunda farkındalıklarının artırılması hedeflenmektedir.



FOLLOWING THE TRACES OF DESTRUCTION IN HISTORICAL CITIES: MEMORY SPACES AND AWARENESS ROUTES IN THE HISTORICAL PENINSULA OF ISTANBUL

SUMMARY

Urbanization, which started to take its first steps with the transition of human beings to settled life, can be read together with archaeology and history sciences today. In this context, the settlement criteria or environmental arrangements of the first people and how their local behaviors were reflected in the urban space can be understood from their choices. It is known that wars, disasters and rigid planning decisions always have devastating effects on the social and physical environment. In this context, the following questions become much more pressing: (I) how cities are shaped in the aftermath of disasters or other destructive factors, (II) how the old physical or cultural structure can refer to the current state of the city, and (III) how to preserve and maintain "social memory". Memory is the ability of the human mind to store, process and recall information. Environmental influences, age, genetic factors, health status, motivation, attention and other cognitive abilities have many important effects on memory. Since "memory space" is a visual expression and recall system for people who visualize the immediate information to be remembered in a real or imaginary space, these spaces can strengthen recall and help the process of remembering information in a more organized way. In other words, memory spaces support the cognitive level of memory and play an important role in areas such as historical preservation, sustainability of cultural heritage and social identity formation. In addition, spatial memory is a concept that is shaped by a society having similar memories in similar places. Destructive factors such as wars, disasters and politics can weaken, change or even destroy spatial memory. Since culture has a deep relationship with physical space, damage to space can have a negative impact. The main focus of this study is "how can we preserve urban memory while struggling with many destructive effects?". The main research question of the study is: "Can a holistic urban awareness route be created in the Historic Peninsula of Istanbul in order not to forget the areas damaged as a result of wars, disasters or political factors and contribute to urban memory or to reinterpret the urban space by providing awareness for future generations?". The aim of the study is to create an awareness route that follows the traces of historical buildings in Istanbul, including those damaged or destroyed by disasters such as fires and earthquakes in the Historic Peninsula of Istanbul, on a mapping study. In the study, the Historic Peninsula area of Fatih District was analyzed to identify the memory elements that were subjected to destruction but still bear their traces. Awareness routes have been proposed to protect memory sites and raise awareness against possible destructive factors. These routes function as an important tool to enhance not only the historical beauties of Istanbul, but also its social resilience and level of awareness against disasters. While following the historical traces of Istanbul, it emphasizes the importance of the lessons learned from past disasters and the steps to be taken for the

future. In the first stage, the destructive factors in our country, the possible losses of the destruction effect on memory, urban identity elements and memory spaces were analyzed through literature research, historical maps and aerial photographs. In the second stage, awareness routes were created by examining the slope, distance and transportation alternatives between possible route points for those who want to explore the city's historical buildings and areas affected by disasters and other damaging factors. Within the scope of the study, five different routes were created under a total of five concepts, and in order to create these routes, maps were produced with the literature study on five different concepts: fire, earthquake, strict planning policies, flood and other disasters. It was tried to answer the question of whether a holistic route could be created by overlapping the concept-based routes that emerged with the maps produced. Although it is not possible to design a route through the Historic Peninsula that can be traveled only on foot, a holistic route can be created with different transportation alternatives. Urban design and the route should be considered together in the route proposals for the Historic Peninsula under the influence of demolition. In this direction, the proposed route should be considered together with elements such as floor paintings, street arts, compatible lighting elements, garbage bins, boundary elements, bus stops, information boards that will not harm the historical texture. While these routes basically emphasize the historical evolution of the city and its relationship with disasters, information boards at each stop provide information to raise awareness of visitors against disasters through guides or other materials. Throughout the route, the slope of the streets is taken into account for walking comfort and an experience is offered where areas with high historical texture and tourism potential are visited. The main route is 11 km long in total, and according to Google Maps, it takes approximately 3 hours to complete the route. Finally, this comprehensive study aims to raise the awareness of city residents, urban planners and tourism authorities on preparedness for disasters/disruptive factors and protection of historic buildings. This kind of project covers a wide range of topics such as history, culture and safety, raising awareness in a broad context. Awareness routes not only offer visitors the opportunity to discover the historical heritage of the city, but also carry the mission of disaster preparedness and raising social awareness.

1. GİRİŞ

Bellek, insan zihninin bilgiyi saklama, işleme ve hatırlama yeteneğidir. Kısa vadeli ve uzun vadeli olmak üzere iki ana kategoride incelenmektedir. Kısa vadeli bellek, anlık bilgiyi saklama ve kullanma kapasitesine sahipken, yani az miktardaki bilginin geçici olarak tutulduğu yerken uzun vadeli bellek bilgiyi daha kalıcı bir şekilde saklama ve geri çağırma kapasitesine sahip olmaktadır (Baddeley ve diğ, 2014). Bellek yani hafıza süreci, zamanla değişmekte ve çeşitli faktörler tarafından etkilenebilmektedir. Çevresel etkiler, yaş, genetik, sağlık durumu, motivasyon, dikkat durumu ve diğer bilişsel yetenekler, bellek üzerinde etkili olabilmektedir (Gezici ve Şekeroğlu, 2022). Hafıza mekânı ise, genellikle görsel bir anlatım ve hatırlama sistemi olarak öne sürülmektedir. Bu teknikte, kişi hatırlamak istediği bilgileri gerçek veya hayalî bir mekânda görselleştirmektedir (Özkaynak, 2023). Bellek elde edilen bilgilerin depolandığı ve vakti geldiğinde ortaya çıkan bilgilerin yeri olarak tanımlanırken; hafıza mekânı, hatırlamayı kolaylaştıran bir teknik olarak bilgiyi daha organize bir şekilde hatırlama sürecine yardımcı olabilmektedir (Eroğlu, 2012). Yani hafıza mekânı, belleğin bilişsel düzeydeki yerini desteklemeye çalışırken; bellek, kent mekânında tarihi koruma, kültürel mirasın sürdürülebilirliği ve toplumsal kimlik oluşturma gibi alanlarda önemli bir rol oynamaktadır. Kent mekânında korunan tarih ve toplumsal kimlik gibi değerlerin birikimi ile kentsel hafıza oluşmaya başlamaktadır. Kentsel hafıza, bir şehrin veya bir yerleşim alanının geçmişi, kültürel mirası, tarihi olayları ve toplumsal deneyimleri hakkındaki bütünleşik bilgi ve anıların toplamından oluşan soyut bir bütünlüktür (Günaçan ve Erdoğan, 2018). Bu kavram, bir toplumun veya bir şehrin tarihini, mirasını ve kimliğini oluşturan tarihi yapılar, hikayeler, anılar, geleneksel ve kültürel pratikler gibi unsurları içermektedir. Belleği yaş, sağlık durumu, motivasyon vb. faktörler etkilerken kentsel belleği ise etkileyen durumlardan bazıları afetler, savaşlar, imar operasyonları olabilmektedir.

Doğal, teknolojik veya insan kaynaklı sebeplerden ortaya çıkan olaylar sonucunda büyük ölçüde zarara ve kayba yol açan ani ve geniş çaplı felaketler afet olarak adlandırılmaktadır. Afetler, insanlara ve onların yaşam alanlarına zarar veren bütün olaylardır (Dikmenli ve Gafa, 2020). Bu olaylar, can kaybına, fiziksel zarara, ekonomik kayıplara ve toplumsal sorunlara neden olabilmektedir. Doğal afetler, depremler, seller, tsunamiler, kasırgalar, volkanik patlamalar, kuraklık ve çığ gibi doğal süreçler sonucunda meydana gelebilmektedir. Bunlar genellikle doğanın etkisi altında gerçekleşerek; insanlar, binalar, altyapı ve çevre üzerinde zararlara sebep olabilmektedir. Teknolojik veya insan kaynaklı afetler; endüstriyel kazalar, nükleer patlamalar, kirlilik olayları, kaza sonucu patlayan depolar, savaşlar ve yangınlar gibi insan faaliyetleri sonucunda meydana gelebilmektedir. Bu tür afetler de genellikle ciddi hasara, çevre kirliliğine, sağlık sorunlarına ve ekonomik sorunlara neden olabilmektedir (Sağ, 2016). Bu çalışma kapsamında afet türleri, yıkıcı etkisi olan insan faaliyetleri ve politikalar için yer yer yıkım etkisi olan unsurlar kavramı kullanılmıştır. Yıkım etkisi olan unsurlar, insanların yaşamlarını, mülklerini ve doğal çevreyi etkilerken acil müdahale, kurtarma çalışmaları, yardım faaliyetleri ve uzun vadeli iyileştirme süreçlerini gerektirmektedir. Etkilerini azaltmak ve zararları en aza indirmek için afet yönetimi ve hazırlık faaliyetleri, toplumlar tarafından önemli bir konu olarak ele alınmaktadır. Bu kapsamda afetlerin önceden tahmin edilmesi, hazırlık planları oluşturulması, acil müdahale ekiplerinin eğitilmesi ve toplumların bilinçlendirilmesi önem arz etmektedir. Çalışma kapsamında, İstanbul Tarihi Yarımada bölgesi yıkım unsurlarının etkisi incelenecek olup, “Birçok yıkıcı etkiyle mücadele ederken kentsel belleği nasıl koruyabiliriz?” ve “Kentsel belleğin korunmasına araç olarak bir rota oluşturulabilir mi?” sorularına cevap aramaya çalışılacaktır.

İstanbul, tarih boyunca önemli medeniyetlere ev sahipliği yapmış olan, farklı kültürleri, dinleri, grupları içerisinde barındıran tarihi bir şehirdir. İstanbul'un tarihçesi, antik çağlara kadar uzanmaktadır. Bugün İstanbul, Türkiye'nin en büyük şehri ve hem Türkiye'nin hem de dünyanın ekonomik olarak önemli bir merkezidir. Tarihi yapıları, kültürel mirası, boğazı ve coğrafi konumuyla dünyada önemli bir turistik lokasyon olarak kabul edilmektedir. Avrupa ve Asya kıtaları arasında bir köprü görevi gören İstanbul, tarihi zenginliği ve manzaralarıyla tanınmaktadır. İstanbul, tarih boyunca çeşitli afetler, savaşlar ve çeşitli yıkımlarla karşılaşmış olup; bu yıkımların bazıları

büyük hasarlara yol açtığı bilinmektedir. 1453 İstanbul'un Fethi, 1559 Büyük İstanbul Depremi, 1663 Çınaraltı Depremi, 1894 Büyük İstanbul Depremi, 1908 Çırçır Yangını, 1999 Marmara Depremi ve 1936 Henry Prost İstanbul Planı gibi olumsuz durumlardan kaynaklı şehrin yıkımlar yaşadığı aktarılmaktadır (Ürekli, 2010). Bu tür olaylar, şehirdeki altyapıyı, tarihi yapıları ve toplumu ciddi şekilde etkilemektedir.

İstanbul gibi tarihi alanlarda hafıza mekânının sürdürülebilirliğine katkı sunabilmek için rotalar bir araç olarak kullanılabilir. "Rota", genellikle bir yolculuk ya da seyahat sırasında izlenecek yol anlamına gelmektedir. İlk defa turizm faaliyetlerinin artmasının ardından "Turizm Rotaları/Güzergâhlar" olarak literatüre girmiştir (Kervankıran ve Çuhadar, 2017). Rota kelimesi, seyahat edilecek yerlere ulaşmak için izlenecek belirli bir yol veya yöntemi ifade etmektedir. Rota, seyahat edilen mesafeye, hedefe ve tercihlere bağlı olarak belirlenmektedir. Bu terim genellikle harita ve navigasyon cihazları gibi araçlarla kullanılırken, seyahat planı veya uçuşlar gibi çeşitli taşımacılık faaliyetlerinde de kullanılmaktadır. Rotanın çeşitleri, seyahatin niteliğine, amaçlarına, ulaşım aracına ve kullanılan yöntemlere göre değişebilmektedir. Bazı temel rota türleri şu şekildedir: Karayolu Rotası, Havayolu Rotası, Denizcilik Rotası, Yaya Rotası, Bisiklet Rotaları, Turistik Rotalar, Kültür Rotası, Lezzet Rotaları, Sanat Rotası, Doğa ve Macera Rotası, Tarih ve Arkeoloji Rotası. Rotalar, belirli bir konsept, ilgi alanı veya tema etrafında yapılan seyahatleri kapsayabilmekte ve insanlara o alanda zenginleştirilmiş deneyimler sunmayı amaçlamaktadır. Bu çalışma kapsamında ele alınacak rota türü olarak hafıza rotalarına örnek olan "Farkındalık Rotaları" incelenmektedir. "Farkındalık", bir kişinin çevresinde olup biten olayları, olguları, hisleri, düşüncelerini ve fiziki çevreyi algılaması ve fark etmesi durumudur. Bu terim, genellikle zihinsel farkındalık (mindfulness) veya bilinçli farkındalık (awareness) olarak ifade edilmektedir (Nyaniponika, 1973; aktaran Altan, 2021). Zihinsel farkındalık (mindfulness), anda yaşananları bilinçli bir şekilde algılama ve fark etme ile ilgiliyken, bilinçli farkındalık (awareness) duyguları tanıma, ifade etme ve yönetme yeteneğiyle ilgili bulunmaktadır. Bilinçli farkındalık mevcut durum yani anda olmak hakkındaki düşünme yeteneğidir (Altan, 2021). Farkındalık, bir kişinin içsel dünyasını, çevresini ve etkileşimlerini derinden anlamasına, dikkatli bir şekilde hareket etmesine ve daha sağlıklı kararlar almasına yardımcı olmaktadır. Farkındalık rotası, genellikle kişisel farkındalığı geliştirmeyi amaçlayan bir terim olarak kullanılmaktadır. Burada konu edilen farkındalık türü duyguları ve düşünceleri

anımsama ile ilgili olarak, İngilizce karşılığı awareness olan bilinçli farkındalıktır. Bu çalışma kapsamında çalışan farkındalık rotaları mevcut durumun algılanması ve fark edilmesi ile de ilişkilidir ancak; duyguları tanıma, belleğin yeniden inşası ile geleceği düşleyebilme ve alınan bilgilerle rotanın bulunduğu fiziksel alana ve alanın içinde bulunduğu şartlara dair farkındalık sahibi olmaktır. Farkındalık rotaları, çevresindeki değişikliklerin yada olası etkenlere dair kişinin algısının yüksek olması olarak açıklanabilirken, aslında örneğin imar operasyonları ya da savaşlar sonucu oluşan yıkımlara karşı çevresel etkiye dair farkındalık, politik bir eylem olarak kabul edilebilmektedir. Kent mekanı ekonomik, kültürel ya da politik sebeplerden sürekli bir değişim halindedir ve bu değişim sırasında kentsel tasarımın varlığı, katılımcı politikalar ile farkındalık oluşturulması hedeflenen hususlar ortaya konmaktadır (Bostan ve diğ., 2020). Bu bağlamda farkındalık rotaları belediyeler ya da şehir plancıları tarafından tasarlanabilir ancak bu rotaların oluşturulabileceği farkındalık unsurları kültürel dinamikler, kentlilerin bakış açısı ya da coğrafi olaylardan kaynaklanabilmektedir. Farkındalık rotalarının politik bir noktasının bulunmasına rağmen, aynı zamanda bir kentsel tasarım aracı olduğu ve rota içerisinde kentsel tasarım öğelerini barındırarak rota kullanıcılarına ve kent sakinlerine farklı kentsel deneyimler sunabileceği söylenebilmektedir. Özetle farkındalık rotaları, kentlerin politik eylemlere mekan sağlamasından kaynaklı politika temelli konularda kentlilerin farkındalık oluşturulmasını istedikleri hususlar için tasarlanabilmesine rağmen rotanın yürünebilirliği, sokak ve kamusal alanların yeniden değerlendirilmesi vb. parametrelerin değerlendirilmesi ile kentsel tasarım odağında incelendiğinde bir araç olarak kabul edilebilmektedir (Akbarishahabi, 2022).

1.1 Tezin Amacı ve Araştırma Soruları

Giriş bölümünde önemi belirtilen noktalara referans veren çalışmanın amacı olarak farkındalık rotaları kentlilere; afetlerin etkileri, afet sonrası yapılması gerekenler, afete hazırlıklı olmak, tarihi alanların sürdürülebilirliğini sağlamak ve afet sonrası yeni kurulan alanlarda dikkat edilmesi gereken noktalar dair ipuçları verecektir.

1960 yılında Avrupa Konseyi'nin kültür alanlarında farkındalığı arttırmak amaçlı çalışmasında Avrupa ortak mirasının seyahatler ile tekrar keşfi düşüncesi ortaya çıkmıştır ve bu fikir ile seyahatin kültürel bir faaliyet olduğu ortaya konmaya başlanmıştır (Kuruç, 2018). Kültürel bir faaliyet olarak seyahat fikri zaman içerisinde

seyahat rotalarının oluşturulması ile zenginleşmiş olup, bu durum temelde bir amaç çevresinde farkındalık oluşturacak rotalar ile seyahat etmek anlamını taşımaktadır. Çalışma kapsamında farkındalık rotaları, şehrin tarihi yapılarını ve afetlerin etkilediği bölgeleri keşfetmek isteyenler için tasarlanmıştır. Bu rotalar, her durakta bilgilendirici panolar, rehberler veya diğer materyaller aracılığıyla ziyaretçilere yıkım unsurlarına karşı farkındalık oluşturacak bilgiler sunarken; şehrin tarihi ve afetlerle olan ilişkisini vurgulayarak ziyaretçilere bilinçlendirme sağlamayı amaçlamaktadır. Bu tür bir rota aynı zamanda şehir sakinlerine, şehir plancılarına ve turizm yetkililerine afet hazırlığı, risk yönetimi ve tarihi yapıların korunması konularında farkındalığı arttırabilmektedir. Sürdürülebilir bir turizm yaklaşımı ile, bu rotalar şehirdeki tarihi yapıların korunması, afetlere hazırlık ve toplum bilinci konularında önemli bir rol oynayabilmektedir. Bu tür bir proje, tarih, kültür ve güvenlik gibi birçok farklı konuyu içererek geniş bir kapsamda farkındalık yaratabilmektedir. Farkındalık rotaları, ziyaretçilere sadece şehrin tarihi mirasını keşfetme fırsatı sunmanın ötesinde, afetlere karşı hazırlıklı olma ve toplumsal farkındalık oluşturma misyonunu ve kente fiziksel olarak katkı sağlama amacını da taşımaktadır.

Bu çalışmada İstanbul'un tarihi yapıları ve afetler arasındaki ilişkiyi vurgulayan farkındalık rotaları, ziyaretçilere şehrin kültürel zenginliğini keşfetme fırsatı sunarken aynı zamanda şehrin afetlere olan duyarlılığını ve etkilenme geçmişini de gözler önüne sermektedir. Oluşturulan rotalar, tarihi mekânları ziyaretçilerinin sadece yapıların güzellikleri ve tarihleri hakkında bilgilendirmekle kalmayarak, aynı zamanda yıkım unsurlarının geçmişte ve günümüzde şehir üzerindeki etkilerini anlamalarına yardımcı olmaktadır. Sadece tarihi yapıları görmekle kalmayıp aynı zamanda bu yapıların yıkım kavramı ile ilişkisini gözlemleyerek, ziyaretçilere deprem, yangın gibi doğal afetlerin; savaş, imar operasyonları gibi olumsuz beşeri durumların etkilerini ve şehirdeki dönüşüm süreçlerini anlatarak bilinçlenmelerini için kentsel hafızaya katkı sunulması oldukça önemli bulunmaktadır. Bu rotalar, İstanbul'un sadece tarihi güzelliklerini değil, aynı zamanda toplumsal dayanıklılığını, afetlere karşı bilinç düzeyini arttırmak ve kentsel tasarıma katkı sunmak adına önemli bir araç olarak işlev görmektedir. Rotalar, İstanbul'un tarihten gelen işaretlerini takip ederken; şehrin geçmiş afetlerden çıkardığı derslerin ve gelecek için alınacak adımların önemini vurgulamaktadır. Bu çalışma, yerli ve yabancı turistlere kentin karşı karşıya kalabileceği yıkıma dair farkındalık oluşturmaktır. Rota, yabancı turistler için daha çok kenti hızlıca gezmeye,

saklı köşelerini görmeye ve kentin yıkım geçmişine dair bilgi edinmeyi sağlayabilmektedir. Aynı zamanda rotanın önerildiği şekli ile kullanımı İstanbul'da diğer ilçelerde yaşayan yerli turist diyebileceğimiz kent sakinlerinin, kentin kültürel ve tarihi çekirdeğinde geçmişte karşı karşıya kalınan ve gelecekte yaşanabilecek olası yıkımların farkına varması ve bu doğrultudaki kentsel tasarım politikalarını desteklemesi öngörülmektedir.

Bu amaç doğrultusunda çalışmanın ana araştırma sorusu şu şekilde belirtilmiştir:

Savaşlar, afetler ya da politik unsurlar sonucunda zarar görmüş alanların unutulmaması ve kentsel hafızaya katkı sağlaması ya da gelecek nesiller için farkındalık sağlayarak kent mekânının yeniden anlamlandırılması açısından İstanbul Tarihi Yarımada içerisinde bütüncül bir kentsel farkındalık rotası oluşturulabilir mi?

Çalışmanın alt soruları ise şu şekilde sıralamaktadır:

İstanbul Tarihi Yarımada içerisinde savaşımlardan ya da yangınlardan zarar görmüş alanların tespit edilmesi ile kentsel hafızaya katkı sağlayacak bir savaş farkındalık rotası gibi alt farkındalık rotaları oluşturulabilir mi?

İstanbul Tarihi Yarımada içerisinde oluşturulabilecek bir rota ile turistlere İstanbul'un karşı karşıya kaldığı yıkım unsurlarına dair farkındalık oluşturabilecek bir gezi güzergâhı oluşturulabilir mi?

İstanbul Tarihi Yarımada içerisinde oluşturulabilecek bütüncül bir rota kentsel tasarım açısından kente katkı sağlar mı?

1.2 Tezin Kapsamı

Çalışma temelde 5 ana bölümden oluşmaktadır. Bu bölümler; Giriş(I), Kavramsal Çerçeve (II), Tarihi Kentlerde Yıkım Durumu Sonrasında İzlenebilecek İşaretler: İstanbul Tarihi Yarımada Örneği (III), İstanbul Fatih Alan Çalışması – Yıkım Etkisi Farkındalık Rotaları (IV) ve Değerlendirme ve Sonuç (V)' tur (Şekil 1.1).

Beş bölümden oluşan çalışmanın birinci bölümünde Giriş başlığı altında amaç, araştırma soruları, kapsam ve yöntemden bahsedilmektedir.

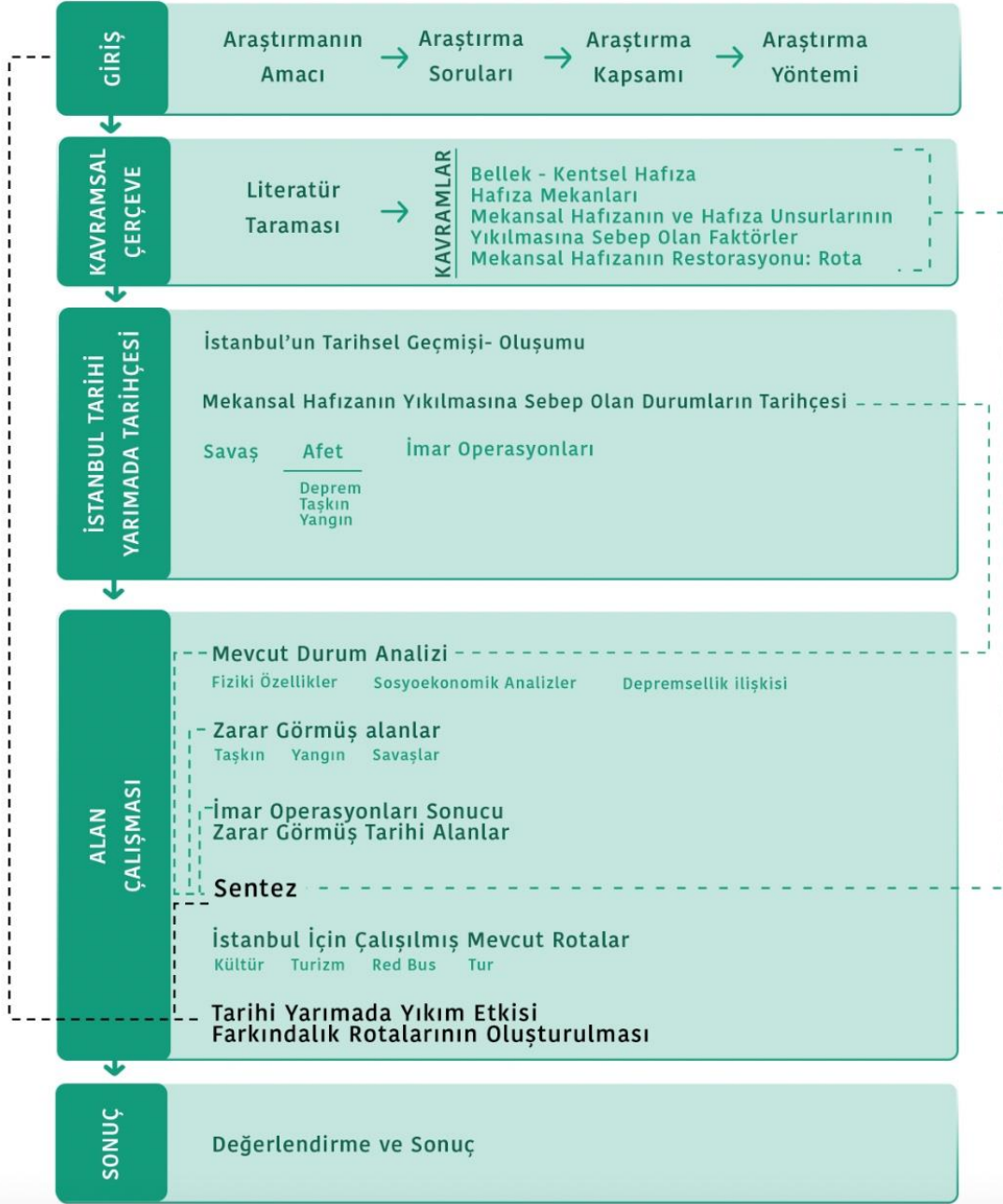
Çalışmanın ikinci bölümünde kavramsal çerçeve ele alınmaktadır. Bu doğrultuda bellek, kentsel hafıza, hafıza mekânları, afetler, savaşlar, imar operasyonları gibi yıkıcı unsurlar ve örnekleri, rota türleri ve genellikle Dünya örnekleri açıklanmaktadır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde bellek, kentsel hafıza, hafıza mekânları, afetler, savaşlar, imar operasyonları gibi yıkıcı unsurlar, rota türlerine yönelik kavramsal olarak yapılan incelemeye ve dünya örneklerine ek olarak, kavramların İstanbul Tarihi Yarımada ölçeğinde tarihçesi ve örnekleri incelenmektedir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde İstanbul Tarihi Yarımada'nın fiziksel, sosyolojik ve ekonomik araştırmaları yapılarak, sonrasında yıkım unsurlarının ayrı ayrı etkileri analiz edilmektedir. Bölüm içerisinde yapılan analizler sonucunda bir yıkım sentezi oluşturularak, ardından bu yıkım sentezi kullanılarak yıkıcı unsurlar özelinde (örneğin yangın ya da imar operasyonları gibi) birden fazla farkındalık rotası oluşturulmaktadır. Oluşturulan özel rotaları odak noktaları harita üzerinde belirlenerek bütüncül tek bir farkındalık rotası oluşturulmaya çalışılmaktadır.

Çalışmanın beşinci ve son bölümünde genel bir değerlendirmenin ardından araştırma sorularının cevap verilmektedir. Ek olarak yapılan analizlerin sonuçlarına yer verilerek, oluşturulan rotanın hangi noktalarda kullanılabileceği ve ne açıdan değerlendirilebileceğine dair çıkarımlarda bulunmaktadır.

ARAŞTIRMA AKIŞ ŞEMASI



Şekil 1.1: Tez Akış Şeması.

1.3 Tezin Yöntemi

Bellek kavramına, hafızanın psikolojik ve sosyolojik anlamlarının yanı sıra çalışma içerisinde daha çok kentsel hafıza ile ilişkilendirilerek yer verilmektedir. İstanbul'un tarihi yapılarını kapsayan hafıza mekânları üzerinden yıkım etkisi olan unsurların arasındaki ilişkiyi belgelemek ve farkındalık rotalarını oluşturmak için çalışmanın

araştırma yöntemi olarak, literatür taraması, arşiv araştırmaları, gözlem, CBS tabanlı veri analizi, tarihi haritalar, dijital haritalamalar ve Google Maps haritaları kullanılmaktadır.

Çalışma literatür taraması, analiz ve alan çalışması olarak üç aşamadan oluşmaktadır. Bellek, kentsel hafıza ve mekânsal hafıza kavramları irdelenmekte ve seçilen alan özelinde fiziksel, sosyolojik ve ekonomik açıdan yapılan analizler ile beraber değerlendirilmeye çalışılmaktadır.

Yıkım unsurlarına dair arşivlerde belgelenen fotoğraflar ve yazılı metinler incelenmektedir. Buna ek olarak CBS tabanlı veri kullanılarak sivil mimari örnekleri, tarihi yapılar, tarihi güzergâhlar, meydanlar, odaklar, sınırlar, coğrafi analizler yapılmıştır. Bu analizler yine CBS ortamında çakıştırılmıştır ve yıkım sentezinin altlığı oluşturulmuştur. Çalışmanın sentezinde ayrıca İstanbul tarihi yarımada ölçeğinde üretilmiş dijital haritalar, örnek rota haritaları incelenmiş ve faydalanılmıştır.

Literatür taraması, tarihi haritalar, arşiv belgeleri ve fotoğrafları, CBS tabanlı veri analizi sonuçları, örnek rota çalışmaları ve dijital haritalar kullanılarak yapılan sentez sonucunda oluşturulan birden fazla rotanın çakıştırılması ve odak noktalarının yorumlanması ile İstanbul Tarihi Yarımada içerisinde yıkım unsurlarına dair farkındalık oluşturma konseptine uygun olarak haritalamalar ile farkındalık rotaları oluşturulmuştur.

Rotaların güzergah alertanatifleri ve yönlenmesi eğim, mesafe ve toplu taşıma alternatiflerinin değerlendirilmesi sonucunda oluşmaktadır. Rota üzerinde bulunan iki nokta arasındaki olası güzergahlardan yürüyüş konforu en rahat olan, eğimi %0-5 arasında bulunan aralıktaki en kısa mesafelerin seçilmesi ile tasarlanmaktadır. Bu nedenle hem alt hemde ana rotaya dahil edilemeyen bazı yıkıcı unsurlardan etkilenmiş noktalar bulunmaktadır. Bu noktalar odak noktaların belirlenmesi ve alt rotaların çakıştırılması sonucunda olabildiğince ana rota çevresinde değerlendirilmektedir.



2. BELLEK VE HAFIZA UNSURLARINA DAİR KAVRAMSAL İNCELEME

Bellek, insanlık tarihinde yer alan temel bir kavramdır. Geçmişin ve günümüzün anlamlandırılmasında yüz yıllardır kullanılan bellek, insan zihninin bilgiyi saklama, işleme ve hatırlama yeteneğidir. Sosyolog Émile Durkheim'in ileri sürdüğü düşünceye göre, "her toplumun geçmişle sürekli bir ilişki içinde olma ihtiyacı duyduğu ve bunu sergilediği" bir gerçeklikten oluşmaktadır (Halbwash, 1992; aktaran Misztal, 2003). Yani bellek, insanlar ve toplumlar için geçmiş deneyimlerini, kimliklerini ve bilgilerini koruma ve aktarma amacıyla kullanılan hayati bir araç durumundadır.

İnsanlar bilgiyi aktarma aracı olarak belleği kullanırken, belleğin yer edinme çabasından kaynaklı mekân ile ilişki kurmaktadır. Kentsel mekân, bireylerin belleğinde depoladıkları bilginin yer edindiği ortamdır. Kentsel mekânda yer edinen kentsel hafıza; tarih, mimari, sözlü tarih, göç ya da kişisel deneyimler gibi birçok faktörden etkilenmektedir. Değişen ve dönüşen kentsel hafızanın korunması, sürdürülebilir kentler oluşturmak ve kent kimliğini korumak açısından büyük önem taşımaktadır (Sayar ve Akın, 2017). Kentsel hafızanın yer bulduğu hafıza mekânları, kent içerisinde toplum tarafından ortak anlamlar yüklenen, kent imajı için oldukça değerli olan ve ek olarak, tarih içerisinde yaşanan olayların birden fazla kişinin ortak anılar aracılığı ile kalıcı hale gelen kentsel hafızanın saklandığı konumlardır. Hafıza mekânları, oluşması için birçok kişinin hafızasında olayların ve olayların yaşandığı yerin benzer şekilde akılda kalmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

Kentsel hafızanın etkilendiği faktörlere ek olarak zarar gördüğü durumlarda bulunmaktadır. Bunlar savaşlar, afetler gibi toplumların hem fiziksel hem sosyal açıdan zedelendiği durumlar ya da politikalar gibi kentin fiziksel çevresini doğrudan, sosyal çevresini ise dolaylı olarak etkileyen faktörler olabilmektedir. Bu faktörler kentin fiziksel mekânının da kalıcı yıkımlara sebep olabildikleri gibi, kentsel hafızanın zarar görmesine hatta yok olmasına sebep olabilmektedir. Kentsel hafızanın yıkımına sebep olan olayların farkında olmak aslında belleğin sürdürülebilirliğine katkı sağlayabilir. Bu konuda rotalar kentsel mekânda bilgi edinimi noktasında iyi bir

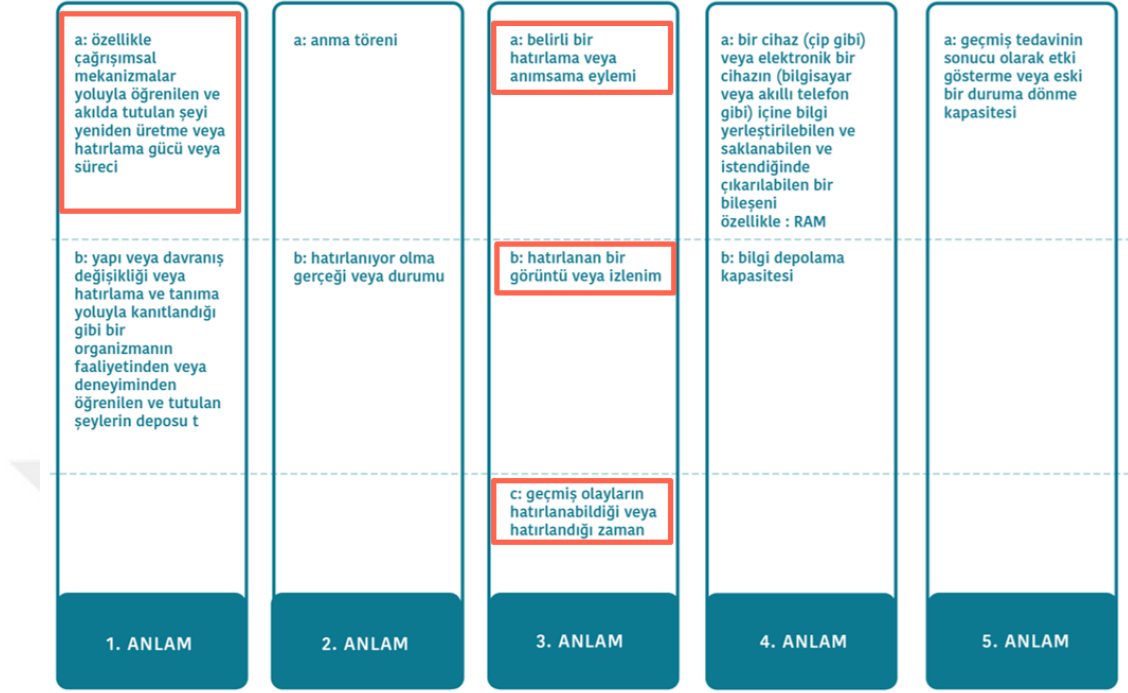
seçenek oluşturmaktadır (Topçu, 2021). Deneyimsel yollarla aktarılan bilginin bireylerin belleğinde daha kalıcı olmasından kaynaklı olarak, rotalar kentsel hafızanın korunmasında önemli bir rol oynamaktadır. Rotalar, turizm rotaları, gastronomi rotaları, tarih rotaları, kentsel oyun rotaları, yürüyüş rotaları, kültür rotaları ve farkındalık rotaları gibi çeşitlendirilebilmektedir. Bir konu hakkında farkındalık oluşturma amacı taşıyan rotalar güzel bir seçenek olarak kentlilerin karşısına çıkmaktadır (Vural, 2019). Farkındalık rotaları ile kentliler, hafıza mekânlarının ya da kentsel hafızaya zarar veren olayların etkisi belleklerinde bilgi olarak saklayabilmekte ve hatta gelecekte kentsel hafızaya zarar verebilecek olası yıkım unsurları hakkında farkındalık sahibi olabilmektedir.

2.1 Bellek

Bellek, birçok dilde "saklama yeteneği" veya "bellek" olarak tanımlanmış olup, aslında köken itibarıyla Arapçada "hfz" kökünden gelmektedir (TDK, 2021). Bu anlamda belleğin anlamı itibarıyla kişinin ya da kişilerin dikkatini çeken, aklında tuttuğu depo alanları olduğunu söylenebilmektedir. Kişinin olay ve olguları depolama şekilleri de değişkenlik gösterebilmektedir.

Çevresel etkiler, yaş, genetik faktörler, sağlık durumu, motivasyon, dikkat ve diğer bilişsel yetenekler, bellek üzerinde etkili olan faktörlerdir. ABD merkezli bir yayınevi olan Merriam-Webster'in sözlüğüne (2023) göre bellek kavramının beş farklı anlamı bulunmaktadır (Şekil 2.1). Özetle; yeniden üreterek hatırlama gücü (1), bir olaya saygı göstermek (2), bir bilginin parçasını hatırlama ve geri çağırma (3), bilginin saklanabildiği bir cihaz-ip (4) ve bir materyalin eski durumuna geri dönebilmesi kapasitesi (5). Belleğin bu beş anlamı içerisinden kentsel hafıza kavramına en iyi açıklayan anlam üçüncü anlam olan "bir olayı veya bilgi parçasını tanıma yeteceği ya da hatırlatma ile ilgili detayların bellekten geri çağırılması, hatırlanan bir şeyin imgesi ve izlenimi, geçmiş olayların olabilmesi ve hatırlanabilmesi süreci" ve 1. anlamın a kısmında yer alan "çağrışımlar yoluyla hatırlama gücü" açıklamasıdır. Bellek, biyoloji ve nörolojiden psikolojiye, etnoloji ve tarihten sosyolojiye dek birçok farklı bilimden ve de kültürden kente uzanan geniş bir spektruma yayılmış birçok çalışma ve inceleme alanına sahiptir (Argın, 2021). Farklı araştırma disiplinlerinde çeşitli tanımlarla karşılaşmak mümkündür. Örneğin psikolojik anlamda bellek, bireyin zihinsel süreçlerinden biri ve bilgiyi saklama, hatırlama ve kullanma yeteneği olup; sosyolojik

anlamda, bir toplumun ve kültürün bireyler aracılığıyla aktardığı bilgilerin, deneyimlerin ve değerlerin kolektif olarak saklandığı yerdir.



Şekil 2.1: Bellek kelimesi anlamları (Merriam-Webster Sözlüğü).

Bellek, psikoloji ve sosyoloji açısından da incelendiğinde, insanların geçmişlerinden ders çıkarmalarına, kimliklerini anlamalarına ve toplumsal bağlarını güçlendirmelerine olanak tanımaktadır. Hem bireysel hem de toplumsal düzeyde, bellek insanların ve toplumların geçmişlerini anlamak, bugünlerini şekillendirmek ve geleceklerini planlamak için kritik rol oynamaktadır. Bununla beraber genel olarak bellek, geçmiş bir zaman dilimine dayanan, bireylerin veya toplulukların belleğinde depolanan, hatırlanan ve yeniden üretilen özellikler tümüne denmektedir.

Bellek, sürekli bir dönüşüm ve şekillenme süreci içindedir; her hatırlama süreci, yeni bir anı ile belleği yeniden şekillendirebilmektedir. Bu demek oluyor ki kişilerin yaşadıkları olaylar bireysel belleklerini etkilerken, kitlesel olaylar, kitlesel yani toplumsal belleği etkilemektedir. Toplamlar, geçmiş deneyimlerinden öğrenirken ve geleceği şekillendirmede bu deneyimlerden yararlanmaktadır. Bellek, sadece geçmişle ilgili değil; aynı zamanda bugünkü deneyimleri de organize ederek geleceğe dair bir yol haritası sunmaktadır (Assmann, 2015). Sunulan bu yol haritası hafızanın oluşumunda, algılanmasında, olay ve olgulara karşı farkındalık kazanılmasında yardımcı olabilmektedir. Örneğin; tarihi koruma, kültürel mirasın sürdürülebilirliği,

yaşanmış olaylara karşı farkındalık oluşturma ve toplumsal kimlik oluşturma gibi alanlarda önemli bir rol oynamaktadır.

Bireylerin kişisel deneyimlerinin yanı sıra, bir döneme ait toplumsal, siyasi, mimari, kültürel olaylar ve gelenekler, ritüellerle toplumsal olarak şekillenen bellek; bir toplumun hikayesini ve kimliğini oluşturan önemli unsurlardan biridir (Öksüz ve diğ., 2018). Tüm bu siyasi ve kültürel olaylara ek olarak kitlelerin etkilenebileceği afetlerin ve yanlış planlama kararlarının da toplumsal etkileri olan faktörler olduğu ve kentsel bellekte kalıcı etkilerinin olduğu söylenebilmektedir. Kent Araştırmaları Dergisi'nde mekânın bellek işlevinin plansız kentleşme, yoğun nüfus akışı gibi olaylardan da etkilendiğini ve böylesi köktenci ve yoğun müdahalelerin mekânın yeniden biçimlenmesine yol açarak mekâna ve topluma ait değerlere zarar verdiğini belirtirken; kentleşmenin ve planlamanın bellekleri üzerindeki toplumsal etkisine değinilmektedir (Ayataç, 2024).

Streven ve diğerlerine göre (1999) hafızayı etkileyen faktörler kısaca:

Yaş: Bireylerin yaşı ilerledikçe sinaptik bağların azalması sebebi ile bellek hacmi azalmaktadır.

