T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
COĞRAFYA ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

FATİH İLÇESİNİN MEKÂNSAL DİNAMİKLERİ IŞIĞINDA KADINLARIN KENT DENEYİMLERİ

Deniz ÖZEN
2501223718

TEZ DANIŞMANI
PROF. DR. Mesut DOĞAN

İSTANBUL – 2025

ÖZ

FATİH İLÇESİNİN MEKÂNSAL DİNAMİKLERİ IŞIĞINDA KADINLARIN KENT DENEYİMLERİ

DENİZ ÖZEN

Bu çalışmada, araştırma sahası olarak İstanbul'un tarihi geçmişi en eski olan ilçelerinden Fatih seçilmiştir. Fatih; sahip olduğu tarihsel birikim, sosyo-demografik çeşitlilik ve merkezi konumu nedeniyle kadınların kentsel mekânla kurdukları ilişkilerin farklı örüntülerle gözlemlenebildiği özgün bir yerleşim alanı sunmaktadır. Bu örüntüleri anlayabilmek adına mekân, yalnızca fiziksel özellikler üzerinden tanımlanmamalıdır. Bu bağlamda çalışmada mekân, toplumsal ilişkileri üreten ve bu ilişkiler tarafından sürekli yeniden üretilen diyalektik bir yapı olarak ele alınmıştır. Mekâna yönelik bu bakış açısı feminist coğrafya literatüründe mekânın cinsiyetten bağımsız olmadığını vurgulayan eleştirel bir düzlem yaratmıştır. Bu çalışmada da söz konusu teorik zeminden yola çıkılarak, Fatih'teki kadınların kentsel mekân deneyimleri incelenmiştir. Böylece araştırma sahasının sunduğu olanaklar ve sınırlılıkların kadınların hareketlilik, güvenlik ve görünürlük pratiklerini nasıl şekillendirdiği; buna karşılık kadınların geliştirdikleri gündelik stratejilerin neler olduğu değerlendirilmiştir.

Çalışmanın birinci bölümünde araştırmanın amacına, kapsamına, yöntemine ve sınırlılıklarına açıklık getirilmiştir. Ardından ikinci bölümde, araştırma sahasının mekânsal özelliklerini ortaya koymak amacıyla Fatih ilçesinin fiziki ve beşerî coğrafi özellikleri ele alınmıştır. Bu bölüm, ilçenin mekânsal dönüşümünü ve kentsel fonksiyonlarının gelişimini ortaya koyarak, üçüncü bölümde incelenen kadınların kent deneyimlerinin gerçekleştiği bağlamı açıklığa kavuşturmaktadır.

Araştırmanın üçüncü bölümünde, kentsel mekânın toplumsal cinsiyet bağlamındaki deneyimsel boyutu ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Bu kapsamda Fatih ilçesinde yaşayan kadınlarla yarı yapılandırılmış mülakatlar gerçekleştirilmiş ve elde edilen veriler, tematik analiz yöntemiyle değerlendirilmiştir. Böylece kadınların gündelik yaşamda kentsel mekânla kurdukları ilişkinin erişebilirlik, güvenlik,

hareketlilik ve görünürlük gibi farklı boyutlarda nasıl sınırlandığını ve zaman zaman nasıl dönüştüğü ortaya konmuştur.

Çalışmanın sonucunda, Fatih'in tarihsel ve işlevsel yapısının kadınların kentle kurduğu ilişkiyi çeşitli açılardan etkilediği görülmüştür. Araştırma, mekân–toplumsal cinsiyet ilişkisini Tarihi Yarımada bağlamında ele alarak feminist coğrafya literatürüne katkı sunmayı amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Fatih, Tarihi Yarımada, Kadınların Kent Deneyimleri, Mekân, Toplumsal Cinsiyet, Feminist Coğrafya, Beşerî Coğrafya

ABSTRACT

WOMEN'S URBAN EXPERIENCES IN THE LIGHT OF THE SPATIAL DYNAMICS OF FATİH DISTRICT

DENİZ ÖZEN

In this study, Fatih, one of the oldest historical districts of Istanbul, was chosen as the research site. Due to its historical background, socio-demographic diversity and central location, Fatih offers a unique residential area where women's relations with urban space can be observed in different patterns. In order to understand these patterns, space should not be defined solely in terms of physical characteristics. In this context, in this study, space is considered as a dialectical structure that produces social relations and is constantly reproduced by these relations. This perspective on space has created a critical plane in feminist geography literature that emphasizes that space is not independent of gender. In this study, based on this theoretical ground, women's experiences of urban space in Fatih are analyzed. Thus, it is evaluated how the opportunities and limitations offered by the research site shape women's practices of mobility, security and visibility, and what are the everyday strategies that women develop in response.

The first part of the study clarifies the purpose, scope, methodology and limitations of the research. Then, in the second section, the physical and human geographical characteristics of Fatih district are discussed in order to reveal the spatial characteristics of the research field. This chapter reveals the spatial transformation of the district and the development of its urban functions, clarifying the context in which the women's urban experiences examined in the third chapter take place.

In the third part of the research, the experiential dimension of urban space in the context of gender is discussed in detail. In this context, semi-structured interviews were conducted with women living in Fatih district and the data obtained were evaluated through thematic analysis. Thus, it was revealed how the relationship that women establish with urban space in daily life is limited in different dimensions such as accessibility, security, mobility and visibility, and how it is transformed from time to time.

As a result of the study, it is seen that the historical and functional structure of Fatih affects women's relationship with the city in various ways. The research aims to contribute to the feminist geography literature by addressing the relationship between space and gender in the context of the Historical Peninsula.

Keywords: Fatih, Historical Peninsula, Women’s Urban Experience, Space, Gender, Feminist Geography, Human Geography

ÖNSÖZ

Bu çalışmada İstanbul'un tarihsel çekirdeğini oluşturan Fatih'te kentsel mekânın kadınlar tarafından nasıl deneyimlendiği incelenmiştir. Araştırma kapsamında, Fatih'in zengin dokusu içinde birbirinden farklı demografik, sosyo-ekonomik ve kültürel özelliklere sahip kadınlarla görüşmeler yapılarak; kadınların kentsel mekânla kurdukları gündelik deneyimleri erişilebilirlik, hareketlilik, görünürlük ve güvenlik pratikleri üzerinden değerlendirilmiştir. Bu sayede, kadınların Fatih'i kentsel bir mekân olarak nasıl deneyimledikleri bütüncül bir biçimde ortaya konmuştur.

Bu çalışmanın ortaya çıkış sürecinde bilgi birikimi, desteği ve akademik rehberliğiyle yolumu aydınlatan değerli danışmanım Prof. Dr. Mesut Doğan'a en içten teşekkürlerimi sunarım. Gerek araştırma sürecinde sağladığı yol göstericilik gerek çalışmalarım boyunca paylaştığı bilimsel yaklaşım, bu tezin olgunlaşmasında belirleyici rol oynamıştır. Sabırlı tutumu, yapıcı geri bildirimleri ve tüm desteği için kendisine teşekkür ederim.

Bu çalışma sürecinde akademik birikimi ve değerli yönlendirmeleriyle araştırma yolculuğuma önemli katkılar sunan Prof. Dr. İsmet Akova'ya teşekkür ederim. Lisansüstü eğitimim boyunca kendisinden aldığım dersler ve paylaştığı akademik perspektif, coğrafya disiplinine ve araştırma süreçlerine dair bakışımı geliştirmiştir. Değerlendirmeleri ve sağladığı destek, bu çalışmanın şekillenmesinde yol gösterici olmuştur.

Lisansüstü eğitimim boyunca sağladığı yönlendirmelerle akademik yaklaşımımı ve bilimsel düşünme becerimi geliştiren Prof. Dr. Özlem Sertkaya Doğan'a teşekkür ederim. Kendisi ile çalışma fırsatı bulmak, araştırma yolculuğumda benim için büyük bir şanstır.

Ayrıca süreç boyunca destekleri ve akademik katkıları için Prof. Dr. Süheyla Balcı Akova, Prof. Dr. Muzaffer Bakırcı, Doç. Dr. Aylin Yaman Kocadağlı, Doç. Dr. Mustafa Kahraman, Dr. Öğr. Üyesi Merve Zayım ve Arş. Gör. Dr. Meryem Koncak Doğruer'e teşekkür ederim.

Araştırma kapsamında görüşmelerde yer alarak deneyimlerini benimle paylaşan tüm kadın katılımcılara ayrıca teşekkür ederim. Bu çalışmayı mümkün kılan

cesaretleri, samimiyetleri ve katkıları tezin en önemli bileşenlerinden birini oluşturmuştur.

Tez sürecimin her aşamasında yanımda olan aileme en içten teşekkürlerimi sunarım. Koşulsuz destekleri, sabırları ve sevgileriyle bana güç veren annem Perihan Özen'e ve babam Turan Özen'e; ayrıca fikirleriyle bana yol açan abim Can Ozan Özen'e teşekkür ediyorum. Onların desteği, bu sürecin en güçlendirici unsurlarından biri olmuştur.

Bu sürecin yoğunluğu boyunca gösterdiği sabır, anlayış ve desteğiyle yanımda olduğunu her an hissettiren Emre İlgan'a teşekkür ederim; varlığı bu yolculuğun yükünü hafifletmiştir.

Bu uzun yolculuk boyunca içsel dengemi korumama, düşünsel berraklığımı sürdürmeme ve süreci sağlıklı yönetmeme destek olan Uzm. Psk. Dilanur Zontul'a teşekkür ederim. Kendisi, bu çalışmanın görünmeyen fakat en kıymetli emek paydaşlarından biridir. Aynı zamanda akademik yolculuğum sırasında tanışma fırsatı bulduğum Yasemin Kontinenten'e düşünsel ve kişisel motivasyonuma kıymetli katkıları için teşekkür ederim.

Çalışmanın feminist coğrafya literatürüne katkı sunması ve daha kapsayıcı, eşitlikçi ve güvenli kentlerin tasarlanmasına yönelik çalışmalara ilham vermesi dileğiyle…

İstanbul,2025

Deniz ÖZEN

İÇİNDEKİLER

ÖZ ..... **ii**

ABSTRACT ..... **iv**

ÖNSÖZ ..... **vi**

İÇİNDEKİLER ..... **viii**

HARİTALAR LİSTESİ ..... **xii**

TABLOLAR LİSTESİ ..... **xiii**

ŞEKİLLER LİSTESİ ..... **xiv**

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ ..... **xvi**

KISALTMALAR LİSTESİ ..... **xvii**

GİRİŞ **1**

BİRİNCİ BÖLÜM

ARAŞTIRMANIN ÇERÇEVESİ

1.1. Araştırmanın Konusu **4**

1.2. Çalışmanın Amacı ve Önemi **4**

1.3. Araştırmanın Yöntemi **6**

1.4. Araştırmanın Sınırlılıkları **7**

İKİNCİ BÖLÜM

ARAŞTIRMA SAHASI: FATİH İLÇESİ

2.1. Fatih İlçesinin Doğal Çevre Özellikleri **9**

2.1.1. Coğrafi Konum ve Sınırlar 9

2.1.2. Jeomorfolojik Özellikler 11

2.1.2.1. Yükselti, Eğim ve Bakı 11

2.1.2.2. Jeolojik/Litolojik Yapı 15

2.1.2.2.1. Depremsellik 17

2.1.3. İklim Özellikleri 19
2.1.3.1. Sıcaklık 20
2.1.3.2. Yağış ve Nemlilik Özellikleri 21
2.1.3.3. Rüzgâr Yönü ve Hızı 24
2.1.4. Hidrografya Özellikleri 26
2.1.4.1. Bayrampaşa Deresi 26
2.1.4.2. Haliç Körfezi 29
2.1.4.3. Marmara Denizi 30
2.1.4.4. Yer Altı Suyu 31
2.1.5. Toprak Özellikleri 32
2.1.6. Bitki Örtüsü 32
2.2. Fatih İlçesinin Beşerî ve Ekonomik Coğrafya Özellikleri 37
2.2.1. Beşerî Coğrafya Özellikleri 37
2.2.1.1. Yerleşme Tarihi 37
2.2.1.1.1. Megaralılar Dönemi 38
2.2.1.1.2. Roma Dönemi 40
2.2.1.1.3. Doğu Roma Dönemi (Bizans İmparatorluğu) 41
2.2.1.1.4. Osmanlı Dönemi 43
2.2.1.1.5. Cumhuriyet Dönemi 47
2.2.1.2. Fatih İlçesinin Nüfusu ve Nüfus Özellikleri 49
2.2.1.2.1. 1927-1950 Dönemi 49
2.2.1.2.2. 1950-2000 Dönemi 53
2.2.1.2.3. 2000- Günümüz 57
2.2.2. Ekonomik Coğrafya Özellikleri 74
2.2.2.1. Tarımsal Faaliyetler 74
2.2.2.2. Ticari Faaliyetler 80

2.2.2.2.1. Antik Dönemde Ticari Faaliyetler 81
2.2.2.2.2. Doğu Roma Döneminde (Bizans) Ticari Faaliyetler 81
2.2.2.2.3. Osmanlı Döneminde Ticari Faaliyetler 84
2.2.2.2.4. Cumhuriyet Döneminde Ticari Faaliyetler 90
2.2.2.3. Ulaşım Faaliyetleri 91
2.2.2.3.1. Antik Dönemde Ulaşım Faaliyetleri 91
2.2.2.3.2. Doğu Roma Döneminde (Bizans) Ulaşım Faaliyetleri 92
2.2.2.3.3. Osmanlı Döneminde Ulaşım Faaliyetleri 93
2.2.2.3.4. Cumhuriyet Döneminde Ulaşım Faaliyetleri 97
2.2.2.4. Sanayi Faaliyetleri 99
2.2.2.4.1. Osmanlı Döneminde Sanayi Faaliyetleri 100
2.2.2.4.2. Cumhuriyet Döneminde Sanayi Faaliyetleri 102
2.2.2.5. Turizm Faaliyetleri 104
2.2.2.5.1. Osmanlı Döneminde Turizm Faaliyetleri 105
2.2.2.5.2. Cumhuriyet Döneminde Turizm Faaliyetleri 107

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KADINLARIN KENT DENEYİMLERİ

3.1. Kadınların Kent Deneyimleri Üzerine Kısa Bir İnceleme 112
3.2. Veri Toplama Süreci 116
3.2.1. Verilerin Analizi 116
3.2.2. Demografik Bilgi Formu 116
3.2.3. Bilgilendirilmiş Onam 117
3.2.4. Yarı Yapılandırılmış Görüşme Formunun Yapısı 117
3.3. Bulgular 118
3.3.1. Katılımcı Profili 118
3.3.2. Tematik Analiz Bulguları 120

3.3.2.1. Gündelik Yaşamda Hissedilen Genel Duygular Temasına Yönelik Bulgular 121

3.3.2.2. Kamusal Alan Kullanımı ve Mekânsal Tercihler Temasına Yönelik Bulgular 124

3.3.2.3. Ulaşım ve Hareketlilik Dinamikleri Temasına Yönelik Bulgular. 131

3.3.2.4. Güvenlik Algısı ve Deneyimleri Temasına Yönelik Bulgular 135

3.3.2.5. Kentsel İyileştirme ve Gelişim Önerileri Temasına Yönelik Bulgular 142

3.3.3. Kelime Frekanslarına Yönelik Bulgular..... 148

SONUÇ..... 152

KAYNAKÇA 157

EKLER..... 193

HARİTALAR LİSTESİ

Harita 2. 1: Fatih İlçesi Lokasyon Haritası. 9
Harita 2. 2: Fatih İlçesi Topografya Haritası. 12
Harita 2. 3: Fatih İlçesi Bakı Haritası. 13
Harita 2. 4: Fatih İlçesi Eğim Haritası. 14
Harita 2. 5: Fatih İlçesi Jeoloji Haritası. 15
Harita 2. 6: İstanbul Deprem Bölgeleri Risk Haritası 18
Harita 2. 7: Bizans İmparatorluğu Dönemi Konstantinopolis. 28
Harita 2. 8: İstanbul'un Avrupa-Sibirya ve Akdeniz Floristik Bölgesi. 33
Harita 2. 9: Konstantinopolis'in 5. Yüzyıla Kadar Gelişim Aşamaları. 41
Harita 2. 10: Fatih İlçesinin 2024 Yılında Aldığı Göç. 62
Harita 2. 11: Fatih İlçesinin Verdiği Göç (2024). 64
Harita 2. 12: Fatih İlçesi 2024 Yılı Mahallelerine Göre Nüfus Dağılımı. 74
Harita 2. 13: Mühendis Hübner Tarafından Sultan II. Abdülhamid'e Sunulan İstanbul Haritası. 77
Harita 2. 14: Osmanlı Dönemi Hanlar. 87
Harita 2. 15: Fatih İlçesi Ulaşım Sistemleri Haritası. 99
Harita 2. 16: Tarihi Yarımada'nın UNESCO Dünya Miras Listesi'nde Yer Alan 4 Bölgesi. 109

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 2. 1: Fatih İlçesi Aylık ve Yıllık Ortalama Sıcaklık Değerleri (°C) (2007 – 2023). 20
Tablo 2. 2: Fatih İlçesi Aylık ve Yıllık Ortalama Toplam Yağış (mm) (2007-2023).. 21
Tablo 2. 3: Fatih İlçesi Aylık ve Yıllık Yağışlı Gün Sayısı Ortalaması (mm) (2007-2023). 23
Tablo 2. 4: Fatih İlçesi Aylık ve Yıllık Ortalama, Maksimum ve Minimum Nispi Nem Oranı (2007- 2023)..... 24
Tablo 2. 5: Fatih İlçesi Aylık ve Yıllık Ortalama Rüzgâr Hızı (2007- 2023). 25
Tablo 2. 6: Fatih İlçesi Aylık Rüzgâr Esme Sayısı, Esme Oranı ve Ortalama Rüzgâr Hızı (m/s) (2007-2023). 26
Tablo 2. 7: 1927-1950 Tarihi Yarımada'nın Nüfusu. 50
Tablo 2. 8: 1935- 1950 Yılları Arasında Tarihi Yarımada'nın Yıllık Ortalama Nüfus Artış Hızı (‰). 51
Tablo 2. 9: Fatih ve Eminönü İlçelerinin 1935-1945 Yılları arası Toplam Nüfus Verisi. 53
Tablo 2. 10: 1950-2000 Tarihi Yarımada Toplam Nüfus Verisi. 54
Tablo 2. 11: 1950-2000 Tarihi Yarımada Yıllık Ortalama Nüfus Artış Hızı (‰) Verisi. 55
Tablo 2. 12: 2000-2024 Yılları Arası Tarihi Yarımada Toplam Nüfus ve Nüfus Artış Hızı (‰) Verisi. 58
Tablo 2. 13: Fatih İlçesi 2014-2024 Aldığı ve Verdiği Göç, Net Göç ve Net Göç Hızı Verisi. 61
Tablo 2. 14: Fatih İlçesi 2016-2024 Yabancı Uyruklu Nüfus Verisi. 65
Tablo 2. 15: Fatih 2008-2024 Mahalle Nüfus Verisi. 70
Tablo 3. 1: Katılımcı Profili Tablosu 118
Tablo 3. 2: Temalar, Kategoriler ve Alt Kategorilere Yönelik Tablo. 120
Tablo 3. 3: Kelime Frekanslarına Yönelik Tablo. 148

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2. 1: Fatih Deniz Bilimleri Enstitüsü İstasyonu Aylık Ortalama Sıcaklık Grafiği (2007- 2023). 21
Şekil 2. 2: Fatih İlçesi Aylık Toplam Yağış Ortalaması (mm) (2007- 2023). 22
Şekil 2. 3: Fatih İlçesi Yağışın Mevsimlere Göre Dağılımı (%) (2007- 2023). 23
Şekil 2. 4: Fatih İlçesi Hâkim Rüzgâr Yönü Diyagramı (2007- 2023). 25
Şekil 2. 5: Gülhane Korusu'nda Bulunan Anıt Ağaçlar. 35
Şekil 2. 6: 1935–1950 Yılları Arasında Fatih ve Eminönü İlçelerinin Toplam Nüfus Değişimi. 52
Şekil 2. 7: 1955-2000 Yılları Arasında Fatih ve Eminönü İlçelerinin Toplam Nüfus Değişimi. 56
Şekil 2. 8: Tarihi Yarımada Nüfus Piramidi (1985). 57
Şekil 2. 9: Fatih İlçesi Nüfus Piramidi (2014). 59
Şekil 2. 10: Fatih İlçesi Nüfus Piramidi (2024). 60
Şekil 2. 11: Abdullah Fréres Tarafından Çekilen İstanbul ve Boğaziçi'nin Görünüşleri: Yedikule Kapısı Surları Fotoğrafında Bostanlar. 78
Şekil 2. 12: II. Theodosius (M.S. 402-450) Tarafından Çıkarılan Solidus. 82
Şekil 2. 13: Osmanlı dönemi Kapalıçarşı'da Bir Ayakkabı Dükkânı. 86
Şekil 2. 14: Osmanlı'da Mısır Çarşısı'nın Bir Görünümü. 88
Şekil 2. 15: Osmanlı Dönemi İstanbul Boğazında Kayıklar. 94
Şekil 2. 16: Seraglio Point (Sarayburnu) Panoramasında Vapurlar. 96
Şekil 2. 17: Orient Ekspres'inin 1888-1889 Kış Tarifesi Afişi. 106
Şekil 3. 1: Temalar ve Kategorilere Yönelik Diyagram 121
Şekil 3. 2: Gündelik Yaşamda Hissedilen Genel Duygular Teması Kategorileri 122
Şekil 3. 3: Pozitif Duygular Kategorisine Yönelik Diyagram. 122
Şekil 3. 4: Negatif Duygular Kategorisine Yönelik Diyagram. 124
Şekil 3. 5: Kamusal Alandaki Deneyimler Kategorisine Yönelik Grafik (Yüzde). 125
Şekil 3. 6: Kamusal Alandaki Deneyimler Kategorisi Pozitif Deneyimler Alt Kategorisine Yönelik Diyagram. 126
Şekil 3. 7: Kamusal Alandaki Deneyimler Kategorisi Negatif Deneyimler Alt Kategorisine Yönelik Diyagram. 127
Şekil 3. 8: Kamusal Alanda Tercih Edilen Lokasyonlar Kategorisi "Genel Lokasyonlar" Alt Kategorisine Yönelik Diyagram. 128
Şekil 3. 9: Kamusal Alanda Tercih Edilen Lokasyonlar Kategorisi Spesifik Lokasyonlar Alt Kategorisine Yönelik Diyagram. 129
Şekil 3. 10: Kamusal Alan Kullanımında Gözlemlenen Farklılıklar Kategorisine Yönelik Diyagram. 130
Şekil 3. 11: Tercih Edilen Ulaşım Araçları Kategorisine Yönelik Diyagram. 132
Şekil 3. 12: Tercih Edilen Ulaşım Araçları Kategorisine Yönelik Grafik (Yüzde). 133
Şekil 3. 13: Ulaşım Algıları Kategorisine Yönelik Diyagram. 134
Şekil 3. 14: Güvensiz Hissedilen Durumlar Kategorisine Yönelik Diyagram. 136
Şekil 3. 15: Güvensiz Hissedilen Lokasyonlar Kategorisine Yönelik Diyagram. 137
Şekil 3. 16: Güvensiz Hissetme Sebepleri Kategorisine Yönelik Diyagram. 139
Şekil 3. 17: Güvensiz Hissetme Sebepleri Kategorisine Yönelik Grafik (Yüzde) 139
Şekil 3. 18: Güvenlik Önlemleri Kategorisine Yönelik Diyagram. 141
Şekil 3. 19: Güvenlik Odaklı Öneriler Kategorisine Yönelik Diyagram. 144

Şekil 3. 20: Fiziksel Çevre ve Altyapı Önerileri Kategorisine Yönelik Diyagram. . 145
Şekil 3. 21: Sosyal Yapıya Yönelik Öneriler Kategorisine Yönelik Diyagram. 146
Şekil 3. 22: Kurumsal Destek Önerileri Kategorisine Yönelik Diyagram. 147
Şekil 3. 23: Kurumsal Destek Önerileri Kategorisine Yönelik Grafik (Yüzde). 148
Şekil 3. 24: Kelime Bulutu. 151

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

Fotoğraf 2. 1: Gülhane Korusu'nda Yer Alan Çınar Ağaçları. 36
Fotoğraf 2. 2: Tarihi Yedikule Bostanlarının Günümüzden Bir Fotoğrafı (2025)..... 80
Fotoğraf 2. 3: Tarihi Yarımada'da Yer Alan Bazı Turistik Noktalar.....111

KISALTMALAR LİSTESİ

ADNKS : Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
DİE : Devlet İstatistik Enstitüsü
İBB : İstanbul Büyükşehir Belediyesi
KAFZ : Kuzey Anadolu Fay Zonu
Km² : Kilometrekare
M.Ö. : Milattan Önce
M.S. : Milattan Sonra
MGM : Meteoroloji Genel Müdürlüğü
T.C. : Türkiye Cumhuriyeti
TÜİK : Türkiye İstatistik Kurumu
vb. : ve benzeri
yy. : Yüzyıl
Bkz. : Bakınız
HM³ : Hektometre küp

GİRİŞ

Coğrafya disiplininde mekân, uzun yıllar boyunca yalnızca fiziksel bir zemin olarak ele alınmıştır. Özellikle çevresel determinizm ve pozitivizm gibi yaklaşımlar mekânı fiziksel bir konum olarak açıklamışlardır; ancak 1970'li yıllara gelindiğinde mekânın bu tanımına karşın eleştirel perspektifler ortaya çıkmıştır (Bilgili, 2020, s. 90–91; Kaya, 2013, s. 37). Mekâna yönelik bu anlayış kırılmış; Lefebvre ve Harvey gibi Marksist düşünürlerce mekân, toplumsal ilişkileri üreten ve toplumsal ilişkilerce üretilen diyalektik bir yapı olarak tanımlanmaya başlamıştır (Lefebvre, 2014, s. 61). Benzer şekilde Castells, 1983'te yazdığı Kent ve Toplumsal Taban da *"Mekân toplumun bir yansıması değil, toplumun kendisidir."* diyerek mekân ile toplum arasındaki karşılıklı ilişkiye dikkat çekmiştir (Soja, 2017, s. 100). Böylece mekân 1980'li yıllarda toplumsal ilişkilerin içinde biçimlenen dinamik bir süreç olarak tartışılmaya başlamıştır.

Mekânı edilgen bir yapı olarak kabul etmeyen bu yaklaşımlar, feminist araştırmacılar için de mekân- kadın ilişkisine dair yeni tartışmaların önünü açmıştır. Doreen Massey Marksist çalışmalara da eleştirel bir bakış getirerek, mekânı yalnızca ekonomik veya sınıfsal ilişkiler üzerinden değil toplumsal cinsiyet gibi kimlik eksenli çeşitlilikler üzerinden de okumanın gerekliliğini vurgulamıştır (Massey, 2001, s. 3). Bu çerçevede mekân, toplumdaki güç dengelerinden bağımsız, herkes için eşit bir alan olamaz. Toplumu şekillendiren cinsiyet rolleri ve güç ilişkileri tarafından üretilirken mekân, kadınların ve erkeklerin farklı deneyimlediği cinsiyetlendirilmiş bir yapıya dönüşür. Dolayısıyla kadınların gündelik yaşamda nerede var olabileceklerini, neler yapabileceklerini sınırlandıran bir şekle bürünür (Mackenzi et al., 1980, s. 47; Massey, 2001, s. 179; Bondi, 1990, s. 158).

Bu çerçevede feminizm ve coğrafya arasındaki kesişim, mekânın toplumsal cinsiyet tarafından nasıl üretildiğini ve bu toplumsal cinsiyet ilişkilerini nasıl ürettiğini analiz etmeyi mümkün kılar. Feminist coğrafya, toplumsal cinsiyet ilişkileri ve coğrafyanın bağlantısını, nasıl yapılandığını ve dönüştüğünü tartışan bir yaklaşım sunmaktadır (Tuncer, 2012, s. 79). Kern, Feminist Kent kitabında coğrafya ile feminizmin ilişkisini şu şekilde açıklar: *"Coğrafya sadece kıtaları renklendiren*

haritalardan ibaret değil; insanın hem insan yapımı hem de doğal çevresiyle arasındaki güç ilişkilerini inceleyen bir alandır" (Kern, 2020, s. 27).

Feminist coğrafya, özellikle 1970'li yıllardan itibaren coğrafya disiplini içinde görünürlük kazanmaya başlamıştır (Miroğlu, 2018, s. 185–186; Özgüç, 1998, s. 8). Bu dönem literatürdeki ilk eleştiriler, coğrafya disiplininin tarihsel olarak erkek odaklı bir bilgi üretim sürecine sahip olduğu; kadınların gündelik yaşam, bakım emeği, ev içi roller ve kamusal alanla kurduğu ilişkiler özel addedilerek araştırma dışına bırakıldığı yönünde olmuştur (Tuncer, 2012, s. 80). Feminist coğrafyacılar kadına yönelik bu dışlama mekanizmasını görünür kılmak amacıyla coğrafyanın bilgi sınırlarını sorgulamış; kadınları hem araştırmanın öznesi hem de toplumsal mekânın kurucu aktörleri olarak disipline dâhil etmeyi hedeflemişlerdir (Zelinsky, Monk, & Hanson, 1982, s. 319-321). Yapılan bu çalışmalar, kadınların mekânla kurduğu ilişkileri tartışmaya açarak feminist coğrafyanın teorik temellerini oluşturmuştur.

1980'li yıllara gelindiğinde McDowell'a göre, feminist coğrafya, ara sıra gündeme gelen bir ilgi alanı olmaktan uzaklaşmış ve coğrafya disiplininde kalıcı bir konum kazanmıştır (McDowell, 1993, s. 157). Özellikle Hanson ve Monk'un (1982) *İnsanın Yarısını Beşerî Coğrafyadan Dışlamamak Üzerine* adlı çalışması, feminist coğrafyaya yapısal bir yön kazandıran önemli bir dönüm noktası olmuş; çalışmada kadınların da disiplinin öznesi olarak dâhil edilmesi gerektiğini güçlü biçimde savunulmuştur (Monk & Hanson, 1982, s. 11-14). Bu dönemde feminist coğrafya, yalnızca kadınların disiplin içindeki görünürlüğünü artırmakla kalmamış; aynı zamanda kadınların gündelik yaşamda mekânla kurdukları ilişkileri araştırmanın merkezine taşımıştır (McDowell, 1993, s. 159). Özellikle kentsel mekânda erişim, güvenlik ve hareketlilik gibi pratiklerde ortaya çıkan eşitsizlikler, 1980'lerden itibaren feminist coğrafyanın temel inceleme alanlarından biri hâline gelmiştir. Böylece kadınların kent deneyimini sınırlayan ataerkil mekânsal düzenin çözümlemesi, izleyen yıllardaki çalışmalar için güçlü bir zemin oluşturmuştur (Tuncer, 2012, s. 80).

1990'lardan itibaren ise feminist coğrafya, kadınları tekil ve homojen bir kategori olarak ele alan yaklaşımları sorgulamaya başlamış; sınıf, etnisite, yaş gibi farklılıkların mekânsal deneyimleri nasıl çeşitlendirdiğine odaklanmıştır (Tuncer, 2012, s. 79). Bu dönemde mekân, sabit bir arka plan değil; kimlik ve güç ilişkilerinin sürekli yeniden kurulduğu ilişkisel bir yapı olarak kavramsallaştırılmıştır (Massey,

2001, s. 3). Böylece kent mekânında kadınların gündelik hareketlilikleri, erişilebilirlikleri ve güvenlik algıları, toplumsal cinsiyet ilişkilerinin önemli bir yansıması olarak değerlendirilmiştir. Bu araştırma da söz konusu kuramsal birikimden hareketle Fatih'te kadınların kentle kurdukları ilişkilerin nasıl çeşitlendiğini analiz etmeyi amaçlamaktadır.

Çalışma sahası, Marmara Bölgesi'nin Çatalca-Kocaeli Bölümü'ne bağlı olan İstanbul'un en tarihi ilçelerinden biri kabul edilen Fatih'tir. 41°02′ kuzey enlemleri ve 28°55′34″ doğu boylamları arasında yer alan ilçe; Asya ve Avrupa arasında bir geçiş noktasında bulunması, Marmara Denizi ve Haliç gibi iki önemli su kütlesiyle çevrili olması gibi çeşitli özellikleri ile tarih boyunca stratejik bir öneme sahip olmuştur (Koncagül et al., 2022, s. 75; Biricik, 1998, s. 21). Bu jeopolitik konum, onu hem doğal bir yerleşme alanı hem de siyasi, ekonomik ve kültürel faaliyetlerin merkezinde yer alan bir odak haline getirmiştir. Doğu Roma Konstantinopolis'inden Osmanlı Konstantiniyye'sine imparatorlukların başkentliğini üstlenmiş olan Fatih, bu siyasal konumunu yitirmiş olsa da günümüzde Türkiye'nin en önemli kültürel, ticari ve ulaşım merkezlerinden biri olma niteliğini sürdürmektedir (Ölmez, 2021, s. 4-5). İlçenin bu tarihsel birikimi, çok işlevli yapısı ve yoğun insan hareketliliği, Fatih'i feminist coğrafya açısından özgün bir inceleme alanı hâline getirmektedir.

Bu çalışma, Fatih ilçesinde yaşayan kadınların kentsel mekânla kurdukları gündelik ilişkileri; hareketlilik, görünürlük ve güvenlik pratikleri üzerinden incelemektedir. Bu bağlamda üç ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm, çalışmanın ana çerçevesini çizmek adına oluşturulmuş; araştırmanın amacı, kapsamı, yöntemi ve sınırlılıkları sunulmuştur. İkinci bölümdeyse, araştırma sahasının doğal çevre ve beşerî coğrafi özellikleri incelenmiş; topografyası, iklimi, hidrografyası, toprak özellikleri, bitki örtüsü, yerleşme tarihi, nüfus yapısı, tarımı, ticareti, ulaşımı, sanayisi ve turizmi ele alınmıştır. Üçüncü bölümde ise nitel bir araştırma tekniği kullanılarak Fatih'te yaşayan kadınların kent deneyimleri açığa çıkarılmaya çalışılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ARAŞTIRMANIN ÇERÇEVESİ

1.1. Araştırmanın Konusu

Çalışmada araştırma sahası olarak İstanbul'un en eski yerleşme yerlerinden biri olan Fatih ilçesi seçilmiştir. Konumu itibarıyla Asya ve Avrupa'nın kesişim noktasında bulunan ilçe doğal limanları, elverişli topoğrafyası ve kara-deniz ulaşım ağlarını bütünleştiren yapısı gibi çeşitli özelikleri ile tarih boyunca farklı uygarlıklar açısından kesintisiz bir yerleşme alanı olmuştur. Bu coğrafi avantajlar bölgeyi yalnızca erken dönem bir yerleşme olmanın ötesine taşımış; idari, siyasi ve kültürel işlevlerin merkezileştiği çok katmanlı bir kentsel merkez olarak gelişmesinde belirleyici bir rol oynamıştır.

Bu çalışma, tarihsel süreçte merkezi bir konuma sahip olan Fatih ilçesinde kadınların kent mekânını nasıl deneyimlediklerini incelemektedir. Çalışmada öncelikle kadınların gündelik yaşamlarının üzerinde gerçekleştiği sosyo-mekânsal zemini kavrayabilmek amacıyla Fatih'in fiziki ve beşerî coğrafi özellikleri ele alınmış; ardından bu mekânın kadınların gündelik pratikleri aracılığıyla nasıl anlam kazandığı incelenmiştir. Böylece çalışma, mekânın yalnızca fiziksel bir arka plan değil, toplumsal ilişkiler tarafından sürekli olarak yeniden üretilen bir alan olduğunu görünür kılmayı amaçlamaktadır.

1.2. Çalışmanın Amacı ve Önemi

Fatih ilçesi, uzun yıllar boyunca üstlendiği yönetimsel, dini, ticari ve kültürel işlevlerin yanı sıra barındırdığı sosyo-demografik çeşitlilik sayesinde, kadınların kentsel mekânla kurdukları gündelik ilişkilerin farklı biçimlerde gözlemlenebildiği özgün bir yerleşim alanıdır. Bu çok yönlü kentsel yapı, kadınların kente erişim, kamusal alanda görünür olma ve güvenlik algısı gibi deneyimlerinin farklı mekânsal ve toplumsal koşullar altında nasıl şekillendiğini incelemek için önemli bir zemin sunmaktadır.

Bu çalışmanın temel amacı, Fatih ilçesinde yaşayan kadınların kentsel mekânı gündelik yaşam pratikleri içinde nasıl deneyimlediklerini ortaya koymaktır. Bu

nedenle çalışmada, kadınların deneyimlerini ele almadan önce, araştırma sahasını oluşturan Fatih ilçesinin temel fiziki ve beşerî özellikleri tanıtılmış; böylece kadınların gündelik yaşamlarının üzerinde gerçekleştiği kentsel ortamın genel çerçevesi sunulmuştur. Ardından, bu kentsel mekânın kadınlar tarafından nasıl anlamlandırıldığı ve söz konusu anlamın hareketlilik, görünürlük ve güvenlik pratiklerine nasıl yansıdığı incelenmiştir. Böylece çalışma, kadınların deneyimlerini belirli bir mekânsal ve toplumsal arka plan içinde değerlendirme olanağı sunmakta ve araştırmanın sonraki bölümlerine analitik bir zemin hazırlamaktadır.

Bu çerçevede çalışmayı yönlendiren temel soru, Fatih ilçesindeki kentsel mekânın kadınların gündelik hareketlilik, görünürlük ve güvenlik pratiklerini nasıl biçimlendirdiğidir. Bu soruya yanıt ararken, kadınların kentsel ulaşım ve hizmetlere erişimlerinde karşılaştıkları olanaklar ve sınırlılıkların neler olduğu; güvenlik algısının gündelik güzergâh tercihlerini nasıl yönlendirdiği; kamusal alanlarda görünür olma ve sosyal katılım pratiklerinin hangi durumlarda güçlendiği ya da zayıfladığı ve kadınların gündelik yaşamda karşılaştıkları kentsel kısıtlamalara karşı geliştirdikleri baş etme stratejilerinin nasıl şekillendiği incelenmektedir. Çalışmada Fatih'teki kentsel mekânın tarihsel süreçte çoğunlukla eril normlarla düzenlenmiş olmasından hareketle, kadınların kente erişim, görünürlük ve güvenlik deneyimlerinin bu cinsiyetli yapı tarafından belirli ölçülerde yönlendirildiği varsayımı temel alınmaktadır.

Bu araştırma, kadınların gündelik yaşamlarında kentsel mekânla kurdukları ilişkileri Fatih ilçesi özelinde görünür kılarak, toplumsal cinsiyet perspektifinin kentsel planlama ve yönetim süreçlerine yansıtılmasına dair bulgular sunmaktadır. İlçede erişim, güvenlik algısı ve kamusal alanda görünürlük gibi pratiklerin hangi sosyal ve mekânsal koşullar altında şekillendiğini ortaya koyması, yerel ölçekte toplumsal cinsiyet duyarlı uygulamaların geliştirilmesine katkı sağlayabilecek bir içgörü üretmektedir. Bu yönüyle çalışma, kadınların gündelik kent deneyimlerinin tüm bireyler için daha kapsayıcı bir kentsel yaşamın inşasında dikkate alınması gerektiğini göstermektedir. Ayrıca çalışma, coğrafya literatüründe toplumsal cinsiyet temelli mekân okumalarının güçlenmesine katkıda bulunmaktadır.

1.3. Araştırmanın Yöntemi

Bu çalışmada, nitel araştırma yaklaşımı benimsenmiştir. Bu kapsamda öncelikle çalışma sahasının yeri ve sınırlarını tespit etmek, sahayı daha iyi anlamak ve çalışmanın mekânsal bağlamını güçlendirmek amacıyla literatür taraması yapılmış; böylece ikinci bölümünde arazinin fiziki ve beşerî coğrafya özellikleri ortaya konmuştur. Literatür taramasında araziyle ilgili birçok rapor, tez, makale veya bildiri gibi kaynaklar incelenmiştir. Çalışmanın mekânsal yönünü daha iyi ortaya koyabilmek adına QGIS yazılımı kullanılarak çeşitli haritalar da oluşturulmuştur. Çalışmanın üçüncü bölümünde ise kadınların bu mekânı nasıl deneyimlediklerini ortaya koymak amacıyla yarı yapılandırılmış mülakat tekniği uygulanmıştır. Bu bağlamda araştırmada kadınların Fatih'te kamusal mekânı nasıl algıladıkları, nasıl deneyimledikleri ve mekâna karşı ürettikleri stratejileri ortaya çıkarmak hedeflenmiştir.

Araştırmanın veri toplama sürecinde yarı yapılandırılmış mülakat tekniği uygulanmıştır. Böylece katılımcıların kendi deneyimlerini özgün biçimde ifade etmelerine imkân tanınmıştır. Görüşme sürecinde, kadınların kamusal alandaki hareketlilikleri, güvenlik algıları, sosyal katılımları ve geliştirdikleri stratejiler hakkında sorular yöneltilmiştir. Fatih'in sosyo-demografik çeşitliliği göz önüne alınarak farklı yaş, eğitim, medeni durum ve çalışma durumuna sahip kadınlarla görüşülmüştür. Böylelikle ilçede kadınların mekânsal deneyimlerinin farklı gruplarca nasıl şekillendiği ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Aynı zamanda tüm katılımcılardan gönüllü onam alınmış, kimlik bilgileri gizli tutulmuştur.

Görüşmeler sonucu toplanan veriler, MAXQDA analiz programı aracılığıyla incelenmiştir. Programın desteği ile tematik bir analiz ortaya konarak; veri içerisindeki anlam örüntüleri aydınlatılmış ve bu doğrultuda kodlar atanmıştır. Bu kodlar ve belirlenen temalar veriden tümevarım yoluyla oluşturulmuştur. Böylece kadınların Fatih'teki gündelik pratikleri, karşılaştıkları mekânsal engeller ve geliştirdikleri stratejiler temalar altında sistematik biçimde incelenmiştir. Bu yöntemsel yaklaşım sayesinde çalışmada, kişisel anlatılar ile mekânsal gözlemler birlikte yorumlanmıştır. Kadınların öznel deneyimleri güvenlik, kamusal alan kullanımı ve sosyal yapı bağlamında ele alınarak, Fatih'in gündelik yaşamda nasıl deneyimlendiğine dair bütüncül bir bakış açısı sunmaktadır.

1.4. Araştırmanın Sınırlılıkları

Bu araştırma, İstanbul'un Fatih ilçesi ile mekânsal olarak sınırlandırılmıştır. Tarihi Yarımada bütüncül bir kültürel ve tarihsel yapı sergilese de ilçe idari sınırları akademik tutarlılık ve veri yönetimi gereği çalışma kapsamının çerçevesini oluşturmuştur. Bu nedenle Eminönü'nün idari olarak Fatih'ten ayrıldığı dönemlere ilişkin mekânsal referanslar tarihsel açıklık sağlamak amacıyla ele alınmış; ancak analizler yalnızca güncel idari sınırlara göre gerçekleştirilmiştir.

Araştırmada Fatih ilçesinin mekânsal gelişimi tarihsel bağlamıyla ele alınmıştır. İlçenin kentsel formunun ve toplumsal yapısının uzun dönemli birikimle şekillenmiş olması nedeniyle mekânsal değişim antik dönemden günümüze uzanan bir çerçevede değerlendirilmiştir. Bununla birlikte sanayi ve turizm gibi kentsel fonksiyonların kavramsal olarak 18. ve 19. yüzyıllarda ortaya çıkmış olması nedeniyle bu temalara ilişkin değerlendirmeler Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminden itibaren yapılmıştır.

Çalışmanın ana araştırma sorusu olan kadınların kent deneyimleri ise günümüzle sınırlıdır. Katılımcıların bazıları görüşmelerde geçmiş ve bugün arasında karşılaştırmalar yapmış olsa da bu anlatılar tarihsel analiz amacıyla değil, güncel deneyimlerin bağlamını güçlendirmek amacıyla değerlendirilmiştir. Bununla birlikte araştırmada kullanılan mekânsal ve kurumsal veri setleri, mevcut açık kaynaklar ve erişilebilir resmi veri tabanlarıyla sınırlıdır. Tarihî veri eksiklikleri ve bazı mekânsal katmanlara erişim güçlükleri hem kartografik çözümlemeyi hem de genel değerlendirme sürecini de belirli ölçüde sınırlamıştır. Bu nedenle mekânsal ve tarihsel bilgiler, erişilebilen en kapsamlı ve güvenilir kaynaklar üzerinden oluşturulmuştur.

Görüşmeler, katılımcıların gönüllülük esasına göre belirlenmesiyle yürütülmüş olup; bazı katılımcıların zaman kısıtları, gündelik sorumluluklar ve mahremiyet kaygıları görüşme sürelerini sınırlamıştır. Ayrıca bazı kadınlar kamusal alanda görünürlük, güvenlik ve kişisel bilgi paylaşımı konusundaki kaygıları nedeniyle görüşmeye katılmayı tercih etmemiştir. Bu durum, özellikle kadınların gündelik yaşamlarında karşılaştıkları güvenlik algısının bir yansıması olması bakımından anlamlı olmakla birlikte, çalışma grubunun genişletilmesini sınırlayan bir unsur olarak değerlendirilmiştir.

Nitel araştırma yaklaşımı gereği bu çalışmada amaç, geniş ve istatistiksel olarak temsil edici bir grup oluşturmak değildir. Görüşmeler, Fatih'te yaşayan farklı yaş, sosyal ve kültürel özelliklere sahip kadınlarla gerçekleştirilmiştir; ancak hedef sayı değil, deneyimlerin derinlemesine anlaşılmasıdır. Bu nedenle elde edilen bulgular, katılımcıların yaşantıları üzerinden geliştirilen yorumları yansıtır ve tüm topluma genelleme iddiası taşımaz.

Fatih'in bazı mahallelerinde sosyal dokunun görece kapalılığı ve yoğun kent hayatı, araştırmacının sahaya erişimi ve gözlem sürecini belirli ölçüde sınırlamıştır.

Araştırmacının bir kadın olması da özellikle bazı zamanlarda ve mekânlarda sahada bulunma konusunda temkinli davranma gerekliliğini doğurmuştur.

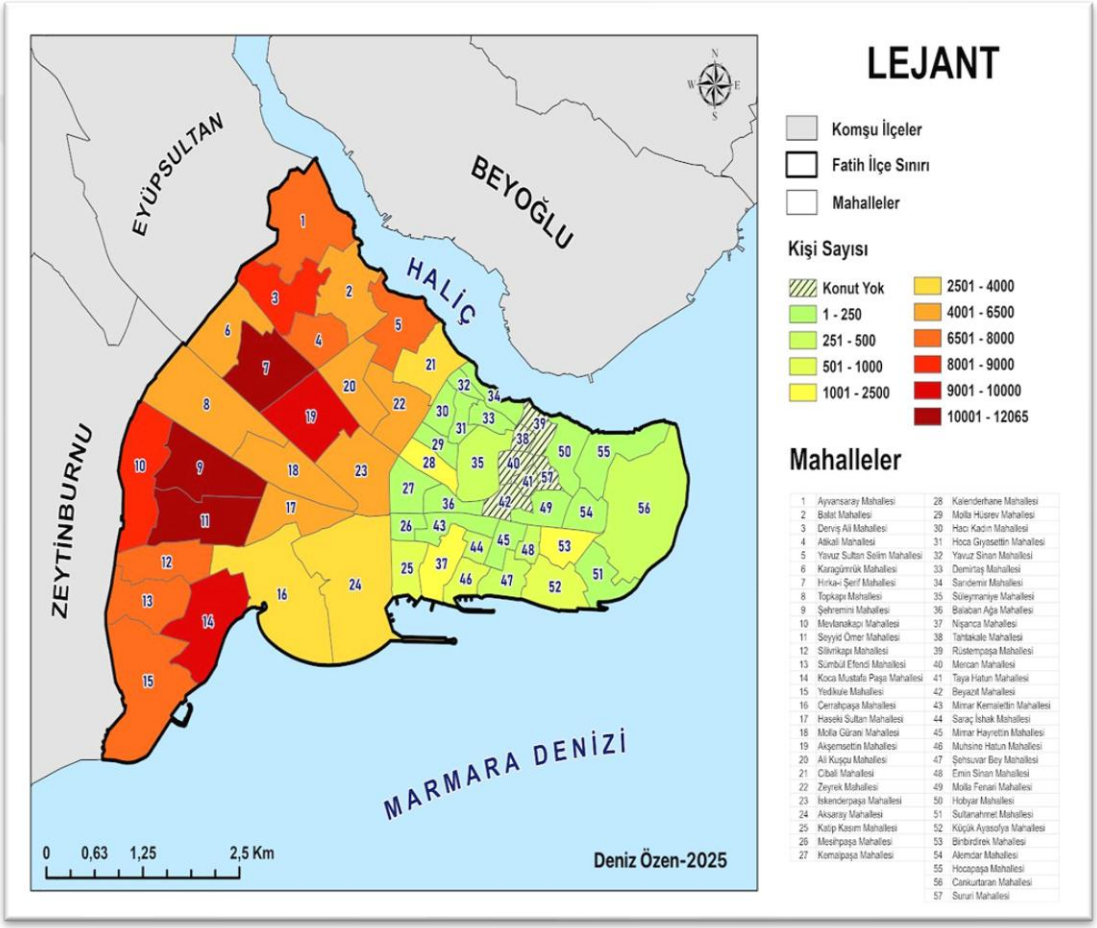
Tüm bu sınırlılıklar, çalışmanın kapsamını belirleyen metodolojik tercihler olarak değerlendirilmekte; kentsel mekânın toplumsal cinsiyet bağlamındaki deneyimsel yönünü derinlemesine anlamaya yönelik yaklaşımın doğasında yer almaktadır.

İKİNCİ BÖLÜM

ARAŞTIRMA SAHASI: FATİH İLÇESİ

2.1. Fatih İlçesinin Doğal Çevre Özellikleri

2.1.1. Coğrafi Konum ve Sınırlar



Harita 2. 1: Fatih İlçesi Lokasyon Haritası.

Araştırma sahası Marmara Bölgesi, Çatalca-Kocaeli Bölümü'nde yer alan İstanbul il sınırlarındadır. Araştırma sahasını Fatih ilçesi idari sınırları oluşturmaktadır. İstanbul'da kültürel dokusuyla, ekonomik fonksiyonlarıyla ve tarihi zenginlikleriyle öne çıkan saha; 41°02′ kuzey enlemleri ve 28°55′34″ doğu boylamları arasında yer almaktadır. Fatih ilçesi diğer bir adıyla Tarihi Yarımada kuzey ve kuzeybatıda Eyüpsultan, batıda Zeytinburnu, güneyde Marmara Denizi ile doğu ve

kuzeydoğuda Haliç tarafından çevrelenmektedir (Harita 2.1). İlçenin ortalama yükseltisi 44 metredir. 15,59 km² yüz ölçümüne sahip olan ilçe toplam 7 tepeden oluşmaktadır (Harita 2.2). Yükseltisine göre bu tepeler; Edirnekapı (76 m), Fatih (62 m), Beyazıt (60 m), Yavuz Sultan Selim (60 m), Çemberlitaş (56 m), Kocamustafapaşa (58 m), Sarayburnu (46 m) olarak sıralanmaktadır (İBB, 2020, s. 20; Ayhan, 2018, s. 294).

Araştırma sahasının sınırlarını oluşturan iki önemli su havzası bulunmaktadır. Bunlardan birincisi 7,5 km uzunluğuyla Haliç Körfezi'dir. Haliç, ilçenin kuzeydoğu sınırını oluşturmaktadır (Biricik, 1998, s. 21). Tarih boyunca sosyo-kültürel, ekonomik ve askerî işlevleriyle öne çıkan bu havza, ilçe için bir doğal sınır oluşturmakla birlikte, sunduğu ulaşım ve ticaret olanakları sayesinde sosyo-ekonomik gelişimin önemli bir bileşeni olmuştur. İlçeyi kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda takip eden Haliç, İstanbul Boğazı'na ve Marmara Denizi'ne açılmasıyla birlikte bölgenin stratejik önemini de güçlendirmektedir (Harita 2.1). İlçe sınırlarını oluşturan ikinci su havzası ise Marmara Denizi'dir. Marmara Denizi çalışma sahasının güney sınırını oluşturmaktadır. Yaklaşık 240 km uzunluğu ve 11.500 km² yüz ölçümüyle İstanbul'u Karadeniz'e ve Ege Denizi dolayısıyla Akdeniz'e bağlayan bir iç denizdir (Koncagül, Erdem Dülger, & Yinanç, 2022, s. 75). İlçe sınırlarının önemli su havzaları ile kesişmesi yıllar içinde beşerî ve ekonomik açıdan önemli bir coğrafi mekân haline gelmesinde etkili olmuştur.

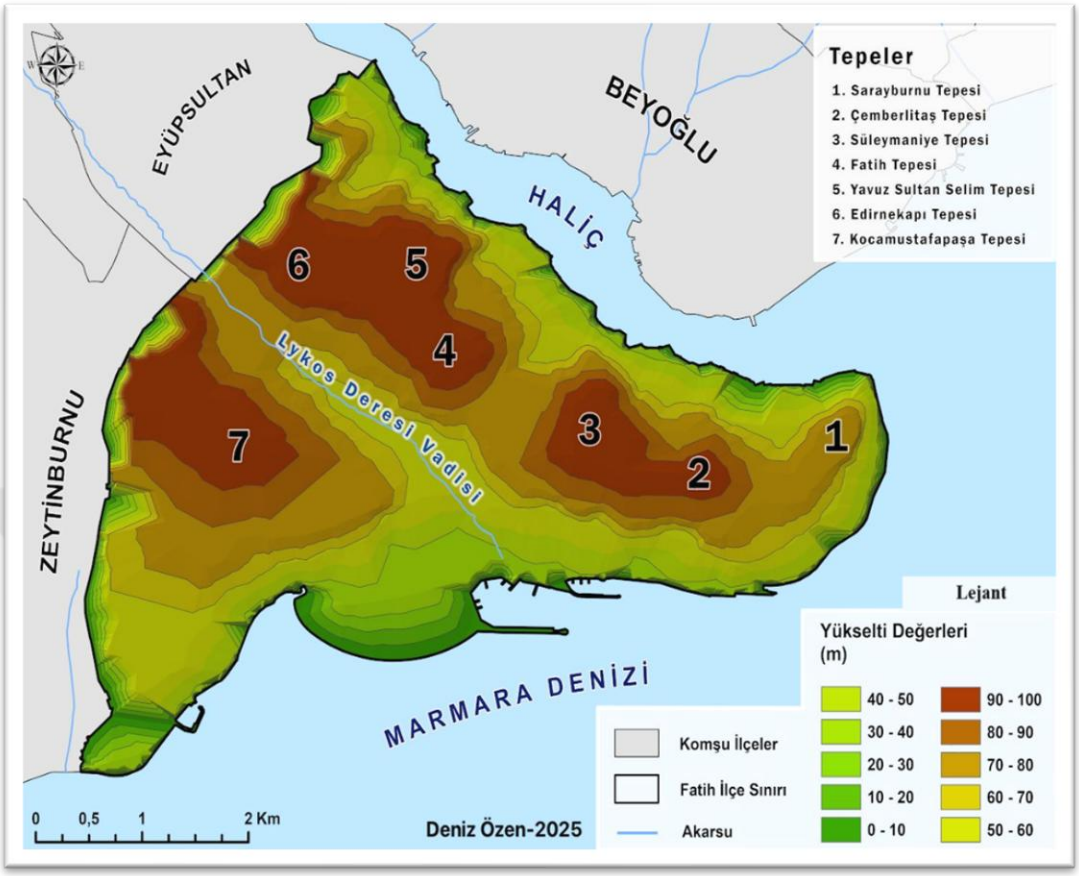
7 tepe üzerine kurulu olan Fatih ilçesi, toplam 57 mahalleden oluşmaktadır. Bunlar: Seyyid Ömer, Hırka-i Şerif, Şehremini, Kocamustafapaşa, Akşemsettin, Mevlanakapı, Derviş Ali, Ayvansaray, Yavuz Sultan Selim, Sümbül Efendi, Yedikule, Silivrikapı, Balat, Zeyrek, İskenderpaşa, Molla Gürani, Atikali, Topkapı, Karagümrük, Ali Kuşçu, Haseki Sultan, Aksaray, Cerrahpaşa, Cibali, Nişanca, Küçük Ayasofya, Muhsine Hatun, Şehsuvar Bey, Katip Kasım, Binbirdirek, Kalenderhane, Emin Sinan, Cankurtaran, Saraç İshak, Mollahüsrev, Hoca Gıyasettin, Sultan Ahmet, Mimar Hayrettin, Hacı Kadın, Süleymaniye, Demirtaş, Kemal Paşa, Mimar Kemalettin, Yavuz Sinan, Alemdar, Hoca Paşa, Mesih Paşa, Taya Hatun, Mollafenari, Balabanağa, Rüstem Paşa, Mercan, Hobyar, Sururi,a Beyazıt, Tahtakale, Sarıdemir Mahalleleridir (Harita 2.1).

2.1.2. Jeomorfolojik Özellikler

Jeomorfolojik özellikler; yükseklik, bakı, eğim, jeolojik yapı, depremsellik gibi çeşitli alt başlıklarda incelenmektedir. Bu unsurlar, arazilerin fiziksel görünümünü şekillendirirken aynı zamanda sosyo-ekonomik ve kültürel özelliklerini de etkilemektedir. Tümertekin ve Özgüç'e (2014) göre kent, kurulduğu arazinin özelliklerini özümser. Bu doğrultuda araştırma sahasının jeomorfolojik özelliklerinin ortaya konması, beşerî unsurların anlaşılmasına önemli bir zemin sunmaktadır (Tümertekin & Özgüç, 2014, s. 433).

2.1.2.1. Yükselti, Eğim ve Bakı

Marmara Bölgesi, Çatalca-Kocaeli Bölümü'nde yer alan Fatih ilçesi günümüzde Bayrampaşa Deresi olarak bilinen fakat içi doldurularak caddeye dönüşen geniş bir vadiden ve geniş tepe düzlüklerinden oluşan morfolojik bir yapıya sahiptir (Şahin, 2008, s. 5). Bölgenin topografyasına bakıldığında üç farklı sırt dikkat çekmektedir. Bunlar; Edirnekapı-Fatih-Beyazıt, Topkapı-Aksaray ve Sarayburnu-Sultanahmet sırtlarıdır. Edirnekapı-Fatih-Beyazıt sırtı kuzeybatı- güneydoğu yönlüdür. Sırtın en yüksek kısmı +76 metre ile Edirnekapı'dır. Topkapı-Aksaray sırtı da benzer şekilde kuzeybatı-güneydoğu doğrultusundadır. Sırtın ortalama yüksekliği +55 metredir. Edirnekapı-Fatih-Beyazıt ve Topkapı-Aksaray sırtları Bayrampaşa Deresi ile ayrılmaktadır. Üçüncü olarak görülen Sarayburnu- Sultanahmet sırtı ise kuzeydoğu-güneybatı doğrultusu ile diğerlerinden farklılaşmaktadır. Sırtın en yüksek kısmını +45 metre ile Sarayburnu oluşturmaktadır (Harita 2.2) (İnce, 2005, s. 116-117).

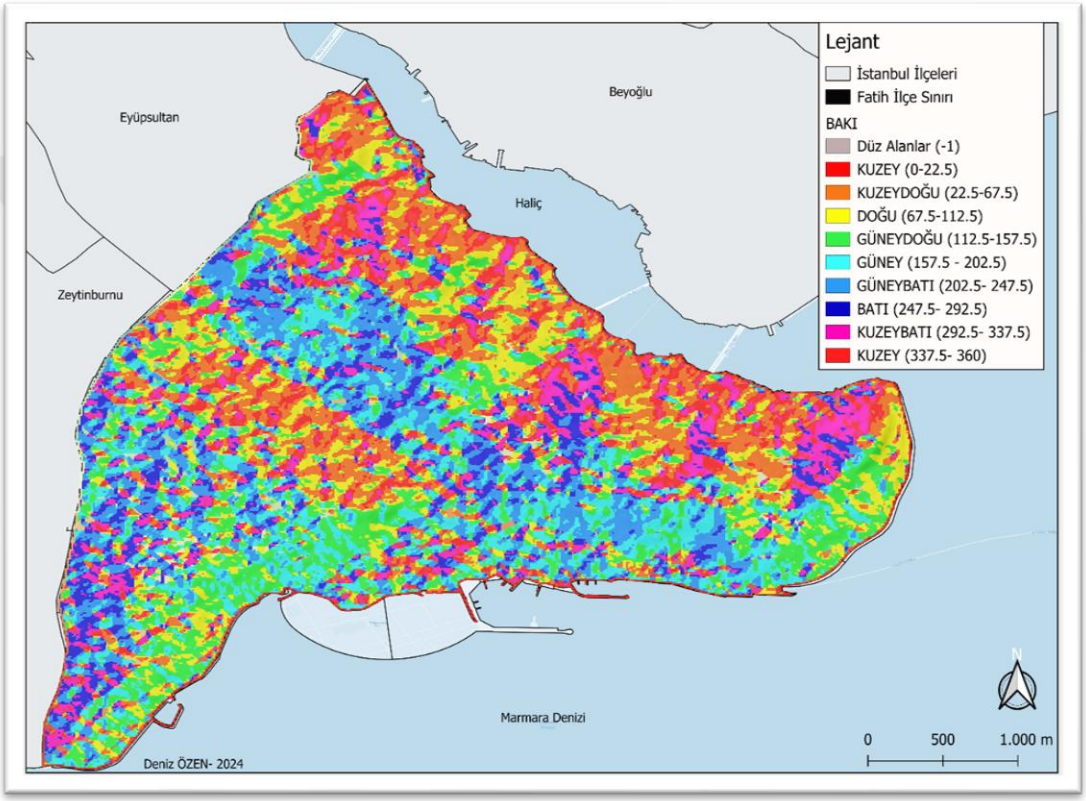


Harita 2. 2: Fatih İlçesi Topografya Haritası.

Bölgenin yükselti basamakları kuzeyden güneye doğru alçalmaktadır. İlçenin en yüksek kesimi 76 metredir. Harita 2.2 incelendiğinde, bölgenin topografyasında etkili olan unsurlar arasında üç farklı sırt, eski Bayrampaşa Deresi'nin yer aldığı vadi, Haliç ve Marmara Denizi kıyıları olduğu görülmektedir.

Bakı, herhangi bir alanda güneş ışınlarının geliş açısına bağlı olarak ısınma ve soğuma dinamiklerini etkiler. Aynı zamanda radyasyon miktarı ile güneşlenme süresi üzerinde farklılıklara sebep olmaktadır. Bu nedenle bakının alanların mikro iklim koşullarını etkilediği söylenebilmektedir. Şehirlerin kuruluş ve gelişim evrelerinde coğrafi bir unsur olarak bakı önemli bir yer tutmaktadır. Örneğin eğimli arazilerde güneye bakan yamaçların daha fazla güneş ışını alması tarımsal verimliliği veya konut seçimini etkilemektedir (Uğur & Aliağaoğlu, 2024, s. 157). Bakı, sadece ısınma veya radyasyon miktarını etkilemekle kalmayıp bölgelerin ekolojik dengesine de tesir ederek, geniş çaplı çevresel ve sosyo-ekonomik sonuçlara sebep olur. Araştırma sahasının bakı sınıflandırması incelendiğinde en yüksek oran %15,42 ile güneydoğu,

en düşük oran %2,93 ile düz alanlara aittir (Harita 2.3). İlçede güneydoğuya bakan yamaçların fazlalığı çeşitli avantajlar ve dezavantajlar sağlamaktadır. Örneğin güneş ışınlarını daha fazla alan bölgede tarımsal verimlilik, güneş enerjisinden faydalanma imkânı artarken; yangın riski, kuraklık gibi risklerde beraberinde artabilir. Bu bağlamda, Yedikule, Silivrikapı, Mevlanakapı, Kocamustafapaşa güneş ışınlarını daha fazla alarak tarımsal verimliliğini arttıran mahallelerdendir.

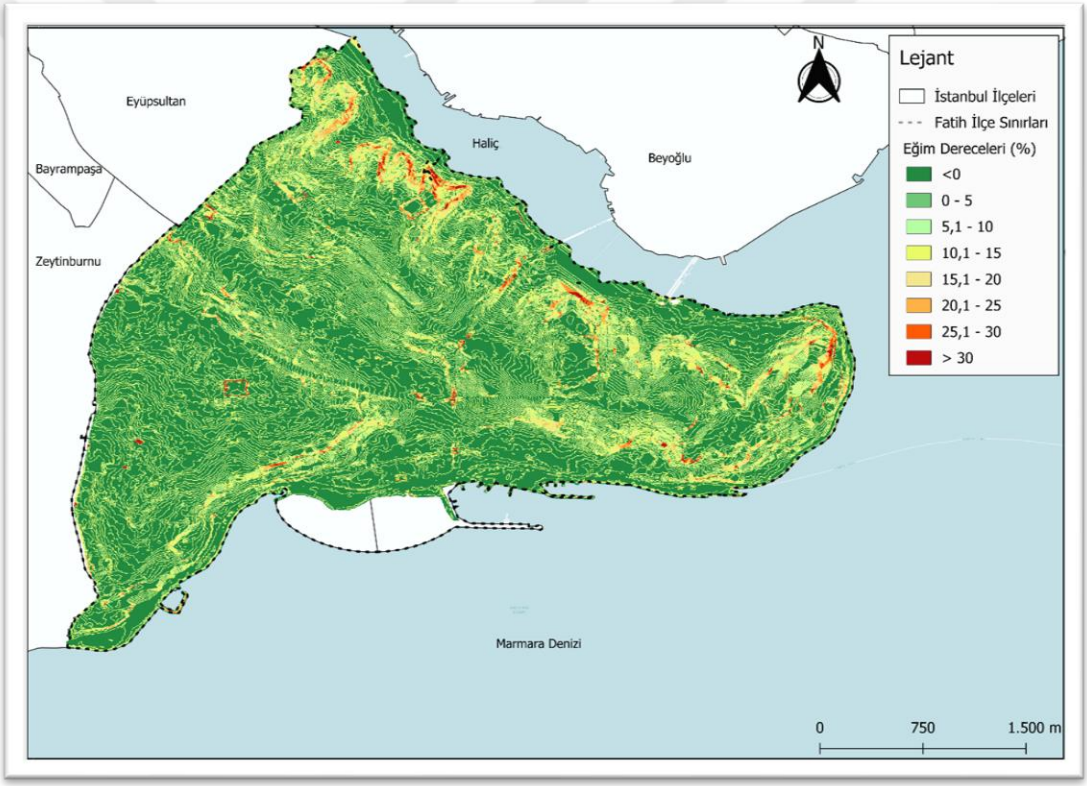


Harita 2. 3: Fatih İlçesi Bakı Haritası.

Arazilerin eğim derecesi tıpkı yükselti gibi yüzeyin görünüşünü ve kullanımını olumlu ve olumsuz etkilemektedir, Yüksek eğimli alanlarda heyelan riski artarken, düşük eğimli arazilerde sel ve taşkın riski daha belirgin hâle gelmektedir. Buna karşılık, eğimin yüksek olduğu alanlarda bazı tarımsal faaliyetlerin sürdürülebildiği, düşük eğimli alanlarda ise şehirleşmenin daha kolay geliştiği görülmektedir (Tekeş & Cürebal, 2019, s. 5-10).

Araştırma sahasının eğim derecelerine bakıldığında, yüksek eğime sahip olan yerlerin kuzeyde Haliç'e, güneyde ise Marmara Denizi'ne bakan kısımlar olduğu görülmektedir (Harita 2.4). Bölgenin ortalama eğim derecesi %5, maksimum eğim

derecesi ise %33'tür. Şehirleşme açısından en elverişli eğim koşullarının %10'un altında olduğu kabul edildiğinde, ilçe genelinde yerleşme ve yapılaşma için uygun alanların önemli bir yer tuttuğu görülmektedir. Bu eğim koşulları, yapılaşmanın yanı sıra ticaret, ulaşım ve diğer kentsel faaliyetlerin gelişmesine de olanak tanımıştır. İlçede şehirleşmenin yoğunlaşmış olması, bu fiziki koşulların kentsel kullanım açısından elverişli olduğuna işaret etmektedir (Uğur & Aliağaoğlu, 2024, s. 158). Saha alanı şehirleşme için uygun bir kategoride yer alsa da eğim derecelerinin yüksek olduğu alanlarda deprem, heyelan gibi doğal afetlerin hasar verme potansiyeli de büyümektedir.



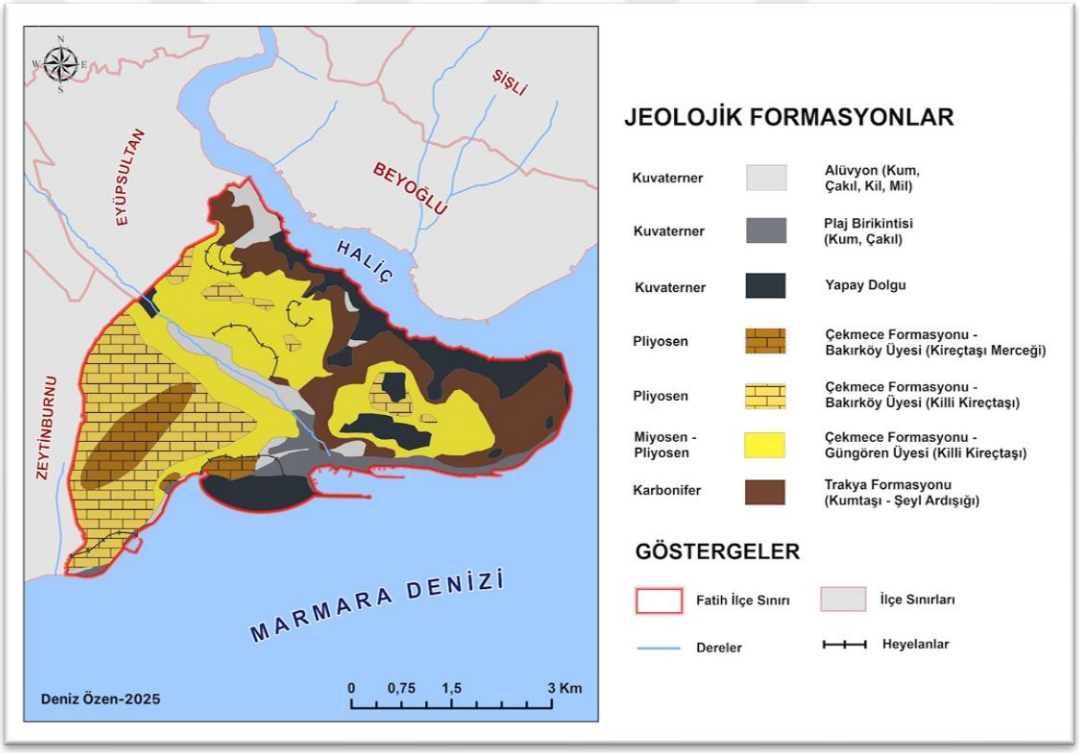
Harita 2. 4: Fatih İlçesi Eğim Haritası.

