

ARAŞTIRMA MAKALESİ/RESEARCH ARTICLE

# Sarnıç temalı kültür rotası oluşturulması; İstanbul Tarihi Yarımadası Örneği

## *Cistern-themed cultural route; The case of Istanbul Historical Peninsula*

Mustafa Yağız Fırat<sup>1</sup> 

Adem Erdem Erbaş<sup>2</sup> 

1 Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Türkiye, e-mail: yagizfiratt@gmail.com

2 Prof. Dr., Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Türkiye, e-mail: erdem.erbas@msgsu.edu.tr

### Öz

Doğal ve kültürel miras öğelerinin olumsuz etkilere maruz kaldığı günümüzde hem yerel hem de küresel anlamda kültürel miras öğelerinin gelecek nesillere sağlıklı bir biçimde aktarılması, kent planlama gündeminde önemli bir meseledir. Bu nedenle kültürel miras öğelerinin sürdürülebilir bir biçimde korunması ve gelecek nesillere aktarılabilmesi için kültür rotası kavramı önemli bir planlama aracı olarak ortaya çıkmaktadır. Kültürel mirasın bir rota kurgusu içinde oluşturulması hedefi, hem kültürel miras öğelerinin korunması için hem de alternatif ve bilinçli bir turizm hareketinin oluşması açısından önemlidir.

İstanbul, çeşitli tarihsel dönemlere ait miras öğelerini bünyesinde barındırmaktadır. Bu nedenle kültürel miras öğesi açısından zengin olan bu şehirde, bir kültür rotası kurgulamasının hem mirasın korunması hem de mirasın gelecek nesillere aktarılabilmesi için önemli bir yanı bulunmaktadır. İstanbul Tarihi Yarımada'da bugüne kadar herhangi bir kültür rotası kurgulanmadığından ve düzenlenen rotaların daha çok bir gezi rotası niteliği bulunduğu, konuya kültür rotası oluşturma çerçevesinden bakılmasının önemi büyüktür. İstanbul Tarihi Yarımadası çeşitli dönemlere ait, özellikle içme suyu teminine yönelik miras öğeleri açısından zengin bir alandır.

Bu nedenle, bu çalışmada, İstanbul Tarihi Yarımada'da bulunan su mirası öğelerinden açık ve kapalı sarnıçlar kültür rotası oluşturma potansiyeli yönüyle, CBS analizlerine dayalı bir saha çalışması kapsamında incelenmiş ve değerlendirilmiştir. Günlük hayatta görünürlüğü azalmış bu su mirası öğelerine yönelik hem mekânsal planlamada görünürlüğünün artırılması hem de sürdürülebilir biçimde korunarak gelecek nesillere aktarılması hedeflenmiştir. Araştırmanın en önemli bulgusu, İstanbul Tarihi Yarımada'da açık ve kapalı sarnıçların su mirasına yönelik bir kültür rotası kapsamında değerlendirilebileceğidir. Buna göre sarnıç temalı kültür rotasının oluşturulması hem

Citation/Atıf: FIRAT, M.Y. & ERBAŞ, A.E. (2023). Sarnıç temalı kültür rotası oluşturulması; İstanbul Tarihi Yarımadası Örneği. *Journal of Awareness*. 8(1): 89-103, DOI: 10.26809/joa.1906

Corresponding Author/ Sorumlu Yazar:  
Mustafa Yağız Fırat  
E-mail: yagizfiratt@gmail.com



Bu çalışma, Creative Commons Atıf 4.0 Uluslararası Lisansı ile lisanslanmıştır.  
This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

miras koruma çalışmaları hem de mekânsal planlama çalışmalarında, su mirası öğelerinin sürdürülebilir bir biçimde görünürlüğü artırılması ve korunarak gelecek kuşaklara aktarılması için bir fırsatı oluşturacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Miras Koruma, Su Mirası, Sarnıçlar, Kültür Rotası, CBS

## ABSTRACT

Today, when natural and cultural heritage elements are exposed to negative effects, transferring cultural heritage elements to future generations in a healthy way, both locally and globally, is an important issue in the urban planning agenda. For this reason, the concept of cultural route emerges as an important planning tool in order to protect cultural heritage elements in a sustainable way and to transfer them to future generations. The goal of creating cultural heritage within a route setup is important both for the conservation of cultural heritage elements and for the formation of an alternative and sustainable tourism movement.

Istanbul contains heritage items from various historical periods. For this reason, in this city, which is rich in cultural heritage elements, the construction of a cultural route has an important aspect both for the conservation of the heritage and for the transfer of the heritage to future generations. Since no cultural route has been constructed in the Historical Peninsula until now and the routes organized have the characteristics of a tour route, it is of great importance to look at the subject from the perspective of creating a cultural route. Istanbul Historical Peninsula is an area rich in heritage items belonging to various periods, especially for fresh water supply. In this study, open and closed cisterns, which are among the water heritage elements in the Istanbul Historic Peninsula, were examined and evaluated within the scope of a field study based on GIS analyses in terms of their potential to create a cultural route. It is aimed to increase the visibility of these water heritage elements, whose visibility has decreased in daily life, in spatial planning and to transfer them to future generations by protecting them in a sustainable way.

As a result, the most important finding of the research is that the open and closed cisterns in the Historical Peninsula of Istanbul can be evaluated within the scope of a cultural route for water heritage. Accordingly, the creation of a cistern-themed cultural route will create an opportunity to increase the visibility of water heritage elements in a sustainable way and to transfer them to future generations, both in heritage conservation studies and spatial planning studies.

**Keywords:** Heritage Conservation, Water Heritage, Cistern, Cultural Route, GIS

## 1. GİRİŞ

Kültürel miras öğeleri, bir toplumun eski, önemli ve korumaya değer olarak gördüğü yerleri, nesnelere ve uygulamaları içerir. Kültürel miras; yapılar, anıtlar, manzaralar, kitaplar, sanat eserleri gibi somut kültürel miras öğeleri ile folklor, gelenek-görenekler ve dil gibi somut olmayan kültürel miras öğelerini ve kültürel açıdan önemli manzaralar ve biyolojik çeşitlilik dahil doğal miras öğelerinden oluşmaktadır (URL-1).

Kültürel mirasın geleceğe yönelik sürdürülebilir bir biçimde korunması ve aktarılması eylemi, günümüzde önem kazanmış koruma planlaması konularından birisidir. Özellikle artan nüfus, düzensiz kentleşme ve kitlesel turizm hareketleri kültürel miras öğelerini yıpratıcı unsurların başında gelmektedir. Bu nedenle kültürel mirasın korunması için uluslararası düzeyde UNESCO Birleşmiş Milletler Eğitim,

Bilim ve Kültür Örgütü, ICOMOS Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi, BM Birleşmiş Milletler gibi uluslararası kurum veya kuruluşların yanında ulusal düzeyde Kültür ve Turizm Bakanlığı, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ve belediyeler gibi yerel kurum veya kuruluşlar çeşitli çalışmalar yürütmektedir.

Bu kapsamda kültürel mirasın korunmasında kültür rotaları oluşturulması önemli bir planlama aracı olarak karşımıza çıkmaktadır. Kültür rotaları oluşturulurken ilk öncelikli hedef, tema bağlamında seçilen kültürel miras öğelerinin sürdürülebilir biçimde korunması ve gelecek kuşaklara aktarılmasıdır. Sonraki hedefler ise bilinçli turizm hareketleri ve kültürel mirasın korunarak çevresine pozitif etkide bulunması ile ilişkilidir. Kültür rotası, tarihin belirli dönemlerine tanıklık eden kültürel miras öğelerinin (arkeolojik miras, endüstriyel miras, anıtsal miras vb.) bir ulaşım

rotası dahilinde nasıl kurgulanabileceğine dair bir rehber oluşturulmasıdır.

UNESCO'nun 1993 yılında Avrupalı hacıların hac yolu olarak kabul edilen "Santiago de Compostela" Hac Yolları'nı dünya miras listesine almasıyla beraber kültürel mirasa dayalı güzergâh/rota oluşturulması düşünülmeye başlanmıştır. 1997 senesinde Avrupa Kültür Rotaları Enstitüsü kurulmasıyla beraber 1998 senesinde ICOMOS Kültür Rotaları Komitesi kurulmuştur (Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı, 2015). ICOMOS Kültür Rotaları Komitesi ve Avrupa Kültür Rotaları Enstitüsü'nün kurulmasındaki amaç kültür rotalarının varlığının gün yüzüne çıkartılması ve kültür rotası üzerinde bulunan kültürel mirasın sürdürülebilir biçimde korunmasını sağlamaktır. 2005 yılında kültür rotaları, ana miras başlıklarından biri olarak kabul edilmiştir. Kültür rotalarının UNESCO tarafından ana miras başlığı olarak kabul edilmesinden sonra ICOMOS 2008 yılında ICOMOS Kültür Rotaları Bildirgesi'ni yayımlamıştır (Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı, 2015).