Sağlık: Sağlık durumu bireylerin yaşam kalitesini kökten etkilemektedir. Fiziksel ya da psikolojik sorunlar yaşayan bireylerin çevrelerine karşı farkındalıkları düşmesi olası bir durumdur. Ek olarak sağlıklı beslenme ve bireyin hafızasını güçlendirecek Omega-3 gibi yağ asitlerine ev B vitamini erişimi olması önemlidir. Ayrıca bireylerin yaşam enerjisi ve motivasyon seviyeleri de hafızaları üzerinde önemli bir etkisi bulunmaktadır.

Genetik: Bazı insanlar genetik olarak daha güçlü bir belleğe sahip olabilirken, diğerleri daha zayıf bir belleğe sahip olabilmektedir.

Uyku: Yeterli ve düzenli uyku almak, hafızanın işleyişini ve konsantrasyonu destekler. Uyku eksikliği hafızayı olumsuz yönde etkileyebilmektedir.

Stres: Stres bireylerin bellek performansını etkilemektedir. Stres yönetimi ile bireyler çevresel farkındalıklarını ve bilgiyi kalıcı şekilde depolama ilgili çalışmalar yapabilmektedir.

Öğrenme: Zihinsel olarak aktif kalmak, yeni şeyler öğrenmek ve zihinsel egzersizler yapmak, beyin sağlığını ve bellek performansını artırabilmektedir.

Tekrar: Hafızayı güçlendirmek için yeni şeyler öğrenmek ve öğrenilen bilgileri tekrar etmek önemlidir. Bu süreç, sinir ağlarını güçlendirerek hafızayı iyileştirebilmektedir.

Bu faktörler kişilerin bilgiyi hatırlama ve bellek performansını etkilemektedir (Stevens ve diğ, 1999).

Belleğin bir olay ve olgu karşısında anıları geri çağırarak bilişsel düzeyde bir çağırışım mekanizması olduğu düşünülmektedir. Kentsel hafıza ise, bir şehrin veya bir yerleşim alanının geçmişi, kültürel mirası, tarihi olayları ve toplumsal deneyimleri hakkındaki bütünlük bilgisi ile toplu bir anımsamadır. Bu kavram, bir toplumun veya bir şehrin tarihini, mirasını ve kimliğini oluşturan tarihi yapılar, hikayeler, anılar, geleneksel ve kültürel pratikler gibi unsurları içermektedir. Bilgiyi bünyesinde biriktiren bu unsurlar hafıza mekânlarına örnek oluşturmaktadır. Hafıza yani bellek özü itibarıyla “zaman” ile ilişkili olarak yansıtılsa da kavramsal anlamda anlayabilmek için irdelenmesi gereken nokta mekân ile olan ilişkisidir. Bu konuda Edward Casey “bellek doğal haliyle yer odaklıdır ya da en azından yer desteklidir” demektedir. (Staiger ve diğ, 2009; aktaran Arın, 2021). Bu noktada konu bellek ve hafıza mekânları ilişkisine gelmektedir. Hafıza mekânı, genellikle görsel bir anlatım ve hatırlama sistemidir. Bellek, kalıcı bir olgu olabilmesi için bir mekân ile ilişkilendirilerek; elde edilen bilgilerin depolandığı ve vakti geldiğinde ortaya çıkan bilgilerin yeri olarak tanımlanmaktadır (Eroğlu, 2012). Hafıza mekânı ise hatırlamayı kolaylaştıran bir teknik olup, bilgiyi daha organize bir şekilde hatırlama sürecine yardımcı olmaktadır. Yani hafıza mekânı belleğin bilişsel düzeydeki yerini desteklemeye çalışmaktadır.

2.2 Kentsel Hafıza

Kentsel hafıza, bir şehrin veya bir yerleşim alanının geçmişi, kültürel mirası, tarihi olayları ve toplumsal deneyimleri hakkındaki bütünlük bilgisi ve anıların toplamını ifade etmektedir. Bu kavram, bir toplumun veya bir şehrin tarihini, mirasını ve kimliğini oluşturan tarihi yapılar, hikayeler, anılar, geleneksel ve kültürel pratikler gibi unsurları içermektedir. Belleği yaş, sağlık durumu, motivasyon vb. faktörler etkilerken, kentsel hafızayı etkileyen durumlardan bazıları afetler, savaşlar, imar operasyonlarıdır.

Halbwachs (1992), toplum içerisinde kişilerin anılarını bulundurdıkları ve hatırlamak için geri çağırabilecekleri tek yerin “toplumsal hafıza” olduğunu belirtmektedir. Bu nedenle hatırlamak için bir geçmişe ya da hatıralarına dair işaretlerle dolu bir mekâna ihtiyaç duyulduğunu ifade etmektedir. Kent belleğini ele alan Aldo Rossi ise, kentin kendisine ait hafızasını orada yaşayanların oluşturduğunu ve toplumsal hafızanın

nesneler ve yer ile ilişkili olduğunu ifade etmektedir. Bu durum bireyler için geçerli olduğu gibi, kitleler içinde geçerli olmaktadır. Bireysel belleğin yanı sıra, toplumsal bellek de varlığını sürdürür. Tek bir bireyin belleğindeki kayıtlara işaret eden bireysel bellek, toplumsal bellekle karşılıklı ilişki içinde biçimlenir ve ortak bir geçmişe işaret eder (Ünlü, 2021). Bir kişinin belleğinden geri çağıracağı anısını ilişkilendirildiği yerde birçok kişiyi aynı anda etkileyen bir olgu ya da olay varsa burada kentsel hafızaya katkı sunan toplumsal bir bellek oluşumundan söz edilebilmektedir.

Kentsel hafızanın anlam bulduğu yere hafıza mekânı denmektedir Nora (2006), belleği mekânsal ilişkisini düşünerek “hafıza mekânları” kavramı ile ortaya koymaktadır. Bellek, yaşananların, öğrenilenlerin ve bunların geçmişle ilişkisinin kayıtlı olduğu yer olarak tanımlanmaktadır (Ünlü, 2021). Lefebvre (2014) ise “toplumsal yaşamda geniş ölçekli etkileri olan tarihsel dönüşümler ve yeni deneyimler yoluyla değişim gösteren mekânların, dönüşümlerini ifade eden temsiller ile mekânın hafızasını oluşturduklarını” öne sürer. Hafıza mekânları, toplulukların ortaklaşan anılarının bulunduğu ve dolayısıyla toplum için içsel değerleri bulunan mekânlardır. Bu mekânlar varlıkları ile anıları kalıcı hale getirerek, yaşanmış bir olayı, olguyu veya dönemi hatırlatmaktadır. Bu hatırlatma için bellek kendisini anlamlı kılacak göstergelere ihtiyaç duymakta ve mekânı kullanmaktadır.

Kentliler için kentsel belleğin ve sürekliliğinin sağlanması, yaşadıkları yerle aidiyet bağı kurmaları ve böylece o yere sahip çıkmaları önemlidir (Ünlü, 2021). Kentsel aidiyetin sağlıklı kurulabilmesi, belleğin diri olması gerekmektedir. Buda kentin korunması, hatıralara referans veren noktaların iyi bir şekilde düzenlenmesi ve farkındalık oluşturacak olguların tasarlanması ile mümkün olabilecektir.

Toplumsal bellekte yer edinen ve mekân sayesinde geri çağrılan şeyler her zaman iyi anılar olmayabilmektedir. Toplumda ve bireylerde derin yaralar açmış olaylar, yaşanmış acı deneyimlerde toplumsal bellekte bulunup zaman zaman mekânın içerisinde hatıralarda anımlar, ritüeller ya da rotalar ile ortaya çıkabilmektedir.

Kentsel hafızayı ve hafıza mekânlarını etkileyen faktörler kısaca;

Bireysel Özellikler: Bireylerin duygusal açıdan etkilendikleri olayların bellekte kalıcılığı yüksektir. Kişilerin belleklerinde yer eden olaylar, gerçekleştikleri mekânlar ile ilişkilendirilmektedir. Bu anlamda bireylerin mekân içerisindeki üzücü, mutluluk verici, trajik, heyecan verici ya da sinirlendikleri bir olay, yer edindiği mekân ile akılda kalmaktadır. Kişilerin kendi kişisel deneyimleri ile kendi bakış açılarında kentsel çevreye bir anlam yüklenmiş olmaktadır. Ek olarak, bireylerin koku, ısı, görsel-estetik

gibi duyularına hitap eden ayırt edici noktaların kentte bulunması ve bireylerin gündelik hayatlarında belirli destinasyonlardan tekraren geçmeleri mekânın hatırlanma gücünü arttırmakta ve kentsel hafızanın oluşmasına katkı sunmaktadır (Avcıoğlu ve Akın, 2017).

Fiziksel Özellikler: Tarihi dönemlere göre gelişen mimari tarzlar ve kentte yıllar içerisinde oluşan harmoni ile kentsel mekânda fiziksel çevre gelişir. Fiziksel çevre gelişirken, kentsel hafızaya katkı sağlayan mimari unsurlar işaret öğelerini oluşturarak kentsel mekâna katkı sunmaktadır. Sokak ve mahalleler bireylerin içinde bulundukları ve her gün güne başlarken ilk önce karşılaştıkları en küçük kent parçasıdır. Bireylerin mahalleri ile toplumsal açıdan kurdukları bağ, yaşadıkları sokak ve mahalleye anlam yüklemesini sağlamaktadır. Öte yandan kentlilerin genelinin belleğinde yer edinen ve işaret öğeleri barından önemli cadde ve sokaklarda (İstiklal Caddesi, Cadde Bostan, Salacak Sahil vb.) kentsel hafızaya geniş bir ölçekte katkı sunmaktadır (Avcıoğlu ve Akın, 2017).

Sosyal Yapı Özellikleri: Kentin tarih sürecinde yaşadığı olaylar ve kente dair alınan kararlar, toplumsal bir birikim olarak kültür ve din insanların yaşayış şekillerini etkilemektedir. Kentlilerin yaşayış şekilleri ise doğrudan kentsel mekânın şekillenmesinde rol almaktadır. Kentlilerin kentsel mekânı kullanım usulüne göre kentsel hafıza oluşmaktadır. Ayrıca sosyal yapının dışı vuurmunu destekleyen sokak sanatı (mural art) kentlilerin toplum içerisindeki düşünce yapılarının yansıması olarak kentsel mekânın değerini arttırmaktadır. Aynı zamanda sokak sanatları zaman içerisinde bir yol tarif ögesi haline gelerek işaret ögesine dönüşmeleri mümkündür. Ek olarak, kentlilerin atalarından kente dair duydukları sözlü tarih hikayelerin fiziksel mekan ile sosyal yapının eşleştirilmesi ile kentsel mekândaki hafıza birikimi artmaktadır. Tüm bunlara ek olarak; protestolar, bir konuda farkındalık oluşturmak adına bir araya gelen insanların birlikte bir değer oluşturması ve bu değer kentsel mekânı kullanarak görünür hale getirmeleri ile ilgilidir. Genellikle kentin görünür alanlarında (meydanlar gibi) gerçekleşen ve kitlesel olarak bir hedef için bir arada olmayı gerektiren eylemlerdir. Bu eylemler gerek sosyal bir etkileşim olması gerekse kitlesel bir hareket olması nedeni ile toplumsal hafızada yer eden unsurlardandır. Kentsel mekanda sosyal yapıyı etkileyen bir diğer faktör ise kitlesel insan hareketlerinden oluşan göçlerdir. Başka bir konuma göç eden bir topluluk, ilk etapta kente kendi kültürünü de getirir. Çok kültürlülük kent mekânına yansır ve mekânın değişmesine sebep olmaktadır. Değişen mekân göç eden bireylerin (sonradan

gelenlerin) belleklerinde başka bir anlama sahip olarak hafızaya bir katkı sunarken, yerleşik kentliler için hali hazır da gelişmiş olan kentsel hafızanın zarar görmesine hatta yıkılmasına neden olabilmektedir (Avcıoğlu ve Akın, 2017).

Bu faktörler, bir mekânın bellekteki etkisini şekillendirmektedir. İnsanların mekânı nasıl algıladığını ve hatırladığını belirlemektedir. Bu nedenle, mekânların tasarımı ve kullanımı, insanların belleklerinde nasıl işlendiğini önemli ölçüde etkilemektedir. Mekânın insanların belleklerinde işlenme şekillerine göre toplumsal hafıza geliştirmekte ve toplumsal hafıza mekânlarını oluşturmaktadır. Hafıza mekânlarının oluşması ile kentsel mekân gelişmekte ve kentsel hafıza oluşmaktadır.

Hızla değişen, dönüşen kent, gelişen teknoloji ile birlikte gittikçe artan bilgi her şeyi unutmayı da beraberinde getirmekte ve bu yüzden hatırlamak ve kentin hatırlatıcı öğeler barındırması artık kent ve kentliler için artık daha da önemli hale gelmektedir. Kentsel belleğin korunması ve sürdürülmesi, bir toplumun kimliğinin ve tarih bilincinin korunması ve dolayısıyla kent mekânının koruma altına alınması için oldukça kritiktir.

2.3 Mekânsal Hafızanın ve Hafıza Unsurlarının Yıkılmasına Sebep Olan Faktörler

Mekânsal hafızanın oluşması için toplumsal olarak benzer mekânlarda benzer anılara sahip olunması gerektiğinden, aslında mekânsal hafızanın oluşması oldukça zordur. Mekânsal hafıza kendiliğinden oluşabilmekte, bir olay sonrasında gelişebilmektedir ancak bazı olaylar ise mekânsal hafızanın tahrif olmasına hatta yok olmasına sebep olabilmektedir. Mekânsal hafıza zarar verebilecek faktörler; savaşlar, afetler, politikalar olabileceği gibi mekânın popülerliğini yitirmesi, gelecek nesle mekânsal hafızanın bilgisinin aktarılamaması, artan nüfus, plansız yerleşme gibi konularda olabilmektedir (Taşçı, 2023).

Savaşlar şüphesiz dünyadaki en yıkıcı durumlardan biridir. Eski dönemlerde savaşlar, meydanlarda, kalelerde ya da denizde yapılırken modern dünyada şehir savaşları ve iç savaşlar yaşanmaya başlanmıştır. Savaşların savaş meydanlarından kent meydanlarına taşınması sivillerin öldürülmesi, barınma alanlarının zarar görmesi, gıda lojistiğinin kesilmesi ile açlık ve ekolojik zararlar gibi birçok geri dönüşü çok zor olan zararı peşinden getirmektedir. Tüm bunların yanında kent meydanlarında gerçekleşen

savaşlar; konutları, sokakları, kent içi yeşil alanları, altyapıyı, mahalleleri yok ederken, mahalle kültürünü, şehrin tarihini, mimari eserleri, sanat eserlerini ve mekânsal hafızayı da beraberinde götürmektedir (MacLachlan, 2022). Bu tip savaşlar sonrasında kentin yeniden inşası oldukça zordur çünkü genellikle insanlar yaşadıkları kente dair hiçbir şey kalmadığında, hatta kenti yeniden inşa edebilecekleri bir yöntemleri bile bulunmadığında göç etmek zorunda kalmaktadır. İnsanların, kent savaşlarından sonra çıkan barınma sorunu, sağlık sorunları ve ölüm korkusundan kaynaklı göç etme eğiliminde olmaları; hem yıkılan şehrin mevcut bellekteki birikimiyle yeniden inşasını imkânsız hale getirirken hem de göç edilen şehre kendi kültürlerini, birikimlerini ve dinlerini de taşımalarından kaynaklı gittikleri yerde yeni çatışmalar oluşması söz konusu olabilmektedir (Sönmez ve Daşlı, 2023). Bu gibi durumlarda göç eden grup gittiği alana kültürünü, sanatını, yemeklerini ve yaşayış tarzını da götürdüğünden, yerleşik grupla yaşanan çatışmalar sonrasında eğer bir getto kurulmuş ise o kent parçasına dair birikmiş kentsel hafıza zarar görmüş olup, yerine yeni gelen gruplar tarafından yenisi inşa edilmeye başlanabilmektedir. Kentsel mekânın ve doğal olarak mekânsal hafızanın etkilendiği bir diğer yıkıcı unsur ise afetlerdir (Şekil 2.2). Kenti olumsuz etkileyebilecek afetler; taşkınlar, tsunamiler, volkanik patlamalar, heyelanlar, depremler, yangınlar, çığlar, fırtınalar ve hortumlar gibi doğal kaynaklı ya da nükleer kazalar ya da taşımacılık kazaları gibi insan kaynaklı olabilmektedir. (AFAD, 2022)

Doğal afetler, insan yaşamını ve yaşam alanlarını ciddi şekilde etkileyen olaylardır. Depremler, sel felaketleri, fırtınalar, yangınlar ve diğer doğal afetler, insanların güvenliğini, sağlığını ve ekonomisini tehdit etmektedir. Bu nedenle, afetlere karşı hazırlıklı olmak, başta devlet adamları olmak üzere herkesin sorumluluğudur. Afetlere hazırlıklı olmanın önemi, yaşanan acil durumlarda kayıpların en aza indirilmesi ve toplumun daha hızlı bir şekilde toparlanabilmesi ile ilgilidir. Hazırlıklı olmak toplumun ve kentin hayata dönme yani iyileşme sürecini hızlandırmaktadır. Afetlere hazırlıklı olmak için acil durum planları ve kaçış rotalarının hazırlanması, afet sonrası temel ihtiyaç ulaşım rotaları ve depo konumlarının doğru seçilmesi, ilk yardım, arama kurtarma ve itfaiye eğitimlerinin alınması, uygun zemine depreme karşı dayanıklı konutların inşa edilmesi, kentsel dönüşüm faaliyetlerinin hızlandırılması ve toplum tabanlı sivil toplum oluşturulması önemlidir (Acil Durum Planı Hazırlama Rehberi, 2017).



Şekil 2.2: Afetler (AFAD).

Afetler ve savaşlar, mekânsal hafızayı belki de geri dönüşü olmayacak hatta kentin tamamen yıkılmasına sebep olacak şekilde etkilemektedir. Kenti ve mekânsal hafızayı bu denli olmasa oldukça fazla etkileyen bir diğer faktör ise politikalardır. Bu noktada politikalardan kastedilen imar operasyonları, pandemi gibi salgınlarla mücadele politikaları ya da kentsel dönüşüm politikaları olabilmektedir.

Mekânsal hafızanın politikalardan etkilenmesine katı şehir planlama politikaları ile hafıza unsurlarına zarar vermesi, pandemi gibi küresel ya da yerel salgın durumlarında kentin kullanımının uzun süreli engellenmesi ile kent ile kentlinin etkileşiminin sekteye uğraşması ya da protesto ve kentsel mekânda kitlesel toplanmaların yasaklanması ile mekânın kullanımının değiştirilmesine örnek verilebilmektedir.

2.3.1 Savaşlar

Dünya genelinde savaşlar ve askeri hareketlilikler sadece insan yaşamına değil, kentlere, doğal yaşama ve çevreye birçok zarar vermektedir. Bu zararlar bazen onlarca yılda bile tamiri zor bir süreç oluşturmaktadır. İnsan yaşamının son bulduğu bu durumlarda bazen şehirlerin nüfusu ve kentsel mekânı değişmekte bazense yok olabilmektedir. Dünya tarihi boyunca savaşlardan kaynaklı kentsel mekânı ve

mekânsal hafızayı etkileyen birçok savaş meydana gelmektedir. Bunlardan bazıları aşağıda örnek olarak verilmektedir.

2.3.1.1 Savaş sonrası yıkım örnekleri

Halihazırda Dünya gündeminde önemli yer edinen Gazze şehrinin durumu kentsel mekânın tahrifinin en sıcak ve somut örneklerinden biridir (Şekil 2.3). Hamas'ın, 7 Ekim tarihinde İsrail'in, Filistinlilerin kutsal değerlerine yönelik yıllardır süren saldırıları ile İsrail'in yapmış olduğu insan hakları ihlallerine karşılık "Aksa Tufanı" olarak isimlendirilen bir saldırı başlattığı bilinmektedir. İsrail ordusu, aynı gün bu saldırıya karşılık olarak savaş ilan ettiğini duyurarak, Gazze Şeridi'ne yönelik yoğun hava saldırısı başlatmış olup ve sonrasında da Gazze'yi işgal etmiştir. Abluka altına alınan şehirde suya ve gıdaya erişim etkilenmiş olup, altyapı ve sağlık hizmetlerinin çöktüğü bilinmektedir. Tüm bunların yanında kentin fiziksel mekânı zarar görmektedir (Anadolu Ajansı, 2024). Yıkılmış caddeler, harap olmuş konutlar, yok olmuş meydanlar ve yeşil alanlar savaşın şehirlerdeki en somut göstergelerinden olmaktadır.

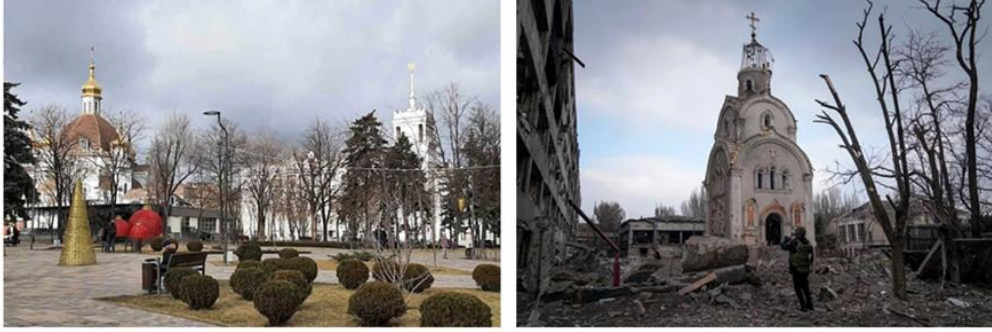


Şekil 2.3: Gazze Filistin'deki savaşa dair görüntüler (URL -1).

Savaş ve çatışmaların çevreye zararları tartışılmazdır. Bombalı saldırı ya da benzerlerinin yaptığı direkt hasar şehirlerin yıkılmasına yönelik saldırılar olduğundan etkisi çok yüksek olmaktadır. Yaşam alanlarının yok olması ve kentsel sistemlerin çökmesi sonucu geri dönülemez bir hal alan kentlerde, insanlar kenti terk etmek zorunda kalmaktadır. Genellikle savaş sonrası oluşan bu göçler sıcak savaş sırasında başlamaktadır ve savaş sona erdikten sonra da geri dönülememektedir.

Bir diğer örnek Rusya Ukrayna Savaşı'dır. Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin'in, 24 Şubat 2022 tarihinde "özel operasyon" olarak duyurduğu saldırılarına başlamasıyla Rus Ordusu, Ukrayna topraklarına girmiştir (Şekil 2.4). Ukrayna'ya yönelik ciddi bombardıman ile savaşın şehirlere de taşındığı bilinmektedir. Rus saldırısının ardından

Ukrayna'da park, bahçe, tarihi binaları ve meydanlarıyla ünlü birçok kentin zarar gördüğü belgelenmiştir. Kent mekânındaki bu tahribat kentlileri başka ülkelere göç etmeye ittiğinden ve mekânsal hafızanın zarar görmesine sebep olmaktadır (NTV, 2022).



Şekil 2.4: Ukrayna Rusya Savaşı (URL-2).

Yine bir diğer örnek ise Rus-Çeçen Savaşıdır. 11 Aralık 1994 tarihinde Çeçenistan topraklarına Rus birliklerinin tanklarla girmesi sonucunda ilk Çeçen Rus Savaşı başlamıştır. Rus tarafı Çeçenistan'ı tekrar Rusya topraklarına katmak için Aralık 1994'te başlattığı saldırıya karşın gördüğü beklenmedik direnişten kaynaklı savaşı ancak iki sene sürdürebilmiştir. Rus bombardımanı altında şehrin büyük bir kısmı yıkılarak zarar görmüştür (Şekil 2.5). Sonrasında ise kentler Rus mimarisi ile tekrar inşa edilmiş olup, kentlilerin kültürel belleğin ve mekânsal hafızası zarar görmüştür (Perspektif, 2022).



Şekil 2.5: Çeçenistan Savaşı (URL-3, URL-4).

Dünyada savaş ve çatışmalar, can ve mal kayıplarına yol açmasının yanı sıra şehirleşmeyi de negatif etkileyerek büyük hasara sebep olmaktadır. Akarmara, eskiden Abhazya Cumhuriyeti topraklarında yer alan ve Kafkas Dağları'nın eteklerinde ve Karadeniz'in kuzey batısında bulunan canlı bir kasabadır (Şekil 2.6). Kentin hala kullanıldığı dönemde madencilik sektörünün yaygın bir işkolu olduğu Akarmara'nın nüfusunun 5 bin kişiye yakın olduğu bilinmektedir. Abhazya Savaşı ile beraber

terkedilmeye bırakılan şehirde, paslanan otomobiller, parçalanmış yollar ve zarar görmüş apartman blokları geride kalanların bir özetidir. Doğa kasabayı yeniden etkisi altına almaktadır. Bir süre sonra Akarmara, filmlere sahne olan bir mekâna dönüşerek, dünyanın sonu senaryolarını canlandırmak için dekor olarak kullanılan bir yer haline gelmiştir (Exploring Counting Stars, 2023).



Şekil 2.6: Akarmara terk edilmiş şehir, Abhazya (URL-5).

Savaşlara bir diğer örnek ise Holokost hadisesidir. Holokost, 2. Dünya Savaşı döneminde Nazi Almanyası'nın Avrupa'da yaşayan yaklaşık altı milyon Yahudiye karşı, Nazi Almanyası ve işbirlikçilerinin sürdürdüğü devlet destekli sistematik katliamları ifade etmektedir (Keleş, 2021).

Holokost anıtları ise şehirde görünür halde bulunan hafıza mekânlarıdır. Bugün Avrupa'nın ortasında Almanya'nın başkenti Berlin'de olan anıt mezarlar Holokost'ta hayatlarını kaybetmiş Yahudilere adanmış hafıza mekânlarına birer örnektir. Şehrin görünür yerlerinde olan bu hafıza mekânı yaşananları diri tutan bir işaret ögesidir.

2.3.1.2 İç savaşlar

İç savaşlara Libya iç savaşı örnek verilebilmektedir (Şekil 2.7). Ülke 2011 yılı başlangıcında daha fazla özgürlük, adalet ve eşitlik gibi gerekçeleri öne sürerek iç karışıklıklar yaşamaya başlamış olup, hükümetin sert tutumu ile muhaliflerin silahlı eylemleri başlamıştır. Sonrasında ülke geneline yayılan silahlı eylemler iç savaşa dönüşmüştür (Güler, 2015). Nükleer Patlamalar, Japonya'nın Amerika'nın Pearl Harbour Üssü'ne düzenlediği saldırı sonrasında, ABD ilk olarak atom bombasını Japonya'nın Hiroşima kentinde 1945 yılında kullanmıştır (Şekil 2.7). Kentlilerin yaklaşık üçte birinin hayatını bu patlamada kaybettiği tahmin edilmektedir. Bu patlamaya bağlı ölüm sayısı nükleer silahın yaydığı radyasyon etkisi ile yıllar boyunca

artmaya devam etmiştir. Kent mekânını yok eden hatta yıllar boyunca gerek biyolojik gerekse fiziksel çevrenin yeniden üretimini engelleyen bu saldırı sonucunda Japon Hükümeti Hiroşima'ya içerisinde Barış Anıtı'nın da bulunduğu bir müze park haline getirmiştir. Kentsel mekânın tamamen tahrip olmasının ardından, 1945 yılı öncesi Hiroşima kentinde dair hafıza mekânları oldukça tahrip olmuştur. Ancak bu olay sonrasında yaşananların hatırlanması için yeni bir hafıza mekânı oluşması ile sonuçlanmıştır. Belleğin diri tutulabilmesi adına kent merkezine Barış Anıtı, Barış Anıtı Müzesi ve Barış Anıtı Parkı inşa edilmiştir (TRT Haber, 2023).



Şekil 2.7: Hiroşima (URL-6, URL-7).

2.3.2 Afetler

Afetler kentsel mekâna doğal ve beşeri yollarla zarar veren, kentsel hafızayı psikolojik ve fiziksel olarak etkileyen faktörlerdir. Birçok insanın hayatını kaybedebildiği, konutların, sokakların ve altyapının zarar görebildiği bazense tamamen kentin yok olmasına sebep olan olaylardır. Kentlerin zarar görmesine sebep olan bazı afetlere örnekler aşağıda verilmektedir.

2.3.2.1 Taşkın

1931 Çin seli veya 1931 Yangtze-Huai Nehri seli, Haziran-Ağustos 1931 tarihleri arasında Çin'de meydana gelen, Wuhan, Nanjing ve diğer büyük şehirleri vuran ve sonunda Gaoyou Gölü boyunca bir dizi taşkındır (Şekil 2.8). Ölüm tahminleri konusunda net bir veri bulunmamaktadır. Nanking Üniversitesi tarafından selden hemen sonra yapılan bir saha araştırmasına göre "150.000 kişinin boğulduğu ve bu sayının, selin ilk 100 günü boyunca tüm ölümlerin yüzde yirmi beşinden daha azını temsil ettiğini" bildirilmektedir. Resmi rapor ise 140.000 kişinin boğulduğunu belirtilirken ve "sel sırasında yaklaşık 2 milyon insanın boğularak veya yiyecek

eksikliğinden öldüğünü" aktarılmaktadır (Cambridge University Press, 2018). Çin 'de yaşanan bir diğer felaket ise taşkınlar sonrası da görülebilen “Büyük Çin Kıtlığı” dır. Çin Halk Cumhuriyeti tarihinde 1959 ile 1961 arası, yaygın kıtlıkla anılan bir dönem olarak bilinmektedir. Kuraklık, kötü hava ve politikalar kıtlığın oluşmasında etkili olmuştur. Çin Devleti istatistiki çalışmalarına göre, yaşanan bu kıtlık döneminde yaklaşık 15 milyon ölüm kayda geçmiştir. Araştırmacılar kıtlığa kurban giderek ölen kişilerin 20 ile 43 milyona kadar vardığını tahmin etmektedir. Tarihçi Frank Dikötter, 1958 ile 1962 arasında en az 45 milyona yakın ölümün gerçekleştiği tahminine katılırken, yaşanan ölümlerin hepsinin kıtlık ve açlık sonucunda gerçekleşmemiş olma ihtimaline de parmak basmaktadır (Timurtaş, 2018)



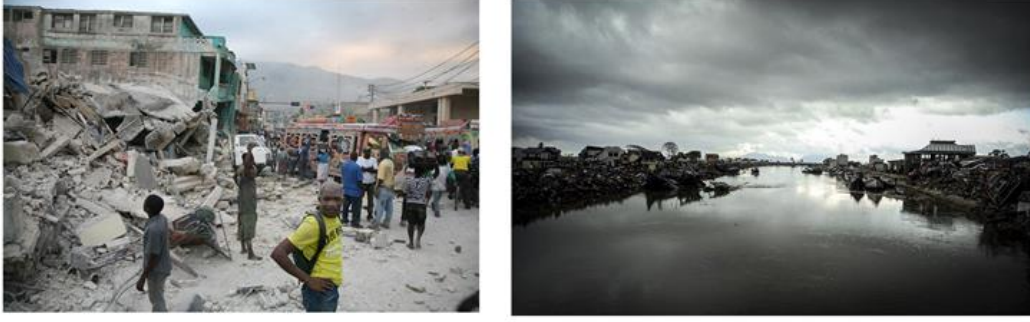
Şekil 2.8: Çin Sel Felaketi (URL-8).

2.3.2.2 Deprem ve tsunamiler

2010 Haiti Depremi, 12 Ocak 2010'da başkent Port-au-Prince'e 25 km uzaklıkta, 7,0 büyüklüğünde bir depremle sarsılmıştır (Şekil 2.9). Depremi merkezi 13 km derinlikteydi. Birleşik Devletler Jeolojik Araştırma Kurumu, büyük depremin ardından 5,0 ile 5,9 büyüklüğünde on dört artçı deprem kaydetmiştir. Uluslararası Kızılhaç ve Kızılay Hareketi, yaklaşık üç milyon kişinin etkilendiğini ve ölü sayısının 50.000 ile 100.000 arasında olduğunu tahmin etmiştir. Deprem, Port-au-Prince'de büyük hasara neden olmuş, ülke genelinde hastaneler ve okullar gibi birçok hizmet alanı zarar görmüştür (Independent Türkçe, 2021).

2004 Hint Okyanusu Depremi ve Tsunamisi, 26 Aralık 2004'te Endonezya'nın Sumatra Adası'nın batı kıyısında meydana gelmiştir. Depremi batma nedeniyle gerçekleştiği bilinmektedir. Tsunami, Hint Okyanusu kıyılarını vurarak 30 metreye kadar yükseklikte dalgalar oluşturmuş ve bu nedenle on dört ülkede 230 binden fazla kişinin öldüğü bilinmektedir. Bu felaket tarihteki en büyük üçüncü deprem ve tsunami

olarak kaydedilmiştir (Şekil 2.9). Endonezya en çok zarar gören ülke oldu ve Sri Lanka, Hindistan ve Tayland onu izlemiştir. Depremin büyüklüğü 9.1 ila 9.3 arasında değişmektedir ve 8.3 ila 10 dakika arasında sürmüş olup bu da yaşanan bu felaketi en uzun süren depremlerden biri yapmıştır (Anadolu Ajansı, 2014).



Şekil 2.9: Haiti Depremi ve tsunami (URL-9, URL-10).

2004 Hint Okyanusu Depremi'nde 9.1 büyüklüğünde olan depremin sonucunda 14 ülkenin etkilendiği, 230 binden fazla kişinin hayatını kaybettiği ve yüksekliği 10 metreye ulaşan dalgalarının olduğu belirtilmiştir (Şekil 2.10). Bu felaket, sismografların ölçtüğü en büyük üçüncü deprem olarak kaydedilmiştir (Anadolu Ajansı, 2021).



Şekil 2.10: Hindistan tsunami (URL-11).

2.3.2.3 Yangın

Büyük Londra Yangını, 2 Eylül 1666 tarihinde şehrin orta kesimlerinde başlayan ve 3 gün boyunca sürerek kentin geneline yayılan, Londra yangın tarihçesindeki en geniş çaplı etkiye sahip yangın felaketidir (Şekil 2.11). Yangının, Roma döneminde inşa edilmiş olan kent duvarlarının içinde kalan Orta Çağ Londrası'nı ağır hasara uğrattığı bilinmektedir. Yangının 13.200 evi, 87 mahalle kilisesini, St Paul Katedrali'ni ve birçok resmî kurumun binasını yok ettiği belgelenmiştir. Kentin 80.000 sakininin yüzde seksen yedizinin bu yangında evini çeşitli nedenler ile kaybettiği tahmin edilmektedir (GZT, 2017).



Şekil 2.11: Londra Yangını (URL-12).

2.3.2.4 Volkanik patlamalar

Vezüv yanardağı, Napoli'nin doğusunda bulunan ve 1281 metre yüksekliğindeki hala aktif faaliyetleri bulunan hatta Avrupa içerisinde 100 yıldır aktivite gösteren tek yanardağıdır. MS 79 yılındaki patlaması sonucunda Vezüv Yanardağı'ndan akan lavların Pompeii, Herculaneum ve Stabia kentlerine zarar verdiği bilinmektedir. Yaklaşık 2 bin yıl önce Vezüv Yanardağı'nın patlaması sonucunda yok olan antik Pompeii kentinde yapılan araştırmalara sonucunda şimdiye kadar 2000 ceset bulunduğu belirtilmektedir (Gates, 2015) (Şekil 2.12). Antik kentte, yanardağ patlamasında ölen yaklaşık 2000 kişinin büyük kısmı, "piroklastik akıntı" adı verilen materyalin etkisiyle nefessiz kalarak hayatlarını kaybetmiştir (Unesco Dünya Mirasları, 2018). İtalya'daki Bari Üniversitesi ve Ulusal Jeofizik ve Volkanoloji Enstitüsü ile İngiliz Jeolojik Araştırma Kurumu tarafından yapılan ortaklaşa

araştırmaya göre, yaklaşık 2000 yıl önce gerçekleşen patlama sonucunda Pompeii kenti kısa sürede taşlaşmış lav parçaları, kül, gaz ve toz bulutu altında kaldığı söylenebilmektedir (Gates, 2015).



Şekil 2.12: İtalya Pompei volkanik patlaması (URL-13).

2.3.2.5 Su seviyesi artışları

Hollanda, topraklarının önemli bir kısmının deniz seviyesinin altında kalma riskiyle mücadele etmektedir (Şekil 2.13). Ülkenin yaklaşık dörtte biri deniz seviyesinin altında yer alırken, nüfusun yaklaşık %50'si bu bölgelerde yaşamaktadır. Felemenkçede “Nederland” yani "Alçak topraklar" anlamına ülkenin yaklaşık dörtte biri deniz seviyesinin altında yer alırken, nüfusun yaklaşık %50'si bu bölgelerde yaşamaktadır. Hollanda Meteoroloji Enstitüsünün kısa süre önce yayımladığı rapor, ülkenin deniz seviyesinin beklenenden daha hızlı yükselme ihtimaliyle karşı karşıya olduğunu ortaya koymaktadır. Bu yükselişin önümüzdeki yüzyıldan daha kısa bir süre içerisinde 2 metreye kadar ulaşabileceği uyarısı yapılmıştır (KNMI, 2021). Hükümetler Arası İklim Değişikliği Paneli'nin raporunda dünya genelinde deniz seviyesinde 1-2 metrelik bir yükseliş öngörülmesine rağmen, Hollanda'nın bu durumdan daha fazla etkileneceği belirtilmektedir (Eurasian Academy of Sciences Social Sciences Journal, 2023).

Dünya genelinde yaşanan küresel ısınmanın bir etkisi olan deniz seviyesi artışlarından etkilenen bir diğer ülke ise Endonezya'dır. Güney Sumatra eyaletinde 2004 yılında Betet ve Gundul adlı iki ada su altında kalmıştır. Jakarta Post gazetesinin (2022) haberine göre, insan yaşamının olmadığı Betet ve Gundul adlı küçük adalar, deniz suyu seviyesinin altında kalarak gözden kaybolmuştur. Güney Sumatra Endonezya Çevre Forumu Direktörü, iklim değişikliğinin bir sonucu olarak deniz seviyesinin

yükseldiğini ve bu nedenle adaların kaybolduğunu ve bölgede 4 adanın daha kaybolma tehlikesi altında olduğunu belirtmektedir (Jakarta Post, 2022).



Şekil 2.13: Hollanda su seviyesi artışı (URL-14).

2.3.3 Politikalar

Politikalar insanların kent üzerindeki hakkını sosyal, fiziksel ve ekonomik yönde düzenlemektedir. Bu düzenlemeler insanların kültürel birikimin yer bulduğu kent mekânının kullanımını doğrudan etkilemektedir. Politikaların insanlar üzerindeki etkisi; trafik kuralları, planlama kuralları, kent hakkı gibi olumlu yönlerden olabildiği gibi protesto ve eylemlere yer vermemek için kente katı müdahaleler ya da pandemi gibi durumlarda kent kullanımının kısıtlanması gibi olumsuz yönlerden de olabilmektedir. Katı politikalar sonunda kentlerin olumsuz etkilendiği örnekler aşağıda değerlendirilmektedir.

2.3.3.1 Modernist planlama

Modern bir şehir oluşturmak adına erken Cumhuriyet döneminde atılan önemli adımlardan biri İstanbul Master Planı'nın oluşturulmasıdır. Bu dönemde kente önemli mimar ve şehir plancıları davet edilmektedir. Hava fotoğrafları ve topografik incelemeler sonucunda kentin önemli sorunları olarak yanlış konut bölgeleri, dar sokaklar ve düzensiz kentleşme öne çıkarılmaktadır. Paris, Kazablanka, Marakeş gibi önemli kentlerin planını yapmış olan Ünlü Fransız Mimar ve Şehir Plancısı Henry Prost İstanbul'un modern ve güzel bir kent olması için kente davet edilmiştir. Prost çalışmaları sonucunda, İstanbul Master Planı'nda kentin içerisinde var olan birçok tarihi esere zarar verilmiş ve kent mekânının radikal bir şekilde değişmesine sebep olmuştur (Coşkun ve Doğrusöz, 2018). İstanbul Planı'ndaki ana hedefi İstanbul'un

modern bir şehir olması ve trafik sorunun çözülmesidir. Planını bu iki odak üzerinde oluşturan Prost'un, İstanbul içerisinde Paris'i anımsatan büyük bulvarlar açtığı, eski Osmanlı mahallelerinde ızgara düzenli yeni bir yapı adası tasarımı (apartman adaları) oluşturduğu, yeni konut bölgeleri ve park/bahçe alanları tasarladığı bilinmektedir. Bu planlama kararının ardından İstanbul içerisinde 1956-1957 yılları arasında Vatan, Millet ve Ordu Caddeleri'nin açılması sırasında 54 adet cami, hamam ve sebil zarar görmüş ya da yok edilmiştir. Yok edilen bu eserler arasında Mimar Sinan'ın da eserleri bulunmaktadır. Yıkılan bu miras yapılarının yerine Henry Prost'un kenti modernleştirmek ve güzelleştirmek ilkelerinin sonucu olarak geniş caddeler, yeşil alanlar ve park alanları tasarlandığı bilinmektedir. Vatan ve Millet Caddeleri, Unkapanı Prost Planı'nın kent belleğini en çok etkilediği konumların başında gelmektedir. Fatih, Koca Mustafapaşa ve Fındıkzade'deki konut alanları da bu zaman diliminde etkilenmiştir. Dönüşüm sonrasında özellikle Tarihi Yarımada bölgesinin yol yapı adası ilişkisi (apartman adaları), anıt ve kentsel miras unsurlarının durumu, kentlilerin şehri kullanım şekilleri oldukça etkilenmiştir. Cumhuriyet Dönemi Osmanlı mahallelerine dair kentsel hafıza öğelerinin zarar gördüğü ve kent içerisinde anıtsal olarak yer almaya başladığı anlaşılmaktadır. Prost İstanbul Planı gerek önerdiği gridal düzen ve gerekse geniş bulvarları ile kentin ulaşım ağına katkı sunmakta olsa da plan sırasında yok edilen tarihi eserlerin kentsel hafızayı ve kentli ile kent mekânı arasındaki ilişkinin yeniden oluşmasını olumsuz etkilemektedir (Coşkun ve Doğrusöz, 2018).