Bölgenin yükselti ve eğimini etkileyen en önemli faktörlerden birinin litolojik yapı olduğu söylenebilir. Örneğin grovak kayalarının (Trakya Formasyonu) bulunduğu alanlarda yükseltinin fazla olduğu, marn-kireçtaşların (Bakırköy Formasyonu) bulunduğu alanlardaysa yayvan ve yataya yakın sırt düzlükleri olduğu görülmektedir (Harita 2.5). Litolojik yapının yanı sıra tektonik hareketlerin de yükselti ve eğim dereceleri üzerinde etkili olduğu bilinmektedir. Örneğin Edirne-Fatih-Beyazıt sırtının Haliç'e bakan kuzeydoğu kısımlarında eğimin fazla olmasının nedeni yalnızca Trakya

formasyonuna ait aşınmaya meyilli kayaçların varlığı değil düşey fayların zaman içindeki tektonik hareketlerin de olduğu görülmektedir (İnce, 2005, s. 117-122).

2.1.2.2. Jeolojik/Litolojik Yapı

Araştırma sahasının jeolojik yapısı incelendiğinde; Trakya Formasyonu (Ct), Çekmece Formasyonu- Güngören üyesi (Tçg), Çekmece Formasyonu- Bakırköy üyesi (Killi Kireçtaşı) (Tçb), Çekmece Formasyonu- Bakırköy Üyesi (Kireçtaşı Merceği) (Tçbk), yapay dolgu (Yd), plaj birikintisi (Qp) ve Alüvyon (Qal) olmak üzere 8 farklı formasyon görülmektedir. En eski kayaçlar Karboniferde kumtaşı-şeyl ardalanmasının oluşturduğu Trakya formasyonuna aittir.



Harita 2. 5: Fatih İlçesi Jeoloji Haritası.

İlk olarak 1864 yılında Tchihatcheff tarafından Fosilsiz şeyl ve kumtaşları olarak adlandırılan Trakya Formasyonu, literatüre Thrazische Serie olarak geçmiştir. 1970'li yıllara kadar farklı bilim insanları tarafından kullanılan bu isim, 1971 yılında Kaya (1971) tarafından Trakya Formasyonu adını almıştır (Ataş, 2012, s. 39). Formasyon genellikle şeyl ve şeylden daha az olmak üzere polijenik konglomera, kalkerli şeyl, kireçtaşı, kuvars-konglomera ve çeşitli kumtaşlarından (Grovak gibi)

oluşmaktadır (Kaya, 1971, s. 158-159). Alt karbonifer yaşlı Trakya formasyonu, araştırma sahasının en eski birimini oluşturur ve alanın doğu ve kuzeydoğu kesimlerinde görülür. Harita 2.5'te kahverengi ile gösterilen Trakya Formasyonu Ayvansaray, Balat, Fener ve Cibali üzerinden Unkapanı ve Süleymaniye çevresine kadar uzanır. Bölgede KB-GD ve KD-GB yönlü gelişen faylar grovakların yüzeylenmesinde etkin rol oynamıştır (İnce, 2007, s. 164).

Üst-miosen yaşlı Çekmece formasyonu sahanın diğer büyük jeolojik formasyonunu meydana getirmektedir (Özgül et al., 2005, s. 54). Çalışma sahasında Çekmece Grubu; Bakırköy- Kireçtaşı Merceği, Bakırköy- Killi Kireçtaşı, Güngören olarak üç farklı üyeye ayrılmıştır (Harita 2.5).

Kil ve marnlardan oluşan Güngören üyesi adını Güngören semtinden almıştır. Formasyonun içindeki hayvan fosilleri arasında bulunan mollusk fosillerine göre yaşın Geç Miyosen olduğu tespit edilmiştir (Lom et al., 2016, s. 189; Özgül et al., 2005, s. 54; Özçilingir, 2018, s. 23). Güngören üyesi, çalışma sahasında özellikle Silivrikapı, Mevlanakapı, Karagümrük, Topkapı ve Yedikule çevresinde görülmektedir (Harita 2.5). Özellikle Yedikule etrafında formasyon 120-140 m kalınlığa ulaşmaktadır. Fakat kentleşmenin artışı formasyonun yüzeyde görülmesini engellemektedir (Özgül et al., 2005, s. 56-57).

Bakırköy üyesi adını mactralı kalkerlerin bolca bulunduğu Bakırköy semtinden almıştır (Özgül et al., 2005, s. 57). Formasyon içeriğine bakıldığında, makrofosil içerikli marn ve kireçtaşları görülmektedir. İçerdiği kireçtaşları beyaz, kirli beyaz veya sarımsı renkli, Mactra fosilli, gözenekli, tebeşirimsi bir yapıya sahiptir (Şahin, 2008, s. 15; Lom et al., 2016, s. 189). Bakırköy formasyonu acı su ortamında gelişmiştir. Fakat melanopsis ve Unio gibi fosillerin de içinde bulunması çökelimin zaman zaman tatlı su ortamında da olduğunu göstermektedir. Araştırma sahasında Killi Kireçtaşı ve Bakırköy- Kireçtaşı Merceği olarak iki farklı litolojik özellik gözlenmektedir. Yedikule, Kazlıçeşme ve Samatya'nın iç kesimlerinde killi kireçtaşları; Marmara kıyısı boyunca Samatya, Cerrahpaşa, Kumkapı ve Yenikapı sahil kesimlerinde Kireçtaşı Merceği gözlenmektedir (Harita 2.5).

Araştırma sahasındaki diğer jeolojik formasyonlar ise Kuaterner'de oluşmuş yapay dolgu, plaj birikintisi ve alüvyonlardır. Alüvyon saha genellikle Haliç kıyılarında ve Bayrampaşa Dere havzası tabanında görülmektedir. Bu bölgelerde kum,

mil ve boyu çoğunlukla 10 cm'yi geçmeyen çakıllı alüvyon birikintiler gözlenmektedir. Plaj birikintileri Marmara Denizi'ne kıyısı bulunan ilçenin güney kesiminde Samatya ve Yenikapı sahil bölgelerinde görülmektedir. Son olarak da çalışma sahasında yapay dolgu alanları görülmektedir. Bu formasyon genellikle Yenikapı, Kumkapı Sahil, Cerrahpaşa Sahil kısımlarında görülmektedir. Özellikle Yenikapı Sahil dolgu alanı en bilinenleri arasındadır (İBB, 2020, s. 30-31).

2.1.2.2.1. Depremsellik

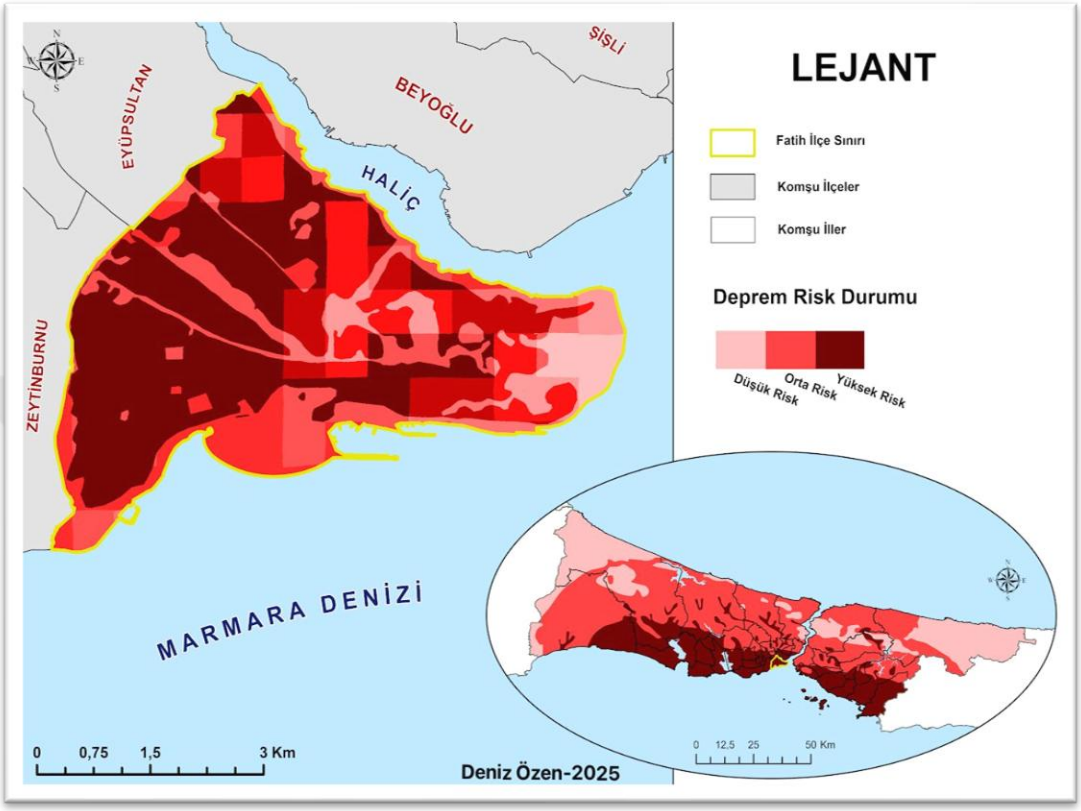
Yaklaşık 28 milyon kişinin[1] yaşadığı Marmara Bölgesi, ekonomik potansiyeli, nüfus yoğunluğu, sosyo-kültürel çeşitliliği ve jeopolitik konumu itibarıyla Türkiye genelinde önemli bir noktadadır. Ancak bölge aynı zamanda Kuzey Anadolu Fay Zonu nedeniyle yüksek deprem riskine de sahiptir. Kuzey Anadolu Fay Zonunun (KAFZ) önemli bir kısmının Marmara Denizi'nde yer alması, yıllar içinde bölgenin yıkıcı depremlerle sarsılmasına neden olmuştur. Bununla birlikte, bölgenin bünyesinde bulundurduğu demografik, sosyal, kültürel ve ekonomik potansiyelse yaşanan ve yaşanabilecek depremlerin yıkıcı etkisini arttırmaktadır (Ürekli, 2010, s. 101).

Kuzey Anadolu Fay Zonu Saros Körfezi-Karlıova arasında doğu-batı yönlü bir hat olarak uzanmaktadır. Ege Denizi'nin kuzeyinden Türkiye'nin doğusuna kadar uzanan zon yaklaşık 1200 km uzunluğa sahiptir. Doğrultu atımlı ve sağ yönlü bir fay olmakla beraber fayın düşey atılımları da bulunmaktadır. Faya bağlı olarak hat boyunca parçalanmış-ezilmiş kayaçlar, sıcak ve soğuk su kaynakları, baraj gölleri görülmektedir. Fay zonu birçok parçadan oluşmakta ve bölgeden bölgeye 500-1000 m genişliğe ulaşmaktadır (Ketin, 1969, s. 5). KAFZ, Marmara Denizi'nde kuzey ve güney olmak üzere iki ana kola ayrılmaktadır. Kuzey kolu Marmara Denizi boyunca devam ederken; güney kolu Marmara Denizi'nde güneybatı doğrultusunda Ege Denizi'ne uzanmaktadır (Kartal, Kadirioğlu, & Zünbül, 2015, s. 2).

Marmara Denizi'nden geçen KAFZ, çalışma sahası için de riskli bir alan oluşturmaktadır. Harita 2.6 incelendiğinde, Fatih'in 1. Derece riskli alan sınırları içinde yer aldığı görülmektedir. Mahalle düzeyinde bakıldığındaysa; yüksek riskli alanlar Karagümrük, Cerrahpaşa, Yedikule, Ali Kuşçu, Kocamustafapaşa, Samatya

[1] 2024 TÜİK verilerine göre.

mahalleleri, orta riskli alanlar Zeyrek, Yavuz Sultan Selim, Alemdar, düşük riskli alanlar Cankurtaran, Hocapaşa gibi örneklendirilebilir.



Harita 2. 6: İstanbul Deprem Bölgeleri Risk Haritası.

Araştırma sahasında tarih boyunca birçok kez büyük depremler yaşanmıştır. Aletsel dönem öncesi deprem tarihine bakıldığında araştırmacılar, İstanbul'un fethinden önce gerçekleşen depremler hakkında farklı tespitlerde bulunmuşlardır. Demirkent'in (2000) Bizans kaynaklarından elde ettiği bilgilere göre, kayıtlara geçen ilk deprem M.S. 342 yılında gerçekleşmiştir (Demirkent, 2000, s. 52). Ambraseys ve Finkel'in Marmara Denizi'nde keşfedebildiği ilk deprem ise M.S. 32 yılına aittir. Ambraseys ve Finkel deprem hakkındaki bilgileri meydana gelen tsunamiye dair kayıtlar üzerinden değerlendirmiştir. Dolayısıyla güvenilirliği tartışılabilmektedir (Ambraseys & Finkel, 1991, s. 535). Kadıoğlu ise Türk ve İslam kaynaklarına göre ilk depremin M.S. 400 yılında gerçekleştiğini belirtmiştir (Kadıoğlu, 2023, s. 59). Marmara bölgesinde İstanbul'un fethinden sonra ortaya çıkan ilk şiddetli depremse 16 Ocak 1489 yılında gerçekleşmiştir. Osmanlı tarihi boyunca kayda alınan önemli depremler ise sırasıyla 1509, 1766 ve 1894'tür (Ürekli, 2010, s. 102–103; Ambraseys

& Finkel, 1991, s. 537–539). Cumhuriyet dönemi sonrası ise kayıtlara geçen en büyük ve şiddetli deprem 7.8 Mw büyüklüğündeki 1999 Gölcük depremidir (Şenol, 2020, s. 632).

Bölgede gerçekleşen depremlerin tarihleri hakkında farklı görüşler olmasına rağmen ortak kanı depremlerin kentlerin gelişiminde büyük bir etkisi olduğudur. Tarihi Yarımada'nın kentsel gelişimi de bölgede yaşanan sismik hareketlerden oldukça etkilenmiş gerek konut alanlarında gerekse cami, kilise, saray gibi kültürel alanlarında birçok kez hasara uğramış ve restorasyon geçirmiştir. Örneğin 1766 depreminde Sultan Ahmet, İbrahim Paşa ve 171 cami hasar görmüş; Vezir Hanı, Hırkacılar Hanı, Şekerciler Hanı ve Baltacılar Hanı gibi bazı hanlar yıkılmış; Yerebatan Sarnıcında çökmeler meydana gelmiştir (Afyoncu & Mete, 2001, s. 86). Dolayısıyla fay hareketlerinin şehrin mimari gelişiminde ve sosyal yaşamında etkili olduğu söylenebilir.

2.1.3. İklim Özellikleri

İklim, sınırları belirli bir arazide uzun yıllar boyunca yaşanan hava olayları şeklinde tanımlanmaktadır (Erol, 2014, s. 10). Sıcaklık, yağış, rüzgâr, nem gibi çeşitli bileşenler iklimin temel unsurlarını oluştururken arazilerin klimatolojik yapısını da ortaya koyar (Doğanay, 2017, s. 247). Köppen- Geiger iklim sınıflandırmasına göre, Türkiye'de en yaygın iklim tipi kışları ılıman nemli orta enlem iklim tipidir. Sınıflandırmaya göre C harfi ile temsil edilen bu tip; kıyı kesimleri, Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin büyük bir bölümünde görülmektedir[2] (Peel, Finlayson, & McMahon, 2007, s. 1641). Köppen- Geiger iklim sınıflandırmasına göre İstanbul ili, kışları ılıman nemli orta enlem iklim tipi (C) kategorisinde yer almaktadır. Bu tip Türkiye'de 4 alt tipe ayrılmaktadır. Araştırma sahası ise Csa ile ifade edilen kışları ılık geçen yazları ise çok sıcak olan Akdeniz alt iklim tipine sahiptir (Öztürk, Çetinkaya, & Aydın, 2017, s. 23).

Araştırma sahasının iklim özellikleri incelendiğinde, Fatih Deniz Bilimleri Enstitüsü İstasyonu, 2007-2023 yılları sıcaklık, yağış, nem ve rüzgâr verilerine

[2] Köppen-Geiger'e göre, Türkiye aynı zamanda kurak iklim (B) ve kışları soğuk nemli orta enlem iklim tipine (D) sahiptir. Sınıflandırmaya göre Türkiye'de nemli tropikal (A) ve polar (E) iklim tipleri görülmemektedir. Bkz.: M. C. Peel, B. L. Finlayson, T. A. McMahon, "Updated world map of the Koppen-Geiger climate classification", **Hydrology and Earth System Science**, No: 11, 2007.

erişilmiştir. Veriler, T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Meteoroloji Genel Müdürlüğünden (MGM) alınmıştır.

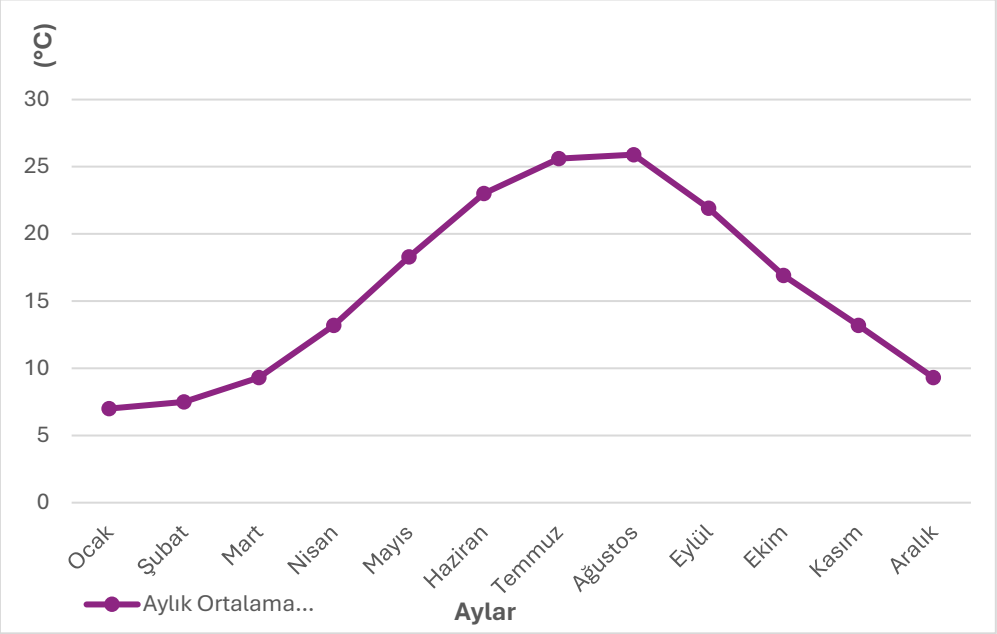
2.1.3.1. Sıcaklık

Çalışma sahasının sıcaklık değerleri incelendiğinde, yıllık ortalama sıcaklık değeri 15,9 ℃ olarak kaydedilmiştir. İlçenin maksimum sıcaklık değerinin 40,5℃ olduğu, minimum sıcaklık değerininse -4,9℃ olduğu görülmektedir. En yüksek sıcaklık değerine temmuz ayında, en düşük sıcaklık değerine ise ocak ayında ulaşıldığı görülmektedir (Tablo 2.1). Aylık ortalama sıcaklık değerlerine bakıldığında ilçenin en yüksek sıcaklığa ulaştığı ay 25,9℃ ile ağustos, en düşük sıcaklığa ulaştığı ay ise 7,0℃ ile ocak olarak belirlenmiştir.

Tablo 2. 1: Fatih İlçesi Aylık ve Yıllık Ortalama Sıcaklık Değerleri (°C) (2007 – 2023).

Parametre	Rasat S. (Yıl)	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	YILLIK
Maksimum Sıcaklık (°C)	17	20,7	23,5	27,4	29,9	35,2	39,2	40,5	37,7	36,5	34,1	27,8	23,9	40,5
Minimum Sıcaklık (°C)	17	-4,9	-3,8	-3,3	2,8	6,0	12,8	16,0	15,6	10,5	4,6	1,0	-1,6	-4,9
Ortalama Sıcaklık (°C)	17	7,0	7,5	9,3	13,2	18,3	23,0	25,6	25,9	21,9	16,9	13,2	9,3	15,9

Tablo 2.1'de aylık sıcaklık değerleri incelendiğinde kasım, aralık, ocak, şubat, mart ve nisan ayları ortalama sıcaklık değerleri yıllık ortalama sıcaklık değerinden daha düşük seyrettiği görülmektedir. Mayıs, haziran, temmuz, ağustos, eylül ve ekim ayları ortalama sıcaklık değerleri ise yıllık ortalama sıcaklık değerinden daha yüksektir. Şekil 2.1'e göre; çalışma sahasında yaz aylarında sıcaklık artışı, kış aylarında ise sıcaklık düşüşü görülmektedir. Bu bağlamda mevsimlere bağlı olarak sıcaklık değerlerinin değiştiği söylenebilir.



Şekil 2. 1: Fatih Deniz Bilimleri Enstitüsü İstasyonu Aylık Ortalama Sıcaklık Grafiği (2007- 2023).

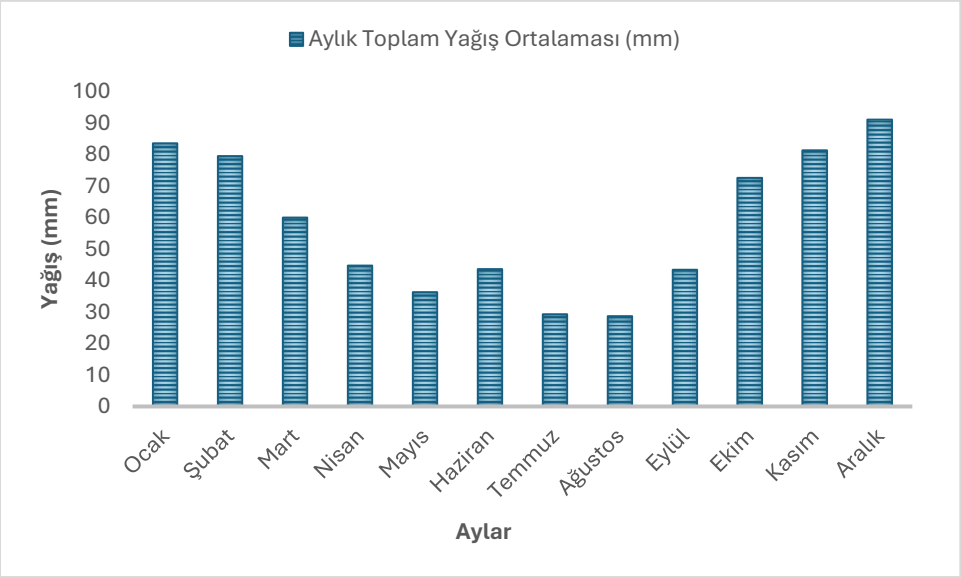
Araştırma sahasının Marmara Denizi, Haliç Körfezi gibi önemli su havzalarına olan yakınlığı iklimi üzerinde de yumuşatıcı bir etkiye neden olmaktadır. Aynı zamanda ilçenin yüksek bir topografik özellikte olmaması denizel kütlelerin kıyılardan iç kesimlere doğru ilerleyebilmesine neden olmaktadır. Fakat ilçenin yıllık ortalama sıcaklık değerleri İstanbul ili geneli yıllık ortalama sıcaklık değeri (15,3°C) ile kıyaslandığında daha yüksek olduğu görülmektedir. İlçenin buharlaşma oranlarına bakıldığında ise yaz aylarının kış aylarına kıyasla daha yüksek olduğu söylenebilir.

2.1.3.2. Yağış ve Nemlilik Özellikleri

Tablo 2. 2: Fatih İlçesi Aylık ve Yıllık Ortalama Toplam Yağış (mm) (2007-2023).

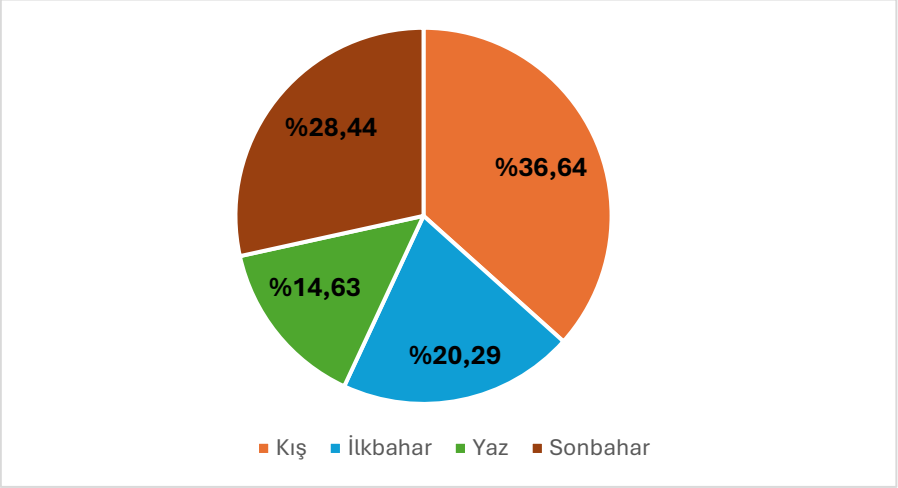
Parametre	Rasat S. (Yıl)	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	YILLIK
Aylık Toplam Yağış Ortalaması (mm)	17	83,66	79,6	59,98	44,78	36,13	43,61	29,29	28,65	43,46	72,62	81,35	91,1	694,22

Fatih'te yer alan İstanbul Deniz Bilimleri Enstitüsü'nden alınan yağış verileri incelendiğinde, ortalama yıllık toplam 694,22 mm yağış düştüğü görülmektedir. İlçede en yüksek yağış 91,10 mm ile aralık ayında, en düşük yağış ise 28,65 mm ile ağustos ayında tespit edilmiştir (Tablo 2.2). İlçenin yağış verilerinde; yükselti özellikleri, denizel etki, çeşitli hava kütleleri, basınç, bakı gibi çeşitli coğrafi unsurlar etkili olmaktadır.



Şekil 2. 2: Fatih İlçesi Aylık Toplam Yağış Ortalaması (mm) (2007- 2023).

Şekil 2.3 incelendiğinde görülmektedir ki yağış en çok kış mevsiminde düşmektedir. Şekil 2.3'e göre, kış mevsimi %36,64 ile en çok yağış alan mevsim konumundadır. Ardından sırasıyla %28,44 ile sonbahar, %20,29 ile ilkbahar ve %14,63 ile yaz mevsimi gelmektedir. Bu durum tipik Akdeniz ikliminin varlığını göstermektedir. Aynı zamanda Şekil 2.2'ye bakıldığında yağışların düzenli bir dağılımda olmadığı dolayısıyla düzensiz bir yağış rejimine sahip olduğu görülmektedir.



Şekil 2. 3: Fatih İlçesi Yağışın Mevsimlere Göre Dağılımı (%) (2007- 2023).

Tablo 2. 3: Fatih İlçesi Aylık ve Yıllık Yağışlı Gün Sayısı Ortalaması (mm) (2007-2023).

Parametre	Rasat S. (Yıl)	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	YILLIK
Aylık Yağışlı Gün Sayısı Ortalaması	17	14,94	13,18	12,94	10,12	8,82	7,12	3,82	3,18	7,06	11,47	11,41	14,59	118,65

Tablo 2.3 incelendiğinde ilçenin yıllık ortalama 118,65 gün yağışlı olduğu görülmektedir. Aylık ortalama yağış tablosunda (Tablo 2.2) aralık ayı en çok yağışa sahip olan ay olarak tespit edilse de Tablo 2.3'e göre ocak ayı yıl içinde en çok yağışlı güne sahip olan aydır. Buna karşılık, ağustos hem aylık toplam yağış miktarı hem de yağışlı gün sayısı bakımından yılın en düşük değerlerine sahip ayı oluşturmaktadır (Tablo 2.2; Tablo 2.3).

Tablo 2. 4: Fatih İlçesi Aylık ve Yıllık Ortalama, Maksimum ve Minimum Nispi Nem Oranı (2007- 2023).

Parametre	Rasat S. (YIL)	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	YILLIK
Aylık Ortalama Nispi Nem (%)	17	77,4	77,1	73,6	68,4	68,6	67,8	65,9	68	69,7	77,5	78	77,4	72,5
Aylık Maks. Nispi Nem Ortalaması (%)	17	95	95,3	94,9	94,6	94,9	94,2	93,9	94,6	95,1	95,3	95,5	94,8	94,8
Aylık Min. Nispi Nem Ortalaması (%)	17	40,1	34,8	27,7	19,4	22,8	24,7	24,6	27	25,6	36,3	38,3	42,3	30,3

Araştırma sahasının nispi nem oranları incelendiğinde; yıllık maksimum %94,8, minimum %30,3 oranında bir nispi nem yüzdesi tespit edilmiştir (Tablo 2.4). Aylık nispi nem oranlarına bakıldığındaysa %78,0 ile kasım ayı en yüksek yüzdeye, %65,9 ile temmuz ayı en düşük yüzdeye sahip aylar olarak görülmektedir. Tablo 2.4'e göre kış mevsimi nem oranlarının yüksek olduğu yaz mevsiminde ise nem oranlarının görece düştüğü anlaşılmaktadır. Nem oranının düşük veya yüksek olmasının belirli avantajları ve dezavantajları bulunmaktadır. Bu noktada söylenebilir ki, ilçede kış mevsiminde yüksek olan nispi nem sayesinde bitkiler daha az su kaybetmekte ve don olayı önlenebilmektedir. Yaz mevsiminde nispi nemin düşüklüğü ise yangın riskini arttırmaktadır.

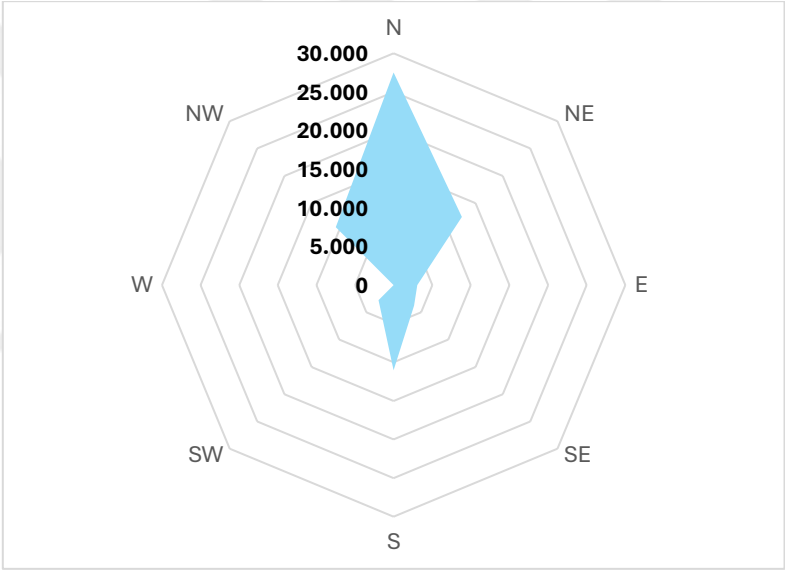
2.1.3.3. Rüzgâr Yönü ve Hızı

Fatih'te yer alan İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri Enstitüsü'nden alınan veriler neticesinde görülmektedir ki Fatih ilçesi yıllık ortalama rüzgâr hızı 2,1'dir. Rüzgâr hızının en yüksek olduğu ay şubat, en düşük olduğu ay ekim olarak ölçülmüştür (Tablo 2.5).

Tablo 2. 5: Fatih İlçesi Aylık ve Yıllık Ortalama Rüzgâr Hızı (2007- 2023).

Parametre	Rasat S. (YIL)	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	YILLIK
Aylık Ortalama Rüzgâr Hızı (m/s)	17	2,4	2,5	2,3	2,2	1,9	1,9	2,0	2,1	2,0	1,8	2,0	2,4	2,1

Şekil 2.4'te yer alan Fatih ilçesi hâkim rüzgâr yönü diyagramı incelendiğinde, ilçenin hâkim rüzgâr yönünün kuzey olduğu anlaşılmaktadır.



Şekil 2. 4: Fatih İlçesi Hâkim Rüzgâr Yönü Diyagramı (2007- 2023).

Tablo 2.6'ya bakıldığında da ilçede kuzey yönlü rüzgarların daha fazla estiği görülmektedir. Kuzey yönlü rüzgarların serinletici etkisi, yaz aylarında yüksek sıcaklık değerlerine sahip olan Fatih ilçesi için olumlu bir durum olarak görülürken kış aylarında taşıdığı soğuk hava kütleleri ile ilçede havanın daha fazla soğumasına neden olabilmektedir. İlçede aylık ortalama rüzgâr hızı en fazla 2,2 ile güneybatı yönlü rüzgarlarda tespit edilmiştir. Daha sonrasında ise sırasıyla 2,1 kuzey, 2,0 güney ve 2,0 kuzeybatı yönlü rüzgârlardır.

Tablo 2. 6: Fatih İlçesi Aylık Rüzgâr Esme Sayısı, Esme Oranı ve Ortalama Rüzgâr Hızı (m/s) (2007-2023).

Yön	Aylık Esme Sayısı	Aylık Esme Oranı %	Aylık Ortalama Rüzgâr Hızı (m/s)
N (Kuzey)	27.516	20,47	2,1
NE (Kuzeydoğu)	12.491	9,28	1,5
E (Doğu)	3.069	2,30	1,3
SE (Güneydoğu)	3.765	2,86	1,3
S (Güney)	11.040	8,30	2,0
SW (Güneybatı)	2.781	2,11	2,2
W (Batı)	764	0,58	1,7
NW (Kuzeybatı)	10.600	1,82	2,0

2.1.4. Hidrografya Özellikleri

Araştırma sahasına bakıldığında, ilçenin sınırlarını da oluşturan iki büyük su havzası görülmektedir: Haliç Körfezi ve Marmara Denizi. Günümüzde sahada akarsu veya herhangi bir doğal kaynak suyu ise bulunmamaktadır. Bu durum sahanın yüzyıllar boyunca yoğun şehirleşme ve imar faaliyetlerine maruz kalmasının doğal bir sonucudur. Fakat 1950'li yıllara kadar sahanın hem fiziki görünümü üzerinde hem de beşerî fonksiyonları üzerinde etkili olan bir akarsuyun varlığı bilinmektedir. Günümüzde ıslah edilmiş olan Bayrampaşa Deresi, sahanın gelişimi açısından önemli görülmesinden dolayı hidrografya kısmında değerlendirilecektir.

2.1.4.1. Bayrampaşa Deresi

Bölgenin bilinen tek akarsuyu Bayrampaşa Deresi'dir. Bayrampaşa Deresi uzun yıllar boyunca, Eyüp sırtlarının gerisinden başlayarak Sulukule Kapısı'ndan girer ve günümüzde Adnan Menderes Bulvarı'nın bulunduğu vadiden akarak Aksaray semtinden güneybatı yönüne doğru dönüp Marmara Denizi'ne dökülmektedir (Harita

2.7) (Dinç & Bölen, 2014, s. 108). Dere, Molla Fenari İsa Cami'ye[3] kadar yüzeyde akarken camiden itibaren yer altından akmaya başlar[4] (Mango, 2001, s. 20). Toplam uzunluğu 3,5 km[5] olan derenin debisi yüksek değildir. Yapılan çalışmalara bakıldığında, derenin Bizans döneminde Lycus, Lykos gibi farklı isimlerle anıldığı görülmektedir[6] (Millingen, 1899, s. 2), (Güngör, 2017, s. 42). Osmanlı döneminde ise 17. yy. itibarıyla Bayrampaşa Deresi veya Yenibahçe Deresi olarak adlandırılmıştır (Kuban, 1996 , s. 223). Ancak Bayrampaşa deresi daha geniş ölçüde benimsenmiş bir isimlendirme olmuştur. Güngör'e (2017) göre, derenin ismi Sadrazam Bayram Paşa'nın bölgedeki etkinliğinden ötürü kullanılmaktadır (Güngör, 2017, s. 42). Derenin yoğun bir akışa sahip olmayışı ve bir bölümünün yer altından akışı dereden faydalanma şekillerini azaltmıştır. Fakat Antik Çağ'da ,özellikle kış mevsiminde, çok güçlü aktığı bilinmektedir. Bu nedenle de denize önemli miktarda toprak taşınmıştır (Kuban, Işın, & Sakaoğlu, 1994, s. 109).

Tarih boyunca Bayrampaşa Deresi ulaşım, tarım, hizmet gibi farklı alanlarda kente fayda sağlamıştır. Doğu Roma dönemi boyunca derenin kente sağladığı faydalardan biri, taşıdığı alüvyonlar sayesinde oluşmuştur. Derenin ağız kısmında oluşan birikintiler bölgenin doğal bir liman haline gelmesine sebep olmuştur. Günümüzde Langa bostanlarının bulunduğu bölgeye tekabül eden alanda yer alan Theodosius Limanı[7], Bizans İmparatoru I. Theodosius (379–395) döneminde restore edilmiştir. Theodosius Limanı dönemin önde gelen ticari limanlarından biridir (Harita 2.7) (Çöl, 1999, s. 24).

---

[3] Eski adı Lips Manastırı Kilisesidir. 15. yy.'da camiye çevrilmiştir. Bkz.: Gülçin Kahraman, "Fenari İsa Camii'nin Osmanlı Arşiv Belgelerindeki XIX. Yüzyıl Onarım Kayıtları", **Fenari Îsa Camii Koruma ve Restorasyon 2013–2018**, Ed.: M. Sav, İstanbul, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, 2021.

[4]Kaynaklara göre derenin yer altından akması doğal akışı mı yoksa beşerî faaliyetlere bağlı mı oluşturuldu bilinmemektedir. Bkz.: Cyril Mango, "The Shoreline of Constantinople in the Fourth Century", **Byzantine Constantinople: Monuments, Topography and Everyday Life**, Ed.: Nevra Necipoğlu, Leiden, Koninklijke Brill NV, 2001.

[5]Derenin uzunluğu yıllar içinde değişime uğramıştır. Bu nedenle kaynaklarda farklı uzunluklar görülebilmektedir.

[6]Lykos kelimesi Luwi dilinde Lu-Luw sözcüğünden türemiştir. Kelime ışık- parıltı anlamına gelmektedir. Bkz.: Sinan Genim, "İstanbul ve Mimari", **Şehir ve Kültür: İstanbul**, Ed.: Ahmet Emre Bilgili, İstanbul, Profil Yayıncılık, 2015.

[7]Günümüz kaynaklarına bakıldığında, Theodosius Limanı'nın adı ve kuruluş tarihi ile ilgili belirsizlikler vardır. Bazı kaynaklara göre limanın eski ismi Eleutherios'tur ve I. Constantinus (272-337) döneminde inşa edilmiştir. Theodosisus Limanı ise doğu-batı yönünde genişletilerek restore edilmiştir. Fakat Eleutherios Limanı konumunun farklı bir nokta olduğu belirten görüşlerde vardır. Limanın kuruluş tarihininse M.S. 425'ten önce olduğu kesin bir bilgidir. Bkz.: Ufuk Kocabaş, Sait Başaran, "Theodosius Limanı'ndan Yenikapı Batıklarına", **Colloquium Anatolicum**, C.VII, 2008, s.7.



Harita 2. 7: Bizans İmparatorluğu Dönemi Konstantinopolis.

Kaynak: İBB, Atatürk Kitaplığı.

Limanın kullanılabilirliğini yitirmesi ise yine Bayrampaşa Deresinin taşıdığı alüvyonlar nedeniyle olmuştur. Yenikapı kazıları sonucunda ortaya çıkan gemi kalıntıları 7-11. yy.'lar arasına işaret etmektedir. Millingen (1899)'e göre de liman 11. yy.'dan önce kullanılabilirliğini yitirmiştir. 12. yy. itibarıyla derenin getirdiği alüvyonlar ile saha tamamen dolmuş ve tarımsal açıdan verimli olan bu arazi bostanlarla kaplanmıştır (Kocabaş, 2015, s. 7). Osmanlı İmparatorluğu süresince derenin etrafında hem tarımsal faaliyetler yapılmış hem de çeşitli mesire alanları oluşturulmuştur. Örneğin Yenibahçe hem kent içi tarımsal faaliyetlerin yapıldığı hem de mesire alanı olarak kullanılan bir mevkii olmuştur. Dönemde derenin çevresinde yetiştirilmeye başlanan enginar da paşa enginarı ismiyle ünlenmiştir (Göncüoğlu,

2022). 20.yy.'ın başlarına kadar derenin çevresinde oluşturulan bostanlar korunmuştur. 1950'li yıllara gelindiğindeyse dönemde yaşanan imar hareketleri neticesinde dere yatağı ıslah edilmiş ve Vatan Caddesi'ne[8] dönüştürülmüştür (İgüs, 2021, s. 289- 293).

2.1.4.2. Haliç Körfezi

Sahada yer alan önemli su havzalarından bir diğeri Haliç'tir. Haliç Körfezi, yüzyıllardır doğal, kültürel ve tarihi zenginliği ile öne çıkan bir merkez olmuştur. Körfez; liman, ticari merkez, kültürel alan, sanayi bölgesi gibi zaman içinde değişen farklı fonksiyonlara sahip olmuştur ve günümüzde de etkisini hala devam ettirmektedir. Doğal bir liman özelliğinde olan Haliç, İstanbul Boğazı'yla aynı dönemde, Kuaterner'de, Flandriyen transgresyonu sonrası deniz istilası sonucu oluşmuş bir riadır (Ergin, Ediger, Bodur, & Okyar, 1990, s. 135-137).

Yaklaşık 7,5 km uzunlukta olan Haliç Körfezi Alibeyköy, Kağıthane Dereleri ile beslenmektedir (Biricik, 1998, s. 21). Körfezin en geniş kısmını 700 metreye ulaşan genişliği ile Kasımpaşa- Cibali arası oluşturmaktadır. Ağız kısmı ise 1010 metre genişliğe ulaşmaktadır (Müftüoğlu, 2008, s. 1). Haliç Körfezi'nin derinliği yer yer değişmektedir. Hasköy sahil kısmında 4-5 metre derinliğe ulaşan Haliç, Sütlüce taraflarında 1-2 metre derinliğe sahiptir. Haliç'i besleyen Alibeyköy ve Kağıthane Derelerinin biriktirdiği tortullar bölgedeki derinliği etkilemiştir. Yapılan çalışmalar göstermektedir ki Haliç Körfezi'nin batı bölümü Alibeyköy ve Kağıthane derelerinin alüvyonları ile doldurulmuştur (Arslan , 2010, s. 416). Aynı zamanda sahanın yerleşme tarihine bakıldığında, derenin doldurulmasının yalnızca doğal bir süreç olmadığı, insan kaynaklı yapay dolgular, moloz yığınları gibi sebeplerle de değişmiş olduğu görülmektedir (Demirci, 2011, s. 97).

Kuzeybatı- güneydoğu doğrultulu uzanan Haliç, araştırma sahasının tarihi ve kültürel zenginliği açısından önemli bir su havzasıdır. Öyle ki körfezin bölgeye kattığı

[8] 1987'de yürürlüğe giren kanun ile Vatan Caddesi'ne Adnan Menderes Bulvarı adı verilmiştir. Fakat günümüzde hala halk arasında Vatan Caddesi kullanılmaktadır. Bkz.: "Eski Başbakanlardan Adnan Menderes ve Eski Bakanlardan Fatin Rüştü Zorlu ile Hasan Polatkan'ın İmralı'da Bulunan Mezarlarının Nakli ve İsimlerinin Bazı Tesislere Verilmesi Hakkında Kanun", **Resmî Gazete**, 06.06.1987, Sayı: 19479.

zenginlik Altın Boynuz ismini almasına sebep olmuştur[9] (Kahraman, 2002, s. 1-4). Osmanlı'da ise isim olarak Halic-i Konstantiniyye kullanılmıştır. Haliç Körfezi kıyısı Roma İmparatorluğu'nun ilk yerleşme alanıdır. Roma'dan itibaren kentin gelişimi açısından büyük önem arz etmektedir (Önem, 2006, s. 8). Bizans döneminde, kentin sahip olduğu limanlar arasından Haliç kıyısındakiler ana liman olarak görülmüştür. Aynı zamanda Bizans döneminde askeri fonksiyonları da ön planda olan bir havzadır. Osmanlı hakimiyetine geçtiğinde de Haliç'in ekonomik, askeri, kültürel fonksiyonları korunmuştur (Koldemir & Kahraman, 2020, s. 1934). Bunlara ek olarak ise Fatih Sultan Mehmet tarafından Tersane-i Amire kurularak günümüz sanayisinin temeli atılmıştır[10]. 1455'te kurulmaya başlanan Haliç Tersanesi günümüze kadar gelen yegâne yapılardandır (Baykal, 2015, s. 4). Cumhuriyet dönemi itibarıyla hızlanan kentleşme, Haliç çevresinin fonksiyonel değişimlerine sebep olmuş fakat su havzasının bölgeye kattığı değeri azaltmamıştır (Alsan, 2018, s. 207-210). Körfez günümüzde önemli sanayi yapıları ve ticari limanlarından ziyade turizm ve ulaşım fonksiyonu ile ön plana çıkmaktadır.

2.1.4.3. Marmara Denizi

Araştırma sahasının bir diğer önemli su havzası Marmara Denizi'dir. Karadeniz'i İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Ege Denizi'ne ve dolayısıyla Akdeniz'e bağlayan Marmara Türkiye'nin de tek iç denizidir. Çalışma sahasının güney sınırını oluşturan Marmara Denizi, yaklaşık 240 km uzunlukta ve 11.500 km² yüz ölçüme sahiptir (Koncagül, Erdem Dülger, & Yinanç, 2022, s. 75). Alp-Himalaya orojenez sistemi üzerinde yer alan Marmara Denizi havzası jeolojik açıdan genç ve tektonik olarak hareketli bir çöküntü alanıdır (Elbaşı & Özdemir, 2018, s. 67). Marmara'nın Karadeniz ve Akdeniz arasındaki konumu, iki katmanlı su yapısını da beraberinde getirmiştir. Üst katmanda Karadeniz'den gelen düşük tuzluluk oranına

[9] Altın Boynuz mitolojide bereketin sembolü olarak değerlendirilmektedir. Bu nitelendirmenin kökeni, ilk kez Antik Yunan kültüründe "bereket boynuzu" anlamında kullanılan ve Latince *cornu* (boynuz) ile *copia* (bereket) sözcüklerinden türeyen *cornucopia* kavramına dayandırılmaktadır. Bkz.: Semiha Altıer, "Bir Motifin Peşinden: Osmanlı Sanatında 'Bereket Boynuzu'", **Journal of History Studies**, C.X, No:7, 2018, s. 21-57.

[10] Fatih Sultan Mehmet 1455 yılında tersanenin temelini attırmıştır. Haliç-Kasımpaşa Deresi ve Camialtı meydanı arası tersane için uygun bir yer olarak seçilmiştir. Zaman içinde tersane genişleyerek Taşkızak ve Hasköy'ü de içine dahil ederek bir tersane bölgesi oluşturmuştur. Bkz.: Reşat Baykal, "1773'ten Günümüze İTÜ'de Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Mühendisliği Eğitimi", **Gidb Dergi**, No:1, 2015.

sahip ve düşük yoğunlukta sular bulunurken; alt katmanda Akdeniz-Ege'den gelen tuzlu ve yoğun sular bulunmaktadır. Bu iki katman ara yüzey adı verilen bir tabaka ile birbirinden ayrılırken dikey karışımı büyük ölçüde engellemektedir (Artüz, 2003, s. 2). Marmara Denizi'nin bu özelliği onu kirlilik açısından hassas bir konuma oturturken, insan faaliyetlerinin etkisini de daha belirgin kılmıştır (Koncagül, Erdem Dülger, & Yinanç, 2022, s. 75).

Marmara Denizi, çalışma sahası için tarih boyunca sosyo-kültürel, askeri, ekonomik birçok alanda çok yönlü faydalar sağlamıştır. Marmara Denizi güneyde doğal bir savunma hattı sunarken, kıyılarındaki limanlar ile hem ticaret hem de ulaşım alanında kente büyük bir katkı sağlamıştır (Erel, 1992, s. 87-88). Ancak insan faaliyetlerinin baskıları Marmara Denizi'ni kirlilik ve müsilaj gibi ekolojik problemlerle karşı karşıya bırakmaktadır. Marmara Denizi'nin korunması hem ulusal hem de bölgesel açıdan sürdürülebilir bir sistemin oluşturulması adına önemlidir (Ayaz, 2024, s. 21).

2.1.4.4. Yer Altı Suyu

Araştırma sahası içilebilir su bolluğu yaşayan bir bölge olmamıştır. Cumhuriyet'e kadar Bayrampaşa Deresi varlığını sürdürse de akışın azlığı, şehrin su ihtiyacını farklı bölgelerden karşılamayı zorunlu kılmıştır. Bu nedenle Roma'dan Osmanlı'ya birçok kuyu, su kemeri, çeşme, sarnıç gibi yapılar inşa edilerek su ihtiyacı giderilmeye çalışılmıştır (Uğuryol & Uğuryol, 2022, s. 207-210). Bu bağlamda yer altı suyu tarihsel süreçte saha da önemli bir yer tutmuştur.

Günümüzde ilçenin su ihtiyacı Ömerli, Kağıthane, Cumhuriyet Su arıtma tesislerinden sağlanmaktadır. İlçenin 2020 İstanbul yer altı suyu tahsis miktarına bakıldığında 126,92 hm^3 /yıl olduğu görülmektedir. İSKİ'nin hazırladığı raporda Fatih (1,92 hm^3) ve Eminönü (0,15 hm^3) ayrı ayrı değerlendirilmiştir. Buna göre araştırma sahasının yer altı suyu tahsis miktarı toplam 2,07 hm^3 /yıl olarak hesaplanmaktadır. İstanbul ili Avrupa Yakası diğer ilçelerinin tahsis değerleri kıyaslandığında saha, 10. sırada yer almaktadır (İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi, 2020, s. 113).

2.1.5. Toprak Özellikleri

Araştırma sahasının toprak özellikleri incelendiğinde, azonal toprak grubu içinde yer alan alüvyon topraklarının sıklığı görülmektedir. Haliç ve Marmara Denizi kıyılarında çokça görülen bu topraklar, organik malzeme açısından zengin, koyu gri renge sahip kil tabakalarına sahiptir. Sahanın kıyı kesimleri hariç özellikle vadi tabanlarında da alüvyal topraklar sıklıkla görülmektedir. Bu arazilerin verimli topraklar olması, bölgedeki tarımsal faaliyetlerin de önünü açmaktadır. Böylece sahanın kentsel gelişiminde önemli rol oynamaktadır. Yaklaşık 2500 yıllık tarihi geçmişe sahip olan bölge, zamanla çokça yapay dolgu alanları ile doldurulmuştur. Bu dolgu alanları genellikle kum, çakıl, moloz içeren kilden oluşmaktadır (İBB, 2007, s. 65-69). İlçenin tarihi geçmişi toprak örtüsü üzerinde çok etkili olmuştur. Yüzyıllardır şehirleşmenin yoğun bir şekilde gerçekleştiği arazide toprak örtüsü; moloz yığınları, atıklar gibi unsurlarla tahrip edilmiştir.

2.1.6. Bitki Örtüsü

Bitki örtüsü; sınırları belirli bir bölgedeki, çeşitli fiziki (iklim, topografya, toprak vb.) ve beşerî (kentleşme, sanayileşme vb.) koşulların etkisi altında şekillenen bitki toplulukları için kullanılan bir terimdir (Doğanay, 2017, s. 80). Türkiye'nin bitki örtüsü özelliklerine bakıldığında, uzun yıllar boyunca tahribe uğramasına rağmen, konumu ve coğrafi koşulların elverişliliğiyle ortaya çıkan bitki çeşitliliği dikkat çekmektedir. Avrupa-Sibirya, İran-Turan ve Akdeniz flora bölgesi olmak üzere üç fitocoğrafik sınıfa ayrılan Türkiye, yaklaşık 12.000 taksona sahiptir. Bu sayı neredeyse tüm Avrupa kıtasında yayılış gösteren bitki sayısına yakındır (Günal, 2013, s. 2).

Günümüzde beşerî koşulların etki alanının genişlemesi ve çeşitliliğinin artması hem Türkiye'deki hem de dünyadaki doğal bitki örtüsü üzerinde büyük bir tehdit oluşturmaktadır. Dolayısıyla doğal bitki örtüsünün korunması ekolojik dengenin sağlanması ve sürdürülebilir kentlerin oluşturulması açısından büyük önem taşımaktadır (Tırnakçı & Aklıbaşında, 2023, s. 167-168). Bununla birlikte bitki örtüsü, yalnızca doğal çevrenin devamlılığı bakımından değil, aynı zamanda kültürel mirasın kuşaktan kuşağa aktarılması açısından da değerli bir unsur olarak öne çıkmaktadır. Kentsel kimliğin oluşumunda önemli bir rol üstlenen bitki örtüsü, kentin ekolojik,

sosyal ve kültürel bileşenlerini besleyen temel unsurlardan biridir (Perihan & Aşur, 2020, s. 167).

Araştırma sahasının bitki örtüsü incelendiğinde, birçok botanikçinin Fatih'i farklı floristik bölgelere dahil ettiği görülmektedir. Zohary'e göre, ilçe Öksin sahanın içinde yer almaktadır; nemcil yayvan yapraklı ve karışık ormanlar ile temsil edilmektedir. Louis'e göre ise Akdeniz formasyonu içinde yer almaktadır (Dönmez, Aydınözü, Büyükoğlan, & İbret, 2012). Bu çalışmadaysa Dönmez'in (2012) Trakya Bölgesi için oluşturduğu floristik bölgeler baz alınacaktır (Harita 2.8). Bu bağlamda çalışma sahası, Akdeniz flora bölgesinde yer almaktadır.[11] Aynı zamanda iklim özellikleri bölümünde açıklandığı üzere, araştırma sahası Akdeniz iklimi etkisindedir. Bu bağlamda Csa alt kategorisine giren saha, kızılçam ile temsil edilmektedir.



Harita 2. 8: İstanbul'un Avrupa-Sibirya ve Akdeniz Floristik Bölgesi.[12]

Akdeniz Flora Bölgesi kuru ormanlar ve maki topluluklarından meydana gelmektedir. Kuru ormanların hâkim formasyonu kurakçıl meşelerdir. Quercus infectoria (mazı meşesi), Quercus pubescens (tüylü meşe), Quercus frainetto (macar

[11] Dönmez'e göre Trakya; nemli ormanlar, kuru ormanlar, antropojen step ve maki-psödomaki olmak üzere dört gruba ayrılmaktadır. Nemli ormanlar ve psödomaki Öksin Floristik Bölgesi'ni; kuru ormanlar ve maki toplulukları Akdeniz Floristik Bölgesi'ni temsil etmektedir. Bkz.: Yusuf Dönmez v.d., "Floristik Bölgeler Açısından Trakya'nın Bitki Toplulukları", **Coğrafya Dergisi**, No: 25, 2012.

[12]Harita 2.8, Yusuf Dönmez'in Floristik Bölgeler Açısından Trakya'nın Bitki *Toplulukları* adlı çalışmasından yararlanılarak oluşturulmuştur. Bkz.: Yusuf Dönmez v.d., "Floristik Bölgeler Açısından Trakya'nın Bitki Toplulukları", **Coğrafya Dergisi**, No: 25, 2012.

meşesi) gibi türler yaygındır. Bölgedeki tahrip sonucu ortaya çıkan maki formasyonu ise Cercis siliquastrum (erguvan), Phillyrea latifolia (akçakesme), Arbutus unedo (kocayemiş) gibi türlerle ön plana çıkmaktadır (Dönmez , 2014, s. 3-4). Çalışma sahası bu ünite içerisinde yer alsa da binlerce yıllık tarihi geçmişiyle bitki örtüsü gerçek kimliğini büyük ölçüde yitirmiştir.

Çalışma sahasının Karadeniz ve Marmara Denizi gibi önemli su havzalarına olan yakınlığı, bölgenin biyoçeşitlilik potansiyeli üzerinde etkilidir. Fakat doğal unsurların yanı sıra ilçenin bitki örtüsü üzerinde nüfus hareketlerinin ve kentleşme faaliyetlerinin önemli bir etkisi vardır. Zamanla çalışma sahasının bitki örtüsü yalnızca parklar, bahçeler, mezar alanları ile korunabilmiştir. Bu alanlarda günümüzde en yaygın olarak görülen türler arasında Cupressus sempervirens (Akdeniz Servisi)[13], Celtis australis (Çitlenbik)[14], Platanus x acerifolia (Akçaağaç Yapraklı Çınar)[15] ve Platanus orientalis (Doğu Çınarı) yer almaktadır[16] (Başer, 2011, s. 159). Aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu döneminde Doğu'dan Salix babylonica (Ağlayan Söğüt), Thuja orientalis (Doğu Mazısı), Morus alba (Beyaz Dut) gibi türler de getirilmiştir (Başer, 2011, s. 160), (Boyacı, 2001, s. 100).

[13] Akdeniz Servisi; 20-30 metreye kadar boylanabilen, dört mevsim yeşil, konik görünümlü bir ağaçtır. Kuzey Irak, İran, Kıbrıs, Rodos gibi farklı alanlarda doğal olarak yetişmektedir. Türkiye'deyse Akdeniz, Ege, Marmara kıyılarında sıkça görülür. Bkz.: Necati Güvenç Mamıkoğlu, **Türkiye'nin Ağaçları ve Çalıları**, İstanbul, Kırmızı Kedi Yayınevi, 2007.

[14] Çitlenbik; 20-25 metreye kadar boylanabilen, kışın yaprağını döken, yuvarlak tepeli bir ağaçtır. Doğal yayılım alanları; Kuzey Afrika, Güney Avrupa ve Batı Asya'dır. Parklarda, yol kenarlarında görülmektedir. Bkz.: Mamıkoğlu, **Türkiye'nin Ağaçları ve Çalıları.**

[15] Akçaağaç Yapraklı Çınar; 20-30 metreye kadar boylanabilen, kışın yaprağını döken bir türdür. Doğu Çınarı ve Amerikan Batı Çınarı melezidir. Bkz.: Mamıkoğlu, **Türkiye'nin Ağaçları ve Çalıları.**

[16] Doğu Çınarı; 30-35 metreye kadar boylanabilen, kışın yaprağını döken bir ağaçtır. Doğu Çınarı ulu bir ağaç olarak betimlenmekte ve 500-600 yıl yaşayabilmektedir. Doğal olarak su havzasına yakın düz arazilerde yetişirler. Bkz.: Mamıkoğlu, **Türkiye'nin Ağaçları ve Çalıları.**



Şekil 2. 5: Gülhane Korusu'nda Bulunan Anıt Ağaçlar.

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Park, Bahçe ve Yeşil Alanlar Dairesi Başkanlığı. Anıt Ağaç Rotaları. Anıt Ağaç İstanbul: https://anitagac.istanbul/sayfa/anit-agac-rotalari-pdf adresinden alındı.

Tarihi Yarımada'nın tek koru alanı olan Gülhane Parkı, bitki örtüsü açısından geniş bir yelpazeye sahiptir. Çalışma sahasında bitki örtüsüne dair en güzel örnekler Gülhane Parkı içinde bulunabilmektedir. Burada 10 farklı anıt ağaç bulunmaktadır (Şekil 2.5). Bununla birlikte alanda Prunus laurocerasus (Karayemiş)[17], Tilia argentea

[17] Karayemiş; bir çalı türü veya 7-8 metreye kadar çıkabilen küçük bir ağaç türüdür. Doğu Avrupa, Anadolu, Kafkaslar doğal yayılım alanıdır. Türkiye'de süs ağacı olarak çokça yetiştirilmektedir. Bkz.: Mamıkoğlu, **Türkiye'nin Ağaçları ve Çalıları.**

(Gümüşi Ihlamur)[18], Laurus nobilis (Akdeniz Defnesi)[19], Buddleia davidii (Kelebek Çalısı)[20] gibi farklı türlerde bulunmaktadır (Garipağaoğlu, 1996, s. 174-176).



Fotoğraf 2. 1: Gülhane Korusu'nda Yer Alan Çınar Ağaçları.

Kaynak: Yazar tarafından çekilmiştir.

Araştırma sahasında bulunan Çınar ağaçları ve Servi ağaçları kültürel mirasın bir parçasını oluşturmaktadır (Fotoğraf 2.1.). Osmanlı İmparatorluğu'ndan itibaren Çınar ağaçlarının devletin büyüklüğünü ve gücünü temsil ettiğine inanılmaktadır. Bu nedenle özellikle Topkapı Sarayı bahçesinde ve Gülhane Parkı'nda[21] anıt çınarlara çokça rastlanır (Nair, 2006, s. 79). Benzer biçimde servi de taşıdığı sembolik anlamlar

[18] Gümüşi Ihlamur; 30-40 metre boylanabilen bir ağaç türüdür. Kışın yapraklarını döker ve geniş tepelidir. Türkiye'de birçok sahada yetişmektedir. Park ve yol kenarlarında kullanılan bir ağaçtır. Bkz.: Mamıkoğlu, **Türkiye'nin Ağaçları ve Çalıları.**

[19] Akdeniz Defnesi; boylu bir çalı türü veya 15 metreye kadar boylanabilen, yuvarlak tepeli bir ağaçtır. Akdeniz Defnesi her zaman yeşildir. Türkiye'de Akdeniz ikliminin görüldüğü yerlerde yetişmektedir. Park ve bahçelerde sıkça kullanılır. Bkz.: Mamıkoğlu, **Türkiye'nin Ağaçları ve Çalıları.**

[20] Kelebek Çalısı; anavatanı Çin olan, 3-5'ye kadar boylanabilen bir çalı türüdür. Kışın yapraklarını döken bu bitki ılıman iklime uygundur. Bkz.: Mamıkoğlu, **Türkiye'nin Ağaçları ve Çalıları.**

[21] Gülhane Parkı, Osmanlı döneminde Fatih Sultan Mehmet tarafından yaptırılan Topkapı Sarayı'nın has bahçesi konumundaydı. 1913 yılında park Sultan 5. Mehmet tarafından halka açılmıştır. Bkz.: Ahmet Cemil Tepe, "Tarihi Gülhane Parkı Yenileme Çalışmaları ve Kullanıcı Memnuniyeti", Yüksek Lisans Tezi, Bartın, Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2010.

ve tarihsel kullanımıyla kentsel peyzajın dikkat çeken türlerinden biridir. Halk arasında selvi ağacı olarak bilinen bu tür, İstanbul'daki mezarlıklarda yaygın olarak yetişmesi nedeniyle zamanla mezarlık ağacı olarak anılır hâle gelmiştir (Dursun, 2010, s. 163). Sahada yetişen en yaygın türü ise Cupressus sempervirans'dır (Akdeniz Servisi) (Cebeci, 2019, s. 46-51).

2.2. Fatih İlçesinin Beşerî ve Ekonomik Coğrafya Özellikleri

2.2.1. Beşerî Coğrafya Özellikleri

2.2.1.1. Yerleşme Tarihi

Antik Çağlardan Cumhuriyet'e İstanbul'un en eski yerleşme alanlarından biri Tarihi Yarımada'dır. Özellikle son dönemde Yenikapı'da Marmaray–Metro projeleri kapsamında gerçekleştirilen arkeolojik kazılarda elde edilen bulgular, Tarihi Yarımada'daki insan faaliyetlerinin günümüzden yaklaşık 8000–8500 yıl öncesine kadar uzandığını göstermektedir (Büyükseçgin, 2021, s. 61). Bununla birlikte, Neolitik döneme tarihlenen bu erken bulgular, alanda kesintisiz ve sürekli bir yerleşmeden ziyade erken dönem insan faaliyetlerine işaret etmektedir. Daha sonraki dönemlere ilişkin olarak, son yıllarda yapılan arkeolojik çalışmalar M.Ö. 8.–9. yüzyıllar arasında Tarihi Yarımada ve yakın çevresinde Trak topluluklarının varlığıyla ilişkilendirilen bazı bulguların varlığını ortaya koymaktadır (Dönmez, 2017, s. 107). Ancak Erken dönem yerleşmelerin niteliği ve sürekliliğine ilişkin tartışmalar göz önünde bulundurularak, bu çalışmada Tarihi Yarımada'daki yerleşme süreci M.Ö. 7. yüzyılda kurulan Megaralılar ile başlatılmıştır. Bununla birlikte, Tarihi Yarımada'nın kuruluşuna dair mitolojik anlatılara da değinmek bölgenin erken dönem temsillerini ve sembolik anlamlarını anlayabilmek adına tamamlayıcı bir çerçeve sunmaktadır.

En yaygın mitolojik anlatılardan biri tanrı Poseidon'la Keroessa'nın[22] oğlu Byzas ile ilişkilendirilir. Efsaneye göre; Kydaros (Alibeyköy) ve Barbyses (Kağıthane)

[22] Efsaneye göre Zeus, Prenses Io'ya aşıktır. Fakat Zeus'un eşi Hera bu durumu öğrenince Io'yu öldürmek ister. Bunun üzerine Zeus, Prenses Io'yu beyaz bir ineğe dönüştürür. Hera ise ineği rahatsız edebilmek için bir at sineği gönderir. Sinekten rahatsız olan Io, ondan kaçmaya çalışırken birçok yere gider. Son olaraksa Bosporos'a (Boğaziçi'ne) gelir ve boğazı yüzerek geçer. Bu nedenle boğaza "inek geçidi" Bosporos adı verilmiştir. Bu yolculuk esnasında Io, Zeus ile olan kız çocuğu Keroessa'yı dünyaya getirir. Bkz.: Murat Arslan, **İstanbul'un Antikçağ Tarihi- Klasik ve Hellenistik Dönemler**, İstanbul, Odin Yayıncılık, 2010.

derelerinin birleştiği yere gelen savaşçı Byzas, bir boğayı tanrılara kurban ederken bir kartal gelerek boğanın kalbini alıp Sarayburnu'na uçar. Kartalı takip eden Byzas, Sarayburnu'na gelir ve burada bir şehir kurmak ister (Arslan , 2010, s. 5-11). Bir başka efsane ise Byzas ve Megaralılar arasında doğrudan bir bağ kurarak bir anlatı olmaktan çıkıp tarihsel bağlamla örtüşen bir anlam kazanmaktadır. Efsaneye göre, Megara Kralı Byzas bir şehir kurma arayışındayken Apollon kahinine danışır. Kâhin körler ülkesinin karşısına yerleşmelerini söyler. Tarihsel düzlemde Megaralıların stratejik açıdan önemli olan Sarayburnu'ndan önce Khalkedon'a yerleşmeleri de onların kör olarak yorumlanmasına neden olur (Lozanova-Stantcheva, 2020, s. 10-11). Kuruluşa dair birçok farklı efsane olmasına karşın ortak kanı Byzantion isminin Byzas'tan gelmiş olduğudur (Erzen, 1954, s. 139).

Bu çalışmada yerleşme tarihi beş dönemde incelenecektir: Megaralılar (M.Ö. 660-658), Roma İmparatorluğu (M.S.196), Doğu Roma İmparatorluğu (Bizans İmparatorluğu) (395), Osmanlı İmparatorluğu (1453) ve Türkiye Cumhuriyeti (1923). Tarihi Yarımada'nın kesintisiz bir biçimde farlı uygarlıklar tarafından merkez olarak kullanılmasında coğrafi özelliklerinin avantajları belirleyici olmuştur (Büyükseçgin, 2021, s. 61). Bölgenin Asya ve Avrupa kıtaları arasında bir köprü niteliğinde bulunması, üç tarafının sularla çevrili olması ve doğal bir yarımada özelliğine sahipliği; ona savunma, ticaret, ulaşım gibi çeşitli alanlarda uzun yıllar boyunca stratejik avantajlar sağlamıştır. Binlerce yıllık geçmişi neticesinde sahanın biriktirdiği kültürel ve tarihi miras, Tarihi Yarımada'yı bugün hem Türkiye'nin hem de dünyanın en önemli ve popüler yerleşme bölgelerinden birine dönüştürmüştür (Ölmez, 2021, s. 4-5).

2.2.1.1.1. Megaralılar Dönemi

Tarihi Yarımada'da Megaralılar, ilk kez M.Ö. 7. yüzyılda (M.Ö. 660-658), günümüzde Sarayburnu olarak bilinen arazide kolonilerini kurmuşlardır[23]. Heredot'a göre, Kalkedon'un kuruluşundan 17 yıl sonra da Byzantion kurulmuştur (Herodotos, 1973, s. 340). Bir Grek kolonisi olan Megaralıların ilk yerleşme yerinin bugünkü

[23] Megaralıların bölgede kurduğu birinci yerleşme alanı Asya kıtasında, günümüzde Kadıköy civarında olan Kalkedon'dur. Kalkedon M.Ö. 675 yılında kurulmuştur. Tarihi Yarımada'da bulunan Sarayburnu, Byzantion adıyla kurulan ikinci yerleşme alanıdır. Bkz.: Genim, "İstanbul ve Mimari".

Topkapı Sarayı'nın bulunduğu tepe ve çevresi olduğu düşünülmektedir. Kuban'a (1970) göre, şehrin agorası bugünkü Ayasofya çevresinde yer almaktadır (Kuban, 1970, s. 27). Kentin strategionu içerisinde tapınaklar, stadyum ve gimnazyum gibi yapılar bulunmaktadır. Bu yerleşme bölgesi ilerleyen dönemlerde Osmanlı tarafından da Bab-ı Ali olarak kullanılmıştır. Bu durum göstermektedir ki belirli alanlar mekânsal hafızada yer edinmiş ve yüzyıllar sonra bile benzer amaçlarla kullanılmıştır (Kuban, 1970, s. 27). Yapılan arkeolojik kazılarda görülmektedir ki şehrin Neorion ve Bosporion adında iki limanı bulunmaktadır (Lordoğlu, 2019, s. 173). Neorion bugünkü Sirkeci-Bahçekapı civarında, Bosporion ise bugünkü Sepetçi Kasrı'nın bulunduğu noktada yer almaktadır (Kuban, 1970, s. 27). Bu limanlar kente deniz ticareti ile büyük bir katkı sağlamaktadır. Aynı zamanda Dominian'ın (1917) belirttiği gibi Altınboynuz (Haliç) hem kara hem de deniz trafiğinin birleştiği doğal bir liman olma özelliği ile koloninin denizcilikle ve ticaretle olan bağının temelini oluşturmuştur (Dominian, 1917, s. 62). Byzantion ekonomisi başlangıçta tarıma dayalı olsa da çevresinde bulunan su kaynaklarının getirdiği avantaj ile deniz ticareti, balıkçılık gibi ekonomik faaliyetlere de kaymıştır (Baynes, 1916, s. 66). Aynı zamanda boğaz geçişinden elde edilen gümrük vergileri de koloninin önemli bir kaynağını oluşturmaktadır (Lordoğlu, 2019, s. 189).

Kentin stratejik konumu, onu tarih boyunca farklı siyasal ve askerî güçlerin rekabet alanı hâline getirmiştir. M.Ö. 512 yılında Pers hakimiyetine, ilerleyen dönemlerde de Atina ve Sparta hakimiyetine geçmiştir (Kana, 2006, s. 8). Daha sonraki dönemlerde Roma İmparatorluğu ile çıkara dayalı bir ilişki geliştirmiştir. Bu dönem tam bir Roma hakimiyeti söz konusu olmayıp özgür bir kent (civitas libera) olarak statüsünü korumuştur. Ancak Byzantion'un öneminin anlaşılması ve Roma'nın bölgede güçlenmesiyle birlikte özerk yapısı zamanla sınırlanmıştır. Byzantion'un bir Grek polisi yapısından Roma İmparatorluk kenti yapısına dönüşümüyse İmparator Vespasianus (M.S. 69-79) döneminde gerçekleşmiştir. Bu dönem itibarıyla Byzantion Roma İmparatorluğu'na bağlanmış ve kültürel bir değişim yaşanmaya başlamıştır. Kentin tam anlamıyla egemenlik haklarının elinden alınması ise M.S. 196 yılında Septimius Severus döneminde gerçekleşmiştir (Arslan, 2015, s. 28-29).

