



Herkes İçin Coğrafya

Sayı:20

İstanbul Banliyölerinde Soylulaştırma Çalışmaları

Can GÖKYAY¹

İçindekiler

Banliyönün Tanımı ve Tarihçesi 1

İstanbul'un Tarihi Banliyöleri 2

İstanbul Banliyölerinin Günümüzdeki Sorunları 6

Soylulaştırma 7

Soylulaştırma ile Birlikte Gerçekleşen Sorunlar 9

Sonuç 10

Kaynakça 11

Kapak



¹ Hisar Okulları 10. Sınıf Öğrencisi



Herkes İçin Coğrafya

Sayı:20

Banliyönün Tanımı ve Tarihçesi

Banliyö, Fransız “banlieue” kelimesinden türeyen, Türk Dil Kurumuna göre: ‘Genellikle oturma alanı niteliğinde olan, şehir merkezinden uzakta veya sınırlarına yakın yerlerde bulunan şehir yöresi; yörekenttir’. ABD’de bulunan banliyölerde çoğu zaman düşük nüfus yoğunluğu olur, tesisler ve alışveriş merkezleri (zincir market, hastane, banka, vb.) yürüme mesafesi dışında olur, toplu ulaşım imkanları gelişmemiştir, genellikle daha düşük suç oranlarına ve şehrin içine göre daha fazla otomobil park alanı bulunmaktadır. Modern banliyönün ilk örnekleri, İngiltere'nin 18. yüzyılın sonlarındaki sanayileşmekte olan şehirlerine kırsal yoksulların hızlı göçü nedeniyle ortaya çıktı, fakat ve yeni zengin orta sınıf üyelerinin Londra'nın dış mahallelerinde arazi ve villalar satın almaya başlamasıyla ters yönde bir eğilim gelişmeye başladı. Bu aynı eğilim, 19. Yüzyılda, özellikle Londra ve Birmingham gibi sanayileşmiş kentlerde, fazla kalabalık hâle gelmiş olan şehir merkezlerinden kaçmak isteyen orta gelirden insanlar tarafından devam ettirildi. İlk yerleşimlerin çoğu varolan tren hatlarının etrafına yapılan, “şerit gelişme” denilen bir yöntemde yapıldı. Şerit gelişmede, bir kent yoğunlukla bir karayol veya demiryol gibi bir anahat etrafına inşa edilir, ve, bundan kaynaklı kuş açısından bakıldığı zaman yoğunlukla doğrusal bir şekilde gözükür. 1850’lerde İngiliz İmparatorluğunun ikinci en büyük şehri olan Melbourne’da bulunan Avustralyalı Banliyö, çeyrek akrelik alanlara ayrıldığı için tanınmışlık kazandı.

Yüzyılın sonuna doğru ilerledikçe metro, tramvay, ve otobüs gibi toplu ulaşım araçları için bir kentin nüfusunun çoğunun şehir merkezi dışında sabitçe yaşayabilme imkanını sundu. Kuzey Amerika’da en seri şekilde gelişen banliyöler ise New York ve Boston gibi şehirlerde görüldü. New York’ta bulunan metro ve Boston’un tramvay hatları, bunu mümkün kılan şehirlerden biri olmasına sebep oldu. İkinci Dünya Savaşı sonrasında, savaştan yeni dönmüş olan askerler aileleri ile birlikte daha sakin ve yerleşik bir hayat yaşamak için, yeni çıkan banliyölere taşınmaya başladı. Bu eğilimde ilk yer alan köylerden biri ise de New York’ta bulunan, William J. Levitt tarafından düşünülen Levittown. Levittown, yakın bir süre içerisinde seri üretilen evlerin bir prototipi halini aldı. Bu banliyölerin gelişmesi ile birlikte, alışveriş merkezlerinin miktarı ve ölçeği de arttı, ve beraberinde Amerikan banliyösüne şekil vermeye başladı. Banliyölerin ve banliyölerde bulunan alışveriş merkezlerinin hızlıca artmasının ve gelişmesinin bir diğer sebebi ise Amerikan “Interstate” sistemini doğuran 1956 Otoyol Kanunuydu. 1956 Otoyol Kanunu, 26 milyar dolarlık



Herkes İçin Coğrafya

Sayı:20

fonla ülke genelinde 64.000 kilometrelik yol inşasına katkı sağlayarak, birçok kişinin bu alışveriş merkezlerine kolayca erişimini sağladı. Bununla birlikte, banliyöler Amerikan rüyasının kaçınılmaz bir parçası haline gelmişti.

(Fig1: Levittown'da bir sokak. Evlerin tamamı seri üretim.)



İstanbul'un Tarihi Banliyöleri

İstanbul'daki ilk banliyöler, ilk olarak Anadolu Yakasında bulunan, günümüzde Üsküdar ve Kadıköy olarak bilinen semtte çıktı. M.Ö. 685 yılında Yunanistan'ın Megara kentinden gelenler tarafından bir koloni olarak ortaya çıkan Kalkedon, yerleşimciler tarafından Boğaz'ın karşı kıyısındaki Lygos ve Semistra'nın yerleşimleri ile karşılaştırıldığında açıkça alt konumda görülen generali Megabazus, Kalkedon'un kurucularının kör olması gerektiğini iddia etti. Strabo ve Pliny'nin anlatılarına göre, M.Ö. 657'de Byzantion'u kuran Atinalılara ve Megaralılara Apollon'un kör karşısında şehirlerini kurlmaları gerektiğini söylediği kehanet, "kör" ifadesini Kalkedon'a işaret