2.3.3.2 İç karışıklıklar

17 Kasım 2018'de Fransa'da başlayan sarı yelekliler hareketi sonrasında yakın ülkelere sıçrayan bir protesto hareketidir (Şekil 2.14). Zor yaşam koşulları, karşılaması zor maliyetler, yüksek akaryakıt fiyatları protestoların çıkış noktası olmuştur. Farklı gruplarında söylemlerini geliştirmesi ile kısa süre içerisinde Avrupa'nın farklı şehirlerine de yayılmıştır. Eylemlerde geliştirilen ana söylem hükûmetin ürettiği politikalar ile çalışan ve orta sınıfa halkın zorlanacağı oranlarda vergiler yüklemesidir. Protestoların ilerlediği günlerde Fransa Cumhurbaşkanı Emmanuel Macron'un istifası çağrısında bulunmuştur. Protestolar sırasında kent fiziksel olarak zarar görmüş ve vandalizm olayları yaşanmıştır. Ancak bu olaylar aynı zamanda gelecek nesiller için kentsel hafızaya katkı sunmuş olabileceği şeklinde de değerlendirilebilmektedir (Eraydın, 2020).



Şekil 2.14: Fransa, Sarı Yelekliler Olayı (URL-15).

2.3.3.3 Kentsel dönüşüm projeleri

Kentlerin ekonomik, sosyal ya da fiziksel olarak dönüşüme uğraması kentin barındırdığı riskler çerçevesinde gereklilik kazanabilmektedir. Deprem ya da taşkın riski barındıran ya da savaş sonrası yeniden dönüşüme ihtiyaç duyan kentlerde fiziksel, sosyolojik hatta bazen psikolojik dönüşümler için adım atılması bir gereklilik olabilmektedir. Ek olarak nüfus artışı sonucunda artan konut talebi ve düzensiz kentleşme ile ortaya çıkan donatı eksikleri, altyapı ve temiz çevre problemlerinin köklü bir şekilde çözülmesi ise kentsel dönüşümü araç olarak kullanmak ile mümkün olabilecektir. Tüm bu sorunlara ek kentin sosyolojik bozulmalarının araştırılması ve bunlara çözüm önerisi sunması ile kentsel dönüşüm kentin iyileştirilmesinde temel bir araç haline gelmiştir (Taşçı, 2023). Öte yandan kentsel dönüşüm ne kadar iyi planlanırsa planlansın kentlilerin yaşayış şekillerini, sokak ile ilişkilerini doğrudan etkileyen bir faktördür ve maalesef kentsel dönüşüm uygulamaları her zaman kentin iyileştirilmesi ile sonuçlanamamaktadır. Kentsel dönüşüm kent sakinlerinin alışkanlıklarına cevap vermeyen, mekânsal hafıza alanlarını yok eden ve hatta kentlilerin gerek sosyolojik gerekse ekonomik olarak dönüşüm sonrası alanda barınmasını engelleyerek yerinden eden bir dönüşüm aracı da olabilmektedir. Bu tip kötü örneklerle de kent mekânının değiştirilirken kentsel hafızasının arka planda bırakılması, kentlilerin yeni oluşturulan alanı anlamlandıramaması sonucu mekânsal hafıza zayıflayabilmekte ve hatta yok olabilmektedir. Bu durum sonrasında soylulaştırılan alana kentin yeni sahipleri gelmekte ve mümkün olursa mekânsal hafızanın sıfırdan inşası başlayabilmektedir (Taşçı, 2023).

2.3.3.4 HES projeleri

Artvin Yusufeli ilçesinin eski merkezi Çoruh Nehri üzerinde yapılan baraj çalışmalarının Kasım 2022’de tamamlanmasının ardından hidroelektrik santralindeki su yüksekliğinin gelebileceği en yüksek seviyeleri (125 metre) aşması sonucunda tamamen sular altında kalmıştır (Şekil 2.15). Nisan 2022 itibarıyla Yusufeli Barajı’ndaki su yüksekliğinin 126,68 metreye ulaşması ile, depolanan su miktarının kapasiteyi aşması sonucunda Yusufeli eski ilçe merkezinde su baskını yaşanmıştır (DSİ, 2023).



Şekil 2.15: Yusufeli HES Projesi (URL-16, URL-17).

2.3.3.5 2019 pandemisi

Pandemi ve salgınlar şehrin etkilendiği ve kentsel hafızanın olumsuz etkilendiği olaylara örnek olarak verilebilmektedir. Covid-19 virüsünün ilk kez 2019’un son haftalarında Çin’in Wuhan kentinde ortaya çıktığı bilinmektedir. 11 Mart 2020’de Dünya Sağlık Örgütü’nün (DSÖ) etkenini SARS-CoV-2 olarak isimlendirdiği küresel bir salgın ile karşı karşıya olduğumuzu ilan etmesi sonrasında, Covid-19 vakalarının büyük çoğunluğunun yoğun nüfusların yer almasından kaynaklı kentlerde görülmesi sebebiyle UN-HABITAT (2020) örgütü haziran ayında salgının kentler üzerinden yayıldığını açıklamıştır ve sonrasında uzun süreli karantinalar ile kapanma süreci başlamış olup kent sokakları boşalmıştır (Şekil 2.16). Virüsün yayılmasını engellemenin tek yolu sosyal izolasyon olarak görülmüştür (Bozdoğan, 2020). Solunum yoluyla son derece kolay bulaşan bu virüsün kentleri ele geçirmesi, yoğun nüfus, geniş istihdam olanakları ve eğitim olanakları göz önünde bulundurulduğunda şaşırtıcı olmamaktadır. Covid-19 salgını dünya tarihinde yaşanan büyük etkili salgınlara sadece bir örnektir. Salgınlar dünyada birçok kez kentleri etkilemekte ve

mimarilerini değiştirmektedir. Örneğin 17. Yüzyıl'da Londra'da yaşayan kentliler tarafından yapı malzemesi ahşap yerine tuğlaya döndürölmüştür. Çünkü veba ile mücadelede farelerden insanlara bulaş önlemek için tuğlanın daha doğru bir tercih olduğunu düşünmektedirler. 19. Yüzyıl'da ise Paris kentine 1848 devrimi sonrasında yaşanan ağır hijyen ve sağlık problemlerine çözüm üretebilmek adına bulvarların ve caddelerin genişletildiği bilinmektedir. Bundan sadece yüz yıl önce görölen “İşpanyol Gribi”nin aynı yıllar içerisinde yaşanan I. Dünya Harbi'nden daha fazla insanın ölümine neden olduğu belirtilmektedir. Bu salgının ABD kentlerinde, her yerde olduğu gibi başta kent yoksulları ve kırılgan gruplar olmak üzere milyonlarca insanın hayatını olumsuz yönde etkilediği bilinmektedir (BBC, 2020).



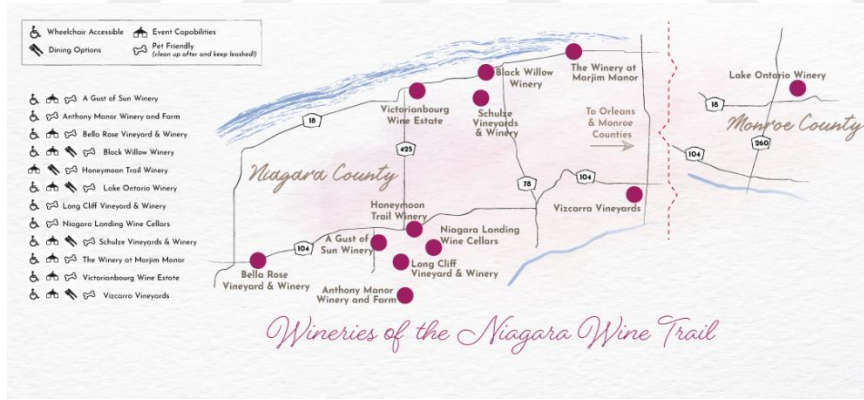
şekil 2.16: Pandemi dönemi Taksim (URL-18).

2.4 Mekânsal Hafızanın Restorasyonu: Rota

Rota mecazen izlenen, tutulan, gidilen yol ya da bir işteki, bir konudaki tutum anlamına gelmektedir. Gerçek manası ise bir uçağın ya da geminin yolculukta izleyeceği, önceden belirlenmiş yol şeklindedir. Yakın anlamlı sözcükler olarak güzergâh ya da seyir yolu örnek verilebilmektedir. İlk kullanım alanı bir geminin izlediği yol anlamında olmuştur. TDK'ya (2021) göre kelimenin iki anlamı bulunmaktadır. Birincisi; deniz ve hava taşıtlarının izlediği yol, ikincisi ise; bireyin hayatında attığı önemli adımlar, benimsediği fikirler şeklindedir. Rota bu iki anlamın çevresinde de çeşitlenerek oldukça fazla türe evrilmektedir. Gastronomi rotaları, kültür rotaları, şehir rotaları, red bus rotaları, tur rotaları, dini rotalar, turizm rotaları, uçuş rotaları, bisiklet rotaları ya da yürüyüş rotaları rota türlerine örnek gösterilebilmektedir. Bu rota türleri bir arada yani yürüyerek gezilen bir şehir rotası gibi ayrı ayrı kurgulanabilmektedir. Aşağıda rota türlerine dünyadan örnekler verilmektedir.

Gastronomi rotası yani aynı zamanda lezzet rotaları her yörenin kendine has lezzetlerinin izinin sürüldüğü rotalardır. Gastronomi kelimesi “sağlığa uygun, iyi düzenlenmiş, hoş ve lezzetli mutfak, yemek düzeni ve sistemi” şeklinde tanımlanmaktadır (Türk Dil Kurumu, 2018). Gastronomi, lezzetli, sağlıklı lezzetli ve iyi bir düzen ile sunulan yemek ve mutfak olarak ifade edilmektedir. Ayrıca ülke ve bölgeleri birbirinden ayıran, mutfaklarda çeşitliliği sağlayan, zaman zaman ise ortaklaşan ürünleri, teknikleri, yeme içme alışkanlıkları ile karşımıza çıkan gastronomi kavramı kısaca bir bölgeye ait yeme içme alışkanlıkları ve kültürü olarak isimlendirilmektedir (Gülen, 2017).

Gastronomi rotası ise bu yeme içme kültürünün izini sürmek manasına gelmektedir. Çeşitli amaçlarla farklı kültürlerin içine giren insanlar yeme-içme ihtiyacını karşılamının yanında, seyahat ettiği bölgenin yeme-içme kültürü ile de tanışmak için seyahat planı yapmaktadır. İnsanlar gezdiği yerlerde, bölgenin kültürel öğelerinden en çok ta mutfağına merak duymaktadır. Mesela dünya üzerinden bu tip rotalara Niagara Şarap rotası ve Avusturya Bregenzerwald Peynir rotası örnek verilebilmektedir (Şekil 2.17).



Şekil 2.17: Niagara Şarap Rotası (URL-19).

Rota türlerine örnek olarak verilebilecek bir diğer örnek kültür rotalarıdır. Kültür rotası daha çok arkeolojik mirasların, endüstri miraslarının, anıtsal niteliği olan değerlerin bir rota dâhilinde; değerlerini arttırma hedefiyle somut olmayan kültürel miras unsurlarıyla yorumlayan bir oluşturmaktır (Özdemir ve Güngör, 2022).

Kentsel alanlarda, kültürel ve tarihi eserler ile insanlar arasında doğrudan bir bağ bulunmaktadır. Kültür rotaları da insan ve miras ile bir iletişim halindedir. Bu rotalar coğrafik güzelliklerin, gelenek ve göreneklerin tarihi ve kültürel açıdan önemli olan

somut ve somut olmayan yani kentsel hafızaya katkı sunan miras öğelerinin keşfini sağlar. Kültür rotası olarak işlevsellik kazanan yollar şehre ayrıca ekonomik değer katmaktadır. Dünya üzerinden bu tip rotalarına macera başlığı ile Gürcistan'da bulunan Svaneti Bölgesi Rotası ve Likya Yolu örnek verilebilir. Likya Yolu aynı zamanda yürüyüş rotalarına örnektir (Şekil 2.18).



Şekil 2.18: Likya Yolu (URL-20).

Turizm ya da Tur Rotaları farklı toplu taşıma araçlarını içlerinde barındıran bazen bir bölgeyi kapsayan rota türlerine birer örnek oluşturmaktadır. Bu rotalar içerisinde şehir rotaları, uçuş rotaları ve yürüyüş rotaları beraber tasarlanabilmektedir. Turizm hareketleri insanların farklı kültürleri deneyimlemek istemesi ve bu deneyimi kültürlerin bulunduğu kentleri gezerek yaşamak istemelerinden kaynaklı ortaya çıkmaktadır. Turistler için kentlerin en iyi şekilleriyle gezilebilmesi adına oluşturulan rotalar aracılığıyla, turistler seyahat ettikleri kentin kültürünü ve özgün yaşam tarzlarını görme çabasına girmektedir. (Zengin ve Eker, 2014; Çağlı, 2012; Uygur ve Baykan 2007). Böylelikle belirlenen bir rota çerçevesinde seyahatini planlamaktadır. Farkındalık rotaları, belirli bir yolculuk sırasında bir rotanın bir konuya farkındalık oluşturmak amacıyla oluşturulmuş olması olarak açıklanmaktadır. Farklı rota türleri bir arada bütünleşik bir rota oluşturabilmekle beraber, bünyesinde farkındalık oluşturma gayesini ile ortaklaşarak bütünleşebilmektedir. Örneğin bir şehir rotası aynı anda yürüyüş rotası olabilmekte ve sokak sanatçılarına dair farkındalık oluşturmak gibi spesifik bir amaca hizmet edebilmektedir. Rota oluşturulurken amaca uygun odak noktaları belirlenmekte, bu odak noktalarının kesişimleri ve kesişimler arasındaki ulaşım aksları saptanarak rota oluşturulmaktadır. Rota üzerinde yolculuk sırasında farkındalık oluşturulması planlanan konuya dair destekleyici unsurlar olarak farklı

renk uygulamaları, rota boyunca bütüncüllük oluşturan kent mobilyaları ya da rehber tabelalar, bilgilendirme panolarının bulunması önemli bir noktadır. Bu tarz rotalar hem kentsel tasarım hem de mimari ile beraber düşünülerek kent içerisinde yeni kullanım alanları oluşturmaktadır. Kentlilere, turistlere, mimarlık ve şehir planlama öğrencilerine bilgi ve farkındalık kazandırmayı hedeflemektedir.

Farkındalık rotaları herhangi bir olaya dikkat çekilmek amacıyla oluşturulan rotalardır. Bu rotaların amacı toplumun yüzleşemediği ve zarar gördüğü alanlara dikkat çekmektir. Aşağıda bir konuya farkındalık çekme hedefi bulunan rotalara örnek olarak Pembe Rota, Ürdün Prensi Ali Bin Hüseyin'in Sürgün Farkındalık Rotası, Evliya Çelebi Kültür Rotası, Beyoğlu Kültür Yolu Festivali, Çikolata Rotası ve Endüstriyel Kültür Rotası incelenmektedir.

Pembe Rota: Kadın kanserleri alanında çalışmalar yapan ve 10 bin kadına ücretsiz tarama testi gerçekleştirmeyi hedefleyen Pembe İzler Derneği'nin projesi 'Pembe Rota'sı kadın kanserleri konusunda erken teşhisin önemine dikkat çekmekte ve farkındalık oluşturma noktasında mesaj vermektir. İstanbul, Bodrum, Mardin ve Bursa gibi şehirlere rotasını oluşturan dernek bu kapsamda kadınlarda yüksek düzeyde olan hastalıklara dikkat çekmeyi amaçlamaktadır. Ülkemizde her yıl 10 bine yakın kadın yumurtalık, rahim ve rahim ağzı kanseri tanısı konulmaktadır. Rahim, rahim ağzı ve yumurtalık kanserleri erken tanı durumunda tedavi başarısını yükseltmekte ve hayati durumu kötü etkileyecek durumları azaltmaktadır. Kadınlardaki farkındalığı arttırmayı isteyen dernek bu konuda rotayı geniş çevrelere yaymayı ve 10 bin kadına ulaşmayı hedeflemektedir (NTV, 2018).

Ürdün Prensi Ali Bin Hüseyin'in Sürgün Farkındalık Rotası: Çerkes kültürünü dünyaya tanıtmak ve 1864 yılında Çarlık Rusya'nın göçe zorladığı kesin rakamlarla 500 bin kişinin (tahminlere göre rakam çok daha fazladır.) yaşamını yitirmiş olduğu Çerkes Sürgünü hakkında farkındalık oluşturmak amacıyla anavatanı Kafkasya'ya at üzerinde bir seyahat planlamasıdır. Kafkasya'da ve Kafkas diasporasında büyük bir acı olarak nitelendirilen sürgün hadisesi Çarlık Rusyası'nın güneye inmek adına yayılcılık politikası kapsamında gerçekleşen bir soykırımdır ve Çerkes Sürgünü olarak nitelendirilmektedir. Zorunlu göç, milyonlarca insanın yaşamını etkilemiş ve bazı tahminlere göre 1,5 milyon Çerkes'in tehcir ettirilmesi ile açlık, hastalık, zorlu gemi yolculukları ve Karadeniz'in iklim şartlarından dolayı yaklaşık 500 bin kişinin yaşamını yitirdiği bilinmektedir (GZT, 2023). Yolculuk Çerkes kabilelerini temsilen 12 atıyla birlikte Haziran 1998 tarihinde Ürdün'den başlayarak, yoğun Çerkes

nüfusunu barındıran eski Osmanlı bakiyesi topraklardan geçerek, Suriye üzerinden Türkiye'ye doğru kurgulanmıştır. Samsun limanından gemiyle devam edilen yolculuk Soçi Limanı'ndan Rusya'ya oradan anayurt Kafkasya'ya ulaşarak sona ermektedir. Rota, Çerkes halkının dil ve kültürlerine sahip çıkılmasının öneminin yeni nesillere aktarılmasını hedeflerken, Çerkes kültürünün tanıtılmasına ve göç esnasında yaşananların hatırlanmasına büyük katkı sunmaktadır (GZT, 2023).

Evliya Çelebi Kültür Rotası: Yaptığı seyahatler ve gözlemleri, Seyahatname adlı eserinde toplayarak, Türk edebiyatı ve tarihine önemli bir katkı sağlamış 17. yüz yılda yaşamış olan Evliya Çelebi eserleri ile dünya edebiyatı tarihinde de önemli bir yere sahiptir. Evliya Çelebi, Türk düşünce ve kültür tarihinde öncü bir figür olarak hatırlanmaktadır. Gezdiği ve gördüğü yerlerdeki gözlemlerin yer verdiği Seyahatname eseri bugün önemli yazılı kaynaklar arasında yer almaktadır. Evliya Çelebi'nin seyahatleri sırasında gözlemlerini not aldığı bu eser, Osmanlı İmparatorluğu'nun coğrafyası, kültürü, tarihi ve insanları hakkında birçok bilgi içermektedir. Evliya Çelebi Yolu, Türkiye'nin ilk at binme yolu olma niteliğine sahip rotasıdır. Bu rota, Evliya'nın doğumunun 400. yılı olan ve UNESCO'nun da Evliya'nın yaşamı ve yaptıklarını kutlama yılı olarak ilan ettiği 2011 yılında tasarlanmıştır. Evliya Çelebi Yolu'nun ilk aşaması at sırtında gerçekleştirilen bir buçuk aylık bir etap olarak İzmit Körfezi'nden Simav'a kadar uzanan, 2009 yılında Evliya'nın detaylı anlatımlarından yola çıkarak oluşturulmuştur. Rota, buradan sonra İzmir'e, ardından güneye ve sonra da kıyı boyunca doğuya doğru ilerlemektedir. Rotanın kullanıcıları, Roma ve Osmanlı dönemine ait yolları takip ettiği güzergâh boyunca nehirleri, patikaların, traktör ve orman yollarını kullanmaktadır. Rotanın at üzerinde gerçekleştirilen etabı yaklaşık 650 km uzunluğundadır ve bu etap güzergâh boyunca yapılabilecek diğer faaliyetler düşünülmendiğinde yaklaşık olarak 25 gün sürmektedir. Rotanın yürüyerek kat edilen bölümleri ise yaklaşık 330 km uzunluğundadır ve güzergâh boyunca yapılabilecek diğer faaliyetler düşünülmendiğinde ortalama 22 gün sürmektedir (Culture Route Society, 2024).

Beyoğlu Kültür Yolu Festivali: Kentin soyut ve somut değerlerini bir araya getiren, yani tarihi mimarisi olan mirası binalar, sokaklar ile müzik, edebiyat, opera, tiyatro, eğitim ve gastronomi gibi soyut değerlerin bir araya getirilerek tüm kültürel mirasımızın buluşması ile birikimimizi yaşatma projesidir (Şekil 2.19). Yerel, ulusal ve uluslararası sanatçıların katılımıyla düzenlenen konser, tiyatro, sinema, sergi, geleneksel sanatlar,

atölye, söyleşi ve çocuk etkinliklerinden oluşan ücretsiz programlar, herkese kucak açarak katılımcılarını sanat ile buluşturmaktadır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2021).



Şekil 2.19: Beyoğlu Kültür Yolu (URL-21).

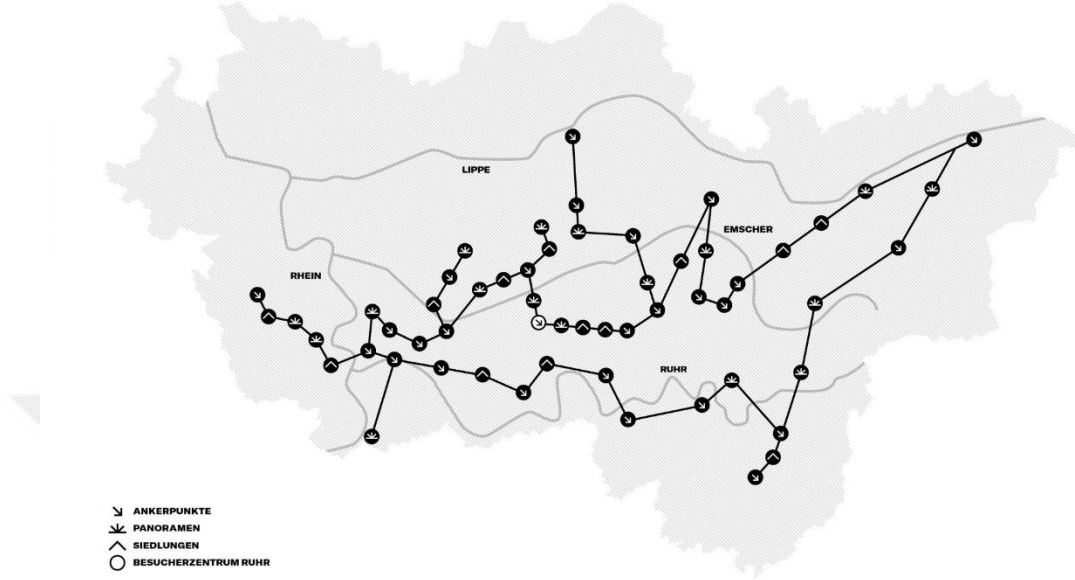
Çikolata Rotası: Avrupa'nın kültürel kimliğini yaşatmak ve bir bellek ögesi olarak çikolatayı korumak için oluşturulan bir rota örneğidir. Bu rota geleneksel çikolata işçiliği ve turizm alanlarını bir arada gezmeyi sağlayan bir gastronomi rotasıdır (Kuruç, 2018) (Şekil 2.20).



Şekil 2.20: Çikolata Yolu (URL-22).

Endüstriyel Kültür Rotası: 400 kilometrelik bir rota ile Ruhr bölgesindeki 150 yıllık sanayi geçmişinin turistlere tanıtılması amaçlanmaktadır (Şekil 2.21). Rota üzerindeki erken sanayi yapıları kentsel hafızaya katkı sunarken, bu mekânlarda tasarlanan çeşitli etkinlikler ile (konser vb.) kentlilerin ve turistlerin kente dair belleğine katkı sunmaya

devam etmektedir. Rota içerisinde araba, otobüs, bisiklet ya da yaya olarak ulaşım sağlanmaktadır. Rota sayesinde Ruhr bölgesindeki endüstriyel miras hakkında farkındalık oluşturulmaktadır (Route Industriakultur, 2024).



Şekil 2.21: Endüstriyel Kültür Rotası (URL-23).

İncelenmiş olan rotaların hepsinde bir hafıza ögesini korumak amacı ve bu amacın bir konuda farkındalık oluşturma hedefi bulunmaktadır. Örneğin Prens Ali'nin oluşturduğu rota "Çerkes Sürgünü" ne, Çikolata Rotası ise Avrupa'daki çikolataya dair belleğin korunması ve çikolatanın Avrupa kültüründeki yerine dair farkındalık oluşturma hedefleri bulunmaktadır. İncelenmiş olan bu altı rotaya ek olarak aşağıda 8 farklı yürüyüş rotası amacı, kentsel hafızaya etkisi, kentsel tasarım dili, bir farkındalık oluşturup oluşturmadığına ve kentsel tüketime sebep olup olmadığına dair incelenmektedir. Kentsel tüketim, bir kentin gezilip görülebilecek yerlerinin kısa sürede hızlıca tüketilmesi ile kentin birikimini olumsuz etkileyen bir faktördür (Çetin, 2011). Çizelge 2.1 üzerinde her rota için bir rota kodu atanmış olup, ilerleyen kısımlarda rotaların haritalarına yer verilmektedir. Sarı ile işaretlenmiş rotalar kentsel tasarımı etkileyen rotalara dikkat çekmektedir.

Çizelge 2.1 Örnek rota incelemesi ve farkındalık konsepti ilişkisi.

Bilgiler /Rotalar	Rotanın amacı nedir?	Kentsel hafızaya katkı sunuyor mu?	Rota boyunca ortak bir Kentsel Tasarım dili bulunuyor mu? Kentsel tasarım öğelerini etkiliyor mu?	Bir konuda farkındalık oluşturuyor mu? Kentsel Tüketim Odaklı mı?	Rota Kodu
Bilbao Sokak Sanatları Rotası	Kent yenilemek için araç olarak sokak resimlerini (moral art) kullanmak ve bu yapılırken kentin bir açık hava sanat galerisi olarak algılanması amaçlanmaktadır.	Evet	Evet	Kenti yenilerken sokak sanatı hakkında farkındalık oluşturmaktadır. Rota, kentsel tüketim odaklı sayılabilmektedir.	A1
Londra Büyük Doğu Parkları Rotası	Yalnızca yeşil alanlar içerisinde Londra içerisinde hareket etmeyi ve iklim değişikliği hakkında farkındalık kazandırmayı hedeflemektedir. Henüz proje halindedir.	Evet	Evet, bitkilendirme	İklim değişikliği hakkında bireylerin kendi sorumlulukları ve lokal etkileri hakkında farkındalık oluşturmaktadır. Rota, kentsel tüketim odaklı değildir.	A2
New Town Miras Yolu	Pensilvanya bölgesinde State Caddesi ve Sycamore Caddesi üzerinde yer alan 1700-1800 yılları arasında inşa edilmiş yapıların mimari özelliklerini tanıtmak ve tarihi değerini gözler önüne sermek amaçlanmaktadır.	Evet	Evet, konut tasarımları, yapıların katları, bitkilendirme,	State Caddesi ve Sycamore Caddesi üzerindeki tarihi yapılar ve bütüncül kent planlaması hakkında ve kent sakinlerinin rota üzerindeki bahar günleri, yıllık mezarlık ziyareti gibi etkinlikler ile nasıl sosyalleştiklerine Newtown sakinlerinin kendi kendine tasarladıkları etkinlikler hakkında farkındalık oluşturmaktadır. Rota, kentsel tüketim odaklı sayılabilmektedir.	A3
Sokak Sanatları Wanderwege & Fahrradrouen Berlin	Kırmızı, sarı, yeşil ve mor olmak üzere 4 ayrı rota olmak üzere kullancısına Berlin şehrinin önemli noktalarını yürüyerek ya da bisiklet ile göstermek istemektedir.	Evet	Hayır	Hayır. Rota, kentsel tüketim odaklı değildir.	A4
Amsterdam'da Yapraklı Yürüyüşler Rotası	20'den fazla dairesel rota seçeceği ile kullanıcısının Amsterdam'ın tarihi, doğal ve popüler noktalarını keşfederken kaybolma endişesi olmadan rotayı tamamlaması hedeflenmektedir. Ek olarak birbiri ile çakışan rotalar ile kullanıcılara kendi rotasını oluşturma imkânı da tanınmaktadır.	Evet	Hayır	Kentteki çeşitliliğe dair bir farkındalık oluşturmaktadır. Ek olarak rotanın kullancısına dairesel bir güzergâh sunması ve kaybolma hissi yaşatmaması hedefi ile kenti yeni gelmiş turistlerin kaybolma korkusuna dikkat çekilmektedir. Rota, kentsel tüketim odaklı değildir.	A5
Amsterdam Şehir Yürüyüşü Rotası	Amsterdam'ın kültürel, doğal, popüler, yoğun alanları için gerek profesyonel yürüyüşçüler için gerekse turistler için 6 ayrı rota ile kenti tanıtmak istemektedir.	Evet	Hayır	Amsterdam kenti içerisindeki çeşitliliğin farklı rotalar aracılığıyla deneyimlenebilmesi hakkında farkındalık oluşturmaktadır. Rota, kentsel tüketim odaklı değildir.	A6
Brooklyn Yürüyüş Rotası	Alman koloni alanlarının ve Viktoria döneminin izlerine rastlanabilecek tarihi alanlar ve tarihi işaret öğelerinin varlığıyla Brooklyn şehrinin tarihi hakkında bilgi verilmek istenmektedir.	Evet	Hayır	Evet, şehrin köklü tarihi hakkında farkındalık oluşturmaktadır. Rota, kentsel tüketim odaklı sayılabilmektedir.	A7
Perm Şehri Yürüyüş Rotası	Şehrin aşk ve tarihi mekânlar olarak iki ayrı tema ile kentte kullancılara farklı bir deneyim yaşatmak istemektedir.	Evet	Evet	Evet, şehir içindeki tarihi mekânlara ve aşk yaşanmış noktalara dair farkındalık oluşturmaktadır. Rota, kentsel tüketim odaklı sayılabilmektedir.	A8

EK A, EK B, EK C, EK D’de rota koduna göre incelenmiş olan rotaların detaylı haritaları bulunmaktadır. Çizelge 2.1’de incelenmiş olan 8 rotadan 4’ünde stratejik amaç ve hedeflere ek olarak kentsel tasarım dili anlamında ortak öğeler bulunmaktadır. Rota tasarımlarında kentsel tasarım öğeleri ile bütünlük sağlanması rotanın mekânsal olarak algılanmasını kolaylaştıracağından önemli bulunmaktadır. Aşağıda Bilbao Sokak Sanatları Rotası, Londra Büyük Doğu Parkları Rotası, New Town Miras Yolu ve Perm Şehri Yürüyüş Rotası’ nın ortaklaşan kentsel tasarım öğeleri örnekler ile açıklanmaktadır. Bilbao Sokak Sanatları Rotası, Bilbao Belediyesi ve Bilbao Sanat Bölgesi Galerisi destekleri ile İspanya’nın Bilbao şehrinin yenilenmesine sanatın araç olarak kullanılması için bir hareket başlatılmıştır (Şekil 2.22). Proje, kentin gelişmesinde kültürün, özgürlüğün, yenilikçiliğin ve sanatın bir arada düşülmesini önemsemektedir. Proje halk, enstitüler ve sanatçılar tarafından bir çekim noktası oluşturma konusunda projenin potansiyeli fark edilmiş olup, desteklenmektedir. Bu kapsamda birçok sanatçı tarafından desteklenerek toplam 2002 ve 2016 yılları arasında yapılmış 22 sokak sanatını (mural art) barındıran bir rota tasarlanmıştır. Bu rota ilgililerine kenti gezerken sanatsal deneyimler sunarken, sokak sanatları hakkında ve kamu ile ortaklaşarak çıkarılan projelerin başarısı hakkında farkındalık oluşturmaktadır (Pinol, 2019). Rota boyunca sanat eserleri kullanıcılarına merak uyandıran bir deneyim sunmaktadır. Ek olarak farklı tasarımlar ile kente sanatsal bir değer oluşturulmuş olursa da sokak sanatlarının bölge genelinde yaygın olması kentsel tasarım açısından bütüncül bir algı oluşturmaktadır. Ancak rota üzerinde sokak sanatlarının haritası ile uyumsuzluğu dikkat çekmektedir.

Rota üzerinde sokak sanatlarının kimler tarafından yapıldığı, hangi yılda yapıldığı bilgileri verilmiştir ancak haritalanmış olan bu rotada, 1-22 arasında numaralandırılan



Şekil 2.22: Bilbao Sokak Sanatları Rotası duvar resimleri örnekleri (URL-24).

sanat eserleri ne üretim yıllarına ne sanatçılara ne de güzergâhta karşılaşma sırasına göre sınıflandırılmamıştır. Bu durumun rotanın kullanıcıları iyi yönlendirmediğini gözler önüne sermektedir.

Londra Büyük Doğu Parkları Rotası, Londra'daki yeşil alanları bütüncül olarak ele alan proje, iklim değişikliğine dikkat çekerken kullanıcılarının kişisel sorumluluklarının farkında varmasını amaçlamaktadır. Bishopsgate Goods Yard Şirketi'nin tasarladığı bir proje de kamuya açık bir park bulunması gerekirken, sürdürülen ikna süreçlerinin ardından park yerine bir orman bahçesi tasarlanması kararlaştırılmıştır. Orman bahçesi tasarımının ardından proje kapsamında kent içerisinde yer alan demiryollarının güzergâhları ele alınmış olup, Thames Nehri'ne kadar ulaşan bir yeşil rotaya sahip olmak için The Great Eastern Park Route tasarlanmıştır. Proje demiryollarının dönüşümünü hedef alması ile New York'taki Highline projesi ile benzer bulunmaktadır (Juden, 2021).

Newtown Miras Yürüyüşü Rotası, State Caddesi (Newtown Borough) ve Sycamore Caddesi (Newtown Township) boyunca tarihi açıdan önemli yerlerde otuz dört adet yol kenarı işaretinden oluşan kendi kendine rehberli bir yürüyüş rotasıdır (Şekil 2.23). Her bir durak, 18., 19. ve 20. yüzyıllardan kalma yapıları içerecek şekilde Newtown toplumu için tarihi değerleri nedeniyle Newtown Tarih Derneği tarafından sahipleri ile anlaşarak seçilmiştir.

Rota, seyahat sırasında benzer mimari tasarımların bulunması, bilgilendirme panolarının bulunması ve ek olarak dairesel rotalarının kişilerde güven hissi oluşturması açısından incelendiğinde rota sonunda başlangıç noktasına dönmesi



Şekil 2.23: Newtown Miras Yürüyüşü Rotası haritası (URL-25).

açılarından başarılı bulunmaktadır (Şekil 2.24). Proje, 1700-1800 yılları arasında inşa edilmiş yapıların mimari özelliklerini tanıtmak ve tarihi değerini gözler önüne sermek amaçlamaktadır. State Caddesi ve Sycamore Caddesi üzerindeki tarihi yapılar ve bütüncül kent planlaması hakkında ve kent sakinlerinin rota üzerindeki bahar günleri, yıllık mezarlık ziyareti gibi etkinlikler ile sosyalleşebilmekte ve Newtown sakinlerinin kendi kendine tasarladıkları etkinlikler oluşturmaktadır (New Town Historic Association, 2022).



Şekil 2.24: Newtown Miras Yürüyüşü Rotası kentsel tasarım öğelerine örnekler (URL-26, URL-27).

Perm Şehir Yürüyüşü Rotası, Rusya'nın Perm kentinde Kama Nehri kenarında kırmızı ve yeşil olmak üzere iki rotadan oluşmaktadır (Şekil 2.25). Kırmızı rota, kent içerisinde aşk teması barındıran hikayelere referans noktaları barındıran, yeşil rota ise görülmeye değer tiyatro, müze, heykel, sanat objeleri, hediyelik eşya dükkanları vb. Yapılardan oluşmaktadır. Kırmızı rota 16 noktadan, yeşil rota ise 40 noktadan oluşmakta olup, her iki rotada başladığı noktaya dönmesi açısından güven hissi oluşturmaktadır. İki rota Sibirskaya Caddesi üzerinde çakışmakta olup, yer yer taşıt yolları kenarlarından yer yer yayalaştırılmış sokaklardan ilerlemektedir (Kürkçüoğlu Arşivi, 2012).



Şekil 2.25: Perm Şehir Yürüyüşü Rotası yer boyamalarına örnek (Google Maps).

Rota boyunca yapılan yer boyamaları ile kentsel tasarım anlamında bütüncüllük sağlanmaktadır. Kırmızı rota kaldırımlar üzerinde kırmızı renk, yeşil rota ise kaldırımlar üzerinde yeşil renk boyama ile güzergâh boyunca yönlendirme

tasarım rehberleri tasarımcılar tarafından kullanıcılara sunulması hedeflenen tasarıma ulaşmayı sağlayan bir yönerge niteliğindedir. Rehberler tasarımcıların tasarımlarını yaparken dikkatten kaçabilecek daha küçük ölçekli detaylara ayna tutmak için kullanılmaktadır (Arisu, 2018). Her tasarım kendi içerisinde hedefler ve ilkeler barındırır ve rehberler bu koşulları sınırlandırmaktadır. Kent mobilyaları kentsel tasarım rehberlerinde, özellikle sokak, meydan vb. açık alanların tasarımında başlıca öneme sahiptir.

Kent mobilyası, kentlilerin halka açık alanlarda yaş, cinsiyet veya gelir durumuna bağlı olmadan kamunun geneli içinde estetik değer sunan bir unsurdur (Aksu, 2013). Kent mobilyaları hem kullanışlı hem de estetik amaçlı planlanabilmektedir. Kent mobilyalarının kullanımında dikkat çekme, odak noktası oluşturma, dinlenme, sosyalleşme gibi hedefler ile yaklaşılabilmektedir. Kent mobilyaları kişilerin psikolojilerini dahi etkileyen yapılar olmasının yanı sıra kaliteli bir kent kimliğinden bahsedebilmek için kent mobilyalarının dikkatli bir şekilde tasarlanması gerekmektedir (Güneş, 2005). Kent mobilyaların yapısına bağlı olarak, kullanıcılara farklı deneyimler sunabilmektedir. Kullanıcıların algı ve anlayışlarından etkilenmek ile birlikte; beklentileri, kullanım amaçları, alışkanlıkları ve estetik gibi noktalardan da etkilenmektedir (Aksu, 2013).

Kentsel mekân da bulunan kent mobilyaları olarak birçok ürün karşımıza çıkmaktadır. Kent mobilyalarını işlevlerine göre sınıflandıracak olursak; Zemin kaplamaları, oturma elemanları, aydınlatma elemanları, işaret ve bilgi levhaları, sınırlandırıcılar, su ögesi, üst örtü öğeleri, satış birimleri, sanatsal objeler, oyun alanı elemanları ve çöp kutuları, bisiklet park yerleri, bitkisel öğeler vb. diğer öğeler (Yıldızcı, 2001). Kent mobilyalarının çalışma kapsamında incelenerek, işlevlerine göre farklı örnekleri aşağıda yer verilmiştir.

2.4.1.1 Zemin kaplamaları

Zemin kaplamaları kentsel tasarımda kullanıcının yürüyüş deneyimini doğrudan etkileyen bir öğedir. Özellikle rota tasarımlarında kullanıcı için konfor oluşturmak ve yönlendirmek için kullanılabilmektedir. Kentsel mekânın coğrafi ve fiziki koşullarına göre beton, asfalt, taş, toprak, seramik, ahşap ve çim taşı gibi birçok farklı ürün zemin tasarımında kullanılabilmektedir (Şekil 2.27).



(Unilock, Url-35)

Şekil 2.27: Zemin kaplaması örnekleri(URL-35).

Tasarım yapılırken zemin malzemesinin seçimi kamusal mekânda ısı adası oluşumunu engellemek, iklime uygun, dayanıklı tasarımlar oluşturmak için özellikle dikkate alınması gerekmektedir (Yener, 2020). Zemin kaplamalarının yanı sıra zeminlerde boya kullanımı da kentsel tasarım taktik şehircilikte oldukça yaygın bir kullanım şeklidir (Şekil 2.28).



(My Modern Met, Url-36, Url-37)

Şekil 2.28: Zemin kaplaması örnekleri (boyama) (URL-36, URL-37).

Odak noktaları oluşturmak, kullanıcıları yönlendirmek, estetik değer oluşturmak ve kent mekânını oyunlaştırmak için kullanılmaktadır. Kent rotalarında, park ve bahçelerde ya da bir odak noktaya ulaşım için yönlendirme elemanı olarak kullanılabilir.

2.4.1.2 Oturma elemanları

Oturma elemanları kentsel tasarımında kullanılan ve çeşitlilik anlamında geniş bir seçenek imkânına sahip önemli öğelerden birini oluşturmaktadır. Oturma elemanları, dinlenme, sosyalleşme, yönlendirme ya da estetik değer katma amaçları tasarlanmakla birlikte, kentliler tarafından en sık kullanılan kent elemanıdır. Genellikle çöp

kutularına ve aydınlatma elemanlarına, ağaçlara yakın ya da kendi bitki tasarımları ile kurgulanmaktadır (Şekil 2.29).



(Url-38, Vestre)

Şekil 2.29: Oturma elemanları örnekleri (URL-38, Vestre).

2.4.1.3 İşaret ve bilgi levhaları

İşaret öğeleri kent mekânlarının başlıca buluşma noktalarından birini oluşturmaktadır. Belirli bir odağa referans veren işaret öğeleri sanatsal ya da tarihi nitelikli olabilecek olup, genellikle kentliler tarafından yer ve yön tarifinde kullanılmaktadır. Yer ve yön göstergeleri konuma dair bilgi vermek için oldukça fazla kullanılan bilgi levhalarındandır. Bilgilendirme panoları, uyarı tabelaları, trafik kuralları tabelaları ve yer yön göstermek için kullanılan tabelalar bilgilendirme levhalarına örnek teşkil etmektedir (Şekil 2.30).



(Behance: Wayfinding for Schelokovsky, Firmenny Style Park, RSM Design)

Şekil 2.30: İşaret ve bilgi levhaları örnekleri (Wayfinding for Schelokovsky, Firmenny Style Park, RSM Desing).