2.2.1.1.2. Roma Dönemi

Byzantion M.S. 196 yılında Roma İmparatoru Septimius Severus tarafından kuşatılmış ve kent oğlunun onuruna Augusta Antonina adında bir Roma şehrine dönüşmüştür. Şehrin uzun yıllar süren mücadeleler sonucunda büyük ölçüde tahrip olması yeniden inşa edilmesine öncü olmuştur. Van Millingen'e (1899) göre, Severus döneminde kent genişlemiş ve surlar yeniden inşa edilmiştir. Kentin yeni surları bugünkü Çemberlitaş civarına kadar uzanmış ve şehrin yüz ölçümü genişlemiştir (Van Millingen, 1899, s. 12-13).

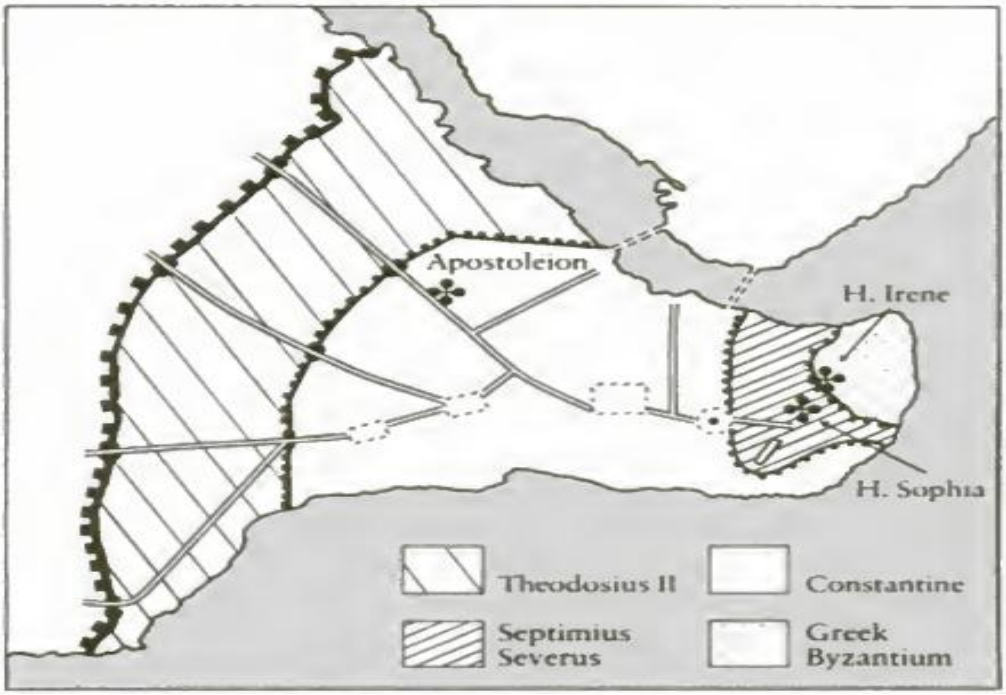
Şehrin yapısal dönüşümü ile yeni kamusal yapılar inşa edilmiş ve eski yerleşme planı yeniden biçimlendirilmiştir. Bu dönüşüm sırasında Byzantion döneminde agora olarak belirlenen bölge Roma forumlarına benzer bir şekilde düzenlenerek yeniden inşa edilmiştir. Şehrin geçirdiği bu yapısal dönüşüm nüfus artışını da beraberinde getirerek yeni ihtiyaçlar yaratmış ve altyapı çalışmalarını gerekli kılmıştır. Kente özellikle su kemerleri ve sarnıçlar inşa edilmiş ya da yenilenmiştir (Özcan, 2019, s. 57). Dönemde öne çıkan yapılardan biri de Roma'da bulunan Circus Maximus'tan esinlenerek yapımına başlanan hipodromdur[24] (Yıldırım, 2013, s. 49). Böylece eski adıyla Byzantion bir Grek kolonisi olmaktan çıkıp Augusta Antonina adında bir imparatorluk kenti haline gelmiştir (Van Millingen, 1899, s. 13-14).

M.S. 3. yüzyıl boyunca dönemin siyasi konjonktürünün karmaşıklığı özellikle stratejik konumuyla ön plana çıkan Augusta Antonina'yı oldukça etkilemiştir. Ancak kentin en büyük değişimi I. Constantinus (M.S. 306-337) döneminde yaşanmıştır (Arslan, 2015, s. 29). I. Constantinus M.S. 324 yılında rakibi Licinius'u bugünkü Üsküdar yakınlarında gerçekleşen savaşta yenerek Roma İmparatorluğu'nun tek hâkimi haline gelmiştir. İmparatorluğu kazanmasının ardından I. Constantinus Augusta Antonina'yı Yeni Roma (Nova Roma) adıyla yeni başkenti olarak ilan etmiştir (Lordoğlu, 2019, s. 179). Yeni Roma'nın başkent seçilmesi ani bir tercih değil aksine tarih boyunca bölgenin biriktirdiği kültürel, askeri, siyasi deneyimin ve coğrafi avantajının bir tezahürüdür.

[24] Hipodrom daha sonraki yıllarda I. Constantinus tarafından tamamlanmıştır. Bkz.: Nahit Yıldırım, "Constantinopolis Hipodromu", Yüksek Lisans Tezi, Konya, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Arkeoloji Anabilim Dalı, 2013.

2.2.1.1.3. Doğu Roma Dönemi (Bizans İmparatorluğu[25])

M.S. 330 yılına gelindiğinde Byzantion I. Constantinus önderliğinde Nova Roma (Yeni Roma) adıyla Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkenti olarak resmiyet kazanmıştır. İlerleyen süreçte kentin ismi Konstantinopolis[26] olarak anılmaya ve resmî belgelerde de bu isim kullanılmaya başlamıştır (Ortaylı, 2025, s. 83-85). Bizans İmparatorluğu'nun bölgedeki hakimiyetinin ardından Konstantinopolis bin yılı aşkın bir süre boyunca imparatorluğun siyasi, dini, ekonomik merkezi olma durumunu korumuştur (Krautheimer, 1983, s. 41-42). Bu süreçte hem mekânsal hem de demografik bir dönüşüm sonucunda kentin sınırları da Batı eksenli genişlemiştir. Harita 2.9'a bakıldığında Konstantinopolis'in Osmanlı himayesi altına girene kadar geçirdiği mekânsal dönüşüm gösterilmiştir (Ortaylı, 2024, s. 256-257).



Harita 2. 9: Konstantinopolis'in 5. Yüzyıla Kadar Gelişim Aşamaları.

[25] Bizans terimi 16. yüzyılda Alman tarihçi Hieronymus Wolf'un "Corpus Historiae Byzantiane" eserinde kullanması ile yaygınlaşmış ve dile yerleşmiştir. Ancak Ortaylı'ya göre Bizanslılar kendilerini Romalı olarak ifade eder ve Roma'da yaşadıklarını belirtirler. Bkz.: İlber Ortaylı, **Doğu'nun ve Batı'nın Efendisi: Fatih Sultan Mehmed**, İstanbul, Kronik, 2025, s. 91.
Wolf'un Bizans terimini kullanması bilinçli bir tercih olup Roma'nın varisinin Osmanlı değil de Kutsal Roma İmparatorluğu olduğu fikrini yaygınlaştırma çabasından ileri gelmektedir. Bkz.: Genim, "İstanbul ve Mimari", s. 307.

[26] Konstantinopolis Doğu İslam milletlerinin kaynaklarında Kostantiniyye olarak geçmektedir. Bkz.: Ortaylı, Doğu'nun ve Batı'nın Efendisi, s. 83.

Kaynak: Krautheimer, R. (1983). Three Christian Capitals: Topography and Politics, University of California. California.

Constantinus döneminde Konstantinopolis'in başkent ilan edilmesinin ardından, çeşitli alanlarda kapsamlı bir dönüşüm süreci başlamış ve Roma'ya benzer bir kent yapısı geliştirilmiştir[27]. Kentin ana yolu olan Mese Caddesi Roma'daki Via Sacra'yı andırır şekilde tasarlanmış ve forum gibi çeşitli kamusal alanlarla bağlantısı kurulmuştur (Krautheimer, 1983, s. 55). Kentte Hristiyanlığın yaygınlaşması ile Aya İrini (Kutsal Barış), Havariyun Kilisesi (Kutsal Havariler Kilisesi) gibi dini yapılar da inşa edilmiştir. Ayasofya'nın ilk temelleri de Erken Bizans Dönemi'nde atılmıştır (Beygirlioğlu, 2023, s. 146-149). Kiliseler dini işlevlerinin yanı sıra kentte çeşitli grupların yerleştiği merkezleri, konut alanlarını da oluşturmuşlardır. Konut alanları çoğunlukla bugünkü adlarıyla Aksaray, Cerrahpaşa gibi mahallelerde yoğunlaşmıştır (Ortaylı, 2024, s. 257-258). İmparator II. Theodosius (M.S. 408-450) dönemine gelindiğinde kentte askerî açıdan önemli adımlar atılmıştır. II. Theodosius, surları batıya doğru genişleterek bugünkü kara surlarının iç hattını oluşturan Theodosius Surlarını inşa ettirmiştir. Kentin Haliç'e ve Marmara Denizi'ne bakan surları da bu dönemde güçlendirilerek kent güvenli bir merkez haline getirilmiştir (Özcan, 2019, s. 63). Erken Bizans Dönemi'nin öne çıkan son imparatoru ise I. Justinianus (M.S. 527-565) olmuştur. I. Justinianus döneminin en önemli eseri şüphesiz ki Ayasofya'dır. Bizans mimarisinin zirvesi olarak kabul edilen Ayasofya inşa edildiği M.S. 532-537 tarihinden bugüne hem dini hem siyasi simgelerden biri haline gelmiştir. Ayrıca bu dönem Yerebatan, Binbirdirek sarnıçları da şehrin su ihtiyacını karşılamak adına inşa edilmiştir. I. Justinianus dönemi Bizans İmparatorluğu'nun altın çağı olarak tarihe geçmektedir (Basset, 2004, s. 122).

Orta Bizans Dönemi'nde (M.S. 7.–12. yüzyıllar) Konstantinopolis, sık sık kuşatmalara maruz kalan bir kent olmuştur. Kentin Boğaziçi ve Haliç'e hâkim coğrafi konumu, bu askerî baskılara rağmen yerleşme dinamiklerinin sürdürülmesinde ve kentsel yapının şekillenmesinde belirleyici olmuştur. Aynı zamanda bu avantajlar Arap kuşatmaları, Bulgar ve Rus akınları gibi ciddi tehditlerle karşılaşmasına da neden

[27] Roma'ya benzer bir kent yapısı kurma arzusu, kentin yedi tepe üzerine kurulmuş olması gibi coğrafi benzerliklerle de pekişmiştir. Bkz.: Richard Krautheimer, **Three Christian Capitals: Topography and Politics**, California, University of California, 1983.

olmuştur; ancak kenti saran surları sayesinde uzun süre korunmayı başarmıştır (Mango, 1980, s. 187; Meriç, 2020, s. 250). Askeri tehditlerin yanı sıra M.S. 8.- 9. yüzyıla yayılan İkonoklazma dönemi, dini tasvirlere karşı büyük bir siyasi mücadelenin yaşandığı bir süreç olarak görülmektedir. Bu süreç boyunca kentin dini ve sanatsal mirası oldukça zarar görmüştür (Mango, 1980, s. 268; Özcan, 2019, s. 68). Ancak Makedon Hanedanı (M.S. 867-1056) ve Komnenoslar (M.S. 1081-1185) dönemlerinde kent yeniden altın çağına yaklaşmış; Konstantinopolis kültürel ve sanatsal başkent olma rolünü tekrar üstlenmiştir (Mango, 1980, s. 283).

Konstantinopolis'in güçlü yapısına rağmen, Geç Bizans Dönemi kent tarihinde ciddi bir dönüm noktası olmuştur. 1204 yılında gerçekleşen dördüncü haçlı seferi kentin yağmalanmasına ve büyük bir yıkıma uğramasına neden olmuştur (Macrides, 1980, s. 15; Meriç, 2020, s. 250). Bu sefer kentin binlerce yıldır biriktirdiği kültürel mirası ya yıkmış ya da Batı'ya götürmüştür. Bu süreçte Konstantinopolis'te bir Latin İmparatorluğu kurulmuştur; ancak 1261'de VIII. Mikhael Palaiologos'un şehri geri almasıyla Bizans İmparatorluğu yeniden tesis edilmiştir (Macrides, 1980, s. 13). Eski gücüne yeniden ulaşamamasına rağmen kent, Ortodoks dünyasının merkezi olma niteliğini ve önemli bir kültür ile ticaret odağı olma konumunu 1453 yılına kadar korumuştur.

2.2.1.1.4. Osmanlı Dönemi

1453 yılında Fatih'in Konstantinopolis'i[28] fethi ile Tarihi Yarımada'da yeni bir çağ başlamıştır[29]. Fetihten geriye hem mekânsal hem de demografik açıdan harap bir Konstantinopolis kalmasına rağmen, Fatih'in uyguladığı iskân ve imar politikalarıyla kentin yenilenmesi hedeflenmiştir (İnalcık, 1990, s. 5-6). İnalcık'a (2003) göre, Fatih'in Konstantinopolis vizyonu Roma geleneklerini de içererek Türk-İslam-Roma

[28] Osmanlı İmparatorluğu boyunca Konstantiniyye, İslambol, Asitane, Deraliyye gibi çeşitli isimlerle anılmıştır. Bkz. Ortaylı, İ. (2025). Doğu'nun ve Batı'nın Efendisi: Fatih Sultan Mehmed. İstanbul: Kronik. s.263. Ancak kentin fethinden önce de bazı sikkelerde İstanbul ismine rastlanmıştır. Bkz.: Afif Erzen, "İstanbul Şehrinin Kuruluşu ve İsimleri", **Belleten**, C.XVIII, No:70, 1954, s. 147-154.

[29] İstanbul'un fethi Tarihi Yarımada'da olduğu kadar dünyada da yeni bir dönemin kapısını aralamıştır. Öyle ki Voltaire, İstanbul'un fethi ile Rönesans arasında bir bağ kurarak; fethin Rönesansın ilk adımlarını desteklediğini, böylece dünyadaki gelişmelerin başlangıcını meydana getirdiğini belirtir. Benzer şekilde Ortaylı'ya göre Osmanlı'nın denizlerdeki hakimiyeti, Avrupalıların yeni bölgeleri keşfetme ihtiyacını mecburi kılmış ve coğrafi keşifleri hızlandırmıştır. Bkz.: Ortaylı, Doğu'nun ve Batı'nın Efendisi, s. 136-162.

sentezine dayanan bir imparatorluk başkenti yaratma idealine dayanmaktadır. Bu doğrultuda farklı dini ve etnik topluluklara alan açan bir idari yaklaşımı ve nüfus politikalarını benimsemiştir (İnalcık, 2003, s. 62-64).

Fetih'ten sonra kentin nüfusunu artırmaya yönelik uygulanan iskân politikaları, İstanbul'un kozmopolit yapısının temellerinin atılmasında etkili olmuştur. Fethedildiği dönem 50 binin üzerinde nüfusu olduğu tahmin edilen İstanbul'a sürgün veya teşvikler yoluyla çeşitli Müslüman, Hristiyan veya Yahudi nüfusu getirilmiş ve nüfusun arttırılması hedeflenmiştir (Ortaylı, 2025, s. 89-90, 272). Kuruluş sürecinde iskân politikalarına paralel olarak hem yeni bir Osmanlı başkenti oluşturmak hem de kente İslami bir kimlik kazandırmak amacıyla kapsamlı imar faaliyetleri de gerçekleşmiştir. Bu dönem kentte bulunan Pantokrator Manastırı Kilisesi, Ayasofya gibi birçok kilise camiye çevrilmiş, Fatih Külliyesi gibi yeni külliyeler ve imaretler inşa edilmiştir (Günaçan & Erdoğan, 2018, s. 41-42). Aynı zamanda Fatih bu dönem, 19. yüzyıla dek devletin temel kurumu olarak görev yapacak olan Topkapı Sarayı'nı (Saray-ı Amire)[30] inşa ettirmiştir (Ortaylı, 2025, s. 245). 1463 yılında yapımına başlanan Fatih Külliyesi dini, eğitim, sosyal ve ticari fonksiyonları ile yeni bir kentsel merkez yaratmıştır. Benzer şekilde ilerleyen dönemler de inşa edilen Mahmud Paşa, Murad Paşa gibi külliyeler de aynı işlevler ile kentin ticari, sosyal vb. açıdan kalbi haline gelmiş ve çevresinde yeni mahalleleri oluşturmuşlardır (İnalcık, 2015, s. 53–54; Ortaylı, 2025, s. 169). Kuban'a (1970) göre cami ve külliyeler etrafında oluşan mahalleler Bizans forumlarının yerini alarak Müslüman Konstantiniyye'nin kamusal yansımalarını meydana getirmektedir (Kuban, 1970, s. 32).

16. yüzyıl, Konstantiniyye'nin Osmanlı şehircilik tarihindeki önemli gelişmelerinin yaşandığı bir dönem olarak ön plana çıkmaktadır. Kuban'a (1970) göre bu dönemde İstanbul, Avrupa ve Akdeniz ülkeleri arasında en kalabalık şehir konumundadır (Kuban, 1970, s. 34). Seyyahların anlatıları ise 16. yüzyıl İstanbul'unu anıtsal yapılarıyla öne çıkan bir yerleşme olarak tasvir etmektedir. Bu dönem özellikle Kanuni Sultan Süleyman'ın (1520-1566) oldukça belirleyici bir rolü bulunmaktadır. Osmanlı'nın demografik ve ekonomik açıdan altın çağını yaşadığı Kanuni dönemi,

[30] Fatih'in sarayı için yaptırdığı Toplu Kapı denilen köşkün isminden ötürü Saray-ı Amire yerine Topkapı Sarayı ismi halk arasında kullanılmıştır. Bkz.: Ortaylı, Doğu'nun ve Batı'nın Efendisi, s. 251.

aynı zamanda Mimar Sinan ile kentsel gelişimin de doruğa ulaştığı bir dönem olmuştur. Mimar Sinan'ın Şehzade Külliyesi ve Süleymaniye Camii ve Külliyesi gibi ünlü eserleri dini yapıların ötesinde medreseler, darüşşifalar, imaretler, kütüphaneler ile kentin hem dini hem de sosyal yaşamında merkezi bir rol üstlenmiştir (İnalcık, 2015, s. 68–69; Kiper, 2015, s. 446). Tarihi Yarımada'da 15. yüzyıl sonlarında 16.326 hane olduğu tespit edilirken 16. yüzyıl sonlarında 120.000 hane tespit edilmiştir (İnalcık, 2019, s. 173). Artan nüfusla birlikte Müslümanlar merkez ve iç bölgelerde, gayrimüslim gruplar kentin dış çeperinde yoğunlaşarak kendi mahallelerini oluşturmuşlardır. Örneğin bugünkü adlarıyla; Eğrikapı'da Yahudiler, Narlıkapı ve Yedikule arasında Karaman Rumları, Sulumanastır ve Sulukule'de Ermeniler yaşamaktaydı (Ortaylı, 2024, s. 267-268). Artan nüfusun ihtiyaçlarını karşılamak adına da Kırkçeşme Su Yolları gibi farklı altyapı yatırımları yapılmıştır (Karakuş, 2019, s. 15).

17. yüzyıla gelindiğinde yaklaşık 350.000- 400.000[31] nüfusa sahip olan Tarihi Yarımada git gide kalabalıklaşarak yerleşme dokusu Boğaziçi'ne doğru genişlemeye başlamıştır (Kiper, 2015, s. 432; Koç, 2010, s. 195). Ancak bu dönemde de imparatorluğun idari, dini ve ticari merkezi sur içi olmuştur. Kentte inşaat faaliyetleri genellikle restore çalışmalarıyla sınırlı olsa da Büyük Valide Han (1640) ve Mısır Çarşısı gibi büyük ticari yapılar inşa edilerek kentin ticari hayatının canlılığı korunmak istenmiştir (Kiper, 2015, s. 440; Yücel, 2021, s. 476). 18. yüzyıla gelindiğinde Lale Devri (1718–1730) ile Osmanlı'da kültürel dönüşümler öne çıkmaktadır. Bu dönemde devlet erkanı Boğaziçi'nde yalılar, kasırlar veya bahçeler inşa ettirerek alışılandan farklı bir mekânsal kültür ortaya çıkarmışlardır (Genim, 2015, s. 321; Kiper, 2015, s. 430). Öte yandan, her iki yüzyılda da büyük yangınlar kentsel dokuda büyük

[31] Literatür incelendiğinde, nüfus verilerine ilişkin tahminlerin farklılık gösterdiği görülmektedir. Bu durum, modern anlamda nüfus sayımının ilk kez 1927'de yapılması, Osmanlı dönemi sayımların sınırlı grupları (örneğin yalnızca erkekleri) kapsaması veya İstanbul sınırının net olmaması gibi nedenlerden kaynaklanmaktadır. Bu çalışmadaysa ilgili dönemlere dair öne çıkan birkaç güvenilir kaynak karşılaştırılmış ve büyük sapmalar yerine ortaklaşan verilere odaklanılmıştır.

tahribatlara yol açmış, birçok yapının yeniden inşasını zorunlu kılmıştır[32] (Ürekli, 2010, s. 112-114). Ortaylı'ya (2024) göre, 18. yüzyıl İstanbul'un klasik Osmanlı kent karakterini koruduğu, klasik ticari faaliyetlerini sürdürdüğü bir süreç olmakla beraber 19. yüzyıldaki değişimlerin hazırlık dönemidir (Ortaylı, 2024, s. 272).

19. yüzyılda Tanzimat Fermanı'nın[33] ilanıyla Osmanlı Devleti'nde idari, toplumsal ve kentsel alanlarda modernleşmeye yönelik önemli adımlar atılmıştır (İnalcık, 2008, s. 29-56). Bu dönem Tarihi Yarımada imparatorluğun siyasi, ekonomik ve idari merkezi konumunu korurken geleneksel yapı modern ihtiyaçlar doğrultusunda dönüştürülmeye çalışılmıştır (Çelik & Kuban, 2009, s. 69). Bununla birlikte bu yüzyılda da yangınlar kentsel dönüşüm ve planlama sürecinde belirleyici rol oynamıştır. Özellikle Osmanlı mimarisinde alışık olunan ahşap yapılar yerini kargir yapılara bırakmış ve Tarihi Yarımada silüetini oldukça değiştirmiştir (Kiper, 2015, s. 453). Kentin demografik yapısı da oldukça değişmiş, 1829'da yapılan sayımda kent nüfusu yapılan göçlerin de etkisiyle 250.000 olarak hesaplanmıştır (Ortaylı, 2024, s. 274). 19. yüzyıl itibarıyla sanayileşme faaliyetlerinin Osmanlı'da da artması ile kıyı bölgelerinde Unkapanı Un Fabrikası (1870), Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası (1884), Orosdi Back Mağaza ve İmalathanesi (1885) gibi çeşitli sanayi yapıları yoğunlaşmaktadır (Eskidemir, Aytaç, & Dinemis Aman, 2019, s. 49-50). Bu yapılar zamanla kentin dokusunu bozarak bölgenin eski cazibesini yitirmesine neden olmuştur ve Haliç kıyılarında Tekeli'nin deyimiyle *"sefalet mahalleleri"* oluşmuştur (Tekeli, 2006, s. 373). Hızla gelişen ekonomik faaliyetlerin yanı sıra ulaşım alanında da Galata Köprüsü (1845), Sirkeci Garı (1890) gibi önemli yapılar inşa edilerek kenttin çehresini ve ulaşılabilirliğini dönüştürecek adımlar atılmıştır (Başar & Erdoğan, 2009, s. 34;

[32] Örneğin 1633 Cibali yangını, 1660 Büyük yangın, 1718 Cibali Yangını kentin yaşadığı en yıkıcı yangınlardan birkaçıdır. 1718 Cibali yangınında vezir sarayları, ulema konakları, cami ve mescitler yok olmuş birçok insan hayatını kaybetmiştir. Ürekli'nin aktardığına göre, 1718 yangınında 51 bin ev ve 2283 dükkân, 171 cami ve mescit, 182 saray, 80 değirmen, 228 fırın, 1.601 mektep ve medrese yanmıştır. Bkz.: Fatma Ürekli, "Osmanlı Döneminde İstanbul'da Meydana Gelen Âfetlere İlişkin Literatür", **Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi**, C.VIII, No:16, 2010, s. 114.

[33] Tanzimat, 3 Kasım 1839'da Gülhane Parkı'nda ilan edilerek Osmanlı'da modernleşme ve reform döneminin başlangıcı olmuştur. Tanzimat, Batı medeniyeti ekseninde bir dönüşümü başlatarak Müslüman ve gayrimüslim nüfus arasındaki ilişkilerden; can, mal güvenliği gibi temel hakların güvence altına alınmasına kadar geniş bir yelpazeyi kapsamaktadır. İnalcık'a göre Tanzimat dönemi fermanlarının amacı din, devlet, mülk ve milleti ihya etmektir. Bu amaç doğrultusunda XIX. yüzyılı derinden etkileyen bir süreçtir. Bkz.: Halil İnalcık, "Tanzimat Nedir?", **Tanzimat: Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu**, Ed.: Halil İnalcık, Mehmet Seyitdanlıoğlu, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2008.

Çelik, 2010, s. 234). Dönemin siyasi konjonktürü Tarihi Yarımada için zorlu bir süreci yaratsa da 29 Ekim 1923 günü ilan edilen Cumhuriyet ile başkentin Ankara'ya taşınması neticesinde kentte yeni bir dönem başlamıştır.

2.2.1.1.5. Cumhuriyet Dönemi

Yüzyıllar boyu imparatorluklar için idari, ekonomik, kültürel bir başkent olan Tarihi Yarımada'da 1923 yılı itibarıyla yeni bir dönem başlamıştır. Cumhuriyetin ilanı yalnızca siyasi bir rejim değişikliği değil ulusal egemenliğe dayanan toplumsal, kültürel ve mekânsal dönüşümler ile çağdaş bir toplum inşa etme idealidir. Cumhuriyetin bu hedefi, Tarihi Yarımada için de köklü değişiklikleri mecburi kılmış; kentin fonksiyonlarını oldukça değiştirmiştir. Özellikle bu yeni dönem Ankara'nın başkent statüsüne yükselmesi ile Tarihi Yarımada'nın başkent kimliğini yitirmesi yeni bir anlam arayışını kaçınılmaz kılmıştır (Şahin, 2015, s. 457).

Kentin ilk dönüşüm adımları, ulaşım sorunlarına çözüm getirmek amacıyla Fatih'i Edirnekapı'ya bağlayan Fevzipaşa Caddesi'nin açılması ile atılmıştır (İlter & Kara Pilehvarian, 2018, s. 273). Ancak Tarihi Yarımada'da planlı kentsel dönüşüm süreci Henri Prost'un 1936'da göreve gelmesi ile başlamış, kentin mekânsal yapısı onun vizyonuyla şekillenmiştir. 1938 yılında Eminönü meydan genişletilmesi ve Yeni Cami çevresinin açılarak düzenlenmesi Prost'un planları dahilinde gerçekleşmiştir (Genim, 2015, s. 333). Prost'un modern kent vizyonu hem Osmanlı ve Bizans'tan kalan anıtsal yapıları ve kentin silüetini korumayı hem de ulaşımı rahatlatmak için uygun geniş bulvarlar oluşturmayı hedeflemiştir. Ancak bu ikili vizyon zaman zaman büyük yıkımların zeminini hazırlamıştır[34] (Küçük & Kubat, 2015, s. 286–287; Özcan, 2019, s. 93–94). Aynı zamanda 1930 yılında çeşitli yasal düzenlemeler neticesinde İstanbul'un merkez kazası bölünerek Fatih ve Eminönü adıyla iki ayrı kaza kurulmuştur (T.C. Resmi Gazete, 1930). Bu durum Tarihi Yarımada'nın bütüncül planlanmasının önüne geçmiş, yönetimde bir ikiliği meydana getirmiştir (Ayhan, 2024, s. 168). 1938-1950 dönemi ise kentte İkinci Millî Mimarlık Akımı ön plana çıkmıştır. Mimar Sedad Hakkı Eldem ile özdeşleşen bu akım neticesinde Tarihi Yarımada'da ön

[34] Henry Prost'un planları arasında bulunan Atatürk Bulvarı, Vatan ve Millet caddeleri projeleri dönemin sosyo-ekonomik konjonktüründen ötürü yapılamamıştır. Ancak ileriki dönemlerde inşa edilmesi ile binlerce yıllık organik parsel ve sokak dokusunun tamamen yok edilmesine neden olmuştur. Bkz.: Genim, "İstanbul ve Mimari".

plana çıkan eserlerden biri de 1944 yılında Emin Onat tarafından yapılan İstanbul Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi binasıdır (Genim, 2015, s. 334).

1950'li yıllara gelindiğinde Demokrat Parti döneminin liberal politikaları ve sanayileşme hamleleri Tarihi Yarımada üzerinde de etkili olmuştur (Eryiğit & Kapucu Yavuz, 2023, s. 438). Bu politikalar köyden kente göçü hızlandırmış; Tarihi Yarımada göçmenler için önemli bir durak haline gelmiştir[35]. Ancak artan nüfus baskısı ve modern ulaşım altyapısı oluşturma hedefleri doğrultusunda yürütülen imar uygulamaları, kentin binlerce yılda şekillenen fiziksel ve sosyal dokusunda ciddi tahribatlara yol açmıştır (Şahin, 2015, s. 457; Tuna, 2015, s. 406). Bu tahribin en belirgin örnekleri Vatan ve Millet Caddelerinin inşası esnasında ortaya çıkmış; süreç boyunca en az 23 cami ve mescit (Ahmet Paşa Camii, Denizabdal Mescidi, Molla Gürani Camii vb.) ile Oğlanlar Tekkesi, Horhor Hamamı ve Aksaray Karakolu gibi sayısız tekke, hamam, çeşme ve sivil mimari örneği dinamitlerle yok edilmiştir (Arslan Çinko & Eres, 2018, s. 563; Bayram & Göktürk Çetinkaya, 2022, s. 153–157). Ayrıca kentteki birçok konut bölgesi depo, bekâr odaları veya atölyeler olarak kullanılmaya başlamış; Fatih, Cerrahpaşa gibi mahalleler çöküntü alanlarına dönüşmüştür (Aden & Sönmez, 2022, s. 9). Aynı dönemde Haliç kıyıları, yoğun sanayi tesisleri ve atölyelerle dolarak bir kirlilik ve çöküntü merkezi haline gelmiştir (Önem & Kılınçaslan, 2005, s. 118). Cumhuriyet döneminin önemli mimari eserlerine örnek olarak ise İstanbul Manifaturacılar Çarşısı, İstanbul Ticaret Odası binası (1963), Sosyal Sigortalar Kurumu binası (1972) gösterilebilir (Aden & Sönmez, 2022, s. 9).

2000'li yıllara gelindiğinde Tarihi Yarımada küreselleşmenin artması, bilgi ve teknolojinin gelişmesi ile yeni bir dönüşüm sürecine girmiştir. Binlerce yıl boyunca idari, siyasal, ekonomik ve kültürel işlevleriyle farklı medeniyetlerin merkezi konumunda yer alan kent, zamanla turizm ve ticaret fonksiyonlarının belirginleştiği bir yapıya evrilmiştir. (Önem & Kılınçaslan, 2005). Turizm ve ticaret fonksiyonlarının öne çıkması bölgedeki birçok konut alanının otele, restorana ve hediyelik eşya dükkanına dönüşmesinin de önünü açmıştır (Aden & Sönmez, 2022, s. 9). 21. yüzyılın

[35] Tuna'nın aktardığına göre, Süleymaniye'de boş kalan konaklar -adeta birer pansiyon gibi- göçmenlere oda oda kiralanmıştır. Bu durum kentteki geleneksel yaşamın değiştiğinin göstergelerinden biridir. Bkz.: Korkut Tuna, "İstanbul'un Sosyolojik Dönüşümü", **Şehir ve Kültür: İstanbul**, Ed.: Ahmet Emre Bilgili, İstanbul, Profil Yayıncılık, 2015.

ilk çeyreğinde Tarihi Yarımada'nın geçirdiği önemli dönüşümlerden biri 2008 yılında Eminönü'nün Fatih ilçesine bağlanmasıdır. 78 yıl sonra yeniden tek bir idari çatı altında birleşen ilçenin mahalle sayısı Eminönü ile 57'ye yükselmiş böylece idari parçalanmışlık sona ermiştir (Şahin, 2015, s. 286). Günümüzde İstanbul'un tarihi, turistik ve ticari merkezlerinden biri haline gelen Fatih; düzensiz yapılaşma, göçmen problemi, güvenlik eksiklikleri gibi modern kent baskıları arasında sıkışarak tarihi kimliğini, kültürel başkent özelliğini ve sosyo-ekonomik fonksiyonlarını korumakta giderek zorlanan bir yapıya bürünmüştür.

2.2.1.2. Fatih İlçesinin Nüfusu ve Nüfus Özellikleri

Arapça kökenli nüfus kavramı, en basit haliyle, sınırları belirli bir alandaki insan miktarını ifade etmektedir. Bir bölgenin bugününü ve geleceğini doğrudan etkileyen, dinamik bir unsur olarak ele alınan nüfus; siyasi politikalardan ekonomik dengelere, toplumsal hayattan kültürel aktarıma birçok alanda etkin bir faktördür (Sertkaya Doğan & Köse, 2022). Tarihi Yarımada'da nüfus, tarihsel süreç boyunca kentin idari, ticari ve kültürel işlevlerinin şekillenmesinde belirleyici bir rol oynamıştır. Bölgenin demografik çeşitliliği, bu çok işlevli kentsel yapının oluşumunu destekleyen temel unsurlardan biri olmuştur. Günümüzde ise Fatih ilçesinin nüfus özellikleri, kentsel mekânda yaşanan dönüşümlerin önemli bir bileşeni olarak öne çıkmaktadır. Bu nedenle ilçenin nüfus dinamiklerinin incelenmesi, bölgedeki mekânsal değişimleri anlamak açısından önem taşımaktadır. Bu çalışma, kırılımları daha iyi ayırt edebilmek adına, ilçenin 1927-2024 yılları arasındaki nüfus özelliklerini üç döneme ayırarak incelemiştir: 1927-1950, 1950-2000 ve 2000- Günümüz.

2.2.1.2.1. 1927-1950 Dönemi

1923 yılında ilan edilen Cumhuriyet ile Tarihi Yarımada'nın demografik yapısında önemli bir değişim yaşanmıştır. Öncelikle idari merkez olma özelliğini yitirmesi ardından uzun yıllar boyunca bölgede yaşayan Ermeni, Yahudi gibi toplulukların göç etmesi nüfusun azalmasına neden olmuştur (Sel Dikçınar & Yazgan, 2021, s. 68). Ancak ilçe ve çevresinin İstanbul için önemli bir ticari, sosyal ve barınma merkezi olma niteliğini sürdürmesi, bölgeyi sürekli nüfus dolaşımının yaşandığı dinamik bir alan hâline getirmiştir. Aynı zamanda ülke genelinde uzun yıllar boyunca

savaşlarda kaybedilen nüfusun telafisi ve ekonomik kalkınma için gerekli işgücünü oluşturma gibi sebeplerle nüfus artışını destekleyen (Pronatalist) politikaların izlenmesi de bölgenin nüfus artışını desteklemiştir (Gökburun, 2020, s. 9). Bu genel tutum içinde Tarihi Yarımada nüfusu düzenli bir artış göstermiştir.

Tablo 2. 7: 1927-1950 Tarihi Yarımada'nın Nüfusu.

Yıl	Erkek Nüfusu	Kadın Nüfusu	Genel Toplam
1927[36]	139.023	122.481	261.504
1935	142.476	131.359	273.835
1940	134.771	131.501	266.272
1945	152.471	139.618	292.089
1950 [37]	-	-	349.909

Kaynak: DİE verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

1927 yılında gerçekleştirilen ilk nüfus sayımında İstanbul Merkez Kazası (Tarihi Yarımada), İstanbul'daki ikinci büyük kaza konumundadır (Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE), s. 3). 1927'de 261.504 olan bölge nüfusu 1950'li yıllara kadar artış göstermiştir. Ancak İstanbul Merkez Kazası, 1935 yılında Fatih ve Eminönü şeklinde iki ayrı ilçeye ayrılmış ve her iki ilçenin nüfus artış dinamikleri birbirinden farklı seyretmiştir. 1935 yılı nüfus verisine bakıldığında Fatih, 172.902 nüfusu ile İstanbul'daki en kalabalık ikinci ilçe; Eminönü 100.933 kişi ile İstanbul'daki en kalabalık üçüncü ilçe konumundadır[38] (Şekil 2.7) (DİE (Devlet İstatistik Enstitüsü), 1936, s. 5-6). 1950 yılının sonuna dek Fatih İstanbul'da ikinciliğini Eminönü ise üçüncülüğünü korumuştur (DİE (Devlet İstatistik Enstitüsü), 1961, s. 16). Bu bağlamda Tarihi Yarımada için ilçe bazlı bir değerlendirme yapılırsa, 1927-1950

[36] 1927 yılı Tarihi Yarımada idari sınırlarda İstanbul merkez kazası olarak geçmektedir. Bu nedenle nüfus verisi İstanbul merkez kazasına dayandırılmıştır.
[37] TÜİK'ten alınan DİE 1950 yılı nüfus verisinde kadın-erkek nüfusu belirtilmediğinden çalışmada boş bırakılmıştır.
[38] 1955 yılına kadar İstanbul'un en kalabalık ilçesi Beyoğlu olmuştur.

döneminde Fatih %31,2'lik bir nüfus artışı gösterirken Eminönü %21,9'luk bir artış göstermiştir (Şekil 2.7).

Tablo 2. 8: 1935- 1950 Yılları Arasında Tarihi Yarımada'nın Yıllık Ortalama Nüfus Artış Hızı (‰).

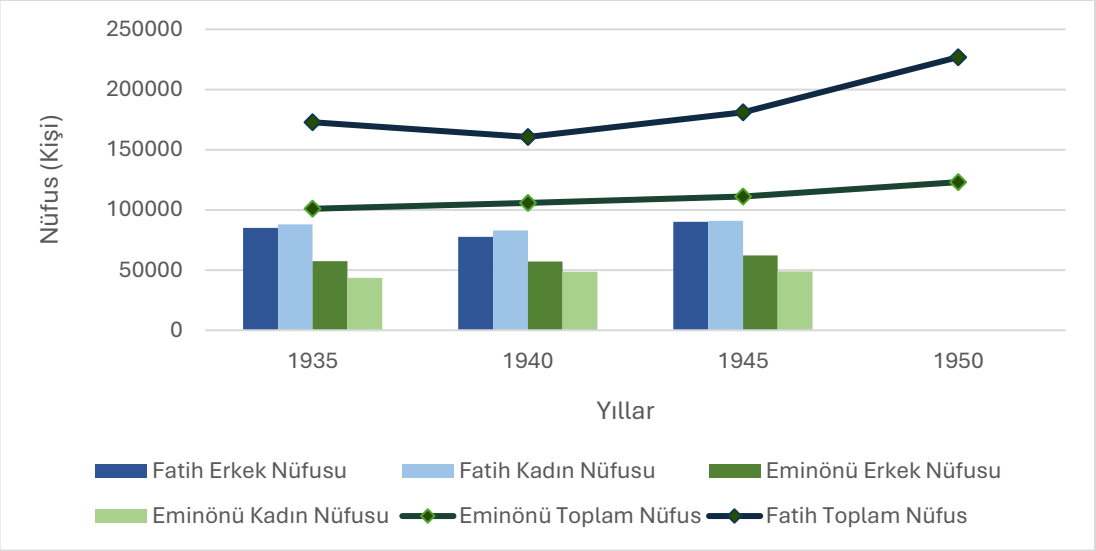
Yıl	Yıllık Ortalama Nüfus Artış Hızı (‰)
1935	5,8
1940	-5,6
1945	18,7
1950	36,6

Kaynak: DİE verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

Tablo 2.7'ye bakıldığında düzenli bir artış eğiliminde olan bölgenin 1940 yılında istisnai bir düşüş yaşadığı görülmektedir. Bu azalışta ise özellikle erkek nüfusunun düşme eğilimde kadın nüfusununsa büyük ölçüde sabit kaldığı dikkat çekmektedir. Aynı zamanda Tablo 2.8'e bakıldığında da 1935'te ‰5,8 olan yıllık ortalama nüfus artış hızının 1940 yılında ‰-5,6'ya gerilediği görülmektedir. Bu durumun nedeni olarak II. Dünya Savaşı gösterilebilir. Türkiye Cumhuriyeti resmi olarak bu savaşa girmemiştir. Ancak yaşı elverişli olan erkekler silahlandırılmıştır (Yüksel Oktay, 2014, s. 38). Savaş koşullarının geride kalmasının ardından nüfus artış hızı 1945 yılında ‰18,7'ye, 1950 yılındaysa ‰36,6'ya yükselmiştir.

Cinsiyet bazında bir değerlendirme yapıldığında, Tarihi Yarımada'nın 1927-1945 yılları arasında erkek nüfusun %9,7 artış gösterdiği, kadın nüfusunun %14,0 artış gösterdiği tespit edilmektedir. Buna rağmen kadın nüfusu her dönem erkek nüfusa oranla daha az görülmektedir (Tablo 2.7). 1927-1945 dönemi kadın nüfusa oranla erkek nüfusun hızlı artışındaki etkenlerden biri iç göçtür. Köyden kente göç ile Tarihi Yarımada'ya gelen erkek nüfusu hanlarda, bekar odalarında rahatlıkla yer bulabilirken sosyoekonomik ve kültürel nedenlerle kadın nüfusu göçte aynı oranda yer almamıştır (Tuna, 2015, s. 406). Ancak ilçe özelinde bir inceleme yapıldığında Fatih ilçesinde kadın nüfusun erkek nüfusa oranla daha fazla; Eminönü ilçesinde erkek nüfusun kadın nüfusa oranla daha fazla olduğu görülmektedir (Şekil 2.6). Bu durum, Eminönü için

ticari ve ekonomik merkez niteliğinin öne çıkmasıyla ilişkilendirilirken, Fatih için ağırlıklı olarak barınma işlevi üstlenmesiyle açıklanabilir (Yılmaz,2015, s. 330-331).



Şekil 2. 6: 1935–1950[39] Yılları Arasında Fatih ve Eminönü İlçelerinin Toplam Nüfus Değişimi.

Kaynak: DİE verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

Tablo 2.9'a bakıldığında Fatih ve Eminönü ilçelerinin 1935-1945 yılı mahalle bazında verileri gösterilmektedir. Hem Fatih hem de Eminönü ilçelerinde genel eğilimin artış yönünde olmasına karşın mahalle bazında bazı değişkenlikler gözlenmektedir. 1935 yılı Fatih'te Fener 41.612 nüfusuyla en yüksek nüfuslu, Karagümrük ise 20.167 ile en düşük nüfuslu mahalle olarak öne çıkarken; Eminönü'nde Kumkapı 28.861 kişiyle en yüksek nüfuslu, Merkez ise 10.756 kişiyle en az nüfuslu mahalle olarak öne çıkmaktadır. 1940 ve 1945 dönemlerinde de Fatih'in Fener Mahallesi en yüksek nüfusa sahip olma özelliğini, Karagümrük en düşük nüfusa sahip olma özelliğini korumuştur. Benzer şekilde Eminönü ilçesinde 1940 ve 1945 dönemlerinde Kumkapı en yüksek nüfuslu mahalle, Merkez en düşük nüfuslu mahalle özelliğini korumuştur. Tabloda yalnızca Eminönü- Küçükpazar Mahallesi'nin 1940 yılında 18.215'e yükselttiği nüfusunu 1945 yılında 17.155'e düşürdüğü görülmektedir.

[39] 1950 yılı kadın ve erkek nüfus verisi bulunmadığından sütun boş bırakılmıştır.

Tablo 2. 9: Fatih ve Eminönü İlçelerinin 1935-1945 Yılları arası Toplam Nüfus Verisi.[40]

Mahalle	1935	1940	1945
Eminönü- Merkez	10.756	10.185	11.969
Eminönü- Alemdar	26.619	27.688	27.544
Eminönü- Bayazıt	16.868	18.531	21.457
Eminönü- Kumkapı	28.861	31.064	32.939
Eminönü- Küçükpazar	17.829	18.215	17.155
Toplam Nüfus	100.933	105.683	111.064
Fatih- Merkez	28.275	33.491	34.446
Fatih- Fener	41.612	42.785	48.491
Fatih- Karagümrük	20.167	20.466	23.884
Fatih- Samatya	35.036	37.122	42.950
Fatih- Şehremini	25.414	26.735	31.254
Fatih- Eyüp[41]	22.398	-	-
Toplam Nüfus	172.902	160.589	181.025

Kaynak: DİE verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

2.2.1.2.2. 1950-2000 Dönemi

1950 yılına gelindiğinde Türkiye'de hızla artan köyden kente göç, Tarihi Yarımada için de belirgin nüfus kırılmalarından birine sebep olmuştur (Gökburun & Sertkaya Doğan, 2023, s. 2441). Erken Cumhuriyet Dönemi'nde yitirdiği başkent özelliğinin yerine sanayi ve ticaret gibi yeni fonksiyonlar ekleyen Tarihi Yarımada, köyden kente göçün cazibe merkezlerinden birine dönüşmüştür (Sel Dikçınar & Yazgan, 2021, s. 69). Bu durumun bir yansıması olarak 1950 yılında İstanbul'un en kalabalık ikinci ilçesi Fatih ve üçüncü ilçesi Eminönü'yken, 1955 yılına gelindiğinde Fatih birinci sıraya yükselmiş, Eminönü ise üçüncülüğünü korumuştur.

[40] 1950 yılı mahalle verisine ulaşılamadığından tablo 1935-1945 yılları arasında oluşturulmuştur.
[41] Fatih Eyüp Mahallesi yalnızca 1935 yılı verisi eklenmiştir. Çünkü ilerleyen yıllarda Eyüp İstanbul'un ayrı bir ilçesi haline gelmiştir.

Tablo 2. 10: 1950-2000 Tarihi Yarımada Toplam Nüfus Verisi.

Yıl	Erkek Nüfusu	Kadın Nüfusu	Genel Toplam
1950	-	-	349.909
1955	240.673	192.956	433.629
1960	238.779	196.667	435.446
1965	266.821	215.630	482.451
1970	303.494	251.165	554.659
1975	334.055	292.957	627.012
1980	301.825	266.077	567.902
1985	311.743	279.099	590.842
1990	286.479	259.429	545.908
2000	220.096	203.293	423.389

Kaynak: DİE verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

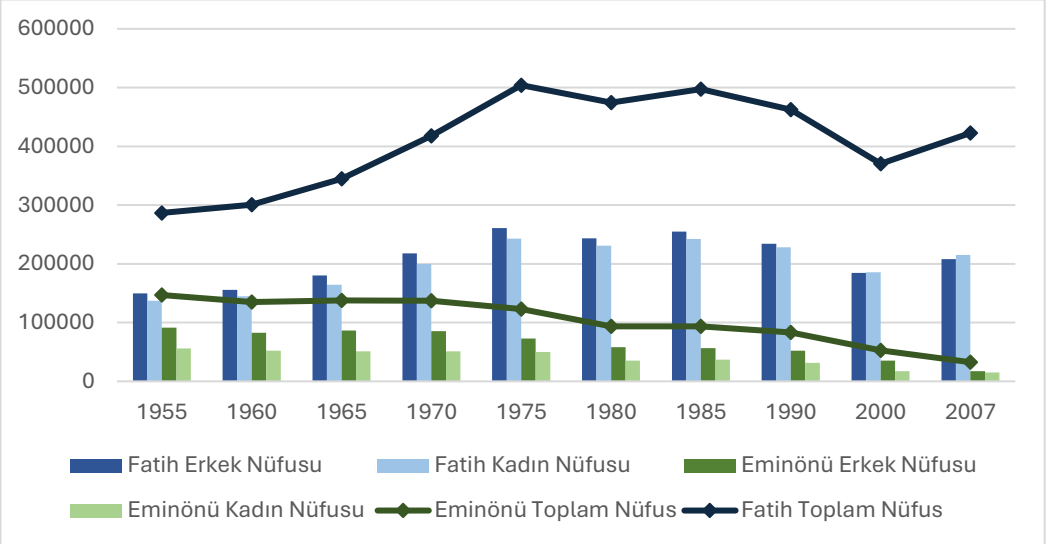
Tablo 2.10'a bakıldığında bölge nüfusunun 1975 yılına kadar %79 oranında bir artış gösterdiği görülmektedir. Tarihi Yarımada nüfusu 1975 yılında 627.012 kişiyle en yüksek seviyeye çıkmıştır. Ancak ilerleyen süreçte nüfus artışı aynı oranda gerçekleşmemiş aksine düşüş başlamıştır. İstanbul'da iş ve konut alanlarının Bakırköy, Şişli gibi yeni bölgelere taşınması Tarihi Yarımada'daki nüfus azalışını da etkilemiştir (Sertkaya Doğan & Gökburun, 2019, s. 77-78). 1975 yılı itibarıyla bölgenin nüfus artış hızı da negatif değerler görmeye başlamıştır (Tablo 2.11). 1950-2000 yılları arasındaki cinsiyet dağılımına bakıldığında erkek nüfusun kadın nüfusa oranla daha fazla olduğu görülmektedir. Dönemin sosyo-kültürel konjonktürü gereği kadınların iş hayatına sınırlı ölçüde katılması, işçi göçünde erkek nüfusun ön plana çıkmasına yol açmıştır. Dolayısıyla bölgenin iş merkezi olma özelliği cinsiyet dağılımında bir eşitsizlik yaratmıştır.

Tablo 2. 11: 1950-2000 Tarihi Yarımada Yıllık Ortalama Nüfus Artış Hızı (‰) Verisi.

Yıl	Yıllık Ortalama Nüfus Artış Hızı (‰)
1950	36,6
1955	43,9
1960	0,8
1965	20,9
1970	28,3
1975	24,7
1980	-19,7
1985	7,9
1990	-15,8
2000	-25,2

Kaynak: DİE verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

1955-2000 yılları arasında Fatih ve Eminönü ilçelerinin demografik yapıları da farklılaşmaya başlamıştır. Fatih'in nüfus artışı 1975 yılına kadar devam ederken Eminönü 1955 yılından itibaren düşme eğiliminde olmuştur. Şekil 2.7 üzerinden cinsiyete dayalı bir değerlendirme yapıldığında hem Fatih hem de Eminönü ilçelerinde erkek nüfusunun kadın nüfusa oranla daha yüksek olduğu görülmektedir. Ancak 1990'lardan itibaren iki cinsiyet arasındaki fark Fatih ilçesi için kapanmaya başlarken Eminönü erkek ağırlıklı bir yapı sürdürmeye devam etmiştir. Dolayısıyla Tarihi Yarımada'da bulunan iki ilçenin kendi içlerinde artış ve azalış eğilimlerinin değiştiği görülmektedir (Şekil 2.7). Özellikle Eminönü ilçesinin giderek turizm ve hizmet ağırlıklı fonksiyon dönüşümü; yerleşme alanı kimliğini soluklaştırmış ve nüfusun azalmasına yol açmıştır (Yılmaz, 2015, s.330-331). Nitekim Tuna'ya göre de nüfusun İstanbul'un yeni gelişen gecekondu bölgelerine kayması, Eminönü'nün gündüz ve gece nüfusu arasında belirgin farklılıklara yol açmıştır (Tuna, 2015, s. 410).

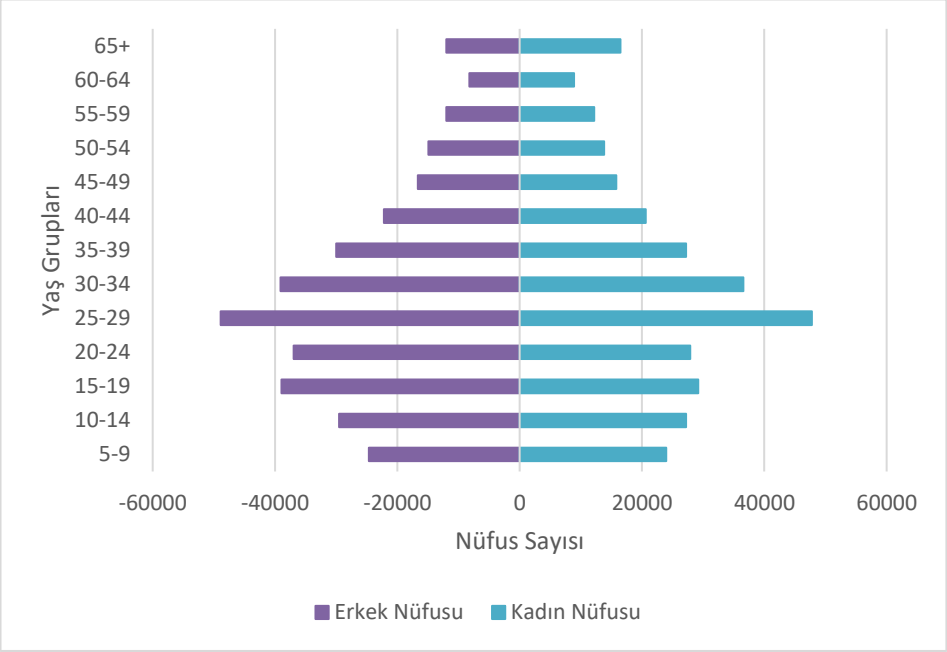


Şekil 2. 7: 1955-2007 Yılları Arasında Fatih ve Eminönü İlçelerinin Toplam Nüfus Değişimi.

Kaynak: DİE verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

Şekil 2.8'de[42] gösterilen 1985 yılı Tarihi Yarımada nüfus piramidine bakıldığında, yüksek 25-29 yaş aralığına karşın düşük 5-9 yaş aralığı dikkat çekmektedir. Bu durum 1965 sonrası uygulamaya konulan aile planlaması hizmetlerinin yaygınlaştırılması gibi antinatalist politikaların, artan kentleşmenin, kadınların kent hayatına katılımının doğurganlık üzerindeki etkilerinin somut bir göstergesidir. Özellikle kentin kendi içinde ürettiği yeni yaşam biçimleri, çekirdek aile yapısı, yaşam maliyetlerinin yükselmesi kadınların eğitim, iş veya sosyal hayata katılımını desteklerken; doğurganlık tercihlerinde söz sahibi olmalarına da katkı sağlamıştır.

[42] Çalışma genelinde kullanılan nüfus piramitlerindeki renk seçimleri bilinçli olarak literatürde yaygın olan "mavi = erkek, kırmızı/pembe = kadın" kullanımından ayrılmaktadır. Renklerin toplumsal cinsiyetle özdeşleştirilmesinin yeniden üretilmemesi amacıyla bu tercih yapılmıştır.



Şekil 2. 8: Tarihi Yarımada Nüfus Piramidi (1985)[43].

Kaynak: DİE verileri kullanılarak hazırlanmıştır.

2.2.1.2.3. 2000- Günümüz

2000'li yıllar itibarıyla Tarihi Yarımada yeni bir demografik sürece girmiştir. Turizm ve hizmet sektörlerinin öne çıkmasıyla sanayi faaliyetlerinin gerilemesi, bölgenin demografik yapısında belirgin değişimlere yol açmıştır. Ekonomik faaliyetlerin yanı sıra bu dönem artan yabancı göçü, 2019'da yaşanan pandemi, yeni demografik politikalar gibi birçok unsur bölgenin nüfus yapısını oldukça etkilemiştir. Tüm bu gelişmelere müteakiben Tarihi Yarımada'nın toplam nüfusunun 2000'li yıllardan günümüze azalma eğiliminde olduğu görülmektedir. 2008 yılında çıkartılan 5747 sayılı Kanun ile Eminönü ilçesinin Fatih'e dahil edilmesine rağmen bölge nüfusunda bir artış gözlenmemiş aksine nüfus düşme eğilimine devam etmiştir (Resmi Gazete, 2008). 2000'den itibaren geçen 24 senede bölge nüfusu yaklaşık %16'lık bir azalma yaşamıştır. Ancak 2017 yılı itibarıyla ilçede istisnai bir artış olduğu gözlenmektedir. Bu durumun temel sebebi 2017 sonrasında bölgeye yönelen yabancı nüfustur. Yaklaşık 42 yıl sonra ilk kez nüfus artışı yaşayan bölgede 2020 itibarıyla nüfus yeniden azalma eğilimine girmiştir (Tablo 2.12). Tablo 2.12'ye bakıldığında

[43] 1985 verisinde 0-4 yaş verisi bulunmamasından dolayı piramit 5-9 yaş aralığından başlatılmıştır.

bölgenin nüfus artış hızının genellikle negatif değerlerde seyrettiği ancak 2007, 2015, 2017, 2018, 2019 yıllarının pozitif değerlerle dikkat çektiği görülmektedir. 2019 itibarıyla yaşanan Covid-19 pandemisinin de etkisiyle ilçenin toplam nüfusu düşme eğilimine girmiş; nüfus artış hızı da yeniden negatif değerlere ulaşmıştır. 2024 yılına gelindiğinde nüfus bakımından Fatih, İstanbul'daki 19. ilçe olmuştur.

2000'li yıllara kadar bölgede çoğunlukta olan erkek nüfusu, 2007 itibarıyla geri planda kalmaya başlamıştır. Tablo 2.12'ye bakıldığında 2016 yılına kadar erkek nüfusun yaklaşık %6 oranında azaldığı kadın nüfusunsa yaklaşık %3 oranında azaldığı görülmektedir. 2017 itibarıyla artan yabancı göçte erkek nüfusun fazlalığı, ilçenin cinsiyet dengesinde erkek nüfusu yeniden ön plana çıkarmıştır. 2021 yılına gelindiğindeyse göçmen nüfusun ilçeden ayrılmasıyla kadın nüfusu yeniden yükselmiştir. Bu durum yerleşik nüfusta kadın oranının daha stabil kaldığını ancak erkek nüfusun daha hareketli bir yapıda olduğunu göstermektedir.

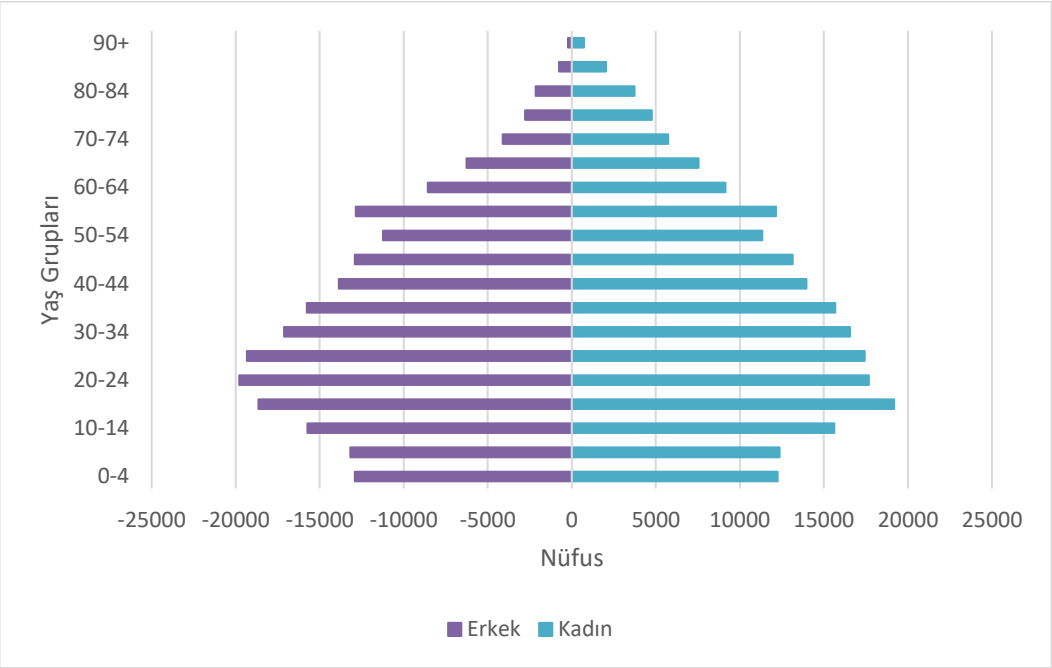
Tablo 2. 12: 2000-2024 Yılları Arası Tarihi Yarımada Toplam Nüfus ve Nüfus Artış Hızı (‰) Verisi.

Yıl	Erkek Nüfusu	Kadın Nüfusu	Genel Toplam	Yıllık Nüfus Artış Hızı (‰)
2000	220.096	203.293	423.389	-25,2
2007	225.571	229.927	455.498	10,4
2008[44]	221.431	222.524	443.955	-25,6
2009	215.326	218.470	433.796	-22,9
2010	213.730	217.417	431.147	-6,1
2011	212.894	216.457	429.351	-4,2
2012	212.620	216.237	428.857	-1,1
2013	212.114	213.761	425.875	-6,9
2014	208.242	211.024	419.266	-15,5
2015	208.295	211.050	419.345	0,2
2016	207.477	209.808	417.285	-4,9
2017	217.501	216.372	433.873	39,8
2018	221.118	215.421	436.539	6,1

[44] 2008 sonrası Fatih ve Eminönü ilçelerinin tek bir ilçe haline getirmiştir. Bu nedenle bu tarihten itibaren Eminönü ve Fatih'in ayrı ayrı incelenmesine gerek duyulmamıştır.

2019	225.356	217.734	443.090	15
2020	199.149	197.445	396.594	-104,9
2021	190.991	191.999	382.990	-34,3
2022	183.320	184.907	368.227	-38,6
2023	177.058	178.967	356.025	-33,1
2024	176.161	178.311	354.472	-4,4

Kaynak: TÜİK verileri kullanılarak hazırlanmıştır.



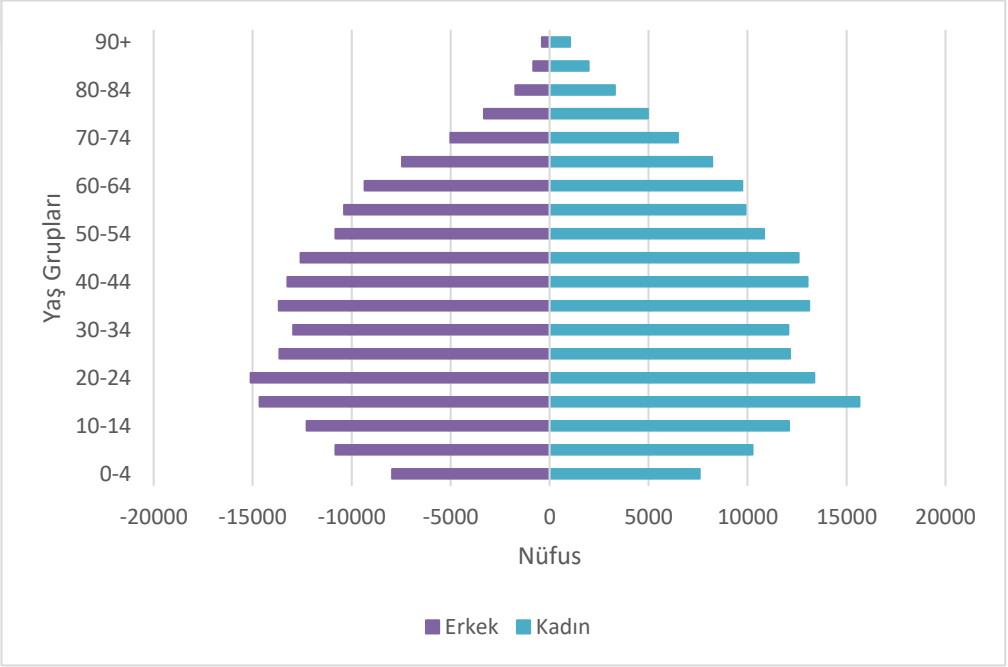
Şekil 2. 9: Fatih İlçesi Nüfus Piramidi (2014).

Kaynak: TÜİK verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

Şekil 2.9'da gösterilen 2014 yılı nüfus piramidine bakıldığında düşük doğurganlık oranı dikkat çekmektedir. Bu yıl 0-14 yaş aralığında yalnızca 75.714 kişi bulunmaktadır. Bu durum genç bağımlılık oranını da düşürmektedir. Nitekim 2007 yılında %27,7 olan genç bağımlılık oranı 2014 yılında %25'e gerilemiştir. Dolayısıyla doğurganlık oranlarının düşüklüğü bağımlı çocuk nüfusu da azalttığından bakım ve hizmet yükünü hafifletmektedir. Piramidin en geniş basamaklarını oluşturan 20-30 yaş aralığıysa bölgenin iş merkezi özelliğini öne çıkaran bir göstergedir. Fatih'in zamanla turizm ve hizmet odaklı gelişimi onu çalışma hayatı içinde önemli bir merkez haline

getirmiştir. Piramitte dikkat çeken bir diğer basamak ise yaşlı nüfusun fazlalığıdır. Bu dönem yaşlı bağımlılık oranı %13,5'tir.

Şekil 2.10'da gösterilen 2024 yılı nüfus piramidine bakıldığındaysa, ilçenin nüfus piramidinin çan eğrisine yakın bir biçimde olduğu görülmektedir. 2014'te 75.714 kişi olan 0-14 yaş grubu 2024'te 56.880'e gerilemiştir. Buna paralel olarak genç bağımlılık oranı da %25'ten %22,5'e düşmüştür. Dolayısıyla doğurganlık oranının giderek azalma eğiliminde olduğu görülmektedir. Yaşlı bağımlılık oranı ise 2014 yılında %13,5'ken 2024'te %17,7'ye yükselmiştir. Dolayısıyla Fatih'in yaşlanma eğiliminde olduğu görülmektedir.



Şekil 2. 10: Fatih İlçesi Nüfus Piramidi (2024).

Kaynak: TÜİK verileri kullanılarak oluşturulmuştur.

İlçede göç, uzun yıllar boyunca demografik yapının önemli bir unsuru olmuştur. Hem ülke içindeki göç hem de yabancı göçü ilçenin demografik yapısını oldukça etkilemiştir. Tablo 2.13'e bakıldığında ilçenin 2014-2024 yılları arasında ülke içinde aldığı ve verdiği göç verisi görülmektedir. Buna bağlı olarak geçen on senede ilçenin verdiği göç 2017 yılı harici her zaman daha yüksek oranda olmuştur. Dolayısıyla ilçenin göç verme eğiliminde olduğu söylenebilmektedir. Şehirlerdeki hayat pahalılığı, yaşam zorlukları gibi sebepler tersine göçün yegâne sebepleri arasında sayılmaktadır. Tablo 2.13'e göre ilçenin en çok göç verdiği yıl ise 2019'dur.

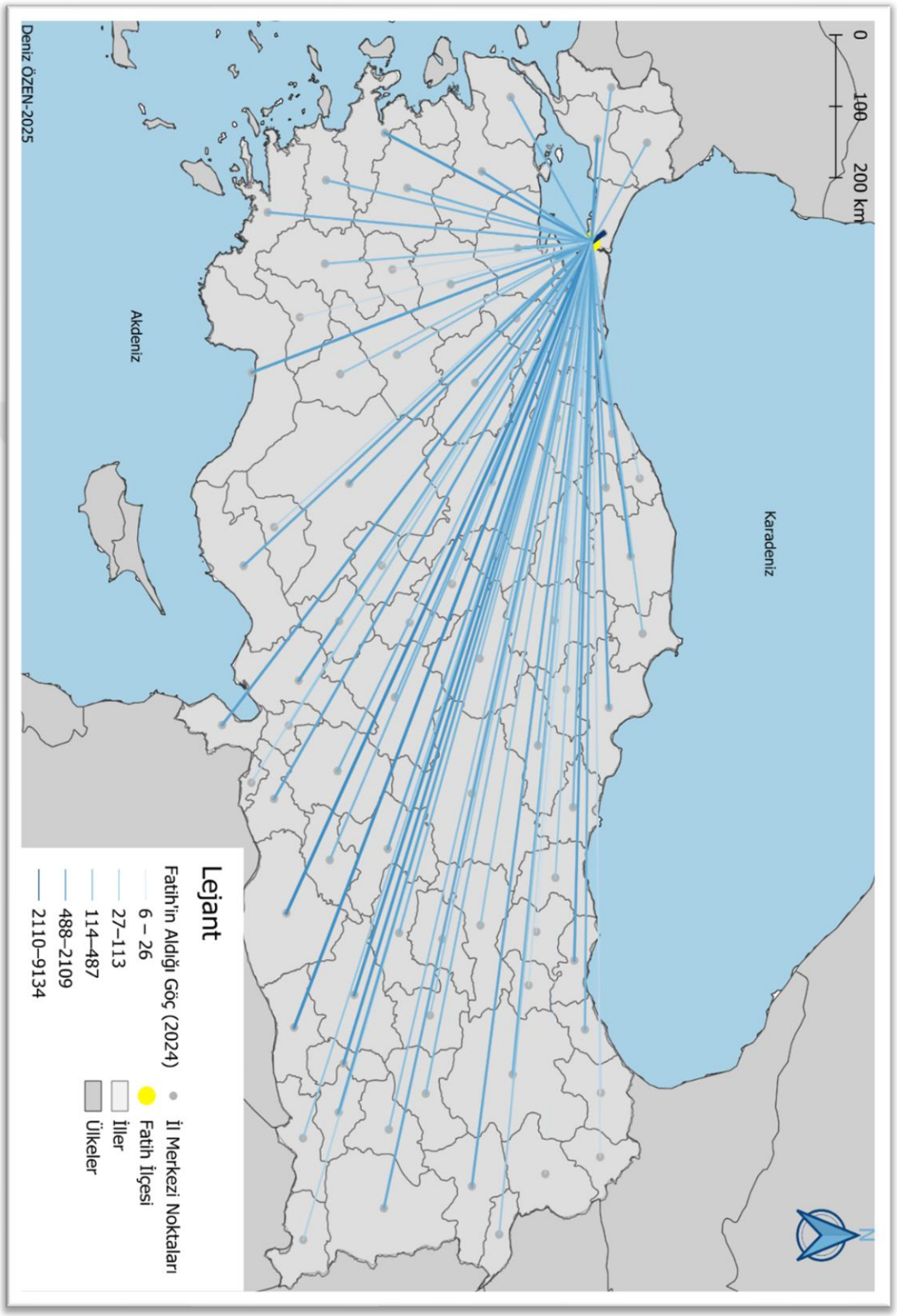
Burada etkili olan unsur, şehirlerdeki zor yaşam koşullarından ziyade Covid-19 pandemisidir. Bu yıl toplam 37.409 kişi ilçeden ayrılırken; 11.535 kişi diğer illere, 25.874 kişi İstanbul'daki diğer ilçelere göç etmiştir. Pandemi özellikle kalabalık şehirlerde sebep olduğu kısıtlamalar ve yarattığı korkular ile tersine göçü hızlandıran bir özelliğe sahip olmuştur. Aynı zamanda ilçenin en çok göç aldığı yıl da 2019 olmuştur. Bu yıl ilçe, Türkiye'nin farklı illerinden 12.795 kişi, İstanbul'un diğer ilçelerinden 10.974 kişi göç almıştır. Alınan bu göç hem pandemi etkisiyle boşalan konut ve iş alanlarıyla hem de Fatih'in merkezi konumu, iş merkezlerine yakınlığı, ulaşım alanındaki çeşitliliği gibi avantajlarla ilişkilendirilebilir. Tablo 2.13'te gösterilen ilçenin net göç ve net göç hızı verisine bakıldığında 2014 yılı harici her iki unsurunda negatif seyrettiği görülmektedir. Özellikle 2020 yılı net göç oranı -18.616 ile net göç hızıysa -45,86 ile en yüksek seviyesine ulaşmıştır.