Çeşitli kültürel miras öğeleri doğrudan su ile ilgilidir. Temiz içme suyu temini, tüm insanlık tarihi için çok önemli bir meseledir. Su olmadan hiçbir insan yaşamı ve medeniyetinin var olması mümkün değildir. Ayrıca su, tarih boyunca çeşitli zorluklarla başa çıkmada temel bir rol oynamıştır. Çeşitli kültürel miras öğeleri doğrudan su ile ilgilidir. Örnek olarak, su temin sistemleri, taşkın koruma yapıları, barajlar ve su çarkları, su değirmenleri, su yolları, sulama sistemleri gibi birimler verilebilir (Hein, 2020).

Bu nedenle, bu çalışmada, İstanbul Tarihi Yarımada'da bulunan su mirası öğelerinden açık ve kapalı sarnıçların, saha çalışmaları kapsamında CBS analizlerine dayalı bir sistem içerisinde, kültür rotası oluşturması potansiyeli incelenmiş ve değerlendirilmiştir. Günlük hayatta görünürlüğü azalmış bu su mirası öğelerine yönelik hem mekânsal planlamada görünürlüğünün artırılması hem de sürdürülebilir biçimde korunarak gelecek nesillere aktarılması hedeflenmiştir.

## 2. MATERYAL & YÖNTEM

Çalışmada tarihi kent dokusunun görünür kılması, su mirası kapsamında sahip olunan kültürel mirasın sürdürülebilirliğinin sağlanması ve gelecek kuşaklara aktarılması amaçlanmıştır. Özellikle İstanbul'un sahip olduğu kültürel katmanlar ve bu katmanlara ait zenginlik, çalışmayı daha da ilgi çekici kılmaktadır. İstanbul'un barındırdığı çeşitli kültürel katmanlar ile tarihsel katmanların bir bütün olarak okunması amaçlanmıştır. Roma, Doğu Roma, Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyeti dönemlerine ait su mirasının bir bütün olarak incelenmesi de İstanbul'un sahip olduğu kültürel katmanların, bir kültür rotası etrafında düzenlenmesine yardımcı olacaktır.

Yapılan bu çalışmada, ele alınan sarnıçların, coğrafi bilgi sistemleri kullanılarak dönemsel olarak yerleri işaretlenmiş, tematik olarak haritalanmış, coğrafi bilgi sistemleri uygulamalarında işlenmiş ve kültür rotası oluşturma potansiyeli yönüyle değerlendirilmiştir. Yapılan çalışmalarda öncelikle mekânsal veriler üretilerek, tematik haritalar düzenlenmiştir. Her bir harita için ayrı veritabanı oluşturulduktan sonra, sonuç ürün için coğrafi bilgi sistemlerinde "Service Route" komutu kullanılarak, miras öğeleri arasındaki mesafeleri optimize ederek bir kültür rotası önerisi oluşturulmuştur. Komuta girdi sunulan su mirası öğeleri ve diğer kültürel miras öğeleri coğrafi bilgi sistemlerinde noktasal biçimde tanımlanmıştır. Coğrafi bilgi sistemlerinde rota önerisi oluşturulurken rotanın en kısa uzunlukta ve su sistemleri ile yakın çevresini kapsayacak biçimde oluşturulması hedeflenmiştir. Ham olarak elde edilen CBS çıktıları, bölgenin sahip olduğu arazi kullanım yapısı, topoğrafyası ve morfolojik yapısı dikkate alınarak "Overlay Mapping" yöntemiyle çakıştırılmıştır. Bu kapsamda sonuç olarak sarnıç temalı bir kültür rotasını oluşturan farklı alt gezi rotaları elde edilmiştir.

### 2.1. Materyal

İstanbul Tarihi Yarımada'da (Bkz. Şekil 1.) sarnıç temalı kültür rotası oluşturma çalışması bölümlerinde literatür taraması ile ilgili olarak;

- Yükseköğretim Kurulu Başkanlığı Tez Merkezi'nde yayımlanan lisansüstü tezler,

- UNESCO, ICOMOS, BM gibi uluslararası kuruluşların kültürel mirasa yönelik rapor ve çalışmaları,
- ÇEKÜL Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı'nın hazırlamış olduğu kültür rotaları rehberi,
- Konu ile ilgili yayımlanmış dergiler, internet siteleri, sempozyum ve konferans bildirileri başta olmak üzere ilgili literatür taramasından faydalanılmıştır.

Şekil 1. İstanbul Tarihi Yarımada'nın hava fotoğrafı



(URL-2)

Çalışma alanının kültür rotası bileşenleri kapsamında saha analizinin yapılmasında;

- 2018 yılına ait Tarihi Yarımada arazi kullanım haritası,
- Environmental Systems Research Institute (ESRI) tarafından elde edilen Tarihi Yarımada'ya ait topografya verileri,
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından oluşturulan ve Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı İmar Planına altlık olarak kullanılan somut kültürel mirasa ait verilerden faydalanılmıştır.

## 2.2. Yöntem

İstanbul Tarihi Yarımada'da yapılan çalışmada, kültür rotasının belirlenmesi için mevcut sarnıç-

lara dair literatür bilgisi ile sahadan elde edilen veriler toplanmıştır. Bilgi toplama aşamasının yanında, saha çalışmasında yerinde yapılan gözlemlerde kültür rotası kapsamında değerlendirilebilecek açık ve kapalı sarnıçların konumları, özellikleri ve yakın çevre kullanımına dair mevcut durumları incelenmiştir. Bu aşama sonucunda sarnıçlara ve kültür rotasına hizmet edecek şekilde dijital bir veritabanı oluşturulmuş ve oluşturulan veritabanı coğrafi bilgi sistemlerine aktararak çalışmalar için altlık hazırlanmıştır.

Elde edilen sonuçlar neticesinde analiz aşamasına geçilmiş ve bu aşamada tematik haritalar elde edilmiştir. Başta CBS olmak üzere planlamadaki bilişim teknolojileri kullanılarak sarnıçlara ve kültür rotasına ait veriler tasnif edilmiş ve çeşitli haritalara dönüştürülmüştür. Sarnıçların incelenmesi sırasında, çalışma bölgesine dair tarihi haritalar ve imar planları çalışma kapsamında karşılaştırılmış ve bir bütün olarak değerlendirilmiştir.

## 3. KÜLTÜREL MİRAS OLGUSU

Kültürel miras, geçmiş dönemlerde oluşturularak günümüze kadar gelen, doğal ve kültürel çevreyi kapsayan, korunarak gelecek nesillere aktarılması gereken, evrensel değerlere sahip olduğuna inanılan, yaratıcı insan aklının ürünü olması, insanlık tarihinin belirli bir dönemini temsil etmesi ve geleneğe tanıklık etmesi gibi kriterleri olan tarihi eserler için kullanılmaktadır (URL-3). UNESCO tarafından 16 Kasım 1972 tarihinde kabul edilen Dünya Kültürel Mirası Sözleşmesi'ne göre kültürel miras üç sınıfta ele alınmaktadır. İlk kültürel miras sınıfı anıt eserlerdir. Bu sınıfta tarih, sanat veya bilim açısından evrensel değere sahip mimari eserler, heykeller ve resimler, arkeolojik eserler, kitabeler ve mağaralar gibi birimler yer almaktadır. İkinci kültürel miras sınıfını, yapı toplulukları oluşturmaktadır. Mimari veya kentsel mekan üzerindeki yeri sebebi ile tarih, sanat veya bilim açısından istisnai evrensel değere sahip tekil yapı veya yapılar bütününe bulunduğu eserler bu sınıfta yer almaktadır. Üçüncü ve son sınıfını ise sitler oluşturmaktadır. Tarihsel, estetik veya antropolojik açılarından istisnai evrensel değeri sahip olan insan üretimi eserler ya da doğa ile insanın ortak üretimi olan eserler ve arkeolojik sitlerin yer

aldığı evrensel eserler bu sınıfta yer almaktadır.

ICOMOS kültürel miras kavramını değerlendirirken kültürel mirasın doğal ve kültürel çevreye olan etkisinden bahsetmektedir. Çeşitli ulusal veya yerel kimliği olan ve uzun tarihi gelişim süreçlerini anlatan, çağdaş yaşamın bir parçası olan peyzajlar, tarihi alanlar, sitler ve yapıları çevrelerin yanı sıra, biyolojik çeşitlilik, koleksiyonlar, geçmişte kalan ve süregelen kültürel uygulamalar, bilgi ve yaşam deneyimleri içeren evrensel değerler ICOMOS tarafından kültürel miras olarak nitelendirilmiştir (ICOMOS, 1999, p. 1).

Dünya Kültürel Mirası Sözleşmesi'ne göre dünyada 1154 adet miras alanı ilan edilmiştir. Bu miras alanlarından 897 tanesi kültürel, 218 tanesi doğal ve 39 tanesi hem doğal hem de kültürel miraslardır (URL-2). Türkiye'de ise 17 tanesi kültürel, 2 tanesi hem doğal hem de kültürel olmak üzere toplam 19 tane miras alanı bulunmaktadır.

### 3.1. Kültür Rotaları, Oluşturulma Amaçları ve Sınıflandırma Biçimleri

Kültür rotaları, eski dönemlerde ekonomik, sosyal, ticari, inanç ve askeri vb. fonksiyonlara hizmet etmiş rotaların günümüzde yeniden kurgulanmasıyla oluşturulmaktadır. Kültür rotalarının, kültürel mirasın korunup sürdürülebilir bir biçimde geleceğe taşınması ile günümüzdeki kullanım amaçları arasında bir uyumun sağlanmasına hizmet edecek bir niteliğe sahip olduğu, bu yöndeki gelişmelere iyi bir altyapı sunduğu söylenebilir.