2.4.1.4 Aydınlatma elemanları

Işık ve aydınlık kişinin bir objeyi algılama noktasında büyük katkı sağlamaktadır. Yaşanılan çevrenin aydınlık olması çevrenin algılanmasına, güvenliğinde ve estetik açıdan kente sunduğu katkıda önemli bir rol almaktadır (Bayramoğlu ve Özdemir, 2012). Aydınlatma elemanları taşıt yollarında, yaya yollarında, park ve bahçelerde ve toplanma alanlarında bir objeye dikkat çekmek, çevreyi aydınlatmak, bitki

tasarımlarına estetik değeri oluşturmak gibi amaçlarla sıklıkla kullanılmaktadır. Aydınlatma elemanları oturma alanları, yürüyüş yolları ya da yeşil alan tasarımları gibi kentsel tasarımın diğer öğeleri ile birlikte kurgulanabilmektedir (Şekil 2.31).



(Url-39, Url-40, Url-41)

Şekil 2.31: Aydınlatma elemanları örnekleri (URL-39, URL-40, URL-41).

İşlevselliği açısından gece kullanımı olmasına rağmen gün içerisinde de kente biçimsel ve estetik açıdan etkilemekte olup, kente değeri oluşturabilmektedir. Aydınlatma elemanlarının çevresine etkisi geceleri güvenlik ve algı anlamındayken gündüzleri estetik boyuttadır. Bu açıdan çevresi ile ilişkisi düşünülerek tasarlanması gerekmektedir (Şerefhanoglu,1991).

2.4.1.5 Sınırlandırıcılar

Mekânın algılanmasında dikkat edilmesi gereken bir diğer boyut ise mekânın doğru ölçekte yapılar, bitkilendirme ya da duvar, çit vb. sınırlandırıcılar ile çevrelenmesi önemli bir noktayı oluşturmaktadır. İyi tasarlanmış bir çevre oluşturmak için sınırlayıcılarda kullanılan malzeme ve tasarım çevre ile uyumlu olması gerekmektedir (Şekil 2.32).



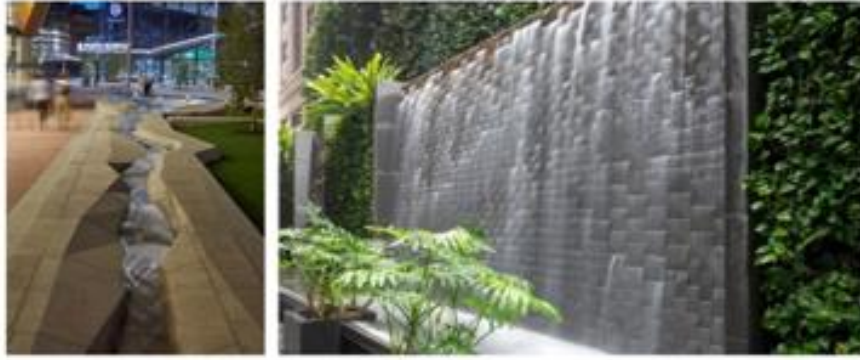
(Url-42, Url-43, Url-44)

Şekil 2.32: Sınırlandırıcı örnekleri (URL-42, URL-43, URL-44).

Sınırlayıcılara örnek verebileceğimiz duvarlar taş, tuğla ya da beton malzemelerden, paravanlar ahşap ya da plastik malzemelerden, çitler ise yine ahşap, demir ya da bitkilendirme ile birlikte tasarlanabilmektedir (Bayramoğlu ve Özdemir, 2012).

2.4.1.6 Su öğeleri

Su elemanlarının çevrede bulunması, su sesi ve ortama kattığı değer hem fiziksel hem de psikolojik açıdan önemi bilinmektedir (Bayramoğlu ve Özdemir, 2012). Su elemanları görsel açıdan hem estetik, psikolojik açıdan da oluşturduğu ses ile çevredeki gürültüyü ve görüntü kirliliğinin azaltılmasını sağlamaktadır EK F: Kentsel Tasarım Öğeleri g10 ve g11 görsellerinde su öğeleri örnekleri verilmektedir (Şekil 2.33).



Şekil 2.33: Su öğesi örnekleri (URL-45, URL-46).

2.4.1.7 Sanatsal objeler

Sanat kente estetik olarak kattığı değer yanı sıra, psikolojik ve kültürel anlamda da birikim sunmaktadır. Kentsel tasarımda kullanılan sanat öğeleri heykeller, sokak sanatları ya da tarihi yapılar vb. olabilmektedir. Bu öğeler insanları bir araya getirerek, sosyalleşebilecekleri alanlar oluşturabilmektedir. Bu öğeler kent içerisindeki küçük detaylar olabileceği gibi, meydanlarda ya da odak noktalarında dikkat çekici elemanlar olarak da kurgulanabilmektedir (Bayramoğlu ve Özdemir, 2012) (Şekil 2.34).



(Url-47, Url-48)



(Url-49, Url-50)

Şekil 2.34: Sanatsal obje örnekleri (URL-47, URL-48, URL-49, URL-50).

2.4.1.8 Bitkisel öğeler

Bitkisel öğeler yeşil alanlar içerisinde ya da kent mekânı içerisinde kurgulanabilmektedir. Yeşil alanlar içerisinde birçok farklı uygulama ile karşımıza çıkabilirken, kentsel alanlarda ağaçlandırmalar, sınırlandırıcı çalılıklar ya da çiçeklendirmeler ile genellikle yürüyüş rotaları üzerinde ya da oturma alanları ile birlikte tasarlanmaktadır. Bitkilendirme çalışmaları insanlar üzerinde manevi yönden olumlu etkiye sahip olup, kentsel tasarımda sıklıkla tercih edilen öğelerdendir. Bitkisel öğeleri kullanarak tasarımcılar, açık hava alanlarında dış mekân odaları oluşturmak, yeşil alanlarda duvar hissi oluşturmak ve mekânsal algıyı kuvvetlendirmek, manzaraya ya da hedeflenen bir noktaya yönlendirmek, görsel olarak alanı düzenlemek ya da ekosistemi korumak amaçları taşıyabilmektedir (Sarı ve Karaşah, 2018) (Şekil 2.35).



(Url-51, Url-52)

Şekil 2.35: Bitkisel öge örnekleri (URL-51, URL-52).

2.4.1.9 Diğer öğeler

Kentsel tasarımlarda bütüncül olarak üzerine çalışılan diğer öğeler ise park alanları, bisiklet park yerleri, paylaşımlı araç park alanları, çöp kutuları, şarj istasyonları, su sebilleri vb. ya da trafik ışıkları, dubalar, kaldırımlar ve kasisler olarak çoğaltılabilmektedir. Küçük detaylara bütüncül yaklaşımlarla mekânın estetik değeri artırılabilir (Şekil 2.36).



(Url-53, Url-54, Url-55, Url-56)

Şekil 2.36: Diğer kentsel tasarım öğesi örnekleri (URL-53, URL-54, URL-55, URL-56).

2.5 Farklı Ölçeklerde Kentsel Tasarım Uygulamalarına Örnekler

Farklı ölçeklerde kentsel tasarım öğelerinin kullanımı kente ve kentiye ihtiyaç duydukları cevabı verebilmektedir. Örneğin Barselona kenti öğreniğinde süperblok uygulamasının aslına kentte baskılayıcı bir örnek gibi görünmesin karşın, yıllar

içerisinde kentli ufak dokunuşlar ve sokak kullanımı ile kentsel tasarım öğelerini araç olarak kullanarak eski mahalle kültürünü dönüştürmüştür (Yerli ve Şenik, 2018).



Şekil 2.37: Barselona süperblok (URL-57).

Barselona örneğinde kent genelinde bir tasarım dilinden söz edilirken, İzmir örneğinde Karşıyaka ilçesinde sokak bazında küçük müdahaleler ile taktik şehircilik örnekleri görmekteyiz (UNDP, 2022). Gerçekleştirilen taktik şehircilik örnekleri ile sokak kedilerinin barınma ve sağlık sorunlarının çözülmesi ve kentliler için kullanışlı alanlar üretilmeye çalışılmaktadır. Bu iki örnek incelendiğinde kentsel tasarım öğelerinin ölçekler arası kullanımlarının ve yansımalarının farklı olabileceği görülmektedir. Büyük ölçeklerdeki yaygın kullanımlarda kentlinin yaşayış şekli ve kültürel değişimi bile söz konusu olurken, daha küçük ölçekli taktiksel uygulamalarda belirli bir mahallenin yaşam kalitesinde değişim öngörülebilmektedir.

2.6 Bölüm Sonucu

Mekânsal hafızanın oluşması, toplumun benzer mekânlarda benzer anılara sahip olması ile oluştuğundan oldukça zordur. Mekânsal hafıza kendiliğinden oluşabilmekte veya bir olayın ardından gelişebilmektedir. Ek olarak, Savaşlar, afetler ya da politikalar gibi faktörler mekânsal hafızaya hasar verebilmekte hatta yok edebilmektedir. Örneğin, depremler sonucunda sivil kayıplar, altyapı zararı ve açlık gibi geri dönüşü zor zararlar üretebilmektedir. Depremlerin yaşanması ile sokaklar,

altyapı, kültür ve tarih hasar görebilmektedir. Bu durumda da mekânsal hafıza dolaylı olarak etkilenmektedir.

Afetler mekânsal hafızayı etkileyen önemli bir faktör olarak başat rol oynamaktadır. Deprem, sel felaketleri, yangınlar gibi afetler yaşam alanlarını ciddi şekilde etkilemekte, kent güvenliğini ve ekonomiyi tehdit etmektedir. Bu nedenle, afetlere karşı hazırlıklı olmak hayati önem taşımaktadır. Afetlere hazırlık, kayıpların azaltılması ve toplumun daha hızlı toparlanması açısından önemli bulunmaktadır. Politikalar da mekânsal hafızayı etkileyebilmektedir. Katı şehir planlama politikaları, pandemi mücadelesi politikaları veya kentsel dönüşüm politikaları, mekânın kullanımını değiştirebilmektedir. Örneğin, pandemi durumlarında kent mekânının kullanımının engellenmesi veya kitlesel toplanmaların yasaklanması, mekânın kullanımını değiştirebilmekte ve dolaylı olarak mekânsal hafızayı etkileyebilmektedir.

Bu faktörler bir araya geldiğinde, mekânsal hafıza üzerinde ciddi bir etkiye sahip olabilmektedir. Savaşlar, afetler ve politikalar, mekânsal hafızayı zayıflatırken, değiştirebilmekte hatta tamamen yok edebilmektedir. Bu nedenle, mekânsal hafızayı korumak ve yeniden inşa etmek için dikkatli bir politika oluşturmaya, planlamaya ve kentsel tasarım araçlarının uygun koşullarda kullanılmasına ihtiyaç bulunmaktadır. Bu kapsamda kentlerin yıkıcı faktörlere ve bu faktörlerden mekânsal hafızanın nasıl etkilendiğine dair farkındalığı yüksek olmalıdır ve kentlerin farkındalık süreçlerinin gelişimi kentsel tasarım ile desteklenmelidir. Farkındalık, bilgi edinme ve bilgiyi yaygınlaştırma yöntemleri ile gerçekleşebildiğinden; bu yöntemler arasından kentsel tasarıma destekte sunabilecek bir araç olarak çalışma kapsamında rota uygulamaları incelenmektedir.

Çizelge 2.1’de incelenmiş olan 8 rotadan 4’ünde stratejik amaç ve hedeflere ek olarak kentsel tasarım dili anlamında ortak öğeler bulunmaktadır. Rota tasarımlarında kentsel tasarım öğeleri ile bütünlük sağlanması rotanın mekânsal olarak algılanmasını kolaylaştıracağından önemli bulunmaktadır. Bu sebeple kent ölçeğindeki rotaların belirli bir konsept dahilinde hedef ve amaçlarını destekleyecek şekilde kentsel tasarımın tüm boyutları ile ele alınması önemli bir noktayı oluşturmaktadır. Bilbao Sokak Sanatları, Londra Büyük Doğu Parkları, New Town Miras Yolu ve Perm Şehri Yürüyüş rotaları tek bir kentin belirli kentsel tasarım öğeleri kapsamında desteklenmesi ile değer kazandığından incelenmiştir. Londra Büyük Doğu Parkları

ağırlıklı olarak peyzaj öğelerinin tekrarı ile yönlendirme sağladığından ölçek olarak diğer rotalardan büyüktür. Bilbao Sokak Sanatları, New Town Miras Yolu ve Perm Şehri Yürüyüş rotalarını küçük ölçekli kentsel tasarım müdahaleleri ve kısıtlı kentsel tasarım ögesi kullanımı konusunda benzerken, Londra Büyük Doğu Parkları rotası orta ölçekli bir rota sayılabilmekte ve kentsel tasarım öğeleri bitkilendirme ağırlıklı olsa dahi su ve diğer peyzaj öğeleri ile çeşitlilik gösterebildiğinden daha zengin olarak nitelendirilebilmektedir. Ek olarak orta ve büyük ölçekli kentlerde kentsel tüketimin yaygınlığı söz konusuysa, küçük ölçekteki örneklerde örneğin rotaların kullanılması ile kent mekanının tüketimi zaman aldığından üzerinde sermayeyi kendine çeken ve kentsel birikime ortak olunmasını sağlayan bir hareketlilik söz konusudur. (İncebiz, 2023). Bu inceleme ile kullanılan zemin kaplamaları, oturma elemanları, aydınlatma elemanları, işaret ve bilgi levhaları vb. açıdan ortak bir kentsel tasarım dili bulunup bulunmadığını bulmak hedeflenmektedir (Çizelge 2.2).

Çizelge 2.2 Rotaların kentsel tasarım öğelerine göre incelenmesi.

Rotalar/Öğeler	Açıklama	Street Art Route in Bilbao	The Great Eastern Park Routes in London	New Town Heritage Walk	Perm City Walking Map
Zemin Kaplamaları ve Yer Boyamaları	Beton, asfalt, taş, toprak, seramik, ahşap, çim taşı vb. zemin malzemeleri ve renk uygulamaları vb.	X		X	X
Oturma Elemanları	Masa ve Sandalyeler, banklar vb.			X	
Aydınlatma Elemanları	Yer ve yol aydınlatmaları, bitki aydınlatmaları vb.			X	
İşaret ve Bilgi Levhaları	Landmarklar, tabelalar, bilgi panoları, billboardlar, haritalar vb.				X
Sınırlandırıcılar	Tuğla, taş, beton duvarlar, ahşap çitler, yapılar ve cephe tasarımları vb.	X		X	
Su Öğeleri	Çeşme, havuz, fiskeye vb. nehir, deniz vb.		X		
Sanatsal Objeler	Heykel, resim, estetik yapılar, sokak sanatları (moral art, grafitiler) vb.	X			X
Bitkisel Öğeler	Yeşil alan, bitki, ağaç vb.		X	X	
Diğer	Çöp kutuları, bisiklet park yerleri vb.		X	X	

İncelenen dört örnekler kapsamında; rota tasarımlarında rotanın güzergâhına ve kentsel mekânın algısına destek olmak için ortak bir zemin kaplamamasının, güzergâha dikkat çekici yer boyamalarının, estetik yapılarla ya da duvar vb. çitlerle vasıtasıyla sınırlandırıcıların, sokak sanatı ya da estetik yapılarla sanatsal öğelerin, yeşil alanlardaki bitkisel öğelerin ve bazı diğer öğelerin kullanıldığı anlaşılmaktadır. Rota üzerinde belirli bir süreyle tekrar eden bu öğeler rotanın algılanmasında, yaşanan deneyimin bellekte yer tutmasında önemli bir rol oynamaktadır. Farkındalık oluşturma amacı ile tasarlanan rotalar ve hedefleri incelendiğinde kentsel tasarım öğelerinin kullanımı ile desteklenen rotaların hem kullanıcının yön bulmasında hem de bilginin kalıcı olmasında yardımcı olduğu düşünülmektedir.





3. TARİHİ KENTLERDE YIKIM DURUMU SONRASINDA İZLENEBİLECEK İŞARETLER: İSTANBUL TARİHİ YARIMADA ÖRNEĞİ

Türkiye'nin etki alanı ve nüfusu açısından en büyük kenti olan İstanbul, TUİK (2023) verilerine göre 15 milyonu aşkın nüfusuyla kadim ve tarihi bir geçmişe sahiptir. Tarihi binlerce yıl önceye kadar uzanan İstanbul'un bugünkü temelleri M.Ö. 7. Yüzyılda atıldığı bilinmektedir (Kubat ve Hazar, 2018). İstanbul Yunan döneminden bu yana dünya çapında dini ve kültürel açıdan büyük öneme sahip bulunmaktadır. Bu önem tarihi boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yapmasından ve coğrafi olarak stratejik bir konumda yer almasından kaynaklanmaktadır. İstanbul'un iki yakasını bir araya getirmek için başlatılan Marmaray Projesi ile kentin ilk sakinlerinin M.Ö 6500'lerde yaşadığı saptanmasıyla, İstanbul'un tarihi Neolitik Çağlara uzanan bir kent olduğunu gözler önüne sermektedir (Yılmaz, 2013). Tarihi Neolitik Çağlara uzanan bir kentin yıllar içerisinde birçok olay ve durum ile karşı karşıya kaldığı ve yüzyıllar içerisinde yaşadığı bazı olaylar şüphesiz kentin zarar aldığı söz konusu olabilmektedir. Köklü geçmişi ile yüzyıllar boyunca büyük imparatorlukların merkezi olan İstanbul kültür ve ticaret şehri olma özelliğine sahip olmasının yanı sıra, ekonomik geçmişi de dönemin en büyük liman merkezlerinden olması ile oldukça önemli bulunmaktadır (Perinçek ve diğ., 2007). İstanbul, coğrafi konumunun stratejik olması sebebiyle de tarih boyunca birçok topluluğun odak noktası olmuştur. Şehir; ekonomik önemi, kültürel zenginliği ve birçok dine ev sahipliği yapması ile önemli bir merkez haline gelerek, birçok millet tarafından ele geçirmek istenmiştir (Bezci, 2022). Bu doğrultuda kentin Latin İstilasası, İstanbul'un Osmanlılar tarafından fethi ya da Osmanlı dönemi son yıllarında gerçekleşen işgaller gibi durumlar yaşadığı bilinmektedir. Osmanlı'nın İstanbul'u fethinin ardından kent başkent yapılmaya uygun bir durumda olmadığından yoğun bir planlama çalışması başladığı bilinmektedir (Kuban, 1970). Osmanlı'nın kenti başkent olarak ilan etmesinin ardından artan nüfus ile ihtiyaçlar değiştiğinden, kentte birçok yeni yol, cami, hamam vb. yapılar kurulmaya başlanmıştır. İstanbul tarihi boyunca yaşadığı depremlere ek olarak özellikle Osmanlı döneminde ahşap konut mimarisinin

ağırlıklı kullanılmasından kaynaklı birçok yangın yaşandığı bilinmektedir. Bu yangınlarda Denizden Denize yangınları ve Hocapaşa Yangını en önemli örnekleri olarak verilebilmektedir (Ürekli, 2010). Yaşanan bu yangınlar sonucunda geç Osmanlı Dönemi'nde ilk imar komisyonu olan "İslahat-ı Turuk" kurularak hem yangın etkisi altında kalan mahallelerin yeniden imarı hem de yeni demiryolları ve rıhtımları inşası hızlandırılmıştır (İBB, 2009).

İstanbul, Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılmasının ardından artık bir başkent olmamasına rağmen gerek konumu gerekse dünya tarihindeki önemi sebebiyle hala önemli bir kent olarak öne sürülmektedir. Dini, kültürel, jeopolitik ve ekonomik anlamda oldukça önemli bulunan İstanbul'da, artan nüfus ve düzensiz yerleşmeler sonucunda özellikle trafik problemin çözülmesi gerek bir konu haline geldiği bilinmektedir (Coşkun ve Doğrusöz, 2018). Cumhuriyet Dönemi'nde bu önemli kentin sorunlarına cevap bulunabilmesi için özellikle 1930'lu yıllarda birçok mimar ve şehir plancısı kente davet edilerek imar planları hazırlatıldığı bilinmektedir. Bu imar planlarından en meşhuru Henry Prost'a hazırlatılan İstanbul Master Planı'dır. Bu planda Paris'e benzer bulvarlar açılarak kentin trafik problem çözülmeye çalışıldığı ancak bu ve benzeri yol çalışmalar yapılırken birçok tarihi eserin zarar gördüğü bilinmektedir (Ürekli, 2010).

3.1 İstanbul'un Tarihsel Geçmişi ve Oluşumu

İstanbul, Roma, Bizans ve Osmanlı gibi büyük imparatorluklara yaklaşık 16 yüzyıl başkentlik yapmıştır (Kubat ve Hazar, 2018). Bunca süre birçok imparatorluğa başkentlik yapmış olan köklü bir geçmişe sahip ve liman işlevi ile odak durumundadır. Bu tarihi kentin Eminönü, Sirkeci, Sarayburnu ve Topkapı Sarayı çevresinde olduğu düşünülmektedir (Erbaş, 2021). Bu köklü geçmişin kalıntılarına, İstanbul çevresinde Kadıköy Kurbağalıdere olduğu ancak İstanbul Tarihi Yarımada içerisinde ilk yerleşim yeri olarak Grekler tarafından kurulan Haliç kıyısı ve Marmara tepeleri örnek verilebilmektedir. M.Ö. 6. Yüzyılda Asya kıtasında Kadıköy'de Kalkedon ve Avrupa kıtasında bugünkü Fatih'te Sarayburnu'nda Bizantion kentinin kurulduğu bilinmektedir. (Kubat ve Hazar, 2018). Bugünkü tarihi yarımadanın ilk çekirdeği olan Byzantion'un bir balıkçı köyü olarak M.Ö. 667'de kurulduğu bilindiği ancak Grek Koloni şehri İstanbul'a dair bilginin bir takım haritalamaları dışında çok kısıtlı olduğu söylenebilmektedir (Kubat ve Kürkçüoğlu, 2014).

Roman Dönemine gelindiğinde İmparator Septimus Severus ilk olarak şehrin adını Bizantion'dan Bizantiyum'a çevirmiştir (Kubat ve Kürkçüoğlu, 2014). M.S. 196 yılında Byzantiyum'da hükümdar olduktan sonra şehrin surlarını, bugünkü Cağaloğlu'ndan Eminönü'ne doğru daha Batı'ya kaydırıldığı, şehrin surlarını yaklaşık 3 km daha batıya taşıdığı bilinmektedir. Yeni surların sınırlarının nerede olduğu bilinmemiş ve kalıntılardan tam olarak tespit edilememiştir. Severus döneminin şehre kattığı iki eleman olan Çemberlitaş'tan uzanan cadde ve hipodrom, yani bugünkü At Meydanı'nın izleri günümüzde de bilinmektedir (Kuban, 1970). Şehir M.S. 146 yılında ise Roma İmparatorluğu'nun egemenliğine girmiş olup, Doğu Roma'nın yönetim merkezi olarak seçildiği aktarılmıştır. Konstantin'in İstanbul'u, İmparatorluğun merkezi yapmaya karar vermiş (Kuban, 1970) ve M.S. 4. yüzyılda şehir tekrar inşa edilmiş ve başkent olarak seçilmiştir (Kubat ve Hazar, 2018). Bu dönemde I. Konstantin tarafından kentin Roma'dan esinlenilerek 14 ayrı bölgeye ayrıldığı ve imar planlamanın yapılmaya başlandığı bilinmektedir. Ancak Roma'dan farklı olarak ulaşım ağının ızgara düzeni ile değil de coğrafyaya daha uygun olarak organik bir düzende kurgulandığı anlaşılmaktadır (Kubat ve Kürkçüoğlu, 2014). Aynı zamanda şehrin bugünkü ana yol arterlerinin Konstantin zamanında oluşturulduğu da bilinmektedir (Kuban, 1970). Yapılan planlama çalışmaları sonucunda kent elemanlarına örnek olarak Grek döneminden kalan Akropolis ve şehir surlarının korunduğu; Mese Caddesi, Ahırkapı, Constaninius Forumu, Büyük Saray, Hipodrom, dikilitaşlar, hamamlar, su kemerleri ve kiliselerin inşa edildiği verilebilmektedir (Kubat ve Kürkçüoğlu, 2014). Yapılan imar ve düzenleme çalışmaları incelendiğinde şehrin kuruluşunda ibadethaneler önem bir rol oynamıştır. Eski pagan tapınaklar restore edilerek yenilenirken, yeni Hristiyan tapınakları da inşa edilmiştir. Konstantin zamanında adeta tekrar inşa edilen bu imparatorluk şehri eski Grek şehri Byzantion'un doğal bir devamı olmayarak Geç Roma Mimarisi ile donanmış bir yeni şehir olmuştur (Kuban, 1970).

Dördüncü yüzyılda Marmaray ve Yenikapı Metrolarının kesiştiği alanda Theodosius tarafından inşa edilen liman yer almaktadır (Müller-Wiener, 2002; aktaran Asal ve diğ., 2021). Bu limanın kullanımı ile artan ticaret hacmi sonucunda şehir nüfusunun arttığı, Haliç ve Marmara kıyılarında bazı mahallelerin yetmediği anlaşılmaktadır. Blakerna ve Galata gibi şehrin dışında kalan mahallelerin büyümeye başladığı ve gittikçe baskısını arttıran barbar akınlarına karşı 413 yılında II. Theodosius zamanında

günümüzde Tarihi Yarımada'yı çevreleyen surların inşasına başlanmış ve 439 yılında da tamamlanmıştır (Janin, 1950; aktaran Kuban, 1970). M.S. 476'da Batı Roma İmparatorluğu'nun yıkılmasından sonra ise Doğu Roma İmparatorluğu, Bizans İmparatorluğu'na evrilmiş ve İstanbul, Konstantinopolis ismiyle anılmaya başlanarak, yeni imparatorluğun başkenti olmuştur (İBB, 2009; aktaran Hazar, 2012).

Şehrin uzun bir süre Bizans hakimiyetinde kaldığı ve Bizans tarihi boyunca şehir dışında kalan en önemli bölgenin Hebdomon (Bakırköy) olduğu bilinmektedir (Kuban, 1970). Osmanlılar için büyük öneme sahip Konstantinopolis'i fethetmek için şehrin iki yanına da 15. yüzyılda Anadolu Hisarı ve Rumeli Hisarı olmak üzere iki hisar inşa edilmiştir. 1453 yılında Konstantinopolis bu hisarların yardımıyla, Osmanlı Padişahı Fatih tarafından ele geçirilmiştir (Kubat ve Hazar, 2018). İstanbul'un fethi olarak adlandırılan bu hadise sırasında özellikle kent surları olmak üzere İmparatorluk Sarayı gibi birçok yapının zarar gördüğü bilinmektedir. Kuban'a göre (1970) kent İstanbul'un fethi öncesinde yaşanan Latin ve Bulgar istilaları sırasında da oldukça fazla zarar aldığından hemen başkent yapılamayacak kadar bakımsız bulunmaktadır. Osmanlı padişahı Fatih'in İstanbul'u fethi ile şehirde büyük bir imar, bayındırlık ve iskân çalışması yapılmaya başlandığı ve kentin başkent ilan edilmesinden sonar nüfusun artmaya başladığı bilinmektedir. Sur içinde 8951 Türk, 3151 Rum, 1647 Yahudi ve 1048 diğer etnik gruplara ait ev ve 3667 dükkân olduğu aktarılmaktadır. İstanbul'da ve Galata'da toplam olarak 16324 ev ve 3927 dükkân olduğu tahmin edilmektedir (Kuban, 1970). Fatih devrinde olan artış II. Bayazıt devrinde de devam etmiş ve şehir nüfusunun 200.000'e kadar ulaştığı tahmin edilmektedir. Nüfusun üçte biri Haliç'e bakan sırtlara yerleştiği bölgedeki ibadet alanlarının yoğunluğuna göre anlaşılmaktadır (Kuban, 1970).

16. ve 17. yüzyıllarda halkın büyük bölümü sur içinde barındığı ancak Beyoğlu, Üsküdar, Kadıköy ve Boğaziçi hattına da yayılarak genişlediği bilinmektedir. Tarihi yarımada surları içerisinde ise ağırlıklı olarak Aksaray ile Topkapı çevresine ve Kocamustafapaşa'ya yerleşimler devam etmiştir. Galata, Eyüp ve Kasımpaşa bölgelerinde yoğun yerleşme alanları oluşarak kentin büyümeye devam ettiği anlaşılmaktadır. Kent, ağırlıklı olarak 17. Yüzyılda çevreye doğru yayılmaya başlarken, Haliç'e bakan tepelere yapılan camiler ve ek yapılar ile kentin görünümünde önemli değişikliklere yaşandığı bilinmektedir (İBB, 2009; aktaran Hazar, 2012). 17. yüzyıl sonunda şehir, 800 bini bulan nüfusa ulaştığı, 17. yüzyıl sonu itibariyle,

Ortadoğu ile Avrupa'nın en büyük kenti olduğu açıklanmaktadır (Kubat ve Hazar, 2018). 18. yüzyıl siyasi olarak değişimlere sahne olmasından dolayı İmparatorluğu Batıya yönlendiği, İstanbul'un mahalle ve semtlerinde süregelen geleneksel yerleşme düzeninde daha çok sayfiye tarzına önem veren bir yaklaşım ortaya çıkarmaya başladığı ve kent çeperlerine yerleşmelerin arttığı bilinmektedir (Hazar, 2012). 19. yüzyıl Osmanlı ekonomisinde yapılan reformlar ile İstanbul'da büyük dönüşümlerin yaşandığı ve ilk planlama çalışmalarına bu dönemde başlandığı bilinmektedir. 19. Yüzyılda İstanbul'da bu dönüşümler olurken bir yandan da birçok büyük yangınlarla da mücadele edilmektedir. Bu dönemde Osmanlı'nın ilk imar komisyonu olan "İslahat-ı Turuk" İstanbul'da kurularak; kentin ulaşım altyapısına önem verildiğinden demiryolları, rıhtım ve garlar inşa edilmektedir. Örneğin; 1845'te yapılan Galata Köprüsü ile şehrin kıyıları birbirine bağlanarak bütünleşmesi sağlanmıştır (İBB, 2009; aktaran Hazar, 2018). 20. yüzyıl ile beraber Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesi, imparatorluğun zayıflaması ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında şehir nüfus artış hızının azalması ile 1930'lu yıllarda Avrupa'nın çeşitli ülkelerinden İstanbul'a çağırılan kent plancıları ve mimarların katkıları ile şehirde bazı köklü değişiklikler planlanmaktadır. Bu projelerden en önemlisi olarak Haliç kıyılarının endüstriyel üretim alanlarına açılması örnek verilmektedir (İBB, 2009; aktaran Hazar, 2018).

3.2 İstanbul'un Savaş Geçmişi

Yıllar içerisinde birçok kavim İstanbul'u ele geçirmek istediğinden birçok istila ve savaş yaşanmıştır. İstanbul gibi denizlere kıyısı olan bazı kentlerinde surlar ile çevrilme sebebi istilalara karşı korunmak için olabilmektedir. 193'teki Septimus Severus ile Romalı Niger arasındaki çarpışmada İstanbul'un surlarının zarar gördüğü ve şehrin kuşatma altına alındığı bilinmektedir. Severus sonrasında surlarının yeniden yaptırırken batıya kaydırılması da kentin olası tehlikelere karşı savunmasını artırma amacını taşımaktadır (Yıldız, 2008; aktaran Soyal ve diğ, 2021). Savaşların ilklerine 7. yy'da yaşanan Arap ve Bulgar Atakları örnek verilebilmektedir. Bu istilalarda şehrin büyük bir kısmının zarar gördüğü, kiliselerin ve kamusal meydanların değiştiği bilinmektedir. 9.yy'da güney limanının harabe halinde olduğu, Haliç Bölgesi'nin kuşatma altında zarar gördüğü ve Mese Caddesi'nin tahrip edildiği söylenebilmektedir (Kubat ve Kürkçüoğlu, 2014). Yaşanan bu istilalar ve savaşlar sonucunda şehrin zarar gören surları yenilenmekte, yeni surlar inşa edilerek şehir daha güvenli bir hale

getirilmeye çalışılmaktadır. 669 ve 675 tarihinde gerçekleşen Arap kuşatmalarında büyük donanmalar ile istilaya kalkışmaları Marmara Denizi tarafındaki surlarda da yıkımların söz konusu olduğunu düşündürmektedir (Necdet, 1995; aktaran Çetinkaya, 2010).

1203-1204 yıllarında Kudüs'ün Müslümanların elinden almak için düzenlenen IV. Haçlı Seferleri'nin yönü, Bizans'ın o dönemki bu sefere karşı tutumu sebebiyle İstanbul'a yönelmektedir (Özdemir, 2019). 1204 yılında Latinler tarafından ele geçirilen Konstantinapol üç gün boyunca yağmalanarak çıkarılan yangınlarda harap olmuştur. Çıkarılan yangınlarda Blakhernai Sarayı ve Evergetes Manastırı gibi yapılar yok olmuştur (Madden,1992; aktaran Özdemir,2019). 12.yy'a gelindiğinde artık kentin en önemli yapılarından olan Ayasofya Kilisesi, Eski Saray ve Hipodrom eski gösterişini kaybetmiş oldukça kötü durumda olduğu bilinmektedir (Kubat ve Kürkçüoğlu, 2014).

1453 yılında İstanbul'un Türkler tarafından fethedilmesinin ardından, kent başkent olmaya hazır hale getirilmek için düzenlenmeye başlanmıştır. Ayasofya Kilisesi camiye çevrilmiş ve meydanlar düzenlenmiştir. Tüm bunlar yapılırken fethin önderi Fatih Sultan Mehmet kentin çeşitliliğini arttırmak için Anadolu'dan birçok farklı millet başkentinde yaşamaya davet ettiği bilinmektedir. Fatih Sultan Mehmet kentini güçlü bir ekonomiye sahip bir kente çevirmek adına nüfusu arttırmaya çalışırken bir yandan da nüfusun ihtiyaçlarını karşılayacak bir kent hazırlamaya çalışmaktadır.

Bu doğrultuda kentin altyapısının onarılması, Yedikule'nin inşası, park ve bahçelerin oluşturulması ve ticareti canlandırmak için Kapalıçarşı'nın inşası ya da başkentine Topkapı Saray'ını inşa ettirilmesi çalışmaları kentin yenilenmesine örnek verilebilmektedir. İstanbul'un fethi sonrasında birçok kilise camiye dönüştürülmüş ve camiler ile birlikte çeşmeleri, darüşşifaları ve hamamları bulunan külliyeler inşa edilen din temelli bir yerleşim planı oluşmaya başladığı bilinmektedir (Kubat ve Kürkçüoğlu, 2014).

Kentin yıkımlara uğramasına sebep olan bir diğer konu ise isyanlardır. Bu isyanlara örnek olarak en fazla yıkıma sebep olan 532 yılında gerçekleşen Yunanca zafer anlamına gelen nika sözcüğü ile anılan "Nika İsyanı" verilebilmektedir. Nika İsyanı'nın Justiniaus Dönemi'nde (527-565) yaşanan, maviler ve yeşiller olarak adlandırılan siyasi partilerin din tabanlı anlaşmazlıklarından kaynaklı ortaya çıktığı

bilinmektedir. İsyan sonucunda hipodroma yürüyen yeşiller grubu Ayasofya, Forum Agustum, Aziz İrini Kilisesi, Zeuksippos Hamamları, İmparatorluk Sarayı ve Konstantinos Meydanı gibi kentin birçok yerini ateşe vererek yıkılmasına yol açtıkları bilinmektedir (Taşkın, 2022).

Arap Baharı olarak adlandırılan bir dizi silahlı eylem ve kalkışma sonucunda isyanlar birbirini tetikleyerek başta Tunus ve Mısır olmak üzere tüm Arap ülkelerine yayılmıştır (Akbulat, 2018; Global Britannica 2017). Arap Baharı etkisine giren ve büyüyen eylemler ile iç savaşa giren bir diğer ülke ise Suriye'dir. Rejim sonucunda 400 bin kişinin hayatını kaybettiği, 7 milyon kişinin ülke içerisinde, 5 milyon kişinin ise başka ülkelere göç etmek zorunda kaldığı bilinmektedir (Akbulat 2018; T.C. Dış İşleri Bakanlığı, 2017). Suriyeliler, 2011 yılında başlayan Suriye İç Savaşı nedeniyle, başta Türkiye Cumhuriyeti olmak üzere Ürdün, Lübnan, ABD, BAE, Dubai vb. çeşitli ülkelere göç etmek zorunda kalmıştır (Akbulat, 2018). Göç etmek zorunda kalan insanlar yerleştikleri yeni ülkelerde, yer edinme, kültürlerini koruma girişimlerinde bulunmaktadır. Savaş hem kentin tahribatına sebep olan hem de sonrasında gerçekleşen göç sonucunda insan ile mekân arasındaki ilişkiye hasar veren bir unsurdur (Ekici ve Tuncel, 2015; aktaran Kart ve Çınar, 2020). İçinde bulunduğumuz yüzyılda kentlerde karşılaştığımız kente zarar veren hatta ölümlere sebep olan bir diğer yıkıcı unsur ise terörist eylemlerdir. Geçtiğimiz yıllarda İstanbul Tarihi Yarımada içerisinde yaşanan terörist eylemlere örnek olarak çevik kuvvet aracına yönelik yapılan Vezneciler Bombalı Saldırısı verilebilmektedir. Bu saldırı sebebiyle Mimar Sinan'ın eserlerinden biri olan Şehzade Cami'nin camları yıkıldığı, alçıların dökülerek zarar gördüğü bilinmektedir (NTV, 2016).

3.3 İstanbul'un Afet Geçmişi

Afetler yeryüzünde yıkıcı etkileri çok yüksek olabilen ekonomik, sosyal ve fiziksel olarak hasara sebep olan unsurlardır. Depremler, yangınlar ve taşkınlar yıkıcı etkisi olan afetlere örnek olarak verilebilmektedir. Yıllar içerisinde yaşanan afetler kent mekânına ve dolaylı olarak kent belleğine hasar verebilmektedir. İstanbul Tarihi Yarımada kurulduğu yıllardan bu yana Kuzey Anadolu Fay Hattı'na yakınlığından dolayı birçok deprem yaşamıştır (Kundak ve Türkoğlu, 2007). Ek olarak özellikle Osmanlı Dönemi'nde ahşap yapılaşmadan ve ısınmak için soba kullanımından kaynaklı oldukça fazla yangın hadisesi yaşandığı bilinmektedir (Ürekli, 2010). Bu

yangınların ardından yerleşimlerin yeniden tasarlanması için imar çalışmaları yapılmıştır (Erbaş, 2021). İlk yangın sonrası imar çalışmaları Yenikapı Yalı Mahallesi, ikincisinin ise Aksaray olduğu bilinmektedir (Söğüt, 2021). 1911’de gerçekleşen Aksaray Yangını’ndan sonra bugünlerde Gazi Bulvarı olarak anılan 50 m genişliğindeki Sultan Cami Caddesi meydan içerisinden geçirilmiştir (Söğüt, 2021). Bu ve benzeri yol genişletme çalışmaları genellikle yangın sonrası planlama da rastlanan, ancak aynı zamanda politik kararlar ile geleneksel izlerin yıkılması ile de ilgili bulunmaktadır. İstanbul Tarihi Yarımada içerisinde ağırlıklı olarak karşılaşılan ve dönem dönem oldukça fazla hasara sebep olan başlıca afetler yangınlar ve depremlerdir. Yangınlar, özellikle İstanbul için ağırlıklı olarak geçmiş dönemlerde geniş alanlarda yıkımlara sebep olan afetlerdenken, depremler geçmişten günümüze birçok yıkıma sebep olmaktadır. Modernleşen dünya ve tüketim alışkanlıklarının değişmesi ile günümüzde mücadele etmekte zorlandığımız iklim değişikliğinin bir etkisi olarak taşkınlar ise son yıllarda karşımıza sıkça çıkmakta olan bir yıkıcı unsurlardandır (Demirtaş ve Aydın, 2020). Ani olarak gerçekleşen yağışlar, dere yataklarına ve su toplama alanlarına yapılan uygunsuz yerleşimler, ağırlıklı sert zemin kullanımı, eğim ve mazgal sisteminin yanlış tasarlandığı, altyapının yetersizliği ile bir araya geldiğinde taşkınlar ve sellere sebebiyet verebilmektedir (Sönmez ve Kesici, 2012). İstanbul Tarihi Yarımada’da karşılaşılan başlıca afetler depremler ve yangınlardır, ancak buna ek olarak özellikle son yıllarda sel ve taşkınlarında sayısının arttığı söylenebilmektedir.

İstanbul Tarihi Yarımada da yaşanan depremlerin bilinen en eskisi M.Ö. 32 yılında gerçekleşmiştir (Ambrassey ve Finkel, 1991; aktaran Kundak ve Türkoğlu, 2007). İstanbul ve çevresinde 342-1454 yılları arasında gerçekleşen 54 deprem olduğu bilinmektedir. Bu depremlerden bazıları olarak; 437, 447, 525, 526, 542, 557, 583, 740, 790, 862, 869, 989 ve 1323 yıllarında gerçekleşmiş olan depremlerin kente oldukça fazla hasar verdiği saptanmıştır (Kart, 2008). 447 yılında gerçekleşen depremde deniz surlarının zarar gördüğü bilinmektedir (Semiz, 2021). Porta Leonis (saray liman kapısı) bir depremde çöktükten sonra Çatladıkapi olarak anılmaya başlandığı rivayet edilmektedir (Belge, 2020). 462 yılında gerçekleşen yangınlarda güney limanlarının bütünüyle yok olduğu bilinmektedir (Benli, 2007). II. Justiniaus döneminde gerçekleşen bir diğer büyük depremde ise bugün kentsel hafızaya ve kent imajına önemli katkı sunan Valens Su Kemerli hasar görmüş ve tadilat yapılması

gerekmıştır (Önlü, 2010; aktaran Fırat ve Erbaş, 2023). Onlarca deprem yaşamış olan kentte en çok hasara sebep olan depremler; 1509, 1766 ve 1894 yıllarında gerçekleşmiş olanlar örnek verilebilmektedir. Büyüklüğü açısından oldukça fazla zarara sebep olan bir diğer deprem ise İstanbul'un fethinden sonar ilk defa gerçekleşen 1489 depremidir (Ürekli, 2010). II. Bayezid döneminde 1509 yılında gerçekleşen deprem ise fetih sonrasında yaşanan en büyük depremdir (Kart, 2008) ve 'Küçük Kıyamet' olarak anılan bu büyük deprem sonrasında kentlilerin konut mimarisinde ahşap kullanımına yönelmeye başladığı bilinmektedir (Erdoğan, 2014). Küçük Kıyamet olarak anılan bu depremin 40 güne yakın sürdüğü ve içerisinde Ayasofya, Fatih Camisi ve Beyazid Camisi'nde bulunan birçok tarihi yapının büyük hasara uğramaktadır (Kart, 2008). 1766 yılında meydana gelen deprem sonucunda İstanbul'un Marmara Denizi kıyılarındaki sahil surlarının, Yedikule'nin hasar gördüğü bilinmektedir (Özbayoğlu, 1993).