Tablo 2. 13: Fatih İlçesi 2014-2024 Aldığı ve Verdiği Göç, Net Göç ve Net Göç Hızı Verisi.

Yıl	Aldığı Göç			Yıl	Verdiği Göç			NET GÖÇ (Aldığı-Verdiği)	NET GÖÇ HIZI (Binde)
	Toplam	Diğer İllerden	Aynı İldeki Diğer İlçelerden		Toplam	Diğer İllere	Aynı İldeki Diğer İlçelere		
2014	13.215	*	*	**2014**	12.275	*	*	940	2,24
2015	21.501	13.999	7.502	**2015**	29.524	10.847	18.677	-8023	-18,95
2016	17.280	9.971	7.309	**2016**	29.026	11.698	17.328	-11.746	-27,76
2017	17.895	10.603	7.292	**2017**	26.838	11.327	15.511	-8.943	-20,40
2018	19.276	10.634	8.642	**2018**	36.646	15.423	21.223	-17.370	-39,01
2019	23.769	12.795	10.974	**2019**	37.409	11.535	25.874	-13.640	-30,32
2020	14.268	5.889	8.379	**2020**	32.884	11.961	20.923	-18.616	-45,86
2021	20.097	12.000	8.097	**2021**	30.767	9.272	21.495	-10.670	-27,48
2022	17.877	9.985	7.892	**2022**	28.356	9.562	18.794	-10.479	-28,06
2023	19.143	10.534	8.609	**2023**	27.548	12.214	15.334	-8.405	-23,33
2024	18.850	9.716	9.134	**2024**	20.434	7.943	12.491	0	-4,46

Kaynak: TÜİK'ten alınan veriler ile oluşturulmuştur.

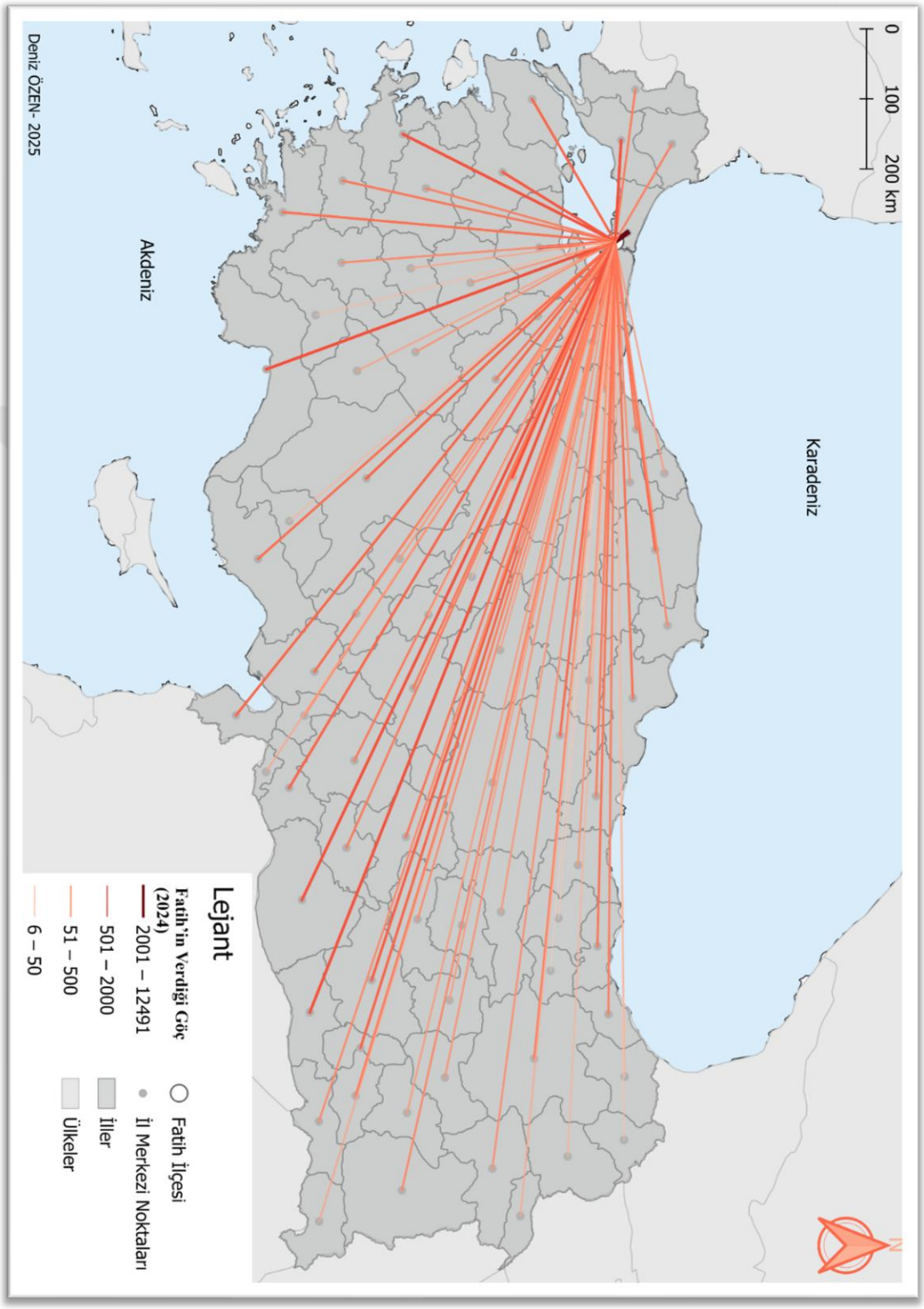
İlçenin 2024 yılında aldığı ve verdiği göçün mekânsal dağılımını daha net ortaya koymak amacıyla harita çalışması yapılmıştır. Bu haritalarda çizgilerin kalınlığı ve koyu rengi en çok göç aldığı veya en çok göç verdiği illeri temsil etmektedir.



Harita 2. 10: Fatih İlçesinin 2024 Yılında Aldığı Göç.

Harita 2.10'da Fatih ilçesinin 2024 yılında Türkiye'nin farklı illerinden aldığı göçün dağılımı gösterilmektedir. 2024 yılında toplam 18.850 kişi ilçeye göç etmiştir. Bu toplama bakıldığında en çok göç 9.134 kişi ile İstanbul'dan alınmıştır. Ardından en çok göç sırasıyla Şanlıurfa (508), Mardin (452), Bursa (393), Diyarbakır (364) illerinden alınmıştır. En az göç aldığı iller ise sırasıyla; Kars (6), Bayburt (19), Artvin (22), Nevşehir (22), Karaman (26) ve Bartın (27) gibi küçük ölçekli illerdir. Dolayısıyla ilçenin en çok göç aldığı yerler büyükşehirler olmuştur. Kırsal bölgelerden ise en az oranda göç aldığı görülmektedir. Harita 2.10'a bakılarak bölgesel bazda bir değerlendirme yapılırsa; ilçenin aldığı göçün %58,4'ü Marmara Bölgesi'nden, %11,7'si Güneydoğu Anadolu, %8,1'i Karadeniz, %6,0'sı Akdeniz, %5,9'u Doğu Anadolu, %5,5'i İç Anadolu ve %4,3'ü Ege'den geldiği görülmektedir.

Harita 2.11 ilçenin 2024 yılında Türkiye'nin farklı illerine verdiği göçü göstermektedir. Buna göre Fatih'ten 12.491 kişi ile en çok göçün ilçesi de olduğu İstanbul'a yöneldiği görülmektedir. Ardından sırayla; Bursa (480), Kocaeli (360), İzmir (282), Tekirdağ (291), Mardin (289) ve Şanlıurfa (280) gelmektedir. Buna karşılık ilçe en az göçü Bayburt (6), Kırıkkale (6), Karaman (14), Ardahan (10), Kars (16), Kırşehir (16), Tunceli (16) ve Artvin (16)'e vermiştir. 2024 yılında verdiği göçün bölgesel dağılımına bakıldığındaysa sırasıyla Marmara %71,6, Güneydoğu %6,7, Karadeniz %6,0, İç Anadolu %4,6, Akdeniz %4,5, Ege %3,7 ve Doğu Anadolu %2,9 bölgeleri gelmektedir. Dolayısıyla ilçenin 2024 yılında verdiği göçün en çok yakın çevresindeki illere olduğu söylenebilmektedir.



Harita 2. 11: Fatih İlçesinin Verdiği Göç (2024).

Fatih'in demografik yapısında ülke içinde gerçekleşen göç kadar yabancı uyruklu göçü de belirleyici bir role sahiptir. Yabancı uyruklu nüfus özellikle 2017 yılı itibarıyla ilçede önemli bir orana sahip olmaya başlamıştır. Tablo 2.14'e bakıldığında 2016 yılında 27.701 olan yabancı nüfusun 2019'da 78.209'a ulaştığı görülmektedir. 3 yılda yaklaşık üç katına ulaşan yabancı nüfus arasında Suriyeliler, Mısırlılar, Özbekler, Türkmenler, Afganlar ve Iraklılar en kalabalık toplulukları meydana getirmektedir. Ancak 2020 itibarıyla yabancı nüfusta belirgin bir düşüş yaşanmaya başlamıştır ve ilçe nüfusu daha dengeli bir yapıya kavuşmuştur. Bu süreçte Covid-19 pandemisi ve şehirlerdeki hayat pahalılığı gibi sebepler kadar alınan politik kararlar da etkili olmuştur. 2021 yılında İçişleri Bakanlığının yabancı nüfusun ikamet izinleri hakkında aldığı karar Fatih ilçesinin yabancı nüfus oranlarındaki düşüşün temel sebeplerindendir. Bu karara göre İstanbul'un bazı ilçelerinde yabancı nüfusun fazlalığı nedeniyle yeni ikamet izni verilmeyecektir (T.C. İçişleri Bakanlığı, 2022). Fatih'te o dönem bu karardan etkilenen ilçelerden biri olmuştur. Tablo 2.14'e bakıldığında alınan bu kararın Fatih'in nüfus yapısındaki etkisi görülmektedir. Öyle ki 2021 başında 49 bin olan kayıtlı yabancı sayısı, 2022'de 24 bine kadar düşmüştür.

Tablo 2. 14: Fatih İlçesi 2016-2024 Yabancı Uyruklu Nüfus Verisi.[45]

ÜLKELER	YIL								
	2016	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Afganistan	257	368	506	516	388	381	240	177	194
Almanya	427	444	459	477	464	462	485	482	486
Amerika Birleşik Devletleri	115	109	137	149	109	105	82	71	64
Angola	-	-	-	275	-	140	70	-	-
Arnavutluk	96	97	99	72	32	33	23	23	20
Avustralya	19	14	21	21	20	25	20	16	21
Avusturya	74	78	77	77	68	67	68	65	58
Azerbaycan	1 652	2 361	2 101	2 270	1 288	1 363	1 121	1 060	1 203

[45] Tablo 2.14'te yer alan yabancı uyruklu nüfus verilerinde bazı hücreler "C" simgesiyle gösterilmektedir. TÜİK tarafından paylaşılan verilerde, gözlem sayısı 3'ün altında olan hücreler bu simge ile ifade edildiğinden, çalışmada da aynı yöntem benimsenmiştir.

Bahreyn	-	-	-	-	-	5	4	-	-
Bangladeş	49	61	93	157	103	99	73	56	62
Belarus	32	51	47	48	26	28	22	17	12
Belçika	11	12	23	20	8	6	9	10	5
Bilinmeyen	28	6	6	5	5	3	1	1	1
Birleşik Arap Emirlikleri	-	-	-	-	-	-	-	-	C
Birleşik Krallık	58	82	96	150	98	99	95	73	58
Bosna Hersek	50	44	42	32	20	13	15	15	16
Brezilya	7	6	10	7	8	9	3	3	10
Bulgaristan	90	75	77	75	62	65	64	52	49
Cezayir	273	600	1 005	1 779	787	677	585	517	469
Çekya	4	-	-	-	-	-	-	-	-
Çin	926	791	767	1 117	983	719	486	371	352
Cibuti	-	-	34	106	57	49	30	16	16
Danimarka	11	21	26	27	17	11	12	11	12
Çad	-	-	14	8	9	6	4	8	11
Diğer	526	807	698	409	556	249	120	146	161
Endonezya	48	124	164	201	119	130	160	193	238
Eritre	-	-	233	415	128	108	68	49	32
Ermenistan	366	531	452	575	352	342	213	163	151
Etiyopya	79	124	163	413	234	247	198	103	112
Fas	527	943	1 282	1 875	1 044	986	701	533	469
Filipinler	23	25	27	37	28	15	12	11	11
Filistin	415	1 650	2 524	2 066	1 101	625	475	334	807
Finlandiya	4	C	3	8	C	3	C	-	C
Fransa	36	39	41	45	37	40	31	27	27
Gana	8	17	17	19	11	12	5	7	10
Gambiya	-	-	-	245	-	179	132	45	44
Gabon	-	-	-	-	-	4	-	-	C
Gine	-	-	-	49	26	29	20	19	22

Güney Afrika Cumhuriyeti	8	10	13	37	16	9	5	7	6
Güney Kore	38	33	31	26	13	14	12	8	10
Gürcistan	973	1 727	1 348	2 012	973	861	616	470	411
Haiti	-	-	-	-	-	14	6	6	-
Hindistan	42	130	83	97	47	34	22	27	30
Hollanda	32	40	40	55	43	44	38	37	41
Irak	2 359	6 424	8 219	8 210	4 417	3 299	2 642	2 229	2 060
İran	850	1 046	1 285	1 971	767	745	622	614	709
İspanya	23	22	14	20	16	16	18	13	16
İrlanda	7	-	9	10	7	5	5	3	C
İsveç	21	25	44	56	37	46	44	28	16
İsviçre	9	8	7	10	7	9	9	8	9
İsrail	-	-	53	55	23	23	20	19	13
İtalya	34	29	23	25	17	19	21	18	24
Japonya	15	13	14	12	13	13	10	10	11
Kamerun	61	80	56	69	25	44	23	14	18
Kanada	22	35	43	54	41	37	27	23	23
Kazakistan	204	381	351	507	411	574	447	400	550
Katar	-	-	-	17	9	3	3	C	C
Kenya	29	-	40	63	49	57	51	24	26
Kırgızistan	852	1 238	939	954	550	529	410	312	302
Kosova	64	63	55	34	34	26	19	18	24
Kuveyt	-	17	38	47	14	4	3	C	C
Kolombiya	-	-	-	C	-	6	-	C	5
Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	27	30	30	27	28	35	36	38	64
Kongo Demokratik Cumhuriyeti	-	-	-	124	78	139	82	45	45
Kongo	-	-	-	-	-	-	12	-	-
Kotdivuar	-	-	-	-	-	28	16	9	9

Kuzey Makedonya	127	118	101	75	59	64	50	38	35
Küba	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Libya	760	2 351	2 981	3 040	1 375	458	294	210	172
Litvanya	C	-	-	C	C	C	C	C	C
Lübnan	82	173	265	426	344	338	285	214	195
Malezya	-	114	100	87	31	35	22	19	15
Macaristan	-	-	-	-	-	4	-	-	-
Mısır	821	2 301	3 816	2 846	1 540	891	654	537	523
Mali	-	-	-	83	49	69	59	28	28
Moğolistan	37	31	28	32	19	20	14	10	11
Moldova	1 293	1 499	1 258	1 225	842	832	640	539	456
Meksika	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Moritanya	-	-	-	58	49	43	28	16	25
Myanmar	-	-	-	-	-	-	-	33	32
Nepal	9	128	35	12	11	10	3	5	6
Nijer	-	-	-	-	-	-	17	5	5
Nijerya	166	239	213	209	123	148	120	102	83
Norveç	15	16	25	36	20	23	14	15	13
Özbekistan	2 453	5 797	4 695	6 701	4 569	3 438	1 981	1 734	2 089
Pakistan	96	171	397	672	352	332	240	217	267
Polonya	12	8	5	9	10	C	C	7	22
Romanya	93	99	85	84	82	65	50	45	49
Rusya Federasyonu	365	488	485	652	587	483	400	354	400
Senegal	232	345	830	1 074	759	999	829	414	327
Sırbistan	46	39	32	14	13	12	10	10	10
Sierra Leone	-	-	-	-	-	10	4	7	-
Somali	144	223	388	807	536	573	332	228	193
Sri Lanka	-	-	-	-	-	-	-	3	7
Sudan	61	112	193	312	143	147	109	78	179
Suriye	5 216	8 524	15 799	16 813	9 818	5 990	5 137	4 455	4 261

Suudi Arabistan	46	113	189	210	77	29	16	14	19
Tacikistan	272	617	601	801	522	518	451	410	442
Tanzanya	-	-	-	-	-	14	12	12	16
Tayland	18	33	39	86	68	65	20	18	17
Tunus	154	318	399	580	387	385	287	235	238
Türkmenistan	1 877	3 404	4 525	8 147	4 280	3 559	2 193	1 804	2 003
Uganda	-	179	147	291	111	130	85	47	41
Ukrayna	742	813	687	712	482	412	388	336	284
Ürdün	272	504	803	957	466	404	313	258	235
Yemen	216	1 238	3 282	2 665	1 227	321	263	224	222
Vietnam	3	-	-	-	-	-	-	-	-
Yunanistan	187	141	149	227	217	195	190	170	174
Zimbabve	-	-	-	-	-	10	-	-	-
Vatansız	C	C	18	23	16	9	5	5	4
Toplam Yabancı Uyruklu Nüfus	27 701	50 970	66 549	78 209	45 013	35 006	26 385	21 916	22 738

Kaynak: TÜİK'ten alınan veriler ile oluşturulmuştur.

Fatih'in 2008-2024 yılları toplam nüfus verisi incelendiğinde, ilçenin genel olarak azalma eğiliminde olduğu görülmektedir. Ancak mahalle bazlı değerlendirildiğinde genel azalma eğilimine karşın birçok mahallenin yıllar içinde kısa süreli artış ve azalışlar yaşayarak dalgalı bir yapıda olduğu anlaşılmaktadır. İlçenin kuzeydoğu kesiminde yer alan Sultanahmet, Beyazıt, Sarıdemir, Rüstem Paşa, Tahtakale, Taya Hatun gibi mahalleler en düşük nüfuslu alanlardır. Bu mahallelerin ticaret, hizmet ve turizm özellikleriyle ön plana çıkması konut niteliğini ikinci plana atarak daha düşük nüfuslu bölgeler olmasına neden olmuştur. İlçenin nüfus bakımından en kalabalık bölgeleriyse kuzeybatı, batı ve güney kesimleridir. Seyyid Ömer, Koca Mustafapaşa, Akşemsettin, Mevlanakapı, Hırka-i Şerif, Silivrikapı, Yedikule gibi mahalleler en kalabalık nüfusa sahip alanlardır (Tablo 2.15). Tablo 2.15'e bakıldığında özellikle 2018 yılında birçok mahallede nüfus artışı gözlenmektedir. Aksaray, Akşemsettin, Alemdar, Haseki Sultan gibi bazı mahallelerde

gözlenen bu artışın temel nedeni olarak 2017 yılında ilçeye yönelen yabancı nüfus gösterilebilir. Ancak bu dalgalanmalara rağmen genel eğilimin düşüş yönünde olduğu eklenmelidir.

Tablo 2. 15: Fatih 2008-2024 Mahalle Nüfus Verisi.[46]

Mahalle	2008	2010	2012	2014	2016	2018	2020	2022	2024
Abdi Subaşı	3598	–	–	–	–	–	–	–	–
Abdi Çelebi	7318	–	–	–	–	–	–	–	–
Aksaray	–	10485	10116	9795	10578	11553	10088	8541	8089
Akşemsettin	–	21429	21703	21066	21732	27941	22263	19315	18608
Alemdar	161	177	228	241	400	559	377	481	283
Ali Fakih	8856	–	–	–	–	–	–	–	–
Ali Kuşçu	–	10769	11319	11121	11247	11309	10549	9842	9492
Arabacı Bayezit	9154	–	–	–	–	–	–	–	–
Arpa Emini	6245	–	–	–	–	–	–	–	–
Atik Mustafapaşa	3909	–	–	–	–	–	–	–	–
Atikali	–	14706	15089	14969	14937	14821	14180	13632	13152
Avcıbey	4862	–	–	–	–	–	–	–	–
Ayvansaray	–	20098	19222	18504	18055	17203	16455	15747	15200
Babahasan Alemi	1906	–	–	–	–	–	–	–	–
Balabanağa	43	46	58	95	153	177	130	111	208
Balat	–	16807	15954	15341	14221	13381	12398	11656	10996
Balat Karabaş	523	–	–	–	–	–	–	–	–
Bayezidağa	2671	–	–	–	–	–	–	–	–
Beyazıt	67	36	27	51	141	141	117	70	48
Beyceğiz	7827	–	–	–	–	–	–	–	–
Binbirdirek	1317	1745	1666	1900	1705	1652	1377	1359	1312
Cambaziye	8164	–	–	–	–	–	–	–	–
Cankurtaran	1522	1288	1163	1069	1285	1460	1277	1070	1052
Cerrahpaşa	–	9223	9380	9368	9231	8752	8204	7710	7490
Cibali	–	8732	8834	8507	8220	7894	7617	7383	6979
Davutpaşa	4303	–	–	–	–	–	–	–	–
Demirtaş	409	388	364	331	235	236	210	188	268
Deniz Abdal	9853	–	–	–	–	–	–	–	–

[46] Tabloda bazı yıllara ait nüfus verisi bulunmamaktadır. Dolayısıyla bu eksiklikler "-" ile belirtilmiştir. Bu eksikliklerin temel nedeni ilçedeki mahallelerde zaman içinde gerçekleşen değişikliklerdir. Bu tabloda bölgenin mekânsal dönüşümünü daha net gösterebilmek adına tüm mahallelere yer verilmiştir.

Derviş Ali	13028	20368	20241	19825	18942	18113	17768	17187	16725
Emin Sinan	1482	1438	1310	1230	1154	1161	1012	869	846
Ereğli	4517	–	–	–	–	–	–	–	–
Fatma Sultan	4544	–	–	–	–	–	–	–	–
Gureba Hüseyinağa	1458	–	–	–	–	–	–	–	–
Hacı Evhaddin	13587	–	–	–	–	–	–	–	–
Hacı Hamza	9436	–	–	–	–	–	–	–	–
Hacı Hüseyin Ağa	4363	–	–	–	–	–	–	–	–
Hacı Kadın	623	586	513	461	382	347	317	227	223
Hamami Muhiddin	5003	–	–	–	–	–	–	–	–
Haraççı Karamehmet	693	–	–	–	–	–	–	–	–
Hasan Halife	10522	–	–	–	–	–	–	–	–
Haseki Sultan	–	10144	10285	10145	10239	12051	10031	8937	8692
Hatice Sultan	4793	–	–	–	–	–	–	–	–
Hatip Musluhiddin	4355	–	–	–	–	–	–	–	–
Haydar	8016	–	–	–	–	–	–	–	–
Hırka-İ Şerif	–	24809	24851	24539	24006	25253	22464	21190	20257
Hızır Çavuş	3640	–	–	–	–	–	–	–	–
Hobyar	4520	41	38	61	77	81	70	73	89
Hobyar Eminönü	44	–	–	–	–	–	–	–	–
Hoca Gıyasettin	1611	1251	1025	928	763	609	525	495	468
Hoca Paşa	98	113	105	222	159	303	229	248	287
Hoca Üveyz	11298	–	–	–	–	–	–	–	–
Hüsambey	4478	–	–	–	–	–	–	–	–
Kalenderhane	819	1399	1521	1558	1458	1767	1106	1935	2143
Karagümrük	–	11290	11195	11230	11333	11725	11242	10649	10253
Kariye	3257	–	–	–	–	–	–	–	–
Kasap Demirhun	1904	–	–	–	–	–	–	–	–
Kasap İlyas	911	–	–	–	–	–	–	–	–
Kasım Günani	6192	–	–	–	–	–	–	–	–
Kâtip Kasım	2323	2188	2181	1938	2298	2720	2170	1469	1275
Kâtip Musluhiddin	5143	–	–	–	–	–	–	–	–

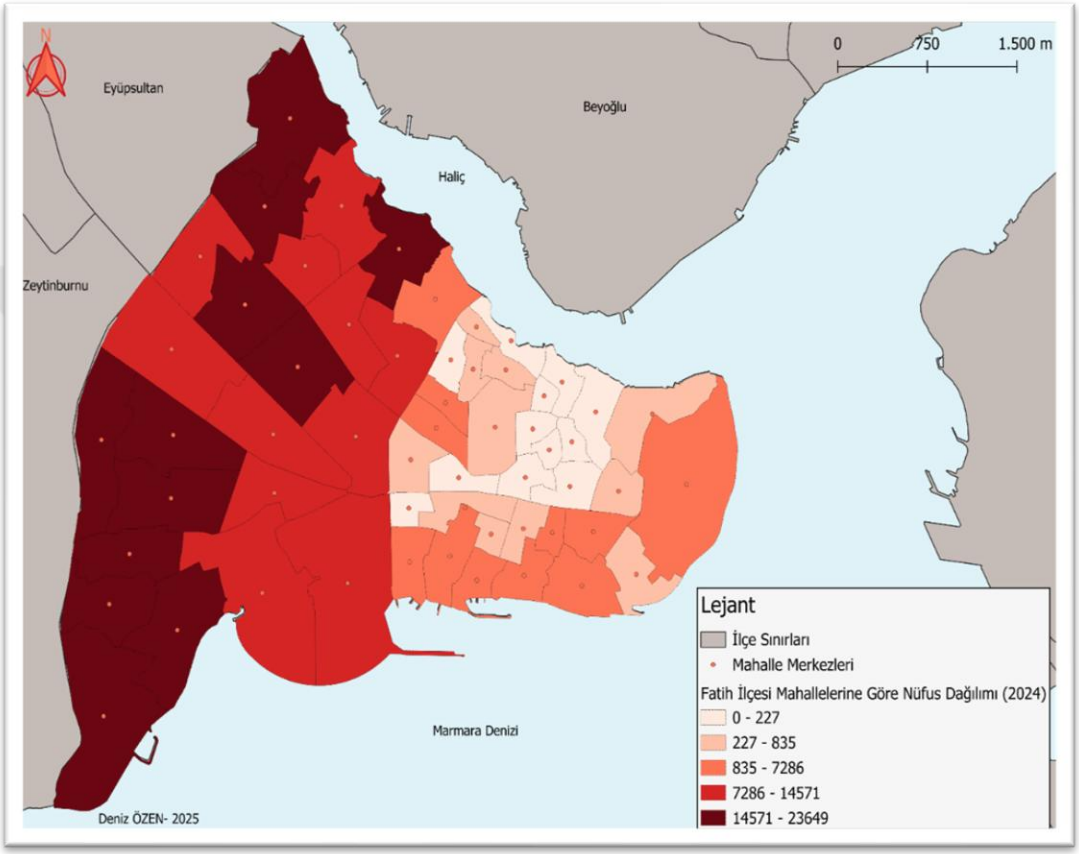
Kemal Paşa	333	378	383	383	465	747	568	402	603
Keyci Hatun	1634	–	–	–	–	–	–	–	–
Keçeci Karabaş	10325	–	–	–	–	–	–	–	–
Kırkçesme	501	–	–	–	–	–	–	–	–
Koca Dede	6753	–	–	–	–	–	–	–	–
Koca Mustafapaşa	3919	22060	22196	21651	21544	21404	20158	19091	18471
Kürkçübaşı	7194	–	–	–	–	–	–	–	–
Küçük Ayasofya	3930	3561	3263	2965	2642	2386	2006	1775	1510
Küçük Mustafapaşa	3739	–	–	–	–	–	–	–	–
Kirmasti	3501	–	–	–	–	–	–	–	–
Melek Hatun	10284	–	–	–	–	–	–	–	–
Mercan	99	69	44	55	41	48	46	40	100
Mesih Paşa	61	79	96	132	160	195	173	103	110
Mevlanakapı	–	20995	20557	20137	20251	20127	19087	18207	17590
Molla Aşkı	5101	–	–	–	–	–	–	–	–
Molla Fenari	–	–	–	–	97	137	121	99	86
Molla Gürani	–	14944	15179	14449	14983	20614	15479	12211	11611
Molla Hüsrev	1248	1152	1427	1549	1601	1365	1026	1349	937
Molla Şeref	5990	–	–	–	–	–	–	–	–
Mollafenari	66	76	64	107	–	–	–	–	–
Muhsine Hatun	2798	2769	2601	2414	2301	2307	1980	1588	1319
Muhtesib İskender	8601	–	–	–	–	–	–	–	–
Muratpaşa	3792	–	–	–	–	–	–	–	–
Müftü Ali	10981	–	–	–	–	–	–	–	–
Mimar Hayrettin	681	567	711	679	728	902	679	550	482
Mimar Kemalettin	268	240	227	235	309	387	278	191	243
Mimar Sinan	6469	–	–	–	–	–	–	–	–
Neslişah	7233	–	–	–	–	–	–	–	–
Nevbahar	8644	–	–	–	–	–	–	–	–
Nişanca	6330	5764	6009	5607	5945	6397	6455	4590	4056
Rüstem Paşa	87	75	48	37	40	21	16	22	23
Sancaktar Hayreddin	7367	–	–	–	–	–	–	–	–
Saraç İshak	1388	1281	1247	1158	1245	1563	1205	940	827

Sarıdemir	24	19	14	13	14	12	–	11	–
Seyyid Ömer	15891	26220	26505	26258	26154	27469	25502	24445	23649
Sofular	6008	–	–	–	–	–	–	–	–
Sultan Ahmet	1407	1183	1040	928	773	792	632	550	470
Sururi	47	40	35	34	30	38	26	21	40
Sinanağa	11241	–	–	–	–	–	–	–	–
Süleymaniye	545	485	479	471	651	845	758	702	640
Sümbül Efendi	–	17519	17564	17428	17220	16527	16109	15846	15337
Silivrikapı	–	17337	17239	16997	16815	16556	15995	15540	14926
Tahta Minare	778	–	–	–	–	–	–	–	–
Tahtakale	39	27	25	20	24	24	15	15	13
Taya Hatun	156	81	135	149	117	121	108	85	85
Tevkii Cafer	3772	–	–	–	–	–	–	–	–
Topkapı	–	11256	11438	11332	11113	12184	10642	10218	10288
Uzun Yusuf	10962	–	–	–	–	–	–	–	–
Veledi Karabaş	9598	–	–	–	–	–	–	–	–
Yalı	1381	–	–	–	–	–	–	–	–
Yavuz Sultan Selim	–	19708	19383	18948	18434	17824	17174	16635	15913
Yavuz Sinan	223	198	235	237	256	246	263	250	251
Yedikule	–	17476	17718	17445	17267	17163	17055	15789	15417
Zeyrek	–	15572	15328	14711	14729	14639	13830	12863	12465
Çakırağa	1824	–	–	–	–	–	–	–	–
Ördek Kasap	5223	–	–	–	–	–	–	–	–
İbrahim Çavuş	8874	–	–	–	–	–	–	–	–
İmrahor	4806	–	–	–	–	–	–	–	–
İnebey	350	–	–	–	–	–	–	–	–
İskenderpaşa	6281	15332	14546	13526	13862	17695	14249	12024	11316
Şehremini	–	22614	22410	22117	22038	22185	20770	19749	19499
Şehsuvar Bey	2185	2514	2323	2599	2485	2410	2003	1942	1750
Şeyh Resmi	7657	–	–	–	–	–	–	–	–

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Harita 2.12 incelendiğinde ilçe nüfusunun 2024 yılında genel olarak batıdan doğuya doğru azaldığı görülmektedir. Koyu kırmızı tonlarında gösterilen Ayvansaray, Derviş Ali, Yavuz Sultan Selim, Hırka-i Şerif, Akşemsettin, Mevlanakapı, Şehremini,

Seyyid Ömer, Silivrikapı, Sümbül Efendi, Koca Mustafapaşa, Yedikule bölge nüfusunun %59,7'sini kapsamaktadır. Açık kırmızı renkte gösterilen Balat, Atik Ali, Ali Kuşçu, Zeyrek, Karagümrük, Topkapı, Molla Gürani, İskender Paşa, Haseki Sultan, Cerrahpaşa, Aksaray ise bölge nüfusunun %32,1'ine sahiptir.



Harita 2. 12: Fatih İlçesi 2024 Yılı Mahallelerine Göre Nüfus Dağılımı.

Dolayısıyla Harita 2.12'ye göre, 2024 yılında ilçede bulunan yalnızca 23 mahalle toplam nüfusun %91,8'ine, geriye kalan 34 mahalle ise %8,2'sine sahiptir. Sonuç olarak ilçenin İstanbul için hem ekonomik bir merkez hem de konut için uygun bir lokasyonda olması nüfusun yüz ölçüme eşit bir biçimde dağılamamasına yol açmıştır.

2.2.2. Ekonomik Coğrafya Özellikleri

2.2.2.1. Tarımsal Faaliyetler

Dünyanın farklı yerlerinde, farklı zamanlarda, kendine özgü bir biçimde ortaya çıkan tarımsal faaliyetler; medeniyetlerin kuruluşundan bu yana insan yaşamının temel

gereksinimlerinden biri olmuştur (Balcı Akova, 2018, s. 200). Toplumların beslenmesi ve gıda güvenliği açısından stratejik bir öneme sahip olan tarımsal faaliyetler, kırsal bölgelere nazaran modern kent hayatında genellikle göz ardı edilmesine rağmen günümüzde kent içi tarım uygulamaları giderek daha fazla önem kazanmaktadır (Aliağaoğlu & Uğur, 2024, s. 299-301). Bu bağlamda çalışma sahasına bakıldığında yüzlerce yıllık kentsel mirasa sahip olmasına karşın kendine özgü bir kent içi tarım sistemi geliştirmiştir.

Araştırma sahasının tarımsal faaliyetleri, Anadolu'daki geniş arazilere dayalı, geleneksel tarım ve büyük ölçekli hayvancılık faaliyetleriyle örtüşmemektedir. Aksine saha yıllar boyunca kendine özgü bir kentsel tarım yapısı oluşturmuştur. Bu durumun başlıca nedenleri ise sahanın uzun yıllar boyunca başkent olarak hizmet verip yoğun nüfus, sık yerleşme dokusu ve sınırlı arazi gibi fiziksel baskılara; göç, yoksulluk gibi sosyoekonomik baskılara; artan atık miktarı, su kaynaklarının azalması ve hava kirliliği gibi ekolojik baskılara sahip olmasıdır (Solduk, 2010, s. 110-111). Ancak tüm bu kentsel baskılara rağmen, kent içi tarımsal faaliyetler çeşitli biçimlerde sürdürülmüştür. Kent içi tarımsal faaliyetlerin şehrin gıda güvenliğini sağlayarak, ekonomik ve çevresel sürdürülebilirliğini destekleyerek ve peyzajı şekillendirerek çok boyutlu katkılar sunduğu bilinmektedir (Yenigül, 2016, s. 293). Araştırma sahasında da bu kent içi tarım dinamikleri arasında kendine özgü bir tarımın varlığı görülmektedir. Çalışma sahasındaki kentsel tarım faaliyetlerin en somut örneklerini ise bostanlar ve bahçeler meydana getirmektedir.

Sahanın tarımsal faaliyetleri Megara Byzantion'undan Roma Konstantinopolis'ine, Osmanlı Konstantiniyye'sinden Cumhuriyet İstanbul'una kadar farklı dönemlerde farklı ölçek ve biçimlerde yürütülmüştür (Kanbak, 2016, s. 167). Antik dönemde Megaralılar tarafından yönetilen Byzantion'da tarım, temel ekonomik faaliyetler arasında bulunmaktadır. Nüfusun temel ihtiyacını karşılamak adına tarımsal üretim, balıkçılık, hayvancılık gibi temel ekonomik faaliyetler ön plana çıkmaktadır (Baynes, 1916, s. 66). Zamanla daha büyük bir imparatorluğun parçası haline gelen saha, kendine özgü bir tarım ve hayvancılık dinamiği de oluşturmuştur. Bizans dönemi Konstantinopolis'te tahıl, zeytinyağı gibi temel gıda ihtiyacı imparatorluğun çeşitli bölgelerinden sağlanırken özellikle taze meyve, sebze, süt, peynir gibi çabuk bozulabilen ürünler kent içinde veya kent merkezine yakın yerlerde üretilmeye

çalışılmıştır[47] (Teall, 1971, s. 43). Kentteki bu tarımsal faaliyetler genellikle sur kenarları ve sur dışında[48] bostanlar, bahçeler kurularak veya küçükbaş hayvan, kümes hayvanı alanları oluşturularak yürütülmüştür (Kandemir, 2023, s. 83). Aynı zamanda halkın kendine ait bahçelerinde buğday gibi temel tahıl ürünleri yetiştirdikleri de bilinmektedir. Bu durum halkın kuşatma, isyan gibi kriz anlarında dışa bağımlılığını azaltmakta, gıda güvenliğini sağlamaktadır (Maguire, 2000, s. 263). Kente kurulan bu sistem Osmanlı Konstantiniyye'sinde de benzer şekilde devam ettirilmiştir. Tahıl, meyve ve et gibi bazı gıdalar Rumeli, Adalar gibi farklı vilayetlerden gelirken kent içindeki bahçe ve bostanlar taze gıda üretimini sağlamıştır (Ortaylı, 2024, s. 214). Özellikle kara surları boyunca uzanan bostanlar kentte yeşil bir kuşak meydana getirmişlerdir (Harita 2.13).

[47] Alman ekonomist Thünen'in üretim modeline göre kent merkezine yakın alanlarda bozulabilir ürünler; daha uzak halkalarda ise tahıl, hayvancılık ve orman ürünleri gibi daha dayanıklı üretim türleri yer almaktadır. Kandemir'e göre Osmanlı İstanbulun'da da Thünen modeline benzer bir üretim modeli gerçekleştirilmiştir. Bkz.: Zafer Karademir, **Osmanlı Yeni Çağı'nda Tarımsal Gelişim: Ziraat, Hasılat, Ticaret**, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2023.

[48] Örneğin 5. yüzyılda Theodosius Surlarının yapılması ile tarımsal amaçla kullanılan alanlar şehir içinde kalmıştır. Böylece bu alanların korunaklı bir yapıya kavuşması da sağlanmıştır. Bu sur kulelerinin alt katlarında ise tarım faaliyetleri için alet depoları oluşturulmuştur. Bkz.: Güven Şahin, Mustafa Kahraman, "Kent İçi Tarım Uygulamalarında Dünyanın En Eski Örneği: Yedikule Bostanları", **Turkish Studies-Social**, C.XVI, No:1, 2021, s. 341-360.



Harita 2. 13: Mühendis Hübner Tarafından Sultan II. Abdülhamid'e Sunulan İstanbul Haritası.

Kaynak: İstanbul Üniversitesi Nadide Eserler Kütüphanesi.

Osmanlı dönemi öne çıkan tarım alanları Küçük Langa, Büyük Langa, Yenikapı, Narlıkapı, Yenibahçe çayırı, Hastane Çayırı, Çukurbostan, Sarayaltı ve Saray-ı Hümayun Bostanlarıdır (Bülbül, 2024, s. 31; Şahin & Kahraman, 2021, s. 346). Çukurbostanlar, Bizans'tan kalan ve şehrin merkezinde taze gıda üretimini mümkün kılan noktalardan olmuştur. Çukurbostanlar eski sarnıçların[49] zamanla toprak doldurulmasıyla mikro ölçekte bir tarım arazisine dönüşmüştür (Bülbül, 2024, s. 31). Lykos deresinin Marmara kıyısında biriktirdiği tortullar ile meydana gelen Langa ve Yenikapı bostanları da 16. yüzyıl da kentin gıda ihtiyacının karşılandığı önemli noktalardan birkaçıdır (Shopov & Han, 2013, s. 37). Bu bostanlar özellikle hıyar ve

[49] Örneğin Aetios Sarnıcı, Aspar Sarnıcı, Hagios Mokios Sarnıcı verimli tarım arazilerine dönüştürülmüştür. Bkz.: Ahmet Hamdi Bülbül, "Şehre Sığmayan Topraklar: İstanbul Bostanları", **Erdem**, No:87, 2024, s. 1-36.

marul üretimiyle ön plana çıkmaktadır (Bülbül, 2024, s. 9; Ortaylı, 2024, s. 212). Yenibahçe (Bayrampaşa) çayırı da kent içi tarımsal faaliyetlerin öne çıktığı bir diğer alandır. Lykos deresi etrafında kurulan bu bostanlarda yetiştirilen çeşitli yeşillikler arasında enginar en bilinen ve öne çıkan ürünlerdendir (Kara & Türkay, 2024, s. 116). 17. yüzyıla gelindiğinde ise kentte yaşanan nüfus artışı yeni tarım alanlarını ve üretimin artırılmasını gerekli kılmıştır. Bu dönem bu sorunlara çözüm olarak Yedikule Bostanları öne çıkmış ve üretim artmıştır (Şekil 2.11) (Şahin & Kahraman, 2021, s. 346). Tarihi Yarımada'da öne çıkan birçok bostan bulunmakla beraber Yedikule Bostanları en popüler olanları arasındadır. Yedikule Bostanları, Bizans'tan Osmanlı'ya bir gıda üretim alanının ötesinde; kentin ekolojik dengesine, sosyo-kültürel işlevlerine katkı sağlayan çok katmanlı bir kentsel tarım alanıdır (Kanbak, 2016, s. 166). Bu bostanlarda yetiştirilen lahana, marul, pırasa gibi sebze ve yeşillikler yalnızca geçimlik tarım için kullanılmamakta ticari bir yönü de bulunmaktadır (Kemeç, 2024, s. 283).



Şekil 2. 11: Abdullah Fréres Tarafından Çekilen İstanbul ve Boğaziçi'nin Görünüşleri: Yedikule Kapısı Surları Fotoğrafında Bostanlar.

Kaynak: İstanbul Üniversitesi Nadide Eserler Kütüphanesi.

Roma'dan Osmanlı'ya kentin gıda tedarikinde önemli bir konumda bulunan bostanlar, günümüzde etkinliğini büyük ölçüde kaybetmiştir. 1950 sonrası İstanbul'unda artan kentleşme, nüfus yoğunluğu, altyapı ve ulaşım yatırımları gibi mekânsal baskılar; 1980 sonrası uygulanan neoliberal politikalar doğrultusunda sermaye odaklı planlama süreçleri ve özelleştirme gibi yapısal baskılar bostanların sürdürülebilirliğini etkilemiş, ilçedeki tarım alanları git gide küçülmüştür (Şahin & Kahraman, 2021, s. 348; Yıldızcan, 2024, s. 765). Ancak sınırlı ölçüde de olsa tarımsal faaliyetlerin ilçede hala sürdürülmeye çalışıldığı görülmektedir (Fotoğraf 2.2). Son zamanlarda ilçedeki bostan faaliyetleri 1985'te surlarla birlikte UNESCO Dünya Miras Listesi'ne alınan Tarihi Yedikule Bostanları etrafında şekillenmektedir. Fakat bu faaliyetler küçük ölçekli olmakla birlikte ticari bir amacı bulunmamaktadır (Şahin & Kahraman, 2021, s. 343). Bu üretim daha çok kültürel mirası koruma ve gelenekleri yaşatma çerçevesinde sürdürülmektedir. Kaldjian'ın (2010) aktardığına göre, Yedikule çevresindeki bu bostanlar Kastamonu-Cide'li aileler tarafından geleneksel teknikler kullanılarak yürütülmekte; böylece tarımsal geleneğin devamı sağlanmaktadır. Ancak bu geleneksel tarım pratikleri de modern kent hayatıyla uyumlu olmadığından bostanların korunmasını zorlaştıran bir unsur hâline gelmektedir (Kaldjian, 2010, s. 286).



Fotoğraf 2. 2: Tarihi Yedikule Bostanlarının Günümüzden Bir Fotoğrafı (2025).

Kaynak: Yazar tarafından çekilmiştir.

İlçede yapılan bu kentsel tarım pratiklerinin sürdürülebilirliğinin sağlanması kültürel, ekonomik ve ekolojik bir katkı sunacaktır. Ayrıca kentsel rant baskısı, mülkiyet belirsizliği gibi sorunlara rağmen varlığını sürdürmeye çalışan bu alanların, bir rekreasyon alanının ötesinde kentle uyumlu, çok işlevli alanlar olarak tasarlanması uzun vadede sürdürülebilirliğini destekleyecektir.

2.2.2.2. Ticari Faaliyetler

İnsanlık tarihinin en eski ve en temel ekonomik faaliyetlerinden biri olan ticaret, en temel anlamıyla ürün, mal ve hizmetlerin alım satımını ifade eder (Hayır Kanat, 2016, s. 493). Ancak ticari faaliyetler ekonomik bir etkinlik olmanın da ötesinde kentlerin sosyo-kültürel ve mekânsal dönüşümünü etkileyen çok boyutlu ve dinamik bir yapıya sahiptir. Bu çok boyutlu yapı tarih boyunca bir ticaret merkezi olarak konumlanan Tarihi Yarımada'da da açıkça gözlenmektedir. Tarihi Yarımada coğrafi konumunun getirdiği ekonomik, kültürel, lojistik ve stratejik avantaj itibarıyla

uzun yıllar birçok imparatorluk için önemli bir ticari merkez olarak ön plana çıkmıştır. Kara ve deniz yollarının birleşim noktasında yer alan kent, her dönemde dünyanın farklı noktalarından önemli tüccarı, ürünü ve pazarı kendisine çekmiş; köklü bir ticari kimlik meydana getirmiştir (Dominian, 1917, s. 60). Tarihi Yarımada'nın bu köklü ticari kimliği Antik Yunan kolonisi Byzantion'dan Doğu Roma Konstantinopolis'ine, Osmanlı Konstantiniyye'sinden Türkiye İstanbul'una kadar devam etmiş, büyüyerek gelişmiştir (Ergin, 2012, s. 112).

2.2.2.2.1. Antik Dönemde Ticari Faaliyetler

M.Ö. 7. yüzyılda Megaralılar tarafından kurulan Byzantion'un ekonomisi ticaret ve tarıma dayanmaktadır (Durak, 2015, s. 25-26). Özellikle bulunduğu konum itibarıyla Karadeniz'den Akdeniz'e uzanan su yolunu kontrol edebilme gücü, Byzantion'un ticari açıdan zenginleşmesinin önünü açmış, kentin sosyo-ekonomik ve mekânsal gelişimine katkı sağlamıştır (Leaf, 1912, s. 302). Erken dönem ticaretinin merkezlerinden biri olarak kabul edilen Byzantion'a Karadeniz'den büyükbaş hayvan, bal, balmumu ve tuzlanmış balık; Batı'dan ise zeytinyağı ve şarap gibi farklı ürünlerin ulaşması kentin ticari ağının büyüklüğünü göstermektedir (Jacoby, 2016, s. 193). Ancak Byzantion'un elinde bulundurduğu bu ticari ve stratejik avantaj, kentin düzenli olarak işgale uğramasının da önünü açmıştır.

2.2.2.2.2. Doğu Roma Döneminde (Bizans) Ticari Faaliyetler

Byzantion'un M.S. 330 yılında Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkenti haline gelmesi kentin kaderini büyük ölçüde değiştirmiştir. Küçük bir Antik Yunan kolonisinden büyük bir imparatorluğun başkenti haline gelen kentte kısa bir süre içerisinde topraklar genişlemiş ve nüfus artmıştır (Durak, 2015, s. 27). Dolayısıyla büyük bir tüketim merkezi hâline gelen Konstantinopolis'te, artan nüfusun ihtiyaçlarını karşılayabilmek amacıyla çeşitli düzenleme ve uygulamalara başvurulmuştur. Bu bağlamda, temel gıda maddelerinin devlet denetiminde tedarik edilmesini amaçlayan annona sistemi, kentte önemli bir düzenleme aracı olarak

kullanılmıştır[50] (Durak, 2015, s. 28). Bir nevi sosyal devlet anlayışı olarak değerlendirebileceğimiz annona sistemi, kentin ticari altyapısının da temeli olarak görülmektedir (Mango, 2000, s. 190). Benzer şekilde imparatorluğun para sistemi, ölçü-tartı birimi düzenlemeleri de kentin uluslararası ticaretteki tanınırlığını ve güvenilirliğini arttırmıştır. Örneğin Roma para sisteminde bulunan ve Avrupa'dan Hindistan'a birçok bölgede kullanılan altın solidus[51] ve tunç follis[52] gibi sikkeler Konstantinopolis'in tanınırlığına katkı sağlamıştır (Şekil 2.12) (Gregory, 2010, s. 290). Ayrıca, kantar, terazi gibi ölçüm birimleri tartım işlemlerini kolaylaştırarak kent pazarında ticareti güçlendirmiştir (Durak, 2015, s. 30).



Şekil 2. 12: II. Theodosius (M.S. 402-450) Tarafından Basılan Solidus.

Kaynak: İstanbul Arkeoloji Müzesi.

Marmara kıyısında bulunan kentin ticari hacmi ekonomik düzenlemelerin haricinde çeşitli mekânsal düzenlemelerle de arttırılmaya çalışılmıştır. Kentte bulunan Theodosius, Neorion ve Prosphorion gibi limanlar, Mese caddesi ve Theodosios Forumu gibi çeşitli kamusal alanlar daha ulaşılabilir bir pazar ağı oluşturulmasına katkı sağlamıştır (Mango, 2000, s. 197). Aynı zamanda kentteki belirli iş kolları belirli bölgelerde toplanmış; böylece üretim ve satış süreçleri hızlandırılarak kentin ticari cazibesi arttırılmıştır. Bu çeşitli iş kolları, kentin ana caddelerinde bulunan ve stoa adı

[50] Bu sisteme göre buğday, zeytinyağı ve şarap gibi temel gıda maddeleri devlet tarafından inşa edilen yapılarda depolanmalı, işlenmeli ve bedelsiz veya düşük fiyatla dağıtılmalıdır. Bkz.: Koray Durak, "Konstantinopolis'in Yükselişinin İktisadi Temelleri", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, C.VI, Ed.: C. Yılmaz, İstanbul, İSAM, 2015, s. 24-43.

[51] Genellikle büyük ödemelerde tercih edilen Solidus, Roma İmparatorluğu'nda yaklaşık 700 yıl boyunca değerini korumuş bir altın sikkedir. İlk olarak 4. yüzyılda İmparator Constantinus tarafından bastırılmış olan bu sikkeler geniş bir bölgede tanınmış ve kullanılmıştır. Bkz.: Timothy E. Gregory, **A History of Byzantium**, 2. bs., Hong Kong, Wiley-Blackwell, 2010.

[52] Follis, İmparator Anastasios'un 494 yılında gerçekleştirdiği para reformu ile ortaya çıkan bronz (tunç) sikkedir. Günlük hayatta, küçük ölçekli ticaret için üretilen follis zamanla temel bir para birimi haline gelmiştir. Bkz.: Gregory, **A History of Byzantium.**

verilen revaklı galerilerde toplanmıştır. Örneğin kitapçılar Ayasofya'nın güneyinde, bakırcılar Meryem Ana Kilisesi çevresinde yoğunlaşmıştır (Durak, 2015, s. 28-29).

10. ve 12. yüzyıllar arasında Konstantinopolis ticari hayatı daha sonralarda Osmanlı'da da uzun yıllar boyunca kullanılacak olan lonca sistemi etrafında şekillenmiştir. Kentte bulunan bu sistem, bağımsız örgütlerden oluşmamakta aksine düzenli kalite ve vergi denetimi sağlayan bir devlet yapılanması biçimindedir (Maniatis, 2008, s. 369-371). Bu sisteme göre ipekçiler, kuyumcular, fırıncılar gibi çeşitli meslek grupları keskin çizgilerle birbirinden ayrılarak kendi loncaları etrafında toplanmıştır ve şehrin belirli bölgelerine yayılmışlardır[53] (Mavridisa & Vatalis, 2015, s. 378-383). Örneğin ham ipek dükkanları Constantine Forumu'nda, değerli kumaş dükkanları Mese'nin Çemberlitaş-Sultanahmet hattında, parfüm ve baharat dükkanları Milyon Taşı ile Büyük Saray arasında yoğunlaşmaktadır (Durak, 2015, s. 36; Mango, 2000, s. 202). Lonca sistemi, devletin piyasayı düzenlemek ve toplumsal düzeni sürdürmek için kullandığı en önemli araçlardan olup Doğu Roma ekonomik yapısının temel taşlarından biri sayılmaktadır (Maniatis, 2008, s. 371). Kentte yürütülen bu mekânsal ve ekonomik düzenlemeler neticesinde Konstantinopolis, farklı milletlerden tüccarların uğrak noktası haline gelmiştir. Karadeniz'in kuzeyinden Ruslar; Venedik, Ceneviz, Amalfi gibi İtalyan şehirlerinden Latin tüccarlar kentte yoğunlaşmıştır (Jacoby, 2016, s. 195-196). Özellikle Avrupa ve Asya pazarını birbirine yakınlaştıran Latin tüccarlara kentte birçok ticari imtiyaz tanınmıştır (Durak, 2015, s. 40). Ancak tanınan bu imtiyazlar zaman içinde yerel tüccarları zayıflatmış ve toplumsal huzursuzlukların önünü açmıştır. Netice itibarıyla 12. yüzyıl sonlarına gelindiğinde kentte yaşanan bu gerilimler, Konstantinopolis'in güçlü ticari yapısını dayandırdığı lonca sisteminin çökmesine ve 1204'teki Latin işgaline zemin hazırlamıştır. Ancak ilerleyen süreçlerde kent, coğrafi konumunun avantajı ile ticari önemini korumaya devam etmiştir (Durak, 2015, s. 41; Maniatis, 2008, s. 376).

[53] Lonca sisteminde meslekler detaylı bir biçimde birbirinden ayrılmaktadır. Örneğin İpekçiler kendi içinde ham ipek üreticileri, ipek işleyicileri, ipek satıcıları olarak üç farklı lonca oluşturmaktadırlar. Bkz.: Dimitrios G. Mavridis, Konstantinos I. Vatalis, "Products and markets - The activities of the imperial guilds of Constantinople", **Procedia Economics and Finance**, C.XXIV, 2015, s. 376-385.

2.2.2.2.3. Osmanlı Döneminde Ticari Faaliyetler

1453 yılında Fatih'in İstanbul'u fethi, bölgede yeni bir dönemi aralamıştır. Kent Doğu Roma'da olduğu gibi Osmanlı Devleti boyunca da yalnızca bir başkent, siyasi bir merkez değil imparatorluğun ekonomik merkezi ve Avrasya'nın en canlı ticari merkezlerinden biri olmayı başarmıştır (Bilgin, 2015, s. 90). Bu süreçteki en önemli sebepler arasında; iki kıtanın birleşim noktasında bulunması, boğaz geçişinde hakimiyet kurması ve doğal bir liman olan Haliç'e sahip olması gibi çeşitli coğrafi koşullar bulunmaktadır (Gündüz, 2008, s. 53–54; Meriç, 2020, s. 186–187). Bu coğrafi avantajlar sayesinde Karadeniz'den tahıl, kürk, havyar ve Bohemya kristalleri; Akdeniz'den kahve, zeytinyağı, sabun ve egzotik kumaşlar; Avrupa'dan saat, ayna gibi lüks ürünler; Asya içlerinden ipek, pamuk, baharat ve deri kente rahatlıkla ulaşabilmiştir (Meriç, 2020, s. 187). Tüm bu ürünler başta Sirkeci, Eminönü, Unkapanı olmak üzere çeşitli liman ve iskeleler aracılığıyla kente getirilmiş ve buradan şehir geneline dağıtılmıştır (Özçakı, 2021, s. 93-94). Konstantiniyye'nin sahip olduğu bu geniş ticari ağ ve ürün çeşitliliği, kenti uluslararası ticari bir merkeze dönüştürürken dünya pazarı kimliğini de güçlendirmiştir. Kentin bu güçlü kimliği hem somut mekânsal yapılar olarak hanlar, çarşılar ve bedestenlerle kendini göstermiş hem de ticaretin altyapısını oluşturan ekonomik prensip ve yöntemlerle desteklenmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda ticareti güçlü kılan üç temel ekonomik prensip öne çıkmaktadır: İaşecilik (provizyonizm)[54], fiskalizm[55] ve gelenekçilik[56]. Bu prensipler, kentte ticari faaliyetlerin düzenli, dengeli ve istikrarlı bir şekilde yürütülmesini sağlarken toplumsal huzurun korunmasına da katkı sağlamıştır (Çakır & Akkuş, 2015, s. 154-156). Bu ekonomik prensiplerin yanı sıra Osmanlı döneminde ticari faaliyetlerin düzenlenmesine yönelik olarak kent mekânında da önemli adımlar

[54] İaşecilik temelde halkın ihtiyaçlarını eksiksiz ve uygun fiyatla karşılamayı amaçlarken; halkın hem gıda güvenliğini sağlamakta hem de toplumsal huzursuzlukların çıkmasını engellemektedir. Bkz.: Coşkun Çakır, Yakup Akkuş, "Osmanlı İstanbul'unda Ticaret", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, C.VI, Ed.: Coşkun Yılmaz, İstanbul, İSAM, 2015, s. 154-199.

[55] Fiskalizme göre kentin üretim ve ticaret faaliyetleri devlet kontrolünde gerçekleştirilmeli; böylece ekonomik kaynakların daha verimli kullanılması sağlanmalıdır. Böylece hem savaş masraflarını hem de kamu hizmetlerini finanse edip idari yapıyı sürdürebilecektir. Bkz.: Çakır, Akkuş, "Osmanlı İstanbul'unda Ticaret".

[56] Gelenekçilik prensibine göre üretim ve dağıtım süreçlerinde yaşanabilecek ani değişimlerden veya yeniliklerden kaçınılmalıdır. Bir noktada bu prensip lonca sistemi ve yerel üretim biçimleri gibinin devamlılığının güvence altına almıştır. Bkz.: Çakır, Akkuş, "Osmanlı İstanbul'unda Ticaret".

atılmıştır. Bu kapsamda 1461 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından Mimar Hayrettin'e inşa ettirilen Kapalıçarşı, fetih sonrasında kentte gerçekleştirilen ilk büyük ölçekli mekânsal düzenlemelerden biri olarak öne çıkmaktadır. (Erçetin, 2019, s. 71). Çarşının merkezini Sandal ve Cevahir bedestenleri oluşturmaktadır (Yücel, 2021, s. 453-465). Evliya Çelebi tarafından *"güçlü bir kale"* olarak tanımlanan Kapalıçarşı, düzenli bir planlamadan ziyade ihtiyaç doğrultusunda inşa ettirilen yeni dükkanlar ve hanlar ile büyültülmüştür (Kanlıcıoğlu, 2021, s. 75; Yücel, 2021, s. 465). Ahilik geleneği[57] ve lonca düzeni[58] etrafında örgütlenen çarşıda mücevher ve kumaş gibi değerli ürünlerin yanı sıra tüccarların bu ürünleri muhafaza ettikleri kasalar da bulunmaktadır (Bayram, 2012, s. 111; Çiftçi, 2004, s. 23). Dolayısıyla Kapalıçarşı bir alışveriş merkezinin ötesinde adeta halkın servetini, eşyalarını güvenle saklayabileceği bir banka işlevi de görmüştür (Kanlıcıoğlu, 2021, s. 75). Kapalıçarşı, Osmanlı ticari hayatının en önemli mekânsal yansımalarından biri olarak varlığını uzun yıllar boyunca sürdürmüş; Osmanlı toplumsal ve ekonomik düzeninin simgesi haline gelmiştir[59] (Şekil 2.13) (Genim, 2019, s. 269-270).

[57] Anadolu'da 13. yüzyıldan itibaren gelişen Ahilik geleneği, esnafın mesleğini ahlaki değerler ve ticari kurallar çerçevesinde yapması gerektiğini savunarak esnafın kalitesini ve dürüstlüğünü korumayı amaçlamış ve dürüstlük, dayanışma, hizmeti temel değerler olarak kabul etmiştir. Bkz.: Cafer Çiftçi, "Müşteri Memnuniyeti, Kalite ve Osmanlı Esnafı", **U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, No: 7, 2004, s. 17-34.

[58] Doğu Roma İmparatorluğu'ndan beri kent ticari hayatını düzenlemek için kullanılan loncalar, Osmanlı'da da devam etmiştir. Ancak Türk-İslam tipi bir lonca sistemine geçilmiştir. Fatih Sultan Mehmet, kenti aldıktan sonra Bizans loncalarının kalanlarını da örgütleyerek kullanmış böylece lonca mirasının devamlılığını da korumuştur. Bkz.: Selahattin Bayram, "Osmanlı Devleti'nde Ekonomik Hayatın Yerel Unsurları: Ahilik Teşkilâtı ve Esnaf Loncaları", **İstanbul Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi**, No: 21, 2012, s. 81-115. Bu sistemde çalışanlar çıraklıktan, kalfalığa ardından ustalığa ulaşarak mesleklerinde gelişmektedirler. Her mesleğin kendi loncası olduğu gibi belirli ölçü ve standartları da bulunmaktadır. Bu kuralların dışına çıkmaksa yasaktır. Dolayısıyla loncalar Osmanlı'da bir düzen yaratmakla beraber katı ve değişmez bir ekonomik yapı da meydana getirerek gelişimi ve sermaye birikimini önleyen bir sistem olmuştur. Bkz.: Mehmet Seyitdanlıoğlu, "Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii (1839-1876)", **Tarih Araştırmaları Dergisi**, 2009, s. 53-69.

[59] 19. yüzyıl ile Osmanlı'da artan sanayileşme faaliyetleri çarşının görece önemini yitirmesine sebep olsa da günümüzde yaşayan bir müze niteliğinde hem turistik hem de ticari bir merkez konumundadır. Özellikle kuyumculuk ve hediyelik eşya ticaretiyle ön plana çıkmaktadır. Bkz.: Nur Kübra Kanlıcıoğlu, "İstanbul'un Tarihi Şehir Dokusunda Ticaret Mekânları: Kapalıçarşı ve Historia AVM Üzerine Karşılaştırmalı Bir İnceleme", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yerel Yönetimler Anabilim Dalı Yerel Yönetimler ve Kent Politikaları Bilim Dalı, 2021.

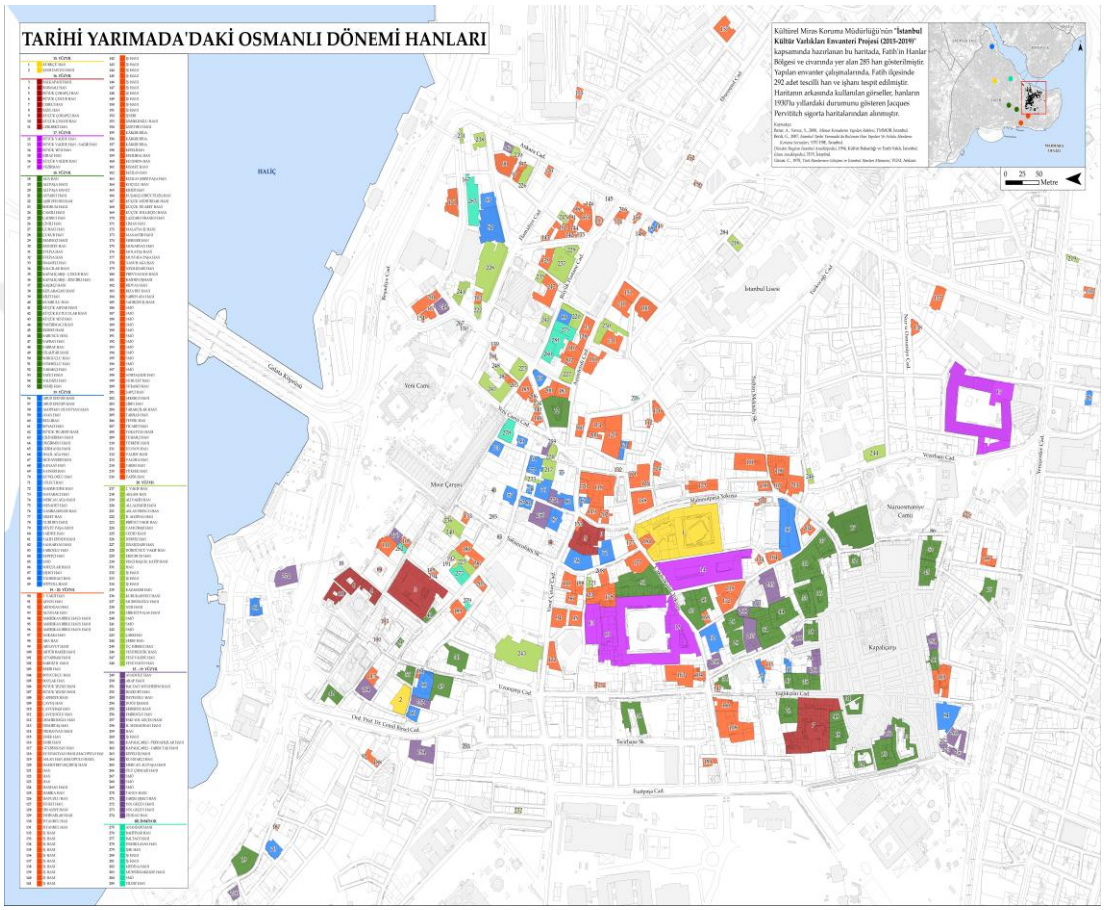


Şekil 2. 13: Osmanlı dönemi Kapalıçarşı'da Bir Ayakkabı Dükkânı.

Kaynak: İBB Atatürk Kitaplığı.

15. ve 16. yüzyıl Konstantiniyye ticari yaşamında Baharat ve İpek Yolları büyük bir öneme sahiptir. Doğu ve Batı arasındaki stratejik konumu sayesinde Konstantiniyye, küresel ticaret yollarının kesişim noktasında yer almış; bu durum kente önemli bir ekonomik canlılık kazandırmıştır (Erbay, 2019, s. 170-174). Kentteki bu ticari canlılık da hanların gelişimini hızlandırmıştır. Hanlar; tüccarların konakladığı, ürünlerini depoladıkları ve alım-satım yaptıkları bir mekandır (Şabudak, 2014, s. 512-513). Fetih sonrasında inşa edilen ilk büyük hanlardan biri Kürkçü Han'dır. 16. yüzyıl ile kentin artan ticaret hacmiyse yeni hanların inşasını mecburi kılmıştır (Yücel, 2021, s. 470). Özellikle Çakmakçılar Hanı (16. yy), Balkapanı Hanı (17. yy. ortası) gibi Eminönü bölgesinde bulunan hanlar Haliç'e yakınlığı dolayısıyla en yoğun ticari merkezlerden birine dönüşmüştür (Kiraz Ekşi & Suri, 2023, s. 123). Bunlara ek olarak kentte Bodrum Hanı (16. yüzyıl sonu), Vezir Hanı (1659), Büyük Valide Han (1651–1673), Büyük Yeni Han (1764), Küçük Yeni Han (1760–1765) gibi

birçok önemli han da bulunmaktadır[60] (Demir, 2010, s. 5; Yücel, 2021, s. 473). Osmanlı dönemi boyunca hanlar; ticaretin, konaklamanın ve üretimin önemli merkezleri olarak kentin sosyo-ekonomik yapısına büyük ölçüde katkı sağlamıştır[61]. Harita 2.14'te Osmanlı dönemi Tarihi Yarımada'da bulunan hanlar gösterilmiştir.



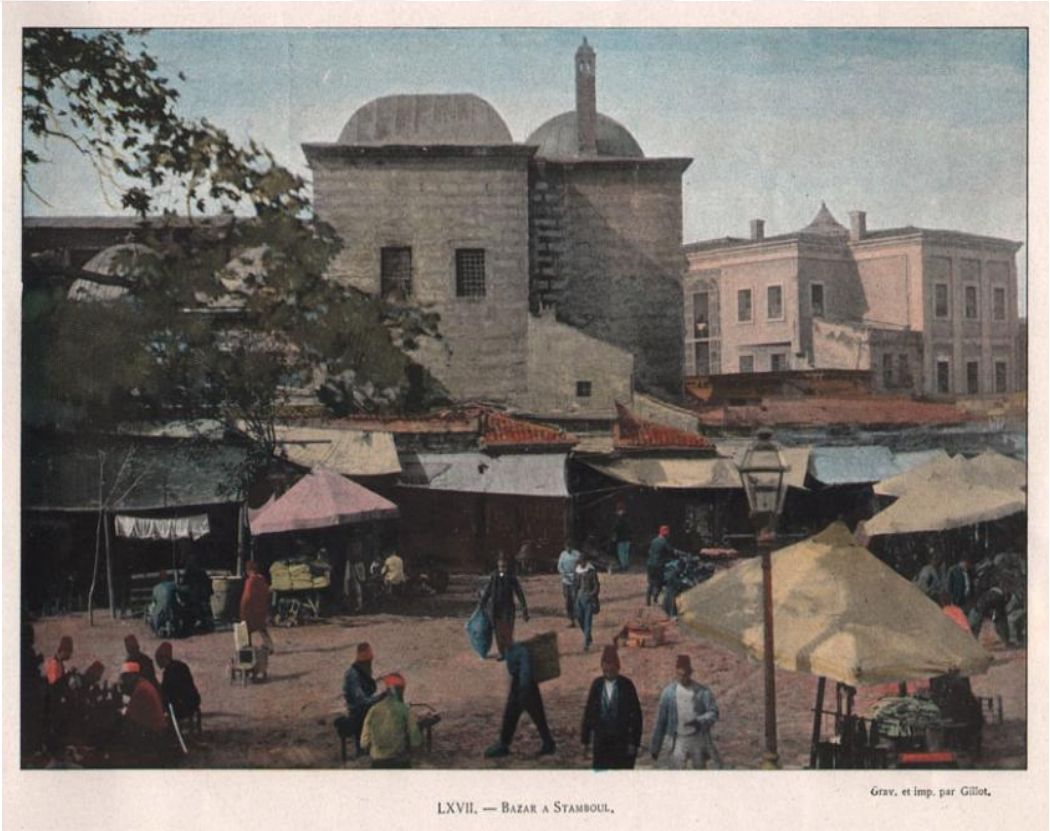
Harita 2. 14: Osmanlı Dönemi Hanlar.

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültürel Miras Koruma Müdürlüğü, İstanbul Kültür Varlıkları Envanteri Projesi (2015–2019). İstanbul: İBB.

[60] Hanlar ya inşa ettirilen kişinin ismini ya da yoğun meslek gruplarının ismini almıştır. Örneğin Rüstem Paşa Hanı dönemin sadrazamı Rüstem Paşa tarafından Mimar Sinan'a yaptırıldığından bu şekilde isimlendirilmiştir. Bkz.: Erdem Yücel, **Dünden Bugüne İstanbul'un Tarihi Yarımada'sı**, İstanbul, İstanbul Kültür ve Sanat Ürünleri A.Ş., 2021. Benzer şekilde Kürkçü Han'da 171 esnafın 82'si kürkçü olarak faaliyet gösterdiğinden bu adı almıştır. Bkz.: Bünyemin Demir, "XIX. Yüzyılda Tarihi Yarımada Hanlarının Ekonomik Yönü", Doktora Tezi, İstanbul, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı, 2010.

[61] Günümüzde Tarihi Yarımada'da bulunan birçok han ticari özelliklerinin yanı sıra mimari ve kültürel değerleri; turistik işlevleriyle de öne çıkan mekanlara dönüşmüşlerdir. Bkz.: Şeyma Kiraz Ekşi, Leyla Suri, "Eminönü Hanlar Bölgesi'nin Tarihsel Süreç İçinde Gelişimi", **Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi**, No:50, 2023, s. 121-133.