Kültür rotaları, günümüzde değişmekte olan turizm anlayışı ve boş zamanları değerlendirme tercihleri nedeniyle ortaya çıkmıştır. Özellikle kültür rotasındaki amacın sadece turistik anlamda yollar oluşturmaktan ziyade, kurgulanacak rota üzerindeki öğeleri tanıtır ve yeniden kullanılabilir hale getirmesi (Durusoy, 2013) bu amaçla paralellik göstermektedir.

Kültür rotaları oluşturulurken bazı temel bileşenler bulunmaktadır. Temel bileşenler somut ve somut olmayan öğeler içermektedir. Bunlar tarihi kentte bulunabilecek geleneksel ve o yere has kentsel dokular, antik kentlerde bulunan arkeolojik kalıntılar ile eski ritüeller ve mekanları, kırsal bölgelerde bulunabilecek geleneksel

yaşam ve üretim yerleri, bir coğrafyada bulunan geleneksel yaşam öğeleri, kent ve kırdaki bulunabilecek tekil tarihi yapılar ile flora, fauna başta olmak üzere doğal çevreye ilişkin özel farklılık sunan alanların bulunduğu yerler kültür rotalarının bileşenleri olarak söylenebilir. Bir kültür rotası oluşturulurken temel bileşenlerden sadece birisi esas alınabileceği gibi birkaç bileşenin birleşmesi sonucunda da oluşabilir (Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı, 2015, p. 13).

Özellikle endüstri devrimi ve nüfus artışı sonrasında artan kentleşme baskısı ve bunun yanında kırdan kente göç hareketleri kültürel ve doğal mirası tehdit etmektedir. Bu unsurlar neticesinde her geçen zaman daha kırılgan hale gelmeye başlayan kültürel ve doğal mirası korumak da bir o kadar zorlaşmaktadır. Özellikle miras koruma ile kentleşme ve turizm baskısı ilişkisi günümüzde koruma planlamasının en çok tartışılan konularının başında gelmektedir. Kültürel turizm olarak sunulan ve kitle turizmine doğru evrilen değişimler sürdürülebilir bir turizm elde etmede çeşitli sorunlar oluşturmaktadır. (Erbaş, 2018).

Bu noktada, birleştirici yapıları sayesinde kültür rotaları, kültürel ve doğal mirası bir bütün olarak korumak adına kolaylaştırıcı bir araç olarak görülmektedir (Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı, 2015, p. 23). Kültür rotalarında tasarlanan işlemlerin kültürel ve doğal miras açısından bütüncül yaklaşımı desteklediği düşünüldüğünden bu yaklaşım aynı zamanda içinde bulunduğu çevreye katma değer sağlamaktadır. Kültür rotalarının, içeriğinde tekil bir yapıdan ziyade o yapı ve çevresinin kapsamlı bir yerleşim sistemi içinde ele alınması sayesinde anlam kazanan bir olgu olduğu söylenebilir:

Yukarıdaki açıklamaların ışığında kültür rotalarının taşınması gereken başlıca amaçlar aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

- I. Doğal ve kültürel mirası bütüncül biçimde korumak ve tanıtmak,
- II. Tekil miras öğesinden başlayarak bölgesel kimliğin algılanmasını sağlamak,
- III. Kırsal yerleşimlere özgü değerleri tanıtmak,

IV. Geleneksel üretim gibi unutulmaya meyilli değerlerin ekonomik potansiyelini harekete geçirecek projeleri geliştirmek,

V. Yeni nesil turizm deneyimi geliştirmek,

VI. Tarihi kent merkezleri, arkeolojik alanlar gibi yerlerde turizm baskısını azaltmak,

VII. Bölgesel yatırım ve kalkınmaya yardımcı olmak,

VIII. Yerel paydaşlar arasındaki işbirliğini oluşturmak,

IX. Yerel düzeyde koruma bilincinde farkındalık sağlamak (Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı, 2015, p. 24)

Kültür rotaları oluşturulurken belirli kriterler bulunmaktadır. Kültür rotaları oluşturulurken ölçek, kapsam ve amaçlara göre hareket edilir. Kültür rotalarının oluşturulmasının yanı sıra oluşturulan rotaların paydaşları, kullanıcıları, zaman ve mekân kurgusu, ilgi ve repütasyon gibi faktörler düzenlenmesi hedeflenen rotaların oluşturulmasına çok büyük etki ederler.

Kurgulanma biçimleri ve işlevlerine göre kültür rotaları iki ana gruba ayrılmaktadır. İlk kültür rotası oluşturma grubu, tarihin belirli evresinde kullanılmış güzergahlar iken diğer bir kültür rotası oluşturma sınıfı, tarihin herhangi bir evresinde kullanılmamasına rağmen günümüzde belirli bir tema etrafında kurgulanan rotalardır. Tarihin herhangi bir döneminde kullanılmış rotaların içinde ticaret yolları, kutsal yollar, göç yolları ve askeri güzergahlar bulunurken, tarihin herhangi bir evresinde kullanılmamasına rağmen günümüzde belirli bir tema etrafında kurgulanan rotalara örnek olarak tarihsel rotalar, tarihsel ve doğal rotalar ve doğal rotalar örnekverilebilir (Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı, 2015, p. 16).

Tarihin herhangi bir döneminde kullanılmış rotalara örnek olarak "İpek Yolu", "Baharat Yolu" ve "Kral Yolu" verilebilir. İpek Yolu, Baharat Yolu ve Kral Yolu gibi yollar, coğrafi keşiflere kadar ticaret, bilgi alışverişi, göç ve savaş gibi nedenlerle insan hareketliliğe ev sahipliği yapmış ve kültürler ve medeniyetler için etkileşim yaratmış rotalardır. Tarihin herhangi bir döne-

minde kullanılmış İpek Yolu ve Baharat Yolu gibi yolların yanında Evliya Çelebi'nin seyahatlerinin temasında oluşan ya da Kanuni Sultan Süleyman'ın 1529 yılındaki I. Viyana Kuşatması sırasında İstanbul'dan Viyana'ya kadar gittiği güzergahın temasında oluşturulan dini ve askeri rotalar da bulunmaktadır (Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı, 2015). 2009 yılında kurgulanmaya başlanan Sultanlar Yolu'nun İstanbul ile Viyana arasında kültürel köprü olma misyonu bulunmaktadır ve 9 ülkeden geçmesi planlanmaktadır (Özer, 2018, p. 35).

Tarihin herhangi bir evresinde kullanılmamasına rağmen günümüzde belirli bir tema etrafında kurgulanan rotalara örnek olarak ise "Avrupa Mozart Rotası", "Don Kişot Yolu" ve "Likya Yolu" söylenebilir. Avrupa Mozart Rotası, Don Kişot Yolu ve Likya Yolu gibi rotaların günümüzde kurgulanmasının sebepleri olarak kurgulanan güzergah ve etrafında bulunan öğelerin bir sistem içerisinde pozitif yönde etkilenirken miras öğelerinin korunması, sürdürülebilir turizmin ve kalkınmanın oluşturulması söylenebilir. (Bkz. Şekil 2.) Wolfgang Amadeus Mozart'ın 1762'den 1791'e kadar yaptığı yolculukların ve yazışmaların tamamı belgelenmiş ve bunun neticesinde 2004 yılında rota oluşturulmuştur. 10 ülke ve 200'den fazla bölgeyi kapsayan rotada sanatsal, kültürel, eğitimsel ve akademik faaliyetler için onlarca fırsat bulunurken rotada saraylar, meydanlar, bahçeler, hanlar ve oteller, konser salonları ve opera binaları, şehirler, kiliseler ve manzaralar gibi öğeler bulunmaktadır. (URL-6) Kurgulanan rotalardaki diğer bir örnek Don Kişot Rotası'nda hem kültürel miras hem de doğal peyzaj öğeleri bulunmaktadır. 2007 yılında içindeki kültürel miras öğelerinin yanı sıra İspanya'da bulunan köy yerleşimleri ve Don Kişot'un savaştığı yer değirmenleri bulunmaktadır (Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı, 2015, p. 21). Buradan hareketle anlaşılacağı üzere kültür rotaları kültürel miras öğelerinin yanında kırsal alanlarda da etkili olabilecek bir sistem kurgusu önerisidir. Kırsal alanda kurgulanacak kültür rotalarında yürüyüş parkurları, tırmanış etapları, bisiklet güzergahları, rafting gibi etkinlikler kültür rotasının temasına göre rotaya entegre edilebilecek sistem parçalarıdır (Bkz. Şekil 3).