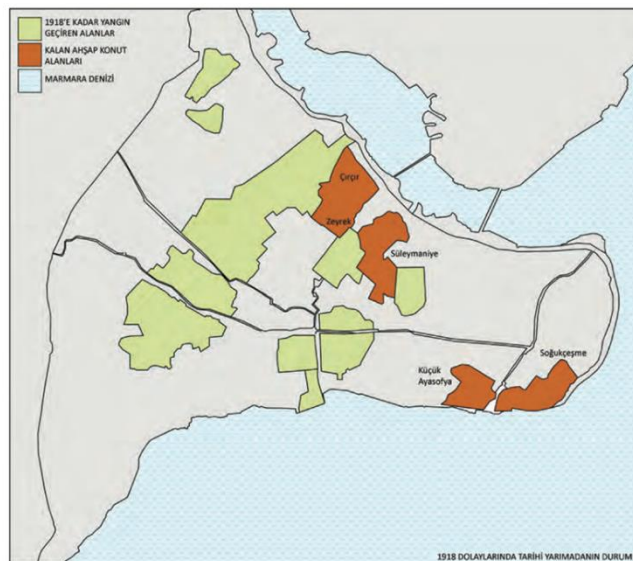
1894 yılında gerçekleşen bir diğer büyük depremde "Büyük Hareket'i Arz" olarak adlandırılan ve Tahtakale Hamamı gibi tarihi yapıların hasar almasına ve konut bölgelerinde fazlaca zarara sebep olan depremlere başlıca örnek verilebilmektedir (Ürekli, 2010). Ek olarak 1640, 1766, 1912 ve 1999 depremleri de Fatih Camisi dahi onarılamayacak derecede hasar gördüğü depremler yaşandığı bilinmektedir (Kart, 2008; Eyice, 2006). İstanbul kara surları 1987 yılında restore edilmeye başlanmış olup, yedi yıl sonra kesintiye uğradığı ve 1985 yılında UNESCO tarafından dünya mirası alanlarından biri olarak koruma altına alınmıştır (Özmen, 2021). Yaşanan tüm bu depremler sonucunda kentin aldığı hasarlar sonucunda yeniden düzenleme, restorasyon ya da yeniden yapılaşma çalışmaları başlamış olup, bu durum kentlerde değişimi tetiklemiştir. Değişen kent yapısı günümüzde hala geçen yılların izlerini taşımakta ya da yok olmaktadır. İstanbul'un tarihinde yaşamış olduğu depremler, günümüzde de gündemimizde olan konuların başında gelmektedir. Deprem sonrası yıkılan değerler ve yapılan müdahaleler kentin fiziksel çehresini, yapılaşma koşullarını doğrudan etkilerken, kente yüklenilen anlamı ve dolayısıyla hafıza mekânlarını da olumsuz etkileyebilmektedir. İstanbul özelinde depremler gibi kentin değişmesine ve hasara sebep olarak hafıza mekânlarına zarar verdiği bilinen bir diğer afet türü ise yangındır.

İstanbul Tarihi Yarımada da Osmanlı Dönemi'nde olmak üzere yangınlar kentlilerin mallarını ve canlarını tehdit etmektedir. Osmanlı Dönemi öncesinde yaşandığı bilenen

bazı yangınlar M.S. 1. yüzyıl’ da yaşanan Nero Hamamları’nın yangını ve 415 yılında gerçekleşen Ayasofya yangını (Akat, 2019), 569 yılında yaşanan Demirkapı’dan Bahçekapı’ya kadar uzanan ve Yahudi Mahallelerinin yanmasına sebep olan yangın örnek verilebilmektedir (Kart, 2008). Osmanlı Dönemi’nde ahşap yapılaşma ve sert esen rüzgarların etkisiyle oldukça büyük yangınlar yaşandığı bilinmektedir. Bu yangınlara örnek olarak Hocapaşa Yangınları ve Denizden Denize yangınları en meşhur örnekleri olarak gösterilebilmektedir (Kart, 2008). Osmanlı Dönemi öncesinde de işgaller ve ayaklanmalar sırasında başlayan büyük yangınlar olduğu ve yangınların büyük bir çoğunluğu limanlarda başlayarak tarihi yarımada da yerleşim bölgelerine sıçradığı tahmin edilmektedir (Benli, 2007). Yangınlar günümüzde dahi İstanbul halkını tehdit eden bir afet olmasına rağmen, afet ile mücadele ve altyapımızın güçlenmesi ile eski zamanlara nispetle İstanbul için daha az yıkıcı etkiye sahip olduğu söylenebilmektedir.

Osmanlı Döneminde özellikle II. Beyazıd zamanlarında büyük yangınların olduğu ve Baba Cafer Zindanı gibi içerisinde mahkumlar ile birlikte yanarak öldükleri bilinmektedir. 1540 yılında gerçekleşen Eski Saray Yangını ile eski bizans sarayı kullanılamayacak duruma gelmiştir (Erdoğan, 2014). Daha sonraki yıllarda gerçekleşen 1633 Cibali ve 1660 Ayazma Yangınlarında, ek olarak 1688 Balıkpazarı Yangını’nda 1500 ev, 5000 dükkan ve işyerinin yok olduğu, yıkım etkileri yüksek yangınlara örnek verilebilmektedir (Ürekli, 2010). 1633, 1655, 1701, 1718, 1726 (Tahtakale Hamamı Yangını) ve 1756 yıllarında Cibali bölgesinin Saraçhane’ye kadar uzandıkları bilinen geçirdiği büyük yangınlardandır (Pekol, 2010). 1655 yılında ise gerçekleşen bir yangında Topkapı Sarayı’nın büyük bir kısmının yandığı, 1701 yılında gerçekleşen bir diğer yangında ise Kapalıçarşı büyük hasar aldığı için kapatıldığı ancak sonrasında yapılan yenileme çalışmaları ile bugünkü halini aldığı aktarılmaktadır (Akat, 2019; Benli, 2007). Sadece Cibali’de gerçekleşen Tüfekhane Yangını’nda (1718) 51 bin ev, 2283 dükkan, 171 cami, 182 saray, 80 değirmen, 228 fırın, 1.601 mektep ve medresenin yandığı bilinmektedir (Ürekli, 2010). Yine 1718 yılında gerçekleşen ve sonrasında 1756 ve 1782 yıllarında da tekrar eden Haliç kıyılarında Cibali Mahallesi’nden başlayarak Marmara kıyılarında Langa bölgesine kadar ulaşan ve kenti oldukça büyük bir hasara uğratan “denizden denize” olarak adlandırılan yangınlara örnek verilmektedir (Kart, 2008). Yaşanan bu afetler sonrasında susuzluk, kıtlık ya da salgınlar gibi afet sonrası yönetimi zorlaştıran

1826 yılında çıkan bir yangında zarar gören Eski Saray'ın bulunduğu alanda Bab-ı Seraskeri adıyla seraskerlik kurulduğu ve yangınlar ile mücadele edebilmek için çevresine eski hali ahşaptan yapılan bir yangın kulesi inşa edilerek yangınların yayılmadan müdahale etmenin amaçlanmaktadır (Çelik ve Kuban, 2009). 1863 yılında da Süleymaniye bölgesine kadar uzanan ve oldukça geniş bir alanın yıkılmasına sebep olan Odunkapı Yangını'nın yaşandığı ve bu yıllar içerisinde (1858-1864) 160'a yakın irili ufaklı yangın yaşandığı ve kentsel çevreye büyük zarar verdiği tespit edilmiştir. Yine 1863 yılında gerçekleşen yangında Sarayburnu'ndaki birçok köşk ve yazlık saray zarara uğramaktadır (Akat, 2019). 1865, 1890, 1908, 1909, 1911 ve 1918 tarihlerinde de yangınların yaşandığı ve ek olarak 1909-1922 yılları arasında 20 bine yakın konutun zarar gördüğü 80'e yakın yangının yaşandığı kayıtlarda bulunmaktadır (Ürekli, 2010). 1918 ve yakın yıllarında J. Cramer'a göre yangınlarda zarar görmüş ya da hala korunmuş alanların haritanmış hali aşağıdaki görselde gösterilmektedir (Çobancaoğlu ve diğ., 2015) (Şekil 3.1).



67

Yaşanan bu yangınlardan “Yanık Sütun” olarak da anılan Çemberlitaş’ta nasibini alarak hasara uğradığından, sonrasında çevresine taştan örme destek yapılmıştır (Pekak, 2010; Akat, 2019). İstanbul Tarihi Yarımada içerisinde Hocapaşa Mahallesi’nin 7 kez, Kapalıçarşı’nın 3 kez, Cibali Mahallesi’nin 8 kez yandığı bilinmektedir (Ceylan, 2004). Yaşanan bu yangınların ardından alınan politik kararlar ile yeni yol düzenlemeleri yapılmış olup, Hocapaşa Yangını sonrasında Divanyolu’nun, Mahmudiye ve Cibali caddelerinin açılarak; mahallelerin ara sokaklarının ızgara düzeni ile tasarlanmaktadır (Benli, 2007). Yoğun bir şekilde yangınlarla mücadele edilmek zorunda kalınan Osmanlı Dönemi’nde mimari de kullanılan ahşap bu durumu kötü etkilemektedir ancak yaşanan olumsuz olaylar sonrasında hızlı bir çözüm olarak ahşap yapılar arasında yangının sıçramasını zorlaştırmak amacıyla yangın duvarları inşa edilmiştir (Çobancoğlu ve diğ, 2019) (Şekil 3.2).



Şekil 3.2: Ahşap binalar arası tuğla uygulaması (Çobancoğlu ve diğ, 2019).

Aşağıdaki haritalama çalışmasında 2010 yılında Çelik tarafından hazırlanan; 19. yüzyılda Islahat-ı Turuk Komisyonu’nun Tarihi Yarımada’da düzenlediği yangın alanları gösterilmektedir (Çelik 2010; aktaran Yörüten ve Hamamcıoğlu, 2018) (Şekil 3.2). Yörüten’e göre Divanyolu Kadirga arasında, Langa bölgesinde, Aksaray Mahallesi’nde, Samatya bölgesinde, Yedikule civarlarında, Hocapaşa Mahallesi içlerinde, Unkapanı bölgesinde, Fener ve Balat bölgelerinde ve Karagümrük’te yangınlar yaşandığı aktarılmaktadır (Yörüten ve Hamamcıoğlu, 2018). Bu yangın bölgeleri çalışmanın ilerleyen kısımlarında senteze veri oluşturmaktadır.



Şekil 3.3: Yangın yaşanan mahalleler (Y r ten ve Hamamcıo lu, 2018).

 stanbul Tarihi Yarımada da depremler ve yangınlar kadar yıkıcı etkisi olabilen bir diğer afete örnek olarak sel ve taşkın olayları verilebilmektedir. Dünyanın birçok yerinde seller yıkıcı etkisi yüksek afetlere örnek verilmektedir. Özellikle tarihi alanlarda kot olarak deniz seviyesine yakın noktalarda su altında kalma riski her geçen gün artmaktadır (Ciritci ve Yücel, 2019). Osmanlı Dönemi'nde  stanbul'da yıkıcı etkisi olduğu bilinen ilk sel felaketi 1553 tarihinde ya and ı tespit edilmektedir. 1563 ve 1790 senelerinde ise  stanbul genelini etkileyen bir sel meydana geldiği bilinmektedir ( rekli, 2010). 17 Ağustos 2019 yılında gerçekleşen aşırı ya ı  sonunda  stanbul'da birçok bölgenin sular altında kald ı ı bilinmektedir.  stanbul Tarihi Yarımada'nın Haliç ve Marmara kıyıları taşkın ve sel açısından oldukça riskli durumdadır. Haliç kıyısında bulunan Ahi Çelebi Camisi ve Eminönü Meydanı 2019 yılında yaşanan ya ı larda yaşanan sel sonucunda yıkıcı bir etkiye maruz kalmıştır ( ekil 3.4).



Şekil 3.4: Ahi Çelebi Camisi su baskını (Ciritci ve Yücel, 2019).

Aynı zamanda yangınlar ve depremlerde de da zarar gördüğü bilinen Ahi Çelebi Camisi'nin son 15 yıldır çeşitli zamanlarda konumu ve kotundan kaynaklı su baskınları yaşadığı bilinmektedir (Ciritci ve Yücel, 2019). Özellikle tarihi eserlerin zemin kotlarının yol seviyesinin altında kaldığı noktalarda iklim değişikliği ile artan yağışlar sonucunda bu yapıların tehdit altında olduğu söylenebilmektedir.

3.4 İstanbul'un İmar Operasyonları Geçmişi

İstanbul yıllar içerisinde gerek savaşlardan gerekse afetlerden kaynaklı birçok yıkım yaşamıştır. Yaşanan bu yıkıcı olayların ardından genellikle kentin yeniden düzenlenmesi ve bazı politik kararların alınması gerekmiştir. Tüm bunların yanında nüfusun artışı ve istihdam olanakları ile kentin gelişmesi sonrasında ortaya çıkan altyapı ve konut yetersizliği sonucu ortaya çıkan gecekondulaşmaya karşı bir çözüm üretilmesi gerekmektedir. Bu ihtiyaçlar göz önünde bulundurulduğunda daha eski dönemlerde yeni konut bölgeleri, kent içi bostan alanları tasarımı, yol çalışmaları vb. uygulamalar ağırlıktayken, Cumhuriyet Dönemi'ne yaklaşıldığında kentte altyapı problemleri, trafik ve temiz çevre sorunları ortaya çıkmaya başlamaktadır. Osmanlı döneminde ulaşım hattında yapılan düzenlemeler kapsamında 1491 yılında yol genişletme çalışmaları için Firuz Ağa Camisi'nin yerinden oynatıldığı ya da diğer politik kararlara kapsamında Küçük Ayasofya Camisi'nin bahçesindeki tulumbanın İtfaiye Müzesi'nde sergilenmek için taşındığı örnek verilebilmektedir bilinmektedir (Belge, 2020). 1863 yılında köprü yapımı nedeniyle Şehremaneti'nin yıkıldığı ve 1865 yılında Hoca Paşa Yangını sonrasında araçların geçişini kolaylaştırmak amacıyla Divanyolu'nun 19 metreye kadar genişletildiği aktarılmaktadır (Çelik ve Kuban, 2009) (Kart,2008) (Çelik, 2010). 1871 yılında Rumeli Demiryolu inşaatı sırasında Çatladıkapı, Kumkapı ve Yenikapı surları hasara uğramıştır (Müller-Wiener, a.g.e., s. 318; aktaran Dinçer, 2021). Yine 20. Yy başlarında Çorlulu Ali Paşa Külliyesi Karşısı'nda bulunan Amerikan Dispanseri'nin sokak geçirme çalışmaları için kaldırıldığı bilinmektedir (Belge, 2020). Alınan politik kararların yanı sıra kentte yaşanan afetlerde kent planlamasının gelişmesinde etkili olmaktadır. Örneğin; 1907 yılında bugünkü Fatih İçesi sınırları içerisinde 147 adet mahalle bulunduğu, bu mahallelerde 240 bine yakın insanın yaşadığı ancak yaşanan yangınlar, depremler ve savaşlar yüzünden bu mahallelerin yeniden kurulması gerektiği bilinmektedir (Kart, 2008). 1911 yılında gerçekleşen Aksaray-Mercan Yangını sonrasında ise Atatürk

Bulvarı gibi genişliği 50 metreye varan yollar açılmaktadır. Bu ve benzeri politik kararlar kentin ihtiyaçlarına çözüm üretmek amacıyla adımlar olmasının yanı sıra, kent içerisinde yolların kesitlerinin ve kotlarının değişmesinden (Kart, 2008) kaynaklı, kentsel hafızaya ve çevresindeki yapılara zarar verebilmektedir (Söğüt, 2021).

1930'lu yıllara gelindiğinde 1499 sayılı Resmi Gazete'ye göre ilçe ilan edilmiştir. 1935 yılında Fatih İlçesi'nin nüfusunun 175 bin kişi civarında olduğu ve kentin artık yoğun bir trafik problem ile mücadele etmek zorunda kaldığı bilinmektedir (Genel Nüfus Sayımı, 1935). 1930'lu yıllarda İstanbul'un yeniden planlanması için aralarında Prof. Henry Prost'unda bulunduğu birçok mimar ve şehir plancısı kente davet edilmiştir. 1936 yılında İstanbul'un yeniden planlaması için çalışmalara başlayan Prost, 1939 yılında 1/5000 ölçekli İstanbul Fatih nazım imar planı hazırlamıştır (Kart, 2008) (Şekil 3.5).



Şekil 3.5: Tarihi Yarımada Prost Planı (Atatürk Kitaplığı,1936; aktaran Kart, 2008).

Prost planı hazırlarken Sarayburnu, Kara Surları, Deniz Surları ve Haliç Surları başlıca sit alanlarının korunması konusunda çok titiz davranarak, hazırlamış olduğu planda yaklaşık 410 hektarlık yeşil alan önerisi sunmaktadır. Prost'un planı olduğu gibi kullanılmamasına rağmen kendisinden sonar oluşturulan planlara örnek niteliği taşımaktadır. Örneğin, sur çevrelerine önerilen yeşil alan önerileri kendisinden sonar önerilen tüm planlarda korunmuştur (Kart, 2008). Ayrıca Prost'un planı ile kent içerisine Vatan, Millet, Ordu Caddeleri gibi geniş caddeler ve bulvarlar Menderes

Dönemi'nde açılmış, Aksaray ve Eminönü gibi büyük meydanlar önerilmiştir. (İgus ve diğ., 2016). Özellikle 1960'lı yıllara gelindiğinde kentin girişinde yer alan ve bir trafik odağı niteliğinde olan Eminönü Meydanı düzenlenmeye karar verilmektedir. Bu doğrultuda meydan çevresindeki bazı yapı adalarının kaldırılması ile meydan daha açık bir yapıya dönüştürülmektedir (Kürkçüoğlu, 2021).

Prost planında kentin sorunlarına çözüm üretmek, rekreasyonel ihtiyaçları karşılamak, tarihi yapıları daha kalıcı hale getirmeyi planlamaktadır ancak tarihi dokunun korunması amaçlanırken eski mahalleler göz ardı edilmekte ve bazı tarihi yapılar geniş caddeleri açabilmek adına yıkılmaktadır. Tüm bunlara ek olarak Haliç kıyısında önerilen sanayi alanı ile deniz kirliliği artmakta ve Haliç çevresindeki mahalleler yıkılmaktadır (Kubat ve Kürkçüoğlu, 2014). Bulvarların açılması için ciddi sayılarda tarihi eserin yıkılması ile kentin tarihsel belleğin de zarara uğradığı bilinmektedir (Söğüt, 2021). Bu çalışmalar sırasında 7000'e yakın yapının yıkıldığı tahmin edilmektedir (Kubat ve Kürkçüoğlu, 2014). 1957-59 yılları arasında yapılan sahil yolu çalışmasında deniz surları hasara uğramıştır (Dinçer, 2021). Deniz surlarının 1999 depreminde hasar gören Yedikule ile Belgrat Kapı arasındaki kuleler için 2021 yılında restorasyon çalışmaları yapıldığı bilinmektedir (Ahunbay, 2021).

Günümüzde artan kent nüfusunun ihtiyaçlarını karşılamak için planlama çalışmaları devam etmektedir. Ancak yapılan bu planlama çalışmalarında altyapı sorunlarını çözmeye odaklıyken, tarihi eserlere zarar verilebilmektedir. Örneğin; Seyyid Ali Efendi Çeşmesi, Gürcü Mehmet Paşa Çeşmesi ya da 1485 yılında yapılan Davutpaşa Çeşmesi gibi halkın kullanımı için üretilmiş hayrat niteliğindeki tarihi eserlerin yol kotunun altında kalması, kapatılması vb. durumlardan kaynaklı kullanılamaz hale geldiği bilinmektedir (Gündüz, 2020) (Şekil 3.6).



Şekil 3.6: İmar operasyonları sonucu hasar gören çeşmeler (Gündüz, 2020).

3.5 Bölüm Sonucu

İstanbul tarihi M.Ö. 7. yüzyıla kadar uzanan köklü bir kenttir. Önceleri bir balıkçı köyü olarak kurulan bu kent Grek, Roman, Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet olmak üzere 5 dönem geçirmiş ve 2 büyük imparatorluğu ev sahipliği yapmıştır. İstanbul tarih boyunca gerek jeopolitik konumu gerekse dini bir merkez olması açısından dünya çapında hala önemini koruyan bir kenttir. Günümüzde 15 milyona yakın nüfusu olan bu kentin tarihi çekirdeği bugün Fatih İlçesi sınırları içerisinde kalan İstanbul'un Tarihi Yarımadası'dır.

Bu bölümde İstanbul'un tarihi oluşumu ve yaşadığı savaşlar, yangınlar, seller, depremler ve imar operasyonları gibi yıkıcı durumları bazı önemli olaylar bazında tarihleri ile incelenmektedir. Bu inceleme yapılırken kentin sahip olduğu kültürel ve tarihi geçmişin yaşanan yıkımlar ile dolaylı olarak kentsel hafızasındaki olumsuz etkilerine odaklanmak istenmektedir. Yüzyıllar boyunca kenti korumak için kentin dört bir tarafına surlar inşa edilmiş olmasına rağmen, Latinler, Araplar ve Türkler gibi milletler tarafından ele geçirilmeye çalışıldığı bilinmektedir. Araplar, Bulgarlar, Latinler ve Türkler tarafından saldırılara uğrayan kent dönem dönem Nika İsyanı gibi iş karışıklıklarla da mücadele etmek zorunda kalmıştır. Yaşanan savaşlar ve iç karışıklıklar kentte büyük hasara neden olmuş ve sonrasında yeniden düzenleme gerektirmiştir. Yaşanan savaşlar ve iç karışıklıklara ek olarak kentin hasar görmesine sebep olan başlıca faktörlerden bir diğeri afetlerdir. İstanbul'un afet geçmişi incelendiğinde depremlerin, yangınların ve sellerin yer bulduğu söylenebilmektedir. Salgın hastalıklar ve kuraklıklardan kaynaklı kıtlık dönemleri yaşandığı bilinse de bu afetlerin kentteki fiziksel etkilerinin ve hafıza mekânlarına olumsuz etkilerinin saptanması zor bulunduğundan çalışma kapsamına dahil edilmemiştir. İstanbul'un Kuzey Anadolu Fay hattına yakınlığından kaynaklı yüzyıllar içerisinde can ve mal kaybına sebebiyet veren onlarca deprem geçirdiği bilinmektedir. Bu depremlerde tarihi eserlerin ve savunma yapılarının zarar gördüğü, altyapının çöktüğü, sonrasında kıtlık ve salgın hastalıklar yaşandığı bilinmektedir. İstanbul için deprem tarihi incelendiğinde günümüzde devam eden deprem gündemi kimseyi şaşırtmamalıdır. Depremlerin yanı sıra İstanbul'un özellikle Osmanlı Dönemi'nde sıklıkla yaşadığı bir diğer afet ise yangınlardır. Tarihi yarımada içerisinde kıyıları boyunca birçok mahalleyi yok eden yangınlar yaşandığı bilinmektedir. Bu yangınlar sonrasında

yapılan planlama çalışmalarında ızgara düzen kullanılmış olup, hava fotoğraflarından günümüzde dahi yangın geçirmiş mahallelerin izleri okunabilmektedir. Yangınlar sonucunda hem kentin konut bölgeleri hem limanları (dolayısıyla ticareti) hem de tarihi yapıları olumsuz etkilenmiştir. Hasara uğrayan yangın mahallelerinin bir kısmında bugün tarihin o dönemlerine ait izler bulunmamaktadır. Yangınlardan bir kısmı kurtarılabilen mahallelerden Osmanlı Dönemi'ne ait ahşap yapılar hakkında daha fazla bilgi edinilebilmektedir. Ancak genellikle taşlardan yapılan surlar, camiler ya da kiliseler gibi tarihi yapılar incelendiğinde yangınlar sonucunda yapılan yenileme çalışmaları fark edilebilmektedir. Yangınlar kenti hem morfolojik hem ekonomik hem de sosyolojik olarak etkilemiştir. Yangınlar sonrasında yaşanan kıtlıklarda birçok kentinin zor durumda kaldığı bilinmektedir. İstanbul'un tarihi incelendiğinde depremler ve yangınlar kadar sık rastlanmasa da zaman zaman sel ve taşkın olaylarının da yaşandığı bilinmektedir. Yaşanan sel ve taşkın olaylarının değişen dünya ve tüketim topluluğunun etkisiyle ortaya çıkan iklim krizinden kaynaklı artacağı tahmin edilmektedir. Nitekim 2019 yılında yaşanan aşırı yağışlarda yol kotunun altında kalan tarihi eserlere su bastığını ve bazı camilerin sular altında kaldığı aktarılmıştır. Yaşanan tüm bu afetler sonrasında zarara uğrayan kentin düzenlenmesi ve yeniden planlanması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Genellikle afet sonrasında yapılan uygulanan planlama politikalarına ek olarak Cumhuriyet'in ilk dönemlerinde İstanbul'un nüfusunun artışından kaynaklı yaşadığı problemleri azaltıcı plan çalışmaları da bulunmaktadır. Bu bağlamda 1936 yılında İstanbul için bir Master Plan önerisi sunan Henry Prost, kentin trafik ve ulaşım sorununu çözmek için Paris'i andıran bulvarlar tasarladığı planı sunmaktadır. Bunun yanında kentin belli başlı noktaları ve tarihi alanları göz önüne çıkarılmasını ve geniş yeşil alanlarla kentin altyapısının desteklenmesini önermiştir. Bu önerilerden bir kısmı o dönem yapılsa da 1950'li yıllara gelindiğinde Menderes Dönemi'nde Vatan, Millet ve Ordu Caddeleri açılarak planda var olan bazı ulaşım aksları açılmaktadır. Bu plan kapsamında birçok tarihi yapının korunması ve göz önüne çıkarılması önerilse de birçok tarihi eserinde yıkılmasının ulaşım planının oturtmak için gereklilik olduğu belirtilmektedir. Bulvarların açılması için tarihi eserlerin yıkılması ise mekânsal hafızayı olumsuz etkileyen bir diğer unsur olarak incelenmektedir.

4. İSTANBUL FATİH ALAN ÇALIŞMASI: YIKIM ETKİSİ FARKINDALIK ROTALARI

Yıkım, Türk Dil Kurumu'na göre zarar anlamı taşımaktadır (TDK, 2021). Kentte savaşlar, depremler, yangınlar, seller ya da diğer afetler gibi ya da politikalardan kaynaklı oluşan yıkımlar sonucunda fiziksel mekân ve dolayısıyla kentsel hafıza değişmektedir. Bu değişim bahsi geçen yıkıcı unsurlar tarafından oluştuğunda genellikle olumsuz bir sonuca götürmektedir. Savaşlar, depremler ya da politikalar gibi yıkıcı unsurlar kentin morfolojik durumunu, silüetini, ulaşım ağını etkileyebildiği gibi ekonomisini, yaşayış şeklini ve kültürünü de etkilemektedir. Deprem ve yangınlar gibi İstanbul'un tarihinde oldukça geniş yer kaplayan yıkıcı unsurların varlığıyla yaşayan kentliler mimarisini ve yaşam şeklini bu ekseninde oluşturmaya gayret göstermeye çalışmaktadır çünkü insan elindeki birikimi muhafaza etmeye çabalamaktadır. Kültür, bir birikim sonucunda ortaya çıktığından ve fiziksel mekân ile derin bir bağ içerisinde bulunduğundan, fiziksel mekân zarar gördükçe olumsuz etkilenmektedir. Ani bir afet ya da savaş ile zarar gören fiziksel mekânın tahribatı ile kültür ve mekânın hafızası zedelenmektedir. Ancak bu yıkıcı olguların bazıları engellenememektedir. Politikalar ve savaşlar şekil değiştirebilir ya da öngörülebilir yıkımlar ortaya çıkarırken, afetler sonucu oluşan tablo öngörülemez olmaktadır. Bu noktada ise zarar görenlerin yeniden inşası, kaybedilenlerin ise yerine yenilerini koyma isteği doğmaktadır. Yıkıcı unsurların olumsuz etkilerinden kaçınabilmenin mümkün olmadığı durumlarda; biriken kültürel mirasın korunması, kentsel hafızanın canlı tutulması için hafıza mekânlarının yaşatılması önem kazanmaktadır. Hafıza mekânlarının yaşatılması ile ilintili olarak kaybettiğimiz hafıza mekânlarını hatırlamak, elimizdeki mirasın farkında olmak ve mevcuttaki izlerini gösterebilmek gerekmektedir. Bu çalışma kapsamında çalışma alanı olarak Fatih İlçesi Tarihi Yarımada alanı seçilmiştir. Alan içerisinde savaşlarda, depremlerde, yangınlarda, sel ve diğer afetlerde ya da uygulanan politikalar sonucunda yıkıma maruz kalan ancak hala kentte izlerini sürdürebilen hafıza unsurlarının tespit edilmesi ile bir farkındalık

rotası oluşturulmaya çalışılmaktadır. Rota üzerinde yıkım etkilerinin gözlemlenmesi, geriye kalan izlerin takip edilmesi, yaşanan ve olası yaşanacak yıkıcı unsurlara karşı farkındalık kazanılması ile hafıza mekânlarının korunması hedeflenmektedir. Rota tasarımı, alanın tanınması adına öncelikle alanın genel özelliklerinin araştırması, analizlerinin incelenmesi, savaş, deprem, yangın, taşkın ve diğer afetler ve planlama politikaları olmak üzere beş ayrı konseptte zarar gören unsurların haritalaması yapılmaktadır. Haritalamalar yapılırken, bir yıkım konsepti altında zarar gören ancak hala günümüzde yaşamaya devam eden ya da aynı alanda benzer işlevlerle yaşatılmaya devam eden yapılar işaretlenmektedir. Haritalamalar oluşturulurken, yıkımın soyut etkileri ve fiziksel olarak karşılığı bilinmeyen bilgiler içinde bölgesel işaretlemeler yapılmaktadır. Çıkarılan tüm veri ağırlıklı olarak Yarımada Hocapaşa Yangın Alanı Mekânsal Dönüşümü, 19. Yüzyılda Düzenlenen İstanbul Tarihi Yarımada'daki Ayvansaray ve Samatya Yangın Alanlarında Günümüzdeki Kentsel Dokuların İncelenmesi ve Karşılaştırılması, Bir Şehir Manzarası: İstanbul'un Tarihinde Depremler, Ani Yağışlar ve Su Baskını Riski Altındaki Tarihi Yapılar İstanbul Tarihi Yarımada: Ahi Çelebi Camisi, İstanbul Deprem Tarihi, İstanbul Gezi Rehberi, İstanbul Tarihi Yarımadası'nda Tazminat Dönemi İdari Yapıları, İstanbul'un Ateşle İmtihanı, İTÜ Dergisi, İstanbul'un Tarihi Yarımada da Kentsel Form Bileşenlerinin Morfolojik Evrimini, Kültürel Miras Alanlarının Korunması ve Afet Yönetimi İlişkisi ve İstanbul'da Meydana Gelen Doğal Afetler Ve Sosyal Hayata Etkisi (Xvi.-Xviii. Yüzyıl) kaynaklarının incelenmesi, gazete ve haberlerin irdelenmesi oluşturulmaktadır. Her bir konsept için üretilen haritaların ve konseptler için belirleyici olan fiziksel alan analizlerinin karşılaştırılması ile elde edilen süperpozisyon yorumlanarak, çalışma alanının sentezi oluşturulmaktadır. Her konsept için kendi içerisinde oluşturulan rotalar ve sentez bir arada düşünülerek alan tanındıktan sonra rotaların karşılaştırılması ile ana odak noktaları ve alt odak noktaları tespit edilmektedir. Odak noktalarının birleştirilmesi ile oluşturulan ana rota tasarımı, alt konsept rotalarında büyük çoğunluğunu sağlamasına dikkat edilmektedir. Ana rotanın tasarımı, alt rotaların tasarımı da olduğu gibi düşük eğim (rahat yürüyüş), iki nokta arasındaki mesafe ve toplu taşıma alternatifleri göz önünde bulundurulmaktadır.

4.1 Seçilen Alanın Özellikleri

İstanbul, Türkiye'nin kuzeybatısında yer alan Marmara ve Karadeniz denizleri arasında bir boğaza sahip olan Avrupa ve Asya'nın birleştiği kapı niteliğindeki şehirdir. 2021 yılı TÜİK verisine göre toplam nüfusu 15.840.900 kişidir (TÜİK, 2021). İstanbul boğazı içerisinde Tarihi Yarımada'sını oluşturan altın boynuz olarak da isimlendirilen Haliç kıyısı bulunmaktadır. İstanbul içerisinde 39 ilçe bulunmaktadır (Haberler.com; 2024). Bu ilçelerden biri de Tarihi Yarımada'yı kapsayan Fatih İlçesidir. Kalabalık bir şehir olan İstanbul turizm potansiyeli yüksek bir kent olduğundan günlük ve uzun süreli ziyaretçi sayısı da yüksektir. Turizm potansiyeline ek olarak; tarih, kültür, sanat, ekonomi gibi alanlarda da birçok dünya kentinden gelişmiş olduğu söylenebilmektedir (İçellioğlu, 2014). Barındırdığı müzeler, kütüphaneler, kültür merkezleri, sanat galerileri, opera salonları, heykeller, tiyatro ve sinemalar ya da tüm bunlara ek olarak tarihi eserler ve tarihi mahalleleri ile kültür ve sanat açısından zengin bir noktada bulunmaktadır (Dursun, 2010). İstanbul aynı zamanda içerisinde birçok kültürü barındırmasından kaynaklı çeşitliliği yüksek bir kenttir ve kültürel anlamda bu çeşitlilikten beslenmektedir. Kültürel ve sosyal zenginliğine ek olarak İstanbul, Türkiye ekonomisinin %31'ini oluşturan bir ekonomiye sahiptir (İPA, 2021). 2020 yılı verilerine göre Türkiye ekonomik büyüklüğü (GSYH) 717 milyar dolara denk gelmektedir. İstanbul'un ekonomik büyüklüğü 232 milyar dolar ile Türkiye ekonomisinin yaklaşık üçte birini oluşturmaktadır (İPA, 2021). 2019 yılında İstanbul için nitelikli iş gücünün diğer şehirlere göre yüksek olduğu ve ağırlığı en yüksek sektörün %68 ile hizmet sektörü olduğu bilinmektedir (İPA, 2021). İstanbul tarih, ekonomi, kültür, doğal güzellikler, istihdam ve eğitim gibi alanlarda öne çıkmaktadır.

4.2 Çalışma Alanı Analizleri

Çalışma alanı olarak İstanbul Fatih İlçesi seçilmiştir. Fatih İlçesi'nin 2021 yılı verisine göre erkek nüfusu 190.991, kadın nüfusu 191.999 kişi olup, toplam nüfus 382.990 kişidir (TÜİK, 2021). İlçenin yüzölçümü 15,6 kilometrekaredir. Fatih ilçesinin güneyinde Marmara Denizi, kuzeyinde Karadeniz, doğusunda İstanbul boğazı ve batısında Eyüp ve Zeytinburnu ilçeleri bulunmaktadır. Tarihi Yarımada içerisinde yedi tepe üzerine kurulan ilçenin tarihi çekirdeği surlar ile kaplı olup İstanbul'un en eski yerleşim yerlerinden birini oluşturmaktadır (Fatih Kaymakamlığı, 2024).

Aşağıda İstanbul Tarihi Yarımada için İstanbul Büyük Şehir Belediyesi'nin Coğrafi Bilgi Sistemi tabanlı 2018 yılı verilerinden yararlanılarak oluşturulan eğim, drenaj, yeşil alanlar, afet toplanma alanları, yerleşime uygunluk analizi ve ulaşım ağı incelenmektedir (Şekil 4.1). Tüm analiz çalışmalarının halihazırda yine İstanbul Büyük Şehir Belediyesi'nin CBS tabanlı verisinden elde edilmiştir.

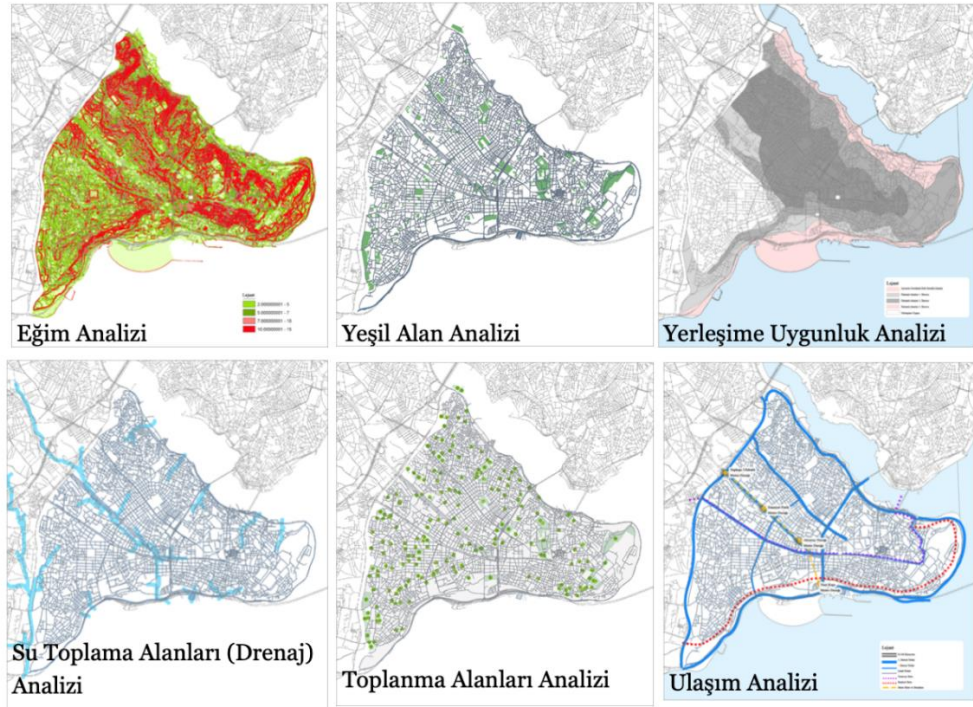
Fatih Tarihi Yarımada bölgesi tarihi sokakları ve ilgi çekici manzara noktaları ile yürünerek gezilmeye değer bir kenttir. Ek olarak zaman içerisinde eğimin ve sokak kesitlerinin araç girişine imkân tanınamamasından kaynaklı tarihi dokunun getirdiği dar sokakların doğal olarak yayalaştığı söylenebilmektedir. Tarihi Yarımada da yaklaşık 295 sokağın yayalaştırılmasına rağmen, kentin bütünündeki yaya hareketliliği potansiyeli düşünüldüğünde yeterli bulunmamaktadır (Fatih İlçe Belediyesi, Belediye Projeleri Odaklı Mekânsal Strateji Planı, 2021).

Alanın eğim analizi incelendiğinde zaman zaman yaya hareketliliğini zorlayacak düzeyde de olsa, manzara ve kültürel eşikler düşünüldüğünde yürüyüşe imkân veren düzeydedir. Özellikle doğu batı aksında yaya ve taşıt hareketliliğinin eğimin %0-5 aralığında alanların fazlalığından kaynaklı rahat olduğu söylenebilmektedir. Alanın kuzeyinde ve Kumkapı çevresinde araç hareketliliği izin eğimin ve sokak yapısının zorlayıcı olduğu söylenebilmektedir. Eğimli topoğrafyanın şekillenmesi ile birçok su toplama çizgisinin oluştuğunu ve aşırı yağışlarda sorunlara sebep olabileceği söylenebilmektedir. Tarihi Yarımada'nın tam ortasından geçen Lykos Deresinin izi analizdeki Vatan Caddesine denk gelen su toplama çizgilerinden okunabilmektedir (Kerim ve Süme, 2018). Fatih İlçesi'nde yeşil alanlar analiz edildiğinde alanın %10,63'ünü oluşturduğu ve kişi başına düşen yeşil alanın 3.85 metrekare olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu oranlar İstanbul geneli ile kıyaslandığında iyi bir noktada olsa da mevcuttaki yeşil alanların niteliğinin iyileştirilmesi gerekmektedir (Fatih İlçe Belediyesi, Belediye Projeleri Odaklı Mekânsal Strateji Planı, 2021). İlçe genelinde yeşil alanların afet toplanma alanı olarak önerilmesine ek olarak çocuk oyun alanları, parklar ve meydanlar da işaretlenmektedir.

Yerleşime uygunluk analizi incelendiğinde Tarihi Yarımada'nın tüm dolgu ve alüvyal topraklı alanları 3. derece önemli alan olarak gösterilmekte ve ayrıntılı etüt gerektirmektedir. Eğimi yüksek ve sivilaşma oranı düşük olan alanların ise yerleşime uygun ya da 1. derece önemli alan statüsünde bulunmaktadır. Tarihi Yarımada'nın

batisının özellikle Seyyid Ömer, Mevlana Kapı ve Sümbül Efendi gibi mahallelerinin yerleşime uygun olduğu anlaşılmaktadır.

Tarihi Yarımada ulaşım analizi incelendiğinde, kentin karayolu, denizyolu ve demiryolu ulaşım türlerine sahip olduğu anlaşılmaktadır. İlçenin doğu batı yönünde ulaşım aksının gelişmiş, kuzey-güney yönünde tarihi dokudan kaynaklı kopuk olduğu söylenebilmektedir. İstanbul'un önemli karayolu ulaşım yollarından e-5 alanın tam içerisinden geçmektedir. Alan içerisinde tramvay, banliyö tren hattı ve Marmaray, Hacıosman ve Bağcılar gibi metro hatları bulunmaktadır. Ayrıca Anadolu Yakası ile bağlantı imkânı sunan Avrasya Tüneli'nde Avrupa Yakası'nda Fatih Yenikapı bölgesinde sonlanmaktadır. İlçe içerisindeki demiryolu, karayolu ve deniz yolunun entegrasyon noktası olan Yenikapı, İstanbul ölçeğinde bir transfer merkezidir. (Fatih İlçe Belediyesi, Belediye Projeleri Odaklı Mekânsal Strateji Planı, 2021).



Şekil 4.1: Tarihi yarımada analizleri (İBB 2018 CBS verisi üzerinden yazar tarafından üretilmiştir.).