17. yüzyıla gelindiğinde coğrafi keşifler ile ortaya çıkan yeni ticari yollar, kentin uluslararası ticari yapısını zayıflatmaya başlamıştır (Şahin, 2021, s. 23). Ancak kentin iç pazardaki etkinliği tamamen kaybolmamıştır. Bilhassa bölgenin giderek artan nüfusu yeni ticari yapıları mecbur kılmıştır. Bu doğrultuda kente inşa edilen Mısır Çarşısı (1664), dönemin önemli ticari merkezlerinden birine dönüşmüştür[62]. İlk zamanlar Yeni Cami Külliyesi'nin bir parçası olarak inşa edilmiş; Yeni Çarşı veya Valide Çarşısı gibi isimler verilmiştir. Ancak Mısır'dan gelen baharat gibi ürünlerin burada satılmaya başlanması ile Mısır Çarşısı ismini almıştır (Ortaylı, 2015, s. 88). Mısır Çarşısı hem üretim faaliyetlerinin yürütüldüğü hem de tüketim kültürünün şekillendiği bir mekâna dönüşmüştür[63] (Şekil 2.14).



Şekil 2. 14: Osmanlı'da Mısır Çarşısı'nın Bir Görünümü.

[62] Yücel'in aktardığına göre (2021), çarşının inşa edildiği alan Bizans'ta da Makron Envalos adı verilen bir çarşı olarak kullanılmaktadır. Bizans'tan Osmanlı'ya çarşı kimliğini koruyan mekân, kentin mekânsal hafızasının devamlılığını da gösterir nitelikte bir örnektir. Bkz.: Yücel, **Dünden Bugüne İstanbul'un Tarihi Yarımada'sı.**

[63] Günümüzde Mısır Çarşısı popülerliğini halen korumakta; baharattan kuruyemişe, lokumdan kahveye çeşitli yöresel ürünlerin satıldığı tarihi bir ticari mekân olarak işlevini sürdürmektedir. Bkz.: İlber Ortaylı, **İstanbul'dan Sayfalar**, İstanbul, Kronik Yayınları, 2024.

Kaynak: Sebah & Joaillier. "Bazar à Stamboul", L. Boulanger, Paris, [t.y.], 145x207 mm, Alb_000464. İBB Atatürk Kitaplığı.

18. yüzyıla gelindiğinde, Osmanlı'nın ticari merkezi İstanbul'da Batı etkisinin giderek arttığı, geleneksel ticari yapının büyük bir dönüşüm sürecine girdiği görülmektedir. Özellikle kapitülasyonlar ile yabancı yatırımcılara tanınan çeşitli imtiyazlar, yerel esnaf ve yabancı esnaf arasında yaşanan huzursuzlukların önünü açmış ve böylece ekonomik yapıda kırılmalara neden olmuştur (Uzun & Afşar, 2019, s. 90). Diğer bir yandan Osmanlı Devleti'nde uzun yıllar boyunca kadınların iş hayatına katılımı çok sınırlı olsa da 18.yüzyıl itibarıyla artan Batı etkisi kentte kadın esnaf sayısında da bir artışa sebep olmuştur. Bu durum Osmanlı ticaretinin erkek egemen bir faaliyetin ötesinde, daha modern bir yapıya kavuşmaya başladığının göstergelerinden biridir (Coşkun Albayrak, 2021, s. 57-59). Tüm bu gelişmeler İstanbul'da ticaretin hem Batılı unsurların ve yeni ekonomik dinamiklerin etkisi altına girdiği hem de toplumun farklı kesimlerinin ekonomik alanda görünür olduğu çok katmanlı bir yapının ortaya çıktığını göstermektedir.

19. yüzyıl itibarıyla dünya genelinde yaşanan sanayi, ulaşım, haberleşme alanlarındaki gelişmeler, Osmanlı Devleti'nde de etkisini göstermeye başlamış ve İstanbul'un geleneksel ticari yapısında önemli dönüşümler yaşanmıştır. Ancak Osmanlı, dünyada yaşanan gelişmelere hızlı bir biçimde uyum sağlayamadıkça bu dönüşümler kırılmalara evrilmiş; toplumsal ve ekonomik yapı zayıflamaya başlamıştır. Dönemin en önemli antlaşmaları arasında görünen 1838 Baltalimanı Antlaşması ile Avrupa menşeili ürünlerin Osmanlı pazarına açılmasının ilk adımı atılmış; böylece yerli esnaf görece ucuz ve daha seri üretilen Avrupa ürünleri ile rekabet etmek zorunda kalmıştır (Çakır & Akkuş, 2015, s. 158-159). Ancak gerek devletin uyguladığı ekonomi politikaları gerek lonca, gedik[64] gibi sistemler gerekse esnafın geleneksel üretim yöntemleri Avrupa malları ile rekabet gücünü zayıflatmış, ekonomik koşullara uyum sağlamayı güçleştirmiştir. Bu nedenle iaşecilik, gelenekselcilik gibi prensipler giderek işlevini yitirmiş; lonca ve gedik gibi sistemler esnafı koruyucu ve pazarı

[64] Osmanlı'da gedik usulü bir çeşit esnaf tekeli olup çalışan, üreten kişi sayısını sınırlayıcı bir özelliktedir. Kurulan bu sisteme göre usta olmak isteyen birinin ancak mevcut bir gediğin boşalması halinde yükselebilmesi gelişimi ve sermaye birikimini engellemiş, girişimcilik ruhunu köreltmiştir. Bkz.: Seyitdanlıoğlu, "Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii", s. 53-69. Bkz.: Reşad Ekrem Koçu, **Tarihte İstanbul Esnafı**, Ankara, Doğan Kitap, 2002,

düzenleyici özelliğini kaybetmiş; geleneksel üretim yöntemleri yerini modern üretim yöntemlerine bırakmıştır (İslamoğlu, 2017, s. 455; Uzun & Afşar, 2019, s. 64). Aynı zamanda bu dönem artan finans kurumları ve bankalar Karaköy ve Galata'da ikinci bir ticaret merkezinin oluşmasına zemin hazırlamış; Tarihi Yarımada uzun yıllar boyunca koruduğu ticari merkez özelliğini yitirmeye başlamıştır (Çakır & Akkuş, 2015, s. 189-190). 20. yüzyıl başlarına gelindiğindeyse kent liberal ve küresel sisteme entegre olmuş bir ekonomi modeli benimsemiştir.

2.2.2.2.4. Cumhuriyet Döneminde Ticari Faaliyetler

Cumhuriyet'in ilanı ile Tarihi Yarımada uzun yıllar boyunca sahip olduğu başkent özelliğini yitirmiş; Cumhuriyet'in modern ve laik Türkiye'sinde yeni bir kimlik arayışına girmiştir. Özellikle kurulan yeni rejimin milli ve bağımsız bir ekonomi kurma ve Anadolu'nun geri kalmış sosyo-kültürel ve ekonomik yapısını iyileştirme hedefleri, Tarihi Yarımada'ya verilen önemin azalmasına neden olmuştur (Yılmaz, 2015, s. 296-297). Bu hedeflerin bir sonucu olarak; kentin sosyo-ekonomik dokusunda büyük bir çoğunluğa ve güce sahip olan gayrimüslimler ve kentin aydın kesimi İstanbul'u terk etmiş yerlerine kırsaldan tüccar veya çiftçiler yerleşmiştir. Kentte yaşanan bu toplumsal değişim ekonomik yapıyı da etkileyerek kentin ticari fonksiyonunu zayıflatmıştır (Sevim, 2022, s. 106). Aynı zamanda yeni rejimin Anadolu'yu kalkındırma hedefleri doğrultusunda, İstanbul limanlarında yoğunlaşan ticaret İzmir ve Mersin gibi diğer kentlere; İstanbul'da yoğunlaşan finans merkezleri de Ankara'ya kaydırılmaya çalışılmıştır. Dolayısıyla Cumhuriyet'in ilk yıllarında Tarihi Yarımada'nın ticari fonksiyonu, bilinçli bir şekilde dönüşüme uğramıştır (Akdağ Sarı, 2019, s. 276). Ancak ilerleyen yıllarda yaşanan hızlı sanayileşme çabaları, köyden kente artan göç, hızlı şehirleşme, dönemin siyasal konjonktüründeki değişimler ve küresel alandaki ekonomik gelişmeler gibi çeşitli sosyo-ekonomik ve siyasi unsurlar İstanbul'u yeniden önemli bir ekonomik ve ticari merkez konumuna taşırken; Tarihi Yarımada'yı da turizm, kültür ve hizmet sektörlerinin yoğunlaştığı çok katmanlı ve dinamik bir yapıya kavuşturmuştur (Yılmaz, 2015, s. 330-331). Günümüzde Fatih ilçesinde birçok ticari yapı bulunmakla birlikte, bu yapılar geleneksel ticari işlevlerden ziyade turizm ve hizmet odaklı ticari faaliyetlere dönüşerek yeniden üretilmiştir.

2.2.2.3. Ulaşım Faaliyetleri

En basit anlamıyla *"insanın veya çeşitli mal ve hizmetlerin bir yerden başka bir yere hareketi"* olarak tanımlanan ulaşım, insanlık tarihi boyunca temel faaliyetlerden biri olmuştur (Doğanay, 2017, s. 556). İlk çağlardaki hayatta kalma, beslenme veya korunma çabası insanı yer değiştirmeye itmiştir. Zamanla bu yer değiştirme faaliyeti merak etme ve keşfetme arzusu ile sosyo-kültürel bir boyut kazanmıştır. Öte yandan ulaşım yalnızca bireysel ihtiyaçları yerine getirme amacı ile yapılan tek düze bir faaliyet değildir. Devletlerin ekonomik çıkarları, askeri planlamaları veya siyasi hakimiyet kurma stratejileri için de önemli araçlardan biridir. Dolayısıyla tarihsel süreç boyunca gelişen ulaşım faaliyetleri birden çok amaca hizmet eden, çok boyutlu bir yapıdadır (Bakırcı, 2018, s. 355). Ulaşım faaliyetleri yalnızca amaç bakımından değil biçim olarak da zamanla dönüşmüştür. Başlangıçta daha çok insan gücüne veya hayvan gücüne dayanarak gerçekleşen ulaşım, zamanla artan teknolojik gelişmelerle birlikte; at arabaları, tekneler, vapurlar, motorlu taşıtlar, raylı sitemler vb. gibi çeşitlenmiştir (Ağaoğlu & Başdemir, 2019, s. 28). Ulaşım çeşitli araçlarla bir yerden bir yere yapılan yer değiştirme hareketinin yanı sıra yollar, istasyonlar, limanlar veya havaalanları gibi ulaşım unsurları ile mekânın yönetimini de şekillendiren bir etkendir. Bu özelliği ile ulaşım yalnızca fiziksel bir hareketlilik değil toplumsal yapıları dönüştüren, mekânlar arası bağ kuran, şehrin ekonomik, askerî ve sosyal canlılığının temelini oluşturan çok katmanlı bir harekettir (Deniz, 2016, s. 137).

Çalışma sahası coğrafi konumu itibarıyla ilk çağlardan itibaren ulaşım faaliyetlerinde merkezi bir rol üstlenmiştir. Bölgenin ulaşım fonksiyonu, tarihsel süreç boyunca farklı dönemlerde geliştirilen ulaşım ağları ve altyapı yatırımlarıyla biçimlenmiş; bu birikim günümüzdeki ulaşım yapısının oluşmasında etkili olmuştur. Aynı zamanda kentin Haliç ve Marmara Denizi'ne kıyısı olması ile Asya ve Avrupa arasında karasal bir geçiş noktasında yer alması, ulaşım faaliyetlerinin tarih boyunca hem deniz hem de kara üzerinden kesintisiz biçimde sürdürülmesine olanak tanımıştır.

2.2.2.3.1. Antik Dönemde Ulaşım Faaliyetleri

Byzantion'da ulaşım faaliyetleri, deniz ulaşımı etrafında şekillenmiştir. Kara ulaşımının oldukça zor olduğu bu dönemde kentin doğal bir liman olan Haliç kıyısında

kurulmuş olması, deniz yolunu yegâne ulaşım faaliyeti haline getirmiştir (Özyurt & Kara Pilehvarian, 2018, s. 143). Özellikle Haliç kıyısında bulunan Neorion ve Prosphorion (Bosporion) limanları, kentin ilk büyük limanları olarak öne çıkmaktadır. Bu limanlar ulaşım faaliyetlerinin yanı sıra tersane ve ticari faaliyetleriyle de ön plana çıkmıştır (Lordoğlu, 2019, s. 173). Aynı zamanda deniz ulaşımı, maaliyet ve tek seferde birden fazla yük taşıması açısından kara ulaşımına nazaran daha elverişli görülmektedir (Altun, 2024, s. 1).

Roma İmparatorluğu'nun kente egemen olmasıyla birlikte bölgenin ulaşım sistemi de çeşitlenmeye başlamıştır. Bu dönem oluşturulan Via Militaris (Askeri Yol) ve Via Egnatia dönemin en stratejik kara ulaşımlarından biri olmuştur. Belgrad'ı Konstantinopolis'e bağlayan Via Militaris[65] ve Adriyatik'i Konstantinopolis'e bağlayan Via Egnatia'dır (Karaca, 2020, s. 31). Bu iki ana kara yolu kentin Avrupa ile kara bağlantısını da kurmuştur (Collart, 1976, s. 178; Larnach, 2016, s. 25–31). Bu iki ana yol hem dönemin ulaşım sistemleri arasında büyük bir yenilik olarak görülmekte hem de devletin askeri ve idari gücünün bir göstergesi haline gelmektedir (Rebuffat, 1987, s. 59–60; Türkoğlu & Sayın, 2022, s. 3). Böylece Roma, Tarihi Yarımada'yı sadece bir liman kenti olmaktan çıkarıp, aynı zamanda büyük bir karayolu ağının merkezi haline getirmiştir (Özyurt & Kara Pilehvarian, 2018, s. 141-144).

2.2.2.3.2. Doğu Roma Döneminde (Bizans) Ulaşım Faaliyetleri

Doğu Roma'nın kenti alması ve Konstantinopolis'i yeniden inşa etmeye başlamasıyla birlikte kentin ulaşım alanındaki eksiklikleri de tamamlanmaya çalışılmıştır. Kentin kıyısında bulunan doğal limanlar işlevini sürdürmeye devam etmiştir. Ancak kentin artan nüfusu yeni limanların inşasını da mecbur kılmıştır. Yeni limanlar kentin idari merkezine ve törensel merkezine yakın olması nedeniyle

[65] Larnach'a göre, Belgrad- Konstantinopolis arasındaki bu yola Via Militaris denmesi hatalı bir yorumlamadır. Larnach, Konstantin Jireček'in bir yazıtı yanlış yorumlamasından kaynaklı yolun isminin Via Militaris olarak kaldığını ifade eder. Normal şartlarda Via Militaris, devletin ana yolu ya da askeri yollar anlamındadır. Ancak Jireček'in yanlış yorumlamasının ardından Belgrad-Konstantinopolis yolu literatürde bu şekilde yaygınlaşmıştır. Bkz.: Matthew John Larnach, "All roads lead to Constantinople: Exploring the Via Militaris in the medieval Balkans, 600-1204", Doktora Tezi, Sydney, The University of Sydney Faculty of Arts and Social Sciences School of Literature Art and Media The Medieval and Early Modern Centre, 2016.

bugünkü Yenikapı civarına, Marmara kıyısına inşa edilmiştir. Theodosius ve Julianus[66] dönemin öne çıkan limanlarıdır (Demirci, 2011, s. 103–104; Elam, 2015, s. 396). Özellikle Julianus'un inşasının ardından kentin ithalat merkezi Neorion'dan Julianus'un bulunduğu güney kıyılarına kaymaya başlamıştır (Kislinger, 2021, s. 134). Dolayısıyla kentin ulaşım sisteminin yeni limanlarla birlikte yeniden örgütlendiğini vurgulamak gerekir.

Bu dönem deniz ulaşımının yanı sıra kara ulaşımında da önemli değişimler meydana gelmiştir. Bilhassa Mese Caddesi, kara ulaşımındaki merkezi rolünü güçlendirmiştir. Kentin birçok yan yolu Mese Caddesine çıkacak şekilde tasarlanmıştır (Krautheimer, 1983, s. 55). Örneğin günümüzdeki Çatalçeşme Sokağı'nın altında keşfedilen sütunlu caddenin, limandan gelenleri doğrudan ana caddeye ulaştıracak şekilde tasarlandığı tahmin edilmektedir (Dark, 2005, s. 154-155). Dönemin diğer önemli kara yolları Roma İmparatorluğu'ndan kalan Via Militaris ve Via Egnatia'dır. Antik Çağ'dan beri kullanılan bu yollar, kentin Avrupa ile kara bağlantısını kurmaya devam etmiştir (Collart, 1976, s. 178). Hem gıda güvenliği hem de askeri ve lojistik açıdan hayati öneme sahip olan bu yolların, zamanla bakımı giderek zorlaşmıştır. Dolayısıyla kullanımı git gide azalmıştır (Larnach, 2016, s. 78). Kent içindeyse kara ulaşımı genellikle topografik yapıya bağlı şekillenmiştir (Elam, 2015, s. 386).

2.2.2.3.3. Osmanlı Döneminde Ulaşım Faaliyetleri

Osmanlı dönemi Konstantiniyye'sinde daha çok deniz ulaşımı ve yaya odaklı kara ulaşımına ağırlık verilmiştir. Bu dönem Roma ve Bizans'tan kalan kara ulaşımı sistemi kullanılsa da Türk-İslam sentezinde bir yapıya kavuşturulmuştur. Bu bağlamda kentin alışkın olduğu geniş yollar yerini dar ve çıkmaz sokaklı bir yapıya bırakmıştır (Engin, 2015, s. 392). Sokak dokusundaki bu değişim, ulaşımın büyük ölçüde yaya hareketliliğine dayanmasına neden olmuş; tekerlekli araçların kentin her noktasına erişememesi, gündelik yaşam pratiklerinin yürüyüş odaklı biçimde sürdürülmesini beraberinde getirmiştir. Uzak mesafelere gidilmesi gerektiğindeyse katır veya midilli gibi hayvanlar ile ulaşımı sağlamışlardır. Kentlilerin alışkanlıkları ve sokakların yapısı

[66] Julianus Limanı daha sonralarda İmparatoriçe Sophia'nın ismini alarak Sophia Limanı şeklinde anılmıştır. Bkz.: Nilgün Elam, "Konstantinopolis'te Ulaşım", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, C.VI, Ed.: Coşkun Yılmaz, İstanbul, İSAM, 2015, s. 386-391.

nedeniyle İstanbul halkı 16. yüzyıl sonlarına kadar arabaya mesafeli yaklaşmıştır (Yüksel, 2024, s. 235).

Kentte öne çıkan bir diğer unsursa deniz ulaşımıdır. Uzun yıllar boyunca Haliç ve Marmara kıyılarında bulunan liman ve iskeleler, bu dönemde de etkinliğini korumuştur. Kentliler deniz ulaşımı aracılığıyla hem kent dışına, hatta başka ülkelere erişebilmiş hem de Galata ve Üsküdar gibi farklı bölgeler arasında ulaşım sağlamıştır (Ertuğ, 2015, s. 414). Bu dönem kentte en sık kullanılan araçsa kayıklardır. Pereme veya piyade gibi farklı çeşitleri bulunan kayıklar, kentte kayıkçılık mesleğini önemli bir geçim kaynağı haline de getirmiştir (Ertuğ, 2015, s. 415; Genim, 2019, s. 208–210). Aynı zamanda dönemin popüler ulaşım aracı kayıklar, rengarenk çeşitleriyle kentin silüetinde önemli bir yere sahiptir (Şekil 2.15). Öyle ki İstanbul'a gelen Fransız gazeteci Adalbert de Beaumont Boğaziçi üzerine olan yazılarında İstanbul'dan şu şekilde bahsetmiştir: *"...kıyılarında yaşayan insanlarıyla, mütemadiyen bir denizden öbürüne doğru yüzen çeşitli biçim ve renklerde kayıklarıyla, hareketliliği ve canlılığıyla o ne güzel hayattır!"* (Girgin, 2020, s. 231).



Şekil 2. 15: Osmanlı Dönemi İstanbul Boğazında Kayıklar.

Kaynak: Schroeder, (t.y.). Constantinople, vue du Bosphore (Turquie). Dufour, Mulat & Boulanger (Yay.). İmp. Gilquin & Dupain, Rue de la Calandre 19. İBB Atatürk Kitaplığı.

İmparatorluğun kara ve deniz ulaşımında yürüttüğü küçük ölçekli faaliyetler 19. yüzyıl itibarıyla teknolojik yeniliklerin de etkisiyle dönüşmeye başlamıştır[67] (Külcü, 2016, s. 33). Nitekim 1828'de ilk buharlı geminin (Sürat Gemisi)[68] Boğaz'a indirilmesiyle birlikte deniz ulaşımı alanındaki yeniliklerin önü açılmıştır (Genç, 2005, s. 122; Genim, 2019, s. 214). İlerleyen dönemlerde kentte bazı yabancı şirketler tarafından işletilen vapurlar bulunsa da ilk yerli buharlı vapur Hümapervaz olmuştur (Genim, 2019, s. 215). 1851 yılında kurulan Şirket-i Hayriye ile ise deniz ulaşımında modern vapurların kullanımı yaygınlaşmış ve bu alandaki etkinlik belirgin biçimde artmıştır. Cevdet Paşa ve Fuad Paşa'nın öncülüğünde kurulan Şirket-i Hayriye, bünyesinde bulundurduğu vapurlarla Boğaziçi hattında düzenli seferlere başlamış; böylece kentin deniz ulaşımında ön plana çıkan kayıklar kaybolmaya başlamıştır (Şekil 2.16) (Akyıldız, 2015, s. 453). İstanbul'da kayıkçılarının vapurlar ile yaşadığı rekabeti başarılı bir biçimde gözlemleyen Fransız seyyah Lamartine[69], durumu şu şekilde ifade etmiştir:

> Her saat başı Hisar, Bebek, Büyükdere, Üsküdar ve Kadıköy'e yüzlerce yolcu taşıyan Türk, Avusturya ve İngiliz gemileri var. Kayıkçıların etten adaleleri gemilerin çelik pistonlarıyla uzun süre rekabet edemeyecek. Yakında vapurlara ucuz mevki konunca pazar ve dolmuş kayıkları da ortadan kalkacak. (Ortaylı, 2024, s. 204; Yetişkin Kubilay, 2020, s. 328–331).

Lamartine'in bu yorumu gerçeğe dönüşmüş, buharlı vapurlar kayıkların yerini alarak kayıkçıları Boğaziçi ve Marmara'dan uzaklaştırmıştır (Ortaylı, 2024, s. 205). İlerleyen süreçte buharlı vapurların Tarihi Yarımada dışındaki bölgelere seferleri de arttırılmıştır. Kentte rahat ulaşımın sağlanması bazı köşk ve bahçeleri kalıcı yerleşme alanlarına dönüştürmüş ve İstanbul'un bugünkü silüetinin şekillenmesinde oldukça önemli bir rol oynamıştır (Doğan & Doğan, 2020, s. 325).

---

[67] 18. yüzyılın sonlarında James Watt'ın buharlı makineyi geliştirmesi, Sanayi Devrimi'nin itici gücü olmuş ve bu teknolojik ilerleme, ulaşım alanında köklü yenilikleri beraberinde getirmiştir. Bkz.: Recep Külcü, "Sanayi Devriminden 1700 Yıl Önce Yapılmış Erken Bir Keşif: Heron'un Buhar Türbini (Aerolipie)", **Akademia Sosyal Bilimler Dergisi**, C. II, No: 1, 2016, s.33.

[68] İlk buharlı gemi bir grup tüccarın padişaha hediyesi olarak İstanbul'a getirtilmiştir. Kent halkı vapura "Buğu Gemisi" ismini verse de Sultan II. Mahmut vapurun adını "Sürat" olarak değiştirmiştir. Bkz.: Sinan Genim, **İstanbul Yazıları: Kent ve Mimari Üzerine Düşünceler**, İstanbul, Kırmızı Kedi Yayınevi, 2019.

[69] Fransız şair, siyasetçi ve seyyah Alphonse de Lamartine, 1833 yılında ilk kez İstanbul'a gelmiş; gezip öğrendiklerini Voyage en Orient ve Histoire de la Turquie kitaplarında yer vermiştir. Bkz.: Ayşe Yetişkin Kubilay, "Hayallerin ve Duyguların Ozanı: Alphonse de Lamartine (1790-1869)", **Yabancı Seyyahların Gözünden İstanbul**, Ed.: Saro Dadyan, İstanbul, İBB Kültür A.Ş., 2021, s. 316-347.



Şekil 2. 16: Seraglio Point (Sarayburnu) Panoramasında Vapurlar.

Kaynak: Ludwigsohn, Jacques. Serai-Spitze = Pointe du Seraïl = Seraglio Point. Constantinople. İBB Atatürk Kitaplığı.

19. yüzyıl itibarıyla deniz ulaşımının yanı sıra kara ulaşımı ve demiryolu ulaşımı da oldukça değişmiştir. Bu doğrultuda demiryolu hatları ve atlı tramvay hatları faaliyete geçmeye başlamıştır. Özellikle kentten geçen Orient Express[70] demiryolu, Avrupa ve İstanbul arasında hızlı bir ulaşım hattı oluşturmuştur (Acar, 2017, s. 668). Kent içindeyse Avrupa tramvay sistemine benzer şekilde oluşturulan atlı tramvay hatları birçok semte kolaylıkla ulaşılabilmesinin önünü açmıştır. Kent içi atlı tramvay uygulamaları ilk kez İstanbul'da başlamış; 1871 yılında Eminönü -Aksaray hattı, 1872 yılında Aksaray-Yedikule hattı hizmete girmiştir (Karataşer & Öztürk, 2018, s. 52). Bu dönem kentte omnibüs adı verilen yeni bir ulaşım aracı kullanılmaya başlamıştır. 1825'te ilk kez Fransa'da kullanılan omnibüsler, 1869'da Osmanlı'da kullanılma izni bulmasının ardından 1872 yılında Tarihi Yarımada'da hizmete girmiştir. Eminönü-Eyüp ve Beyazıt- Edirnekapı hatlarında hizmete giren omnibüsler, bölgede ulaşımı

[70] 1883'te ilk kez Paris'ten İstanbul'a hareket eden Orient Express, 1889'dan itibaren rahat, hızlı ve kesintisiz bir hizmet sunmaya başlamıştır. Bkz.: Sibel Acar, "Konstantinopolis Nasıl Görülür?" On Dokuzuncu Yüzyıl Seyahatnamelerinde ve Rehber Kitaplarında İstanbul", **İdealkent Dergisi**, C.VIII, No:22, 2017, s. 665-691.

oldukça kolaylaştırırken birçok kurala tabi tutulmasıyla günümüz trafik kurallarının da temelini oluşturmuştur (Afyoncu & Demir, 2020, s. 126; Engin, 2015, s. 398). Ancak bölgenin uzun yıllardır sahip olduğu dar ve çıkmaz sokaklı ulaşım yapısı karayolu ulaşımının çeşitliliğini ve kullanımını kısıtlamaktadır (Şenel & Ekinci, 2021, s. 107). Aynı zamanda uzun yıllar boyunca yürüyerek ulaşımın sağlandığı kentte, fayton ve omnibüslerin çoğalması trafik sorunlarını da meydana getirmiştir (Yüksel, 2024, s. 233). Tarihi Yarımada'da yaşanan tüm bu olumsuz gelişmeler omnibüslerin 1874'ten itibaren bölgeden kaldırılmasına neden olmuştur (Engin, 2015, s. 400). 20. yüzyılın başlarında kentte ilk kez elektrikli tramvaylar kullanılmaya başlamıştır. Tarihi Yarımada'da Cağaloğlu–Ayasofya ve ardından Süleymaniye–Sirkeci gibi hatlarda hizmete giren elektrikli tramvaylar, kent içi ulaşımı oldukça rahatlatmıştır (Engin, 2015, s. 409). Dönemde elektrikli tramvaylar, sur içi ulaşım ağının gelişmesine katkı sağlayan ve kent içi hareketliliği düzenleyen yeni bir toplu taşıma uygulaması olarak öne çıkmıştır. Benzer şekilde, 1908 yılında İstanbul'da ilk kez kullanılmaya başlanan otomobiller de kent içi ulaşımda yaşanan dönüşümün ve modern ulaşım anlayışına geçişin bir parçası olarak değerlendirilmektedir[71]. Ancak bu yenilikler kentin gündelik hayatında sınırlı kalmış yalnızca bürokratlar ve zengin gayrimüslimler tarafından kullanılmıştır (Engin, 2015, s. 411-413).

2.2.2.3.4. Cumhuriyet Döneminde Ulaşım Faaliyetleri

Cumhuriyet'in ilanıyla birlikte Tarihi Yarımada'nın ulaşım dokusu değişmeye devam etmiştir. Osmanlı İstanbul'undan miras kalan Eminönü, Beyazıt, Aksaray ve Fatih arasındaki elektrikli tramvay hatları kent içi ulaşımı desteklerken; Haliç, Boğaziçi ve Marmara kıyısındaki iskeleler de hala yarımadayı şehrin diğer bölgelerine bağlamaktadır. Ancak Tarihi Yarımada'da ulaşım zamanla farklı ihtiyaçlara ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak şekillenmeye başlamıştır. Örneğin 1927 itibarıyla bölgede ilk kez Beyazıt-Eminönü arasında motorlu otobüsler kullanılmaya başlanmıştır (Arısal, 2023, s. 668). 1929 yılında Fatih-Edirnekapı arasında açılan

[71] Otomobil ilk kez 1904 yılında İstanbul Limanı'na getirilmiştir. Ancak gümrük memurları, gümrük tarifelerinde bir karşılığını bulamamıştır. Konunun hükümete iletilmesiyle birlikte sokak sistemlerinin otomobile uygun olmadığı gerekçesiyle geri iadesi yapılmıştır. Bkz.: Vahdettin Engin, "İstanbul'da Kara Ulaşımı", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, C.VI, Ed.: Coşkun Yılmaz, İstanbul, İSAM, 2015, s. 392-413.

tramvay hattı da raylı sistemler açısından büyük bir adım olmuştur (İlter & Kara Pilehvarian, 2018, s. 271). Kentte toplu taşıma adına olan bu gelişmeler, ulaşımı kolaylaştırarak hem mekânsal gelişmeyi hem de sosyo- ekonomik gelişmeyi desteklemektedir. 1930'lu yıllara gelindiğinde Henri Prost'un nazım ve imar planları Tarihi Yarımada'da oldukça etkili olmuştur. Öncelikle Unkapanı ve Aksaray arasında kuzey-güney akışlı Atatürk Bulvarı hizmete açılmıştır. Atatürk Bulvarı kent içi ulaşımı kolaylaştırmış; ancak beraberinde bölgenin uzun zamandır sahip olduğu kültürel mirasa da oldukça zarar vermiştir[72] (Karcıoğlu, 2013, s. 97-99).

1950'li yıllara gelindiğinde, karayolu devletin ağırlık verdiği ulaşım sistemlerinden biri halini almıştır. Bu doğrultuda Tarihi Yarımada'nın kentsel görünümünü büyük ölçüde şekillendiren iki yeni cadde açılmıştır: Vatan ve Millet Caddeleri. Tekeli'ye (2009) göre, bu caddelerin yapım aşamasında iki farklı yaklaşım karşı karşıya gelmiştir. Bunlardan birincisi kentin motorlu taşıtlara uygun hale getirilmesi fikri; ikincisiyse kültürel mirasın ve anıtsal nitelikteki yapıların korunması. Ancak öncelik ilk yaklaşıma verilmiştir (Tekeli, 2009, s. 55). 1960'lı yıllarda da raylı sistemler geri plana atılırken karayolu ulaşımına ağırlık verilmiş; troleybüs[73], otobüs, dolmuş ve özel araçlar bölgede artmıştır (Tekeli, 2009, s. 59; Uysal, 2009, s. 34). Buna müteakiben trafik sıkışıklığı, otopark sorunu ve hava kirliliği giderek artmıştır (Hamamcıoğlu & Yenen, 2009, s. 175).

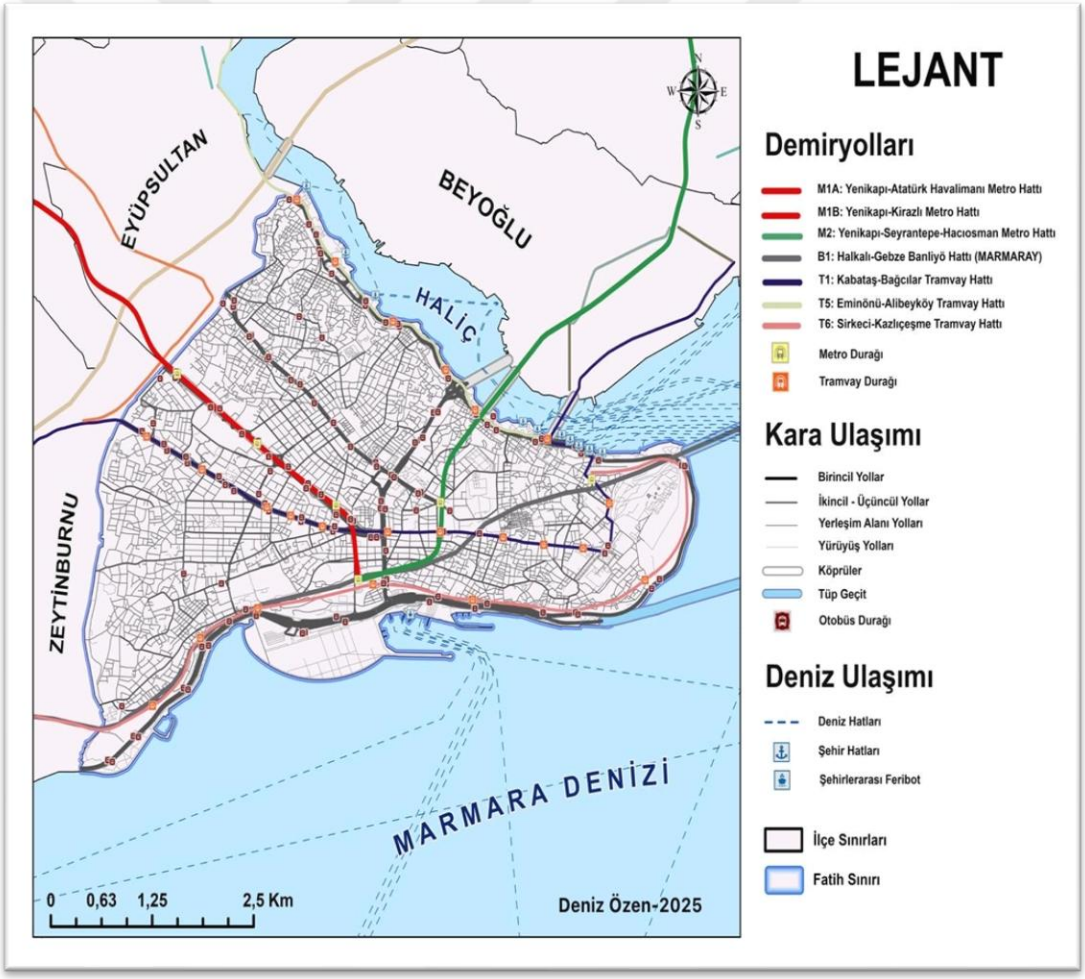
1980'li yıllar itibarıyla bölgenin ulaşım sistemlerine raylı sistemler yeniden entegre edilmeye çalışılmıştır. Bu doğrultuda Tarihi Yarımada'da hizmete açılan Aksaray–Kartaltepe hafif metro hattı (1989), Sirkeci–Aksaray tramvay hattı (1992)[74] bölgeyi yeniden şekillendirmeye, toplu taşımayı iyileştirmeye başlamıştır (Elker, 2022, s. 478). Raylı sistemlerin bölgede yeniden aktif hale getirilmesi Tarihi

[72]Atatürk Bulvarı inşası sırasında yıkılan yapılara örnek olarak; Oruç Gazi Mescidi, Firuz Ağa Mescidi, Sekbanbaşı İbrahim Ağa Mescidi, Papasoğlu Mescidi, Voynuk Şücaeddin Mescidi, Ebu'l Fazl Mahmud Efendi Mescidi, Payzen Yusuf Paşa Türbesi, İbrahim Paşa Hamamı, Azebler Camii ve Hamamı, Kırk Çeşme Suları verilebilir. Bkz.: Sezgül Karcıoğlu, "Mekân ve Kültür İlişkisinin İstanbul Atatürk Bulvarı Kesitinde İncelenmesi", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Anabilim Dalı İstanbul Araştırmaları Bilim Dalı, 2013.

[73] İstanbul'da ilk troleybüs 1961 yılında Eminönü-Topkapı arasında hizmete girmiştir. Bkz.: İlhan Tekeli, **Toplu Eserler 9: İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009.

[74] Sirkeci-Aksaray tramvay hattı doğu- batı yönlü genişletilerek günümüzdeki T1 (Kabataş–Bağcılar) hattının temelini oluşturmuştur. Bkz.: Cüneyt Elker, "Ulaşımda Yaptıklarımız Yap(a)madıklarımız: Büyük Kentlerimizin Yüz Yıllık Öyküsü", **İdealkent**, C.XIII, No:36, 2022, s. 464-486.

Yarımada'nın modern kent dokusunu iyileştirmiş, kente erişilebilirlik arttırılmıştır. Günümüzdeyse Fatih ilçesinin ulaşım sistemi; raylı sistemler, deniz yolu ve kara yolu arasında sağlanan entegrasyon ile şekillenmektedir. Özellikle Harita 2.15'te görülen Marmaray (Gebze – Halkalı), M2 (Yenikapı – Hacıosman), M1A (Yenikapı – Atatürk Havalimanı), M1B (Yenikapı – Kirazlı) metro hatları; T1 (Kabataş – Bağcılar), T4 (Topkapı – Mescid-i Selam), T5 (Eminönü–Alibeyköy) tramvay hatları; Eminönü, Yenikapı, Sirkeci iskeleleri Tarihi Yarımada'nın çok katmanlı ve İstanbul ile entegre ulaşım ağının yansımalarıdır. Tüm bu kapsamlı ulaşım altyapısıyla birlikte Fatih; İstanbul için kesintisiz bir ulaşım ağının merkezi haline gelmiştir (Badur, 2016, s. 4-6).



Harita 2. 15: Fatih İlçesi Ulaşım Sistemleri Haritası.

2.2.2.4. Sanayi Faaliyetleri

Hammaddelerin veya yarı mamullerin makine ve benzeri araçlar kullanılarak işlenme ve seri üretime dönüştürülme süreci olarak tanımlanan sanayi faaliyetleri yalnıza bir üretim faaliyeti değil aynı zamanda kentlerin mekânsal ve toplumsal karakterini de dönüştüren bir süreçtir (Çay Çakır & Çakır, 2023, s. 3; Doğan, 2018, s. 267). Özellikle 18. yüzyılda İngiltere'de başlayan Sanayi Devrimi ile yeni teknolojilerin geliştirilmesi, yeni fabrika sistemlerinin kurulması, küçük atölye tipi üretimden büyük ölçekli fabrika tipi üretime geçiş gibi gelişmeler kentler için birer kırılma noktası olmuştur (Doğan, 2018, s. 277–279; Erdem, 2016, s. 19). Uluslararası güç dengelerinin yeniden şekillendiği, küresel bir dönüşümün yaşandığı bu dönem Tarihi Yarımada'yı da oldukça etkilemiş mekânsal ve toplumsal dokusunu yeniden kurgulamıştır.

Çalışma sahasının sanayi faaliyetleri çok katmanlı olup Osmanlı İmparatorluğu boyunca geleneksel üretimden modern fabrika denemelerine, Cumhuriyet İstanbul'u boyunca da sanayisizleşme ve fonksiyonel dönüşüme uzanan bir süreci temsil etmektedir. Tezin genelinde tüm fonksiyonlar tarihsel süreç içerisinde Antik dönemden günümüze uzanan bir yaklaşımla ele alınmış olsa da bu bölümde başlangıç noktası olarak Osmanlı dönemi esas alınacaktır. Sanayinin modern bir kavram olarak ortaya çıkması ve çalışma sahasının sanayi faaliyetlerinin somut biçimde Osmanlı döneminde şekillenmeye başlaması bu tercihte etkili olmuştur.

2.2.2.4.1. Osmanlı Döneminde Sanayi Faaliyetleri

Osmanlı İmparatorluğu'nda sanayi faaliyetleri 19. yüzyıla kadar geleneksel sanayi tipi olup küçük ölçekli atölyeler şeklinde yürütülmektedir (Çay Çakır & Çakır, 2023, s. 3). Bu faaliyetler genellikle tarımsal ürünlerin işlenmesi ve askeri malzemelerin üretimine odaklı bir biçimde gerçekleşmektedir (Grant, 2011, s. 67–68;

Soyluer, 2017, s. 1). İstanbul'un sanayi faaliyetleri incelendiğinde; Tophane-i Âmire[75] ve Tersane-i Âmire[76] gibi büyük ölçekli sanayi kuruluşlarının Haliç'in karşı kıyısında konumlandığı, Tarihi Yarımada sınırları içinde daha çok küçük-orta ölçekli imalathanelerin yer aldığı görülmektedir. Tarihi Yarımada'da küçük atölye tipi sanayi Kapalıçarşı ve çevresinde yoğunlaşmış, bölge geleneksel üretim merkezi olarak uzun yıllar varlığını korumayı başarmıştır (Fırat Ezenci, 2024, s. 493). Bu durumda birçok faktör rol oynasa da kentin küresel bir ticaret merkezi olması, liman bağlantılarının varlığı ve idari yapıların yoğunluğu, bölgenin bir üretim merkezi olarak gelişmesine zemin hazırlamıştır. Bölgede yaygınlaşan bu sanayi faaliyetleri, genellikle sarayın ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik bir amaç doğrultusunda hizmet vermektedir.

Kentte öne çıkan sanayi faaliyetleri arasında deri sanayi ve tekstil sanayi büyük bir öneme sahiptir. Özellikle Kapalıçarşı ve çevresindeki hanlarda yoğunlaşan tekstil sanayi Tarihi Yarımada'ya yüksek katma değerli bir tekstil üretim merkezi kimliği kazandırmıştır. 17. yüzyıl verilerine göre, kentte ipekli kumaş üretimi yapan 600 dükkân bulunmaktadır. Ek olarak 3.000'den fazla terzi dükkânı da tekstil sanayi kapsamında değerlendirildiğinde tekstilin kent ekonomisindeki yeri daha belirgin bir hale gelmektedir (Yıldırım, 2015, s. 215). Benzer şekilde deri sanayi de ayakkabıcılık, dokumacılık gibi birçok zanaat koluna hammadde üretmesiyle Osmanlı'da çok

[75] 16. yüzyılda sur dışında bir semtte (Tophane) temelleri atılan Tophane-i Amire, kentin büyük endüstri merkezlerinden biridir. Kentin savunma sistemini güçlendirmek amacıyla inşa edilen Tophane-i Amire ile ilişkili olarak bölgeye ambarlar, mahzenler, tezgâhlar, top döküm fırınları da inşa edilmiş; Tophane, askeri sanayi bölgesi olarak gelişim göstermiştir. Bkz.: T. Gül Köksal, Zeynep Ahunbay, "İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri", **İTÜdergisi/a: Mimarlık, Planlama, Tasarım**, C. V, No:2, 2006, s. 125-136. Tophane-i Amire yüzyıllar boyunca deprem, yangın gibi birçok felakete maruz kalmasına rağmen her defasında yeniden inşa edilerek korunmuştur. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile bina askeri işlevini kaybetmiştir. 1992 yılında Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi'ne devredilmiş ve bina modern bir kültür-sanat mekanına dönüşmüştür. Bkz.: Ayşe Gülçin Ural, "Heterotopik Bir Mekân: Tophane-i Amire Kültür ve Sanat Merkezi", **Mimarlık ve Yaşam Dergisi**, C.IV, No:1, 2019, s. 79-91.

[76] İstanbul'un fethinin hemen ardından Fatih Sultan Mehmet tarafından askeri amaçlarla kurulan Tersane-i Amire, zaman içinde genişleyerek daha büyük bir merkeze dönüşmüştür. Özellikle 17. yüzyıla gelindiğinde istihdam oranlarını arttırmış ve hem Osmanlı'nın hem de dünyanın en büyük üretim merkezlerinden biri haline gelmiştir. Haliç'te kurulduğu ilk tarihten itibaren imparatorluğun askeri gücünün bir temsili haline gelen Tersane-i Amire, Cumhuriyetin ilanı ile fonksiyonel bir dönüşüm başlamıştır. Askeri üretimin yanı sıra yük ve yolcu gemisi üretimini de sağlayarak zamanla daha modern bir sanayi kuruluşuna dönüşmüştür. Tersane-i Amire 1923'te Türkiye Seyr-ü Sefain İdaresi'ne 1984 yılı itibari ile de Türkiye Gemi Sanayii A.Ş. bünyesine katılmıştır. Bkz.: Suna Doğaner, "İstanbul'da Gemi İnşa Sanayi", **Türk Coğrafya Dergisi**, No: 28, 1993, s. 65-114. Günümüzde ise Haliç Tersanesi adıyla İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yönetilmekte ve bakım, onarım ve yeni vapur üretimi gibi faaliyetler gerçekleştirilmektedir. Bkz.: "Tersane-i Amire", **Şehir Hatları**, (Çevrimiçi) https://sehirhatlari.istanbul/tr/sirketi-hayriye/tersanei-amire-396, 12 Şubat 2025.

boyutlu bir ekonomik yapı oluşturmuştur (Seyitdanlıoğlu, 2009, s. 57). Fatih döneminde Yedikule çevresinde bulunan debbağhaneler (deri tabakhaneleri) yaklaşık 360 atölye ile Tarihi Yarımada deri sanayisinin en yoğun olduğu noktayı oluşturmuşlardır (Özbilgen, 2014, s. 726).

19. yüzyıla gelindiğinde Avrupa merkezli sanayileşme hareketinin etkisini hissettirmesiyle birlikte Osmanlı'da geleneksel yapının bir dönüşüm sürecine girdiği görülmektedir. Bu dönem itibarıyla Osmanlı'nın modernleşme ideali sanayide Batı tipi fabrikalar kurma girişimini başlatmıştır (Kurt, Kuzucu, Çakır, & Demir, 2016, s. 250). 1850'de kurulan Yalı Köşkü Demir ve Makine Fabrikası ilk batılı tarzda fabrika örneklerinden olup; askerî sanayi için makine ve yedek parça üretmek üzere buhar gücüyle çalışan modern bir yapı olarak kurulmuştur. Topkapı Sarayı'nın Haliç'e bakan rıhtımı üzerinde kurulan fabrika, Kırım Savaşı ile İngiliz mühendisler tarafından kullanılmış ve daha modern bir yapıya dönüşmüştür. Savaşın ardından fabrika geri alınsa da Rumeli Demiryolu hattının 1871'de Sirkeci'ye ulaşması ve burada yapılacak olan Sirkeci Garı nedeniyle 1873'te faaliyetleri son bulmuş; yeni bir makine fabrikası olarak Tersane-i Amire bünyesine taşınmıştır (Soyluer, 2017, s. 10-18). Bu dönem öne çıkan diğer modern tesislerse Eminönü'nde Sabuncuzade Sabun Fabrikası, Fatih'te Korse Fabrikası, Sultanahmet'te Darphane-i Âmire, Unkapanı'nda Unkapanı Un Fabrikası gibi kamu ve özel fabrikalardır (Köksal & Ahunbay, 2006, s. 127-129). Osmanlı sanayide yaptığı büyük yatırımlar ve modernleşme çabalarına rağmen sermaye yetersizliği, teknolojik yetersizlik, dışa bağımlılık, siyasi istikrarsızlık gibi birçok sorunla karşılaşmış, sanayide istenilen seviyeye ulaşılamamıştır (Yıldırım, 2015, s. 241). Osmanlı'nın 19. yüzyıl sanayi faaliyetleri her ne kadar rakiplerine göre modern bir yapıda olmasa da İstanbul'un modern fabrika yapısının ilk adımlarını oluşturması bakımından önemli bir noktadadır.

2.2.2.4.2. Cumhuriyet Döneminde Sanayi Faaliyetleri

20. yüzyıla gelindiğinde Tarihi Yarımada'nın Osmanlı'dan miras kalan, dağınık fakat yoğun sanayi dokusu büyük bir dönüşüm sürecine girmiştir. Her ne kadar 1913–1915 yıllarına ait sanayi sayımlarına göre İstanbul, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki toplam sanayi üretiminin %55'ini tek başına karşılıyor olsa da Cumhuriyet'in ilanı ile değişen politik ve ekonomik konjonktür kentin yoğun üretim merkezi rolünü yeniden

düzenlemiştir[77] (Yıldırım, 2015, s. 244-322). Cumhuriyetin ilk yıllarında Tarihi Yarımada ve Haliç çevresi yeni rejimin ihtiyaçları doğrultusunda yeniden organize edilerek İstanbul için önemli sanayi havzası olma özelliğini korumuştur. Bu dönem, Şakir Zümre, Nuri Demirağ, Nuri Killigil gibi girişimciler Haliç ve çevresinde silah ve mühimmat fabrikası yatırımları ile ön plana çıkmış, bölgenin sanayi yapılanmasında özel sektörü de görünür kılmışlardır (Kurt & Şehitoğlu, 2023, s. 40). Milli bir burjuva sınıfı oluşturma, dışa bağımlılığı azaltma gibi hedeflerle yola çıkan bu girişimciler Şakir Zümre Uçak Bombası ve Silah Fabrikası, Zeytinburnu Demir Eşya Fabrikası, Beşiktaş Nuri Demirağ Uçak Fabrikası gibi fabrikaları kurmuşlardır.

Tarihi Yarımada'nın sanayi faaliyetlerini etkileyen, sanayi mirasını modern bir kent vizyonuyla birleştiren önemli adımlardan bir diğeri Henri Prost'un nazım-imar planlarıdır (Yüzer & Giritlioğlu, 2003, s. 120). Prost'un 1936'da hazırladığı plana göre, Haliç'in sanayi mirası korunmalı ve bölge hem orta hem de büyük ölçekli bir sanayi vadisi olarak geliştirilmelidir. Aynı zamanda Yenikapı'da uluslararası düzeyde bir yük limanı kurularak Yenikapı–Eminönü–Haliç aksında sanayi, ticaret ve ulaşım ilişkilerinin güçlendirilmesi hedeflenmiştir (Tekeli, 2013, s. 83). Bu yaklaşım, Tarihi Yarımada ve Haliç çevresinin sanayi ve ticaret fonksiyonları üzerinden ele alınmasını teşvik etmiş; söz konusu alanlarda ekonomik canlanma hedeflenirken, Haliç'in ekolojik ve kentsel sorunlarının derinleştiği bir sürecin de zeminini oluşturmuştur (Alsan, 2018, s. 216; Doğan, 2013, s. 519). 1950'li yıllara gelindiğinde Türkiye genelinde yaşanan hızlı kentleşme, sanayileşme ve göç dalgaları Tarihi Yarımada için bir kırılma noktası olmuş; Demokrat Parti ile uygulanan serbestleşme politikaları kenti planlı yapıdan uzaklaştırmıştır (Güneş Ağaoğlu, 2022, s. 51). Hem Prost'un Haliç vizyonu hem de dönemin liberal ekonomi politikaları birleştiğinde bölgede kontrol edilemeyen bir sanayi başlamıştır. Bu yığılmanın önlenmesi için 1955 İstanbul Sanayi Bölgeleri Planı gibi çalışmalar yapılsa da istenilen başarıya ulaşılamamıştır (Güneş Ağaoğlu, 2022, s. 49). Kontrol edilemeyen bu sanayi faaliyetleri Haliç ve çevresini bir

[77] Cumhuriyet'in ilanı ile İstanbul'da yoğunlaşan sanayi faaliyetlerinin Anadolu'ya yayılması ve Anadolu'nun kalkındırılması hedeflenmiştir. Dolayısıyla devletin sanayi politikası öncelikle tüm Türkiye'nin ekonomik açıdan kalkınması ardından da kalkınmanın İstanbul dışına taşınmasıdır. Bkz.: Coşkun Yılmaz, "İstanbul'un İktisadi Tarihi Cumhuriyet Dönemi: Sanayi-Ticaret-Finans", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, C.VI, Ed.: Coşkun Yılmaz, İstanbul, İSAM, 2015.

üretim merkezi olmaktan ziyade kentsel kirliliğin merkezi haline getirmiştir (Alsan, 2018, s. 216-217).

1980'li yıllardan itibaren sanayiyi Haliç'te yoğunlaştırma hedefi terk edilmiş; kent merkezinden ve Haliç'ten sanayi uzaklaştırılmaya başlanmıştır (Doğan, 2013, s. 524). Özellikle 1980 yılında uygulanan İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı (İMANP) sanayisizleşme hedefi doğrultusunda Tarihi Yarımada ve Haliç'in sanayi kimliği kalıcı olarak değiştirilmiş, sanayi dışı fonksiyonları ortaya çıkarılmıştır (Güneş Ağaoğlu, 2022, s. 86). Günümüzde Tarihi Yarımada öncelikli bir sanayi merkezi değildir. Bölgenin tarihsel ve kültürel mirasının ön plana çıktığı kültür ve sanat odaklı bir yapıya yönelmiştir.

2.2.2.5. Turizm Faaliyetleri

En genel anlamıyla *"dinlenmek, eğlenmek, görmek ve tanımak gibi amaçlarla yapılan seyahat-gezi"* olarak tanımlanan turizm; 20. yüzyılın ortalarından itibaren küreselleşmenin etkisiyle değişen tüketim alışkanlıkları, artan kültürlerarası etkileşim, teknolojinin sağladığı ulaşım ve ödeme kolaylıkları gibi pek çok gelişme neticesinde hem nicelik hem de nitelik bakımından dönüşerek daha dinamik bir hale gelmiştir (Acar, 2020, s. 307; Akova, 2020, s. 168; Doğanay, 2017, s. 550). Başlangıçta boş zamanları değerlendirme etkinliği olarak görülen turizm faaliyetleri, zamanla farklı kültürleri tanıma, yeni deneyimler edinme ve öğrenme gibi çeşitli amaçları içeren çok boyutlu bir faaliyete dönüşmüştür (Doğan Sertkaya, 2012, s. 90; Emekli, 2021, s. 409; Zayım et al., 2022, s. 215). Tüm bu dönüşümler ışığında, geleneksel kitlesel turizmin yanı sıra doğa turizmi, sağlık turizmi, gastronomi turizmi gibi çeşitli alternatif turizm faaliyetleri de zamanla önem kazanmıştır (Cohen, 1987, s. 13).

Çalışma sahasının turizm fonksiyonu da alternatif turizm faaliyetlerinin bir parçası olan kültürel turizm etrafında şekillenmiştir. Tarih boyunca farklı uygarlıklara ev sahipliği yapan bölgenin mimari, tarihî ve dinî mirası, kültürel turizmin temel kaynaklarını oluşturmaktadır. Bu mirasa karşı duyulan deneyimleme, keşfetme ve öğrenme isteği de turizm faaliyetinin temel motivasyonlarıdır. Bu bölümde turizm fonksiyonu tezin genelinde uygulanan tarihsel sürekliliğin aksine, Osmanlı Devleti'nin son dönemi itibarıyla başlatılmıştır. Bu durumun temel nedenleri olarak; turizmin

modern bir kavram olması ve Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminin modern turizmin başlangıç noktası olarak değerlendirilmesi verilebilir.

2.2.2.5.1. Osmanlı Döneminde Turizm Faaliyetleri

Osmanlı İmparatorluğu'nda turizm, bugünkü anlamından uzak olup daha çok bireysel seyahatler ve diplomatik ziyaretler çerçevesinde gerçekleşmiştir. Ancak 19. yüzyılda belirginleşen modernleşme idealiyle birlikte ulaşım, kentleşme ve ticaret alanlarında yaşanan gelişmeler, çağdaş anlamda turizmin oluşmasının önünü açmıştır. Özellikle imparatorluğun merkezi konumunda yer alması ve Avrupa'ya yakınlığı nedeniyle stratejik bir öneme sahip olan Tarihi Yarımada, bu süreçten en fazla etkilenen alanlardan biri olmuş ve turistler için önemli bir çekim merkezine dönüşmüştür (Çelik, 2023, s. 71–72).

Tarihi Yarımada'nın 19. yy. itibarıyla turistik bir çekim merkezi haline gelmesinde ulaşım alanındaki gelişmeler önemli bir rol oynamıştır. 1830'lu yıllarda, Marmara kıyılarında artan buharlı gemiler, kente ulaşımı daha kolay ve hızlı bir hale getirerek turistler için daha erişilebilir bir merkez yaratmıştır. Bu erişilebilirliğin bir yansıması olarak 1863 yılında bugünkü Gülhane Parkı'nda düzenlenen Sergi-i Umumi-i Osmanî gösterilebilir. Aslında Sergi-i Umumi-i Osmanî, Osmanlı'nın ilk sanayi sergisidir. Ancak kente gelen ziyaretçilerin İstanbul'u gezmeleri, tarihi ve kültürel mekanları deneyimlemeleriyle; sergi ilk organize kitlesel turistik faaliyeti de meydana getirmiştir (Çelik, 2023, s. 73; Özdemir, 2011, s. 90). Buharlı gemilerin yanı sıra, 1889 yılından itibaren Paris-İstanbul arasında kesintisiz bir demiryolu bağlantısı sunan Orient Ekspresi de kentin küresel ulaşım ağlarına entegre olmasını hızlandırmış ve kolaylaştırmıştır (Acar, 2017, s. 668; Bardakoğlu, 2023, s. 143). Şekil 2.17'de gösterilen Orient Ekspres'inin 1888-1889 kış tarifesi afişi tren hattının güzergâhını tanıtırken; Galata'dan Tarihi Yarımada'ya uzanan İstanbul'un panoramik görüntüsüyle bölgenin öne çıkan noktalarını vurgular.



Şekil 2. 17: Orient Ekspres'inin 1888-1889 Kış Tarifesi Afişi.

Kaynak: Collection Arjan den Boer. Erişim Adresi: https://retours.eu/en/19-orient-express-posters Erişim Tarihi: 14.03.2025.

Tarihi Yarımada'nın ulaşım alanındaki bu yenilikleri neticesinde seyahat acenteleri tarafından organize edilen turistik gezilere kent daha kolay eklemlenmeye başlamıştır. Özellikle dönemin popüler isimlerinden Thomas Cook'un İstanbul'u konaklama, ulaşım, rehberlik gibi hizmetleri bir arada sunan paket turlara dahil etmesi turizmi oldukça canlandırmıştır (Çelik, 2023, s. 74-75). Detaylı bir biçimde organize edilen bu paket turlar zamanla Tarihi Yarımada'da sabit bir turistik rota oluşmasına da katkı sağlamıştır. Bu rota genellikle Ayasofya, Sultanahmet Camii, Topkapı Sarayı,

Yerebatan Sarnıcı ve Kapalıçarşı gibi tarihi ve kültürel mirasın öne çıktığı noktaları içermektedir (Çelik, 2023, s. 76; Dursun, 2007, s. 69–71). Kentte artan turistik faaliyetler, uzun yıllar boyunca han ve kervansaraylar etrafında şekillenen konaklama hizmetlerinin dönüşümünü de beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda Batılı standartlarda hizmet veren ilk modern otel 1841 yılında Beyoğlu'nda Hotel d'Angleterre adıyla açılmıştır. Ancak zaman içinde kentin ulaşım faaliyetlerinin yoğunlaştığı Tarihi Yarımada'nın otel sayısı da artmıştır. Bu oteller Pera'da bulunanlara kıyasla küçük ölçekli, kısa süreli ve orta-alt sınıfa hizmet vermişlerdir (Çetinlerden, 2020, s. 7; Yılmaz, 2021, s. 1155).

Tarihi Yarımada'nın turistik bir lokasyona dönüşmesinde somut pratiklerin yanı sıra Doğu'nun Batı tarafından mistik, gizemli ve keşfedilmesi gereken bir yer olarak konumlandırılması da etkili olmuştur. Bu noktada Tarihi Yarımada, Batılı turistlerin zihinlerindeki bu oryantalist[78] imgelerin gözlemlendiği varsayılan bir temsil alanına dönüşerek turistik çekiciliğini arttırmıştır (İstanbullu Dinçer & Çakmak, 2015, s. 50; Said, 1977). 20. yüzyılın başlarına gelindiğinde İstanbul'un ve özellikle Tarihi Yarımada'nın turistik imajı güçlenmiş; dolayısıyla Cumhuriyet dönemi turizm faaliyetlerinin gelişimine bir zemin hazırlanmıştır.

2.2.2.5.2. Cumhuriyet Döneminde Turizm Faaliyetleri

1923'te Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla birlikte bölgede değişen siyasal konjonktür; toplumsal, kültürel ve ekonomik yapıyı da modern bir çehreye dönüştürmeyi hedeflemiştir. Bu hedefler doğrultusunda, devletin turizm politikaları da Cumhuriyet'in kültürel ve mekânsal bakışının bir yansıması olacak şekilde yeniden düzenlenmiştir (Dağlı & Kalıpçı, 2023, s. 110). Bu düzenleme ile Türkiye Cumhuriyeti turizmi yalnıza ekonomik bir kalkınma aracı değil, yeni rejimin yarattığı bağımsız, laik ve cumhuriyetçi kimliğin tanıtım aracı olarak da görmüştür (Arslan, 2017, s. 5). Bu

[78] Avrupalılar tarafından ortaya atılan oryantalizm kavramı Doğu toplumlarını inceleyen disiplinleri tanımlamak için kullanılmıştır. Ancak Filistinli araştırmacı Edward Said kavramı yapı söküme uğratarak oryantalizm kavramının, Batılı toplumların sömürgeci ve emperyal düzenini beslediğini iddia eder. Said'e göre Batılı toplumlar, Doğu'yu kendi gözünden tanımlarlar. Bu tanımlamayı da hem Batı kimliğini inşa etme hem de Doğu üzerindeki baskıyı meşrulaştırma aracı olarak kullanırlar. Bu bağlamda oryantalizmin yalnızca akademik bir kavram olmadığı siyasi, kültürel ve ideolojik bir yapıya da sahip olduğu dikkate alınmalıdır. Bkz.: Edward Said, "Orientalism", **Georgia Review**, C.XXXI, No:1, 1977, s. 162-206.

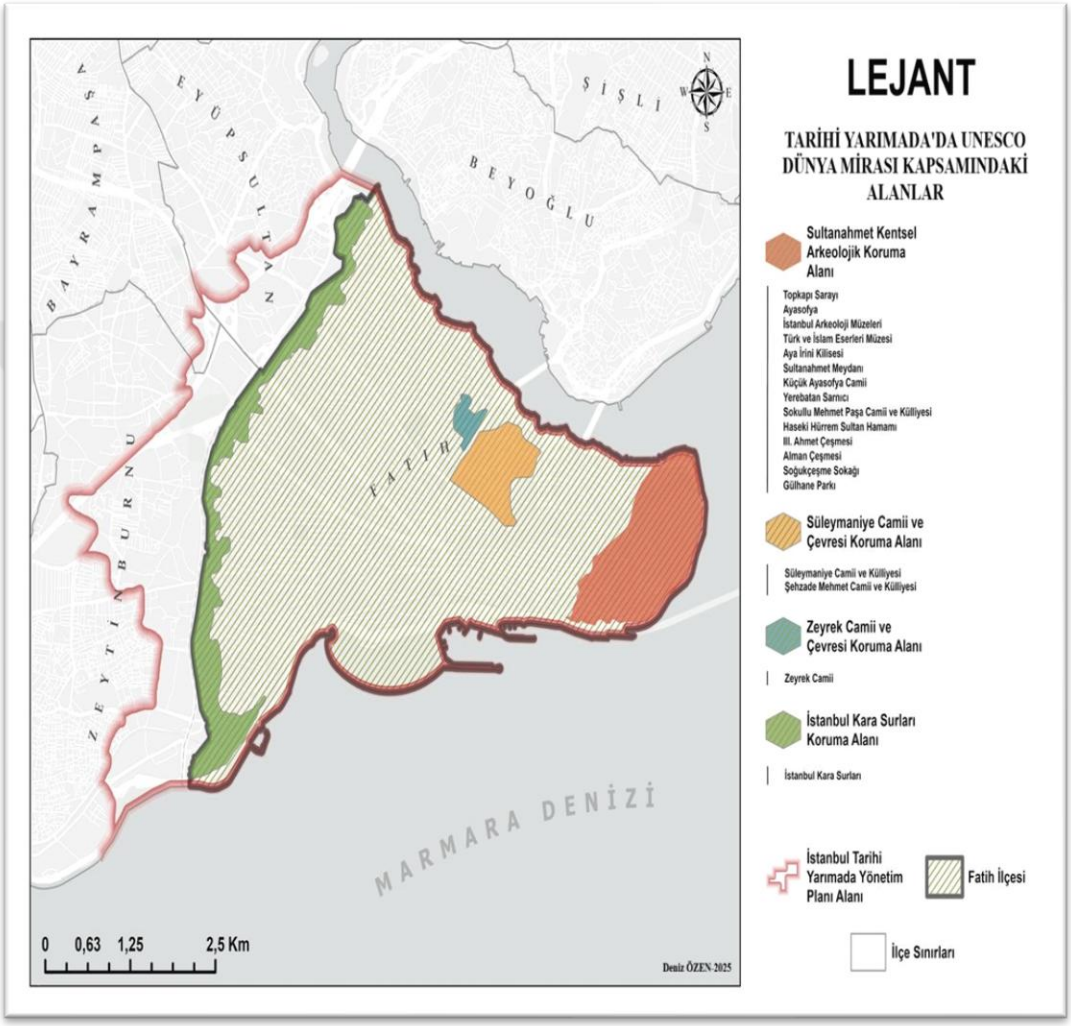
doğrultuda Tarihi Yarımada, antik dönemden Osmanlı'ya biriktirdiği tarihi ve kültürel miras ile bu tanıtımın sembol bölgelerinden biri olmuştur (Kıasif, 2015, s. 216-217).

Cumhuriyet dönemi Tarihi Yarımada turizminin gelişmesinde ekonomik canlanma ve tanıtım hedeflerinin yanı sıra tarihî yapıların korunma ve yeniden işlevlendirilme hedefi de temel bir rol oynamıştır. Bu hususta ilk somut adım müzecilik faaliyetleriyle olmuştur. Yeni rejimin ulus-devlet yaratma hedefinin bir sonucu olarak da değerlendirilebilen müzeler, bölgedeki tarihi yapıların korunup yeniden işlevlendirilerek sergilenmesi için önemli bir adım olmuştur (Payaslı, 2018, s. 251-252). İlk olarak 1924 yılında Topkapı Sarayı, ardından 1937 yılında Ayasofya ve 1945 yılında Kariye gibi dini miraslar müze işlevi kazandırılarak turist odaklı noktalar haline getirilmiştir (Öngören, 2016, s. 61, 84, 92). Müzecilik faaliyetlerinin yanı sıra Mustafa Kemal ATATÜRK'ün isteği üzerine 1923 yılında kurulan Türk Seyyahin Cemiyeti[79] de Tarihi Yarımada'nın turizm potansiyelini arttırma, koruma ve yeniden işlevlendirme faaliyetlerine destek vermiştir (Arslan, 2017, s. 6; Saral & Malkoç, 2018, s. 347). Bu bağlamda, 1980'li yıllarda Soğukçeşme Sokağı'ndaki harap konakların restore edilmesiyle oluşturulan Ayasofya pansiyonları; kurumun bu vizyonunun bir yansıması olmuştur (Başgelen, 2018, s. 125; Şenel & Ekinci, 2021, s. 112). Koruma ve yeniden işlevlendirme hedefi doğrultusunda en net ve kapsamlı adımsa 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ile atılmıştır. 1983 yılında yürürlüğe giren bu kanun, Tarihi Yarımada'da yeni yapıların inşaatını sınırlandırarak mevcut yapıların korunup yeniden işlevlendirilmesi için yasal bir zemin hazırlamıştır[80] (Aksu, 2009, s. 70; Dinçer et al., 2009, s. 313–314). 1985 yılına gelindiğinde Tarihi Yarımada'daki dört bölgenin UNESCO Dünya Miras Listesi'ne alınmasıyla sahanın uluslararası önemi kabul edilmiş, uluslararası turizm imajı da güçlenmiştir. Ek olarak korunma ve yeniden işlevlendirme politikaları da önem kazanmıştır (Günaçan & Erdoğan, 2018, s. 39). Harita 2.16'da UNESCO Dünya Miras Listesi'ne giren dört

[79] 1923 yılında kurulan Türk Seyyahin Cemiyeti, 1926 yılında Türkiye Turing Kulübü adını 1942 yılında ise Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu adını almıştır. Bkz.: Recep Arslan, "Türkiye'nin Turizm Politikası (1923-1960)", **Turkish Studies**, C.XII, No:19, 2017, s. 1-16.

[80] 2863 sayılı Kanun 1983 yılında yürürlüğe girmiştir. Ancak, Tarihi Yarımada'nın kentsel sit alanı olarak ilanı 1995 yılında gerçekleşmiştir. Bölgenin hem yüz ölçümünün genişliği hem de çok katmanlı yapısı nedeniyle detaylı envanter çalışmalarının uzun sürmesi gibi çeşitli kurumsal ve yöntemsel eksiklikler dolayısıyla kentsel sit alanı gecikmeli bir şekilde ilan edilmiştir. Bkz.: İbrahim Dinçer, Zeynep Enlil, Yılmaz Evren, "İstanbul'un Koruma Alanlarının Değerlendirilmesi", **YTÜ Mimarlık Fakültesi E-Dergisi**, C.III, No:3, 2009, s. 310-324.

bölge gösterilmiştir. Bunlar: Sultanahmet Kentsel Arkeolojik Sit Alanı, Süleymaniye Koruma Alanı, Zeyrek Koruma Alanı ve İstanbul Kara Surları Koruma Alanı'dır (Sayın & Akbaşlı, 2019, s. 22).