Şekil 2. Avrupa Mozart Rotası'nın Güzergahı



(URL-5)

Şekil 3. Biçimlerine göre kültür rotaları ve örnekleri

Kültür Rotaları		
Tarihin Belirli Evresinde Kullanılmış Rotalar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ticaret Yolları</li> <li>Askeri Yollar</li> <li>Kutsal Yollar</li> <li>Göç Yolları</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>İpek Yolu</li> <li>Baharat Yolu</li> <li>İstiklal Yolu</li> <li>Haçlı Yolu</li> </ul>
	Tarihi kişiliklerin güzergahları	<ul style="list-style-type: none"> <li>Büyük İskender Yolu</li> <li>Evliya Çelebi Yolu</li> </ul>
Günümüzde Belirli Bir Tema Etrafında Kurgulanan Rotalar	Tarihsel rotalar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gotik Mirası Rotası</li> <li>Mozart Rotası</li> </ul>
	Tarihsel ve doğal rotalar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hitit Yolu</li> <li>Don Kişot Rotası</li> <li>Likya Yolu</li> </ul>
	Doğal rotalar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yenice Ormanları</li> <li>Yürüyüş Parkurları</li> </ul>

**Kaynak:** ÇEKÜL, Kültür Rotaları Hazırlama Rehberi kullanılarak geliştirilmiştir.

Türkiye’de kültür rotalarının gelişimine bakıldığında 1999 yılında Likya Yolu ve 2004 yılında St. Paul Yolu’nun kullanıma açılmasıyla başlamıştır. (Durusoy, 2013, p. 17) İlerleyen yıllarda Kültür Rotaları Derneği gibi sivil toplum kuruluşlarının da kurulmuştur. 2012 yılına gelindiğinde Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın teşviği neticesinde Kültür Rotaları Derneği kurulmuştur (URL-4). Kültür Rotaları Derneği tarafından önerilen ve kültür rotası olabilecek güzergahlar belirlemiştir (Bkz Şekil 4).

Şekil 4. Kültür Rotaları Derneği tarafından önerilen ve kültür rotası olabilecek güzergahlar



**Kaynak:** ÇEKÜL, Kültür Rotaları Hazırlama Rehberi kullanılarak geliştirilmiştir.

#### 4. SU MİRASI ve KÜLTÜR ROTASI İLİŞKİSİ

İnsanlığın varoluşundan itibaren su çok önemli bir kaynak olmuştur. Öyle ki ilk çağlardan itibaren yerleşim yerleri temiz içme suyu kaynaklarının yakınında konumlanmıştır. Tarih boyunca suya hakim olma ve kullanma önemli bir konu olmuştur. Bu konuda insanlar gerekirse başka medeniyetler ya da ülkelerle savaşmıştır. İlk etapta göçebe yaşayan insanların yerleşik hayata geçişinde su kaynakları ve bu kaynaklara hakimiyet önemli bir yer tutmaktadır. Fırat ve Dicle Nehirleri arasında kalan ve “Bereketli Hilal” olarak adlandırılan bölge başta olmak üzere Anadolu, Mezopotamya ve Nil Deltası gibi yerler insanlığın su ile olan ilişkisinin başlangıcı olarak söylenebilir (Kurtuluş, 2021, p. 1).

Özellikle İstanbul gibi temiz içme suyu kaynakları yakınına kurulmamış şehirlerde suyu kullanma, suyu taşıma, suyu temin etme gibi konular teknik açıdan önemli yer tutmaktadır (Kayra, 1990), (Aysel, 2008). Suyun kaynağından itibaren başlayan yolculukta suyun yaşam birimleri kadar gelişi ve şehir içindeki dağıtım aşaması ele alındığında belirli su birimleri bulunmaktadır. İlk sınıfta su taşıma birimlerinden birisi olan su kemerleri örnek olarak verilebilir. Diğer sınıf ise suyun gündelik kullanımına yönelik su dağıtım birimleridir. Bunlar maslak, taksim, su terazisi,

çeşme, hamam, sarnıç ve su kuyusu gibi yapılar-  
dır.

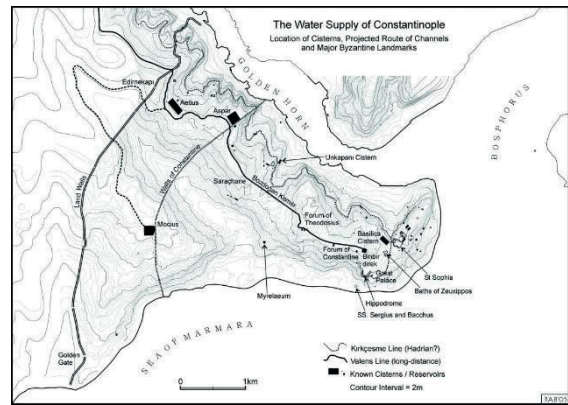
#### 4.1. İstanbul'da Su Yolları ve Mekânsal Geliş- me

Su yolları, temiz su kaynağından çeşme, ha-  
mam gibi gündelik su dağıtım birimlerine suyu  
taşıyan yapılardır. Özellikle İstanbul'un tarihi  
merkezi gibi akarsu ve temiz su kaynağı baki-  
mından yetersiz yerleşimlerde, çevre bölgelerde  
bulunan temiz kaynak suyunun kente taşınması  
için su yolları ve su kemerleri inşa edilmiştir. Üç  
tarafı denizlerle çevrili şehirde dik yamaçların  
denize inmesi nedeniyle, yağmur sularının top-  
lanmasının da zor olduğu; bu nedenle, "Byzan-  
tium" için su yolu sistemlerinin gerekli olduğu  
düşünülmektedir (Tezcan, 1990, p. 187).

Suya olan gereksinim ve şehrin coğrafi özellik-  
leri göz önüne alındığında İstanbul için su yolu  
inşa etmek zorunlu bir hal almıştır. İstanbul için  
bilinen ilk su yolu, şehir kurulmadan yaklaşık  
üç asır önce, Roma imparatoru Hadrianus tara-  
fından yaptırılan Hadrian su kemeridir ve diğer  
bir imparator olan Konstantinos döneminde de  
Hadrianus tarafından yapılan su yolu geliştiri-  
lmıştır (Tezcan, 1990, p. 187). Şehrin ikinci su  
yolu ise Roma İmparatorluğu'nun ikiye bölünüp  
İstanbulun Doğu Roma İmparatorluğu'nun yeni  
başkenti olduğunda ve kentteki nüfus artışı ne-  
deniyle İmparator Valentinianus tarafından yap-  
tırılan Valens su kemeridir (Müller-Wiener, 2007,  
p. 271). İmparator I. Iustinianus döneminde  
İstanbul'da su ile ilgili sorunlar olmuş lakin  
imparator bu konu ile pek alakalı olmamıştır  
(Prokopios, 2008, p. 112). İmparator II. Iustina-  
nus döneminde büyük bir deprem gerçekleşmiş  
ve deprem neticesinde su kemerinin zarar gören  
kısımları onarılmıştır (Önlü, 2010, p. 9). Son-  
ralarda su kemeri iki kere onarım görmüştür.  
Bunlardan ilki Avarlar'ın 626 yılında İstanbul'u  
kuşatması sırasında zarar gören kısımların İm-  
parator V. Konstantinos tarafından 8. yüzyılda  
gerçekleştirilirken diğeri ise 1019 yılında İm-  
parator II. Basileos tarafından yapılmıştır (Mül-  
ler-Wiener, 2007, p. 271). Şehnaz (2010), çeşitli  
kaynakların karşılaştırmasını yapmış ve Hadri-  
an ile Valens su kemerlerinin çeşitli kaynaklarda  
aynı olup olamayacağını incelemiştir. Mango'ya  
(1995) göre İmparator Valentinianus, Hadrian

Su Kemerini onarmıştır lakin Paschale'e (1989)  
göre Valens ve Hadrian Su Kemerleri birbirinden  
farklı iki yapıdır. Ayrıca İmparator Hadrianus  
tarafından yaptırılan Hadrian Su Kemerini, Belg-  
rad Ormanı tarafından Yeretaban Sarnıcı'na su  
taşıması için inşa edilmiş olsa da bu olayın ger-  
çekleşip gerçekleşmediğine dair kesin bir bilgi  
yoktur. Bununla birlikte bu döneme ait önemli  
bir su sistemi Tarihi Yarımada içinde şekillenme-  
ye başlamıştır (Bkz Şekil 5).