İncelenen analizler sonucunda çalışmanın devamında araştırılan deprem konsepti konusunda bilgi vermesi açısından tarihi yarımada sınırlama tehlikesinin önümüzdeki 50 yılda %10 aşma olasılığı bulunan bölgelerin çıkarılması için yapılan mikro bölgeleme çalışması incelendiğinde İBB'nin yapmış olduğu yerleşime uygunluk analizi ile paralellik taşıdığı anlaşılmaktadır (İnce ve diğ., 2021) (Şekil 4.2).

İstanbul Tarihi Yarımada incelendiğinde; yoğun bir nüfusla, tarihi dokunun ve eğimin izin verdiği ölçüde erişilebilir bir karayolu ulaşım ağıyla, su toplama alanlarının ve yerleşime uygun olmayan alanların bulunduğu, olası bir depremde bina durumu orta ve üzerinde olan yapılarının bulunduğu alanların sivilaşma riski olduğu ortaya çıkmaktadır. Tüm bu analizler içerisinde inceleme alanı içerisinde bulunan yapıların yaklaşık üçte birinin sivil mimari örnekleri, tarihi yapılar ve eserlerden oluştuğu söylenebilmektedir.

4.3 Savaşlarda Zarar Görmüş Tarihi Alanlar

İstanbul tarihi boyunca Arap ve Bulgar atakları, Latis İstilaları ve Haçlı Seferleri, İstanbul'un Türkler tarafından fethi ya da Nika İsyanı, yeniçeri kalkışmaları gibi iç karışıklıklar ile mücadele etmek durumunda kaldığı bilinmektedir (Taşkın, 2022). Tüm bunlara ek olarak günümüze yaklaştıkça kent meydanlarında yaşanan bombalı saldırılarda birçok kişiyi tehlike altına alırken, fiziksel çevreye ve tarihi dokuya da zarar verebilmektedir (NTV, 2016). Yaşanan bu ve benzeri durumlar İstanbul'da özellikle şehir surları başta olmak üzere birçok tarihi yapı zarar vermektedir. Aşağıda gösterilmekte olan savaş konsepti altında hasar gören ve hala izlerine rastlayabildiğimiz yapılar ve mekânlar işaretlenmiştir. Mor kareler ile işaretlenmiş olan akslar surları, alansal işaretlemeler yapı komplekslerini ve soyut alanları göstermektedir. Kırmızı renkte oval olarak işaretlenen bölge eski liman bölgesini temsil etmektedir. Harita üzerinde işaretlenmiş tüm yapılar literatür taramalarından elde edilmiş olup, savaş konsepti altında kentin yaşadığı yıkımları göstermek için kullanılmaktadır. Harita üzerinde işaretlenen yapılar; surlar, Ayasofya Kilisesi, Sampson Hastanesi, hipodrom, Eski Saray, Şehzadebaşı Camisi, Şehzadebaşı Karakolu, Pantangranot Manastırı, Havariyum Kilisesi, Bizans İmparatorluk Sarayı, fetih öncesi limanlar, Porta Aures, Yedikule Zindanları, Silivri Kapı, Edirne Kapı ve Vlaberna Sarayı'dır (Şekil 4.4). Bu durum fiziksel çevreye bir zarar vermese de savaş etkisi ile oluşan ve kentsel hafızanın korunmasına engel olabilecek bir durum olarak değerlendirilmektedir.



Şekil 4.4: Savaş konsepti altında hasar gören noktalar.

4.4 Depremlerde Zarar Görmüş Tarihi Alanlar

İstanbul Tarihi Yarımada'nın yerleşime uygunluk açısından sakıncalı bulunmayan güneybatı bölgesinin afetlerden daha az etkilendiği anlaşılmaktadır. Tarihi çekirdeğin depremlerden daha fazla etkilenmiş olmasının sebebi muhtemeldir ki daha eski yapıların ağırlıkta olması olabilmektedir. Sıvılaşma oranı yüksek olan ya da dolgu alanlarında eski dönemlerde yerleşimin olmaması ve Cumhuriyet Dönemi'ne kadar ağırlıklı olarak konut üretiminin ahşap ile yapılmasıyla ilişkili olarak deprem konsepti altında zarar gören yapıların konumları açıklanabilmektedir (Kart, 2008). Deprem konsepti altında zarar gören ve günümüzde hala izlerine rastlanabilen yapılar; Topkapı Sarayı ve surları, Aya İrini Kilisesi, Ayasofya Camisi ve minaresi, Mangana Sarayı, Zeuksippos Hamamı, Dikilitaş, Sokullu Mehmet Paşa Camisi, Küçük Ayasofya, Atık Ali Paşa Camisi, Şekerciler Han, Vezirhan, Kapalıçarşı, Nuruosmaniye Camisi, Tahtakale Hamamı, Davud Mescidi Minaresi, Eski Saray, Beyazıd Camisi, Beyazıd Meydanı, II. Beyazıd Hamamı, İbrahim Paşa Camisi Mektebi, Rum Ortodoks Aylos Theodoros Kilisesi, Valens Su Kemerı, Fatih Camisi, Haliç Surları, St. John Theologos

Kilisesi-Hirami Ahmed Paşa Camisi, Edirne Kapı, Mihrimah Sultan Camisi, Topkapı Surları, Gazi Davutpaşa Camisi Medresesi ve İmarethanesi, Hadım Halil Paşa Camisi, Belgrad Kapı, Yedikule Kapısı'dır (Şekil 4.5).



Şekil 4.5: Deprem konsepti altında zarar gören noktalar.

4.5 Yangınlarda Zarar Görmüş Tarihi Alanlar

İstanbul'un yıllar içerisinde sık sık yangınlar ile mücadele ettiği, özellikle Osmanlı Dönemi'nde gerçekleşen yangınlarda oldukça fazla can ve mal kaybı olduğu bilinmektedir (Ürekli, 2010). İstanbul Tarihi Yarımada bölgesinde Hocapaşa, Divanyolu Kadirga Arası, Unkapanı, Aksaray, Langa, Samatya, Yedikule, Fener, Balat, Ayvansaray ve Karagümrük'te irili ufaklı birçok yangının yaşandığı Yörüten tarafından aktarılmaktadır (Yörüten ve Hamamcıoğlu, 2018). Ayrıca çeşitli kaynaklarda aşağıda gösterilen ve yangın konsepti altında fiziksel mekânda ve dolayısıyla mekânsal hafızada kayıplara sebebiyet verebileceği düşünülen alanları haritalama çalışmasında koyu renk ile gösterilen alanların da yangın afeti ile mücadele etmek zorunda kaldığı ve sonrasında ızgara plan ile yeniden düzenlendiği bilinmektedir (Benli, 2007). Çalışma kapsamında yangın konsepti altında yapılan haritalama çalışmasına veri oluşturabilecek yangın hadiseleri literatür taraması ile elde edilmektedir. Yapılan haritalama çalışmasında Haliç ve Langa arasındaki bölgenin yanmasına sebep olan ve Hocapaşa Yangını (1826) olarak anılan büyük yangında

gösterilmektedir. Yangınlarda zarar gören kompleks ya da mekânsal hafızaya destek sunan alansal işaretlemeler turuncu çizgiler ile işaretlenmektedir. Eski Saray, Ayasofya, Hipodrom, Beyazıd Çarşısı, Tahtakale, Süleymaniye Camisi, Fatih Camisi, At Pazarı, Beyazıd Camisi ve Kapalıçarşı bu alanlara örnek verilebilmektedir. Yangın konsepti altında, kentsel hafızaya katkı sunan ancak yangınlarda hasar gördüğü halde kent içerisinde izlerine rastlanabilen yapılar ise noktasal olarak işaretlenmektedir. Haseki Sultan Hamamı, İshak Paşa Hamamı, Arasta Hamamı, Hocapaşa Hamamı, Ahi Çelebi Camisi, Baba Zafer Zindanı, Tahtakale Hamamı, Mısır Çarşısı, Hacı Küçük Camii, Uzunçarşı, Örucüler Hamamı, Mervan Camisi, Mahmutpaşa Çarşısı, Çemberlitaş, Katırcılarhan, Atık Ali Paşa Camisi, Bitpazarı, Ağa Kapısı, Beyazıd Hamamı, Zeynep Kamil Konağı, Gedikpaşa Hamamı, Nişancı Hamamı, Kumkapı, Üsküplü Çakır ağa Camisi, Çinili Hamam, Kambur Mustafa Paşa Camisi, Hacı Evhaddin Hamamı ve Çukurbostan yangınlarda zarar gören noktasal verilere örnek olarak verilebilmektedir. Tüm bu veriye ek olarak yangınlarda zarar gören mahalleler de mekânsal hafızanın zarar gördüğü alalar olarak Kabul edilerek haritalanmaktadır (Şekil 4.6).



Şekil 4.6: Yangın konsepti altında hasar gören noktalar.

4.6 Taşkınlar ve Diğer Afetlerde Zarar Görmüş Tarihi Alanlar

İstanbul köklü tarihi boyunca birçok kez kıtlık, salgın ya da taşkın, sel olayları gibi afetler ile mücadele etmek durumunda kaldığı bilinmektedir. 1595-1596 yıllarında kuraklık sonucunda yaşanan kıtlığın hayatı olumsuz etkilediği ve 1831, 1853, 1865 ve 1893 yıllarında yaygın salgın hastalıklar yaşanması ile kentlilerin zarar gördüğü bilinmektedir (Ürekli, 2010). Ancak bu çalışma kapsamında fiziksel mekânı doğrudan, mekânsal hafızayı ise dolaylı olarak etkileyen afetler incelendiğinden taşkın ve sel olayları bağlamında afetler incelenmektedir. İstanbul tarihi yarımada içerisinde bilinen en eski sel afeti 1553 tarihinde yaşanmıştır ve 1553, 1790, 1811’de de aşırı yağışlar olduğu ve kentlileri zor duruma düşürdüğü bilinmektedir (Ürekli, 2010). Günümüzde de iklim değişikliği sonucunda aşırı yağışlar sonucu sel felaketleri yaşanabilmektedir. 2019 yılında gerçekleşen aşırı yağışlar sonucunda da Ahi Çelebi Camisi’nin sular altında kaldığı (Ciritci ve Yücel, 2019) ve Eminönü Meydanı’nı su bastığı bilinmektedir (NTV, 2019). Tüm bu afetlere ek olarak İstanbul Tarihi Yarımada içerisine 1490 yılında Azize Eufemia için yapılan Eufemia Martirionu’nun üzerine baruthane olarak kullanıldığı bir dönemde yıldırım düşmesi sonucu patladığı aktarılmaktadır (Belge, 2020).

4.7 İmar Operasyonları Sonucu Zarar Görmüş Tarihi Alanlar

Tarihi Yarımada gerek önemli bir konumda yer alması gerekse köklü bir geçmişe sahip olmasından kaynaklı imparatorluklara ev sahipliği yapmış olup, birçok millet tarafından da ele geçirilmeye çalışıldığı bilinmektedir. Bunlar peşi sıra savaşlara ve iç karışıklıklara sebep olarak, kentsel hafızanın zedelenmesine neden olan yıkımları yaşatmaktadır. Ek olarak artan nüfusun ihtiyaçlarını karşılamak adına Henry Prost’un hazırlamış olduğu plan doğrultusunda yaşanan savaşlar ve kalkışmalarda zarar görün yenilenmesi kararlaştırılan surların restorasyonu kentsel mekânı etkileyen politik kararlara örnek verilebilmektedir. 1936 Prost’un İstanbul Planı ve 1950’lerde Menderes Dönemi’nde kentin altyapı ve ulaşım sorunlarını çözmek adına geniş bulvarlar ve caddeler açılmaktadır. Bu çalışma kapsamında politika ve planlama kararları sonucu etkilenen fiziksel mekân ve dolaylı olarak zarar gören mekânsal hafızanın izleri haritalanmaktadır. Çalışma yapılırken literatür çalışmalarından yararlanılmaktadır. Bu kapsamda Marmara kıyısı sahil yolu, Tarihi Yarımada Kara Surları, Vatan, Millet ve Ordu Caddeleri, Unkapanı-Aksaray aksını bağlayan cadde

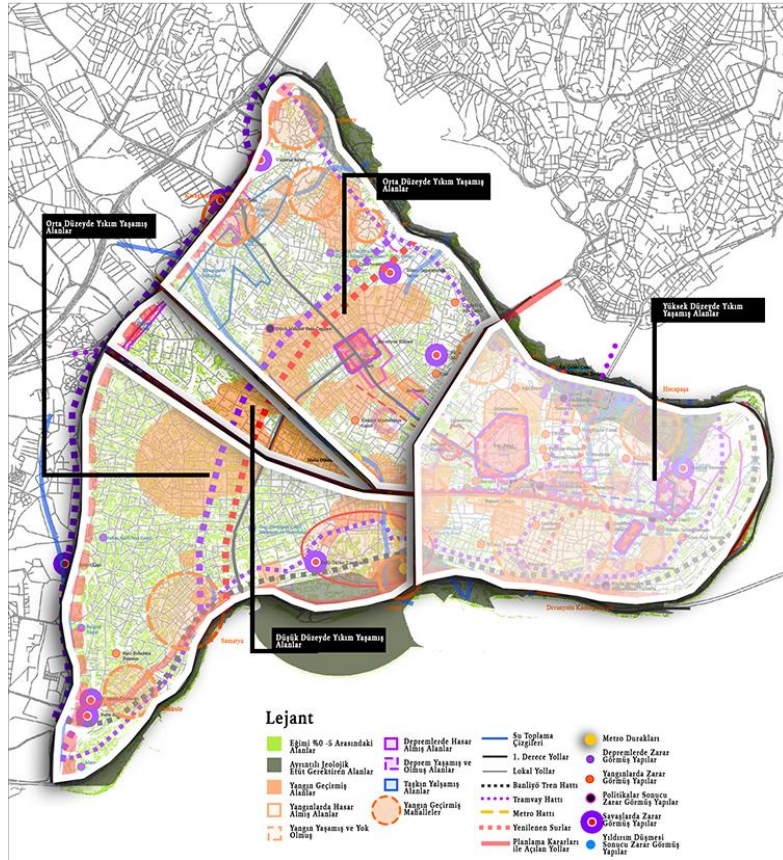
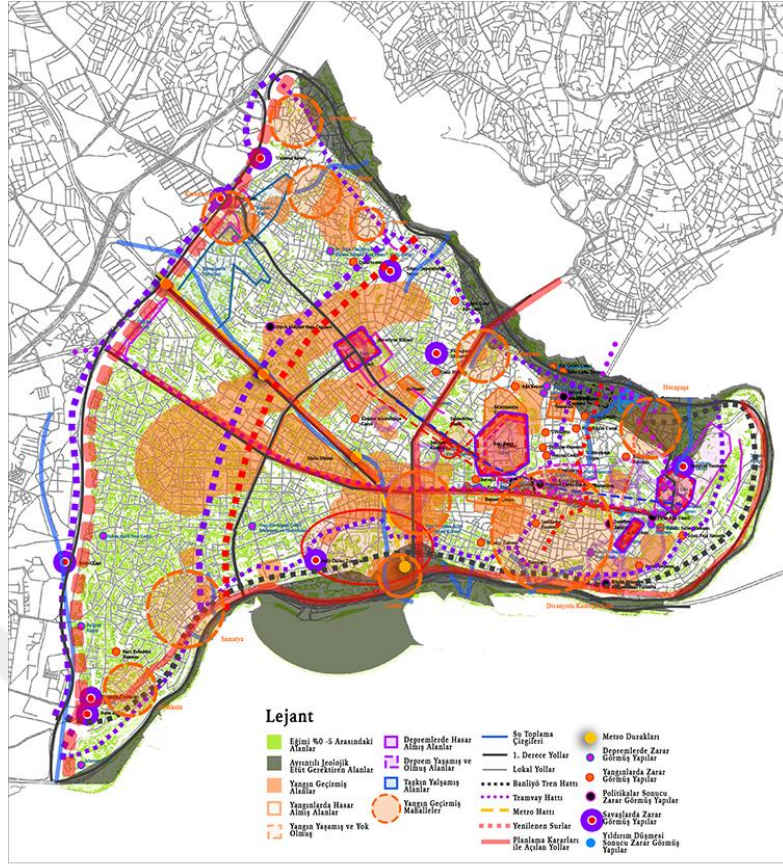
vb. düzenlemeler yapılırken birçok tarihi eserin yıkıldığı ya da hasar gördüğü bilinmektedir. Bunlara ek olarak Osmanlı Dönemi'nde yaşanan Hocapaşa Yangını sonrasında araçların geçişini kolaylaştırmak için Divanyolu'nun genişletildiği aktarılmaktadır (Çelik, 2010). Yapılan politikalar sonucu alınan planlama kararları ile kentsel mekânın değiştiği, bazı tarihi eserlerin zarar gördüğü bilinmektedir. Bu kapsamda zarar gören yapılara Gürcü Mehmet Paşa Camisi, Seyyid Ali Efendi Çeşmesi, Beyazıd Camisi dış Avlusu, Şerefiye Sarnıcı, Firuz Ağa Camisi, Küçük Ayasofya'nın bahçesinde bulunan eski tulumba örnek verilebilmektedir. Eminönü Meydanı ve Beyazıd Meydanı da planlama kararları sonucunda birçok kez değişim geçirmiş alanlara örnek teşkil etmektedir. Ek olarak Yenikapı dolgu alanı ise tarihi kentin kıyı şeridinin politik bir karar sonucu yok edilmesi olarak değerlendirilebilmektedir. Haritalama çalışmasında Kubat ve Kürkçüoğlu'nun İstanbul'un Tarihi Yarımadası'nda kentsel form bileşenlerinin morfolojik evrimini incelediği makaleden yararlanılarak 4-7. yüzyıllar arasında var olan ancak 8 ve 15. yüzyıllar arasında yaşamadığı tahmin edilen manastır ve kiliselerde bölgesel olarak işaretlenmektedir (Şekil 4.7). Dikkat çekilen ve sayıları 30'a yakın olan kilise ve manastırların çatışmalar ve savaşlar sonucunda yıkıldığı ya da değiştirildiği tahmin edilmektedir (Kubat ve Kürkçüoğlu, 2014). Yapıların fonksiyonel olarak değişimleri kentsel hafızada da değişikliklere sebebiyet verebileceğinden politika ve planlama kararları konsepti kapsamında değerlendirilmektedir.



Şekil 4.7: İmar operasyonları-politikalar sonucu hasar gören noktalar.

4.8 Yıkım Sentezi

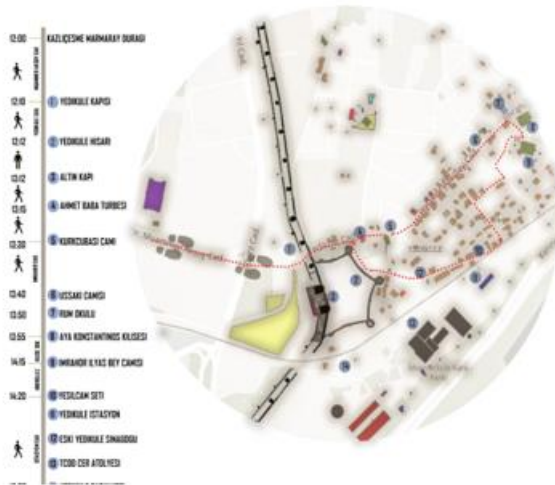
Çalışma kapsamında savaş, yangın, deprem, diğer afetler ve imar operasyonları olmak üzere 5 ayrı konseptte Tarihi Yarımada alanı için literatürden ve haber kaynaklarından toplanan veri ile haritalama çalışması yapılmaktadır. Yapılan haritalama çalışmalarının her birinin tek bir düzlemde karşılaştırılması ile İstanbul Tarihi Yarımada yıkım etkisi altında zarar gören yapı ve bölgelerin süperpozisyonu aşağıda gösterilmektedir. Üretilen süperpozisyonun incelenmesi ile yapılan sentez çalışmasında altlık olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2018 yılı Coğrafi Bilgi Sistemleri verisinde bulunan eğim, eş yükselti eğrileri ve drenaj çizgileri kullanılmaktadır (Şekil 4.8). Çalışma sonucunda Tarihi Yarımada da yıkıcı unsurlar tarafından zarar görmüş olup, günümüzde de mekânsal hafızayı etkilemeye devam eden yapıların ve bölgelerin yoğunlaştığı alan olarak Unkapanı ve Aksaray'ı bağlayan Atatürk Bulvarı sınır çizgisi olarak Kabul edilebilmektedir. Atatürk Bulvarı tarafından sınırlanan bu bölgenin yüksek yoğunlukta yıkım etkisi altında kaldığı söylenebilmektedir. Ek olarak Tarihi Yarımada'nın Adnan Menderes Bulvarı kuzeyinde ve Turgut Özal Millet Caddesi güneyinde bulunan ve kara surları ile sınırlanan bu iki bölgenin de orta yoğunluklu olarak yıkım etkisi altında kaldığı söylenebilmektedir. Adnan Menderes Bulvarı ve Turgut Özal Millet Caddesi arasında kalarak kara surları ile çevrelenen bölgede ise yangın mahalleleri bulunmasından kaynaklı bir etki söz konusu olmasına rağmen, diğer alanlar ile karşılaştırıldığında az yoğunlukla yıkım etkisi altında kaldığı söylenebilmektedir. Yüksek yoğunluklu olarak yıkım etkisi altında kalan tarihi çekirdeğin bütün konseptler altında etkilendiği anlaşılmaktadır. Orta yoğunluklu olarak yıkım etkisi altında kalan bölgelerin ağırlıklı olarak yangın, savaş ve planlama politikaları konseptleri altında etkilendiği söylenebilmektedir.



Şekil 4.8: Tarihi yarımada yıkım etkisi sentezi.

4.9 İstanbul Fatih İçin Çalışılmış Rotaların İncelenmesi

Çalışma alanı olan Fatih Tarihi Yarımada bölgesi için yıkım etkisi altındaki alanlardan bir farkındalık rota üretilebilir mi sorusuna cevap aranırken, alandaki diğer rota örneklerinin incelenmesi önem arz etmektedir. Bu kapsamda Yedikule Kültür Rotası, İstanbul'un tasavvuf mirasına dikkat çekmeyi hedefleyen kültür rotası, sarnıç ve kuş sarayları rotaları gibi örnekler incelenmiştir. Yedikule Kültür Rotası kapsamında Yedikule Hisarı, Altın Kapı, bostanlar, İmrahor İlyas Bey Camisi gibi tarihi alanlar ve çevresindeki sokak dokusunun algılanabileceği ahşap konut yapılarının ziyaret edilmesi ile sürdürülebilir bir koruma anlayışı sağlanması hedeflenmektedir. Rota ile kültürel mirasa ve mirasın korunmasına dair farkındalık oluşturmak amaçlanmıştır (Şekil 4.9). Rota Kazlıçeşme-Marmararay durağından başladığından kent ile ulaşım anlamında entegre bir tasarıma sahiptir. Yedikule Kapısı, Küçük Altın Kapı, Yedikule Hisarı, Ahmed Baba Türbesi, Kürkçübaşı Hacı Hüseyin Ağa Camisi, Uşşaki Camisi, Aya Konstantin Rum Okulu, Aya Konstantin Kilisesi, İmrahor İlyas Bey Camisi, İmrahor İlyas Bey Cami, İstasyon Caddesi yönüne ilerlerken karşılaşılan sivil mimarlık örnekleri, eski Yedikule Sinagogu, Cer Atölyeleri ve Yedikule Gazhanesi rota üzerindeki diğer duraklara örnek olarak verilebilmektedir. Özellikle İstasyon Caddesi Yeşilçam çekimlerine dekor olarak kullanılan bir mekân olduğundan ve kentsel hafızada yer edindiğinden rota için ayrı bir önem taşımaktadır. Yedikule İstasyonu, eski Yedikule Sinagogu, Cer Atölyesi ve Yedikule Gazhanesi rotanın diğer odak noktalarıdır. Yedikule Kültür Rotası 14 duraktan oluşmakta ve 2 saat içerisinde tamamlanabilmektedir (Toroman, 2022).



Şekil 4.9: Yedikule Kültür Rotası (Toroman ,2022).

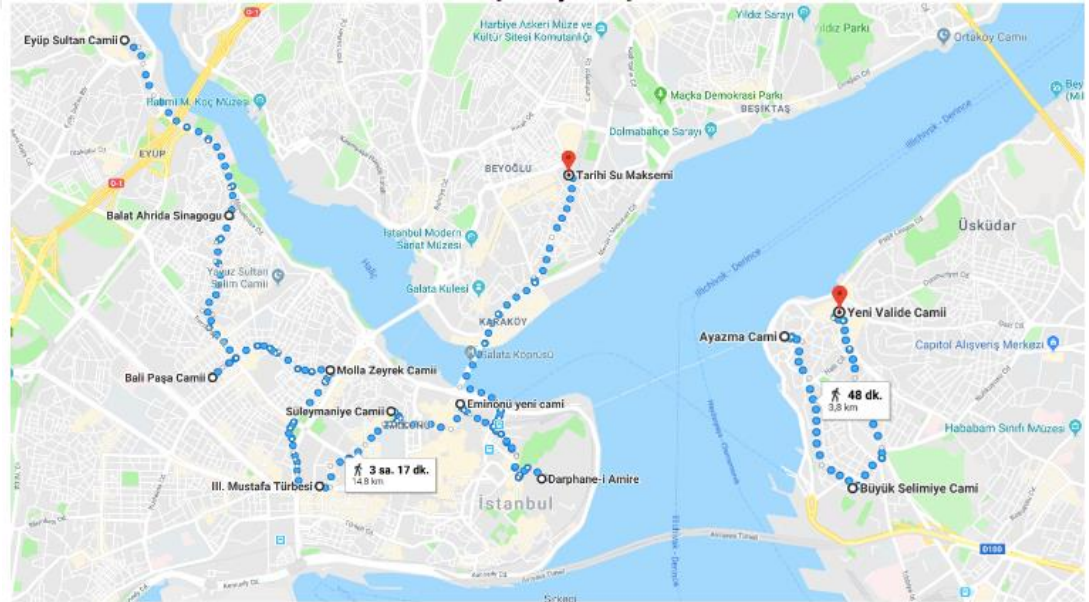
Tarihi Yarımada içerisinde kültürel birikime katkı sunma amacıyla oluşturulan bir diğer rota örneği ise Tasavvuf Mirası Rotası' dır. Rota İstanbul içerisinde yer alan özgün tasavvuf mirasının korunmasını ve günümüzde kültür ve turizm faaliyetleri için bir figür olarak eklemelenmesi hedeflenmektedir. Üretilen bu rota önerisi ile tasavvuf mirasının kültür, miras ve turizm kanalları ile sertifikalı bir Avrupa Kültür Rotası önerisi olarak kullanıcılara sunulması hedeflenmektedir (Bilgin, 2021).

İstanbul Tarihi Yarımada içerisinde bulunan su mirası öğelerinin potansiyelini göstermeyi amaçlayan bir diğer rota önerisi ise Sarnıç Temalı Kültür Rotası önerisidir (Şekil 4.10). Bu rota ile gündelik hayatta artık önemini kaybetmiş su öğelerini ve bu mirasın kent içerisindeki planlanması ile sürdürülebilir bir koruma anlayışı konusunda farkındalık kazandırmak hedeflenmektedir. Rota önerisi Derviş Ali, Atikali, Balat, Ali Kuşçu, Zeyrek, Cibali, Yavuz Selim, Yavuz Sinan, Demirtaş, Hoca Gıyasettin, Hacı Kadın, Molla Hüsrev, İskenderpaşa, Molla Gürani, Silivrikapı, Sümbül Efendi, Haseki Sultan, Seyyid Ömer, Koca Mustafapaşa, Cerrahpaşa, Aksaray, Katip Kasım, Mesihpaşa, Mimar Kemalettin, Balabanağa, Süleymaniye, Mercan, Beyazıt, Mimar Hayrettin, Molla Fenari, Hobyar, Hocapaşa, Alemdar, Binbirdirek, Küçük Ayasofya, Sultanahmet ve Cankurtaran olmak üzere toplam 37 mahalleyi kapsamaktadır. Çalışma Coğrafi Bilgi Sistemleri aracılığıyla oluşturulmuş olup, 2470 adet tescilli kültürel miras öğesini de içerisinde bulundurmaktadır (Fırat ve Erbaş, 2023).



Şekil 4.10: Sarnıç temalı kültür rotası (Fırat ve Erbaş, 2023).

İstanbul'daki Kuş Sarayları Rotası' da Tarihi Yarımada için çalışılmış rotalara örnek olarak verilmektedir (Şekil 4.11). Rota, 13. Yüzyıl itibariyle kent içerisinde yer edinen merhametin sembolü olarak nitelendirilen kuş saraylarının kültürel bir varlık olarak sürdürülmesini hedeflemektedir. Kuş Sarayları'nın karşı karşıya kaldığı yok olma tehlikesine karşı bir farkındalık oluşturmaya çalışan rota, İstanbul için özel bir tema ile gezi rotası oluşturmayı amaçlamaktadır. Rotanın temelinde bulunan kuş sarayları yalnızca Türk-İslam mimarisinin değil, İstanbul'da yaşamış diğer din ve medeniyetlerinde mirası olarak kabul edilmektedir. Yapılan literatür taramasının ardından yoluyla İstanbul'da ziyaret edilebilecek kuş sarayları belirlenerek, bir rota tasarlanmıştır. Rota'da 13 Kuş Sarayı bulunmakta olup; rota, toplam 19 kilometrelik bir yürüme yoluna sahiptir (Vatan ve Demir, 2019).



Şekil 4.11: Kuş sarayları kültür rotası (Vatan ve Demir, 2019).

4.10 Yıkım Etkisi Farkındalık Rotaları

İstanbul'un Tarihi Yarımadası içerisinde hafıza mekânları üzerinden savaş, yangın, deprem, imar operasyonları ve diğer afetler olmak üzere yıkım etkisi olan unsurların arasındaki ilişkiyi belgelemek ve bu etki ile ilgili dikkat çekmek amaçlanmaktadır. Kentlilerin, belirtilen konseptler dahilinde mekânsal hafızaya katkısı olabilecek ve yıkıcı unsurlar sonucunda etkilenen yapı, kompleks ya da alanların farkında olabilmesi için farkındalık rotaları oluşturulmaktadır. Farkındalık rotası, genellikle kişisel farkındalığı geliştirmeyi amaçlayan bir terim olarak kullanılmaktadır. Duyguları

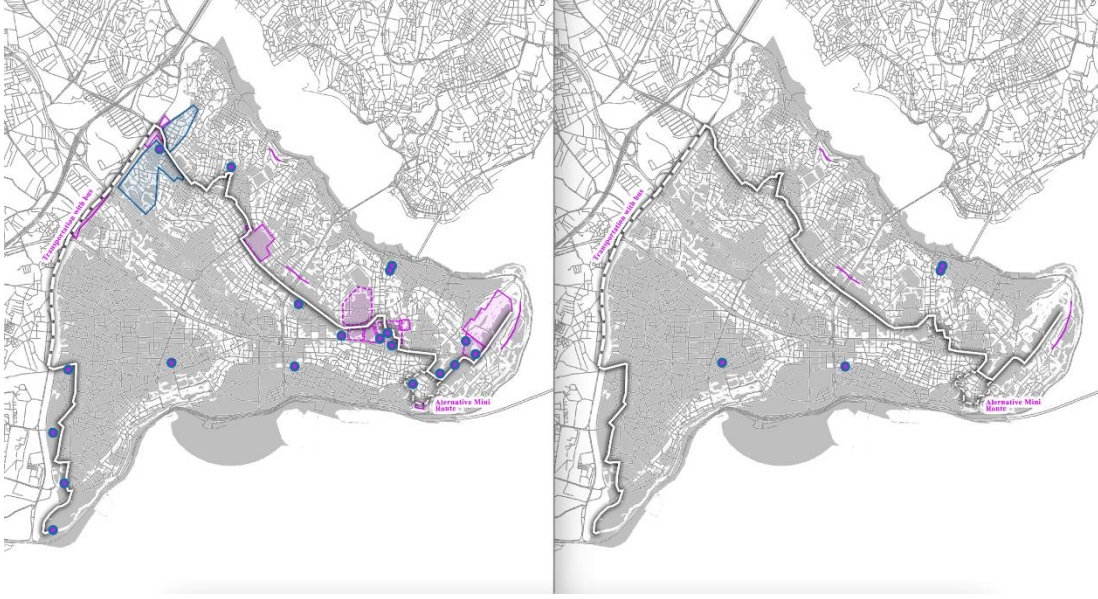
tanıma, hafızanın yeniden inşası ile geleceği düşleyebilme ve alınan bilgilerle rotanın bulunduğu fiziksel alana ve alanın içinde bulunduğu şartlara dair farkındalık sahibi olmaktır. Yapılan literatür taraması, arşiv araştırmaları, CBS tabanlı veri analizi, tarihi haritalar, dijital haritalamalar ve Google Maps haritaları üzerinden elde edilen veriler sonucunda her konsept için yıkım etkisi altında kalan noktaların haritaları oluşturulmuştur. Her konsept için oluşturulan beş haritalama çalışması için ayrı ayrı beş adet konsept bazında farkındalık rotası tasarlanmaktadır.

Haritalamaların altlığında Tarihi Yarımada'nın %0-5 oranında eğimli bölgelerine yer verilmektedir. Bu nedenle yapılan tüm rota tasarımı çalışmaları altlık olarak eğimi %0-5 arasında kalan bölgeler, eş yükselti eğrileri ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2018 yılı CBS verisinden elde edilen halihazır kullanılmıştır. Oluşturulan farkındalık rotalarında yıkım etkisi altında kalmış noktalar arasındaki mesafe, yürünebilirlik açısından kolay olması adına eğim ve daha fazla noktanın dahil edilebilmesi adına ise toplu taşıma alternatifleri değerlendirilmiştir. Böylece yıkım etkisi altında kalan noktaların bir rota ile birleştirilebilmesi için özellikle eğim ve mevcut yol ağı göz önünde bulundurulmaktadır. Aşağıdaki haritada savaş konsepti altında hasar görmüş, dolaylı olarak mekânsal hafızayı etkilemiş noktalar ve bölgelerden geçen bir rota önerisi bulunmaktadır. Başlangıç noktası olarak Topkapı Sarayı belirlenmiş olup, Hipodrom'dan geçerek Divanyolu boyunca ilerlemekte ve Vezneciler civarında iki kola ayrılmaktadır. Kuzey kolu takip edilerek Fevzipaşa Caddesi boyunca rota üzerinde devam edilmektedir. Rota'nın Edirne Kapısı ve Silivri Kapısı arasının bisiklet, scooter ya da halk otobüsü gibi alternatif ulaşım araçları kat edilmesi önerilmektedir. Silivri Kapısı ve Yedi Kule arasında yine yürüyerek ilerlenen rota Yedi Kule ve eski limanlar bölgesi arasını yine alternatif ulaşım araçlarının kullanılması sonucu güney yürüyüş yoluna varılmaktadır. Güney yürüyüş yolu üzerinden Vezneciler ayrım noktasına tekrar ulaşılarak rota tamamlanabilmektedir. Rota'nın bu şekilde kullanılması ile yıkım etkisi yaşamış olan tüm noktalar ziyaret edilmiş olmaktadır. Savaşlarda Zarar Görmüş Tarihi Alanlar başlığı altında incelenen bu konseptte oluşturulan rota 14,7 km yürüme yolu, 5,1 km bisiklet ya da toplu taşıma alternatifleri ile kat edilen yoldan oluşmaktadır (Şekil 4.12).



Şekil 4.12: Savaş rotası önerisi.

Depremlerde Zarar Görmüş Tarihi Alanlar başlığı altında incelenen yapılar ve alanlardan geçen bir rota önerisi gösterilmektedir (Şekil 4.13). Önerilen rota Topkapı Sarayı'ndan başlayarak kuzeyde Divanyolu ve Fevzi Paşa Caddeleri aksı üzerinden ara sokaklara girerek ilerlemektedir. Ek olarak rota depremler sırasında hasar gören güney limanların bulunduğu mahallelerinin güneyinden geçmektedir. Rotanın Topkapı Sarayı ve Edirne Kapısı arasındaki bölümü deprem konsepti altında hasar gören yapılar bulunması sebebiyle yürüyerek kat edilmektedir. Edirne Kapısı ve Silivri Kapısı arasında depremlerde hasar gören yapıların bulunmaması sebebiyle bisiklet veya otobüs gibi farklı ulaşım alternatifleri ile kat edilmesi önerilen rota, Silivri Kapısı ve Yedikule arası yürünerek devam edilmesinin ardından sona ermektedir. Rota içerisinde Sultanahmet Camisi, güneyinde 1 adet alt rota bulunmaktadır. Sirküler bir hat oluşturmak adına güney hattında da toplu taşıma ya da bisiklet gibi diğer alternatif ulaşım araçları ile ilerlenebilmektedir ancak Yedikule ve Yenikapı arasında hasar gören yapıların güzergâh içine dahil edilmesi güç olduğundan rota çalışmasında önerilmemektedir. Rotaya gerek diğer noktalara olan mesafelerinden gerekse eğimden kaynaklı olarak dahil edilemeyen 4 ayrı nokta ve Haliç Surları bulunmaktadır. Ayrıca Valens Su Kemeri ve Topkapı Surları'nın rota kullanılırken oluşan vista noktalarından kolaylıkla görünebileceği öngörüldüğünden rotaya eklenmemiştir. Depremlerde Zarar Görmüş Tarihi Alanlar konsepti ile oluşturulan rota 9.7 km yürüme yolu, 3.4 km bisiklet ya da toplu taşıma alternatifleri ile kat edilen yoldan oluşmaktadır.



Şekil 4.13: Deprem rotası önerisi.

Yangınlarda Zarar Görmüş Tarihi Alanlar başlığı altında toplanan verilerin yer aldığı bir rota önerisi sunulmaktadır (Şekil 4.14). Sunulan bu rota önerisinde diğer konseptler için sunulan rotalar gibi eğim, noktalar arası en kısa mesafe ve alternatif ulaşım araçları incelenmektedir. Diğer konseptlerden farklı imar operasyonları konsepti ile benzer olarak rota sirküler bir yapıda önerilmiştir. Başlangıç noktası olarak Ayasofya önerilmiş olup, Divanyolu ve Fevzi Paşa Caddesi boyunca ara sokakları da kullanarak yürüyüş vasıtasıyla ilerlenmektedir. Rota Fatih Cami'sine ulaştıktan sonra Çarşamba bölgesi içerisinden geçerek Haliç kıyısına ulaşmaktadır. Rota'nın Fener ve Tahtakale arasındaki bölümü bisiklet, tramvay ya da otobüs gibi farklı ulaşım alternatifleri ile kat edilmesi önerilmektedir. Rota'nın sirküler yapısının içerisinde kalan birçok mekânsal hafıza notasına erişimin sağlanabilmesi için Kapalıçarşı bölgesi ya da Tarihi Yarımada'nın güneyinde bulunan Kumkapı'nın da içerisinden geçen rotalar gibi alt rotalar önerilmektedir. Rota dışarısında kalan yangın geçirmiş mahallelerin hafıza mekânlarının yaşadıkları afetler sonucu hasar gördüğü öngörülmektedir. Oluşturulan rota kapsamında gerek yüksek eğim gerekse noktalar arasındaki mesafelerden kaynaklı 3 nokta dahil edilememektedir. Yangınlarda Zarar Görmüş Tarihi Alanlar konsepti ile oluşturulan rota 9.2 km yürüme yolu, 1.8 km bisiklet ya da toplu taşıma alternatifleri ile kat edilen yoldan oluşmaktadır.



Şekil 4.14: Yangın rotası önerisi.

Taşkın ve Diğer Afetlerde Zarar Görmüş Tarihi Alanlar başlığı altında toplanan verilerin yer aldığı bir rota önerisi sunulmaya çalışılmaktadır (Şekil 4.15). Ancak topoğrafik yapıdan kaynaklı su toplama çizgileri rotaya katma değer sunamayacağından, sel ve yıldırım düşmesi sonucu zarar görmüş tarihi yapıların sayısı yeterli bulunmadığından anlamı bir rota oluşturulamamaktadır. Üretilen rota, her konsept için önerilen rotaların süperpozisyonunda veri niteliğinde bulunması için gösterilmektedir.



Şekil 4.15: Taşkın ve diğer yıkıcı unsurlara ait rota denemesi.

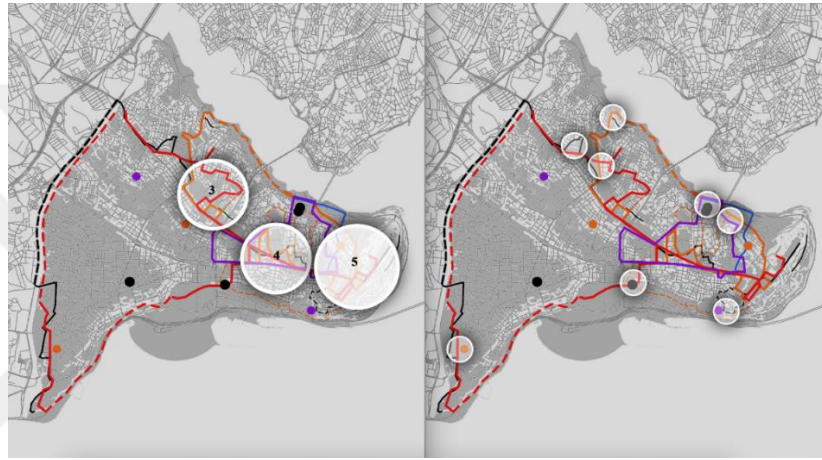
İmar Operasyonları Sonucu Zarar Görmüş Tarihi Alanlar başlığı altında toplanan verilerin yer aldığı bir rota önerisi sunulmaya çalışılmaktadır (Şekil 4.16). Önerilen rota politikalar ve imar operasyonları sonucu oluşan yıkımların günümüzde rastlanabilen fiziksel izleri az olmasından kaynaklı tarihi çekirdek içerisinde sirküler olarak önerilmektedir. Sultan Ahmet Meydanı'na çok yakın olan Firuz Ağa Camisi'nden başlayan rota, Divanyolu boyunca ilerleyerek Saraçhane'den kuzeye doğru dönmektedir. Daha sonra Süleymaniye Mahallesi içerisinde Eminönü Meydanı'na ulaşmaktadır. Yenikapı dolgu alanı da politik bir hasar olarak değerlendirilmesine rağmen algılaması zor bir alan olduğundan rotanın yönlenmesini etkilememektedir. Rota, diğer konsept rotalardan farklı olarak sadece yürüyüş ile kat edilmektedir. Rota tariflendiği şekliyle ilerlendiğinde eğimin yüksek olduğu yerlerde bayır aşağı gitmekte ya da Gülhane Parkı yanında olduğu gibi kullanım açısından kitlesel olarak tercih edilmektedir. Önerile rotaya noktalar arası mesafeden kaynaklı olarak 2 nokta eklenememektedir. İmar Operasyonları Sonucu Zarar Görmüş Tarihi Alanlar konsepti ile oluşturulan rota 5.9 km yürüme yolundan oluşmaktadır.