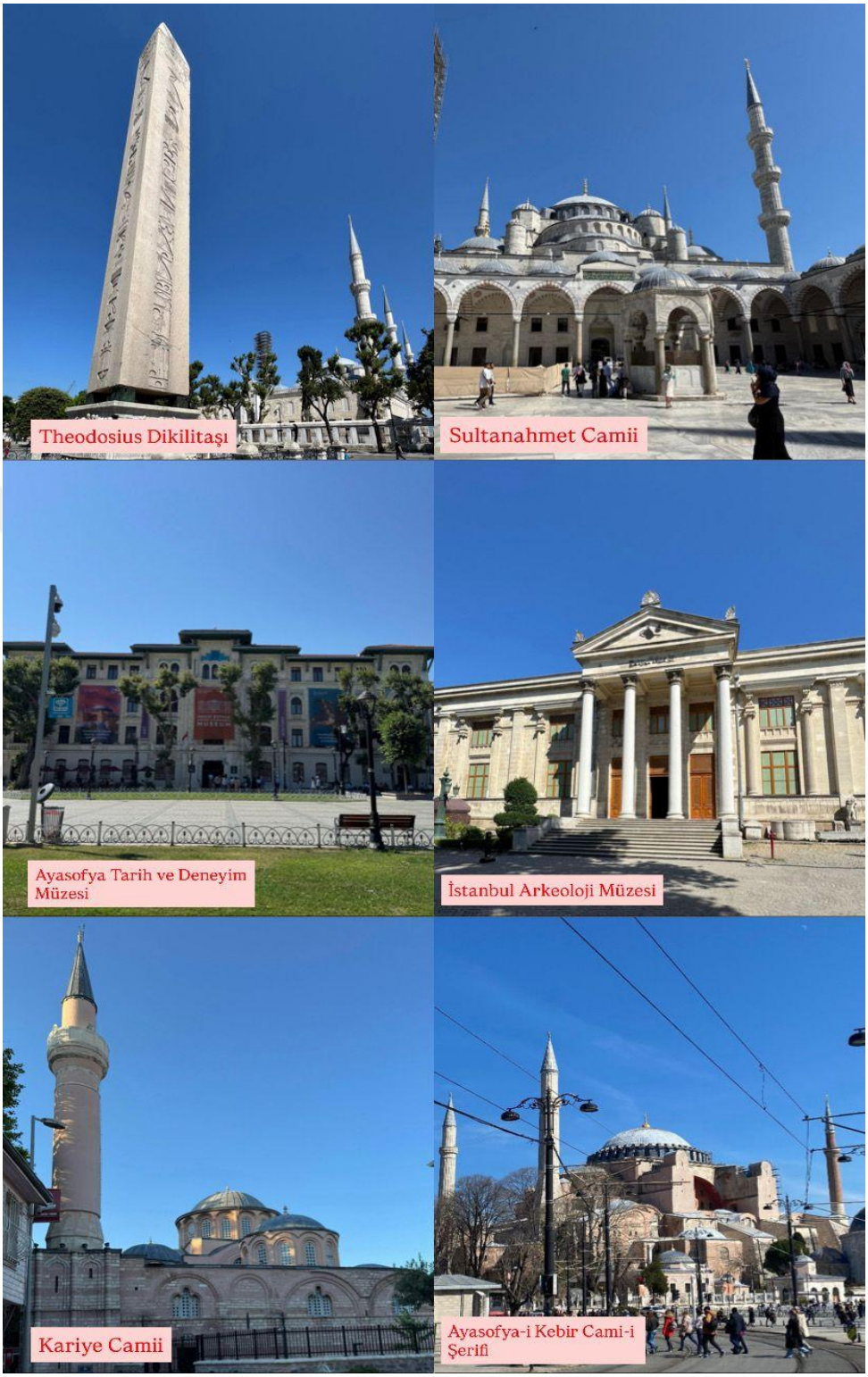


Harita 2. 16: Tarihi Yarımada'nın UNESCO Dünya Miras Listesi'nde Yer Alan 4 Bölgesi.[81]

Günümüzde Tarihi Yarımada; Asya ve Avrupa arasındaki stratejik konumu, zengin kültürel mirası, İstanbul'un ulaşım ağı içindeki merkezi rolü ve tarihi ticaret merkezi özelliği ile Türkiye'nin en turistik noktalarından birine dönüşmüştür. Bölgenin bu çok yönlü yapısı farklı turizm türlerini de beraberinde getirmiştir. Bugün

[81] Bu harita, Sıla Günaçan ve Elmas Erdoğan'ın 'Peyzaj Mimarlığı ve Hafıza Mekânları: İstanbul, Tarihi Yarımada Örneği' başlıklı çalışmasından (2018) esinlenilerek hazırlanmıştır. Bkz.: Sıla Günaçan, Elmas Erdoğan, "Peyzaj Mimarlığı ve Hafıza Mekânları: İstanbul, Tarihi Yarımada Örneği", **Mimarlık Bilimleri ve Uygulamaları Dergisi**, C.III, No:1, 2018, s. 34-53.

Tarihi Yarımada'da kültür turizmi altında; inanç turizmi, gastronomi turizmi ve etkinlik turizmi gibi çeşitli türler gelişmiştir (Öngören & Zaman, 2022, s. 5). Dolayısıyla müzelerden dijital deneyim merkezlerine, inanç mekânlarından gastronomi duraklarına, tarihi sokaklarından parklarına, meydanlarından anıtlarına kadar birçok farklı turistik cazibe noktası bulunmaktadır (Günaçan & Erdoğan, 2018, s. 40-48). Fotoğraf 2.3'te Tarihi Yarımada'da bulunan bazı turistik mekanlara yer verilmiştir. Günümüzde, kültürel turizm envanteri oldukça yoğun olan Fatih'te turizm başlıca ekonomik faaliyetlerden biri olarak öne çıkmaktadır. Bölgedeki turizm faaliyetleri hem yerel ekonomiyi hem de ülke ekonomisinin güçlenmesine katkı sağlamaktadır. Ancak Tarihi Yarımada'nın değerinin korunması açısından turistik faaliyetlerin sürdürülebilirlik çerçevesinde ve koruma eksenli yürütülmesi önemlidir.



Fotoğraf 2. 3: Tarihi Yarımada'da Yer Alan Bazı Turistik Noktalar.

Kaynak: Yazar tarafından çekilmiştir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KADINLARIN KENT DENEYİMLERİ

3.1. Kadınların Kent Deneyimleri Üzerine Kısa Bir İnceleme

Coğrafya literatüründe *"Bir kimsenin, bir nesnenin bulunduğu, bir olayın cereyan ettiği, oluştuğu yer."* olarak tanımlanan mekân; fiziksel bir varlık olmanın ötesinde tarihsel, toplumsal veya siyasal süreçlerin örgütlendiği ve uygulandığı, aynı zamanda da tüm bu süreçleri sürekli olarak şekillendiren ilişkisel bir yapıya sahiptir (Doğanay, 2017, s. 357; Şenol & Karmaz, 2020, s. 7). Nitekim Henri Lefebvre'ye göre mekân; her dönemin ve toplumun kendine has toplumsal örgütlenme biçimlerinde somutlaştığı bir ürün ve toplumsal örgütlenme biçimlerini yeniden üreten bir araçtır (Lefebvre, 2014, s. 61). Dolayısıyla mekân, geçmiş eylemlerin izlerini taşırken, yeni toplumsal pratiklerin biçimlenmesine de yön verir (Durgun, 2022, s. 106). Lefebvre'nin bu yaklaşımı mekânı toplumsal düzenin edilgen bir yansıması olarak değil, toplumsal yaşamda etkin bir yapı olarak açıklar.

Lefebvre'nin bu yaklaşımını geliştiren Edward Soja, fiziksel mekâna dair hâkim anlayışı reddeder (Smith, 2021, s. 141). Soja 1989'da yazdığı Postmodern Coğrafyalar kitabında, *"...fiziksel mekân, beşerî coğrafyanın somut ve öznel anlamını analiz etmek için yanıltıcı bir epistemolojik temel sunmuştur. Mekânın kendisi ilksel olarak verili olabilir. Fakat mekânın örgütlenmesi ve anlamı toplumsal aktarımın, dönüşümün ve deneyimin bir ürünüdür."* diyerek mekânı nötr, edilgen bir arka plan olarak değil hem toplumsal süreçlerin bir ürünü hem de bu süreçlerin yeniden üretildiği diyalektik bir yapı olarak kabul eder (Soja, 2017, s. 112). Bu çerçevede Soja'ya göre, fiziksel/maddi mekân tek başına anlam taşımaz; anlam, mekânın nasıl kullanıldığı, nasıl temsil edildiği ve gündelik yaşamda nasıl deneyimlendiğiyle kurulur (Soja, 2017, s. 112).

Mekânı nötr bir zemin ve toplumu o mekânın içinde oluşan bir unsur olarak kabul etmeyen bu yaklaşımlar; feminist coğrafya[1] içerisinde toplumsal cinsiyet

[1] Güncel feminist coğrafya çalışmaları, mekânın üretimini yalnızca ataerkil yapıların sonucu olarak değil, kesişen sınıf, etnisite ve cinsellik aracılığıyla biçimlenen çok katmanlı bir süreç olarak ele almaktadır. Bkz.: Marianne Blidon – Sofia Zaragoczin, "Mapping Gender and Feminist Geographies in the Global Context", **Gender, Place & Culture**, C. XXVI, No: 7–9, 2019, s. 915–925.

konumlarının, ilişkilerin ve dinamiklerin mekânla kurduğu ilişkileri sorgulayan eleştirel bir zemin yaratmaktadır (Alkan, 2017, s. 15; Tuncer, 2022, s. 123–128). Doreen Massey, mekânı yalnızca ekonomik veya sınıfsal ilişkileri değil aynı zamanda toplumsal cinsiyet gibi kimlik eksenli çeşitlilikleri de etkileyen bir unsur olarak ele alır ve farklı toplumsal ilişkiler ağlarıyla kesişimi doğrultusunda biçimlendiğini vurgular. Ona göre mekân, ilişkisel ve çok sesli bir yapıdır; herkes için aynı biçimde deneyimlenmez (Massey, 2001, s. 3). Benzer bir biçimde Jane Darke Changing Places: Women's Lives in the City'de *"Her yerleşim, onu inşa eden, toplumdaki toplumsal ilişkilerin mekâna yazılmasıdır."* diyerek mekânın nötr bir varlık olmadığını kabul ederken; onun toplumsal ilişkiler içinde üretildiğini de ileri sürer (Kern, 2020, s. 27). Bu çerçevede, eşitsizlikler üzerine kurulu toplumsal yapılarda, mekânın da eşitlikçi bir biçimde üretilmemesi yapısal bir sonuç olarak ortaya çıkmaktadır (Bondi, 1990, s. 158). Özellikle ataerkil toplumsal düzenlerde, mekânsal örgütlenmenin de eril kurgu, norm ve pratikler üzerinden şekillenmesi, mekânın kadınlar ve erkekler tarafından farklı biçimlerde deneyimlenmesine neden olmaktadır (Massey, 2001, s. 186). Dolayısıyla feminist literatürde mekânın bu eril inşasının, kadınların gündelik yaşamda nerede var olabileceklerini ve neler yapabileceklerini sınırladığı ileri sürülür (Mackenzi et al., 1980, s. 47; Massey, 2001, s. 179).

Mekânın toplumsal ilişkiler içinde üretildiği ve bu sürecin toplumsal cinsiyetten bağımsız ilerlemediği düşünüldüğünde, üretim sürecini şekillendiren toplumsal cinsiyet yapılarının tarihsel-kavramsal kökenlerine geri dönülmesi gerekir. Çünkü toplumsal cinsiyet temelli mekânsal ayrışma, yalnızca gündelik pratiklerin sonucu değildir; kökleri, Batı düşüncesinde kadın ve erkeği, doğa ve aklı, zihin ve bedeni, özel ve kamusal alanı karşıt kutuplarda konumlandıran ikiliklere dayanır[2] (Plumwood, 2023, s. 67). Bu ikilikler, modern kentteki mekânsal eşitsizliklerin de epistemolojik temelini oluşturmuştur.

[2] Batı düşüncesinde yer alan bu ikili karşıtlıkların mekânsal düzlemde nasıl yeniden üretildiğine dair önemli bir tartışma Doreen Massey'in *Space, Place, and Gender* (1994) adlı çalışmasında yer almaktadır. Bu bağlamda, yerin özel, içe dönük ve dişil olarak; mekânın ise kamusal, akışkan ve eril olarak kodlanması, toplumsal cinsiyet hiyerarşilerinin mekânsal düzlemde pekiştirilmesine neden olur. Massey'ye göre, bu ayrımın kendisi değil, bu ayrımın dayandığı ikili mantık ve ataerkil kodlamalar sorgulanmalıdır. Bkz.: Münür Bilgili, Salih Yıldırım, "Coğrafyada Temel Kavramların İlişkiselliği: Mekân, Yer, Peyzaj ve Bölge", **Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı 62, 2024, s. 283-293; Doreen Massey, **Space, Place, and Gender**, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2001.

Toplumsal cinsiyet hiyerarşisini meşrulaştıran ikilikler, Antik Yunan'da Pythagorasçı gelenekle birlikte görünür hale gelmiştir. Arslan'ın aktardığı üzere, Pythagorasçı karşıtlıklar tablosunda sınır/sınırsız, ışık/karanlık, iyi/kötü ve erkek/dişi gibi ikilikler evreni anlamanın temel kategorileri olarak sunulmaktadır. Ancak bu karşıtlıkların her biri, bir tarafı üstün ve olumlu, diğer tarafı ise aşağı ve olumsuz gösteren değer yüklü bir hiyerarşi içerir (Arslan, 2008, s. 153; Doğan, 2021, s. 150). Platon ve Aristoteles ile bu karşıtlıklar erkeklik ve kadınlık arasında hiyerarşik bir üstünlük ilişkisi kuran felsefi bir sistem hâline gelmiştir. Örneğin Aristoteles'in formu erkeklik ve etkinlik; maddeyi ise kadınlık ve edilgenlikle ilişkilendiren yaklaşımı kadını varoluşsal olarak eksik bir konuma oturtmuştur (Aristoteles, 2017, s. 30; Arslan, 2007; Bayoğlu Kına, 2020, s. 160–163). Plumwood'a (2023) göre, bu ikilikler tarih boyunca yalnızca birer sınıflandırma olarak kalmamıştır. Aksine toplumsal cinsiyete dayalı baskıların kurulmasında temel bir rol oynamış; onları doğal ve değişmez bir yapı gibi göstermişlerdir (Plumwood, 2023, s. 67).

Bat felsefesinde ikiliklere ait bu düşünceler, Antik Yunan sonrasında da yeniden yorumlanarak gelişmiştir. Özellikle 17. yüzyıl erken modern felsefesi temsilcilerinden Francis Bacon ve René Descartes bu ikiliklerin yeniden üretimine örnek olarak gösterilebilir (Bayoğlu Kına, 2020, s. 163-167). Francis Bacon doğayı akıl tarafından fethedilmesi gereken dişi bir nesne olarak tanımlamıştır. Bu yaklaşım ile Bacon, simgesel olarak kadınlığı edilgen, gayri rasyonel, düzensiz ve bilinemez olanla -bilgiyi geliştirirken uzak durulması gereken şeylerle-; erkekliği etken, rasyonel, düzenli ve bilinen biçimde ele alarak ikiliğin cinsiyetli yapısını pekiştirmiştir (Erden, 2008, s. 130; Llyod, 2021, s. 34). Benzer şekilde Descartes'ın zihin–beden ayrımı, istemeyerek de olsa, erkek ve kadın arasındaki simgesel karşıtlığın etkilerini daha da güçlendirmiştir. Bu ayrım, Llyod gibi feminist düşünürlerin belirttiği üzere, kadınlığı beden, doğa, duygusallık, irrasyonellik ve pasiflik ile özdeşleştiren tarihsel düşünsel mirası yeniden üretir (Bayoğlu Kına, 2020, s. 167-168). Llyod Erkek Akıl'da bu yeniden üretim sürecinin akıl, kültür ve kamusallığı erkekle; duygu, doğa ve bedenselliği kadınla özdeşleştirirken; kadınları rasyonel özne ve yurttaşlık konumunun dışında bıraktığını belirterek toplumsal cinsiyete dayalı eşitsizliğin altını çizer (Llyod, 2021, s. 109-113).

Kadını özel alanın doğasına hapseden bu düşünsel dışlama, 18. yüzyılda şekillenmeye başlanan modern kamusal alanın inşasıyla somut bir kapatılmaya dönüşmüştür. Kant, Güzellik ve Yücelik Duyguları Üzerine Gözlemler eserinde bu bakış açısını açıkça ortaya koyar: *"Kadınlar kafalarını tarihte savaşlarla ve coğrafyada kalelerle doldurmayacaklardır; zira misk kokmaları erkeklere ne kadar az yakışıyorsa, barut kokmaları da onlara o kadar az yakışır"* (Kant, 2025, s. 78-79). Kant'ın kadınlar için çizdiği bu entelektüel sınırı, Rousseau toplumsal ve mekânsal bir bağlama dönüştürmüştür. Rousseau Émile'de kadını ailenin ahlaki bekçisi ve duygusal destekçisi olarak tanımlarken; erkeği kamusal aklın ve yurttaşlığın tek taşıyıcısı olarak görmüştür (Rousseau, 2025, s. 517-522). Çalışmada kurulan bu tarihsel düşünsel çerçeve, toplumsal cinsiyet rolleri arasında keskin bir hiyerarşi kurarak erkekliği kamusal alanla, kadınlığı ise özel alanla özdeşleştiren toplumsal düzeni meşrulaştırmıştır (Plumwood, 2023, s. 67). Böylece erkek-akıl-kamusal, kadın-beden-özel ikiliğini kent ölçeğinde yeniden üretilmektedir (Llyod, 2021, s. 109).

Tam da bu noktada mekânın toplumsal olarak üretildiği düşünüldüğünde, egemen toplumsal cinsiyet normlarının kentsel mekânın üretim süreçlerine sızması kaçınılmaz olarak görülmektedir. Dolayısıyla bazı feminist düşünürlerin eleştirel bir dille vurguladığı gibi; mekân, nötr bir arka plan ya da boş bir kap değildir. Aksine toplumsal cinsiyet hiyerarşilerinin yeniden üretildiği aktif bir alandır. Darke'nin bahsettiği gibi *"Şehirlerimiz ataerkilliğin taşa, tuğlaya cama ve betona yazılmış halidir."* (Kern, 2020, s. 27). Bu noktada kadınların mekânsal deneyimleri, kamusal alanla kurduğu ilişki, erkeklerin deneyimiyle eşit olamaz. Kadınların gündelik hareketlilikleri, erişilebilirlikleri ve güvenlik algıları yüzyıllardır süregelen bu zihinsel ve mekânsal sınırlar tarafından belirlenmektedir (Massey, 2001, s. 179).

Bu kuramsal çerçeveden hareketle çalışma sahasına bakıldığında, tarihsel dokusu içinde idari, dini, ticari ve turistik işlevlerin yoğunlaştığı ve iç içe geçtiği çok katmanlı yapısıyla Fatih; cinsiyetlendirilmiş kentsel düzenin kadınların gündelik yaşam deneyimlerinde nasıl görünür hâle geldiğini incelemek için uygun bir mekânsal bağlam sunmaktadır. Bu doğrultuda, saha çalışmasında gerçekleştirilen yarı yapılandırılmış görüşmelerden elde edilen temalar aracılığıyla kadınların gündelik mekânsal deneyimleri incelenecektir.

3.2. Veri Toplama Süreci

3.2.1. Verilerin Analizi

Çalışmada elde edilen veriler, İstanbul'un Fatih ilçesinde ikamet eden kadınlarla gerçekleştirilen yarı yapılandırılmış görüşmeler aracılığıyla toplanmıştır. Uygulanan yarı yapılandırılmış görüşme tekniği, nitel araştırmalarda katılımcıların deneyimlerini, algılarını ve sosyokültürel bağlamlarını ortaya çıkarmaya olanak tanıyan esnek bir veri toplama aracı olarak kabul edilmektedir (Kvale & Brinkmann, 2009). Bu süreçte katılımcıların farklı sosyodemografik özelliklere sahip olmasına özellikle dikkat edilerek, araştırmanın veri çeşitliliğinin ve temsil gücünün artırılması amaçlanmıştır. Yapılan görüşmeler hem ses kaydı hem de yazılı metin şeklinde kaydedilmiş ve bire bir, ayrıntılı biçimde transkript edilmiştir. Böylece herhangi bir anlam kaybının yaşanmaması sağlanmıştır. Aynı zamanda bire bir transkriptle araştırmacı yanlılığının en aza indirilerek analize hazır hale getirilmesi hedeflemiştir (Poland, 1995). Analize hazır hâle getirilen veri seti, nitel analiz yöntemleri arasında geniş kabul gören tematik analiz yaklaşımıyla çözümlenmiştir. Sosyal bilimlerde sıklıkla kullanılan tematik analiz, verilerdeki örüntüleri ortaya çıkarmak adına esnek ve güçlü bir yöntem olarak öne çıkmaktadır (Nowell, Norris, White, & Moules, 2017). Bu çalışmada analiz süreci, Braun ve Clarke'ın (2006) önerdiği altı aşamalı tematik analiz[3] çerçevesinde gerçekleşmiştir (Braun & Clarke, 2006, s. 16-23). Analiz sırasındaki kodlama tümevarımsal bir yaklaşımla yürütülmüştür. Üretilen kodlar doğrudan verilerin kendi bağlamından ortaya çıkarılmıştır. Böylece araştırmacının katılımcı deneyimlerine mümkün olduğunca açık bir şekilde yaklaşması ve veri temelli bir tema geliştirilmesi sağlanmıştır (Patton, 2015).

3.2.2. Demografik Bilgi Formu

Çalışmanın veri toplama sürecinde görüşmelere başlamadan katılımcılara kısa bir demografik bilgi formu uygulanmıştır. Bu formda yaş, eğitim düzeyi, meslek, medeni durum ve yaşanılan mahalle gibi temel sosyo-demografik sorular yer

[3] Braun ve Clarke'ın önerdiği tematik analiz; veriye aşina olma, ilk kodların oluşturulması, temaların aranması, temaların gözden geçirilmesi, temaların adlandırılması ve raporlama aşamalarına sahiptir. Bkz.: Virginia Braun, Victoria Clarke, "Using thematic analysis in psychology", **Qualitative Research in Psychology**, C.III, No:2, 2006, s. 77–101.

almaktadır. Formun amacı, katılımcıların toplumsal konumlarını ve yaşam çevrelerini tanımlayarak bulguların mekânsal ve sosyal bağlam içinde değerlendirilmesine olanak sağlamaktır. Elde edilen veriler yalnızca araştırma kapsamında kullanılmış olup kişisel kimlik bilgileri hiçbir aşamada kaydedilmemiştir. Bu form, çalışmanın sonunda bulunan ekler bölümünden incelenebilir.

3.2.3. Bilgilendirilmiş Onam

Görüşmelere başlamadan önce her katılımcıya çalışmanın amacı, kapsamı, gizlilik ilkeleri ve gönüllülük esasları sözlü ve yazılı olarak açıklanmıştır. Ardından bilgilendirilmiş onamları alınmıştır. Katılımcılar istedikleri anda görüşmeyi durdurabilecekleri ve herhangi bir soruya cevap vermeme hakkına sahip oldukları konusunda bilgilendirilmiştir. Tüm görüşmeler etik ilkelere uygun biçimde yürütülmüştür. Çalışma boyunca katılımcılar anonimleştirilerek kişisel gizlilikleri korunmuştur. Bu form ekler bölümünde görülebilir.

3.2.4. Yarı Yapılandırılmış Görüşme Formunun Yapısı

Çalışmada, kadınların kentteki gündelik deneyimlerini, mekânsal pratiklerini ve güvenlik algılarını anlamak amacıyla yarı yapılandırılmış bir görüşme formu kullanılmıştır. Form, katılımcıların Fatih'teki kent pratiklerini çok boyutlu biçimde anlamak amacıyla hazırlanmıştır. Bu bağlamda; ikamet edilen mahalle, kurulan duygusal bağ, kamusal alan deneyimi, güvenlik hissi, toplumsal farklılıkların etkisi, ulaşım alışkanlıkları, kişisel güvenlik stratejileri ve ilçenin kadınlar için yaşanabilirliğine ilişkin önerileri vb. konularda sorular yönetilmiştir. Görüşme formu neticesinde kadınların Fatih ilçesi ile kurdukları ilişki hem gündelik pratikler hem mekânsal tercihler hem de mekânsal algılar üzerinden bütüncül bir biçimde ortaya konmaya çalışılmıştır. Görüşmelerin yarı yapılandırılmış formatta gerçekleşmesi sayesinde gerekli durumlarda derinleştirici takip soruları yöneltilmiştir. Böylece katılımcıların kendi deneyimlerini akıcı biçimde aktarmaları sağlanmıştır. Görüşme sorularının tamamı araştırmanın amaçlarına uygun bir biçimde seçilmiş ve gerekli literatür ve ön saha gözlemlerine dayanarak geliştirilmiştir. Çalışma için hazırlanan soru formu ekler bölümünde incelenebilir.

3.3. Bulgular

3.3.1. Katılımcı Profili

Araştırma kapsamındaki veriler, Fatih ilçesinde yaşayan ve araştırmanın amacına uygun olarak gündelik kent deneyimleri hakkında bilgi ve görüş sunabilecek 30 kadın katılımcıdan elde edilmiştir. Araştırmanın örnekleminde yer alan katılımcıların farklı demografik özelliklere sahip olmasına dikkat edilmiştir. Katılımcılar; eğitim seviyesi, yaş, medeni durum ve çalışma durumu gibi değişkenler göz önünde bulundurularak seçilmiş, çeşitli toplumsal, ekonomik ve kişisel deneyimlere sahip bireylerin araştırmaya dâhil edilmesi amaçlanmıştır. Böylece çalışmanın benzer kişiler etrafında dönmemesi hedeflenmiştir. Aynı zamanda bu çeşitlilik kadınların kent deneyimlerinin daha geniş bir perspektiften değerlendirilmesini sağlamıştır. Katılımcıların mahremiyetini sağlamak adına, her katılımcı için *K* kısaltması kullanılmış ve bir sayı verilmiştir.

Tablo 3. 1: Katılımcı Profili Tablosu.

Katılımcı	**Yaş**	**Meslek**	**Eğitim Düzeyi**	**Medeni Durum**	**Yaşanılan Mahalle**	**İlçe Geçmişi**	**Güvende Hissetme Durumu (1-10)**
K1	49	Sağlık Teknikeri\Tıbbi Sekreter	Ön Lisans	Evli	Yavuz Sultan Selim	Sonradan Gelmiş	6
K2	30	Sekreter	Lise	Bekar	Hırka-i Şerif	Sonradan Gelmiş	6
K3	22	Öğrenci	Lisans	Bekar	Koca Mustafapaşa	Sonradan Gelmiş	7
K4	66	Çalışmıyor	İlkokul	Bekar	Silivrikapı	Doğma Büyüme	7
K5	25	Vize Danışmanı	Lisans	Bekar	Silivrikapı	Doğma Büyüme	10
K6	54	Ev Hanımı	Lise	Evli	Koca Mustafapaşa	Sonradan Gelmiş	10
K7	27	Tıbbi Sekreter	Yüksek Lisans	Bekar	Koca Mustafapaşa	Sonradan Gelmiş	3
K8	45	Çalışmıyor	Lise	Bekar	Mevlanakapı	Doğma Büyüme	8
K9	20	Öğrenci	Lise	Bekar	Zeyrek	Doğma Büyüme	5
K10	20	Barista	Lise	Bekar	Eminsinan	Doğma Büyüme	8
K11	33	Satış Uzmanı	Lisans	Bekar	Hırka-i Şerif	Sonradan Gelmiş	6
K12	25	Çalışmıyor	Lisans	Bekar	Hırka-i Şerif	Doğma Büyüme	8

K13	85	Çalışmıyor	İlkokul	Bekar (Dul)	Koca Mustafapaşa	Sonradan Gelmiş	8
K14	63	Tacir	İlkokul	Bekar (Dul)	Ali Kuşçu	Sonradan Gelmiş	8
K15	25	Sosyal Medya Uzmanı	Lisans	Bekar	Ali Kuşçu	Sonradan Gelmiş	6
K16	44	Hastane Personeli	İlkokul	Evli	Silivrikapı	Sonradan Gelmiş	7
K17	24	Çalışmıyor	Ön Lisans	Bekar	Zeyrek	Sonradan Gelmiş	8
K18	48	Yönetici Asistanı	Yüksek Lisans	Evli	Zeyrek	Sonradan Gelmiş	8
K19	23	Çalışmıyor	Yüksek Lisans	Bekar	Cerrahpaşa	Sonradan Gelmiş	7
K20	20	Kafe Çalışanı	Lise	Bekar	İskenderpaşa	Doğma Büyüme	6
K21	47	Çalışıyor	Lise	Evli	Silivrikapı	Sonradan Gelmiş	7
K22	20	Öğrenci	Lise	Bekar	Şehremini	Doğma Büyüme	5
K23	20	Satış Danışmanı	Lise	Bekar	Aksaray	Doğma Büyüme	5
K24	37	Takım Lideri	Lise	Evli	Silivrikapı	Sonradan Gelmiş	10
K25	42	Tacir	Lise	Evli	Mevlanakapı	Doğma Büyüme	7
K26	22	Çalışmıyor	Lisans	Bekar	Çapa	Sonradan Gelmiş	4
K27	25	Çalışmıyor	Lisans	Bekar	İskenderpaşa	Doğma Büyüme	7
K28	40	Çalışmıyor	Lise	Evli	Sümbül Efendi	Doğma Büyüme	8
K29	63	Çalışmıyor	Ortaokul	Bekar	Silivrikapı	Doğma Büyüme	10
K30	64	Tacir	İlkokul	Bekar (Dul)	Yavuz Sultan Selim	Sonradan Gelmiş	8

Tablo 3.1 incelendiğinde, katılımcı yaşlarının 20 ile 85 arasında değiştiği görülmektedir. Katılımcıların ortalama yaş değeri 37,6 olarak hesaplanmıştır. Bu bağlamda çalışmada hem genç yetişkinlerin hem de uzun dönem mahalle belleğine sahip orta - ileri yaş gruplarının deneyimleri yansıtılmıştır.

Eğitim düzeylerine bakıldığında ilkokuldan yüksek lisansa kadar geniş bir aralık ortaya çıkmaktadır. Katılımcıların %40'ı lise mezunu, %23,3'ü lisans mezunu, %16,7'si ilkokul mezunu, %10'u yüksek lisans mezunu %6,7'si ön lisans ve %3,3'ü ortaokul mezunudur. Medeni durumlarına bakıldığında 30 katılımcının 19'u bekar, 8'i evli, 3'ü ise eşini kaybetmiş bekar olarak belirlenmiştir.

Katılımcıların çalışma durumlarına ilişkin dağılım incelendiğinde, 30 katılımcının %53,3'ünün aktif olarak bir işte çalıştığı, %10'unun öğrenci olduğu ve %36,7'sinin herhangi bir işte çalışmadığı görülmektedir.

Katılımcıların ilçe geçmişleri incelendiğinde; 17 katılımcının Fatih ilçesine sonradan yerleştiği 13 katılımcının da ilçede doğup büyüdüğü görülmektedir. Tablo 3.1'e göre, katılımcılar arasında en sık ikamet edilen mahalle %20'lik bir oranla Silivrikapı'dır. Ardından %13 ile Koca Mustafapaşa mahallesi gelmektedir.

Katılımcıların kendini güvende hissetme puanları 3-10 arasında değişmektedir. Güvenlik puanları ilçeye sonradan taşınan ve doğup büyüyenler arasında belirgin bir fark yaratmamaktadır. Doğma büyüme grubunun ortalaması 7,23, sonradan gelenlerin ortalaması 7,0 olarak hesaplanmıştır. Dolayısıyla katılımcılar arasında güvenlik algısı ve ilçe geçmişleri arasında güçlü bir ilişki kurulduğu söylenemez. Benzer şekilde yaş, yaşanılan mahalle, çalışma durumu veya medeni hal ile güvenlik puanları arasında doğrudan ve kesin bir ilişki kurulamamıştır.

3.3.2. Tematik Analiz Bulguları

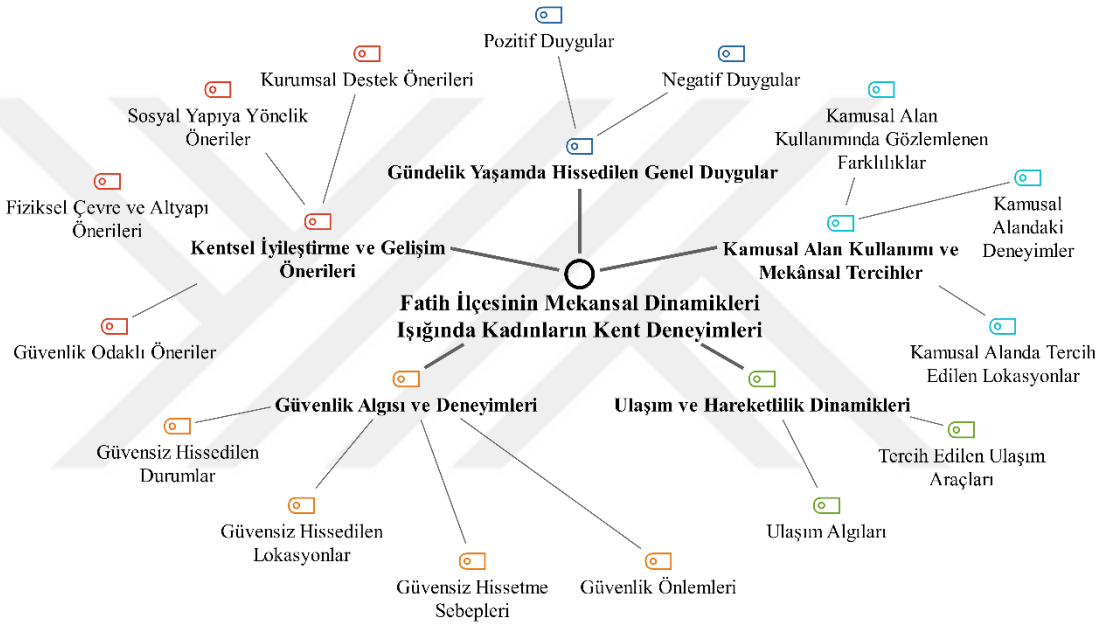
Gerçekleştirilen görüşmelerin transkriptinin ardından MAXQDA aracılığıyla tematik bir analiz yapılmıştır. Analizde görüşmelerden yola çıkılarak beş ana tema belirlenmiştir. Bu temalar; gündelik yaşamda hissedilen genel duygular, kamusal alan kullanımı ve mekânsal tercihler, ulaşım ve hareketlilik dinamikleri, güvenlik algısı ve deneyimleri ile kentsel iyileştirme ve gelişim önerileri olarak belirlenmiştir. Her tema da kendi içinde farklı kategoriler ve alt kategoriler olarak ayrılmış; böylece katılımcıların kent deneyimlerini çok katmanlı bir yapı üzerinden okumaya olanak tanınmıştır. Tablo 3.2 çalışma için oluşturulan hiyerarşik analiz şemasını göstermektedir.

Tablo 3. 2: Temalar, Kategoriler ve Alt Kategorilere Yönelik Tablo.

Tema	Kategori	Alt Kategori
Gündelik Yaşamda Hissedilen Genel Duygular	Pozitif Duygular	
	Negatif Duygular	
Kamusal Alan Kullanımı ve Mekânsal Tercihler	Kamusal Alandaki Deneyimler	Pozitif Deneyimler
		Negatif Deneyimler
	Kamusal Alanda Tercih Edilen Lokasyonlar	Genel Lokasyonlar
		Spesifik Lokasyonlar
	Kamusal Alan Kullanımında Gözlemlenen Farklılıklar	
Ulaşım ve Hareketlilik Dinamikleri	Tercih Edilen Ulaşım Araçları	
	Ulaşım Algıları	

Güvenlik Algısı ve Deneyimleri	Güvensiz Hissedilen Durumlar
	Güvensiz Hissedilen Lokasyonlar
	Güvensiz Hissetme Sebepleri
	Güvenlik Önlemleri
Kentsel İyileştirme ve Gelişim Önerileri	Güvenlik Odaklı Öneriler
	Fiziksel Çevre ve Altyapı Önerileri
	Sosyal Yapıya Yönelik Öneriler
	Kurumsal Destek Önerileri

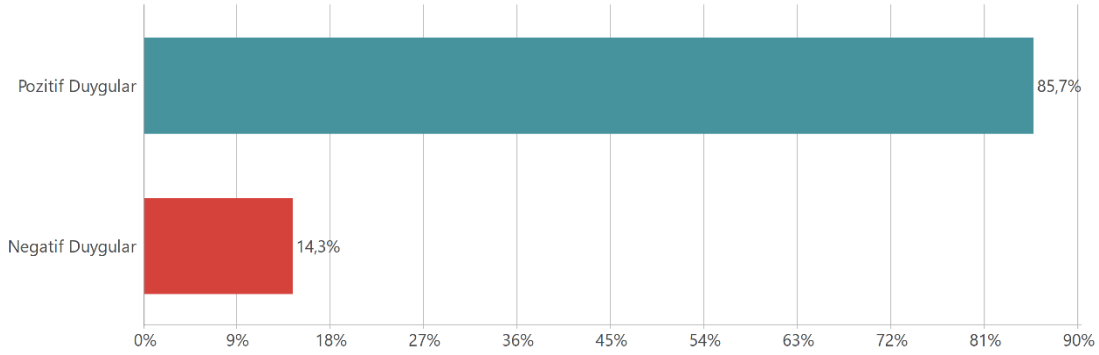
Şekil 3.1'de de analiz sürecinde belirlenen tema, kategori ve alt kategorilerin diyagram biçiminde görselleştirilmiş bir versiyonu bulunmaktadır.



Şekil 3. 1: Temalar ve Kategorilere Yönelik Diyagram

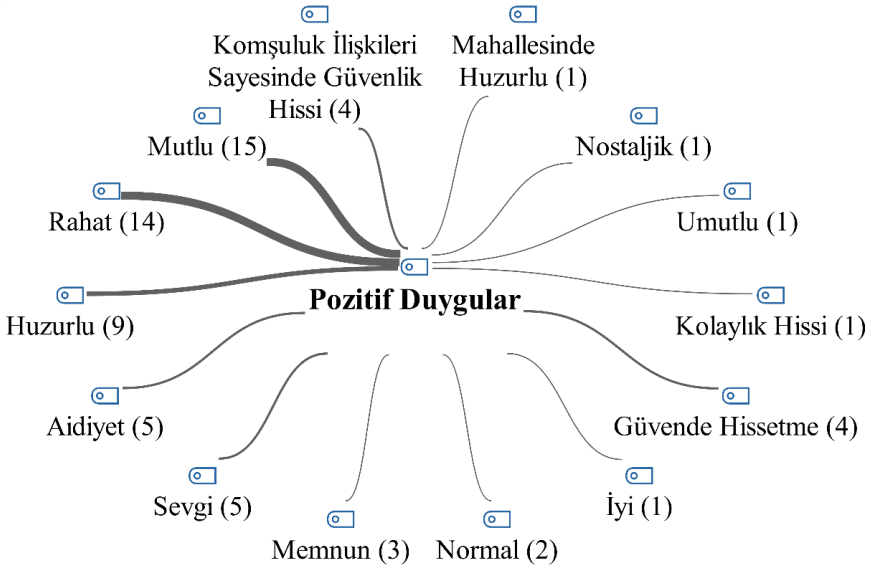
3.3.2.1. Gündelik Yaşamda Hissedilen Genel Duygular Temasına Yönelik Bulgular

Araştırma kapsamında ele alınan birinci tema gündelik yaşamda hissedilen genel duygulardır. Bu tema kapsamında pozitif duygular ve negatif duygular olarak 2 kategori belirlenmiş ve 77 frekans tespit edilmiştir. Görüşmelerden elde edilen sonuca göre; 77 duygusal ifadenin yaklaşık %85,7'si pozitif, %14,3'ü negatif duygulara işaret etmektedir (Şekil 3.2). Bu durum göstermektedir ki katılımcıların çoğu Fatih'teki gündelik yaşamları hakkında pozitif duygulara sahiptir. Ancak sınırlı da olsa negatif duyguların da söz konusu olduğu görülmektedir.



Şekil 3. 2: Gündelik Yaşamda Hissedilen Genel Duygular Teması Kategorileri (Yüzde).

Pozitif duygular kategorisi incelendiğinde katılımcıların büyük çoğunlukla mutluluk, rahatlık ve huzur duyguları etrafında yoğunlaştığı görülmektedir (Şekil 3.3). Görüşmeler incelendiğinde bu pozitif duyguların genellikle ilçenin sunduğu sosyal imkânların yarattığı keyif, tarihsel atmosferin sağladığı estetik ve kültürel tatmin, mahalle ölçeğindeki tanışıklığın verdiği güven ve yerleşiklik hissi gibi çeşitli deneyimlere dayandığı görülmektedir.



Şekil 3. 3: Pozitif Duygular Kategorisine Yönelik Diyagram.

Katılımcıların büyük bir çoğunluğu günlük yaşamlarına ilişkin duygularını mutlu duygusuyla ifade etmişlerdir. Bazı katılımcılar yalnızca mutlu olduklarını belirtirken bazıları çeşitli nedenlerle birlikte ifade etmiştir. Örneğin K8 ve K20 kodlu

katılımcılar mutluluk hissini sosyal yaşam ve ilçenin kültürel olanaklarıyla ilişkilendirilmiştir.

"Fatih'te yaşamaktan mutluyum; burada kendimi iyi ve sosyal hissediyorum… etkinlikler ve parklar sayesinde hem keyifli vakit geçiriyorum hem de kendimi bu kente ait hissediyorum." (K8)

"Beyazıt civarındaki tarihi yerler beni mutlu ediyor; mimarisi daha samimi geliyor." (K20)

Pozitif duygular kategorisinde ikinci en yüksek frekans ise rahatlık duygusunda gözlenmektedir. Katılımcılar tarafından rahatlık duygusu daha çok mahalle içi tanışıklık, günlük rutinin sürekliliği ve güven hissiyle ilişkilendirilmiştir. Bu bağlamda K10 ve K13'ün konu ile ilgili ifadeleri şu şekildedir:

"Akrabalarım ve arkadaşlarım burada olduğu için rahat ve huzurlu hissediyorum… Burası benim evimmiş gibi." (K10)

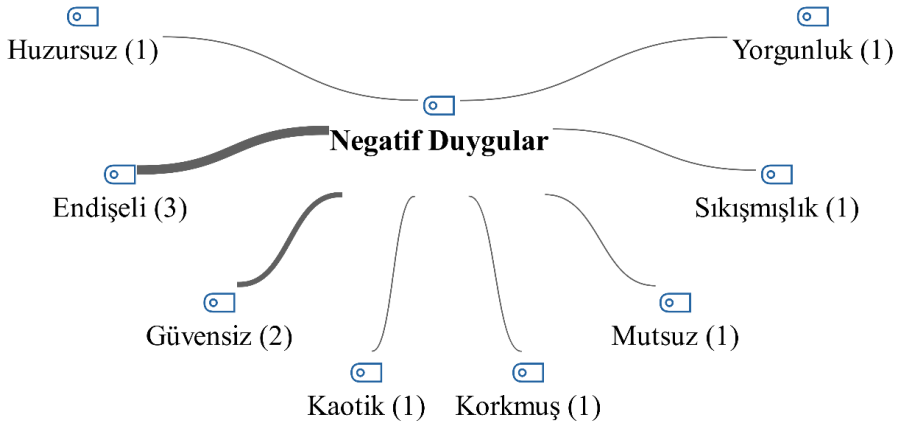
"Burada büyüdüğüm için rahatım, gece bile fırından ekmek alırım." (K13)

Pozitif duygular arasında daha sınırlı bir biçimde nostaljik, umut ve kolaylık hissi gibi ifadeler de ortaya çıkmıştır. K6 ve K12 hislerini şu şekilde ifade etmişlerdir:

"Koca Mustafa Paşa'da yaşadığım için gayet rahatım. Rahat, mutlu ve umutluyum. Hiçbir zaman bir endişem olmadı. Hatta biz surlara çok yakın oturuyoruz. Eve geldiğimde o surları gördüğüm zaman "Oh, eve geldim" diyorum." (K6)

"…Fatih'in kozmopolit yapısı ve kültürüme yakın insanlar yaşamamı kolaylaştırıyor." (K12)

Negatif duygular kategorisine bakıldığındaysa kodların daha çok rahatsızlık, endişe, güvensizlik etrafında şekillendiği görülmektedir (Şekil 3.4). Bu olumsuz duyguların çoğu, belirli mekânsal koşullarla (karanlık sokaklar, kalabalık alanlar, sosyal dokuya dair güvensizlik hissi gibi) ya da toplumsal yapıyla ilişkili biçimde ifade edilmiştir.



Şekil 3. 4: Negatif Duygular Kategorisine Yönelik Diyagram.

Bu kategoride en sık tekrarlanan endişeli kodu K3 ve K21 tarafından şu şekilde ifade edilmiştir:

"Akşam olunca endişeli hissediyorum diyebilirim." (K3)

"Önceden daha güvende hissediyordum ama artık değil. Yabancı uyrukluların artmasıyla çocuklarımı dışarıya güvenle gönderemiyorum. Bazı parklara gitmelerine izin vermiyorum. Eskiden akşamları rahat dolaşırdım, şimdi tedirgin oluyorum." (K21)

Negatif duygular kategorisinde tespit edilen diğer kodlar ise huzursuz, mutsuz, sıkışmışlık gibi çeşitli rahatsızlık ifadeleriyle belirtilmiştir. K7 ve K11'in bu konudaki örnek ifadeleri şu şekildedir:

"Fatih'te yaşamaktan mutsuzum. Çarpık kentleşme, eski binalar ve deprem korkusu beni olumsuz etkiliyor. Ayrıca yaşadığım mahallede göçmen yoğunluğu çok fazla; Suriyeliler, Afganlar, Afrikalılar… Her gruptan insan var ve bu durum huzursuz hissettiriyor." (K7)

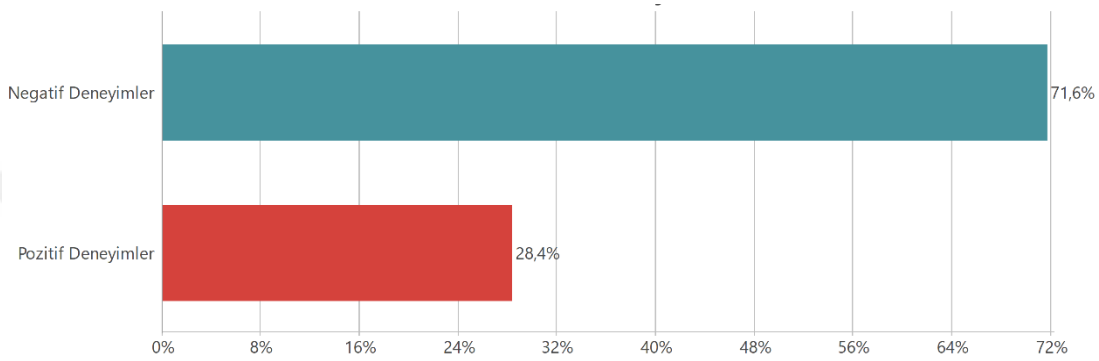
"Fatih'te Sıkışmış hissediyorum." (K11)

Genel örüntüye bakıldığında, katılımcılar arasında pozitif duyguların daha baskın olduğu; ancak belirli çevresel ve toplumsal etkenlerin kadınlar için zaman zaman baskılayıcı ve huzursuz edici olumsuzluklar yarattığı anlaşılmaktadır.

3.3.2.2. Kamusal Alan Kullanımı ve Mekânsal Tercihler Temasına Yönelik Bulgular

Belirlenen ikinci tema kamusal alan kullanımı ve mekânsal tercihlerdir. Bu tema üç kategori altında incelenmiştir. Bu kapsamda 195 frekans tespit edilmiştir. İlk kategori olan kamusal alandaki deneyimler, pozitif ve negatif deneyimler şeklinde iki

alt kategoriye sahiptir. Bu kategori, katılımcıların Fatih'teki kamusal alanlarla kurdukları ilişkiyi, bu mekânların onlarda uyandırdığı duyguları ve sosyal-fiziksel çevreyle etkileşim içinde şekillenen günlük deneyimlerini görünür kılmaktadır. Şekil 3.5 incelendiğinde, kamusal alana ilişkin deneyimlerin yaklaşık %71'inin (48 frekans) negatif, yaklaşık %28'inin (19 frekans) ise pozitif nitelikte olduğu görülmektedir.



Şekil 3. 5: Kamusal Alandaki Deneyimler Kategorisine Yönelik Grafik (Yüzde).

Şekil 3.6 incelendiğinde; pozitif deneyimlerin çoğunlukla park düzenlemeleri, yeşil alanlar, ana caddeler ve tanıdık mekânların sağladığı güven, rahatlık ve iyi olma hâli etrafında yoğunlaştığı görülmektedir. Bu alt kategoride en sık tekrar eden kod genel anlamda iyi hissetme olarak tespit edilmiştir. Katılımcılar iyi hissetme durumunu genellikle kamusal alanın sunduğu canlılık, erişilebilirlik ve çeşitlilik ile ilişkilendirmişlerdir. Bu konuda K2 ve K30'un ifadeleri şu şekildedir:

"Genel olarak iyi hissediyorum; Fatih 7/24 canlı bir yer. Her zaman açık bir kafe ya da restoran bulabiliyorum. Farklı mutfakları denemeyi seviyorum." (K2)

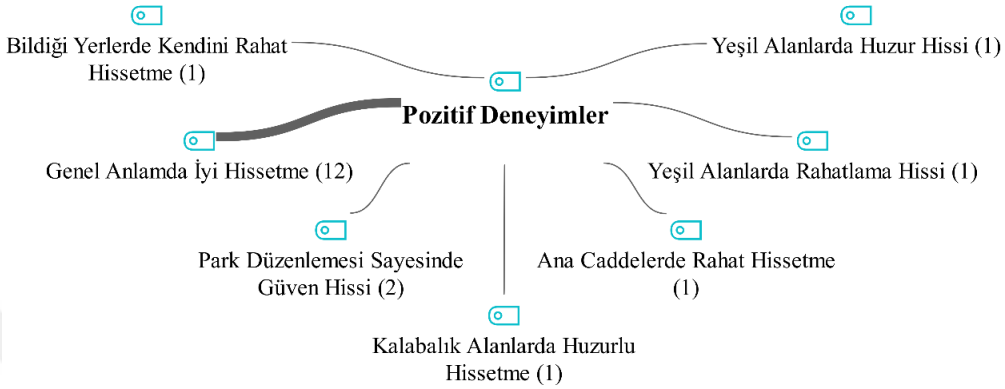
"Çok mutlu hissediyorum. Kadınlar Pazarı vardır burada. Çok önemlidir, 72 memleketin ürünleri var orada. Eskiden oraya hep kadınlar gidermiş. Vefa Bozacısı da Fatih'in bozacısıdır, çok güzel." (K30)

Bazı katılımcılar ise pozitif deneyimlerini yalnızca mekânsal olanaklarla değil, kişisel geçmiş ve alışkanlıklarla da ilişkilendirmişlerdir. Bu durumu K6 şu şekilde ifade etmektedir:

"Koca Mustafa Paşa güvenli bir yer; endişem yok. Bazen Samatya Sahili'ne yürüyerek giderim, çocukluğumdan beri alışkanlık. Yakın olduğu için rahatça gidip geliyorum ve bu beni mutlu ediyor." (K6)

Öte yandan pozitif deneyimler kapsamında bazı katılımcılar, belirli bölgelerdeki mekânsal düzenlemelerin güvenlik hissini artırdığını belirtmiştir.

"Eskiden Yedikule tarafları güvensizdi; tinerciler nedeniyle belli saatten sonra gidemezdik. Millet Bahçesi yapıldıktan sonra bölge çok daha güvenli hale geldi." (K8)



Şekil 3. 6: Kamusal Alandaki Deneyimler Kategorisi Pozitif Deneyimler Alt Kategorisine Yönelik Diyagram.

Negatif deneyimler alt kategorisi incelendiğinde özellikle göçmen nüfusun artışı, kalabalık ve erkek egemen mekanların yoğunluğu gibi kodların kamusal alanda rahatsızlık ve tedirginlik hissinin başlıca kaynakları olarak öne çıktığı görülmektedir (Şekil 3.7). Bu alt kategoride göçmenler nedeniyle rahatsızlık hissi en çok tekrar edilen kod olarak belirlenmiştir. Katılımcıların çoğunluğu göçmenler nedeniyle kamusal alanlarda kendilerini kötü ve tedirgin hissettiklerini ifade etmiştir. Bu konuda K26 ve K29 şu şekilde görüşlerini belirtmişlerdir:

"*Özellikle Arap göçmenlerin artması beni tedirgin ediyor. Turistlerden rahatsız olmuyorum çünkü genelde alışveriş için geliyorlar, ama göçmenler sürekli burada oldukları için huzursuzluk yaratıyorlar. (...) Tarihi yerlerde yürümek başta mutlu hissettiriyor ama sonrasında kendimi yabancı gibi hissediyorum. Çok fazla göçmen olduğu için sanki Türkiye'de değil de başka bir ülkedeymişim gibi geliyor. Bu durum beni rahatsız ediyor; özellikle Gülhane Parkı'nda piknik yapan kalabalık göçmen grupları kadın erkek fark etmeksizin huzursuzluk yaratıyor." (K26)*

"Belediyenin alanlarında genelde huzurlu hissediyorum ama bazı Suriyeliler ve göçmenlerin tavırları rahatsız edici olabiliyor; kendimi güvende hissetmiyorum Türklere kıyasla. Mültecilerle sohbet bile etmiyorum." (K29)

Negatif deneyimler içerisinde öne çıkan kalabalık nedeniyle yaşanan tedirginlik kodu ise K10 tarafından şu şekilde ifade edilmiştir:

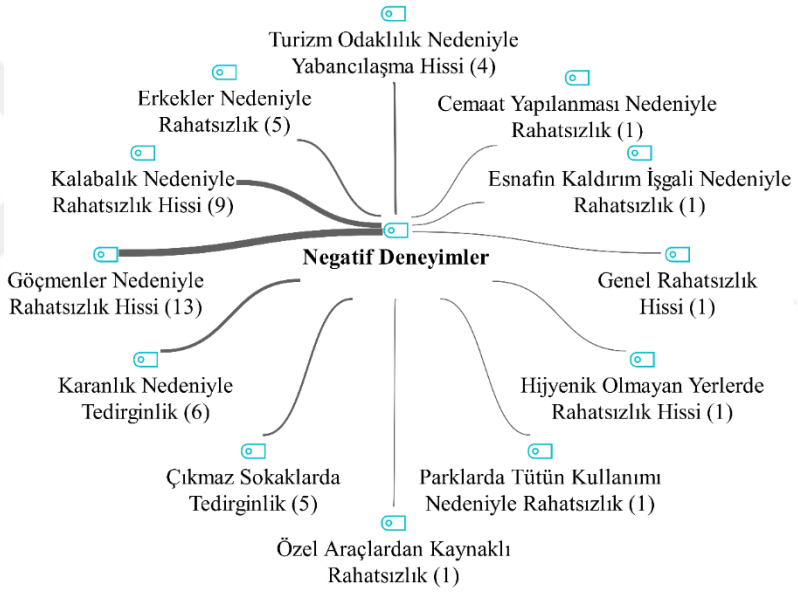
"Eminönü'nün kalabalığı beni çok yoruyor; oradan hemen uzaklaşmak istiyorum, yoksa bayılacak gibi oluyorum." (K10)

Bu alt kategorinin öne çıkan diğer birkaç kodu ise erkekler nedeniyle rahatsızlık, turizm odaklılık nedeniyle yabancılaşma hissi ve çıkmaz sokaklarda tedirginliktir. K7, K11 ve K29 bu konuda görüşlerini şu şekilde ifade etmişlerdir:

"...park ve bahçelerde vakit geçirmiyorum; genelde erkek grupları oluyor ve rahatsız hissediyorum. (K7)

"Vaktimin çoğunu evde geçiriyorum; yalnızca Starbucks'a giderim. Fatih'te sosyalleşemiyorum, çünkü çoğu kafe ve restoran Araplara yönelik. Tabelalar bile Arapça; bu yüzden burası bana hitap etmiyor, sıkıcı bir yer. (...) Fatih, Kadıköy ya da Beşiktaş gibi değil; çoğu yer Araplara yönelik. Bir Türk olarak burada adeta yabancı gibi hissediyorum." (K11)

"...Ayrıca parklarda bekar erkekler ve emekliler oturdukları için bazen uzaklaşmak zorunda kalıyorum." (K29)



Şekil 3. 7: Kamusal Alandaki Deneyimler Kategorisi Negatif Deneyimler Alt Kategorisine Yönelik Diyagram.

İkinci kategori olan kamusal alanda tercih edilen lokasyonlar için genel lokasyonlar ve spesifik lokasyonlar olmak üzere iki alt kategori tespit edilmiştir. Genel lokasyonlar parklar, kafeler, camiler, alışveriş alanları gibi daha genel mekân türlerini; spesifik lokasyonlar Çapa, Beyazıt, Fındıkzade, Gülhane Parkı, Fatih Camii gibi belirgin odak noktalarını içermektedir. Kodlamadaki genel ve spesifik ayrımı kadınların mekânı ifade ediş biçimlerinden ortaya çıkmıştır. Analiz esnasında ise bu iki düzey çoğu zaman birbiriyle kesişmektedir. Tercihler genellikle erişilebilirlik,

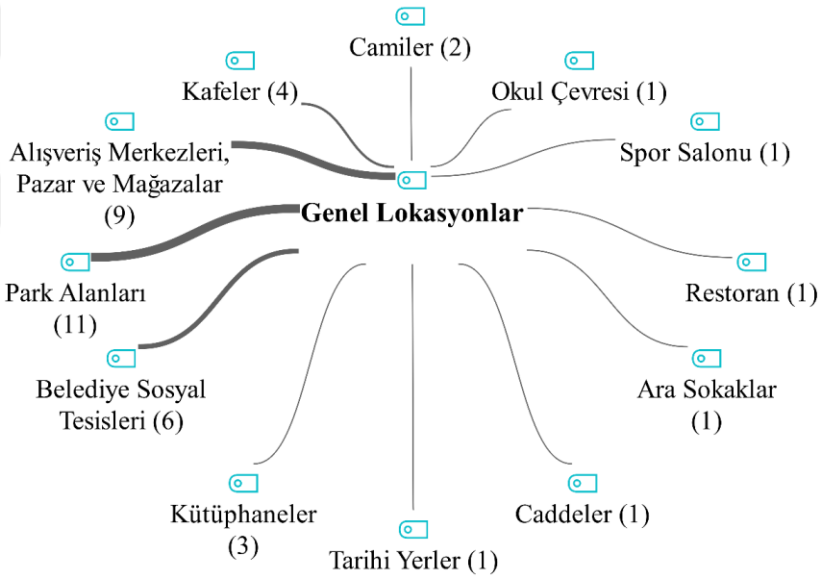
tanıdıklık, gündelik güzergâhlarla uyum ve güvenlik hissi gibi etkenler doğrultusunda şekillenmektedir.

Genel lokasyonlar arasında özellikle parklar, alışveriş alanları ve belediyenin sosyal tesisleri en sıklıkla öne çıkan kodlar olmuştur (Şekil 3.8). K8, K13 ve K14 bu konuda şu ifadeleri belirtmişlerdir:

"... Belediye'nin sosyal tesislerini ve parklarını kullanıyorum. Yeni yapılan Millet Bahçesi akşamları çok güzel oluyor. Belediyeye ait bu mekanlar sosyalleşmemizi de sağlıyor, iyi oluyor." (K8)

"Parklarda zaman geçiriyorum; sohbet, temiz hava, ağaçlar, çiçekler ve çocukları görmek için." (K13)

"Genellikle alışveriş yapmak için dışarı çıkarım. Pazara, Eminönü'ndeki dükkanlara giderim." (K14)

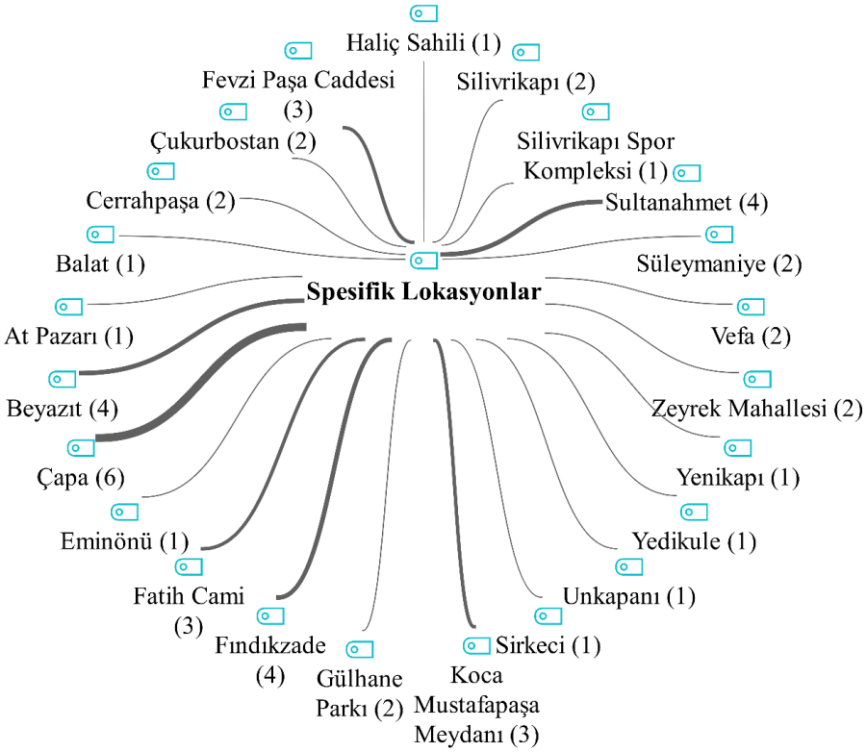


Şekil 3. 8: Kamusal Alanda Tercih Edilen Lokasyonlar Kategorisi Genel Lokasyonlar Alt Kategorisine Yönelik Diyagram.

Şekil 3.9'da ise spesifik lokasyonlar alt kategorisine yönelik kod diyagramı gösterilmektedir. Buna göre katılımcıların bazıları genel mekân türlerinin yanı sıra daha spesifik noktalara özellikle atıfta bulunmuşlardır. Çapa, Beyazıt, Fındıkzade, Sultanahmet, Fatih Camii çevresi, Fevzi Paşa Caddesi, Koca Mustafapaşa Meydanı, Çukurbostan ve Gülhane Parkı gibi spesifik lokasyonlar bu açıdan ön plana çıkmıştır (Şekil 3.9). Örneğin K15 ve K18 şu şekilde ifade etmiştir:

"Eski binaları, tarihi dokuyu sevdiğim için genelde Fevzi Paşa Caddesi, Fatih Camii çevresi, Süleymaniye, Fındıkzade ve Çapa'da vakit geçiririm." (K15)

"Genelde Fatih çevresinde, özellikle Çapa'daki Çukurbostan Parkı'na gidiyoruz. Evimize uzak olsa da ortamı temiz, nezih ve konforlu." (K18)



Şekil 3. 9: Kamusal Alanda Tercih Edilen Lokasyonlar Kategorisi Spesifik Lokasyonlar Alt Kategorisine Yönelik Diyagram.

Kamusal alan kullanımı ve mekânsal tercihler temasının üçüncü kategorisi, kamusal alan kullanımında gözlemlenen farklılıklar olarak belirlenmiştir. Bu kategori ile katılımcıların kamusal alan kullanımına ilişkin olarak farklı toplumsal gruplar arasında gözlemledikleri davranış ve rahatlık düzeyi arasındaki farklar tespit edilmeye çalışılmıştır. Şekil 3.10 incelendiğinde, katılımcıların en sık vurguladıkları farkın erkeklerin kamusal alanı daha rahat ve daha geniş bir hareket özgürlüğüyle kullanmaları olduğu görülmektedir. K2, K9 ve K15 kodlu katılımcılar düşüncelerini şu şekilde ifade etmiştir:

"Erkeklerin kamusal alanları bizden daha rahat kullandığını düşünüyorum. Parklarda, kafelerde daha özgürler; biz ise daha tedirgin olabiliyoruz. Bunun yüzyıllardır süren ataerkil sistemin ve cinsiyet ayrımcılığının bir sonucu olduğunu düşünüyorum." (K2)

"Meydanlarda ve otobüs beklerken fazladan tedirgin hissediyorum. Bu alanları erkeklerin daha rahat kullandığını düşünüyorum. Fatih Belediyesi'nin spor alanlarında genelde erkekleri görüyorum; kadınların uzun süre vakit geçirebileceği ya da spor yapabileceği güvenli alanlar neredeyse yok." (K9)

"Erkekler özellikle gece daha rahat. Bizim için "gece çıkmamak" normalleşti. Oysa gece yürümeyi severim ama rahatsız bakışlar yüzünden pek mümkün olmuyor. Onlar daha rahatlar çünkü başlarına bir şey gelmeyeceğine eminler." (K15)

Bu kategoride en sık kodlanan diğer bir ifade ise göçmenlerin kamusal alanları daha rahat kullanmasıdır. K11 ve K16 kodlu katılımcıların konu ile ilgili ifadeleri şöyledir:

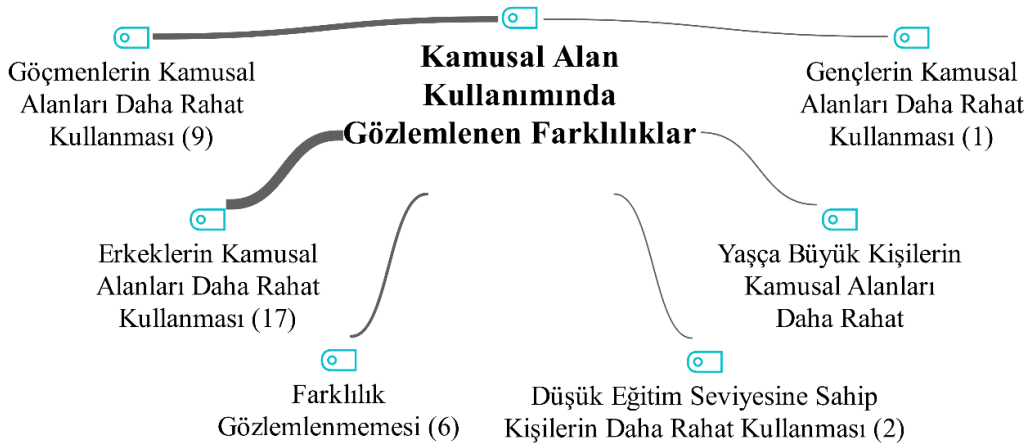
"Araplar ve Suriyeliler burada çok rahat; parklar, kafeler, restoranlar onlara ait gibi… Bizim kültürümüz farklı; bu yüzden kendimi yabancı hissediyorum." (K11)

"Göçmen kadınların pazar ve parklarda bizden daha rahat davrandığını düşünüyorum." (K16)

Buna karşın bazı katılımcılar herhangi bir farklılık gözlemlemediklerini de belirtmiştir. Örneğin konuyla ilgili K3 ve K7 şu ifadeleri kullanmıştır:

"Bir farklılık hissetmiyorum; herkes istediği yere girebiliyor. Erkeklerin bazı yerlerde daha görünür olmasını ise geçmişten gelen bir alışkanlık olarak görüyorum." (K3)

"Bir kadın erkek farkı olduğu yerleri çok gözlemlemedim açıkçası." (K7)



Şekil 3. 10: Kamusal Alan Kullanımında Gözlemlenen Farklılıklar Kategorisine Yönelik Diyagram.

Sonuç olarak katılımcıların Fatih'te kamusal alan deneyimlerinin çift yönlü bir örüntüye sahip olduğu görülmektedir. İlçede bulunan parklar, kütüphaneler, sosyal tesisler veya tarihi mekanlar birçok katılımcı için sosyalleşme, nefes alma imkânı

sunarken; göçmen yoğunluğu, erkek gruplarının baskınlığı ve kalabalık gibi etkenler bu alanlarda zaman zaman endişe, tedirginlik, korku veya yabancılaşma gibi hisleri ortaya çıkarmaktadır. Dolayısıyla Fatih'teki kamusal alanlar hem katılımcıların yoğunlukla kullanmak istedikleri mekanları oluştururken hem de sahip olduğu çeşitli sosyodemografik dinamikler gereği kadınların kullanımını sınırlayan bir özelliktedir.

3.3.2.3. Ulaşım ve Hareketlilik Dinamikleri Temasına Yönelik Bulgular

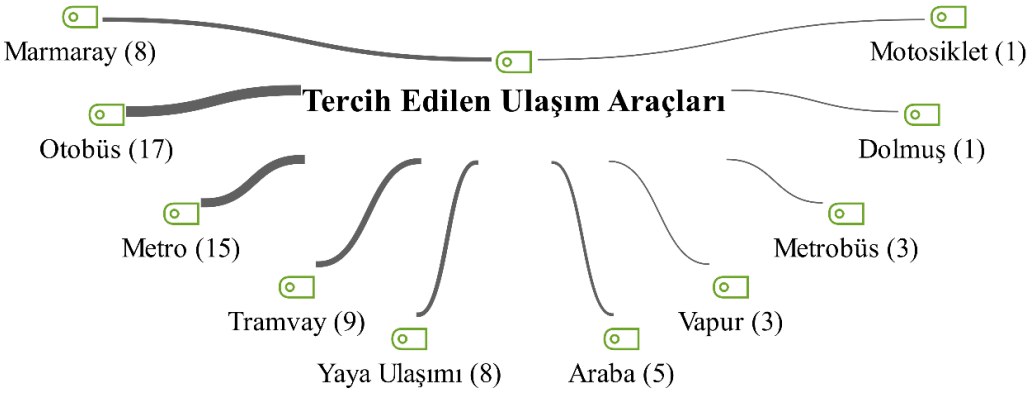
Analiz sürecinde tespit edilen bir diğer tema ulaşım ve hareketlilik dinamikleridir. Bu tema katılımcıların kentsel ulaşım sistemleriyle kurdukları ilişkiyi anlamaya yönelik olarak iki kategoriye ayrılmış ve toplam 100 frekans tespit edilmiştir. Birinci kategori olan tercih edilen ulaşım araçları, katılımcıların günlük hareketliliklerinde hangi ulaşım yollarına başvurduğunu ortaya çıkarmayı hedeflemiştir. Bu bağlamda Şekil 3.11 incelendiğinde; ilçede en sık kullanılan ulaşım türlerinin otobüs ve metro olduğu anlaşılmaktadır. Analiz esnasında ulaşım türleri açısından tespit edilen toplam 70 kodun yaklaşık %24'ünü otobüs, yaklaşık %21'ini ise metro oluşturmaktadır (Şekil 3.12). Metro ve otobüsün yanı sıra, en sık tekrar eden kodlar arasında Marmaray, metrobüs ve tramvay gibi diğer toplu taşıma araçları da yer almaktadır. Bu durum ilçede hareketliliğin büyük ölçüde tramvay–metro-otobüs eksenine oturduğunu göstermektedir. Toplu taşımaya yönelik bu yoğun ilgi K3, K5, K8 ve K9 tarafından şu şekilde ifade edilmiştir:

"Ulaşımı genelde yürüyerek veya toplu taşıma ile sağlıyorum. Yakınsa yürüyorum. Otobüslerde birçok hat mevcut. Metroyu da kullanıyorum. Fatih'in ulaşımı gelişmiş olduğu için hepsini rahatlıkla kullanabiliyorum." (K3)

"Genellikle metro ve tramvayla rahatça her yere ulaşabiliyorum." (K5)

"Ulaşım konusunda hiçbir sıkıntım yok; yürüyerek ya da toplu taşımayla her yere rahatça gidebiliyorum. Fatih'i bu yüzden çok seviyorum. Eminönü'ne vapurla geçmek bile başlı başına keyif; deniz havası almak iyi geliyor. Uzak yerlere arabayla gitmek zor, o yüzden toplu taşıma en güzeli." (K8)

"Genellikle metro ve tramvay kullanıyorum; trafikten etkilenmediğim için çok pratik oluyor. İstanbul bana uzak gelmiyor, çünkü bir ulaşım hattı aksasa bile başka alternatifim oluyor. Marmaray'la kolayca karşıya geçebiliyor, tramvayla Beşiktaş ya da Karaköy gibi yerlere rahatlıkla ulaşabiliyorum; bu açıdan kendimi şanslı hissediyorum." (K9)



Şekil 3. 11: Tercih Edilen Ulaşım Araçları Kategorisine Yönelik Diyagram.