Şekil 5. Bizans İstanbul'undaki Topografya ve Su  
Kanallarının Planı



(Crow, 2012)

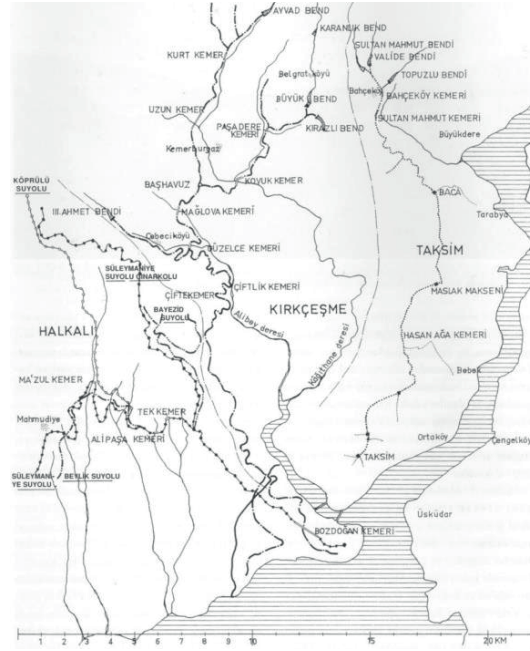
Valens Su Kemerini, 1453 yılında Osmanlı İmpa-  
ratorluğu'nun Doğu Roma İmparatorluğu'nu yı-  
kıp İstanbul'u fethetmesi ile şehirde bulunan su  
yolları yeniden ele alınmış olup Osmanlı Sultanı  
Fatih Sultan Mehmed'in yaptırdığı Topkapı Sa-  
rayı'na su temini için kullanılmıştır. 1509 yılında  
gerçekleşen İstanbul depreminde hasar gören  
su hatları, padişahlardan II. Bayezid ve Kanuni  
Sultan Süleyman dönemlerinde onarılmıştır. Ka-  
nuni Sultan Süleyman döneminde, 1536 yılında  
gerçekleşen onarım çalışmasına ait resmî bel-  
geler bulunurken bu çalışmaların amacı olarak  
Bayezid Camii, Şehzade Camii ve Süleymaniye  
Camii gibi o dönemde yapılmış külliyelerin su  
ihtiyacını gidermek olarak söylenebilir (Mül-  
ler-Wiener, 2007, p. 271). Kanuni Sultan Süley-  
man, mevcut su hatlarının onarımının yanında  
1554-1565 yılları arasında dönemin saray mimarı  
olan Mimar Sinan'a yeni bir su yolu şebekesi  
yaptırmıştır ve bu su yolu şebekesinin bir kısmı  
1559 yılında kullanım halindedir (Müller-Wie-  
ner, 2007, p. 514). Bu su yolu "Kırk Çeşme" ola-  
rak adlandırılmıştır.



1563 yılında şehirde gerçekleşen bir fırtına neticesinde Mağlova Kemerı, Uzun Kemer ve Kovuk Kemerı hasar görmüştür. Bend Kemerı, Uzun Kemer ve eskiden bilinen adıyla Iustinianos Kemerı, şimdiki adıyla Mağlova Kemerı ve Güzelce Kemer yapıları 16. yüzyılda Mimar Sinan'ın yaptığı yapılar olarak söylenebilir. 16. yüzyıldan sonra gelişen imkanlar neticesinde su yolları camiler, hamamlar ve çeşmeler gibi gündelik hayatta doğrudan kullanılan su yapılarına bağlanmıştır.

16. yüzyılın sonu 17. yüzyılın başına gelindiğinde Sultan II. Osman döneminde, mevcutta bulunan su yollarının onarımı gerçekleştirilmiş ve Kemerburgaz tarafında yeni bir su toplama havuzu ile yeni bendler inşa edilmiştir (Müller-Wiener, 2007, p. 514). İlerleyen zamanlarda, 17. yüzyılın sonu 18. yüzyılın başlangıcında, sırasıyla Sultan II. Mustafa ve Sultan III. Ahmed dönemlerinde su yolu onarımdan geçmiştir. Sultan I. Mahmud döneminde, 1730 yılında ise mevcuttaki su yollarına oranla daha büyük ve geniş bir su yolu inşa edilmiştir. I. Mahmud tarafından yaptırılan su kemerı sayesinde İstanbul'un kuzeyinde yer alan Bahçeköy bölgesinden Haliç'in kuzey bölgesinde kalan yerleşimlere su temini sağlanmıştır (Müller-Wiener, 2007, p. 516). Burada bahsi geçen yerleşim bölgeleri Kasımpaşa, Galata, Fındıklı ve Beşiktaş gibi semtlerken bu bölgelere su getiren su yolu "Taksim Su Yolu" olarak adlandırılmıştır. Sultan III. Ahmed döneminde Belgrad Ormanları tarafında yeni bendler inşa edilmiştir. 1722 yılında Sultan III. Ahmed'in yeni bendlerinin yapımından 44 sene sonra, 1766 yılında Sultan III. Mustafa Ayvad Bendi'ni inşa ettirmiştir ve bu sayede Kırk Çeşme Su Kemerı İstanbul'un daha aşağı rakımda kalan bölgelerinin de su ihtiyaçlarını karşılamaya başlamıştır (Müller-Wiener, 2007, p. 516) (Bkz. Şekil 6).

Şekil 6. Osmanlı Döneminde İstanbul'daki Su Yolu Sistemleri



(Müller-Wiener, 2007, p. 515)

Artan nüfus ve nüfusa bağlı ihtiyaçların artması ile dönemsel tahribatlar sonucu 19. yüzyılda bazı su yolları zarar görmüş ve zirve performanslarından uzaklaşmışlardır. Batılılaşma yönünde reformları ile öne çıkan Sultan II. Mahmud döneminde su yönetimi için bir nezaret kurulmuş ve suya bağlı eski kurumsal yapı ile birleştirilmiştir. 19. yüzyılın ortalarında İstanbul iyiden iyiye büyümüş ve kentteki yeni yerleşim bölgelerinde su sorunları yaşanmıştır. Bu dönemde kentin yeni bölgelerinde oluşan su sıkıntılarının üstesinden gelebilmek adına yeni fikirler ortaya atılmıştır ve 1874 yılından itibaren özel bir şirket, Terkos Gölü'nden şehre su getirmesi için bir su bağlantısı planlamış ve inşa etmiştir (Müller-Wiener, 2007, p. 516). Bu su yolunun dönemin siyasi akımlarına uygun olduğu, yani Avrupai örneklerin baz alındığı söylenebilir.

#### 4.2. Su Mirası olarak Sarnıçlar

Zaman içinde ilerleyen teknolojik imkanlar neticesinde, suyu depolamak için insanlar sarnıç olarak adlandırılan yapıları inşa etmeye başlamışlardır. Sarnıçlar su depolamak için yapılmış depo anlamına gelmektedir. Sarnıçlar, genellikle zemin kotununun altı kazılarak etrafının taş veya tuğla gibi materyallerle örülmesiyle inşa edilir.

Aynı zamanda sarnıçlarda, su naklinin kolay olması açısından ağız kısmında bir adet taş bilezik bulunmaktadır.

Dünyadaki en eski sarnıç örnekleri Peru-Nazca-Cantayo ve Hindistan'da Pavurallakonda Bheemili bölgelerinde görülmektedir (Güngör, 2017). İstanbul'a bakılacak olunursa inşa edilen su yolları, özellikle 5. yüzyıldan sonra sarnıçlarla bağlanmıştır (Müller-Wiener, 2007, p. 278). Bu sayede yağmur yağdığına elde edilen veya su kaynağından şehre su yolu aracılığı ile gelen suyun depolanması için bir yöntem ortaya çıkmıştır.

İstanbul, çok eski bir kent olduğundan dolayı çok katmanlı bir kültürel mirasa sahiptir. Roma, Doğu Roma, Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyeti dönemlerine ait hem fiziksel hem de kültürel katmanları bulunduran İstanbul'da, insanların gündelik yaşantısındaki ihtiyaçlarını giderebilmek için su ve suya erişim konuları önem taşımaktadır. Özellikle temiz su kaynakları bakımından yetersiz olan tarihi merkezi besleyebilmek için çevre yerlerde bulunan temiz suyun taşınması gerekmiştir. Su yolları aracılığı ile taşınan suyun depolanmasına yönelik olarak açık ve kapalı olmak üzere çeşitli sarnıçlar inşa edilmiştir.

Günümüzde İstanbul'da bulunan sarnıçların net sayısı hakkında kesin bir bilgi bulunmamakla birlikte (Altuğ, 2013, p. 47) pek çok sarnıç örneğinin günümüze gelen zamanda yıkıldığı veya atıl duruma geçtiği görülmektedir. Yıkılma ve atıl durumda beklemenin yanında günümüzde sarnıçların çoğunda su depolama işlevi görülmektedir.

İmparator Valentinianus'un yaptırdığı Valens Su Kemerini bittikten sonra şehirde 5 tane açık ve kapalı sarnıç inşa edilmiştir (Önlü, 2010, p. 15). Crow (2008) İnşa edilmiş su kemerlerine ek olarak açık ve kapalı sarnıçların yapılmasında artan kent nüfusu ve şehrin maruz kaldığı kuşatmaların etkili olabileceğini belirtmiştir.

Güngör (2017), İstanbul Tarihi Yarımada'da 4 tanesi açık, 179 tanesi kapalı olmak üzere İstanbul'da toplam 183 tane sarnıcın bulunduğunu belirtmiştir. İstanbul Tarihi Yarımada'da tespit edilmiş sarnıçların türlerine göre listeleri şu şe-

kildedir (Bkz Şekil 7, Şekil8).

Şekil 7. İstanbul Tarihi Yarımada'da bulunan açık sarnıçlar



(Güngör, 2017, p. 46)

Şekil 8. İstanbul Tarihi Yarımada'da bulunan restorasyonu yapılarak yeniden işlevlendirilen kapalı sarnıçlar



(Güngör, 2017, p. 46)

Suyu depolamak için inşa edilen sarnıçlar açık sarnıç ve kapalı sarnıç olmak üzere iki biçimde sınıflandırılmaktadırlar.