Şekil 4.16: İmar pperasyonları-politika rotası önerisi.

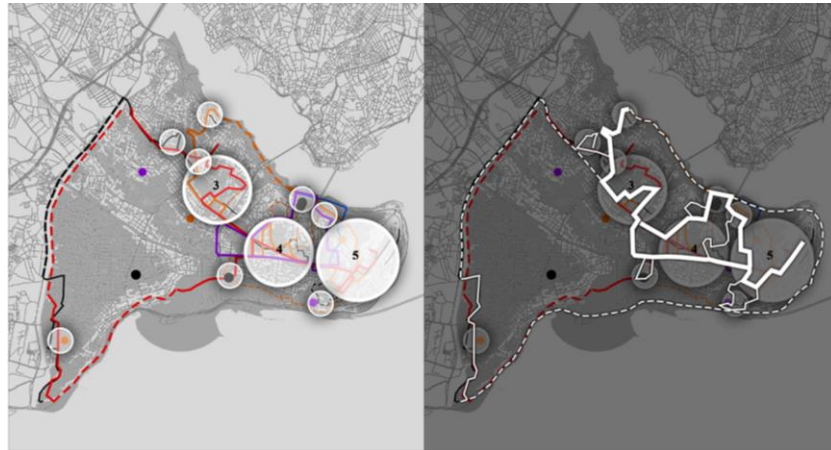
İncelenen tüm konsept rotaların ve rotalara dahil edilemeyen alanların karşılaştırılması ile odak noktalar belirlenmektedir (Şekil 4.17). Aşağıdaki çalışmada her bir konsept rota farklı bir renk ile gösterilmektedir. Aşağıdaki haritada savaş rotası kırmızı, deprem rotası siyah, yangın rotası turuncu, taşkın ve diğer afetlere ait rota mavi, imar operasyonları ve politika rotası mor renk ile gösterilmektedir. Tüm rotaların

çakıştırılması ile 3 adet ana, 8 adet alt odak noktası belirlenmiştir. Ana odak noktalarının seçim kriteri olarak içerisinde en az 3 konsept rotanın geçmesidir. Seçilen 3 ana odak noktasından Ayasofya ve Sultan Ahmet Meydanı çevresinde olandan 5 rota, Kapalıçarşı çevresinde olandan 4 rota ve Fatih Camisi ve Dünya Miras Alanları arasında yer alan Zeyrek çevresinde olandan 3 adet rota geçmektedir (Çobancaoğlu, 2023). Ana odaklar İstanbul'un Grek, Bizans ve Osmanlı dönemlerinden izler taşımaktadır. Alt odak için içerisinde en az 2 rota geçmesi ya da 1 rota geçmesi ve 1 yıkım etkisi altındaki hafıza mekânının bulunması şartları aranmaktadır.



Şekil 4.17: Rota süperpozisyonu ve odak noktaları.

Tarihi Yarımada içerisinde bütüncül bir rota oluşturabilme hedefi doğrultusunda tüm ana ve alt odak noktaları konsept rotaları ile birlikte çakıştırılarak, bir rota önerisi yapılmıştır. Yapılan bu bütüncül rota önerisi alt rotalar ve alternatif ulaşım imkânları ile birlikte düşünülmektedir (Şekil 4.18).



Şekil 4.18: Bütüncül rota denemesi.

Oluşturulan bütüncül rota önerisinde bisiklet ya da toplu taşıma gibi alternatif ulaşım yolları kullanımı gerektiren 15.3 kilometrelik yol ve çalışma alanının güneybatısında kopuk bir şekilde kalan rota parçasının alt rotalar ile birlikte ana rotadan çıkarılması ile yaklaşık 11 kilometrelik sadece yürüyerek kat edilebilen ana rota elde edilebilmektedir (Şekil 4.19).



Şekil 4.19: Ana rota önerileri.

Oluşturulan ana rotanın; batısında Topkapı Sarayı içerisinde doğru, doğusunda ise Fatih Camisi içerisinde Çarşamba semtinin geçilmesi ile Haliç kıyısına inen iki parçası bulunmaktadır (Şekil 4.20). Rota Divanyolu'nun kuzey bölgesinde sirküler bir yapıya sahiptir. Başlangıç noktası olarak Topkapı Sarayı önerilmektedir. Divanyolu boyunca rota üzerinde birçok hafıza mekânı ziyaret edilebilecek olup, rota içerisinde Eminönü Meydanı'ndan Divanyolu'na doğru çıkarken Laleli semtinden Unkapanı yönüne dönülmesi önerilmektedir. Saraçhane bölgesinde rota ikiye ayrılmaktadır. Süleymaniye Mahallesi içerisinde devam edildiğinde rota 7.7 kilometrede tamamlanmaktadır. Ayasofya'dan başlanılarak Süleymaniye Mahallesi'ne girilmeden Zeyrek, Fatih Camisi ve Çarşamba üzerinden Haliç kıyısına inilmek istenirse rota 7.5 kilometrede tamamlanmaktadır. Kullanıcılar Süleymaniye Mahallesi içerisinde geçerek Eminönü Meydanı'na erişebilmekte ve sonrasında alt rota alternatifleri de bulunan Mercan, Tahtakale ve Taya Hatun Mahalleleri gibi kullanabilmektedir. Bu alanda yürüyüş konforu için eğim zaman zaman %5'i geçebilmektedir ancak rotanın önerildiği sokaklar gerek tarihi dokusu gerekse turizm potansiyeli yüksek alanlardan oluştuğundan kullanılabilmesi öngörülmektedir. Oluşturulan ana rotanın tümü 11 km yürüme yolundan oluşmaktadır. Tarihi Yarımada genelinde sadece yürüyerek kat edilebilecek bir rota tasarlanamamış olsa da farklı ulaşım alternatifleri ile bütüncül bir rota tasarlanabilmektedir. Ek olarak sadece yürüyerek deneyimlenebilecek ana rotanın

kullanımı ile de bahsedilen beş konsept için farkındalık oluşturabilecek sayıda mekânsal hafıza ögesi ziyaret edilebildiği değerlendirilmektedir.



Şekil 4.20: Ana rota önerisi.

4.11 Bölüm Sonucu

Yıkım, Türk Dil Kurumu'na göre zarar anlamı taşıırken, bir kentin fiziksel yapısının ve dolayısıyla kentsel hafızanın değişmesine yol açabilmektedir. Bu değişim genellikle olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Çünkü savaşlar, depremler, yangınlar, seller veya politik müdahaleler gibi yıkıcı etkenler; kentin morfolojisini, ulaşımını, ekonomisini, kültürünü ve yaşam tarzını etkileyebilmektedir. Özellikle İstanbul gibi tarihinde yıkımlara sıkça maruz kalan kentlerde, insanlar bu travmaları atlatıp yaşamlarını sürdürebilmek için mimari ve yaşam tarzlarını şekillendirmektedir. Kültür, fiziksel mekânla derin bir ilişki içerisinde olduğundan, mekânın zarar görmesi kültürü de olumsuz etkilemektedir. Afetler, politik kararlar veya savaşlar sonucunda zarar gören fiziksel mekânlar, kültür ve hafıza mekânlarının zedelenmesine neden olabilmektedir.

Ne yazık ki, afetler gibi bazı yıkıcı etkenler engellenememektedir. Ancak, kayıpların yerine yenilerinin konması ve kültürel mirasın korunması için hafıza mekânlarının yaşatılması önem teşkil etmektedir. Ek olarak, kaybedilen hafıza mekânlarını hatırlamak ve mevcut izleri korumak gerekliliği doğmaktadır. Bu çalışmada, Fatih İlçesi Tarihi Yarımada alanı incelenerek, yıkıma maruz kalan ancak hala izlerini taşıyan hafıza unsurları belirlenmeye çalışılmıştır. Çalışma ile hafıza mekânlarının korunması ve olası yıkıcı etkenlere karşı farkındalık oluşturulması hedefi ile farkındalık rotaları önerilmektedir. Fatih ilçesinin fiziksel ve sosyolojik açıdan incelenmesinin ardından belirlenen beş konseptte yıkım etkisi altında kalan ve hala yıkım izlerini barındıran yapı ve alanlar işaretlenmiştir. Üretilen her bir konsept harita için rotalar oluşturulmuş olup, rotaların karşılaştırılması ile odak noktaları belirlenmiştir. Fatih Tarihi Yarımada içerisinde kurgulanmış rotalar ve güzergâhları incelendiğinde tarihi değeri bulunan noktaların ziyaret edildiği anlaşılmaktadır ve bu durum rota önerileri ile paralellik göstermektedir. Rota önerileri ve odak noktaların süperpoze edilmesi ile ortaklaşan bir rota önerisi ortaya çıkarılmış olup, bu rotanın toplu taşıma alternatifleri ile kullanılmayan kısmı ana rota olarak nitelendirilmiştir. Ana rotada sirküler bir hat ve bu hatta bağlı iki ayrı aks bulunmaktadır. Rota içerisinde seyahat edilirken, yürüyüş konforu için sokakların eğiminin %5'in altında olmasına dikkat edilmesine rağmen zaman zaman bu oranı aşabilmektedir. Ancak, rotanın önerildiği sokaklar, tarihi dokusu ve turizm potansiyeli yüksek alanlardan oluştuğundan, keyifli bir rota olduğu öngörülmektedir. Oluşturulan ana rota toplamda 11 km uzunluğundadır. Tarihi Yarımada genelinde sadece yürüyerek kat edilebilecek bir rota tasarlanamamış olsa da farklı ulaşım alternatifleri ile bütüncül bir rota oluşturulabilmektedir. Ayrıca, sadece yürüyerek deneyimlenebilecek ana rota kullanımıyla, beş konsept için farkındalık oluşturabilecek sayıda mekânsal hafıza ögesine ulaşılabileceği değerlendirilmektedir.

5. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Mekânsal hafıza, toplumun benzer mekânlarda benzer anılara sahip olmasıyla şekillenen bir kavramdır. Savaşlar, afetler ve politikalar gibi yıkıcı etkileri bulunan faktörler, mekânsal hafızayı zayıflatabilmekte, değiştirebilmekte ve hatta yok edebilmektedir. Afetler, mekânsal hafıza üzerinde belirgin bir etkiye sahip olan başat faktörlerdendir. Depremler, sel felaketleri ve yangınlar gibi afetler, yaşam alanlarını etkileyerek kent güvenliğini ve ekonomiyi tehdit etmektedir. Bu nedenle, afetlere karşı hazırlıklı olmak ve kayıpları azaltmak önemli bulunmaktadır. Ayrıca, politikalar ve savaşlar da mekânsal hafızayı etkileyen olumsuz yıkıcı unsurlar arasında yer almaktadır.

1960 yılında Avrupa Konseyi, kültürel farkındalığı artırmak amacıyla bir çalışma başlatmıştır. Bu çabaların bir sonucu olarak, Avrupa'nın ortak mirasının seyahatler aracılığıyla yeniden keşfi fikri ortaya çıkarak, seyahatin sadece bir gezi değil, aynı zamanda kültürel bir faaliyet olduğu vurgulanmaya başlanmıştır. Zamanla, bu kültürel faaliyet olarak seyahat fikrinin, özel amaçlar doğrultusunda farkındalık oluşturacak rotaların oluşturulmasıyla zenginleştiği bilinmektedir. Kentsel tasarım öğeleriyle desteklenen rotalar, mekânsal hafızayı korumada etkili olabilmektedir. Bellek kavramı, bu çalışmada, kentsel hafıza ile özellikle ilişkilendirilmiş olup, İstanbul'un tarihi yapılarını içeren mekânlar üzerinden yıkıcı etkilere odaklanarak belgelenmiş ve farkındalık rotaları oluşturulmuştur. Belirli bir konsept dahilinde tasarlanmış rotalar, kentsel mekânın algılanmasını kolaylaştırabilirken, mekânsal hafızayı güçlendirebilmektedir. Rotaların belirlenmesinde veri toplama aşamasında yöntem olarak literatür taraması, arşiv araştırmaları, CBS tabanlı veri analizi, tarihi haritalar, dijital haritalamalar ve Google Maps gibi araçlar kullanılmıştır. Elde edilen veri sonucunda; bellek, kentsel hafıza ve mekânsal hafıza kavramları ele alınmakta ve seçilen alan özelinde fiziksel, sosyolojik ve ekonomik açılardan değerlendirilmektedir. Yıkım unsurlarına dair arşiv belgeleri, fotoğraflar ve yazılı metinler incelenmektedir. Literatür taraması, tarihi haritalar, arşiv belgeleri, CBS tabanlı veri analizi sonuçları,

örnek rota çalışmaları ve dijital haritaların sentezi sonucunda, İstanbul'un tarihi yarımadasında yıkım unsurlarına dair farkındalık oluşturma konseptine uygun olarak haritalar ve farkındalık rotaları oluşturulmuştur.

İstanbul, köklü tarihi M.Ö. 7. yüzyıla dayanan önemli bir kenttir. Kent, Grek, Roman, Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerine ev sahipliği yaparak, iki büyük imparatorluğun merkezi olmuştur. Jeopolitik konumu ve dini önemi nedeniyle İstanbul, dünya çapında hala büyük öneme sahiptir. Bugün 15 milyona yaklaşan nüfusuyla İstanbul'un tarihi çekirdeği, Fatih İlçesi sınırları içinde bulunan Tarihi Yarımada'dır. Kent, yüzyıllar boyunca savunma amacıyla surlarla çevrilmiş olmasına rağmen, Latinler, Araplar ve Türkler gibi farklı milletler tarafından ele geçirilmeye çalışılmıştır. Bu dönemlerde saldırılarına maruz kalan şehir, zaman zaman iç karışıklıklarla da mücadele etmek zorunda kalmıştır. Savaşlar ve iç karışıklıklar, kentte büyük hasara neden olması nedeniyle yeniden düzenleme gerektirmiştir. Afetlerin ardından zarar gören kentin düzenlenmesi ve yeniden planlanması gerekmektedir. Afet sonrası yapılan imar operasyonlarının yanı sıra, Cumhuriyet döneminde İstanbul'un artan nüfusuna çözüm getirme amacıyla bazı plan çalışmaları yapılmıştır. 1936'da İstanbul için bir Master Plan önerisi sunan Henry Prost, trafik ve ulaşım sorunlarını çözmek için Paris'e benzeyen bulvarlar tasarlamıştır. Ancak, bu önerilerin bir kısmı uygulanmış olsa da 1950'lerde Menderes Dönemi'nde Vatan, Millet ve Ordu Caddeleri'nin açılması gibi bazı ulaşım aksları için tarihi eserlerin yıkılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bu durum sonucunda, bulvarların açılması için tarihi eserlerin yıkılmasının mekânsal hafızayı olumsuz etkilediği söylenebilmektedir.

Yıkım, Türk Dil Kurumu'na göre zarar anlamına gelmekte olup, bir kentin fiziksel yapısını değiştirerek kentsel hafızayı etkileyebilmektedir. Bu değişim genellikle olumsuz sonuçlar doğurmaktadır çünkü savaşlar, depremler, yangınlar, seller veya politik müdahaleler gibi yıkıcı etkenler; kentin morfolojisini, ulaşımını, ekonomisini, kültürünü ve yaşam tarzını etkileyebilmektedir. Mekânın zarar görmesi, kültürü de olumsuz etkileyebilmektedir çünkü kültür, fiziksel mekânla derin bir ilişki içinde bulunmaktadır.

Afetler, politik kararlar ve savaşlar gibi yıkıcı etkenler, fiziksel mekânların zarar görmesine ve kültür ve hafıza mekânlarının zedelenmesine neden olabilmektedir. Ne yazık ki, bazı yıkıcı etkenler engellenememektedir. Ancak kayıpların yerine

yenilerinin konması ve kültürel mirasın korunması için hafıza mekânlarının korunması önemli bir nokta olduğundan kaybolan hafıza mekânlarını hatırlamak ve mevcut izleri korumak gerekli görülmektedir.

Bu çalışmada, İstanbul'un tarihi yapıları ile afetler arasındaki ilişkiye odaklanan farkındalık rotaları, ziyaretçilere şehrin kültürel zenginliğini keşfetme fırsatı sunmanın yanı sıra şehrin afetlere duyarlılığını ve geçmişteki etkilerini vurgulamaktadır. Bu rotalar, sadece tarihi mekânları ziyaretçilere tanıtmakla kalmaz, aynı zamanda geçmiş ve günümüzdeki yıkım unsurlarının şehir üzerindeki etkilerini anlamalarına yardımcı olmaktadır. Ziyaretçiler, yapıların ve alanların yıkım kavramı ile ilişkisini keşfederken, deprem, yangın gibi doğal afetlerin yanı sıra savaş, imar operasyonları gibi olumsuz beşeri durumların etkilerini ve şehirdeki dönüşüm süreçlerini anlamayabilmektedir. Bununla birlikte, salgın hastalıklar ve kuraklıklar gibi afetlerin fiziksel etkileri ve hafıza mekânları üzerindeki olumsuz etkileri saptanması zor olmuştur ve çalışmanın kapsamına alınmamıştır.

Çalışmada, Fatih İlçesi Tarihi Yarımada alanı incelenerek, yıkıma maruz kalan ancak hala izlerini taşıyan hafıza unsurları belirlenmeye çalışılmıştır. Hafıza mekânlarının korunması ve olası yıkıcı etkenlere karşı farkındalık oluşturulması amacıyla farkındalık rotaları önerilmiştir. Bu rotalar, İstanbul'un sadece tarihi güzelliklerini değil, aynı zamanda toplumsal dayanıklılığını ve afetlere karşı bilinç düzeyini artırmak adına önemli bir araç olarak işlev görmektedir. İstanbul'un tarihi izlerini takip ederken, şehrin geçmiş afetlerden çıkardığı derslerin ve gelecek için alınacak adımların önemini vurgulamaktadır. Fatih ilçesinin fiziksel ve sosyolojik açıdan incelenmesinin ardından, yıkım etkisi altında kalan ve hala izlerini taşıyan yapılar ve alanlar belirlenmiştir. Her bir yıkım konsepti haritası için rotalar oluşturulmuş ve rotaların çakıştırılmasıyla odak noktaları belirlenmiştir. Oluşturulan ana rota, toplu taşıma alternatifleriyle birlikte kullanılabilen bir sirküler hat ve bu hatta bağlı iki ayrı aks içermektedir. Rota boyunca, yürüyüş konforu için sokakların eğiminin dikkate alındığı ve tarihi dokusu ve turizm potansiyeli yüksek alanların ziyaret edildiği bir deneyim sunulmaktadır. Ana rota, toplamda 11 km uzunluğundadır. Tarihi Yarımada boyunca sadece yürüyerek kat edilebilecek bir rota tasarlanamamış olsa da farklı ulaşım alternatifleriyle bütüncül bir rota oluşturulabilir. Ana rotanın sadece yürüyerek kullanılmasıyla, beş konsept için farkındalık oluşturabilecek sayıda mekânsal hafıza unsuru ulaşılabilir.

Çalışma kapsamında toplam beş konsept altında beş ayrı rota incelenmiş olup, bu rotaları oluşturabilmek için yangın, deprem, imar operasyonları, taşkın ve diğer afetler olmak üzere beş ayrı konseptte yapılan literatür çalışması ile haritalamalar üretilmiştir. Üretilen haritalar ile ortaya çıkan konsept bazında rotaların çakıştırılması ile bütüncül bir rota çıkarıp çıkarılamayacağını sorusuna cevap bulunmaya çalışılmıştır. Çalışmanın araştırma sorularından ana araştırma sorusu olan “Savaşlar, afetler ya da politik unsurlar sonucunda zarar görmüş olanların unutulmaması ve kentsel hafızaya katkı sağlaması ya da gelecek nesiller için farkındalık sağlayarak kent mekânını yeniden anlamlandırılması açısından İstanbul Tarihi Yarımada içerisinde bütüncül bir kentsel farkındalık rotası oluşturulabilir mi?” sorusuna acaba olarak “Tarihi Yarımada boyunca sadece yürüyerek kat edilebilecek bir rota tasarlanamamış olsa da farklı ulaşım alternatifleriyle bütüncül bir rota oluşturulabilmektedir. Ana rotanın sadece yürüyerek kullanılmasıyla, beş konsept için farkındalık oluşturabilecek sayıda mekânsal hafıza unsuru ulaşılabildiği görülmektedir.” verilebilmektedir. Farklı ulaşım alternatifleri ile bir arada düşünülen bir rota üretimi söz konusu olduğunda Tarihi Yarımada içerisinde bütüncül bir rota tasarlanabilmektedir. Ancak sadece yürüme yolu ile kat edilen mesafeler göz önünde bulundurulduğunda alan içerisinde bütüncül bir rota oluşturulamadığı görülmektedir. Silivrikapı ile Yedikule arasında birçok yıkım unsuru sebebiyle zarar görmüş yapı ve alanın bulunmasına rağmen ayrı bir rota olarak önerilebilmekte olup ancak tarihi çekirdek içerisinde birçok konseptin çakışması ile oluşturulan yıkım unsurları rotası güneyde kalan Yedikule Silivrikapı arasındaki yürüyüş rotası ile yalnızca toplu taşıma alternatifleri kullanılarak birleştirilebilmektedir. Çalışmanın alt araştırma sorularından olan “İstanbul Tarihi Yarımada içerisinde savaşlardan ya da yangınlardan zarar görmüş alanları tespit edilmesi ile kentsel hafızaya katkı sağlayacak bir *savaş farkındalık rotası* gibi alt farkındalık rotaları oluşturulabilir midir?” sorusudur. Bu soruya cevap olarak: “Evet Tarihi Yarımada içerisinde bulunan yıkım unsurları konseptlerinden yangın, savaş, deprem ve imar operasyonları gibi konseptler için alt farkındalık rotaları oluşturulabilmektedir. Bu rotalar kullanıcılarına konsept bazında seyahat imkânı tanımaktadır. Ancak taşkın ve diğer afetler yıkım konsepti altında örneklem azlığından kaynaklı olarak alt rota önerilememektedir. Bir diğer alt soru “İstanbul Tarihi Yarımada içerisinde oluşturulabilecek bir rota ile turistlere İstanbul’un karşı karşıya kaldığı yıkım unsurlarına dair farkındalık oluşturabilecek bir gezi güzergâhı oluşturulabilir mi?” şeklindedir. Bu soruya cevap olarak: “Evet, oluşturulan

farkındalık rotası Tarihi Çekirdek içerisinde yer aldığından örneklem grubun tarihi eserler, sivil mimarlık örnekleri ve hafıza mekânlarına örnek teşkil edebilecek kültürel varlıklar olmasından kaynaklı turistlerin kullanımı için uygun bulunmaktadır. Bir diğer soru olarak: “İstanbul Tarihi Yarımada içerisinde oluşturulabilecek bütüncül bir rota kentsel tasarım açısından kente katkı sağlarlar mı?” sorusuna cevap olarak: “İncelenen dünya örneklerinde görüldüğü üzere rota tasarımlarının kentsel tasarım öğelerini ile desteklenmesi rotanın kullanımını kolaylaştırmaktadır. Perm şehrinde olduğu gibi yer boyası kullanımı, ya da Bilbao şehrinde olduğu gibi duvar sanat örnekleri, ya da Londra’da olduğu gibi bitkilendirme ile yönlendirme rotaların kullanımı güzergâhın algılanması açısından kolaylık sağlamaktadır. Tarihi yarımada için yıkım etkisi altındaki rota önerilerinde kentsel tasarım ile güzergâhın birlikte düşünülmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda önerilen rota yer boyamaları, tarihi dokuya zarar vermeyecek sokak sanatları, birbiriyle uyumlu aydınlatma elemanları, çöp kutuları, sınırlayıcı elemanlar, otobüs durakları, bilgilendirme panoları gibi öğeler ile beraber düşünülmelidir. Çalışmanın sonuç önerisi olarak sunulan rota için kentsel tasarım öğelerini kullanımına dair öneri örnekler çalışılmış olup aşağıda verilmektedir. Öneriler dört ayrı alt rota için ayrı ayrı konseptlerine uygun olmak üzere örnek çalışılmış olup, bir adet tüm rotaların çakıştığı odak noktasında da kentsel tasarım öğelerini nasıl kurgulanabileceğine öneri verilmiştir. Aşağıdaki örnek yangın konsepti ile oluşturulan alt rota üzerindeki örneklem alanda kentsel tasarım öğelerini nasıl kullanılabileceğine dair sunulmaktadır. Yangın konsepti ile eşleştirilen turuncu rengin zeminde dikkat çekmeyecek ve tarihi yarımada dokusuna zarar vermeyecek şekilde yönlendirme elemanı olarak kullanılması, çöp kutularında ve sınırlayıcı elemanlarda yangın rotasında bulunulduğunu belirtmek adına renk uygulaması ve sokak sanatlarının kullanılması önerilmektedir (Şekil 5.1). Önerinin anlaşılabilmesi açısından aşağıdaki görselde örnek bir kolaj çalışması yapılmıştır.



Şekil 5.1: Yangın konsepti için kolaj çalışması.

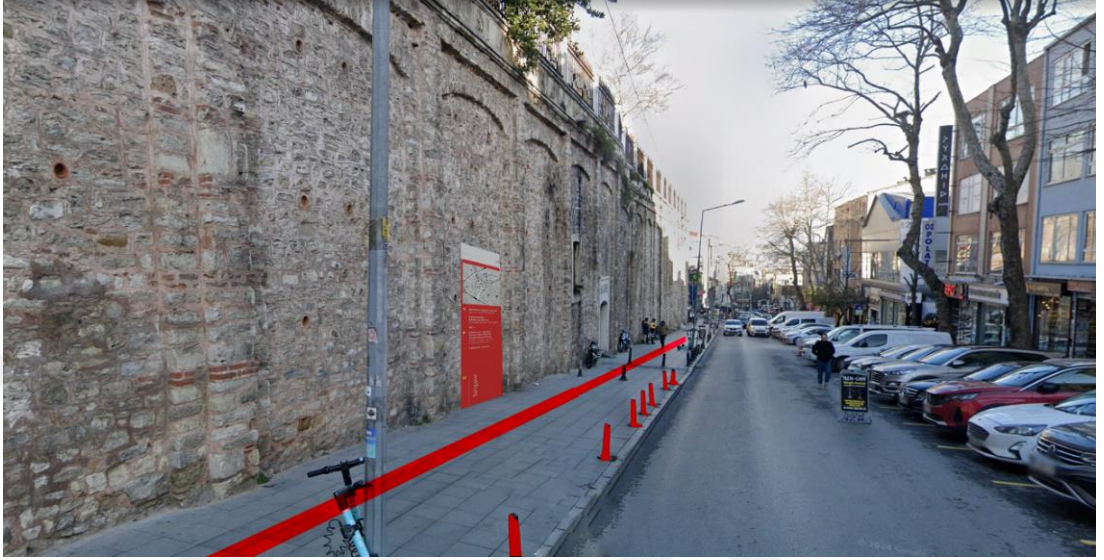
Aşağıdaki örnek deprem alt rotası kapsamında önerilmektedir. Çalışmanın detaylarına bakıldığında deprem rotasının siyah renk ile eşleştirildiği ve eşleştirilen öneri rengin kent mobilyalarında da kullanılarak rotanın hangi yönde devam ettiği gösterilmektedir (Şekil 5.2). Buna ek olarak her alt rotada olduğu gibi yönlendirme elemanları (tabelalar) ve önemli kültürel mirasların önünde alt konsept kapsamında yaşamış oldukları yıkımı anlatan panolar bulunmaktadır. Aşağıda gösterilen kolaj çalışması ile öneri görselleştirilmiştir.



Şekil 5.2: Deprem konsepti için kolaj çalışması.

Aşağıdaki örnekte savaş alt rotası kapsamında rota boyunca yönlendirmeyi sağlayacak olan renk olarak kırmızı önerilmektedir (Şekil 5.3). Kırmızı rengin devamlılığı ile

kullanıcılar rotayı kolaylıkla takip edebilmekte olup, aynı zamanda sanal gerçeklik gibi özellikleri kullanarak üretilebilecek telefon uygulaması üzerinden savaş sonucunda yıkım yaşamış olan noktaların savaş öncesindeki illüstrasyonları deneyimlenebilmektedir.



Şekil 5.3: Savaş konsepti için kolaj çalışması.

İmar operasyonları için önerilen rotada kentsel tasarımda yönlendirme etkisi oluşturabilmek için seçilen renk mor renk olmuştur (Şekil 5.4). Kullanıcılar, kent mobilyalarında siyah rengin takibi ile rotayı kolaylıkla izleyebilecektir. Yönlendirme elemanları, sınırlayıcı elemanlar, bilgilendirme panoları ile politikalar sonucu hasar görmüş olan yapılar gözlemlenebilmektedir. Politikalar sonucu tamamen yok olmuş yapılar hakkında bilgi edinmek amacıyla sanal gerçeklik ve yapay zekâ uygulamaları kullanılarak oluşturulacak telefon uygulamasından kullanıcılar yok edilen mirası görebilecektir. Böylelikle rotanın kullanıcıları kaybedilen mirası deneyimleyerek kaybedilme riski olan hasar görmüş ama hala yaşayan yapıların korunmasının önemine dair farkındalık kazanmış olacaklardır.

Tüm rotalar üzerinde duvar sanatları, bitkilendirme ve sınırlandırıcı öğeler kullanılabilmekte olup, örnekte görüldüğü gibi kentsel açıklıkların kamusal alan bağlamında değerlendirilmesi ile rotalar üzerinde dinlenme alanları oluşturulabilir (Şekil 5.4). Bu tarz ufak değişikliklerin kentin tarihi dokusuna zarar vermeyecek, kalıcı etkileri olmayan malzemeler ile yapılması büyük önem arz etmektedir. Kent içerisinde sıkışmış küçük boşlukların kamusal hizmetler olarak açılması ile kent sakinleri ve rota

kullanıcılarının etkileşimde bulunabilmesi ve kültürel aktarımın sağlanabilmesi için sosyal alanlar oluşturulmuş olacaktır.



Şekil 5.4: İmar operasyonları-politika konsepti için kolaj çalışması.

Taşkın ve diğer afetler konsepti örneklem azlığından dolayı bir alt rota olarak değerlendirilememektedir ancak yıkım yaşamış örnekleri ana rota kapsamında değerlendirilebilmektedir.

Ana rota takibi ise alt rotalarının renklerinin ortaklaşması ile sürdürülebilmektedir (Şekil 5.5). Bahsettiğimiz tüm renklerden kentsel mobilyalar, bilgilendirme panoları, tabelalar ve sınırlayıcı elemanlar gözlemlenebilmektedir. Rotanın kullanıcısı seyahat ederken mekânda kullanılan renginin ne ifade ettiğine göre yıkım unsurunu algılayabilmekte ve bilgi edinebilmektedir. Kullanıcıların rotaları ve yıkım etkisinde kalan noktaları takip edebilmesi için haritalar üretilmelidir.



Şekil 5.5: Ana rota için kolaj çalışması.

Sonuç olarak, mekânsal hafıza, toplumun geçmişle olan bağını korumak adına önemlidir ve bu bağın güçlendirilmesi için gerekli adımların atılması gerekmektedir. Yıkıcı etkenlerin engellenmesi ya da en azından etkilerinin azaltılması, mekânsal hafızanın korunması açısından kritik öneme sahiptir. Bu çalışma kapsamında ortaya çıkan farkındalık rotaları, şehrin tarihi yapılarını ve afetlerin etkilediği bölgeleri keşfetmek isteyenler için tasarlanmıştır. Bu rotalar, her durakta bilgilendirici panolar, rehberler veya diğer materyaller aracılığıyla ziyaretçilere yıkım unsurlarına karşı farkındalık oluşturacak bilgiler sunarken; şehrin tarihi ve afetlerle olan ilişkisini vurgulayarak ziyaretçilere bilgi sağlamayı amaçlamaktadır. Bu tür bir rota aynı zamanda şehir sakinlerine, şehir plancılarına ve turizm yetkililerine afet hazırlığı, risk yönetimi ve tarihi yapıların korunması konularında farkındalığı arttırabilmektedir.

Sürdürülebilir turizm ilkeleriyle uyumlu olan bu rotalar, şehirdeki tarihi yapıların korunması, afetlere hazırlık ve toplum bilinci gibi konularda önemli bir rol oynayabilmektedir. Bu tür bir proje, geniş bir kapsamda farkındalık yaratarak tarih, kültür ve güvenlik gibi birçok farklı konuyu içermektedir. Farkındalık rotaları, sadece ziyaretçilere şehrin tarihi mirasını keşfetme fırsatı sunmakla kalmayarak, aynı zamanda afetlere karşı hazırlıklı olma ve toplumsal farkındalık oluşturma misyonunu da taşımaktadır.



KAYNAKLAR

- ABD'nin Hiroşima ve Nagazaki'ye atom bombası atmasının üzerinden 78 yıl geçti.** (t.y.). Erişim: 14 Nisan 2024, <https://www.trthaber.com/haber/dunya/abdnin-hirosima-ve-nagazakiye-atom-bombasi-atmasin-in-uzerinden-78-yil-gecti-786964.html>
- Afet Türleri.** (t.y.). Erişim: 12 Nisan 2024, <https://www.afad.gov.tr/afet-turleri>
- Ahunbay, Z.** (2021). Tarihi Yarımada'nın Korunması: Mimarlık Boyutu Üzerinden Bir Değerlendirme. *Mimar.ist Dergisi*, 72, 62–68. <https://www.mimarist.org/mimar-ist-sayi-72-sonbahar-2021/>
- Akarmara, a beautiful ghost town that was built by German prisoners of World War II.** (2023). Retrieved: April 27, 2024, <https://www.outono.net/elentir/2023/12/04/akarmara-a-beautiful-ghost-town-that-was-built-by-german-prisoners-of-world-war-ii/>
- Akat, B.** (2019). *Erken Bizans Döneminde İstanbul'daki Bizans Anıtları* (Yüksek Lisans). TC. Anadolu Üniversitesi.
- Akbarishahabi, L.** (2022). Kentlerde Yürüyüş Amaçlı Rota Seçiminde Çevresel Özelliklerin Önemi.
- Akbulat, E. F.** (2018). İç Savaşıyla Ortaya Çıkmış Zorunlu Bir Göç: Suriye Çerkesleri, İstanbul İli Örneği. *Lectio Socialis*, 2(2), 143-152.
- Akbulat, E. F.** (2018). Suriye İç Savaşı Ve Suriye Çerkesleri. *Yıldız Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2(2), 1-17.
- Aksu, Ö. V.** (2013). Kent Mobilyaları Tasarımında Özgün Yaklaşımlar. *İnönü Üniversitesi Sanat Ve Tasarım Dergisi*, 2(6).
- Aktaş, N. K., & Çınar, H. S.** (2020). Savaş, Göç Ve Dönüşen Mahalleler: İstanbul-Fatih (Akşemsettin Mahallesi) Örneği. *Yakın Doğu Üniversitesi Yakın Mimarlık Dergisi*, 3(2), 35-45.
- Albanna, Y. & Haboosh, M. M.** (2014). Gazze'deki yıkım havadan görüntülendi. *Anadolu Ajansı*. Erişim adresi <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/gazzedeki-yikim-havadan-goruntulendi/126060>
- Altan, M. Z.** (2021). Bilinçli Farkındalık Ve İngiliz Dili Ve Öğretimi Lisans Öğrencilerinin MAAS'a (The Mindful Attention Awareness Scale/ Bilinçli Farkındalık Dikkat Ölçeği) Dayalı Farkındalık Ve Dikkat Düzeyleri. *Uluslararası Beşeri Bilimler Ve Eğitim Dergisi*, 7(16), 612-649.
- Ambraseys, N.N. Ve Finkel, C.F.,** (1991). Long-Term Seismicity Of İstanbul And Of The Marmara Sea Region, *Terra Nova*, 3, 527-539.

- Argın, G.** (2021). Kent Ve Bellek: Geçmişle Göz Göze Gelmek. Marmara Belediyeler Birliği. Retrieved February 15, 2024, From <https://www.marmara.gov.tr/tr/kent-ve-bellek-gecmisle-goz-goze-gelmek>
- Gülen, M.** (2017). Gastronomi Turizm Potansiyeli Ve Geliştirilmesi Kapsamında Afyonkarahisar İlinin Değerlendirilmesi. *Güncel Turizm Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 31-42.
- Arısu, S.** (2018). Kentsel Tasarım Kavramında Kentsel Tasarım Rehberlerinin Yeri Ve Önemi. *Kent Akademisi*, 11(2), 243-255.
- Arslan Çinko, & Eres.** (2018). İstanbul'da 20. Yüzyılda Kentsel Ölçekteki Değişimler: Millet Caddesi Ve Yitirilen Anıt Eserler. "*Değişken Kent, Mekân Ve Biçim, Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu*". İstanbul.
- Aslan, H.** (2021). Haiti depremi: 11 milyon insan Survivor'ı yaşıyor. *Independent Türkçe*. Erişim adresi <https://www.indyturk.com/node/401641/t%C3%BCrki%C3%87yeden-sesler/haiti-depremi-11-milyon-insan-survivor%C4%B1-ya%C5%9F%C4%B1yor>
- Assmann, J., & Czaplicka, J.** (1995). Collective Memory And Cultural Identity. *New German Critique*, (65), 125-133.
- Ateşli, B.** (2017). Esrarengiz Büyük Londra Yangını: 4 gün sürdü, 13 bin ev kül oldu. *GZT*. Erişim adresi <https://www.gzt.com/jurnalist/esrarengiz-buyuk-londra-yangini-4-gun-surdu-13-bin-ev-kul-oldu-2721435>
- Ayataç, H.** (2024). *Mekan, Kültür ve Bellek Çalışmaları*. Erişim tarihi 24 Nisan, 2024, Erişim adresi <https://kentarastirmalari.org/tr/me kan-kultur-ve-bellek-calismalari/>
- Baddeley, A., Eysenck, M. W., & Anderson, A. C.** (2014). *Memory* (2nd Ed.). New York, CA: Psychology Press.
- Balta, E.** (2022). Çeçenistan'dan Ukrayna'ya Putin Rejimi ve Yeni Rusya'nın İnşası. *Perspektif*. Erişim tarihi 24 Nisan, 2024, Erişim adresi <https://www.perspektif.online/cecenistandan-ukraynaya-putin-rejimi-ve-yeni-rusyanin-insasi-2/>
- Bayramoğlu, E., & Özdemir, B.** (2012). Trabzon Kent Merkezi, Uzun Sokak Kentsel Donatı Elemanlarının Kent Kimliği Açısından Değerlendirilmesi. *Journal of Forestry Faculty*, 12(2), 182-191.
- Behçet, Y.** (1923). İstanbul'u Muhasara Eden Türkler, *Darülfünun Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Sayı 2-3, S. 149.
- Belge, M.** (2020). *İstanbul Gezi Rehberi*. İstanbul.
- Benli, G.** (2007). *İstanbul Tarihi Yarımada da Bulunan Han Yapıları Ve Avlulu Hanların Koruma Sorunları* (Doktora Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi. İstanbul
- Beyoğlu Kültür Yolu Festivali 1 Ekim'de başladı.** (2022). Erişim: 4 Mayıs 2024, <https://www.hurriyet.com.tr/kelebek/stil/beyoglu-kultur-yolu-festivali-1-ekimde-basladi-42146001>

- Bezci, G.** (2022). İslamiyet Öncesi Türklerin İstanbul'a Yönelik Seferleri Ve Bizansla Münasebetleri. *Orta Doğu Ve Orta Asya-Kafkaslar Araştırma Ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 2(1), 1-20.
- Bilgin, A. U.** (2021). *İstanbul'da Bir Kültür Rotası Örneği-Tasavvuf Mirası*. (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi. İstanbul.
- Bostan, Ç., Gül, A., & Akın, T.** (2020). Yapılı Çevre Üretiminde Kentsel Tasarımın Yasal, Politik ve Ekonomik Boyutu. *IDEALKENT*, 11. Sayı, <https://doi.org/10.31198/idealkent.649992>
- Bowen, J.** (2022). Rusya'nın direnişe ateşle yanıtı: Çeçenistan, Suriye, Ukrayna. *BBC News*. Erişim adresi <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-60645979>
- Bozdoğan, K.** (2020). *Taksim Meydanı ve İstiklal Caddesi'nde maske zorunluluğu ve 3 metre mesafe kuralı getirildi*. Erişim adresi <https://www.aa.com.tr/tr/koronavirus/taksim-meydani-ve-istiklal-caddesinde-maske-zorunlulugu-ve-3-metre-mesafe-kurali-getirildi/1833647>
- Ceylan, O.** (2004). Korunması Gerekli Taşınmaz Kültür Varlıklarında Edilgen Yangın Korunumu. Araştırma Projesi Yayını, Proje, (200214).
- Ciritci, İ., & Yücel, G.** (2019). Ani Yağışlar Ve Su Baskını Riski Altındaki Tarihi Yapılar İstanbul Tarihi Yarımada: Ahi Çelebi Camisi. *Academic Perspective Procedia*, 2(2), 172-181.
- Coşkun, H., & Doğrusöz, U.** (2018). 20. Yüzyılın Başlarında İstanbul Tarihi Yarımada'da Henri Prost Dönemi Planlamaları; Prost Sonrası 1950'lerden İtibaren Kentin Morfolojik Dönüşümü. *Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı*, 579-586.
- Courtney, C.** (2018). The Nature Of Disaster İn China: The 1931 Yangzi River Flood. *Cambridge University Press*.
- Culture Route Society.** Erişim tarihi 10 Mayıs, 2024, <https://cultureroutesinturkey.com/> adresinden alındı.
- Çağlı, I. B.** (2012), *Türkiye'de Yerel Kültürün Turizm Odaklı Kalkınmadaki Rolü: Gastronomi Turizmi Örneği* (Doktora Tezi), İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Çelik, G., & Kuban, Z.** (2011). İstanbul Tarihi Yarımadası'nda Tanzimat Dönemi İdari Yapıları. *İTÜ Dergisi/A*, 8(1).
- Çelik, Z.** (2010). 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul (S. Deringil, Çev.). *İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları*. (1996).
- Çetin, E.** (2011). Kentsel Yaşamda Tüketim Mekanlarının Dönüşümü: Alışveriş Merkezleri. *Sosyoloji Dergisi*, (23), 59-68.
- Çetinkaya, H.** (2010). İstanbul Marmara Surları Ve Üzerinde Bulunan Limanlar. *Sosyal Bilimler*, 24-35.
- Çobancaoğlu, T., Güler, K., & Güleycan Okyay, G.** (2018). İstanbul Tarihi Yarımada'da Ahşap Konut Mimarisinin Belgelemesi: Geleneksel Haydar Mahallesi Ve Koruma Sorunları. *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 35(1), 27-49.