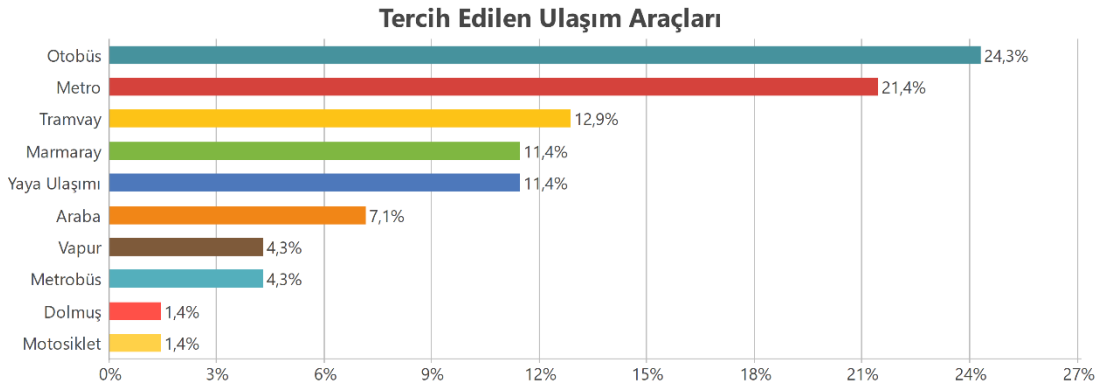
Toplu taşımanın yanı sıra yaya ulaşımının da dikkat çeken bir paya sahip olduğu görülmektedir. Bu dağılım, Fatih'in güçlü toplu taşıma bağlantılarına ek olarak, yürünebilir bir kent dokusuna sahip olduğunu da ortaya koymaktadır. Bu durumu K6 şu şekilde ifade etmiştir:

"...Tam merkezde oturduğum için birçok yere yürüyerek gidebiliyorum." (K6)

Şekil 3.11'e bakıldığında özel araç kullanımının görece düşük bir frekansa sahip olması (5); Fatih'in yoğun yerleşme dokusu, dar sokak yapısı, yoğun trafik ve otopark yetersizliği düşünüldüğünde doğal bir sonuçtur. Bu noktada K21 ve K25 şu ifadelere yer vermiştir:

"Özel arabayla; toplu taşımayı kullanmıyorum çünkü arabamız var." (K21)

"Genelde kendi arabamı kullanıyorum; toplu taşımayı çok nadiren tercih ediyorum. Kısa mesafelerde yürürüm ama park sorunu büyük bir problem. Buna rağmen özel araç kullanımı daha konforlu geliyor. Toplu taşıma çok kalabalık, metro ve tramvay rahatsız edici derecede kötü." (K25)



Şekil 3. 12: Tercih Edilen Ulaşım Araçları Kategorisine Yönelik Grafik (Yüzde).

Ancak bu fiziksel yürünebilirlik ve mekânsal erişilebilirlik, kadınlar açısından her zaman gündelik pratiklere sorunsuz biçimde yansımamaktadır. Katılımcıların ulaşım aracı tercihlerinin yalnızca mesafe, hız ya da alışkanlık gibi pratik gerekçelere dayanmadığı; günün saati, çevresel koşullar ve güvenlik algılarıyla birlikte şekillendiği görülmektedir. Katılımcılar, çoğunlukla gece saatlerinde ya da bazen sabah saatlerinde kendilerini güvende hissetmediklerini, bu nedenle ulaşım davranışlarını ve tercihlerini güvenlik algıları doğrultusunda yeniden şekillendirdiklerini; yürüyüş, güzergâh ve ulaşım aracı seçimlerinde değişiklik yaptıklarını belirtmişlerdir. Bu bağlamda K9 ve K10 şu ifadelere yer vermiştir:

"Akşam Kadıköy'den dönerken Yenikapı yerine Vezneciler'de inerim; çünkü Laleli–Vezneciler arası caddeyi güvensiz buluyorum. O güzergâhta tekinsiz kişiler bekliyor." (K9)

"Aksaray'daki alt geçidi asla kullanmam…Akşam saatleriyse tek başıma olmaktansa arkadaşlarımla olmayı tercih ederim." (K10)

Ulaşım ve hareketlilik dinamikleri temasının ikinci kategorisi ulaşım algılarıdır. Analizde ulaşım algıları beş farklı koda sahiptir (Şekil 3.13). Bu kategori ile katılımcıların Fatih'teki ulaşım sistemine yönelik memnuniyet, erişilebilirlik ve sistemsel yetersizliklere ilişkin değerlendirmeleri ortaya konmuştur. Şekil 3.13'e bakıldığında katılımcıların önemli bir kısmının Fatih'in merkezi konumu nedeniyle toplu taşımayı avantajlı bulduğu görülmektedir. Bu konuda K7, K22 ve K24 şu ifadeleri kullanmıştır:

"Genellikle toplu taşımayı kullanıyorum; gideceğim yerlere ulaşım bu şekilde daha kolay oluyor. Hem ekonomik açıdan avantajlı hem de öğrenci kartı sayesinde çok uygun. Fatih'in merkezi konumu da ulaşımı gerçekten kolaylaştırıyor." (K7)

"...Ulaşım açısından Fatih'in oldukça avantajlı olduğunu düşünüyorum." (K22)

"...Fatih çok merkezi bir yer; 7/24 ulaşım var, sabaha kadar hiç sıkıntı olmuyor." (K24)

Ulaşım algılarında öne çıkan diğer kodlar ise otobüslerin yetersizliği, trafiğe bağlı zorluklar ve araç park alanlarının yetersizlikleridir. K1, K12, K16, K25 ve K29 şu ifadelere sahiptir:

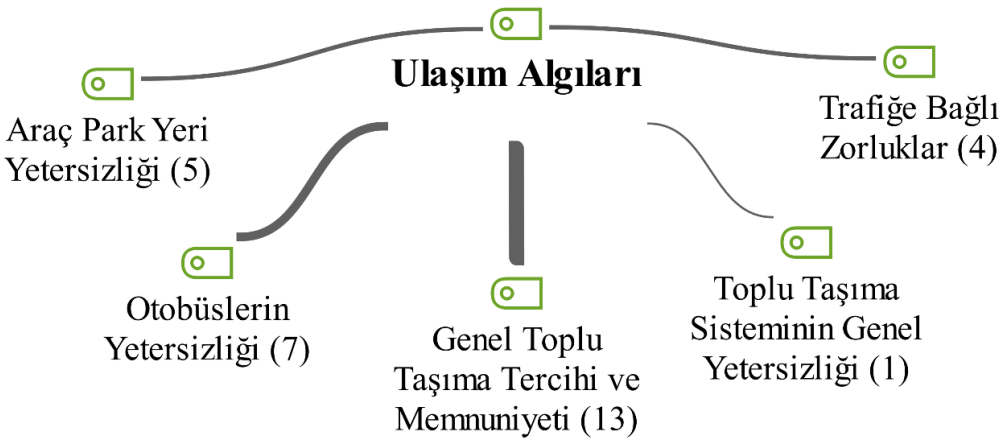
"Genelde araba kullanıyorum. Çünkü otobüsler çok eski ve konforlu hiç değil. 35D otobüsü ring olarak çok uzun sürüyor, yetersiz kalıyor. Yaşlılar için bence güvenli değil çünkü tutunamıyorlar." (K1)

"Otopark sıkıntısı var Fatih'te araç kullanmak pratik olmuyor. Ayrıca trafik ve sokakların darlığı yüzünden toplu taşıma çok daha pratik." (K12)

"Otoparklar pahalı ve kalabalık; deprem endişesiyle ara sokaklara park etmek istemiyoruz." (K16)

"Toplu taşıma çok kalabalık, metro ve tramvay rahatsız edici derecede kötü." (K25)

"Otobüs çok kalabalıksa binemiyorum. Trafiğin az olduğu saatlerde gidiyorum, mesela sabah 10-11 gibi. Akşamüstü çok kalabalık olduğu için çıkmıyorum. Panik atağım olduğu için kalabalığa ve ter kokusuna gelemiyorum." (K29)



Şekil 3. 13: Ulaşım Algıları Kategorisine Yönelik Diyagram.

Sonuç olarak katılımcıların çoğunluğu Fatih'in merkezi konumu ve ulaşım sisteminin çeşitliliği sayesinde ilçeyi avantajlı bulduklarını belirtmişlerdir. Bunlara ek olarak birçok katılımcı, toplu taşıma sisteminin yetersizliklerine değinmiş ancak Fatih'in sokak yapısı ve otopark yetersizliği nedeniyle özel araç kullanmak yerine toplu taşıma kullandıklarını eklemişlerdir.

3.3.2.4. Güvenlik Algısı ve Deneyimleri Temasına Yönelik Bulgular

Analiz sürecinde belirlenen dördüncü tema güvenlik algısı ve deneyimleridir. Çalışmada bu tema için dört kategori ve toplam 305 frekans belirlenmiştir. Belirlenen ilk kategori güvensiz hissedilen durumlardır. Bu bağlamda katılımcılara özellikle zaman ve ortamın durumuna yönelik sorular yönlendirilmiştir.

Şekil 3.14 incelendiğinde; gece saatleri, tenha sokaklar ve düşük görünürlüğe sahip alanların güvenlik algısını belirgin biçimde olumsuz etkilediği görülmektedir. Özellikle gece vakitleri güvensizlik çalışmada en çok frekansa sahip kod olmuştur. Günün farklı saatlerine bağlı olarak güven algılarının değiştiğini belirten katılımcıların çoğunluğu gece saatlerini güvensiz bulurken bazı kişilerin sabah erken saatleri de güvensiz bulduğu görülmektedir. Bu konuda K1, K4, K9 ve K27 şu ifadelere yer vermiştir:

"Geceleri kendimi pek güvende hissetmiyorum. Akşam ezanından sonra dışarı çıkmamaya çalışırım." (K1)

"Gece 11'den sonra, özellikle kışın, sessizlikten ve kimsenin duymayacağından korktuğumdan dışarı çıkmamaya özen gösteriyorum." (K4)

"Sabah yürüyüşe çıkmak isterim ama 'bir şey olur mu' endişesiyle yapamıyorum." (K9)

"Hiçbir bölgede hiçbir kadının 'tamam, ben gece çıkarım rahat rahat gezerim' diyebileceğini zannetmiyorum." (K27)

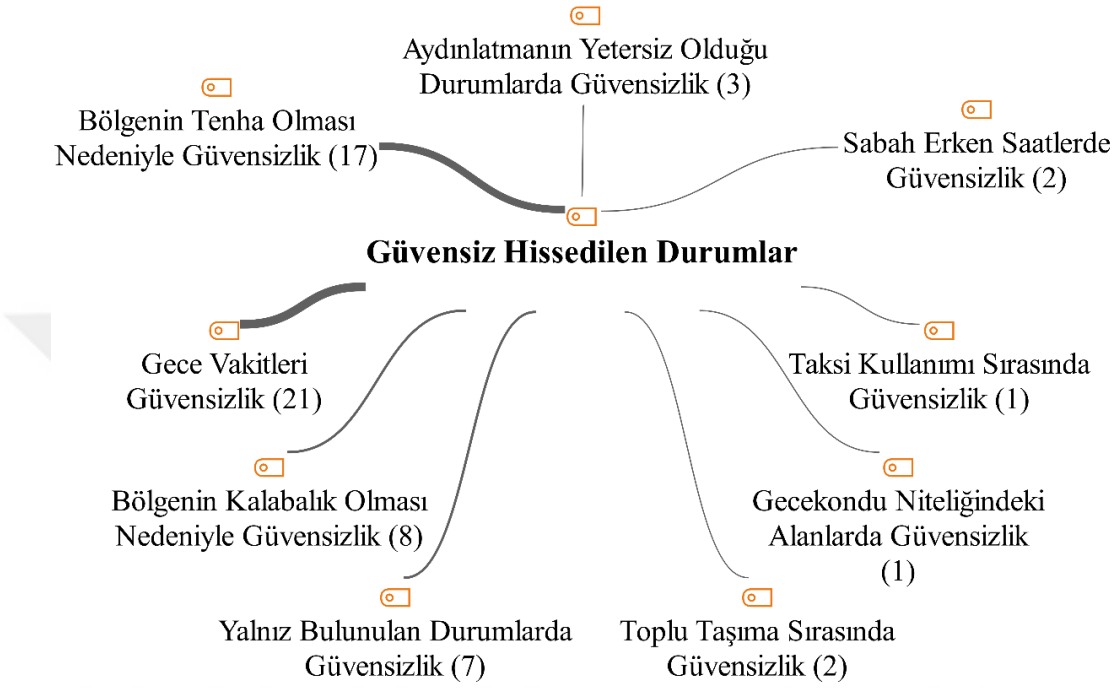
Güvensiz hissedilen durumlar kategorisinde öne çıkan diğer kodlar ise bölgenin tenha veya kalabalık olmasına bağlı olarak hissedilen güvensizliktir. Bölgenin tenha olması nedeniyle güvensizlik kodu 17 frekansa, bölgenin kalabalık olması nedeniyle güvensizlik koduysa 8 frekansa sahiptir. Ortamın durumuna bağlı değişen güvensizlik hislerini K7, K12, K26 ve K30 şu şekilde ifade etmiştir:

"Tenhalıktan çok, tehlikeli kalabalıklar tedirgin ediyor." (K7)

"Fatih'te genel olarak güvende hissediyorum; yalnızca geç saatlere kalmamaya çalışıyorum. Tehlikeli bulduğum yerlere gitmemeyi tercih ediyorum. Kalabalıkta kendimi rahat hissediyorum ama uzun süre içinde olmak yorucu olabiliyor." (K12)

"Kalabalık ortamlarda yalnızsam rahatsız hissediyorum. Kendi insanımız olsa daha güvende hissederdim ama yabancıların yoğun olduğu kalabalıklarda geriliyorum. Erkeklerin fazla olduğu yerler de tedirgin edici çünkü güven hissi azalıyor." (K26)

"Tenha yerler ürkütücü, kalabalıkta ise daha güvende hissediyorum." (K30)



Şekil 3. 14: Güvensiz Hissedilen Durumlar Kategorisine Yönelik Diyagram.

Bu kategoride öne çıkan bir diğer kod ise yalnız bulunan durumlarda güvensizliktir. Katılımcıların bazıları özellikle Fatih'te tek başına gezdiklerinde güvensiz hissettiklerini belirtmişlerdir. K4, K8 ve K20'nin bu konudaki ifadelerine aşağıda yer verilmiştir:

"Yanımda biri olursa gece de gündüzde daha rahat yürürüm, tek başıma yürüyemem." (K4)

"(...) Tek başına yürümek güvenli hissettirmiyor (...)" (K8)

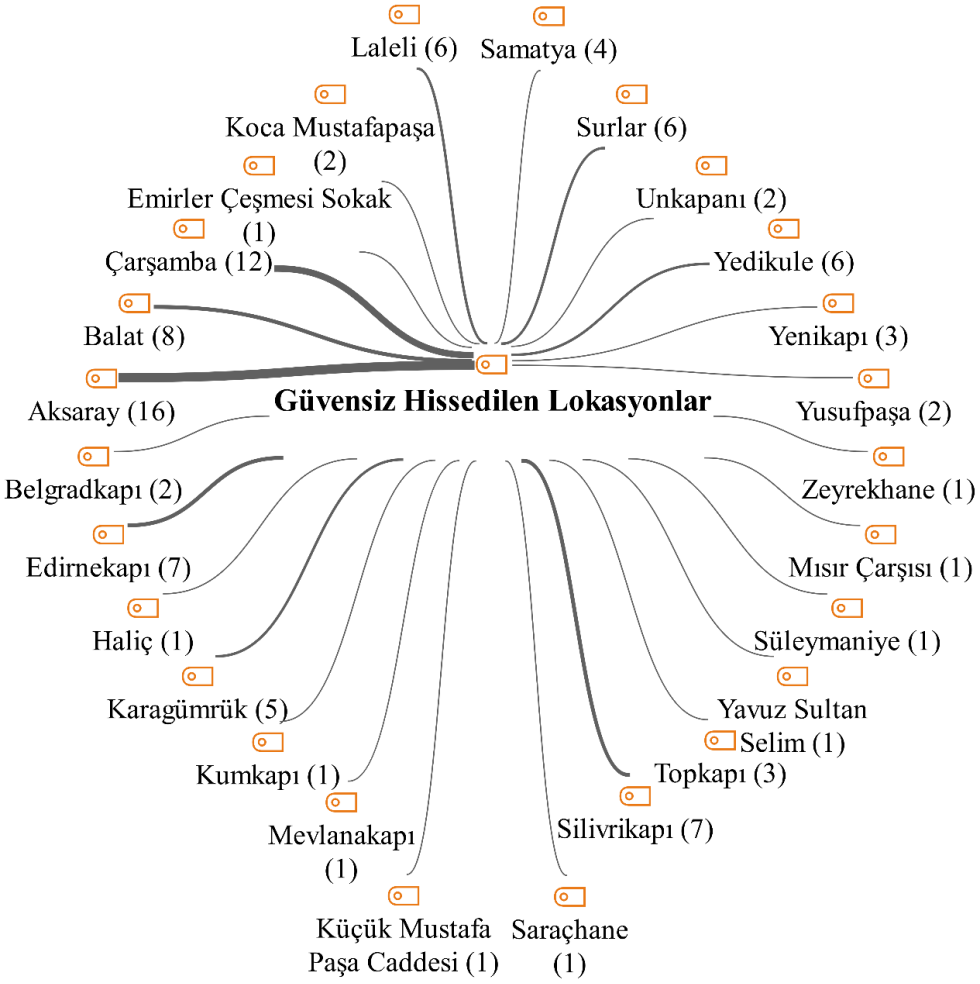
"Buralarda tek başıma yürürken tedirgin oluyorum." (K20)

Son olarak bazı katılımcıların toplu taşıma kullanırken ve daha düşük görünürlüğe sahip alanlarda güvensiz hissettiklerini belirtmişlerdir. K15 ve K17 bu konuda şu ifadelere yer vermiştir:

"Toplu taşımada taciz yaşadım." (K15)

"Işık az olduğunda tedirgin oluyorum." (K17)

Bu bulgular neticesinde katılımcıların güvenlik algısının tenha- kalabalık, gece-gündüz değişkenlerine bağlı olarak çift yönlü etkilendiği görülmektedir. Tenha ortamlarda rahatsız ve güvensiz hissetme daha fazla öne çıksa da kalabalıkta benzer tedirginlik yaşadıklarını ifade eden katılımcılar da olmuştur. Benzer şekilde gece dışarı çıkmayı güvensiz bulan katılımcılar yoğunlukta olsa da sabah erken saatlerde tedirgin olduklarını belirtenler de bulunmaktadır. Katılımcıların çoğunluğunun gece saatlerinde dışarıya çıkmadıklarını, tenha ortamlarda bulunmamaya gayret ettiklerini veya yalnız başına yürümeyi tercih etmediklerini belirtmeleri, Fatih'teki hareket özgürlüklerinin zamana ve ortamın durumuna bağlı belirgin bir biçimde kısıtlandığını göstermektedir.



Şekil 3. 15: Güvensiz Hissedilen Lokasyonlar Kategorisine Yönelik Diyagram.

İkinci kategori olan güvensiz hissedilen lokasyonlar; katılımcıların tedirgin hissettikleri ve güvenli bulmadıkları bölgeleri ortaya koymaktadır. Şekil 3.15 incelendiğinde, katılımcıların çoğunlukla Aksaray, Çarşamba, Balat, Silivrikapı ve Edirnekapı mahallerini dile getirdikleri görülmektedir. K3, K6, K9, K22, K27 ve K28 bu konuda şunları belirtmişlerdir:

"Yusuf Paşa, Yenikapı ve Balat çevresini göçmen yoğunluğu ve rahatsız edici bakışlar nedeniyle riskli buluyorum." (K3)

"(...) Ama Çarşamba'ya gitmem; orası cemaatler bölgesi. Gündüz güvenli ama gece hiç değil. Laleli de akşamları boşalıyor, dükkanlar kapanınca sokaklarda yabancı uyruklular kalıyor. Bu yüzden kendimi koruma ihtiyacı hissediyorum." (K6)

"Akşam Kadıköy'den dönerken Yenikapı yerine Vezneciler de inerim; çünkü Laleli–Vezneciler arası caddeyi güvensiz buluyorum. O güzergâhta tekinsiz kişiler bekliyor. Bu yüzden arkadaşlarımla planlarımı sık sık değiştiriyorum; saatleri ve yeri falan." (K9)

"Özellikle Aksaray'da mülteciler çok ve kadınların oradan geçmesine alışkın olmadıkları için bakışları tedirgin edici. Balat, Topkapı, Edirnekapı ve Karagümrük çevresinde de benzer bir durum var. Karagümrük'te kursa giderken tesettürlü olmadığım için bana bakıldığını hissediyordum ve hırkamın fermuarını çekiyordum hep bakmasınlar diye." (K22)

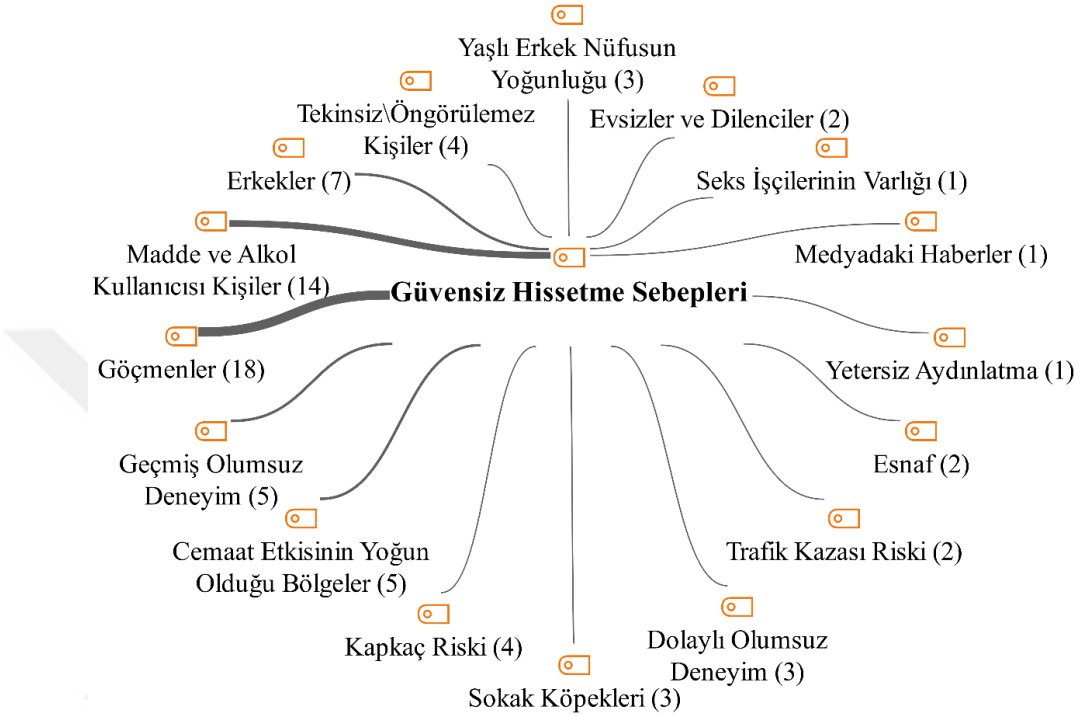
"(...) Çarşamba taraflarında muhafazakâr baskı hissediliyor; kıyafete karışan bakışlar ve sözler rahatsız edici. Ben kimsenin yaşamına karışmıyorsam onların da bana karışmamasını isterim. Ancak Fatih'in bir sokağından diğerine geçince bile atmosfer tamamen değişiyor, fark çok belirgin." (K27)

"Çarşamba ve sahil bölgesi tehlikeli; alkol alan ya da madde bağımlısı kişilerle karşılaşmak mümkün. Yenikapı–Samatya yürüyüşlerinde bu yüzden tedirgin oluyorum. Yedikule sur dibi de atıl ve riskli bir alan. Kadınlar olarak bu bölgelerde dikkatli olmamız gerektiğini düşünüyorum. Silivrikapı'daki alan kamuya açılıp Fatih Belediyesi tarafından güzel bir alan yapıldıktan sonra oradaki olumsuzluklar bitti. Bu tarz yerler yapılırsa güvenli hal alacağını düşünüyorum. Yedikule sur dibinde de içenler çok fazla." (K28)

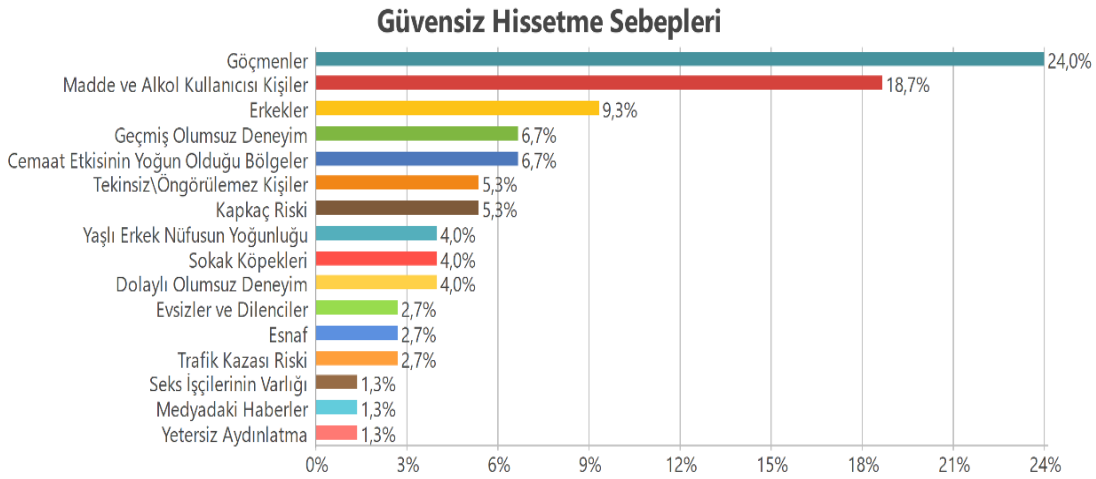
Sonuç olarak katılımcılara yöneltilen güvensiz bulduğunuz lokasyonlar sorusuna birçok farklı yanıt geldiği görülmektedir. Katılımcılar tarafından güvensiz olarak algılanan lokasyonların, fiziksel özelliklerinden ziyade toplumsal, kültürel ve sosyo-ekonomik dinamiklerle ilişkili olduğu görülmektedir. Katılımcılar tarafından ortaya atılan bu lokasyonlar Fatih'in potansiyel risk alanlarını ortaya çıkarmış ve toplumsal dinamiklerin nasıl etkili olduğunu göstermiştir.

Üçüncü kategori olarak güvensiz hissetme sebepleri tespit edilmiştir. Bu kategoride 75 kod bulunmuştur. Güvensiz hissedilen lokasyonlar kategorisinde

katılımcıların verdikleri lokasyonların hangi açılardan daha güvensiz hissettirdiği ortaya konulmaya çalışılmıştır. Şekil 3.16'ya bakıldığında, katılımcıların çeşitli sosyo-demografik dinamikler nedeniyle güvensiz hissettikleri görülmektedir.



Şekil 3. 16: Güvensiz Hissetme Sebepleri Kategorisine Yönelik Diyagram.



Şekil 3. 17: Güvensiz Hissetme Sebepleri Kategorisine Yönelik Grafik (Yüzde).

Şekil 3.17'de katılımcıların güvensiz hissetme sebepleri kategorisinde kod frekans grafiği gösterilmiştir. Buna göre katılımcıların güvensiz hissetme sebeplerinde önemli bir çoğunluğu göçmenlerin (%24) kapladığı görülmektedir. Bu konuda K2, K14, K21, K23 ve K29 şu ifadelere yer vermiştir:

"Çevrede çok fazla yabancı var, bu da olumsuz etkiliyor." (K2)

"Net bir yer söyleyemem; artık her yer tehlikeli olabiliyor. Ama göçmenler çok; tanımadıkça huzursuz oluyoruz." (K14)

"Yabancı uyrukluların artmasıyla çocuklarımı dışarıya güvenle gönderemiyorum. Bazı parklara gitmelerine izin vermiyorum. (...) ya da yabancı uyruklular rahatsız edici bakışlara sahip, çekinmiyorlar." (K21)

"(...) yabancı erkek yoğunluğu nedeniyle güvensiz. Türkler neredeyse kalmadı; bazıları rahatsız edici davranışlarda bulunuyor." (K23)

"Oradaki mültecilerin giyim kuşam tarzları değişik, görgü kurallarını bilmiyorlar." (K29)

Göçmenlerden sonra en sık tekrarlanan kodlar; madde-alkol kullanıcıları (%18,7) ve erkek gruplarıdır (%9,3). Katılımcılar özellikle tanımadıkları ve öngöremedikleri erkeklere karşı daha yüksek bir tetikte olma haline sahip olduklarını belirtmişlerdir. Örneğin K1, K17, K19 ve K22 bu konuda şu ifadelere sahiptir:

"(...) madde bağımlılarına rastlanabiliyor; bu yüzden bir kadın olarak korku hissediyorum." (K1)

"(...) erkeklerin bakışları nedeniyle kendimi güvende hissetmiyorum. Kadınlar için taciz ve tehdit riski daha yüksek; bunun toplumsal cinsiyet eşitsizliği ve kültürel normlardan kaynaklandığını düşünüyorum." (K17)

"Erkek grupları olan yerlere gitmekten kaçınıyorum, tedirgin oluyorum." (K19)

"Özellikle erkeklerin yoğun olduğu ortamlarda bu tedirginlik artıyor. Toplu taşımada ya da asansörde yanımda bir kadın olduğunda ise kendimi çok daha güvende hissediyorum." (K22)

Bazı katılımcılarsa güvensiz hissetme nedenleri olarak yaşadıkları geçmiş deneyimleri ya da başkalarının yaşadıkları durumları belirtmişlerdir. K15 ve K23 bu konuda şunları söylemiştir:

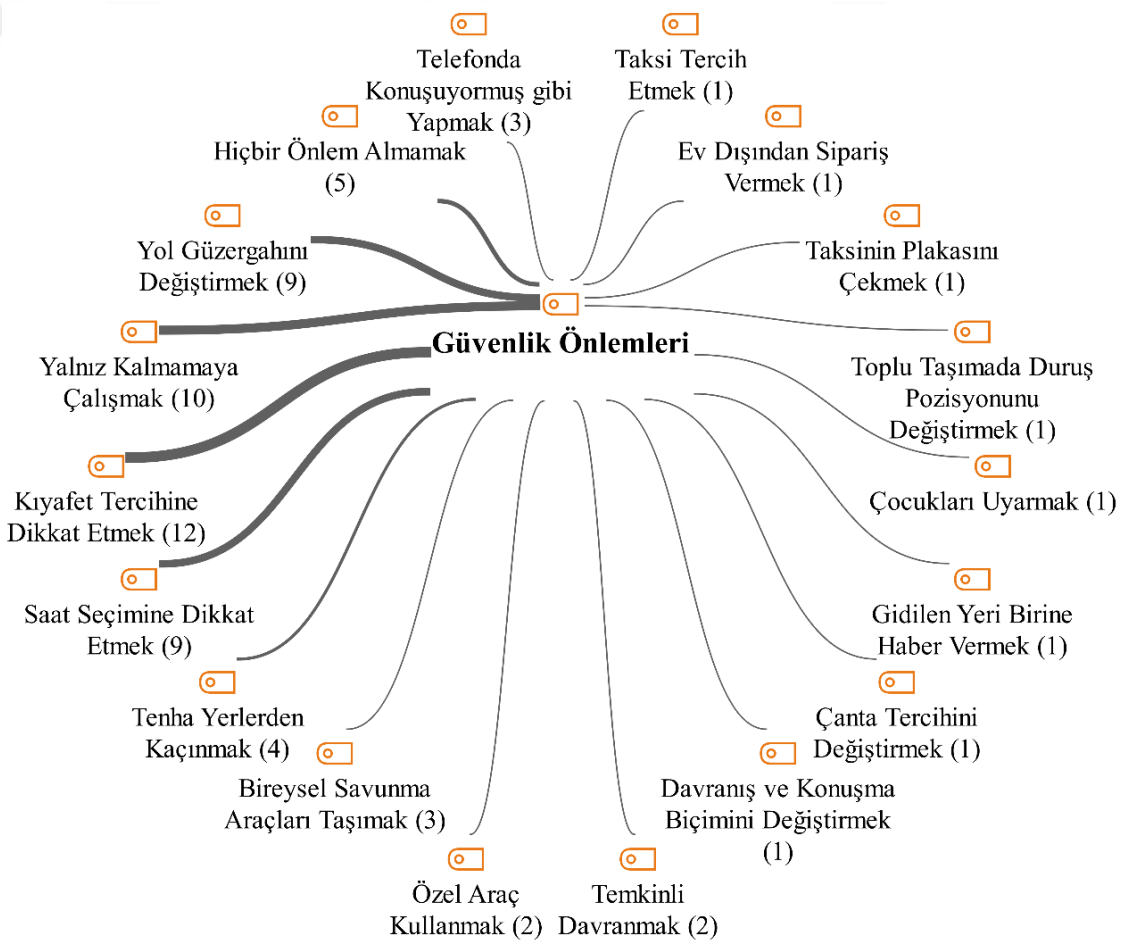
"Toplu taşımada taciz yaşadım; tenha yerlerde bağımlılarla karşılaşmak mümkün. Evsiz ve dilenciler bazen tehlikeli olabiliyor. Bu yüzden bir dönem çakı, şimdi ise biber gazı taşıyorum." (K15)

"Bu mahallede doğup büyümeme rağmen, dışarı çıktığımda özellikle Marmaray çevresinde çok kez tacize uğradım. Bir keresinde karşıdan geçen biri hiçbir şey demeden boğazıma sarıldı. Bu yüzden sürekli tetikteyim." (K23)

Bu bulgular neticesinde, katılımcıların güvensiz hissetme sebeplerinin göçmen yoğunluğu, madde kullanan kişilerin varlığı, erkek gruplarının baskınlığı, cemaat

yapılanmalarının yarattığı normatif denetim ve rahatsız edici bakışlar, yetersiz aydınlatma gibi çok çeşitli toplumsal ve mekânsal etkenlerden oluştuğu görülmektedir. Bu tedirginliklerin katılımcıların gündelik yaşamlarında sıklıkla karşılarına çıkabilecekleri düşünüldüğünde, tetikte olma hâlinin gündelik yaşamlarının parçası hâline geldiği görülmektedir.

Dördüncü temanın son kategorisi olarak güvenlik önlemleri belirlenmiştir. Bu kategori ile katılımcıların Fatih'te kendilerini korumak için geliştirdikleri bireysel stratejiler ortaya konmaya çalışılmıştır. Bu kategoride toplam 67 frekans bulunmuştur (Şekil 3.18).



Şekil 3. 18: Güvenlik Önlemleri Kategorisine Yönelik Diyagram.

Bu kategoride öne çıkan strateji kıyafet tercihine dikkat etmektir. Katılımcıların çoğunlukla mekâna göre kıyafet seçimlerini değiştirdikleri görülmektedir. K3, K4, K19 ve K20 bu konuda şu ifadeleri kullanmışlardır:

"Güvenmediğim yerlerde dar kıyafet giymem" (K3)

"Kıyafetime dikkat ederim; Fatih'te açık giyinilebilir ama ben daha sade ve kapalı giyinmeyi tercih ederim. Dekolteli ya da sırtı açık kıyafet giymem. Tatilde rahat olurum ama şehirde kendimi öyle hissetmem." (K4)

"İlçede erkeklerin bakışları nedeniyle daha kapalı giyinirim; Beşiktaş veya Kadıköy'de ise kendimi daha özgür hissediyorum." (K19)

"Giyimime dikkat ediyorum, bol ve kapalı kıyafetler tercih ediyorum. Tek başıma dışarı çıkarsam bol kıyafetler giyiyorum. (...)" (K20)

Şekil 3.18'e bakıldığında en sık tekrarlanan diğer kodların yalnız kalmamaya çalışmak, saat seçimine dikkat etmek ve yol güzergahını değiştirmek olduğu görülmektedir. K10 ve K26 şunları dile getirmiştir:

"Aksaray'daki alt geçidi asla kullanmam. (...) Akşam saatleriyse tek başıma olmaktansa arkadaşlarımla olmayı tercih ederim." (K10)

"En geç 8'de evde olurum, geceleri dışarıda olmayı tercih etmem… Kalabalık ortamlarda yalnızsam rahatsız hissediyorum." (K26)

Bazı katılımcılar ise telefonda konuşur gibi yapmak, bireysel savunma araçları taşımak, gidilen yeri birine haber vermek, özel araç kullanmak gibi çeşitli stratejilerden bahsetmişlerdir. Örneğin K3 ve K15 şu ifadelere yer vermiştir:

"Yalnızsam telefonda konuşur gibi yaparım." (K3)

"Bu yüzden bir dönem çakı, şimdi ise biber gazı taşıyorum." (K15)

Sonuç olarak katılımcıların Fatih'teki gündelik yaşamlarında hem kendilerini hem de gündelik rutinlerini sürekli olarak güvenli bir forma sokmak zorunda kaldıkları görülmektedir. Ayrıca, bazı katılımcıların bu güvenlik ihtiyacını olağan bir davranış biçimi olarak benimsedikleri ve normalleştirdikleri anlaşılmaktadır.

3.3.2.5. Kentsel İyileştirme ve Gelişim Önerileri Temasına Yönelik Bulgular

Analiz kapsamında tespit edilen son tema kentsel iyileştirme ve gelişim önerilerdir. Bu temada dört kategori ve 113 frekans bulunmaktadır. Bu tema ile katılımcıların gündelik yaşamlarında yaşadıkları sorunlara yönelik önerileri ortaya çıkarılmaya çalışılmaktadır. Tema kapsamında tespit edilen ilk kategori güvenlik odaklı önerilerdir.

Güvenlik odaklı öneriler, katılımcıların kentsel mekânda aydınlatma, kamera sistemleri ve düzenli devriyeler gibi temel altyapıların güçlendirilmesine ilişkin belirgin bir talep içinde olduklarını ortaya koymaktadır (Şekil 3.19). En yoğun öneri karanlık sokakların aydınlatılmasıdır. Bu bağlamda K19, K22 ve K26 şu ifadeleri kullanmıştır:

"Aydınlatmalar artırılmalı, Bazı sokaklar akşamları çok karanlık." (K19)

"Karanlık sokaklarda sonu görememek insanı rahatsız ediyor." (K22)

"Aydınlatmalar güçlendirilmeli ki kadınlar kendini daha güvende hissedebilsin." (K26)

"Gelişimin sınırının olduğunu düşünmüyorum. Gerekli destekler verilmeli bence. En büyük sorunlardan biri aydınlatma. Karanlık sokaklarda sonu görememek insanı rahatsız ediyor. Işıklı ve görünür bir alanda olunca kendini daha güvende hissediyorsun." (K22)

Aydınlatma taleplerinin ardından güvenlik kameralarının arttırılması ve denetim ve devriyelerin arttırılması en yoğun taleplerden olmuştur. Bu konular hakkında K7, K18, K19, K21 ve K23 şu ifadeleri kullanmıştır:

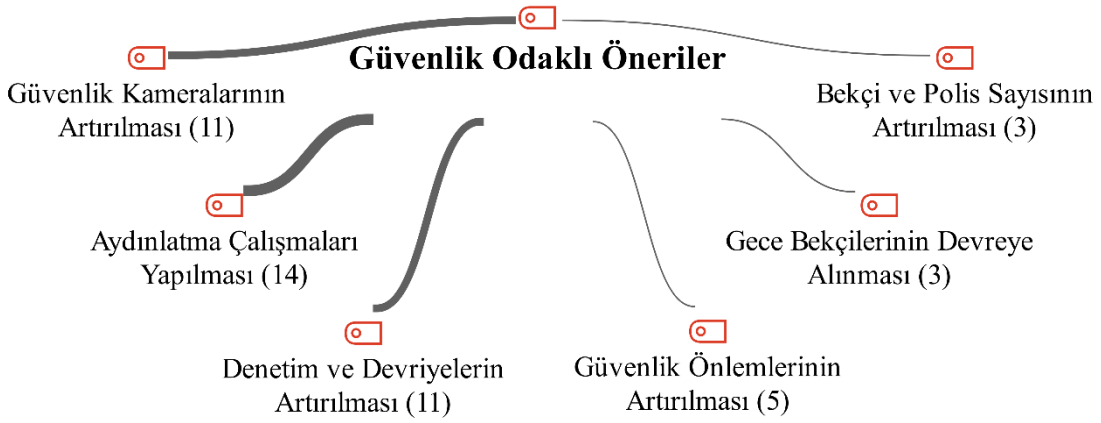
"Yakınımızda karakol olmasına rağmen etkili değil; polis devriyeleri yetersiz." (K7)

"(...) yine de güvenliğin artırılması gerekiyor; daha fazla ışıklandırma, kamera sistemi ve görevli olmalı. Bazen bekçileri görüyorum ama olaylara müdahaleleri yetersiz." (K18)

"(...) güvenlik kameraları daha görünür olmalı." (K19)

"(...) Özellikle gece bekçileri ve kameralar olmalı, Silivri Kapı tarafında da olmalı." (K21)

"Her sokakta bekçi ya da sivil polis olmalı, özellikle geceleri devriyeler düzenlenmeli." (K23)



Şekil 3. 19: Güvenlik Odaklı Öneriler Kategorisine Yönelik Diyagram.

Sonuç olarak katılımcıların güvenlik odaklı önerileri mekânın daha öngörülebilir, izlenebilir ve denetimli bir hale getirilmesi hedefiyle şekillenmektedir. Özellikle aydınlatma çalışmalarına daha fazla destek verilmesi yönündeki katılımcı ifadeleri, aydınlatmanın yalnızca fiziksel bir görünürlük sağlamadığını, aynı zamanda psikolojik olarak görünür olma hissini güçlendirdiğini göstermektedir.

Belirlenen diğer bir kategori ise fiziksel çevre ve altyapı önerileridir. Bu bağlamda, Fatih'in sokak ve yaya altyapısı katılımcıların en fazla değişiklik talep ettiği unsur olarak öne çıkmaktadır (Şekil 3.20). Katılımcılar için dar sokaklar, çıkmaz sokaklar veya kaldırım işgalleri hem ulaşımı hem de güvenliği zorlaştırmaktadır. Bu noktada K8, K9 ve K25 şu ifadelere yer vermiştir:

"Otopark sorunu büyük; dar sokaklara park eden araçlar ambulans/itfaiyenin geçişini engelliyor." (K8)

"Kentsel yapı da dar sokaklar, çıkmazlar ve park sorunu nedeniyle zorluk çıkarıyor. Kaldırımlar hem araçlar hem de işletmeler tarafından işgal ediliyor. Pazar alanları yanlış konumda; acil durumlarda ulaşım zorlaşıyor." (K9)

"Kentsel dönüşüm şart; site tarzı yapılar olursa otopark ve güvenlik sorunu çözülür. (...) Kaldırımların genişletilmesi gerekiyor; özellikle çocuklu kadınlar için yürümek zor oluyor. Çıkmaz sokaklar da büyük problem, sürekli araç park ediliyor. Acil bir durumda ambulans ya da itfaiye giremez. Bunlar bence Fatih'in en ciddi sorunları." (K25)

Altyapıya ilişkin öneriler arasında deprem riski de en çok vurgulanan konulardan olmuştur. Örneğin, K17, K19, K20 ve K26 şu sözleri dile getirmiştir:

"Deprem endişesi büyük, ailem başka şehre taşınmayı bile düşünüyor. Binalar sıkışık ve eski olduğu için dönüşüm zor ama kurumların koordineli çalışmasıyla, tarihi doku korunarak yapılabilir." (K17)

"Binaların eski olması deprem endişesi yaratıyor; ancak kentsel dönüşüm tarihi dokuya zarar vermeden yapılmalı, çünkü Fatih'i özel kılan tam da o tarih hissi." (K19)

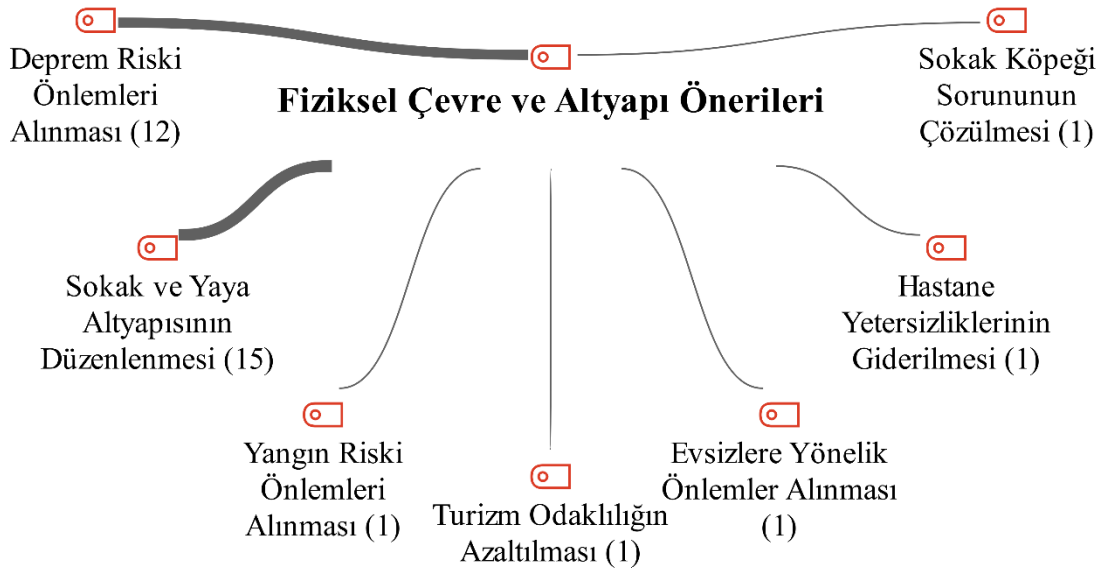
"Deprem korkusu yaşıyorum; kentsel dönüşüm gerekli ama sağlam ve denetimli yapılmalı. Belediyelerin bu konuda daha şeffaf davranması gerekiyor." (K20)

"Ama kentsel dönüşüm yapılması gerektiğini düşünüyorum. Ben İstanbul Üniversite'sinde okuyorum. Çok eski bir okul korkuyoruz." (K26)

Bu kategoride daha düşük sıklıklarla yangın riski, hastane yetersizliği, evsizlere yönelik düzenlemeler gibi çeşitli öneriler de sunulmuştur. Bu bağlamda K25 ve K30 şunları ifade etmiştir:

"Ancak hastaneler yetersiz kaldı; Haseki taşındı, Cerrahpaşa kısmen Yeşilköy'e gitti, Samatya ise çok kalabalık." (K25)

"Yıllar önce, yaklaşık 40 yıl evvel büyük bir yangın olmuştu; ahşap binalar yüzünden insanlar hayatını kaybetmişti. Eski yapılar kalsın ama güvenlik için yangın sistemleri olmalı." (K30)



Şekil 3. 20: Fiziksel Çevre ve Altyapı Önerileri Kategorisine Yönelik Diyagram.

Sonuç olarak katılımcıların Fatih'teki fiziki çevre ve altyapı sistemlerinin değişmesi gerektiğini ancak bu değişimin tarihi dokuyu koruyarak, şeffaf, denetimli ve kapsayıcı biçimde yapılması gerektiğini vurguladığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla katılımcıların, Fatih'in tarihsel kimliği ve kültürel mirasının farkında oldukları ve bu mirasla iç içe yaşamaktan memnuniyet duydukları görülmektedir. Katılımcıların dile getirdiği dönüşüm anlayışı ise eskiyi ortadan kaldıran bir yenilemeden ziyade, hem

güvenli bir yaşam ortamı sunan hem de ilçenin tarihsel atmosferini koruyarak sürdüren bir dönüşüm biçimi olarak tanımlanabilir.

Sosyal yapıya yönelik öneriler kategorisi de katılımcıların Fatih'te gördükleri sosyal altyapıya ilişkin eksikliklere işaret etmektedir (Şekil 3.21). Bu kategori için 3 farklı kod belirlenmiş olup sırasıyla en sık tekrar edenler: Sosyalleşme ve gelişim imkanlarının artırılması, göçmen yoğunluğunun azaltılması, görüş farklılıklarına yönelik ayrımcı davranışın azaltılması olmuştur. Bu bağlamda K6, K12, K23, K26, K27, K28 sosyal altyapıya ilişkin şu sözlere yer vermiştir:

"Bu sadece Fatih için değil, genel olarak gerekli. Sosyal etkinliklerin kadınlar arası dayanışmayı güçlendireceğini düşünüyorum. Etkinlikler çoğaltılmalı ve koordineli biçimde düzenlenmeli; bunun için belli bir kuruma bağlı olmak da şart değil." (K6)

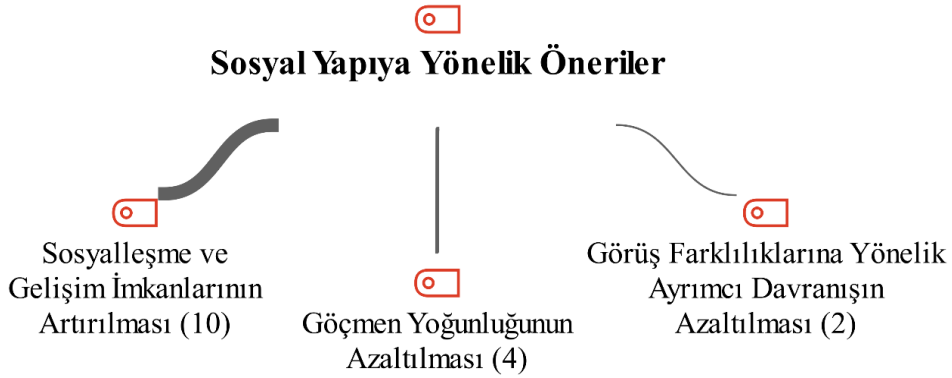
"Eğitimde ayrımcı tutumların azaltılması önemli. Fatih genel olarak güvenli, sorun daha çok Türkiye ölçeğinde. Kapsayıcılıkta seküler kesime karşı da daha fazla hoşgörü olmalı." (K12)

"Genç kadınlar için mekân çok az; kurslar ya da güvenli kafeler olmalı." (K23)

"Müze dışında yapılacak etkinlik yok; kafeler yabancılara yönelik ve pahalı. Fatih, Kadıköy gibi öğrencilere hitap etmiyor. Daha uygun fiyatlı kafeler, spor alanları ve ders çalışma mekânları olmalı." (K26)

"Göçmenler çok fazla ve Aksaray'da çoğu dükkân onların; neredeyse biz yabancı gibi hissediyoruz. Bu durumun değişmesi gerekiyor." (K27)

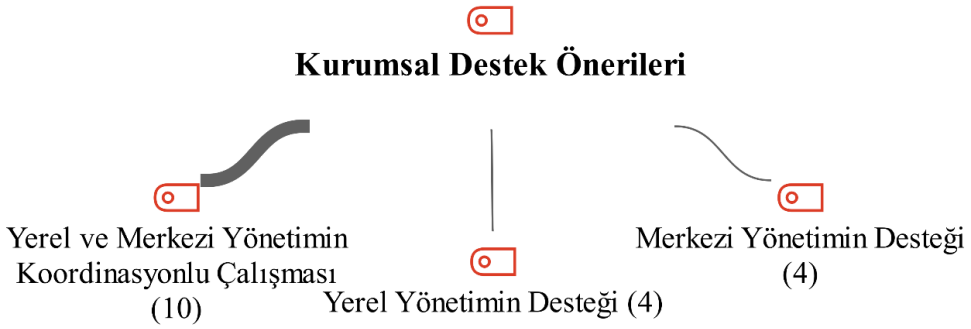
"Çarşamba dışındaki bölgelerde kadınlar daha rahat. Ancak Çarşamba'da kalıplaşmış bir insan profili var; güvenliği artırmaktan çok bu yapının değişmesi gerekiyor." (K28)



Şekil 3. 21: Sosyal Yapıya Yönelik Öneriler Kategorisine Yönelik Diyagram.

Sonuç olarak katılımcıların Fatih'teki sosyal yapıya yönelik değişimler beklediği de anlaşılmaktadır. Katılımcılar ilçede sosyal etkinliklerin arttırılması,

kapsayıcı eğitim pratikleri, genç kadınlara yönelik erişilebilir mekânlar ve göçmen - yerel halk etkileşimini düzenleyen politikalar gibi beklentileri ile kadınların kent yaşamına aktif katılımını destekleyecek öneriler sunmuşlardır.



Şekil 3. 22: Kurumsal Destek Önerileri Kategorisine Yönelik Diyagram.

Son olarak belirlenen kategori ise kurumsal destek önerileridir (Şekil 3.22Bu kategori aracılığıyla, katılımcıların dile getirdikleri sorunlara yönelik çözüm beklentilerinin hangi kurumlara yöneldiği ortaya konulmaya çalışılmıştır. Şekil 3.23 incelendiğinde, katılımcıların çoğunlukla (%55,6) yerel ve merkezi yönetimin koordinasyon içinde çalışması gerektiğini vurguladıkları görülmektedir. Daha sınırlı bir bölümü ise yalnızca yerel yönetimin (%22,2) ya da merkezi yönetimin (%22,2) desteğini önceliklendirmiştir. Bu noktada K4, K18, K27, K22 ve K14 şu ifadelere yer vermiştir:

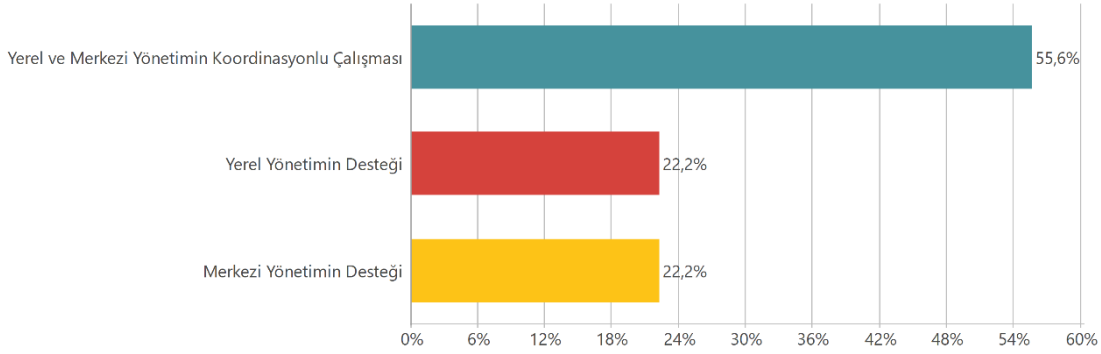
"Bence güvenlik gibi konular artık belediyeden çok bakanlıklarca desteklenmeli; biri hizmeti versin, diğeri korusun." (K18)

"Kentsel dönüşüm şart ama tarihi doku korunarak, planlı bir şekilde yapılmalı. Bakanlıklar bu konuda devreye girmeli." (K27)

"Belediyeler, bakanlıklar fark etmez; herkesin ortak çalışması gerekir." (K22)

"Güvenlik artık belediyeden çok bakanlıklarca desteklenmeli." (K14)

"*Bu tür çalışmaların Fatih Belediyesi tarafından yapılması gerektiğini düşünüyorum." (K4)*



Şekil 3. 23: Kurumsal Destek Önerileri Kategorisine Yönelik Grafik (Yüzde).

Sonuç olarak bu bulgular neticesinde katılımcıların çoğunlukla ortak çalışmaları desteklediği görülmektedir. Katılımcılar, Fatih'in mevcut sorunlarının yalnızca yerel ölçekte çözülemeyecek kadar kapsamlı olduğunu düşünmekte ve güvenlikten kentsel dönüşüme kadar pek çok konuda belediye ile bakanlıkların eş zamanlı, planlı ve koordineli çalışması gerektiğini vurgulamaktadırlar.

3.3.3. Kelime Frekanslarına Yönelik Bulgular

Çalışmada tematik analizin yanı sıra görüşme verilerinden elde edilen kelime tekrar sayılarına dayalı bir analiz de gerçekleştirilmiştir. Bu süreçte anlam taşımayan kelime, bağlaç, edat gibi bazı sözcükler veri setinden çıkartılmış; böylece anlamlı bir kelime analizi yapmak hedeflenmiştir. Buna ek olarak analizin veri doygunluğunu sağlamak adına en az 25 kez geçen kelimeler analizde değerlendirilmiştir. Tablo 3.3'e bakıldığında analiz sürecinde incelenen 45 kelime ve frekansları görülmektedir.

Tablo 3. 3: Kelime Frekanslarına Yönelik Tablo.

Sözcük	f	Bulunduğu Belge Sayısı	Belgelerde Bulunma Yüzdesi
Fatih	361	30	100,00
Rahat	116	30	100,00
Güvende	96	30	100,00
Kadınlar	83	29	96,67
Hissediyorum	82	29	96,67
Gece	80	29	96,67
Genel	74	30	100,00
Kalabalık	62	26	86,67
Genelde	56	24	80,00
Günlük	56	29	96,67
Rahatsız	56	25	83,33
Güvenli	53	26	86,67
Kamusal	53	28	93,33

Yer	53	26	86,67
Mahallede	52	30	100,00
Genellikle	50	26	86,67
Vakit	49	30	100,00
Yerler	48	25	83,33
Tedirgin	46	22	73,33
Tenha	44	24	80,00
Tercih	44	21	70,00
Park	43	30	100,00
Alanları	39	26	86,67
Dikkat	37	24	80,00
Kadın	37	24	80,00
Toplu	35	21	70,00
Fark	32	21	70,00
Aksaray	31	17	56,67
Alanlarda	30	26	86,67
İlçesinde	30	30	100,00
Bazen	29	20	66,67
Destek	29	23	76,67
Hissetmek	29	28	93,33
Mahallesi	29	25	83,33
Ana	28	26	86,67
Göçmen	28	16	53,33
Meydan	28	27	90,00
İkamet	27	27	90,00
Önlemler	27	27	90,00
Paşa	27	13	43,33
Yaşanabilir	27	27	90,00
Geç	26	16	53,33
Günün	26	25	83,33
İlçede	25	25	83,33
Yabancı	25	13	43,33

Kelime frekansı analizi ile amaç katılımcı ifadelerinin mekânsal ve duygusal odaklarını ortaya çıkarmaktır. Tablo 3.3'e göre, bu çalışmada en yüksek frekansa sahip kelimenin Fatih (361) olduğu görülmektedir. Bu durum çalışmanın örneklem ve soru kurgusunun doğrudan bu ilçe etrafında şekillenmiş olmasının bir yansımasıdır. Dolayısıyla en yüksek frekansın Fatih çıkması bağımsız bir bulgudan ziyade araştırma tasarımının beklenen bir sonucudur. Tablo 3.3'te Fatih'ten sonra en sık tekrarlan kelimeler rahat (116) ve güvende (96) olarak tespit edilmiştir. Bu durum katılımcıların ilçedeki gündelik yaşam deneyimlerinde çoğunlukla pozitif duygular içinde olduklarının bir göstergesi niteliğindedir. Ancak daha az frekansa sahip olsa da rahatsız

(56) ve tedirgin (46) gibi negatif duygular da tablonun üst sıralarında bulunmaktadır. Dolayısıyla ilçedeki güvenlik ve konfor algısının çift boyutlu bir yapı sergilediği; olumlu ve olumsuz duyguların bir arada deneyimlendiği görülmektedir.

Tablo 3.3'e bakıldığında duygulara ek olarak zaman, mekân ve ortamın durumuna yönelik ifadelerinde çok sık tekrarlandığı görülmektedir. Özellikle gece (80) ifadesi, 29 görüşmede yer alarak belgelerin %96,67'sinde tekrarlanmıştır. Benzer şekilde kalabalık (62) ifadesi 26 belgede tespit edilmiş ve belgelerin %86,67'sinde yer almıştır. Dolayısıyla katılımcıların gündelik deneyimlerini çoğunlukla gece saatleri ve kalabalık ortamlar üzerinden tanımladığı görülmektedir. Bu durum katılımcıların deneyimlerinin mekânın fiziki özellikleri üzerinden değil zamansal bağlam ve sosyal yoğunluk üzerinden şekillendiğini düşündürmektedir.

Kelime analizinde bazı mahalle isimlerinin de öne çıktığı görülmektedir. Örneğin Aksaray (31) toplam 17 görüşmede yer alarak belgelerin %56,57'sinde yer tekrarlanmıştır. Benzer şekilde Paşa[4] (27) 13 belgede geçmiş ve %43,33'lük bir sıklık yüzdesine sahiptir. Dolayısıyla bu iki mahallenin, katılımcılar açısından güvenlik, hareketlilik ve kamusal yaşamla ilişkili olarak daha belirgin bir konuma sahip olduğu görülmektedir.

Analiz sonucunda göçmen (28) ve yabancı (25) kelimelerinin analizde sıkça tekrar edildiği görülmektedir. Bu durum katılımcıların Fatih'teki demografik değişimleri anlatılarında önemli bir referans noktası olarak kullandıklarını göstermektedir. Bunların yanı sıra Tablo 3.3'te sırasıyla; vakit (49), tercih (44), dikkat (37), destek (29) ve önlemler (27) gibi çeşitli kelimelerin de sık kullanılan ifadeler arasında olduğu görülmektedir. Ön plana çıkan bu kelimeler, katılımcıların Fatih'teki yaşamlarındaki güvenlik stratejilerini ve çözüm arayışlarını yansıtan ifadeler olarak değerlendirilebilir.

[4] Katılımcıların "Paşa" kelimesi ile kastı Koca Mustafapaşa mahallesidir.



Şekil 3. 24: Kelime Bulutu.

Görüşmeler neticesinde frekanslarıyla orantılı bir biçimde kelime bulutu oluşturulmuştur. Şekil 3.24'te gösterilen kelime bulutu katılımcıların kent deneyimlerine ilişkin zihinsel haritalarını ortaya koymaktadır. Kelime bulutunda büyük puntolu gösterilen kodlar daha yoğun olarak kullanılan ifadeleri göstermekte, küçük puntolu ifadelerse kodların daha az yoğun olarak kullanıldığını belirtmektedir.

SONUÇ

Feminist coğrafya, toplumsal cinsiyet ve coğrafyanın ilişkisini, nasıl yapılandığını ve dönüştüğünü tartışan bir yaklaşım sunmaktadır. Özellikle 1970'li yıllar itibarıyla coğrafya içerisinde görünür hale gelmeye başlayan bu alan, feminist teorilerden beslenmektedir. Alandaki ilk eleştiriler, uzun yıllar boyunca pozitivist coğrafyanın hegemonyası nedeniyle kadınların gündelik hayattaki deneyimlerinin tartışmaya açılamaması yönünde olmuştur. Hanson ve Monk'un 1982'de yazdığı "İnsanın Yarısını Beşerî Coğrafyadan Dışlamamak Üzerine" çalışmasının ardından, feminist coğrafya alanı sadece kadınları akademik çalışmalara katmak gibi dar bir pencereden çıkıp; coğrafi bilginin nasıl cinsiyetli yapılar içinde üretildiğini sorgulayan ve kadınların farklı mekânsal deneyimlerini görünür kılmaya çalışan daha kapsamlı bir tartışma zeminine dönüşmüştür. Dolayısıyla alandaki çalışmalar artık kadınları hem teorik hem de pratik olarak görünür hale getirmeye çalışmaktadır. Bu çalışmada da bu genel çerçevenin ışığında Fatih ilçesinde yaşayan kadınların kent deneyimleri açığa çıkarılmaya çalışılmıştır.

Araştırma sahasının sınırlarını Fatih ilçesi oluşturmaktadır. Marmara Bölgesi, Çatalca-Kocaeli Bölümü'ne bağlı İstanbul'un en eski yerleşmelerinden biri olan Fatih; 41°02′ kuzey enlemleri ve 28°55′34″ doğu boylamları arasında yer almaktadır. İlçenin bu konumu, onu hem doğal bir yerleşme alanı hem de siyasi, ekonomik ve kültürel faaliyetlerin merkezi haline getirmiştir. Asya ve Avrupa arasında bir geçiş noktasında bulunması, Marmara Denizi ve Haliç gibi iki önemli su kütlesiyle çevrili olması gibi çeşitli özellikleri ile tarih boyunca stratejik bir öneme sahip olmuştur. Doğu Roma Konstantinopolis'inden Osmanlı Konstantiniyye'sine imparatorlukların başkentliğini üstlenmiş olan Tarihi Yarımada, bu siyasal konumunu yitirmiş olsa da günümüzde Türkiye'nin en önemli kültürel, ticari ve ulaşım merkezlerinden biri olma niteliğini sürdürmektedir. İlçenin bu tarihsel birikimi, çok işlevli yapısı ve yoğun nüfus hareketliliği Fatih'i feminist coğrafya açısından özgün bir inceleme alanı hâline getirmektedir.

Çalışma üç ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm araştırmanın çerçevesini ortaya koymak adına; çalışmanın amacı, hedefleri, yöntemi ve sınırlılıkları belirlenmiştir. Bu bağlamda tezin temel amacı, Fatih ilçesinde yaşayan kadınların

kentsel mekânı gündelik yaşam pratikleri içinde nasıl deneyimlediklerini ortaya koymaktır. Bu amaç doğrultusunda kadınların kentsel mekâna erişimlerinde karşılaştıkları sınırlılıkların neler olduğu, güvenlik algılarının hangi koşullara bağlı etkilendiği ve kamusal alanlardaki görünürlüklerinin hangi koşullarda değiştiği değerlendirilmiştir.

Araştırmada Fatih'teki kentsel mekânın tarihsel süreç boyunca belirli toplumsal normlar doğrultusunda şekillenmiş olabileceği kabul edilmekte; bu durumun kadınların kente erişim, kamusal görünürlük ve güvenlik deneyimlerine belirli ölçülerde yön verebileceği varsayılmaktadır. Çalışmada yöntem olarak nitel bir araştırma deseni kullanılmıştır. Kadınların deneyimlerini daha açık biçimde ortaya koyabilmek adına, farklı sosyo-demografik özelliklere sahip 30 kadın katılımcıyla yarı yapılandırılmış mülakatlar gerçekleştirilmiştir. Bu yöntem, bir yandan belirli temalar etrafında yönlendirilmiş sorular sormaya imkân tanırken, diğer yandan katılımcıların kendi deneyimlerini özgün biçimde ifade edebilmelerine olanak sağlamıştır. Çalışma sürecinde bazı sınırlılıklar da ortaya çıkmıştır. Öncelikle araştırmanın kapsamı, Fatih ilçesinin idari sınırlarıyla belirlenmiş ve analiz yalnızca bu alanla sınırlı tutulmuştur. Ayrıca kullanılan veriler, erişilebilir açık kaynaklar ve resmi veri tabanlarıyla sınırlı kalmıştır; tarihsel veri eksiklikleri ile bazı rapor ve belgelere erişimde yaşanan güçlükler veri çeşitliliğini kısmen azaltmıştır. Mülakat sürecinde ise katılımcıların zaman kısıtları, gündelik sorumlulukları ve mahremiyet kaygıları görüşme sürelerinin ve aktarılan bilgilerin kapsamının sınırlandığı durumlar yaratmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, araştırma sahasını tanımlamak amacıyla Fatih ilçesinin fiziki, beşerî ve ekonomik coğrafyası ele alınmıştır. Bu kapsamda önce ilçenin topografya, su kaynakları gibi doğal çevre özellikleri açıklanmış; ardından nüfus, ticaret ve turizm gibi beşerî ve ekonomik özellikleri tarihsel süreç içinde incelenmiştir. Bu bölümde sunulan mekânsal analiz, çalışmanın üçüncü bölümünde incelenen kadınların kent deneyimlerinin gerçekleştiği kentsel bağlamı anlamaya yönelik bir zemin oluşturmaktadır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde 30 katılımcıya uygulanan mülakatlardan elde edilen bilgiler sunulmuştur. Bu çerçevede MAXQDA programı kullanılarak bir analiz yapılmıştır. Analiz sonucunda beş ana tema tespit edilmiştir: Gündelik yaşamda hissedilen genel duygular, kamusal alan kullanımı ve mekânsal tercihler, ulaşım ve

hareketlilik dinamikleri, güvenlik algısı ve deneyimleri ile kentsel iyileştirme ve gelişim önerileri.

İlk tema olan gündelik yaşamda hissedilen genel duygular ile katılımcıların büyük bölümünün Fatih'teki gündelik yaşamları hakkında pozitif duygulara sahip olduğu tespit edilmiştir. Kadınların pozitif duyguları genellikle ilçenin sunduğu sosyal imkânların yarattığı keyif, tarihsel atmosferin sağladığı estetik ve kültürel tatmin, mahalle ölçeğindeki tanışıklığın verdiği güven ve yerleşiklik hissi gibi çeşitli deneyimlere dayanmıştır. Bununla birlikte negatif duygularda ilçedeki yoğun insan hareketliliği, demografik değişim ya da tenhalık gibi belirli durumlarla ortaya çıkmıştır. Bu durum, kadınların ilçeye dair olumlu algılar geliştirdiklerini; buna karşın temkinli olunması gereken yönlerinin de farkında olduklarını göstermektedir.

İkinci tema olarak kamusal alan kullanımı ve mekânsal tercihler belirlenmiştir. Katılımcıların anlatılarına bakıldığında özellikle sosyal çevre, zaman ve kullanıcı profili kamusal alan kullanımını etkilemektedir. Çoğu katılımcı parkları, alışveriş merkezlerini veya kalabalık alanları genellikle huzurlu ve rahatlatıcı mekânlar olarak tanımlamıştır; ancak bu yerlerdeki deneyim, kullanım zamanlarına ve kullanıcı profillerine göre değişiklik gösterebilmektedir. Katılımcılar çoğunlukla gitmek istedikleri parklarda erkek grupları veya göçmen nüfus yoğunlaştığında kullanamadıklarını; ayrıca gece saatlerinde bu alanları tamamen tercih etmediklerini ifade etmiştir. Aynı zamanda katılımcılar kullanım zamanına ve kullanıcı profiline bakılmaksızın kahvehaneler, cemaat çevreleri gibi alanlara gitmekten kaçındıklarını ifade etmişlerdir. Bu bulgular ilçedeki kamusal alanların fiziksel olarak herkese açık görünmesine rağmen, kadınlar için her zaman eşitlikçi bir kullanım sunmadığını; aksine belirli görünmez sınırlarla örüldüğüne işaret etmektedir. Buna karşın katılımcıların çoğunluğu kendilerine ayrılmış özel alanlar talep etmekten ziyade, mevcut ortak mekânların tüm kullanıcılar için eşit, kapsayıcı ve güvenli şekilde kullanılmasını öncelikli gördükleri anlaşılmaktadır.