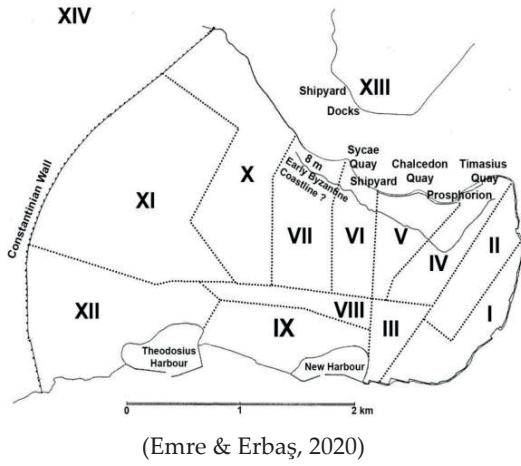
#### 4.2.1. Açık Sarnıçlar

Açık sarnıçlar, günümüzde sadece kalıntılara erişilebilen yapılardır.. Açık sarnıçlara yağmur ve kaynaktan sarnıca bağlanan su yolları vasıtası ile su temin edilmiştir.

Açık sarnıçların temiz suyu muhafaza ettiği pek söylenememesine rağmen hem su biriktirmek için basit bir altyapı oluşturmuş hem de kapalı sarnıçlara yardımcı olmuştur (Kuban, 2004, pp. 30,31). İstanbul'da bilinen ilk inşa edilmiş

sarnıç, 5. yüzyıl kaynakları olan “Notitia Urbis Constantinopolitanae” ve “Consularia Constantinopolitana” adlı eserlerde geçen ve 363 yılında yapımına başlanıp 369 yılında inşası biten ve 11 nolu bölgede yer alan Modestus Sarnıcı’dır (Önlü, 2010, p. 15) (Matthews, 2012) (Bkz Şekil 9).

Şekil 9. 5. yüzyılda İstanbul’da bulunan 14 bölgenin haritası



#### 4.2.2. Kapalı Sarnıçlar

Kapalı sarnıçlar dörtgen geometrik formuna sahip su depolama birimleridir. Su depolama işlevinin yanında sarnıçlar, yapıların sağlam bir temele sahip olmasını, araziyi düzeltmesini, terasların oluşmasını ve binaların yükseltilmesi gibi işlerde yardımcı olmuşlardır (Önlü, 2010, p. 18).

Kapalı sarnıçların üst yapısında genellikle çapraz tonoz ile kubbemsi tonoz kullanılırken beşik tonoz çok az kullanılmakta olup bazı sarnıç örneklerinde hem beşik tonozun hem de çapraz tonozun birlikte kullanıldığı görülmektedir (Tezcan, 1990, p. 193). Sarnıçların dış duvar yapılarında ise taşların sık sık örüldüğü gözlenir. İki taş bir tuğla şeklinde giden örüntünün yanında bir duvar daha inşa edilir ve inşanın arasına büyük taşlar ve molozlar doldurulur (Tezcan, 1990, p. 194). Sarnıçların inşasında kullanılan malzemeler ise taş, tuğla, kum, kiremit, mermer, granit, ağaç gibi malzemeler kullanılırken bu malzemeler içinden mermer, sarnıç için destek görevi görecek sütunlarda ya da sarnıç tabanında kullanılmaktadır.

#### 4.3. Hamamlar

Hamamlar, eski zamanlarda insanların toplumun temizlik ihtiyacının giderildiği yapılardır. Temizlenme ihtiyacını Antik Çağ medeniyetleri olan Mısır, Hindistan, Yunan ile Anadolu’da ya da Mezopotamya’da bulunan medeniyetlere kadar uzanır denebilir. Hamamlar ile ilgili diğer öne çıkan medeniyet ise İslam Medeniyeti’nde olmuştur. İstanbul’da adları dolayısı ile bilinen birçok hamamın az bir kısmının yeri saptanabilmiş lakin saptanan hamamların da yerleri kesin değildir (Müller-Wiener, 2007, p. 48). İstanbul ilk kurulduğunda, şehirde bulunduğu kabul edilen iki hamam vardır, bunlar Akhilleus Hamamı ve Septimus Severus’un inşa ettirdiği Zeuksippos Hamamları’dır (Önlü, 2010, p. 12).

196 yılında İstanbul yıkıma uğramış ve Zeuksippos Hamamları’nın Hippodrom ile önceden Herakles ve Zeus Hippos Tapınakları’nın olduğu yere yaptırılmıştır (Müller-Wiener, 2007, p. 51). Hamamlar, 8. yüzyıla gelene kadar hasar gördüğünde onarılmıştır. Lakin 8. yüzyıldan sonra hamamın belli bölümleri hapisane olarak kullanılmaya başlanmıştır (Müller-Wiener, 2007, p. 51).

Günümüzde Ahırkapı olarak adlandırılan bölgede, İmparator Arkadios döneminde Arkadios Hamamları inşa ettirilmiştir (Tezcan, 1990, p. 1962). Bu hamamların yapılış döneminin ise 4. yüzyıl sonu 5. yüzyıl başı olduğu düşünülmektedir. Arkadios Hamamları’nın yeri tam olarak bilinemediği gibi isminin de nereden geldiğine dair ortak bir kanı yoktur (Tezcan, 1990, p. 162). Arkadios Hamamları’nın isminin geldiği yer olarak iki seçenek gösterilmektedir. Bunlardan ilki hamamın isminin direkt olarak İmparator’un isminden geldiği şeklindeki diğer seçenekte ise İmparator’un kızı Arkadia’nın hamama ismini verdiği yönündedir (Tezcan, 1990, p. 162).

15. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde ise İstanbul’a yeni gelen Türkler, kente hamam yapımına devam etmişlerdir. Burada bahsedilen hamamlar, Evliya Çelebi’nin anlatılarına göre İstanbul’da 150 tanesi büyük, 180 tanesi küçük ve çok sayıda özel olmak üzere hamamlar bulunmaktadır. Günümüze gelindikçe ise değişen

günlük hayat, ilerleyen teknoloji ve şehirde çıkan yangınlar neticesinde hamamlar kendi hallerine bırakılmıştır. Yıkılan hamamlar neticesinde Tarihi Yarımada'da 91 adet hamam kalmıştır ve bunların birkaçı işler haldedir (Müller-Wiener, 2007, p. 325).

## 5. BULGULAR ve DEĞERLENDİRME

“İstanbul Tarihi Yarımada'da sarnıçlarının korunması ve gelecek kuşaklara aktarılması için sürdürülebilir bir kültür rotası sistemi nasıl kurgulanabilir?” sorusu kapsamında yapılan çalışmada sürdürülebilir bir kültür rotasının İstanbul Tarihi yarımada'daki sarnıçlar için oluşturulabilmesi aşağıdaki tabloda değerlendirilmektedir (Bkz Şekil 10).

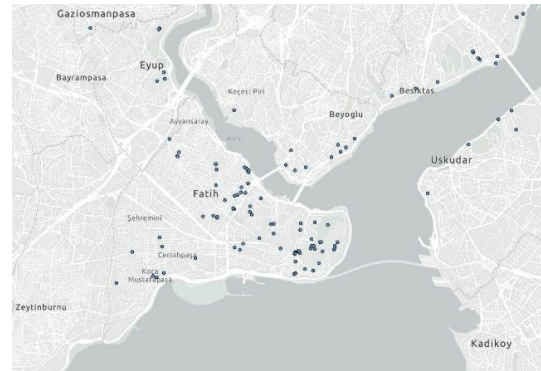
Şekil 10. Sarnıç temalı kültür rotası kurgulama biçimi tablosu

Sarnıç Temalı Kültür Rotası Kurgulama Biçimi Tablosu	
<b>Tarihin Belirli Evresinde Kullanılmış Rotalar</b>	İstanbul Tarihi Yarımada'da, geçmiş dönemde su mirasına dayalı kurgulanmış herhangi bir rota bulunmamaktadır. Bu nedenle tarihin herhangi bir evresinde kullanılmış güzergahlar kategorisinde sarnıçlara dayalı kültür rotası yer almamaktadır.
<b>Günümüzde Belirli Bir Tema Etrafında Kurgulanmış Rotalar</b>	İstanbul'un sahip olduğu su mirası nedeni ile sarnıç temalı bir kültür rotası oluşturma deneyimi İstanbul Tarihi Yarımada'da incelenecektir. İstanbul'da tespit edilen açık ve kapalı sarnıçlar, kültür rotasının temasını oluşturacaktır.

İstanbul Tarihi Yarımada, içinde birçok kültürel katmanı bulundurmaktadır. Tarihin her dönemine kültürel miras öğeleri kentte görülmektedir. Kültür rotası oluşturmak için iki yöntem bulunmaktadır. Bunlardan ilki, rotanın tarihin belirli bir döneminde kullanılması iken ikinci yöntem ise günümüzde belirli bir konu temelinde kurgulanan rotalardır. İstanbul'da daha önce su mirasına dayalı kurgulanmış herhangi bir kültür rotası tespit edilmemiştir. Coğrafi bilgi sistemleri aracılığı ile İstanbul'da toplam 168 adet sarnıcın yer aldığı tespit edilmiştir (Bkz Şekil 11). Tespit edilen açık ve ka-

palı sarnıçların büyük bir bölümü, günümüzde Fatih ilçesi içerisinde kalan tarihi merkezde yer almaktadır. Bunun nedeni olarak, Fatih ilçesinin, kentin tarihsel gelişiminin ilk etabında yer almasıdır. Şehrin ilerleyen zamanda nüfusunun artması sonucunda yeni yerleşimlerin oluşması, gündelik yaşamda kullanılan ihtiyaçların da artmasına yol açmıştır. Bu nedenle İstanbul'un tarihi merkezinin dışında da çevre yerleşimlerde zamanla sarnıç gibi yapılar inşa edilmiş ve insanların su ihtiyacı karşılanmaya çalışılmıştır.