- Demirbaş, M., & Aydın, R.** (2020). 21. Yüzyılın En Büyük Tehdidi: Küresel İklim Değişikliği. *Ecological Life Sciences*, 15(4), 163-179.
- Devlet Su İşleri.** (2024). <https://www.dsi.gov.tr/>. Erişim tarihi: 17 Nisan 2024.
- Dikmenli, Y., & Gafa, İ.** (2017). Farklı Eğitim Kademelerine Göre Afet Kavramı. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*(44), 21-36.
- Dinçer, İ.** (2021). İktidarın Uygulama Biçiminin Yasa Olduğu Bir Ortamda Kültürel Mirası Yönetmek: Tarihi Yarımada İçin Bir Değerlendirme. *Mimar.ist Dergisi*, 71, 36–46
- Duarte, F.** (2021). İspanyol Gribi nedir, kaç kişi hayatını kaybetti ve salgın bittiğinde dünya ne haldeydi? *BBC News*. Erişim adresi <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-52473039#:~:text=Harvard%20%C3%9Cniversitesi'ndan%20Frank%20Barro,kitab%C4%B1n%C4%B1n%20yazar%C4%B1%20Catharine%20Arnold%20%E2%80%9CI>
- Dursun, A. H.** (2010). Tarih, Mekân Ve Kültür: İstanbul. *Şehir Ve Kültür: İstanbul*, 103-183.
- Dünya Sağlık Örgütü.** (2024). Dünya Sağlık Örgütü – Araştırma. <https://www.who.int/>. Erişim tarihi: 15 Nisan 2024.
- Eker, N. Zengin, B.** (2014) Alternatif Turizm Kapsamında Kültür Turizminin Sürdürülebilirliğinde Turist Rehberlerinin Rolü: Bir Uygulama. *XIII. Geleneksel Turizm Paneli*.
- Ekici, S., & Tuncel, G.** (2015). Göç Ve İnsan. *Birey Ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(1), 9-22.
- Eraydın, G.** (2020). Protestoların Çerçevesi: Sarı Yelekliler Ve Türk Medyası. *Etkileşim* (5), 146-168.
- Erbaş, A. E.** (2021). Sürdürülebilir Kentsel Gelişmenin Sağlanması Zorlukları: İstanbul Tarihi Yarımada'da Mekânsal Planlama Ve Tarihi Çevre Koruma İlişkisi. *Mimar.İst Dergisi*, 71.
- Erdoğan, Ö. E.** (2014). İstanbul'un Ateşle İmtihanı. *Beykoz Akademi Dergisi*, 2(2), 47-68.
- Erginöz, M. A.** (2017). Şehircilik, İstanbul: İstanbul Aydın Üniversitesi.
- Eroğlu, A.** (2012). Henri Bergson'da Bilinç-Sezgi İlişkisi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2012(27), 81-102.)
- Eski ve yeni Yusufeli /Artvin.** (t.y.). Erişim: 24 Nisan 2024, <https://www.karadenizolay.com/eski-ve-yeni-yusufeli-artvin-resimleri,194.html>
- Fatih Belediyesi.** (2021). <https://www.fatih.bel.tr/tr/main/read/dosyalar?file=c76c8685548e4989a88d918dada3dbc8.pdf>. Erişim tarihi: 20 Nisan 2024.
- Fatih Kaymakamlığı.** (2024). Fatih Kaymakamlığı - Araştırma. <http://www.fatih.gov.tr/ilce-nufus-mudurlugu>. Erişim Tarihi: 15 Mayıs 2024.

- Fırat, M. Y., & Erbaş, A. E.** (2023). Sarnıç Temalı Kültür Rotası Oluşturulması; İstanbul Tarihi Yarımadası Örneği. *Journal Of Awareness*, 8(1), 89-103.
- Finch, C.** (2016). Madrid's Crosswalks Are Getting a Fun and Colorful Makeover. My Modern Met. Erişim Tarihi: 24 Nisan, 2024, Erişim adresi <https://mymodernmet.com/christo-guelov-funnycross-crosswalks?context=featured>
- Fotoğraflarla: Haiti depremi.** (t.y.). Erişim: 07 Nisan 2024, https://www.bbc.com/turkce/haberler/2010/01/100113_pictureshaiti
- Fransa Bisiklet Turu'nun rotası belli oldu: Tur önümüzdeki yıl Bilbao'dan başlayacak.** (2022). Erişim: 24 Nisan, 2024, <https://medyascope.tv/2022/10/31/2023-fransa-bisiklet-turunun-rotasi-belli-oldu-tur-onumuzdeki-yil-bilbaodan-baslayacak/>
- Gezici, S., & Şekeroğlu, N.** (2022). Alzheimer Hastalığının Gelişimsel Sürecinde Ve Tedavisinde Potansiyel Öne Sahip Tıbbi Bitkiler Ve Fitokimyasallar. *Hacettepe University Journal Of The Faculty Of Pharmacy*, 42(2), 121-133.
- Govorvsky Ormanı, Parkın yaya navigasyonunun kurumsal kimliği ve konsepti.** (t.y.). Erişim: 27 Nisan 2024, <https://none.ru/works/best/292-firmenny-style-parka>
- Güler, M.** (2015). İç savaşların değerlendirilmesinde model önerisi ve Libya iç savaşı incelemesi. *Savunma Bilimleri Dergisi*, 14(2), 45-75.
- Günaçan, S., & Erdoğan, E.** (2018). Peyzaj Mimarlığı Ve Hafıza Mekânları: İstanbul, Tarihi Yarımada Örneği. *Journal Of Architectural Sciences And Applications*, 3(1), 34-53.
- Gündüz, M.** (2020). Suriçi'ndeki Yapılaşmanın Tarihi İstanbul Çeşmeleri Üzerindeki Etkisi Ve Çeşmelerin Mevcut Durumu. *Kent Akademisi*, 13(1), 146-162.
- Güneş, S.** (2005). Kent Mobilyası Tasarımında Disiplinler Arası Etkileşim. *Planlama/TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını*, 33, 92-96.
- Gürkan Yılmaz, E.T.** (2013). İstanbul'un Altındaki Tarih. *Arkitera*. Erişim tarihi 21 Mart, 2021, Erişim adresi <https://www.arkitera.com/haber/istanbulun-altindaki-tarih/>
- Halaç, H., & Benzer, M.** (2019). Küçük Yerleşim Yerlerinin Turizme Açılmasında Kültürel Mirasın Rota İle Kurgulanması. *Geomatik Dergisi*, 4(1), 23-
- Halbwachs, M.** (1992) On Collective Memory, Ed., İntrod. And Trans. L.A. Coser. *Chicago: University Of Chicago Press* . (Orig. Pub. 1941/1952.)
- Hayat bir daha eskisi gibi olmayacak: Ukrayna'daki şehirlerin savaştan önceki ve sonraki fotoğrafları.** (2022). Erişim: 16 Nisan 2024, <https://www.ntv.com.tr/galeri/ukrayna-savasi/hayat-bir-daha-eskisi-gibi-olmayacak-ukraynadaki-sehirlerin-savastan-onceki-ve-sonraki-fotograflari,bsftiNDQ9k-719JQ07U-ig/gvFaIy-sFUGWXEmo2SX8Qw>

- Hazar, D.** (2012). *Kentsel Planlama Ve Tasarım Süreçlerinde Kentsel Kuşak Alanları: İstanbul Ve Barselona Kentleri Karşılaştırmalı Değerlendirmesi* (Yüksek Lisans). İstanbul Teknik Üniversitesi. İstanbul.
- Hint Okyanusu depremi ve tsunamisinin 10. Yıldönümü.** (t.y.). Erişim: 17 nisan 2024, <https://www.aa.com.tr/tr/pg/foto-galeri/hint-okyanusu-depremi-ve-tsunamisinin-10-yildonumu>
- Hollanda'da Deniz Seviyesindeki Yükselişin 2 Metreye Ulaşabileceği Uyarısı. Tedbir Olarak Neler Yapılıyor?** (2021). Erişim: 24 Nisan 2024, <https://gazeteturk.be/hollandada-deniz-seviyesindeki-yukselisin-2-metre-ulasabilecegi-uyarisitedbir-olarak-neler-yapiliyor/>
- Igus, E., & İsmailoğlu, H.** (2016). Osmanlı Kenti İstanbul'u Yıkma Ve Yeniden Yapma Paradoksu: Menderes Yıkımları [Konferans]. *İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi Yayınları*.
- Itinerario Culturale.** (n.d.). Retrieved: April 26, 2024, <https://www.thechocolateway.eu/>
- İçellioglu, C. Ş.** (2014). Kent Turizmi Ve Marka Kentler: Turizm Potansiyeli Açısından İstanbul'un Swot Analizi. *Sosyal Bilimler Dergisi*, (1), 37-55.
- İnce, G. Ç.** (2005). *Seismic Zonation And Earthquake Damage Prediction For İstanbul* (Doktora Tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi. İstanbul.
- İncebiz, Z.** (2023). Tüketim Toplumu Karşısında Kentsel Mekanların "Aynılaşması" Üzerine Bir Değerlendirme. *Ekonomi Yönetim Politika*, 1(1), 29-35.
- İstanbul Planlama Ajansı.** (2021). *Son Verilerle İstanbul Ekonomisi-1. Çeyrek*. İstanbul: İstanbul Planlama Ajansı
- Janin, R.** (1950). *Constantinople Byzantiine, Developpement Urbain Et Rispertoire Topographique*. Paris.
- Juden, G.** (2021). A New Green Walking Route for London. *Spital Field City Farm*. Retrieved April 16, 2024, from <https://www.spitalfieldcityfarm.org/articles/2021/september/green-walking-route-for-london>
- Kanser farkındalığı için 'Pembe Rota'dan Mardin çıkarması.** (2018). Erişim: 10 Nisan 2024, <https://www.ntv.com.tr/saglik/kanser-farkindaligi-icin-pembe-rotadan-mardin-cikarmasi,LLwEsceGTUilUrN4-EqmZQ#>
- Karaçay, N., & Çiftçi, A.** (2023). İstanbul Tarihi Yarımada'da Bizans Dönemi'nin Korunması Ve Sunumu: İbrahim Paşa Sarayı Ve Beyazıt Külliyesi İmaretindeki Kentsel Arkeolojik Değerler. *Art-Sanat Dergisi*, (20), 227-261.
- Karaeli, C.** (2018). Flaviuslar Dönemi'nde Meydana Gelen Bir Doğa Olayı: Vezüv Yanardağı'nın Patlaması (Ms 24 Ağustos 79). *Cappadocia Journal Of History And Social Sciences*, 1(Volume 10), 70-86.
- Kart, N.** (2008). *İstanbul Tarihi Yarımada Yeşil Alanlarının Tarihsel Süreç İçerisindeki Değişiminin İrdelenmesi* (Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi. İstanbul

- Keleş, N.** (2021). *Hafıza–Anıt İlişkisi Bağlamında Katledilen Avrupalı Yahudiler Anıtı* (Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi. İstanbul.
- Kerim, A., & Süme, V.** (2018). İstanbul’un Eski Su Kaynakları; Sarnıçlar. *Türk Hidrolik Dergisi*, 2(2), 1-8.
- Kervankıran, İ., & Çuhadar, M.** (2017). Türkiye’de İç Turizmin Gelişimi Ve Mekânsal İstatistik Yöntemlerle Analizi. *Turizm Akademik Dergisi*, 4(2), 1-18.)
- KNMI** (2024). KNMI – Araştırma. <https://www.knmi.nl/research>. Erişim tarihi: 15 Nisan 2024.
- Kuban, D.** (1970). İstanbul’un Tarihi Yapısı. *Mimarlık Dergisi*, 5.
- Kubat, A. S., & Hazar, D.** (2018). İstanbul’un Çeper Kuşak Gelişim Süreci. *Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı*, 693-711.
- Kubat, A. S., & Kürkçüoğlu, E.** (2014). Morphological Evolution Of Urban Form Components In The Historical Peninsula Of Istanbul. *In ISUF–21st International Seminar On Urban Form* (Pp. 3-6).
- Kundak, S., & Türkoğlu, H.** (2010). İstanbul'da Deprem Riski Analizi. *İTÜ Dergisi/A*, 6(2).
- Kuruç, T.** (2018). *Kültürel Mirasın Korunmasında Araç Olarak Kültürel Rota Oluşturma Rehberi* (Yüksek Lisans Tezi). Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi. İstanbul.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı.** (2024). <https://basin.ktb.gov.tr/TR-330289/beyoglu-kultur-yolu-festivali39nin-tanitimi-yapildi.html> adresinden alındı.
- Kürkçüoğlu, E.** (2021). Bir Portal Olarak Eminönü Meydanı’nın Morfolojik Evrimi Ve Mekân Bileşenleri. *Mimar.ist Dergisi*, 71, 57–64.
- Lefebvre, H.** (2014). *Mekânın Üretimi*, Çev. I. Ergüden, Sel Yayıncılık, İstanbul.
- Likya Yolu Yürüyüşü.** (2024). Erişim: 13 Nisan 2024, <https://www.villadanismani.com/likya-yolu-yuruyusu>
- MacLachlan, K.** (2022). *Sivillerin Korunması: değişen güvenlik ortamının değişmezi*. Erişim tarihi 26 Nisan, 2024, Erişim adresi <https://www.nato.int/docu/review/tr/articles/2022/06/17/sivillerin-korunmasi-degis-en-guevenlik-ortaminin-degismezi/index.html>
- Meydan-Uygur, S., Baykan, E.** (2007). “Kültür Turizmi Ve Turizmin Kültürel Varlıklar Üzerindeki Etkileri”, *Ticaret Ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi*, 2, 30-49.
- Michigan State University, College of Human Medicine, Grand Rapids Research Center.** (t.y.) Erişim: 14 Nisan 2024, <https://commercial.unilock.com/projects/academic-healthcare/michigan-state-university-college-of-human-medicine-grand-rapids-research-center/?epik=dj0yJnU9ZVoxdUtZSF9nNDh1MFo0RThwWFRhZ0dHc1pNU3hzaDAmcD0wJm49cnBrLUhCaWo0M0FrcVhIRFBOWFVuQSZ0PUFBQUFBR1lnTERF>

- New Town Historic Association.** (2022). <https://www.newtownhistoric.org/> adresinden alındı.
- Nora, P.** (2006). *Hafıza Mekânları* (M. Emin Özcan, Çev.). Ankara: Dost Kitabevi.
- Nyanaponika** (1973). *The Heart Of Buddhist Meditation*. New York: Weiser Books.
- Route Industriakultur.** (2024). Erişim 15 Mart 2024, <https://www.route-industriekultur.ruhr/>
- Oktay, S., Taş, N., & Taş, M.** (2020). Kültürel miras alanlarının korunması ve afet yönetimi ilişkisi. *Resilience*, 4(2), 305-321.
- Okur, Y.** (2023, 29 Nisan). *Yusufeli'nin eski ilçe merkezi tamamen baraj suları altında kaldı.* Anadolu Ajansı. Erişim adresi <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/yusufelinin-eski-ilce-merkezi-tamamen-baraj-sulari-altinda-kaldi/2884881>
- Öksüz, A., Küçük Karakaş, B., & Seymen, G.** (2018). Trabzon Ayasofya “Kilisesi/Müzesi/Camisi” Örneği Üzerinden Katmanlaşan Bellek İnşası. *Tasarım Ve Bellek Temalı Ulusal Tasarım Sempozyumu*, 11-17.
- Öz, N.** (2017). *Theodosius Döneminde Roma İmparatorluğu* (Yüksek Lisans Tezi) Pamukkale Üniversitesi. Denizli.
- Özbudun, S. & Demirer, T.** (2018). Hiçleştirilme Kaygısından Öfkeye Sarı Yelekliler. *Aktüel Sanat*. Erişim Tarihi 28 Mart, 2024, Erişim adresi <https://www.aktuelsanat.net/sari-yelekliler-hakkinda-bircok-sey/>
- Özdemir, Y.** (2019). Dördüncü Haçlı Seferi Ve Latin Döneminde Konstantinopolis' İn Tahribatı. *Yakın Doğu Üniversitesi Yakın Mimarlık Dergisi*, 3(1), 78-98.
- Özdemir, Y., & Güngör, Ş.** (2022). *Türkiye'deki Kültür Rotalarının Kültürel Mirasın Korunmasına Katkısı; Karia Yolu Örneği* (Yüksek Lisans Tezi) Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi. Nevşehir.
- Özkaynak Yolcu, M.** (2023). Calvino’nun Görünmez Kentlerine Farklı Bir Bakış: Görünür Hale Getirerek Dijitale Taşımak. *Digital International Journal Of Architecture Art Heritage*, 2(3), 41-61.)
- Öztürk, N.** (1995). Fetih Öncesi İstanbul Kuşatmaları. *İstanbul Armağanı Fetih Ve Fatih, İstanbul*.
- Parklets 2.0 café.** (n.d.). Retrieved: April 24, 2024, <https://vestre.com/products/parklets-2/parklets-2-0-cafe>
- Pekak, S.** (2010), “Bizans İstanbulu”, *İstanbul Ansiklopedisi*, S.45-61, İstanbul, Ntv Yayınları
- Pekol, B.** (2010). İstanbulda Yeni İşlevlerle Kullanılan Tarihi Yapıların Üslup Sorunsalı.
- Misztal, B.A.** (2003). Durkheim On Collective Memory, *Journal of Classical Sociology*, 3(2):123-143
- Perinçek, D., Meriç, E., Pulak, C., Körpe, R., Cevdet, A., & Gökgöz, Z.** (2007). Yenikapı Antik Liman Kazılarında Jeoarkolojik Çalışmalar Ve Yeni Bulgular.

- Pompei Antik Kenti.** (2018). Erişim: 22 Nisan 2024, <https://www.unescodunyamiraslari.com/italya/pompei-antik-kenti/>
- Price, S.** (n.d.). UN-Habitat Executive Director, Ms. Maimunah Mohd Sharif-World Cities Day, New York-Local Innovations, Sdgs And COVID-19.
- Sağ, F.** (2016). *Doğal Ve Beşeri Afetlerin İnsan Psikolojisi Üzerine Etkileri* (Yüksek Lisans Tezi). Bezmi Alem Vakıf Üniversitesi. İstanbul.
- Sarı, D., & Karaşah, B.** (2018). Bitkilendirme Tasarımı Öğeleri, İlkeleri Ve Yaklaşımlarının Peyzaj Tasarımı Uygulamalarında Tercih Edilirliği Üzerine Bir Araştırma. *Megarona*, 13(3).
- Sayar Avcıoğlu, S., & Akın, O.** (2017). Kolektif Bellek Ve Kentsel Mekan Algısı Bağlamında İstanbul Tuzla Köyü Koruma Bölgesi'nin Mekansal Değişiminin İrdelenmesi. *İDEALKENT*, 8(22), 423-450.
- Schlokovsky Khutor Orman Parkı için Görsel Kimlik ve Yön Bulma Sistemi.** (t.y.). Erişim: 22 Nisan 2024, <https://www.behance.net/gallery/84036945/Wayfinding-for-Schelokovsky-lesopark-elokovskij-hutor>
- So many wineries, so close to home.** (n.d.). Retrived: April 24, 2024, <https://niagarawinetrail.org/map/>
- Sokağa çıkma kısıtlamasında cadde ve sokaklar boş kaldı.** (2020). Erişim 26 Nisan 2024, <https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/sokaga-cikma-kisitlamasinda-cadde-ve-sokaklar-bos-kaldi/2066484>
- Soyal, H., & Özgüven, B.** (2021). *Topkapı Sarayı'nda Sur-İ Sultan* (Yüksek Lisans Tezi) Trakya Üniversitesi.
- Söğüt, E. S.** (2015). Tarihi Yarımada'da Hocapaşa Yangın Alanı'nın Mekânsal Dönüşümü. *Urban History*, 54-60
- Sönmez, B., & Daşlı, Y.** (2023). *Göç Ve Kültür İlişkisi: Kuramsal Bir Çalışma*. The Journal of Academic Social Science
- Sönmez, M. E., & Kesici, Ö.** (2013). İklim Değişikliği Ve Plansız Şehirleşmenin Kilis Şehrinde Yol Açtığı Sel Felaketleri. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 17(28), 57-77.
- Staiger, U., Steiner, H., & Webber, A.** (2015). *Memory culture and the contemporary city: building sites*. Springer.
- Stevens, F. C., Kaplan, C. D., Ponds, R. W., Diederiks, J. P., & Jolles, J.** (1999). How Ageing And Social Factors Affect Memory. *Age And Ageing*, 28(4), 379-384.
- Şanizâde Mehmed Ataulah Efendi,** (1281 – 1284). *Tarih-i Şanizâde*, C. II, İstanbul.
- Şerefhanoglu, M.** (1991). Kentsel Tasarımda Aydınlatmanın Rolü. *Kentsel Tasarım Ve Uygulamalar Sempozyumu*, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul, 131-140.
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı.** (2024). T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı – Araştırma. <https://kulturyolufestivali.com/istanbul-kultur-yolu-festivali?festivalId=f76134ac-6db5-434f-a7fc-404f4ab196e0>. Erişim tarihi: 11 Nisan 2024.

- Tarihin En Büyük Seli! 1931'de Çin'de Yaklaşık 4 Milyon İnsanın Hayatına Mal Olan Büyük Sel Felaketi.** (2021). Erişim: 24 Nisan 2024, <https://onedio.com/haber/tarihin-en-buyuk-seli-1931-de-cin-de-yaklasik-4-milyon-insanin-hayatina-mal-olan-buyuk-sel-felaketi-994225>
- Taşçı, H.** (2023). Kentsel Dönüşümün Mekânsal Hafıza Açısından Değerlendirilmesi. *Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 573-591.
- Taşkın, M.C.** (2022). Bizans'ın Muhafazakâr Partisi: Maviler (Venetoi), Justinianus Dönemi Mavi Partisi Ve Nika İsyanı.
- TDK.** (2021). Türk Dil Kurumu Sözlükleri. <https://sozluk.gov.tr/> adresinden alındı.
- Terk edilmiş bir şehir, bir hayalet kasaba, Akarmara.** (t.y.). Erişim: 26 Nisan 2024, <https://www.istockphoto.com/tr/foto%C4%9Fraf/terk-edilmi%C5%9F-bir-%C5%9Fehir-bir-hayalet-kasaba-akarmara-havadan-g%C3%B6r%C3%BCn%C3%BCm-tkvarcheli-gm1140124106-304982416>
- The Jakarta Post.** (2024). <https://www.thejakartapost.com/news>. Erişim tarihi: 1 Nisan 2024.
- Timurtaş, M. E.** (2018). Çin Halk Cumhuriyetinin Ekonomik Ve Siyasi Geçmişinin Bugünkü Gelişim Sürecindeki Rolü. *Sakarya İktisat Dergisi*, 7(1), 52-69.
- Tiryaki, İ. D.** (2023). *Morphological Analysis Of The Formation And Consolidation Of The Main Street: The Case Of Kurtuluş Street, Antakya* (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Toraman, F. E.** (2022). *Kültürel Mirasın Sürdürülebilir Korunmasında Turizm Etkilerinin Yedikule Kültür Rotası Örneği Üzerinden Değerlendirilmesi* (Yüksek Lisans Tezi). Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi, İstanbul.
- Topçu, B.Y.** (2021). *Tarihi Kent Meydanlarının Morfolojik Değişimi: Sivas Tarihi Kent Meydanı Örneği* (Yüksek Lisans Tezi). Erciyes Üniversitesi, Kayseri
- TUİK.** (2021). 17 Mayıs 2024 tarihinde TUİK: <https://www.tuik.gov.tr> > duyuru > favori_raporlar adresinden alıntılandı.
- Türkiye Cumhuriyeti Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı.** (2017). *Acil Durum Planı Hazırlama Rehberi*. Erişim adresi <https://www.csgb.gov.tr/media/88211/acil-durum-plani-hazirlama-rehberi-2022.pdf>
- UNDP.** (2022). 17 Temmuz 2024 tarihinde <https://www.undp.org/tr/turkiye/press-releases/yenilikci-sehircilik-uygulamalari-izmirin-kamusal-alanlarini-donusturuyor> adresinden alındı.
- Ünal, H. Ü.** (2022). *Kentsel hafıza mekanlarının psikanaliz yöntemle analizi* (Yüksek Lisans Tezi). Konya Teknik Üniversitesi, Konya.
- Ünlü, T. S.** (2021). Nedir Bu “Kentsel Bellek” Ve Ne İşe Yarar. *Kent Dergisi*, (4), 28-31.

- Ürekli, F. (2010). Osmanlı Döneminde İstanbul'da Meydana Gelen Âfetlere İlişkin Literatür. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*(16), 101-130.
- Vatan, A., & Demir, Ö. (2019). İstanbul'daki Kuş Sarayları: Son Şans. *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*, 3(3), 421-435.
- Vezneciler saldırısında Mimar Sinan'ın yaptığı Şehzade Camii de hasar gördü.** (2016). Erişim: 13 Mayıs 2024, <https://www.ntv.com.tr/turkiye/vezneciler-saldirisinda-sehzade-camii-hasar-gordu,--2ARhbOckaCB9WeC4mREg>
- Vineyards at Porter Ranch.** (n.d.). Retrieved: April 24, 2024, <https://rsmdesign.com/work/vineyards-at-porter-ranch>
- Vostok, J. (n.d.). *The Ghost City of Tkvarcheli, Abkhazia*. Retrieved April 14, 2024, from <https://www.youngpioneertours.com/the-ghost-city-of-tkvarcheli-abkhazia/>
- Vural A. (2019). Zenginleştirilmiş Jeoturizm Güzergahlarına Dair Farkındalık Oluşturulması: Eski Gümüşhane-Dörtkonak Güzergahı. *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi*, 10 (Eksay), 250-274
- Yahudi Soykırımı Anısı: Katledilen Avrupalı Yahudiler Anıtı.** (t.y.). Erişim: 25 Nisan 2024, <https://www.ytur.net/yurtdisi/almanya/berlin/katledilen-avrupali-yahudiler-aniti>
- Yener Metin, S.N. (2020). *Kamusal Mekan Kalitesinin Sağlanmasında Kentsel Tasarım Araçlarının Rolü* (Yüksek Lisans). Uludağ Üniversitesi, Bursa.
- Yerli, Ö., & Şenik, B. Kentlerde Açık ve Yeşil Alanlar Yaratmanın Yeni Bir Yolu: Barselona'da Süperbloklar, *Uluslararası Kentsel Çevre Sorunları Sempozyumu*, Materyal Bilgileri, 45.
- Yıldızcı, A.C. (2001). Kent Mobilyaları Kavramı Ve İstanbul'daki Kent Mobilyalarının İrdelenmesi. *I. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu*, Bildiriler Kitabı, İstanbul, 29-34.
- Yılmaz, S. B. (t.y.). *Sular altında kalmış 10 batık şehir*. Erişim tarihi 24 Nisan, 2024, Erişim adresi <https://www.milliyet.com.tr/molatik/galeri/sular-altinda-kalmis-10-batik-sehir-72817/1>
- Yörüten, G., & Hamamcıoğlu, C. (2018). 19. yüzyılda düzenlenen istanbul Tarihi Yarımada'daki Ayvansaray ve Samatya yangın alanlarında günümüzdeki kentsel dokuların incelenmesi ve karşılaştırılması. *Kent Akademisi*, 11(1), 11-28.

Url-1<<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/gazzedeki-yikim-havadangoruntulendi/126060> >

Url-2<<https://www.ntv.com.tr/galeri/ukrayna-savasi/hayat-bir-daha-eskisi-gibi-olmayacak-ukraynadaki-sehirlerin-savastan-onceki-ve-sonraki-fotografleri,bsftiNDQ9k-719JQ07U-ig/gvFaIy-sFUGWXEmo2SX8Qw>>

Url-3< <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-60645979>>

Url-4< <https://www.perspektif.online/cecenistandan-ukraynaya-putin-rejimi-ve-yeni-rusyanin-insasi/> >

Url-5< <https://www.ouono.net/elentir/2023/12/04/akarmara-a-beautiful-ghost-town-that-was-built-by-german-prisoners-of-world-war-ii/>>

Url-6< <https://www.ytur.net/yurtdisi/almanya/berlin/katledilen-avrupali-yahudiler-aniti>>

Url-7< <https://www.trthaber.com/haber/dunya/abdnin-hirosima-ve-nagazakiye-atom-bombasi-atmasin-in-uzerinden-78-yil-geci-786964.html>>

Url-8<<https://onedio.com/haber/tarihin-en-buyuk-seli-1931-de-cin-de-yaklasik-4-milyon-insanin-hayatina-mal-olan-buyuk-sel-felaketi-994225>>

Url-9< <https://www.indyturk.com/node/401641/t%C3%BCrki%C4%B1%20yedenseler/haiti-depremi-11-milyon-insan-survivor%C4%B1%20ya%C5%9F%C4%B1yor>>

Url-10< <https://www.aa.com.tr/tr/pg/foto-galeri/hint-okyanusu-depremi-ve-tsunamisinin-10-yildonumu>>

Url-11<<https://images.app.goo.gl/8V5Yqq8mVZXft4Um7>>

Url-12<<https://www.gzt.com/jurnalist/esrarengiz-buyuk-londra-yangini-4-gun-surdu-13-bin-ev-kul-oldu-2721435>>

Url-13<<https://www.unescodunyamiraslari.com/italya/pompei-antik-kenti/>>

Url-14<<https://gazeteturk.be/hollandada-deniz-seviyesindeki-yukselisin-2-metre-ulasabilecegi-uyarisitedbir-olarak-neler-yapiliyor/>>

Url-15<<https://aktuelsanat.net/sari-yelekliler-hakkinda-bircok-sey/>>

Url-16< <https://www.karadenizolay.com/eski-ve-yeni-yusufeli-artvin-resimleri,194.html>>

Url-17< <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/yusufelinin-eski-ilce-merkezi-tamamen-baraj-sulari-altinda-kaldi/2884881> >

Url-18< <https://www.aa.com.tr/tr/pg/foto-galeri/taksim-ve-istiklal-caddesi-bos-kaldi/2> >

Url-19< <https://niagarawinetrail.org/map/>>

Url-20< <https://www.villadanismani.com/likya-yolu-yuruyusu>>

Url-21< hurriyet.com.tr/kelebek/stil/beyoglu-kultur-yolu-festivali-1-ekimde-basladi-42146001>

Url-22< thechocolateway.eu/>

Url-23< <https://www.route-industriekultur.ruhr/tr/die-route-industriekultur/>>

Url-24< <https://www.wallspot.org/rn/blog/post/ruta-dart-urba-a-bilbao/>>

Url-25< <https://www.newtownhistoric.org/>>

Url-26< <https://patch.com/pennsylvania/newtown-pa/oysters-cigars-and-mead-oh-my>>

Url-27< <https://www.visitbuckscounty.com/listing/gurus-indian-cuisine/5460/>>

Url-28< <https://www.wallspot.org/en/post/ruta-dart-urba-a-bilbao/>>

Url-29<<https://www.spitalfieldscityfarm.org/articles/2021/september/green-walking-route-for-london>>

Url-30< <https://www.newtownhistoric.org/visit/walkingitours/newtown-heritage-walk/>>

Url-31< <https://streetartbooks.eu/blogs/street-art-hiking-trails-berlin>>

Url-32< <http://leafywalks.com/amsterdam/walks-by-area/index.html>>

Url-33< <https://www.amsterdamcitywalk.nl/course>>

Url-34< <https://brooklynmap360.com/brooklyn-walking-map>>

Url-35< <https://i.pinimg.com/originals/2f/92/57/2f92579a88b35ed2d86995534b805fc8.jpg>>

Url-36< <https://i.pinimg.com/originals/92/07/d0/9207d0fe82c1c2f832d30e216a138c6f.jpg>>

Url-37< <https://i.pinimg.com/originals/43/48/9b/43489bba056c451c66b9cb4d15914b18.jpg>>

Url-38< <https://i.pinimg.com/originals/63/61/85/636185b8369daf8ac3b6f3502e17b7a6.jpg>>

Url-39< <https://www.dezeen.com/2008/10/01/field-of-light-by-bruce-munro/>>

Url-40< <https://www.designer.com/news/33830>>

Url-41< <https://www.acte-lumiere.com/realisations/espace-public/place-darcy-dijon/>>

Url-42< <https://www.ccpatchwork.com/>>

Url-43< <https://i.pinimg.com/1200x/d6/07/2c/d6072cea68c1c4a3b9638459c6189f7a.jpg>>

Url-44< <http://www.empreinte-paysage.fr/projet/parc-jean-moulin>>

Url-45< <https://landezine-award.com/yagan-square/>>

Url-46< <https://www.landworks-studio.com/vertical-slice-garden>>

Url-47< <http://www.art-vibes.com/street-art/okuda-air-sea-land-boston-seaport/>>

Url-48< <https://onedio.com/haber/dunya-uzerindeki-en-etkileyici-25-heykel-ve-anit-331116>>

Url-49< <https://tr.pinterest.com/pin/46021227431047675/>>

Url-50< <https://tr.pinterest.com/pin/4714774600685184/>>

Url-51< <https://moool.com/en/tencent-town-exhibition-center-in-qingdao-by-sunshine-landscape.html>>

Url-52< <https://www.architectureartdesigns.com/touching-the-green-an-award-winning-urban-design-project-by-pdg-architects/>>

Url-53< <https://www.artformurban.co.uk/case-studies/elephant-park>>

Url-54< <https://i.pinimg.com/originals/46/55/f9/4655f981ff04edc2e8ce34bdd791f646.jpg>>

Url-55< <https://i.pinimg.com/originals/d5/d9/5b/d5d95b16b33fb0a217d40579c>>

75eb322.jpg>

Url-56< <https://laud8.wordpress.com/2016/11/15/segre-street/>>

Url-57<<https://www.undp.org/tr/turkiye/press-releases/yenilikci-sehircilik-uygulamalari-izmirin-kamusal-alarini-donusturuyor>>

Url-58<<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/libyada-tekrar-baslayan-catismalar-ve-turkiyenin-baris-cabaları/2684715>>



EKLER

EK A: Rota İncelemeleri Görselleri

EK B: Rota İncelemeleri Görselleri

EK C: Rota İncelemeleri Görselleri

EK D: Rota İncelemeleri Görselleri



A1: Street Art Route in Bilbao



The map illustrates a green trail route through Stratford, London. The route is marked by a green line with arrows, starting from the top left and ending near the London City Airport. Key locations along the route include:

- Shoreditch High Street
- Bedford Green
- Moor's Gardens
- Allen Gardens
- Mile End Park
- Tower Hamlets Cemetery Park
- The City of London
- East India Dock Basin
- Royal Docks
- London City Airport

Other landmarks and areas shown on the map include:

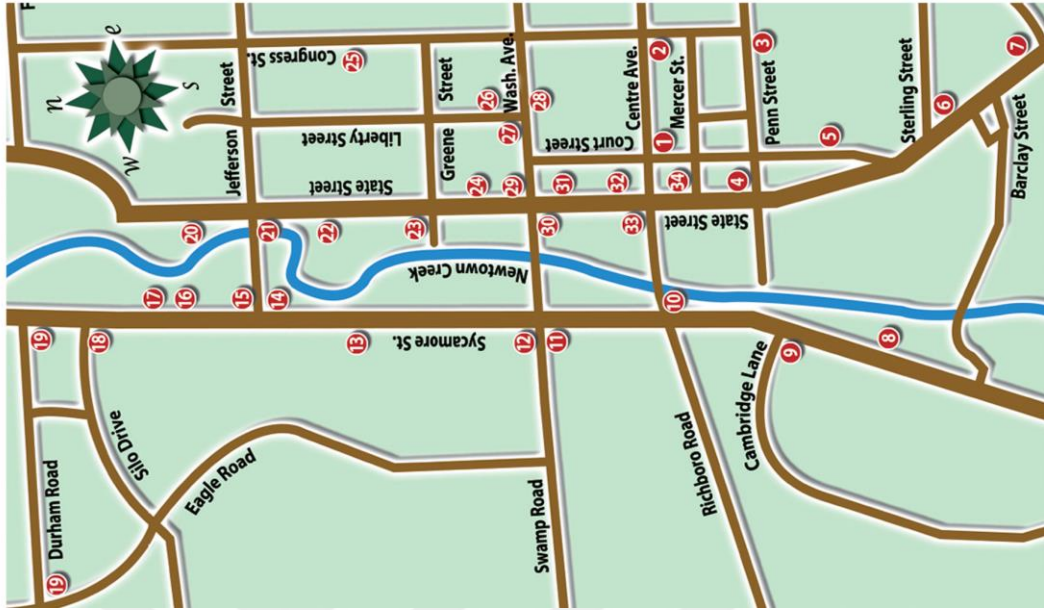
- STRAFFORD
- Queen Elizabeth Olympic Park
- Victoria Park
- Tower Hamlets Cemetery Park
- The City of London
- East India Dock Basin
- Royal Docks
- London City Airport

Circular inset images provide a visual preview of the scenery at each stop along the green trail.

(Url-29)

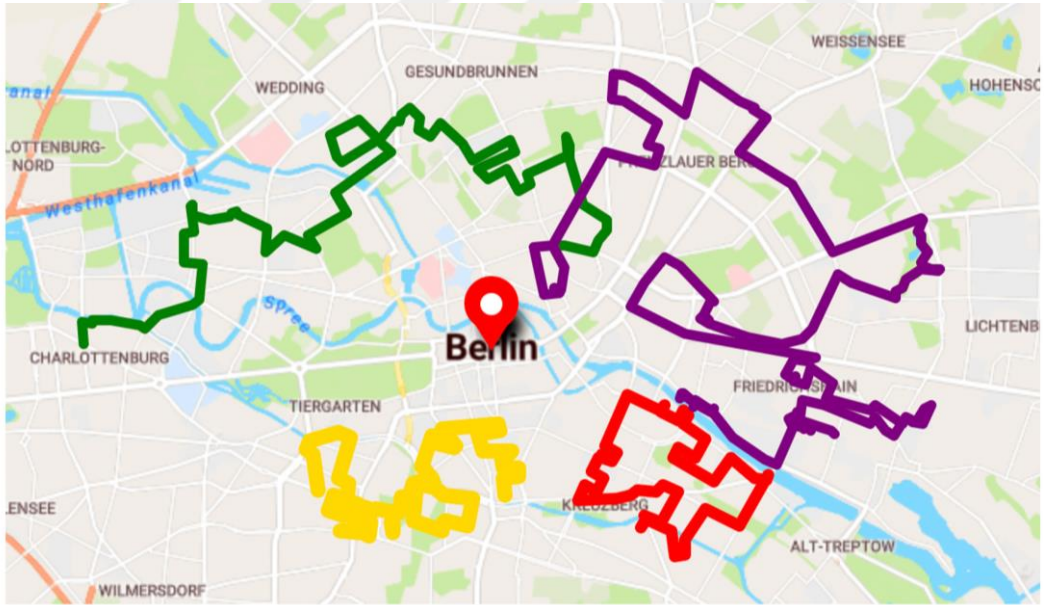
EK B: Rota İncelemeleri Görselleri

A3: New Town Tarih Rotası



(Url-30)

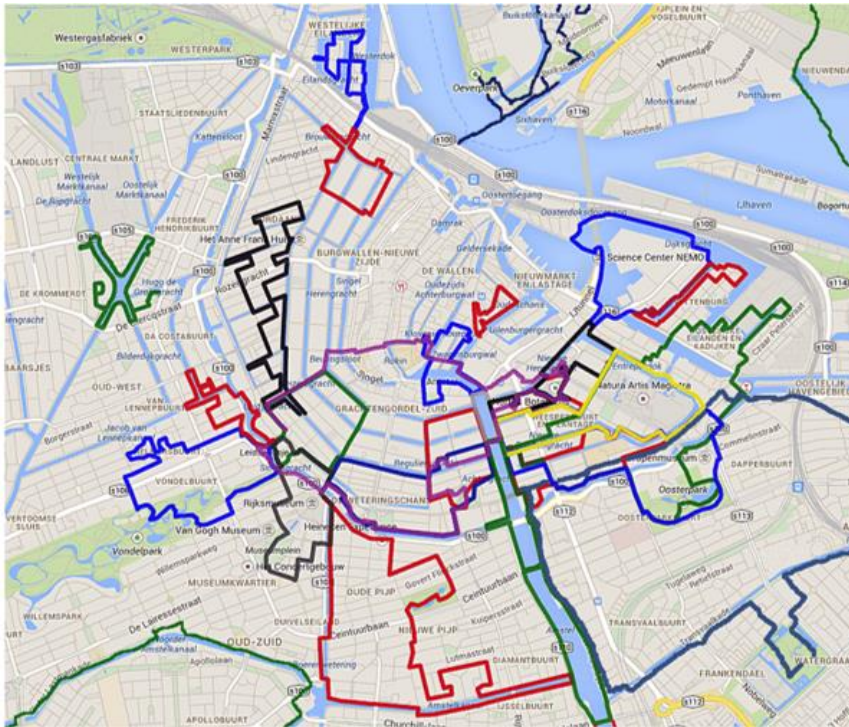
A4: Street Art Wanderwege & Fahrradrouten Berlin Rotası



(Url-31)

EK C: Rota İncelemeleri Görselleri

A5: Leafy Walks in Amsterdam



(Url-32)

A6: Amsterdam City Walk



(Url-33)

EK D: Rota İncelemeleri Görselleri

A7: Brooklyn Walking Haritasi



(Url-34)

A8: Perm City Yürüyüş Haritası



(Eren Kürkçüoğlu Arşivi)



ÖZGEÇMİŞ

Ad-Soyad : Gupse ARIHAN

ÖĞRENİM DURUMU:

- **Lisans** : 2020, İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlaması
- **Yükseklisans** : 2024, İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programı

DİĞER YAYINLAR, SUNUMLAR VE PATENTLER:

- **Arıhan. G**, Kürkçüoğlu, E. 2024. Following the Traces of Destruction in Historical Cities: Memory Spaces and Awareness Routes in the Historical Peninsula of Istanbul. *3rd International Graduate Research Symposium (IGRS'24)* Mayıs 08-10, 2024 İstanbul, Turkey.