Çalışmada üçüncü tema olarak ulaşım ve hareketlilik dinamikleri belirlenmiştir. Analiz sonucunda ilçenin ulaşım altyapısının kadınlar için hem kolaylaştırıcı hem de sınırlandırıcı bir yapıda olduğu anlaşılmaktadır. İlçenin merkezi özelliği, toplu taşıma sıklığı göz önünde bulundurulduğunda birçok katılımcı olumlu fikirlerini beyan etmiştir. Ancak bu olumlu fikirlerin toplu taşıma kullanma saati ve

toplu taşıma ortamının durumuna bağlı olarak değiştiği gözlenmiştir. Katılımcılar toplu taşıma kullanımı esnasında özellikle yoğun saatlerdeki kalabalık ve fiziksel temas ihtimalinin tedirginliğinden bahsetmişlerdir. Aynı zamanda bu tedirginliği yaşamamak adına toplu taşıma kullanım saatlerini değiştirdiklerini, çok kalabalık veya çok tenha toplu taşıma araçlarından kaçındıklarını belirtmişlerdir. Bu durum göstermektedir ki ilçedeki ulaşım ağı herkes için eşit derecede erişilebilir değildir. Kadınlar rahat ve huzurla hareketliliklerini sürdürebilmek için sürekli ayarlamalar yapmak ve kendi güvenli alanlarını oluşturmak zorunda kalmaktadırlar. Katılımcıların çoğunluğu yaya ulaşımını da sıklıkla kullandıklarını belirtirken; sokakların ve kaldırımların darlığı, kaldırımların arabalar tarafından işgal edilmesi gibi fiziksel problemlerin hareketliliklerini engellediğini belirtmişlerdir. Kadınların çoğu aydınlık sokaklar, seslerini duyurabilecekleri ortamlar, yürünebilecek kaldırımlar (bebek arabalarıyla özellikle) beklemektedirler. Dolayısıyla çoğunlukla kendilerini daha güvende ve rahat hissedecekleri saatleri, güzergâhları ve araçları seçmeye yöneldikleri ve hareketliliklerini kısıtladıkları anlaşılmaktadır.

Dördüncü tema olarak güvenlik algısı ve deneyimleri belirlenmiştir. Analiz sonucunda kadınların güvenlik algılarının zamana, lokasyona ve ortamın durumuna göre değişiklik gösterdiği görülmektedir. Katılımcıların çoğu güvenli hissetme sorusuna yüksek puanlar vermiş olsa da bu değerlendirmelerin daha çok gündüz saatlerinde bulunma hâli ve çevrenin tanınırlığıyla ilişkili olduğu anlaşılmaktadır. Gündüz saatleri birçok katılımcı için görece güvenli algılanırken; akşam saatlerini, tenha bölgeleri ve bazı kullanıcı profillerini (grup halinde erkekler, madde bağımlıları vb.) temkinli davranmayı gerektiren unsurlar olarak belirtmişlerdir. Katılımcıların güvenlik dereceleri ile anlatıları arasında görülen bu çelişki, güven algısının aslında kırılgan bir yapıda olduğunu; kentin farklı zamansal ve mekânsal koşullarına bağlı olarak değiştiğine işaret etmektedir. Ayrıca katılımcıların kendilerini daha güvenli hissetmek adına çeşitli stratejiler geliştirdikleri görülmektedir. Özellikle güzergâh değiştirme, kıyafete dikkat etme, biriyle konuşur gibi yapma, arkadaş ile gezme gibi kodlar analizde ön plana çıkmıştır. Dolayısıyla katılımcıların Fatih'teki gündelik yaşamlarında hem kendilerini hem de gündelik rutinlerini sürekli olarak güvenli bir forma sokmak zorunda kaldıkları görülmektedir. Ayrıca, bazı katılımcıların bu

güvenlik ihtiyacını olağan bir davranış biçimi olarak gördükleri ve normalleştirdikleri anlaşılmaktadır.

Son tema olarak kentsel iyileştirme ve gelişim önerileri belirlenmiştir. Bu tema ile katılımcıların Fatih'te karşılaştıkları sorunlara aradıkları çözümler açığa çıkarılmaya çalışılmış; kadınların isteklerine göre daha kapsayıcı, erişilebilir ve güvenli bir Fatih'in nasıl görünmesi gerektiği ortaya konmaya çalışılmıştır. Katılımcıların önerileri çoğunlukla mekânın erişilebilirlik ve güvenlik boyutuyla ilişkilidir. Analize göre aydınlatma sistemlerinin artırılması, kameraların yaygınlaştırılması, sokakların daha düzenli ve erişilebilir hâle getirilmesi sıklıkla dile getirilen ihtiyaçlar arasındadır. Bunun yanında kadınlar, sosyalleşebilecekleri kamusal alanların sınırlı olduğunu ve mevcut mekânların çoğu zaman erkeklerin yoğun kullanımında olduğunu belirtmiştir. Katılımcıların sunduğu bu öneriler yalnızca teknik bir düzenleme beklentisi değil; karanlık sokaklarda hissedilen korkunun, denetimsiz caddelerin yarattığı endişenin, kamusal alanda kendine yer açma iradesinin bir tezahürüdür. Bu önerilerle katılımcılar; Fatih'te daha görünür, daha güvende ve daha rahat hissedebilecekleri bir kentsel çevrenin nasıl olması gerektiğine işaret ederken, aynı zamanda kent hakkına dair beklentilerini de ifade etmektedirler.

Sonuç olarak bu çalışma, kadınların Fatih'teki gündelik yaşam deneyimlerini kendi bağlamında anlamaya çalışmıştır. Elde edilen bulgular Fatih'in tarihi dokusu, kentsel işlevleri ve demografik yapısının kadınların mekânla kurdukları bağı hem güçlendirdiği hem de yer yer zorlaştırdığını göstermektedir. Dolayısıyla kentlerin daha kapsayıcı, erişilebilir ve güvenli hale gelmesinin yalnızca fiziksel düzenlemelerle değil toplumsal ilişkilerin dokusunu anlamak ile mümkün olduğu görülmüştür. Çalışmanın hedefi bir genelleme sunmak değil, kadınların deneyimlerini kendi gerçekliği içinde ifade etmektir. Bu yönüyle araştırma, feminist coğrafyanın sunduğu perspektifin yerel ölçekte nasıl karşılık bulduğuna dair mütevazi bir katkı sağlamayı amaçlamıştır.

KAYNAKÇA

Acar, Derya: "Turizmin Tarihî Kökenleri – I: Eski Çağlar – Mezopotamya Uygarlıkları", **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, C.XXXI, No:3, 2020, s. 307-313.

Acar, Sibel: "Konstantinopolis Nasıl Görülür? On Dokuzuncu Yüzyıl Seyahatnamelerinde ve Rehber Kitaplarında İstanbul", **İdealkent Dergisi**, C.VIII, No:22, 2017, s. 665-691.

Aden, Abdıshukrı Rashıd, Sönmez, Özdemir: "Arazi Kullanımı ve Ulaşım İlişkisi Tarihi Yarımada Örneğinde Değerlendirilmesi", **Teknoloji ve Uygulamalı Bilimler Dergisi**, C.VI, No:1, 2022.

Afyoncu, Erhan, Demir, Uğur: "İstanbul'da Otomobilin Tarihi- Osmanlı Dönemi", **Osmanlı İstanbul'unda Otomobil**, Ed.: Ç. Yılmaz, E. Afyoncu, İstanbul, Turing ve Otomobil Kurumu, 2020, s. 123-487.

Afyoncu, Erhan, Mete, Zekai: "1766 İstanbul Depremi ve Toplum Yaşantısına Tesirleri", **Tarih Boyunca Anadolu'da Doğal Afetler ve Deprem Semineri Bildirileri**, İstanbul, Globus Dünya Basımevi, 2001, s. 85-92.

Ağaoğlu, M. N., Başdemir, H.: "Kent İçi Ulaşım Sorunları ve Çözüm Önerileri", **Gaziosmanpaşa Bilimsel Araştırma Dergisi**, C.VIII, No:1, 2019, s. 27-36.

Akdağ Sarı, K.: "Cumhuriyet Dönemi'nde İktisadi Açıdan İstanbul-Ankara Çekişmesi (1923-1939)", Doktora Tezi, İstanbul, T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, 2019.

Akova, İ.:	"Coğrafya ve Turizm", **Türkiye Turizm Coğrafyası**, Ed.: E. Duran, Ö. Sertkaya Doğan, Çanakkale, Paradigma Akademi, 2020, s. 165-190.
Aksu, İ. E.:	"Tarihi Kent Çekirdeklerinde Alan Yönetimi; Mostar Örneği ve Tarihi Yarımada İçin Bir Yönetim Modeli Önerisi", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, T.C. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, 2009.
Akyıldız, Ali:	"Şirket-i Hayriye'nin Kuruluşu Meselesi", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, Ed.: Coşkun Yılmaz, İstanbul, İSAM, 2015, s. 453-455.
Aliağaoğlu,Alpaslan, Uğur, Abdullah:	**Şehir Coğrafyası**, Ankara, Nobel Akademik Yayıncılık, 2024.
Alkan, A.	**Cins Cins Mekân**, İstanbul, Varlık Yayınları, 2017.
Alsan, Ş.:	"Haliç Kültürünün Eğlence ve Mesire Kimliğinden, Sanayi Devrimi Kimliğine Dönüşüm Süreci Üzerine Bir Araştırma", **Motif Akademi Halkbilimi Dergisi**, C.XI, No:24, 2018, s. 203-219.
Altıer, Semiha:	"Bir Motifin Peşinden: Osmanlı Sanatında 'Bereket Boynuzu'", **Journal of History Studies**, C.X, No:7, 2018, s. 21-57.
Altun, S.:	"Anadolu'daki Bir Grup Antik Roma Yolu", **Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi**, No:63, 2024, s. 1-15.
Ambraseys, N., Finkel, C.:	"Long-term seismicity of Istanbul and of the Marmara Sea", **Terra Nova**, C.III, No:5, 1991, s. 527-539.

Arısal, M.: "Şehir İçi Otobüs İşletmesinin Ekonomik Tarihi İstanbul (1927-1977)", **İktisat Politikası Araştırmaları Dergisi**, C.X, No:2, 2023, s. 663-690.

Arslan, A.: **İlkçağ Felsefe Tarihi 1 / Sokrates-Öncesi Yunan Felsefesi,** Cilt 1, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2008.

Arslan, A.: **İlkçağ Felsefe Tarihi 3,** Cilt 3, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2007.

Aristoteles: **Politika**, İstanbul: Say Yayınları, 2017.

Arslan Çinko, Eres, M., Z.: "İstanbul'da 20. Yüzyılda Kentsel Ölçekteki Değişimler: Millet Caddesi ve Yitirilen Anıt Eserler", **"DeğişKent" Değişen Kent, Mekân ve Biçim**, İstanbul, Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu İTÜ Mimarlık Fakültesi, 2018, s. 556-576.

Arslan, Murat: **İstanbul'un Antikçağ Tarihi- Klasik ve Hellenistik Dönemler**, İstanbul, Odin Yayıncılık, 2010.

Arslan, Murat: "İstanbul'un Antik Çağ Siyasi Tarihi: Byzantion'dan Konstantinopolis'e", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, Ed.: Coşkun Yılmaz, İstanbul, Türkiye Diyanet Vakfı, 2015, s. 24-29.

Arslan, Recep: "Türkiye'nin Turizm Politikası (1923-1960)", **Turkish Studies**, C.XII, No:19, 2017, s. 1-16.

Artüz, M.: "Marmara ve Boğazların Ekolojisi ve Değişimler", **B.Ü. Deniz Teknolojisi Sempozyumu, Su Altı Bilim ve Teknoloji Toplantısı**, İstanbul, 2003, s. 1-7.

Ataş, N.: "Yenikapı (İstanbul) Kazı Alanının Sedimantolojisi ve Jeoarkeolojisi: İstifteki Doğal Olayların (Tsunami, Fırtına-Sellenme) İzlerinin Araştırılması", Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2012.

Ayaz, A.: "Marmara Denizinde Oluşan Afet Niteliğindeki Müsilajın Etkileri ve Çözüm Yolları Üzerine Bir Araştırma", Yüksek Lisans Tezi, Bitlis, T.C. Bitlis Eren Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Acil Durum ve Afet Yönetimi Anabilim Dalı, 2024.

Ayhan, F.: "Ulaşım- Beşerî Faaliyetler İlişkisi Üzerine Mekânsal Analiz: İstanbul Avrupa Yakası", Doktora Tezi, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2018.

Ayhan, F.: "İstanbul'un İdari Yapısına Dönemsel Bir Bakış (1923 – 1950)", **Doğu Coğrafya Dergisi**, C.XXIX, No:52, 2024, s. 163-172.

Badur, R.: "Tarihi Yarımada Gelişim Süreci- 1950 Sonrası İmar Faaliyetlerinin Kamu Yapıları Kapsamında İncelenmesi", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, T.C. Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi Mühendislik ve Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Ana Bilim Dalı, 2016.

Bakırcı, Muzaffer: "Ulaşım Coğrafyası", **Beşerî ve Ekonomik Coğrafya**, Ed.: M. Doğan, Ö. Sertkaya Doğan, Ankara, Pegem Akademi, 2018.

Balcı Akova, S.: "Tarım Coğrafyası", **Beşerî ve Ekonomik Coğrafya**, Ed.: Ö. Sertkaya Doğan, M. Doğan, Ankara, Pegem Akademi Yayınları, 2018, s. 199-262.

Bardakoğlu, Ö.: "Osmanlı'da Demiryolları ve Etkileri: Şark Ekspresi'nin İstanbul'da Yarattığı Değişim", **Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi**, No:8, 2023, s. 134-147.

Basset, S.: **The Urban Image Of Late Antique Constantinople**, Cambridge, Cambridge University Press, 2004.

Başar, M. E., Erdoğan, H. A.: "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de Tren Garları", **Selçuk Üniversitesi Mühendislik, Bilim Ve Teknoloji Dergisi**, C.XXIV, No:3, 2009, s. 29-44.

Başer, B.: "Natural and Cultural Traces of the Flora of Istanbul", **ÜBA-KED Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi**, No:9, 2011, s. 155-170.

Başgelen, N.: "Tarihi Değerlerinin Korunmasına ve Turizmin Gelişmesine Adanmış Örnek Bir Yaşam: Çelik Gülersoy", **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, C.XXIX, 2018.

Baykal, Reşat: "1773'ten Günümüze İTÜ'de Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Mühendisliği Eğitimi", **Gidb Dergi**, No:1, 2015, s. 3-11.

Baynes, H. N.: "The Historical Significance of Constantinople", **History, New Series**, C.I, No:2, 1916, s. 65-79.

Bayoğlu Kına, F. "Kadın-Erkek Ayrımında Simgesel Aklın İnşası: Kimin Aklı?", **Temaşa Felsefe Dergisi**, No:13, 2020, s. 158-170.

Bayram, İ., Çetinkaya, S. Göktürk: "Menderes Hükümeti Döneminde Vatan ve Millet Caddeleri Yapılırken Yıkılan Camiler", **Bartın Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, C.XIII, No:26, 2022, s. 149-174.

Bayram, Selahattin: "Osmanlı Devleti'nde Ekonomik Hayatın Yerel Unsurları: Ahilik Teşkilâtı ve Esnaf Loncaları", **İstanbul Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi**, No:21, 2012, s. 81-115.

Bektaş, M., Ateş, H.: "2008 Sonrası Türkiye'de Uygulanan Nüfus Politikaları ve Paydaş Analizi", **Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, C.XX, No:3, 2018, s. 483-504.

Beygirlioğlu, E.: "I. Justinianus Dönemi'nde Konstantinapol'un İmarı", **Bartın Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi**, C.VIII, No:1, 2023, s. 142-150.

Bilgili, Münür: "Coğrafyada Mekân Felsefesi Üzerine Yaklaşımlar", **International Journal of Geography and Geography Education (IGGE),** *Sayı* 41, 2020, s. 88-102.

Bilgili, Münür, Yıldırım, Salih: "Coğrafyada Temel Kavramların İlişkiselliği: Mekân, Yer, Peyzaj ve Bölge", **Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı 62, 2024, s. 283-293.

Bilgin, Arif: "Osmanlı Klasik Döneminde İstanbul'un İktisadi Yönetimi", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, C.III, Ed.: Coşkun Yılmaz, İstanbul, İSAM, 2015, s. 90-101.

Biricik, Ali Selçuk: "İstanbul Şehri ve Su", **Marmara Coğrafya Dergisi**, C.II, No:11, 1998, s. 11-32.

Bondi, L. Feminism, Postmodernism, and Geography: Space for Women? **Antipode**, C. XXII 22, No:2, 1990, s.156-167.

Boyacı, M.: "Topkapı Sarayı Külliyesi ve Bahçesinde Bulunan Süs Bitkilerinin Sistematik Kompozisyonu", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, Marmara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2001.

Braun, Virginia, Clarke, Victoria: "Using thematic analysis in psychology", **Qualitative Research in Psychology**, C.III, No:2, 2006, s. 77–101.

Bülbül, Ahmet Hamdi: "Şehre Sığmayan Topraklar: İstanbul Bostanları", **Erdem**, No:87, 2024, s. 1-36.

Büyükseçgin, İ.: "İstanbul Tarihi Yarımada'da Osmanlı Dönemi Yerleşim", **Art-Sanat**, No:15, 2021, s. 61–92.

Cebeci, M. A.: "İstanbul Peyzaj Kültüründe Servi Ağacının Yeri", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi, 2019.

Cohen, E.: "Alternative Tourism—A Critique", **Tourism Recreation Research**, C.XII, No:2, 1987, s. 13-18.

Collart, P.: "Les Milliaires de la Via Egnatia", **Bulletin de correspondance hellénique**, C.C, No:1, 1976, s. 177-200.

Coşkun Albayrak, G.: "Osmanlı'da Kadın İşletmeciler: 18. Yüzyılda İstanbul'un Kadın Hamamcıları", **Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi**, C.VII, No:2, 2021, s. 55-100.

Çakır, Coşkun, Akkuş, Yakup: "Osmanlı İstanbul'unda Ticaret", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, C.VI, Ed.: Coşkun Yılmaz, İstanbul, İSAM, 2015, s. 154-199.

Çay Çakır, S., Çakır, M. A.: "Osmanlı Devleti'nde Sanayileşme Sonrası Çevre Anlayışı: SosyoEkonomik Bir İnceleme", **İktisadi ve İdari Araştırmalar Dergisi**, C.XII, No:2, 2023, s. 1-7.

Çelik, E.: "Acentayı Takip Etmek: 19. Yüzyıl Sonlarında İstanbul'da Paket Turlar", **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, C.XXXIV, No:3, 2023, s. 71-79.

Çelik, G.: "Tanzimat Döneminde Tarihî Yarımada: Tercihler, Yaklaşımlar, Görünümler", **Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi**, C.VIII, No:16, 2010, s. 227-258.

Çelik, G., Kuban, Z.: "İstanbul Tarihi Yarımadası'nda Tanzimat Dönemi idari yapıları", **İTÜdergisi**, C.VIII, No:1, 2009, s. 67-80.

Çetinlerden, D.: "Osmanlı Devleti'nin İstanbul'daki Otellere Yönelik Konaklama Harcamaları ve Otellerin İktisadi Fonksiyonları (1894-1910)", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, 2020.

Çiftçi, Cafer: "Müşteri Memnuniyeti, Kalite ve Osmanlı Esnafı", **U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, No:7, 2004, s. 17-34.

Çöl, N.: "XV- XVI. Yüzyıllarda İstanbul'da Kent Dokusu- Yapı Kuruluşları İlişkisi", Doktora Tezi, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1999.

Dağlı, E., Kalıpçı, M. B.: "Cumhuriyet'in Kuruluş Dönemi Türkiye'sinde Turizm Faaliyetleri", **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, C.XXXIV, No:3, 2023, s. 109-122.

Dark, K. R.: "The Eastern Harbours of Early Byzantine Constantinople", **Byzantion**, No:75, 2005, s. 152-163.

Demir, Bünyemin: "XIX. Yüzyılda Tarihi Yarımada Hanlarının Ekonomik Yönü", Doktora Tezi, İstanbul, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, 2010.

Demirci, M.: "İstanbul Limanları", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011.

Demirkent, Işın: "Bizans Kaynaklarına Göre 4-11. Yüzyıllarda İstanbul ve Çevresinde Depremler", **Tarih Boyunca Anadolu'da Doğal Afetler ve Deprem**, İstanbul, Globus Dünya Basımevi, 2000, s. 51-66.

Deniz, T.: "Türkiye'de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum", **Eastern Geographical Review**, C.XXI, No:36, 2016, s. 135-156.

Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE): **Genel Nüfus Sayımı, 28 Ekim 1927: Geçici Rakamlar**, Ankara, DİE, t.y.

Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE): **Genel Nüfus Sayımı, 25.10.1975: Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri: İstanbul**, Ankara, DİE, 1979.

DİE (Devlet İstatistik Enstitüsü): **Genel Nüfus Sayımı, 20 İlk Teşrin 1935: Kati ve Mufassal Neticeler: İstanbul Vilayeti**, Ankara, DİE, 1936.

DİE (Devlet İstatistik Enstitüsü): **Genel Nüfus Sayımı, 22 Ekim 1950: Türkiye Nüfusu**, Ankara, DİE, 1961.

DİE: **Genel Nüfus Sayımı, İdari Bölünüş, 24.10.1965: [İl, İlçe, Bucak ve Köy Nüfusları]**, Ankara, DİE, 1968.

Dinç, H., Bölen, F.: "İstanbul Derelerinin Fiziki Yapısı", **Planlama**, C.XXIV, No:2, 2014, s. 107-120.

Dinçer, İbrahim, Enlil, Zeynep, Evren, Yılmaz: "İstanbul'un Koruma Alanlarının Değerlendirilmesi", **YTÜ Mimarlık Fakültesi E-Dergisi**, C.III, No:3, 2009, s. 310-324.

Doğan Sertkaya, Ö.: "Silivri'de Turizmin Gelişmesi: Sorunlar ve Çözüm Önerileri", **Doğu Coğrafya Dergisi**, 2012, s. 89-101.

Doğan, Ö. S. "Batı Metafiziğinin Kökenlerinde Aklın Eril Karakteri", **Fe Dergi: Feminist Eleştiri**, C.XIII, No:1, 2021, s. 144-154.

Doğan, K., Doğan, M.: "İstanbulda Yerleşme-Ulaşım İlişkisine Coğrafi Bir Bakış", **Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi**, C.III, No:2, 2020, s. 320-344.

Doğan, Mesut: "Geçmişten Günümüze İstanbul'da Sanayileşme Süreci ve Son 10 Yıllık Gelişimi", **Marmara Coğrafya Dergisi**, No:27, 2013, s. 511-550.

Doğan, Mesut: "Sanayi Coğrafyası", **Beşerî ve Ekonomik Coğrafya**, Ed.: Ö. Sertkaya Doğan, M. Doğan, İstanbul, Pegem Akademi, 2018, s. 265-286.

Doğanay, H.: **Coğrafya Bilim Alanları Sözlüğü**, Ankara, Pegem Akademi, 2017.

Doğaner, Suna: "İstanbul'da Gemi İnşa Sanayi", **Türk Coğrafya Dergisi**, No:28, 1993, s. 65-114.

Dominian, L.: "The Site of Constantinople: A Factor of Historical Value", **Journal of the American Oriental Society**, No:37, 1917, s. 57-71.

Dönmez, Ş.: "The Protohistoric Times of Istanbul in the Light of New Evidence", **TÜBA-AR**, 2017, s. 93-115.

Dönmez, Yusuf: "Türkiye Bitki Coğrafyası Çalışmaları", **Coğrafya Dergisi**, No:29, 2014, s. 1-27.

Dönmez, Yusuf, Aydınözü, Duran, Büyükoğlan, Fatma, İbret, Ünal: "Floristik Bölgeler Açısından Trakya'nın Bitki Toplulukları", **Coğrafya Dergisi**, No:25, 2012, s. 1-13.

Durak, Koray: "Konstantinopolis'in Yükselişinin İktisadi Temelleri", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, C.VI, Ed.: Coşkun Yılmaz, İstanbul, İSAM, 2015, s. 24-43.

Durgun, S.: "İnsan Mekansallığına İnsanca Bakmak: Hümanist Coğrafya", **Eleştirel Beşerî Coğrafya: Toplum, Mekân, Coğrafya**, Ed.: M. A. Toprak, İstanbul, Bağlam Yayınları, 2022, s. 95-117.

Dursun, A. H.: "Osmanlı Devleti'nde Turizmin Gelişimine Dair Bazı Gözlemler", **Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi**, No:16, 2007, s. 67-78.

Dursun, Haluk: "Tarih, Mekân ve Kültür: İstanbul", **Şehir ve Kültür: İstanbul**, Ed.: Ahmet Emre Bilgili, İstanbul, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010, s. 103-182.

Elam, Nilgün: "Konstantinopolis'te Ulaşım", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, C.VI, Ed.: Coşkun Yılmaz, İstanbul, İSAM, 2015, s. 386-391.

Elbaşı, E., Özdemir, H.: "Marmara Denizi Akarsu Havzalarının Morfometrik Analizi", **Coğrafya Dergisi**, No:36, 2018, s. 63-84.

Elker, Cüneyt: "Ulaşımda Yaptıklarımız Yap(a)madıklarımız: Büyük Kentlerimizin Yüz Yıllık Öyküsü", **İdealkent**, C.XIII, No:36, 2022, s. 464-486.

Emekli, G.: "Coğrafya, Turizm, Kültür İlişkilerinin Turizm Coğrafyasına Yansımaları ve Kültürel Turizm", **Ege Coğrafya Dergisi**, C.XXX, No:2, 2021, s. 405-428.

Engin, Vahdettin: "İstanbul'da Kara Ulaşımı", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, C.VI, Ed.: Coşkun Yılmaz, İstanbul, İSAM, 2015, s. 392-413.

Erbay, M.: "İpek – Baharat ve Kürk Yolu: Topkapı Sarayı'nda İpek Yolu ile Gelen Koleksiyonlar", **3. International Symposium on the Silk Road Academic Studies**, Belgrade, 2019, s. 168-182.

Erçetin, A.: "Geçmişten Günümüze Gelişen Mekân Kurgusu ile Kapalıçarşı", **The Turkish Online Journal of Design, Art and Communication - TOJDAC**, C.IX, No:2, 2019, s. 68-77.

Erdem, E.: "Sanayi Devriminin Ardından Osmanlı Sanayileşme Hamleleri: Sanayi Politikalarının Dinamikleri ve Zaafiyetleri", **Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, No:48, 2016, s. 17-44.

Erden, Ö. Öztürk: "Akıl/Beden Dikotomisinden Modern Eril Politik Uğrağa: Beden'in İnşasından Cinsiyetçi Politika Üzerine Bir Not", **Toplum ve Demokrasi**, C.II, No:4, 2008, s. 129-138.

Erel, T. L.: "Marmara Denizi Çevresinde 1950–1990 Yılları Arasında Şehirleşme", **Türk Coğrafya Kurumu**, 1992, s. 85-104.

Ergin, M., Ediger, V., Bodur, M. N, Okyar, M.: "A Review of Modern Sedimetation In The Golden Horn Estuary (Sea of Marmara), Turkey", **Bollettino di Oceanologia Teorica ed Applicata**, C.VIII, No:2, 1990, s. 135-151.

Ergin, N.: "Constantinople/Istanbul: A vortex of peoples and cultures (324–1500)", **In Places of Encounter Volume 1**, Ed.: A. S. MacKinnon, E. McClarnand MacKinnon, Routledge, 2012.

Erol, Oğuz: **Genel Klimatoloji**, İstanbul, Çantay Kitabevi, 2014.

Ertuğ, N.: "Klasik Dönem Osmanlı İstanbul'unda Deniz Ulaşımı", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, C.VI, Ed.: Coşkun Yılmaz, İstanbul, İSAM, 2015, s. 414-435.

Eryiğit, B. H., Kapucu Yavuz, A.: "1930-1960 Yılları Arasında Tarihi Yarımada'da Gerçekleştirilen İmar Politika ve Uygulamaları Üzerine Bir Değerlendirme", **TESAM Akademi Dergisi**, C.X, No:2, 2023, s. 411-456.

Erzen, Afif: "İstanbul Şehrinin Kuruluşu ve İsimleri", **Belleten**, C.XVIII, No:70, 1954, s. 131-158.

Eskidemir, K., Aytaç, G., Aman, D. Dinemis: "Kentlerde Post Endüstriyel Alanların Yeniden Kullanımı: İstanbul Osmanlı Dönemi Sanayi Alanları", **İMÜ Sanat, Tasarım ve Mimarlık Fakültesi Dergisi**, C.V, No:1, 2019, s. 44-60.

Fırat Ezenci, Z.: "Üretim Alanlarını Tarih İçerisinde Değerlendirmek: Galata ve Tarihi Yarımada'nın Ticari Faaliyetleri", **İnsanat: Sanat Tasarım ve Mimarlık Araştırmaları Dergisi**, C.IV, No:2, 2024, s. 480-503.

Garipağaoğlu, N.: "Tarihi Kent İçi Parklarına Bir Örnek: İstanbul Gülhane Parkı", **Marmara Coğrafya Dergisi**, No:1, 1996, s. 151-186.

Genç, E. S.: "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme ve Buhar Makineler", Doktora Tezi, İstanbul, T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyoloji Anabilim Dalı, 2005.

Genim, Sinan: "İstanbul ve Mimari", **Şehir ve Kültür: İstanbul**, Ed.: Ahmet Emre Bilgili, İstanbul, Profil Yayıncılık, 2015.

Genim, Sinan: **İstanbul Yazıları: Kent ve Mimari Üzerine Düşünceler**, İstanbul, Kırmızı Kedi Yayınevi, 2019.

Girgin, D.: "Yabancı Seyyahların Gözünden İstanbul'da Gündelik Yaşam", **Yabancı Seyyahların Gözünden İstanbul**, İstanbul, İBB Kültür A.Ş., 2020, s. 228-313.

Gökburun, İ.: "Türkiye'nin Demografik Dönüşüm Sürecinde Nüfus Politikalarının Rolü", **Gelecek Vizyonlar Dergisi**, 2020, s. 1-15.

Gökburun, İ., Sertkaya Doğan, Ö.: "İstanbul'un Demografik Dönüşüm Süreci Üzerine Bir İnceleme", **Kent Akademisi**, C.XVI, No:4, 2023, s. 2440-2459.

Göncüoğlu, S. F.: "Su İstanbul/İstanbul Su Medeniyeti", **İstanbul Su Kültürü**, Ed.: M. Gengeç, İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2022, s. 17-62.

Grant, J.: "Osmanlı'nın 'Gerilemesini' Yeniden Düşünmek: Askeri Teknolojinin Yayılması (15. Yüzyıldan 18. Yüzyıla Kadar)", **Recent Period Turkish Studies**, No:19-20, 2011, s. 57-79.

Gregory, Timothy E.: **A History of Byzantium**, 2. bs., Hong Kong, Wiley-Blackwell, 2010.

Günaçan, S., Erdoğan, E.: "Peyzaj Mimarlığı ve Hafıza Mekânları: İstanbul, Tarihi Yarımada Örneği", **Süleyman Demirel Üniversitesi Mimarlık Bilimleri ve Uygulamaları Dergisi**, C.III, No:1, 2018, s. 34-53.

Günal, N.: "Türkiye'de İklimin Doğal Bitki Örtüsü Üzerindeki Etkileri", **Çevrimiçi Tematik Türkoloji Dergisi**, No:1, 2013.

Gündüz, A.: "İstanbul'un Osmanlılar Tarafından Fethi, Türk-İslam ve Avrupa Açısından Önemi", **Karadeniz Araştırmaları**, C.V, No:17, 2008, s. 51-66.

Güneş Ağaoğlu, G.: "İstanbul'da Sanayi Sektörü Gelişiminin Üst Ölçekli Mekânsal Planlar Bağlamında İrdelenmesi", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, 2022.

Güngör, S. S.: "Tarihi Yarımada'daki Roma ve Bizans Dönemi Sarnıçları", **Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi**, C.I, No:2, 2017, s. 37-72.

Hamamcıoğlu, C., Yenen, Z.: "İstanbul Tarihi Yarımada'da Ulaşım Ağı ve Kentsel Hizmet Alanlarının Yer Seçimi Etkileşimi", **Megaron**, C.IV, No:3, 2009, s. 175-190.

Hayır Kanat, M.: "Türkiye'de Ticaret", **Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği**, Ed.: M. Hayır Kanat, Ankara, Nobel Akademik Yayıncılık, 2016, s. 493-506.

Herodotos: **Herodot Tarihi**, Çev. M. Ökmen, Ed. A. Erhat, İstanbul, Remzi Kitabevi, 1973.

İBB: **İstanbul Mikrobölgeleme Projesi Avrupa Yakası**, İstanbul, Deprem Risk Yönetimi ve Kentsel İyileştirme Daire Başkanlığı Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü, 2007.

İBB: **İstanbul İli Beşiktaş-Beyoğlu-Fatih-Kağıthane-Şişli İlçeleri Heyelan Farkındalık Kitapçığı**, İstanbul, Deprem Risk Yönetimi ve Kentsel İyileştirme Daire Başkanlığı Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü, 2020.

İgüs, E.: "Mimaride Ölümün Sonsuz Öznesi Olma: (Deli) Hüsrev Paşa Türbesi", **Art-Sanat**, No:16, 2021, s. 285–328.

İlter, F., Kara Pilehvarian, N.: "Fatih Fevzipaşa Caddesi'nin Açılışı ve İstanbul'un Kentsel Gelişimindeki Yeri", **FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi**, No:11, 2018, s. 263-291.

İnalcık, Halil: "Istanbul: An Islamic City", **Journal of Islamic Studies**, No:1, 1990, s. 1-23.

İnalcık, Halil: **Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300–1600)**, Çev. R. Sezer, İstanbul, YKY, 2003.

İnalcık, Halil: "Tanzimat Nedir?", **Tanzimat: Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu**, Ed.: H. İnalcık, M. Seyitdanlıoğlu, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2008, s. 29-56.

İnalcık, Halil: "Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, C.I, Ed.: Coşkun Yılmaz, (Çevrimiçi) https://istanbultarihi.ist/3-fatih-sultan-mehmedin-istanbulu, 2015.

İnalcık, Halil: **İstanbul Tarihi Araştırmaları / Fetihten Sonra İstanbul'un Yeniden İnşası Bilad-i Selase: Galata, Eyüp, Üsküdar**, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2019.

İnce, G. Ç.: "Sismik Bölgeler ve İstanbul'un Deprem Zararlarının Tahmini", Doktora Tezi, İstanbul, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2005.

İnce, G. Ç.: "Tarihi Yarımada'nın (İstanbul) Yerel Zemin Koşullarının Büyütme Özellikleri ile Jeolojik-Geoteknik Yapısının Karşılaştırılması", **Altıncı Ulusal Deprem Mühendisliği Konferansı**, İstanbul, İnşaat Mühendisleri Odası, 2007, s. 163-172.

İslamoğlu, A.: "Osmanlı Devleti'nde Esnaf Loncaları", **İstanbul Hukuk Mecmuası**, 2017, s. 447-456.

İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi: **Stratejik Çevresel Değerlendirme Kapsam Belirleme Raporu**, İstanbul, İBB, 2020.

İstanbullu Dinçer, F., Çakmak, T. F.: "Seyyahlar Şehri İstanbul ve Tarihi Devinim İçerisinde Bir Kent Görüntüsü", **Journal of Tourismology**, C.I, No:1, 2015, s. 42-55.

Jacoby, D.: "Constantinople as Commercial Transit Center, Tenth to Mid-Fifteenth Century", **Trade in Byzantium, Papers from the Third International Sevgi Gönül Byzantine Studies Symposium**, Ed.: N. Necipoğlu, P. Magdalino, İstanbul, Anamed Koç Universitesi Yayınları, 2016, s. 193-210.

Kadıoğlu, M.: "Muhtemel Marmara Bölgesi (İstanbul) Depremini Tahmin Etmek için Verilerin Güncellenmesi", **Denizcilik Sektörü Olası İstanbul Depremine Hazır Mı?**, İstanbul, İTÜ, 2023, s. 56-83.

Kahraman, Gülçin: "Fenari İsa Camii'nin Osmanlı Arşiv Belgelerindeki XIX. Yüzyıl Onarım Kayıtları", **Fenari Îsa Camii Koruma ve Restorasyon 2013–2018**, Ed.: M. Sav, İstanbul, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, 2021, s. 43-62.

Kahraman, C.: "Haliç Çevresinin Turizm Coğrafyası", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2002.

Kaldjian, P. J.: "Istanbul's Bostans: A Millennium of Market Garden", **Geographical Review**, C.XCIV, No:3, 2010, s. 284–304.

Kana, D.: "İstanbul'da Kentleşme ve Değişim: 'İstanbul'", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, Marmara Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Sinema-TV Anasanat Dalı, 2006.

Kanbak, A.: "İstanbul Yedikule Bostanları: Bir Yerinden Üretim Pratiği", **Yaşam Bilimleri Dergisi**, C.VI, No:1, 2016, s. 166-180.

Kandemir, Zafer: **Osmanlı Yeni Çağı'nda Tarımsal Gelişim: Ziraat, Hasılat, Ticaret**, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2023.

Kanlıcıoğlu, Nur Kübra: "İstanbul'un Tarihi Şehir Dokusunda Ticaret Mekânları: Kapalıçarşı ve Historia AVM Üzerine Karşılaştırmalı Bir İnceleme", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yerel Yönetimler Anabilim Dalı, 2021.

Kant, Immanuel: **Güzellik ve Yücelik Üzerine Gözlemler**, İstanbul, Say Yayınları, 2025.

Kara, C., Türkay, O.: "İstanbul'un Yöresel Lezzetleri ve Gastronomi Kimliğine Katkıları Bakımından İncelenmesi", **Güncel Turizm Araştırmaları Dergisi**, C.VIII, No:1, 2024, s. 108-133.

Karaca, E.: "Arkeolojik Verilere Göre Doğu Trakya Kuzey Yolu", **BELLETEN**, 2020, s. 29-42.

Karakuş, F.: "İstanbul'daki Osmanlı Dönemi Tarihi Su Sistemlerinin İncelenmesi", **Türk Hidrolik Dergisi**, C.III, No:1, 2019, s. 14-30.

Karataşer, B., Öztürk, S.: "Osmanlı Dönemi Ulaşımında Raylı Sistemler Üzerine Bir İnceleme: İstanbul Tramvay Örneği", **Balkan Sosyal Bilimler Dergisi**, C.VII, No:14, 2018, s. 51-59.

Karcıoğlu, Sezgül: "Mekân ve Kültür İlişkisinin İstanbul Atatürk Bulvarı Kesitinde İncelenmesi", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul,

T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, 2013.

Kartal, R. F., Kadirioğlu, F. T., Zünbül, S.: "Kuzey Anadolu Fay Zonunun Kinematiği", **19. Aktif Tektonik Araştırma Grubu Çalıştayı**, Sakarya, Sakarya Üniversitesi Jeofizik Mühendisliği Bölümü, 2015.

Kaya, İ. "Coğrafi Düşüncede Mekân Tartışmaları", **Düşünme Dergisi**, no.4, 2013, s. 34-47.

Kaya, O.: "İstanbul'un Karbonifer Stratigrafisi", **Türkiye Jeoloji Bülteni**, C.XIV, No:2, 1971, s. 143-199.

Kayacan, E.: "Türkiye'nin Nüfus Politikalarındaki Değişimin Kalkınma Planları Üzerinden Değerlendirilmesi", **Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi**, C.XXII, No:54, 2022, s. 107-139.

Kemeç, A.: "Kent Bahçeciliği: Sürdürülebilir Kent Perspektifinden Değerlendirme", **Memleket Siyaset Yönetim (MSY)**, C.XIX, No:42, 2024, s. 279-298.

Kern, L.: **Feminist Şehir**, İstanbul, Sel Yayınları, 2020.

Ketin, İhsan: "Kuzey Anadolu Fayı Hakkında", **Bulletin of the Mineral Research and Exploration**, C.LXXII, No:1, 1969, s. 1-27.

Kıasif, G. Ç.: "İstanbul'daki Endüstriyel Miras Yapılarının Kültürel Amaçlı Yeniden İşlevlendirilmesinin Kent Turizmi Açısından Önemi", **Journal of Humanities and Tourism Research**, C.XV, No:2, 2015, s. 214-232.

Kiper, N.: "Osmanlı İstanbul'unda Kentsel Mekânın Değişim Süreci", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, C.I, Ed.: Coşkun Yılmaz, İstanbul, Türkiye Diyanet Vakfı İSAM, 2015.

Kiraz Ekşi, Leyla Suri, Şeyma.: "Eminönü Hanlar Bölgesi'nin Tarihsel Süreç İçinde Gelişimi", **Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi**, No:50, 2023, s. 121-133.

Kislinger, E.: "Neorion and Prosphorion: The Old Harbours on the Golden Horn", **Byzanz zwischen Orient und Okzident**, No:24, 2021, s. 133-139.

Kocabaş, Ufuk: "The Yenikapı Byzantine-Era Shipwrecks, Istanbul, Turkey: a preliminary report and inventory of the 27 wrecks studied by Istanbul Uniersity", **International Journal of Nautical Archaeology**, C.XLIV, No:1, 2015, s. 5-38.

Kocabaş, Ufuk, Başaran, Sait: "Theodosius Limanı'ndan Yenikapı Batıklarına", **Colloquium Anatolicum**, C.VII, 2008.

Koç, Y.: "Osmanlı Dönemi İstanbul Nüfus Tarihi", **Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi**, C.VIII, No:16, 2010, s. 171-199.

Koçu, Reşad Ekrem: **Tarihte İstanbul Esnafı**, Ankara, Doğan Kitap, 2002.

Koldemir, B., Kahraman, C.: "Ulaşım ve Ticaret Coğrafyası Açısından İstanbul Limanları", **Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi**, C.XIX, No:76, 2020, s. 1931-1949.

Koncagül, M., Erdem Dülger, N., Yinanç, A: "Dünyada ve Marmara Denizi'nde Müsilaj Oluşumu ve Etkileri", **European Journal of Engineering and Applied Sciences**, C.V, No:2, 2022, s. 73-79.

Köksal, T. Gül, Ahunbay, Zeynep: "İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri", **İTÜdergisi/a: Mimarlık, Planlama, Tasarım**, C.V, No:2, 2006, s. 125-136.

Krautheimer, Richard: **Three Christian Capitals: Topography and Politics**, California, University of California, 1983.

Kuban, Doğan: "İstanbul'un tarihi Yapısı", **Mimarlık**, C.VIII, No:5, 1970, s. 25-48.

Kuban, Doğan: **İstanbul Bir Kent Tarihi- Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul**, İstanbul, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, 1996.

Kuban, Doğan: **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, C.II, İstanbul, Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı, 1994.

Kurt, E., Şehitoğlu, Y.: "Erken Cumhuriyet Dönemi Türk Savunma Sanayi Fabrikaları (1923 – 1950)", **Yıldız Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, C.VII, No:1, 2023, s. 39–48.

Kurt, M., Kuzucu, K., Çakır, B., Demir, K.: "19. Yüzyılda Osmanlı Sanayileşmesi Sürecinde Kurulan Devlet Fabrikaları: Bir Envanter Çalışması", **OTAM**, No:40, 2016, s. 245-277.

Küçük, E., Kubat, A. S.: "Tarihi Kent Dokularında Morfolojik Bölgeleri Belirlemek: Tarihi Yarımada – Aksaray Örneği", **Türkiye Kentsel Morfoloji Sempozyumu: Temel Yaklaşımlar ve Teknikler**, Mersin, Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı, 2015, s. 274-294.

Külcü, R.: "Sanayi Devriminden 1700 Yıl Önce Yapılmış Erken Bir Keşif: Heron'un Buhar Türbini (Aerolipie)", **Akademia Sosyal Bilimler Dergisi**, C.II, No:1, 2016, s. 32-39.

Kvale, S., Brinkmann, S.: **InterViews: Learning the craft of qualitative research interviewing**, 2. bs., Sage, 2009.

Larnach, Matthew John: "All roads lead to Constantinople: Exploring the Via Militaris in the medieval Balkans, 600-1204", Doktora Tezi, Sydney, The University of Sydney Faculty of Arts and Social Sciences School of Literature Art and Media The Medieval and Early Modern Centre, 2016.

Leaf, W.: "Trade Routes and Constantinople", **The Annual of the British School at Athens**, No:18, 1912, s. 301-313.

Lefebvre, H.: **Mekânın Üretimi**, İstanbul, Sel Yayıncılık, 2014.

Llyod, G.: **Erkek Akıl: Batı Felsefesinde 'Erkek' ve 'Kadın'**, İstanbul, Ayrıntı Yayınları, 2021.

Lom, N., Ülgen, S. C., Sakınç, M., Şengör, A. M.: "Geology and stratigraphy of Istanbul region", **Geodiversitas**, C.XXXVIII, No:2, 2016, s. 175-195.

Lordoğlu, N.: "Byzantion ve Kalkhedon'un Şehircilik Açısından İncelenmesi: Kuruluşlarından Roma İmparatorluk Dönemi'ne Kadar", **Cedrus**, No:7, 2019, s. 169-194.

Lozanova-Stantcheva, V.: "The Rise of Byzantion: Between the Orient and the Occident", ***Drinovsky Sbornik***, No:13, 2020, s. 9-17.

Mackenzi, S., Foord, J. McDowell, L.: "Women's Place: Women's Space", **The Royal Geographical Society**, C.XII, No:1, 1980, s. 47-51.

Macrides, R.: "The New Constantine and the New Constantinople – 1261?", **Byzantine and Modern Greek Studies**, C.VI, No:1, 1980, s. 13-41.

Maguire, H.: "Gardens and Parks in Constantinople", **Dumbarton Oaks Papers**, No:54, 2000, s. 251-264.

Mango, Cyril: **Byzantium: the empire of New Rome**, London, Weidenfeld and Nicolson, 1980.

Mango, Cyril: "The Shoreline of Constantinople In The Fourth Century", **Byzantine Constantinople: Monuments, Topography and Everyday Life**, Ed.: Nevra Necipoğlu, Leiden, Koninklijke Brill NV, 2001, s. 17-28.

Mango, M. M.: "The Commercial Map of Constantinople", **Dumbarton Oaks Papers**, No:54, 2000, s. 189-207.

Mamikoğlu,Necati Güvenç: **Türkiye'nin Ağaçları ve Çalıları**, İstanbul, Kırmızı Kedi Yayınevi, 2007.

Maniatis, G. C.: "The Guild-Organized Banking Services Sector in Constantinople (10th-12th Centuries)", **Byzantion**, No:78, 2008, s. 368-403.

Massey, D.: **Space, Place, and Gender**, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2001.

Mavridis, Dimitrios, G., I. Vatalis, Konstantinos: "Products and markets - The activities of the imperial guilds of Constantinople", **Procedia Economics and Finance**, C.XXIV, 2015, s. 376–385.

McDowell, L.: "Space, place and gender relations: Part I. Feminist empiricism and the geography of social relations." **Progress in Human Geography**, C.XVII, No:2, 1993, s. 157-179.

Meriç, Ü.: **Seyyahların Aynasında Şehirlerin Sultanı İstanbul**, İstanbul, Albaraka, 2020.

Millingen, A. V.: **Byzantine Constantinople: The Walls of the City and Adjoining Historical Sites**, London, Harvard College Library, 1899.

Miroğlu, Gülşah: "Kentlere Feminist Coğrafya Perspektifinden Bakmak", **Ege Coğrafya Dergisi**, C.XXVII, No:2, 2018, s. 183-194.

Monk, Janice, Hanson, Susan: "On Not Excluding Half of the Human in Human Geography", **Professional Geographer**, C.XXXIV, No:1, 1982, s. 11-23.

Müftüoğlu, A. E.: "Marmara Denizi Haliç ve Körfezleri'nin Hidrodinamik Yapısı", Doktora Tezi, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, 2008.

Nair, G.: "İstanbul'un Tarihi Korularının Değerlendirilmesi", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2006.

Nowell, L. S., Norris, J. M., White, D. E., Moules, N. J.: "Thematic analysis: Striving to meet the trustworthiness criteria", **International Journal of Qualitative Methods**, No:16, 2017, s. 1-13.

Ortaylı, İlber: "İstanbul'da Tarihi Yaşamak", **Şehir ve Kültür İstanbul**, Ed.: Ahmet Emre Bilgili, İstanbul, Profil Yayıncılık, 2015.

Ortaylı, İlber: **İstanbul'dan Sayfalar**, İstanbul, Kronik Yayınları, 2024.

Ortaylı, İlber: **Doğu'nun ve Batı'nın Efendisi: Fatih Sultan Mehmed**, İstanbul, Kronik, 2025.

Ölmez, M.: "İstanbul Tarihi Yarımada Bölgesi'nin Geçmişten Günümüze Tarihi Alanları ve Ekonomisi", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, T.C. İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı, 2021.

Önem, B.: "The Golden Horn: Potentials on Touristic and Cultural Identity", **46th Congress of the European Regional Science Association (ERSA)**, Volos, 2006.

Önem, B., Kılınçaslan, İ.: "Haliç bölgesinde çevre algılama ve kentsel kimlik", **İTÜdergisi/a mimarlık, planlama ve tasarım**, C.IV, No:1, 2005, s. 115-125.

Öngören, H.: "Fatih İlçesinin Turizm Coğrafyası", Yüksek Lisans Tezi, Erzurum, T.C. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı, 2016.

Öngören, H., Zaman, M.: "Kültürel Miras Kaynaklarının Turistlerin Tutum ve Değerlendirmelerine Etkisi Üzerine Bir Araştırma: Tarihi Yarımada Örneği", **Journal of Humanities and Tourism Research**, C.XII, No:1, 2022, s. 1-21.

Özbilgen, E.: **Bütün Yönleriyle Osmanlı Adab-ı Osmaniyye**, İstanbul, İz Yayıncılık, 2014.

Özcan, C.: "Interpretation and Presentation of the Byzantine Cultural Heritage at Sultanahmet in Istanbul", Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Middle East Technical University The Graduate School of Natural and Applied Sciences, 2019.

Özçakı, M.: "İstanbul Kapalıçarşı'nın Kentle Kurduğu İlişki ve Günümüz İçin Öneriler", **Yakın Mimarlık Dergisi**, C.IV, No:2, 2021, s. 90-113.

Özçilingir, O.: "Büyükçekmece-Gürpınar Yerleşim Alanı Zemin Sınıfı - Şev Duraylılığı İlişkisi", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2018.

Özdemir, M.: "Türkiye'de Turizmin Başlaması: Osmanlı'da Sanayileşme Çabaları: Sergi-İ Umum-İ Osmanî (1863 İstanbul Uluslararası Sergisi)", **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, C.XXII, No:1, 2011, s. 87-90.

Özgüç, Nazmiye: **Kadınların Coğrafyası**, İstanbul, Çantay Kitabevi, 1998.

Özgül, N., Üner, K., Akmeşe, İ., Bilgin, İ., Kokuz, R., Özcan, İ. v.d.: **İstanbul İl Alanının Genel Jeoloji Özellikleri**, İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü, 2005.

Öztürk, M. Z., Çetinkaya, G., Aydın, S.: "Köppen-Geiger İklim Sınıflandırmasına Göre Türkiye'nin İklim Tipleri", **Coğrafya Dergisi**, No:35, 2017, s. 17-27.

Özyurt, M., Kara Pilehvarian, N.: "Urban Structure of Constantinople as a Christian Capital", **GRID - Mimarlık Planlama ve Tasarım Dergisi**, C.I, No:2, 2018, s. 139-176.

Patton, M. Q.: **Qualitative research and evaluation methods**, 4. bs., Sage, 2015.

Payaslı, V.: "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Milli Kimliğin ve Ulus Devletin İnşasında Tarihin Görselleştirilmesi", **Journal of History Studies**, C.X, No:9, 2018, s. 245-273.

Peel, M. C., Finlayson, B. L., McMahon, T. A.: "Updated world map of the Koppen-Geiger climate classification", **Hydrology and Earth System Science**, No:11, 2007, s. 1633–1644.

Perihan, M., Aşur, F.: "Tarihi Kentsel Peyzaj ve Kent Kimliği İlişkisi", **Kent Akademisi**, C. XIII, No:1, 2020, s. 163-175.

Plumwood, V.: **Feminizm ve Doğaya Hükmetmek**, İstanbul, Metis Yayınları, 2023.

Poland, B.: "Transcription quality", **Qualitative Inquiry**, C.I, No:13, 1995, s. 290–310.

Rebuffat, R.: "Via militaris", **Societe d'Etudes Latines de Bruxelles**, C.XLVI, No:1, 1987, s. 52-67.

Resmi Gazete: “Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun”, **Resmi Gazete**, (Çevrimiçi) [https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2008/03/20080322m11.htm](https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2008/03/20080322m1-1.htm), 22 Mart 2008.

Resmî Gazete: “Eski Başbakanlardan Adnan Menderes ve Eski Bakanlardan Fatin Rüştü Zorlu ile Hasan Polatkan'ın İmralı'da Bulunan Mezarlarının Nakli ve İsimlerinin Bazı Tesislere Verilmesi Hakkında Kanun”, **Resmî Gazete**, Sayı: 19479, 06.06.1987.

Rousseau, Jean-Jacques: **Émile**, Çev. Yaşar Avunç, İstanbul, Türkiye İş Bankası Yayınları, 2025.

Said, Edward: “Orientalism”, **Georgia Review**, C.XXXI, No:1, 1977, s. 162-206.

Saral, E., E. Malkoç: “Erken Cumhuriyet Döneminde İstanbul’da Turizm Etkinlikleri ve Turizmi Geliştirme Çabaları (1923-1938)”, **XVIII. Türk Tarih Kongresi**, Ankara, Hacettepe Üniversitesi, 2018, s. 315-365.

Sayın, N., Akbaşlı, S.: “İstanbul'un Tarihi Alanları-1985”, **Türkiye'nin UNESCO Değerleri ve Turizm Potansiyeli**, Ed.: A. Karaman, A. Ateş, K. Sayın, Konya, Eğitim Yayınevi, 2019, s. 21-39.

Sel Dikçınar, B., Yazgan, A.: “Tarihsel Süreç İçinde Tarihi Yarımada Göçleri ve Etkileri”, **mimar.ist**, No:71, 2021, s. 65-73.

Sertkaya Doğan, Ö., Gökburun, İ.: "İstanbul'da Köyden Mahalleye Evrilen Yerleşmeler", **Coğrafya Dergisi**, No:39, 2019, s. 73-87.

Sertkaya Doğan, Ö., Köse, M.: "Nüfus Politikaları Bağlamında Türkiye Nüfusunun Demografik Dönüşümü, Yapısal Değişimi ve Geleceği", **Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, No:248, 2022.

Sevim, F.: "Cumhuriyetin Kuruluş Döneminde Ekonomi Politikaları", **Enternasyonal Sosyalizm**, No:11, 2022, s. 105-109.

Seyitdanlıoğlu, Mehmet: "Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii (1839-1876)", **Tarih Araştırmaları Dergisi**, 2009, s. 53-69.

Shopov, A., Han, A.: "Osmanlı Istanbul'unda Kent Içi Tarımsal Toprak Kullanımı ve Dönüşümleri: Yedikule Bostanları", **Toplumsal Tarih**, No:236, 2013, s. 34-38.

Smith, Neil: **Eşitsiz Gelişim: Doğa, Sermaye ve Mekanın Üretimi,** İstanbul, Sel Yayınları, 2021.

Soja, E. W.: **Postmodern Coğrafyalar: Eleştirel Toplumsal Teoride Mekanın Yeniden İleri Sürülmesi**, İstanbul, Sel Yayıncılık, 2017.

Solduk, B. B.: "Sürdürülebilir Kentsel Gelişmenin Sağlanması Açısından Kentsel Tarımın Rolü, 'İstanbul Metropoliten Alan' Örneği", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama, 2010.

Soyluer, S.: "Osmanlı Devleti'nde Ağır Sanayi Yatırımlarına Bir Örnek: Yalı Köşkü Demir ve Makine Fabrikası", **Osmanlı Bilimi Araştırmaları**, C.XVIII, No:2, 2017, s. 1-23.

Şabudak, Ö.: "Osmanlı'dan Günümüze Hanlar Bölgesi'nin Mimari ve İktisadi Dönüşümü", **Turkish Studies**, C.IX, No:1, 2014, s. 509-520.

Şahin, C.: "İstanbul'un Cumhuriyet Dönemi Mekânsal Gelişimi", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, C.I, Ed.: Coşkun Yılmaz, İstanbul, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Araştırmaları Merkezi, 2015, s. 456-477.

Şahin, C.: "İstanbul'un İlçeleri", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, C.III, İstanbul, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Araştırmaları Merkezi, 2015, s. 246-324.

Şahin, Güven, Kahraman, Mustafa: "Kent İçi Tarım Uygulamalarında Dünyanın En Eski Örneği: Yedikule Bostanları", **Turkish Studies-Social**, C.XVI, No:1, 2021, s. 341-360.

Şahin, M.: "İstanbul Fatih İlçesi Zemin Özelliklerinin İncelenmesi", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2008.

Şahin, M.: "17-18. Yüzyılda İstanbul'un Gümrük ve Ticareti Üzerine Bir Değerlendirme", **Enderun Dergisi**, C.V, No:1, 2021, s. 22-38.

Şehir Hatları "Tersane-i Amire", Şehir Hatları, (Çevrimiçi) https://sehirhatlari.istanbul/tr/sirketi-hayriye/tersanei-amire-396, 12 Şubat 2025.

Şenel, S., Ekinci, A.: "19. Yüzyıl Osmanlı İstanbul'unda Sokak: Yapı ve Değişim", **Bingöl Araştırmaları Dergisi**, C.VIII, No:1, 2021, s. 101-118.

Şenol, C.: "Türkiye'de Meydana Gelen Büyük Depremlerin Yerleşme ve Demografik Yapı Üzerindeki Etkileri (1927-2020)", **Uluslararası Sosyal Bilimler Akademi Dergisi**, C.IV, No:4, 2020, s. 621-644.

Şenol, Derya, Karmaz, Elif: "Mekânın Zaman, Beden ve Cinsiyet ile Etkileşimi Üzerine Bir Değerlendirme", **Abant Kültürel Araştırmalar Dergisi**, C.V, No:10, 2020, s. 1-12.

T.C. İçişleri Bakanlığı: "İstanbul'da 8 İlçede Yeni Yabancı Kaydı Yapılmayacak", **T.C. İçişleri Bakanlığı**, (Çevrimiçi) https://www.icisleri.gov.tr/istanbulda-8-ilcede-yeni-yabanci-kaydi-yapilmayacak, 8 Ekim 2022.

T.C. Resmi Gazete: **Resmi Gazete**, (Çevrimiçi) https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/1499.pdf, 21 Mayıs 1930.

Teall, J. L.: "The Byzantine Agricultural Tradition", **Dumbarton Oaks Papers**, No:25, 1971, s. 33-59.

Tekeli, İlhan: "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü", **Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu**, Ed.: H. İnalcık, M. Seyitdanlıoğlu, Ankara, Phoenix Yayınları, 2006, s. 363-374.

Tekeli, İlhan: **Toplu Eserler 9: İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009.

Tekeli, İlhan: **İstanbul'un Planlamasının ve Gelişmesinin Öyküsü**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2013.

Tekeş, A., Cürebal, İ.: "Arazi Kullanımı ile Yükselti ve Eğim Özellikleri Arasındaki İlişkinin Analizi: Şehzadeler (Manisa) İlçesi", **Turkish Studies - Social Sciences**, C.XIV, No:4, 2019, s. 1-19.

Tepe, Ahmet Cemil: "Tarihi Gülhane Parkı Yenileme Çalışmaları ve Kullanıcı Memnuniyeti", Yüksek Lisans Tezi, Bartın, Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2010.

Tırnakçı, A., Aklıbaşında, M.: "Doğal Bitki Türlerinin Kentsel Alanlardaki Bitkisel Tasarımlarda Kullanımı", **Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi**, C. XXIV, *No:*1, 2023, s.167-177.

Tuna, Korkut: "İstanbul'un Sosyolojik Dönüşümü", **Şehir ve Kültür: İstanbul**, Ed.: Ahmet Emre Bilgili, İstanbul, Profil Yayıncılık, 2015.

Tuncer, Selda: "Disiplinler Ötesi Bir Yaklaşım Olarak Feminist Coğrafya", **Eleştirel Beşerî Coğrafya: Toplum, Mekân, Coğrafya**, Ed.: M. A. Toprak, İstanbul, Bağlam Yayınları, 2022, s. 118-141.

Tuncer, Selda: "Beşerî Coğrafyaya Feminist İtirazlar", **Fe Dergi: Feminist Eleştiri**, C.IV, No:1, 2012, s. 11-20.

Tümertekin, E., Özgüç, N.: **Beşerî Coğrafya İnsan, Kültür, Mekân**, İstanbul, Çantay Kitabevi, 2014.

Türkoğlu, İ., Sayın, E.: "Via Egnatia Üzerinde Yer Alan Hebdomon'un (Bakırköy) Kentsel Arkeoloji Perspektifinden Değerlendirilmesi", **Kültürel Miras Araştırmaları**, C.III, No:1, 2022, s. 1-16.

Uğur, A., Aliağaoğlu, A.: **Şehir Coğrafyası**, Ankara, Nobel Yayınları, 2024.

Uğuryol, D., Uğuryol, M.: "İstanbul'un Büyüme ve Dönüşüm Sorunlarının Tarihi Su Yapıları Üzerindeki Olumsuz Etkileri", **Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi**, C.XXI, No:81, 2022, s. 206-228.

Ural, Ayşe Gülçin: "Heterotopik Bir Mekân: Tophane-i Amire Kültür ve Sanat Merkezi", **Mimarlık ve Yaşam Dergisi**, C.IV, No:1, 2019, s. 79-91.

Uysal, A.: "İstanbul'un Avrupa Yakası'nda İETT Ulaşımı", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı, 2009.

Uzun, M. C., Afşar, B.: "Osmanlı Ekonomisinin Temel Unsurlarının Ekonomik Yaklaşımlar Çerçevesinde Değerlendirilmesi", **Karatay Sosyal Araştırmalar Dergisi**, No:3, 2019, s. 54-93.

Ürekli, Fatma: "Osmanlı Döneminde İstanbul'da Meydana Gelen Âfetlere İlişkin Literatür", **Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi**, C.VIII, No:16, 2010, s. 101-130.

Van Millingen, A.: **Byzantine Constantinople, The Walls of the City and Adjoining**, London, Harvard College Library, 1899.

Yenigül, S. B.: "Büyükşehirlerde Tarımsal Alanların Korunmasında Kentsel Tarım ve Yerel Yönetimlerin Rolü", **MEGARON**, C.XI, No:2, 2016, s. 291-299.

Yetişkin Kubilay, Ayşe: "Hayallerin ve Duyguların Ozanı: Alphonse de Lamartine (1790-1869)", **Yabancı Seyyahların Gözünden İstanbul**, Ed.: Saro Dadyan, İstanbul, İBB Kültür A.Ş., 2021, s. 316-347.

Yıldırım, K.: "Osmanlı İstanbul'unda Sanayi", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, C.VI, Ed.: Coşkun Yılmaz, İstanbul, İslam Araştırmaları Merkezi Türkiye Diyanet Vakfı, 2015, s. 210-218.

Yıldırım, Nahit: "Konstantinopolis Hipodromu", Yüksek Lisans Tezi, Konya, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Arkeoloji Anabilim Dalı Klasik Arkeoloji, 2013.

Yıldızcan, C.: "İstanbul'da Kent Tarımını Tartışmak: Sermaye ve Topluluk", **Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, No:3, 2024, s. 761-774.

Yılmaz, Coşkun: "İstanbul'un İktisadi Tarihi Cumhuriyet Dönemi: Sanayi-Ticaret-Finans", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, C.VI, Ed.: Coşkun Yılmaz, İstanbul, İSAM, 2015, s. 296-337.

Yılmaz, İ.: "Osmanlı'da Turizmin Doğuşu ve Gelişimi", **Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C.XXIII, No:3, 2021, s. 1149-1158.

Yücel, Erdem: **Dünden Bugüne İstanbul'un Tarihi Yarımadası**, İstanbul, İstanbul Kültür ve Sanat Ürünleri A.Ş., 2021.

Yüksel Oktay, E.: "Türkiye'de Cumhuriyet'in İlanından Günümüze Uygulanan Nüfus Politikaları", **Yalova Sosyal Bilimler Dergisi**, No:7, 2014, s. 31-53.

Yüksel, A.: "At, Araba ve Kaza: Osmanlı Cephesinden İstanbul'un Trafik Çilesi (1860-1890)", **BELLETEN**, C.LXXXVIII, No:311, 2024, s. 231-266.

Yüzer, A. Ş., Giritlioğlu, C.: "Sanayi Alanları Yeni Düzenleme Stratejileri- İstanbul Örneği", **İTÜdergisi/a Mimarlık, Planlama, Tasarım**, C.II, No:1, 2003, s. 119-127.

Zayım, Merve, Bayartan, Mehmet, Kahraman, Mustafa: "Değişen Turizm Algısında Kamp/Karavan Turizmi: Demre Örneği", **Coğrafya Dergisi**, No:45, 2022, s. 215-227.

Zelinsky, Wilbur, Monk, Janice, Hanson, Susan: "Women and Geography: A Review and Prospectus", **Progress in Human Geography**, C.VI, No:3, 1982, s. 317-366.

EKLER

EK 1: Sosyal ve Beşerî Bilimler Araştırmaları Etik Kurulu Bilgilendirilmiş Gönüllü Onam Formu

Sizi İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü öğretim üyesi Prof. Dr. Mesut DOĞAN danışmanlığında Deniz ÖZEN tarafından gerçekleştirilen "Fatih İlçesinin Mekânsal Dinamikleri Işığında Kadınların Kent Deneyimleri" başlıklı araştırmaya davet ediyoruz. Araştırmada sizden tahminen 20-25 dakika ayırmanız istenmektedir. Araştırmaya toplam 30 kişi katılacaktır. Bu çalışmanın amacı, Fatih ilçesinde yaşayan kadınların kent deneyimlerini toplumsal cinsiyet perspektifinden kapsamlı bir şekilde incelemek ve farklı boyutlarını ortaya çıkarmaktır. Araştırma kapsamında yarı yapılandırılmış mülakat yöntemiyle toplanacak dijital sesli ve yazılı veriler, şifreli bir hard diskte güvenli şekilde saklanacak; yalnızca araştırmacı erişebilecektir. Çalışmada toplanacak veriler projenin tamamlanmasından sonra 31/01/2027 tarihinde, kaydedildiği şifreli hard diskten silinerek imha edilecektir. Bu çalışmaya katılmak tamamen **gönüllülük** esasına dayanmaktadır. Çalışmanın amacına ulaşması için sizden beklenen, kimsenin baskısı veya telkini altında olmadan, size en uygun gelen cevapları içtenlikle verecek şekilde cevaplamanızdır. Bu formu okuyup onaylamanız, araştırmaya katılmayı kabul ettiğiniz anlamına gelecektir. Ancak, çalışmaya katılmama veya katıldıktan sonra herhangi bir anda çalışmayı bırakma hakkına da sahipsiniz. Bu çalışmadan elde edilecek bilgiler tamamen araştırma amacı ile kullanılacak olup kişisel bilgileriniz **gizli tutulacaktır**; ancak verileriniz yayın amacı ile kullanılabilir. İletişim bilgileriniz ise izninize bağlı olarak ve farklı araştırmacıların sizinle iletişime geçebilmesi için "ortak katılımcı havuzuna" aktarılabilir. Eğer araştırmanın amacı ile ilgili verilen bu bilgiler dışında şimdi veya sonra daha fazla bilgiye ihtiyaç duyarsanız Deniz ÖZEN isimli araştırmacıya şimdi sorabilir veya …… e-posta adresi ve 0545…. numaralı telefondan ulaşabilirsiniz.

Araştırma tamamlandığında genel/size özel sonuçların sizinle paylaşılmasını istiyorsanız lütfen araştırmacıya iletiniz.

Yürütücünün Adı-Soyadı

Deniz ÖZEN

İmzası:

(Varsa) Akademik Danışmanın Adı-Soyadı

Mesut Doğan

İmzası:

Yukarıda yer alan ve araştırmadan önce katılımcıya verilmesi gereken bilgileri okudum ve katılmam istenen çalışmanın kapsamını ve amacını, gönüllü olarak üzerime düşen sorumlulukları anladım. Çalışma hakkında yazılı ve sözlü açıklama aşağıda adı belirtilen araştırmacı/araştırmacılar tarafından yapıldı. Bana, çalışmanın muhtemel riskleri ve faydaları sözlü olarak da anlatıldı. Kişisel bilgilerimin özenle korunacağı konusunda yeterli güven verildi.

Bu koşullarda söz konusu araştırmaya kendi isteğimle, hiçbir baskı ve telkin olmaksızın katılmayı kabul ediyorum.

Katılımcının:

Adı-

Soyadı:.....

.....

İmzası:

İletişim Bilgileri:

e-posta: Telefon:

İletişim bilgilerimin diğer araştırmacıların benimle iletişime geçebilmesi için "ortak araştırma havuzuna" aktarılmasını; kabul ediyorum kabul etmiyorum (lütfen uygun seçeneği işaretleyiniz)

Velayet veya Vesayet Altında Bulunanlar İçin;

Veli veya Vasisinin

Adı-

Soyadı:.....

.....

İmzası: Araştırmacının

Adı-

Soyadı:.....

.....

İmzası:

Şahidin:

Adı-

Soyadı:.....

.....

İmzası:

EK 2: Demografik Bilgi Formu

1. Yaşınız nedir?
2. Eğitim durumunuz nedir? (İlkokul, Ortaokul, Lise, Lisans, Lisansüstü vb.)
3. Medeni durumunuz nedir?
4. Çalışıyor musunuz? Eğer cevabınız evet ise, mesleğiniz nedir?

EK 3: Yarı Yapılandırılmış Mülakat Soruları

1. Fatih ilçesinde hangi mahallede ikamet ediyorsunuz? Bu mahallede doğup büyüdünüz mü yoksa sonradan mı taşındınız?
2. Genel olarak Fatih'te kendinizi nasıl hissediyorsunuz? (Endişe, korku, rahatlık, mutluluk, öfke vb.)
3. Günlük yaşamınızda Fatih'te en çok vakit geçirdiğiniz yerler nereler? Neden bu mekanları tercih ediyorsunuz?
4. Fatih'teki park, meydan, ana cadde gibi çeşitli kamusal alanlarda bulunduğunuzda kendinizi genellikle nasıl hissediyorsunuz? Hangi alanlarda daha rahat ya da daha güvensiz hissediyorsunuz?
5. Fatih'te bazı kişilerin (cinsiyet fark etmeksizin) belirli kamusal veya özel alanları sizden daha rahat, huzurlu veya güvende hissederek kullandığını düşündüğünüz oluyor mu? Eğer cevabınız evetse, sizce bu farklılık neyden kaynaklanıyor olabilir (örneğin toplumsal cinsiyet, kültürel normlar ya da kişisel deneyimler vb.)?
6. İlçede ulaşımınızı genellikle nasıl sağlıyorsunuz? (Yürüyerek, toplu taşıma, vb.) Bu tercihlerinizin nedenleri nelerdir?
7. Fatih'te günün farklı saatleri (örneğin gece geç saatler) veya ortamın durumu (örneğin çok kalabalık veya çok tenha olması) günlük aktivitelerinizi ve bu sıradaki duygu durumunuzu (rahatlık, tedirginlik vb.) etkiler mi? Nasıl?

8. Genel olarak Fatih'te kendinizi ne kadar güvende hissediyorsunuz? Kadınlar açısından özellikle dikkat edilmesi gerektiğini düşündüğünüz bölgeler/mahalleler var mı? Eğer varsa neden?

9. Fatih'te, günlük yaşamda kendinizi daha rahat ve güvende hissetmek için aldığınız kişisel önlemler var mı? Varsa bunlar neler? (Örneğin, bir arkadaşla seyahat etmek, belirli saatlerde kullanmamak, belirli güzergâhları tercih etmek, kıyafet seçimi vb.)

10. Fatih'in kadınlar için yaşanabilir, güvenli, kapsayıcı bir yer olması için daha fazla destek verilmesi gerektiğini düşünüyor musunuz? Eğer cevabınız evetse, bu konuda kimlerin ne tür adımlar atması gerektiğini düşünüyorsunuz?

11. Son olarak, Fatih'te bir kadın olarak kent deneyiminize dair eklemek veya özellikle vurgulamak istediğiniz başka bir şey var mı?