Şekil 11. İstanbul Tarihi Yarımada'da tespit edilen sarnıçlar



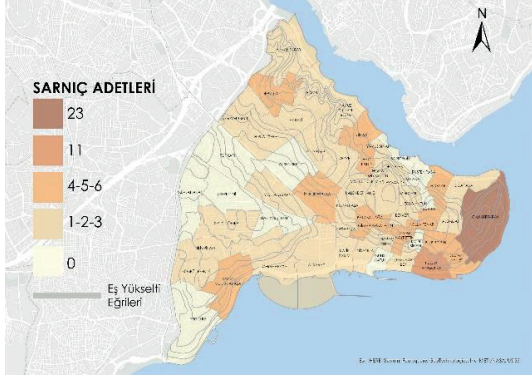
Kaynak: CBS ortamında yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Tarihi Yarımada'da tespit edilen sarnıçlar, coğrafi bilgi sistemlerine aktararak çalışmaya hizmet edecek bir dijital envanter oluşturulmuş ve haritada gösterilmiştir. Ancak günümüzde bilinen sarnıçlar ile oluşturulan veri tabanı arasında farklılıklar bulunmaktadır. Bunun nedeni olarak bazı yapıların sarnıç olarak bilinmesinin yanında coğrafi bilgi sistemlerinde işlenmemiş oluşu ve veri tabanında yer almamasıdır.

Fatih ilçesinde yer alan 57 mahallenin her birinin sahip oldukları sarnıç sayılarına bağlı tematik harita oluşturulmuştur (Bkz. Şekil 12). En çok sarnıcın 23 adetle Cankurtaran Mahallesi'nde olduğu görülmektedir. Cankurtaran Mahallesi'ni Küçük Ayasofya, Sultanahmet, Binbirdirek, Molla Fenari, Hobyar, Mimar Hayrettin, Mimar Kemalettin, Balabanağa, Hacı Kadın, İskenderpaşa, Cibali, Derviş Ali ve Koca Mustafapaşa Mahalleleri takip etmektedir. 57 mahalleli bulunan Fatih ilçesinde 13 mahallede ise sarnıç tespit edilememiştir. Bu mahalleler Yavuz Sinan, Sarıdemir,

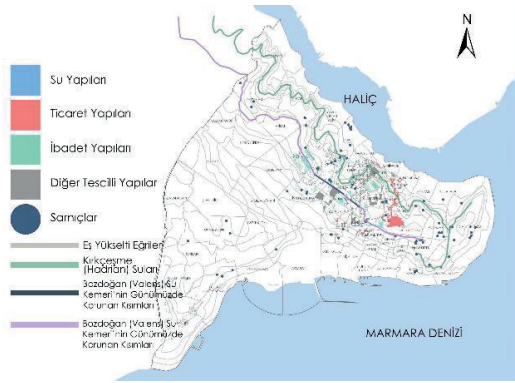
Tahtakale, Topkapı, Emin Sinan, Rüstempaşa, Mevlanakapı, Haseki Sultan, Muhsine Hatun, Yedikule, Şehremini, Akşemsettin, Sururi ve Seyyid Ömer'dir. Yapılan haritada gösterim olarak koyu renkten açık renge gidildikçe mahallenin sahip olduğu birim azalmaktadır.

**Şekil 12.** Tarihi Yarımada'da bulunan sarnıçların mahallelere göre tematik haritası



Tarihi Yarımada'ya uzak kaynaktan başlayan suyun yolculuğu su yolları vasıtası ile şehre gelmiştir. Suyun şehre geldikten sonraki durağı ise ihtiyaca göre şekillenmiştir. Öyle ki cami, külliye, kilise, manastır gibi dini yapılardan han gibi yapılara hepsi su kaynağına yakın olacak biçimde konumlanmıştır (Bkz Şekil 13).

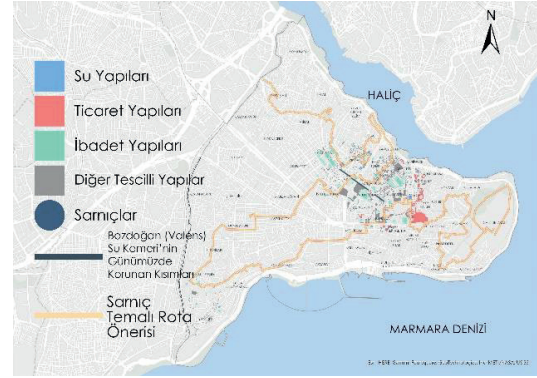
**Şekil 13.** İstanbul Tarihi Yarımada'daki su sistemlerinin şekillenışı



Su sistemi ve su sistemine ait miras öğelerinin dijital ortamda tespitinin ardından coğrafi bilgi sistemlerinde rotalar önerilmiştir. Rota önerisi oluşturulurken dijital veri tabanında bulunan her bir sarnıçın konumu noktasal olarak gösterilmiştir. Sarnıçların noktasal konum gösterimi sayesinde ArcGIS Pro programı her bir noktayı durak olarak algılamıştır. Programda sarnıçlar, coğrafi bilgi sistemleri komutuna du-

rak olarak kabul ettirilmiştir ve günümüzdeki ulaşım dokusuyla birlikte ele alındığında program rotayı oluşturmuştur (Bkz. Şekil 14). Tarihi Yarımada'nın Edirnekapı kesiminden başlayıp Zeyrek ve Silivrikapı bölgelerinden geçen ve Cankurtaran Mahallesi'nde biten rota önerisinin uzunluğu yaklaşık olarak 27,7 kilometredir. Kültür rotası önerisi sırasıyla Derviş Ali, Atikali, Balat, Ali Kuşçu, Zeyrek, Cibali, Yavuz Selim, Yavuz Sinan, Demirtaş, Hoca Gıyasettin, Hacı Kadın, Molla Hüsrev, İskenderpaşa, Molla Gürani, Silivrikapı, Sümbül Efendi, Haseki Sultan, Seyyid Ömer, Koca Mustafapaşa, Cerrahpaşa, Ak-saray, Katip Kasım, Mesihpaşa, Mimar Kemalettin, Balabanağa, Süleymaniye, Mercan, Beyazıt, Mimar Hayrettin, Molla Fenari, Hobyar, Hoca-paşa, Alemdar, Binbirdirek, Küçük Ayasofya, Sultanahmet ve Cankurtaran olmak üzere toplam 37 mahalleyi içine alan bir sistemdir. Coğrafi bilgi sistemlerinde oluşturulan rota önerisi aynı zamanda 2470 adet tescilli kültürel miras öğesini kapsamaktadır.

**Şekil 14.** İstanbul Tarihi Yarımada'da sarnıç temalı kültür rotası önerisi



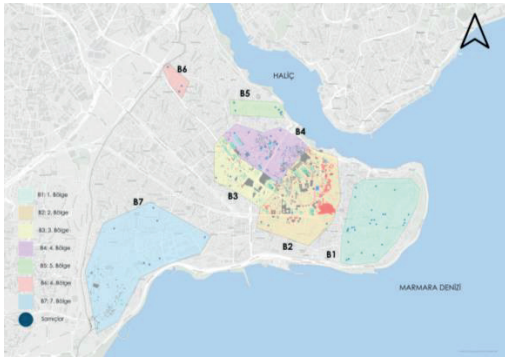
## 6. SONUÇ

Türkiye kentleşmesi bağlamında kültürel miras öğelerinin bir sistemden ziyade tekil yapı olarak ele alınmasından dolayı, kentin formunu değiştirmiş olan işlemler kültürel mirası kötü yönde etkilemiştir. Kültür rotası önerisinde kültürel miras üzerindeki kötü etkinin en aza indirilmesi amaçlandığı için coğrafi bilgi sistemlerinde yapılan rota önerisi üzerinde kültürel mirasın kümelenme eğilimi gösterdiği yerlerin tespiti yapılmaya çalışılmıştır. Coğrafi bilgi sistemlerinde yapılan su mirası ve kültürel miras öğelerinin nerede yoğunlaştığına ve biçimlendiğine dair

bölgeleme çalışmasında (Bkz. Şekil 15) kültür rotası önerisine hizmet etmesi için adımlar belirlenmiştir. Belirlenen adımlar aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Kültür rotasına hizmet edecek miras öğelerinin yoğunlaştıkları yerleri tespit etmek,
- Oluşturulan bölgelerde yer alan miras öğelerinin durumlarının saptanması ve her bir bölge için sürdürülebilir koruma ilkeleri ya da stratejilerinin belirlenmesi,
- Ana rotanın yanında her bir bölge içindeki ulaşım güzergahının belirtilmesi.

Şekil 15. İstanbul Tarihi Yarımada'da yapılan bölgeleme çalışması ve bölgeler



Çalışma için belirlenen 7 bölge bulunmaktadır. Bu bölgeler oluşturulurken kendi içlerinde kümelenme eğilimi gösteren miras öğeleri bir arada değerlendirilmiştir. Bölgeleme çalışması yapıldıktan sonra bölgeler için stratejiler belirlenmiştir (Bkz Şekil 16). Belirlenen stratejiler aşağıdaki gibidir:

Şekil 16. Kültür rotası bölgeleri için belirlenen stratejiler

### Kültür Rotası Bölgesi İçin Stratejiler

Üstün Evrensel Değerin korunması	İstanbul Tarihi Alan Yönetim Planı'nda yer alan, üstün evrensel değere katkısı bulunan sivil mimari örneklerin bir bütün içerisinde korunması ve gelecek nesillere aktarılması
Bölgede yapılan çalışmalarda afet riskinin dikkate alınması	Mekânsal gelişimin kültürel mirasa saygılı, gelecek nesillerin ihtiyaçlarını gözeten, doğal ve kültürel çevreye uyum içinde olması
"Koruma" ve "Kültürel Miras" konusunda farkındalığın artırılması ve toplumsal bilinçlendirme programlarının geliştirilmesi	Somut ve somut olmayan kültürel değerlerin ulusal ve uluslararası mevzuata uygun, sürdürülebilir koruma ve kullanımının sağlanması
Sosyal boyutun çalışmalara katılması	Güvenlik sorunlarının çözülmesi
Kültür varlıklarının korunmasına yönelik uygulamaların artırılması	Plan, proje ve uygulamaların koruma çerçevesinde bütünlük ele alınması
"Herkes için Erişilebilirlik" ilkelerinin Uygulanması	Rotâ önerisi bölgesindeki ulaşım sisteminin, topu, taşıma ve yaya ulaşımı açısından değerlendirilmesi
Aktifler ve acil durumlar karşısında kültürel miras öğelerinin dayanıklılığının artırılması	Ziyaretçi yönetiminin etkin ve verimli bir şekilde sürdürülmesi
Sürdürülebilir turizm yönetim planlarının geliştirilmesi sayesinde alan yönetimlerinin kapasitesinde artırılması	Koruma kampanyaları düzenlenerek, bölge halkı ve kamuda adına karşı bir sorumluluk duygusu ve farkındalık hissiyatı geliştirilmesi
Sürdürülebilir su yönetim planlarının geliştirilmesi su miras olarak ele alınmış değerlerin dikkate alınması ve korunmasında yönelik bir programın oluşturulması	Su mirasının tarihi ile ilgili geçmişten dersler çıkartıp su mirasının geleceğinin şekillendirilmesi
	Küresel iklim değişikliğine uyum sağlayabilmek adına su mirasının yeniden düzenlenmesi

Yapılan analiz çalışmaları sonucunda yapılan değerlendirmelere göre, İstanbul Tarihi Yarımada'da bulunan sarnıçların, sahip oldukları zengin kültür mirası ve kültür katmanları sayesinde anlamlı bir kümelenme oluşturabildikleri ve bu yönüyle bir kültür rotası potansiyeli taşıdıkları sonucuna erişilmektedir. Açık ve kapalı sarnıçlara dayalı kültür rotası oluşturulması sonucunda, İstanbul Tarihi Yarımada'sında yer alan sarnıçların içinde buldukları yakın çevrelerine sürdürülebilir koruma çerçevesinde pozitif etki sağlayacağı düşünülmektedir. Günümüzde düzensiz kentleşme başta olmak üzere çeşitli sorunların baskısı altında olan kültürel miras öğeleri için kültür rotalarının kurgulanması, kültürel miras öğeleri için sürdürülebilir biçimde gelecek nesillere aktarılma açısından önem taşımaktadır. Sonuç olarak, sarnıç temalı kültür rotasının oluşturulması hem miras koruma çalışmaları hem de mekânsal planlama çalışmalarında, su mirası öğelerinin sürdürülebilir bir biçimde görünürlüğü artırılması ve korunarak gelecek kuşaklara aktarılması için bir fırsatı oluşturacaktır.

## KAYNAKÇA

ALTUĞ, K., (2013). *İstanbul'da Bizans Dönemi Sarnıçlarının Mimari Özellikleri ve Kentin Tarihsel Topografyasındaki Dağılım*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

AVRUPA KONSEYİ, (2012). *The Colmar Declaration: 25 Years of Council of Europe Cultural Routes*.

AYSEL, N., (2008). *İstanbul'un Tarihi Su Sistemleri: Kırkçeşme Tesisleri*. İstanbul: T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü DSİ II. Bölge Müdürlüğü.

CROW, J., (2012). *Ruling the Waters: Managing the Water Supply*. Berlin: Springer Science.

ÇEVRE VE KÜLTÜR DEĞERLERİNİ KORUMA VE TANITMA VAKFI, (2015). *Kültür Rotaları Planlama Rehberi*. İstanbul: ÇEKÜL Vakfı- Tarihi Kentler Birliği Yayınları.

DURUSOY, E., (2013). *From An Ancient Road To A Cultural Route: Conservation And Management Of The Road Between Milas And Labraunda*. Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi.

DURUSOY, E. (2013). *Geçmişten Geleceğe Bir Yol Olarak Kültürel Rota: TMMOB Şehir Plancıları Odası*

EMRE, B. & ERBAŞ, A. E., (2020). *GIS-Based Approach to Urban Planning, Archaeological Inventory and Geology Structure in Multilayered Cities: The Case of Tahtakale in Istanbul*. İstanbul: SPOOL.

ERBAŞ, A. E., (2018). *Cultural Heritage Conservation And Culture-Led Tourism Conflict Within The Historic Site In Beyoğlu, Istanbul*. İstanbul: WIT Press.

FORCHHEIMER, P. & STRZYGOWSKI, J., (1893). *Die Byzantinischen Wasserbehälter von Konstantinopel*. Viyana: Verlag der Mechitharisten -Congregation.

GÜNGÖR, S., (2017). *Tarihi Yarımada'daki Roma ve Bizans Dönemi Sarnıçları*. İstanbul: Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Derneği.

HEİN, C., (2020). *Adaptive Strategies for Water Heritage*. Delft: Springer Open.

ICOMOS, (1999). *Kültürel Miras Değeri Taşıyan Alanlarda Turizm Yönetimi*.

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ; KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI, UNESCO, (2018). *İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Eylem Planı*, İstanbul: İstanbul Tarihi Alanları Alan Başkanlığı.

Kayra, C., (1990). *Eski İstanbul'un Eski Haritaları*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.

KUBAN, D., (2004). *İstanbul Bir Kent Tarihi- Byzantion Konstantinopolis İstanbul*. 4. Baskı. İstanbul: Türkiye İş

Bankası Kültür Yayınları.

KURTULUŞ, C., (2021). *Su Mirası Bağlamında Kaynak (Membra) Sularının Mekânsal Planlama Kapsamında Değerlendirilmesi, İstanbul Örneği*. İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

MATTHEWS, J., (2012). *The Notitia Urbis Constantinopolitanae. Two Romes: Rome and Constantinople in Late Antiquity*. Oxford: Oxford University Press, pp. 81-115.

MÜLLER-WIENER, W., (2007). *İstanbul'un Tarihsel Topografyası*. 3. Baskı. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

ÖNLÜ, Ş., (2010). *Yerebatan Sarnıcı'nın Taşıyıcı Elemanlarının Analizi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

ÖZER, E. (2018). *Kültürel Mirasa Katkı Sağlayan Kültür Rotalarında Yerelin Katılımı ve Sosyo-Ekonomik Kalkınması Üzerine Bir Yaklaşım Önerisi*. İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. [Erişim Tarihi: 24.12.2022]

PROKOPIOS, (2008). *Bizans'ın Gizli Tarihi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

TEZCAN, H., (1990). *Topkapı Sarayı ve Yakın Çevresinin Bizans Devri Arkeolojisi*. İstanbul: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu.

ÜRÜK, Z. F., (2016). *Medeniyetler İçinde Hamamın Gelişimi ve Kültürel Olarak Mekan Analizleri*. İstanbul: Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi.

ÜRÜN, Ş., (2016). *Dünya Kültürel ve Doğal Mirasın Korunmasına Dair Sözleşme: Doğal Miras Alanları Başvuru, Adaylık ve Değerlendirme Süreçleri*, Ankara: UNESCO Türkiye Millî Komisyonu.

URL-2, (t.y.). AirlinesMeals.net. [Çevrimiçi]. <https://www.airlinemeals.net/> [Erişim Tarihi: 02.01.2023]

URL-3, (2022). UNESCO. [Çevrimiçi]. <https://www.unesco.org.tr/Pages/125/122/UNESCO-D%C3%BCn-ya-Miras%C4%B1-Listesi> [Erişim Tarihi: 15.12.2021]

URL-4 (2022). Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı. [Çevrimiçi] <https://www.cekulvakfi.org.tr/proje/cekulun-kulturel-miras-anlayisi> [Erişim Tarihi: 10.01.2022]

URL-5 (2022). Salzburg Stage of the World. [Çevrimiçi] [https://www.salzburg.info/en/travel-info/infos/european-mozart-ways\\_az\\_6128](https://www.salzburg.info/en/travel-info/infos/european-mozart-ways_az_6128) [Erişim Tarihi: 27.12.2022]

URL-6 (2023). Council of the Europe. [Çevrimiçi]. <https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/european-mozart-ways#> [Erişim Tarihi: 02.01.2023]