Herkes İçin Coğrafya

Sayı:20

ettiğinden, şehre ise “Körler Şehri” lakabını kazandırdı. Zamanında Skutari olarak bilinen Üsküdar ise, Megara kentinden gelen, ilk Kalkedon’a, sonradan Skutari’ye yerleşen göçmenler tarafından Bizantion’un kuruluşundan birkaç on yıl önce yerleşmiştir, fakat Bizantion’u statü olarak hiçbir zaman geçmemiştir. M.S. 1338 yılında Orhan Gazi’nin Skutari’yi feth etmesiyle Osmanlılar, Konstantiniyye’nin görülebileceği bir üs elde ettiler. Osmanlı döneminde Skutari, Eyüp, Galata ve Kalkedon, Konstantiniyye’nin sur dışı dört bölgelerinden oldu. Ancak, Chalcedon, bu yakınlığından dolayı biraz zarar gördü. İlk olarak Bizanslılar ve daha sonra Osmanlı Türkleri, Konstantinopolis’in anıtsal yapıları için inşaat malzemesi olarak kullanmak üzere Kalkedon’u bir taş ocağı olarak kullandılar. Bu durum, şehrin altyapısının ve yapılarının zarar görmesine neden oldu. Ayrıca, Kalkedon, doğudan Konstantinopolis’e saldıran ordular tarafından tekrar tekrar ele geçirildi, ve bu şehrin hiçbir zaman kuvvetini geri kazanılmasına sebep oldu.

(Fig 2: ‘Boğazdan Beşiktaş’a Bakış’, William H. Bartlett, Londra 1838)



İstanbul’un Avrupa yakasında bulunan ilk banliyöleri, M.S. 4. Yüzyılda günümüzde Beşiktaş olarak bilinen Diplokionion kentine, I. Konstantin’in hükümdarlığı sırasında yerleşilmiştir. Beşiktaş, doğal bir limana sahip olmaması ve yüksek, dik yamaçlara sahip olması nedeniyle ticaretin ve yerleşimin gelişimi için ideal bir konum sunmuyordu. Ancak, Osmanlı döneminde Karadeniz kıyılarının kontrol altına alınmasıyla birlikte, bölge tekrar güvenli hale geldi



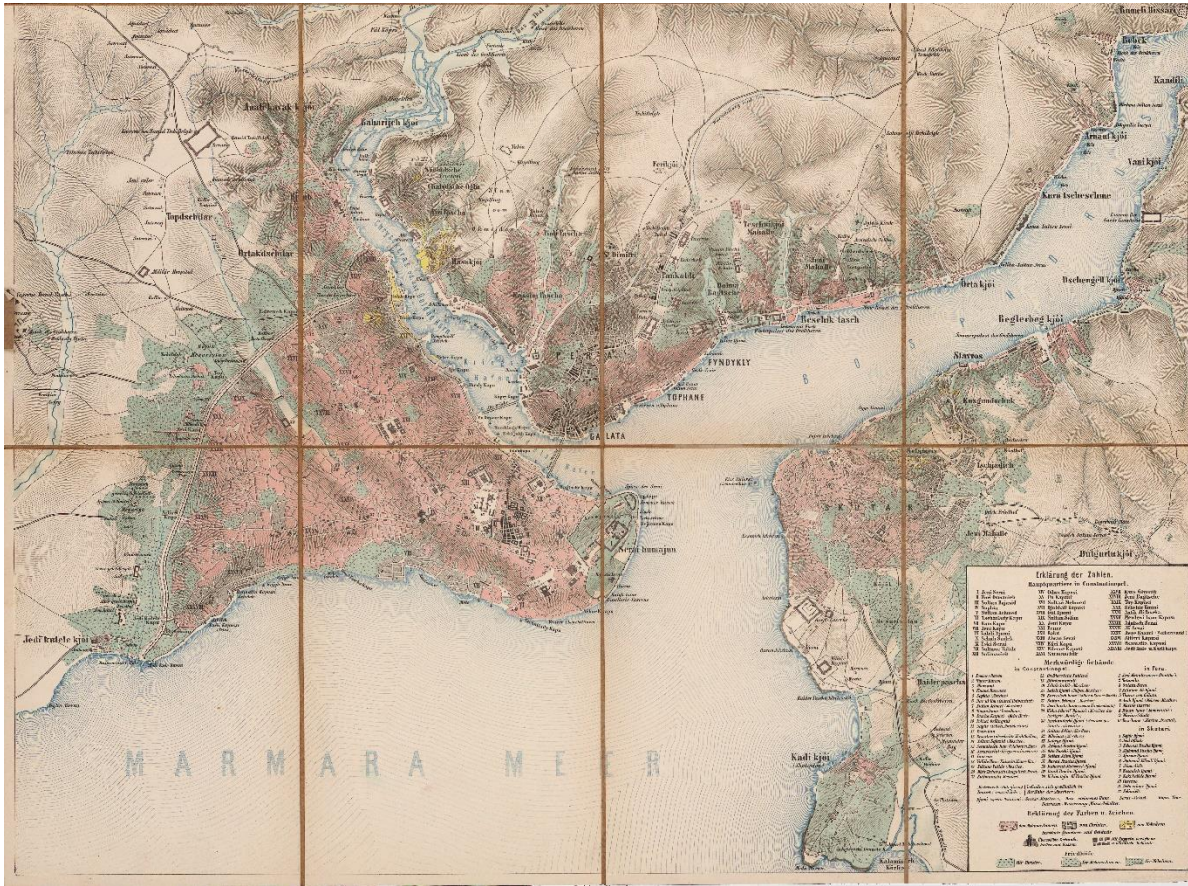
Herkes İçin Coğrafya

Sayı:20

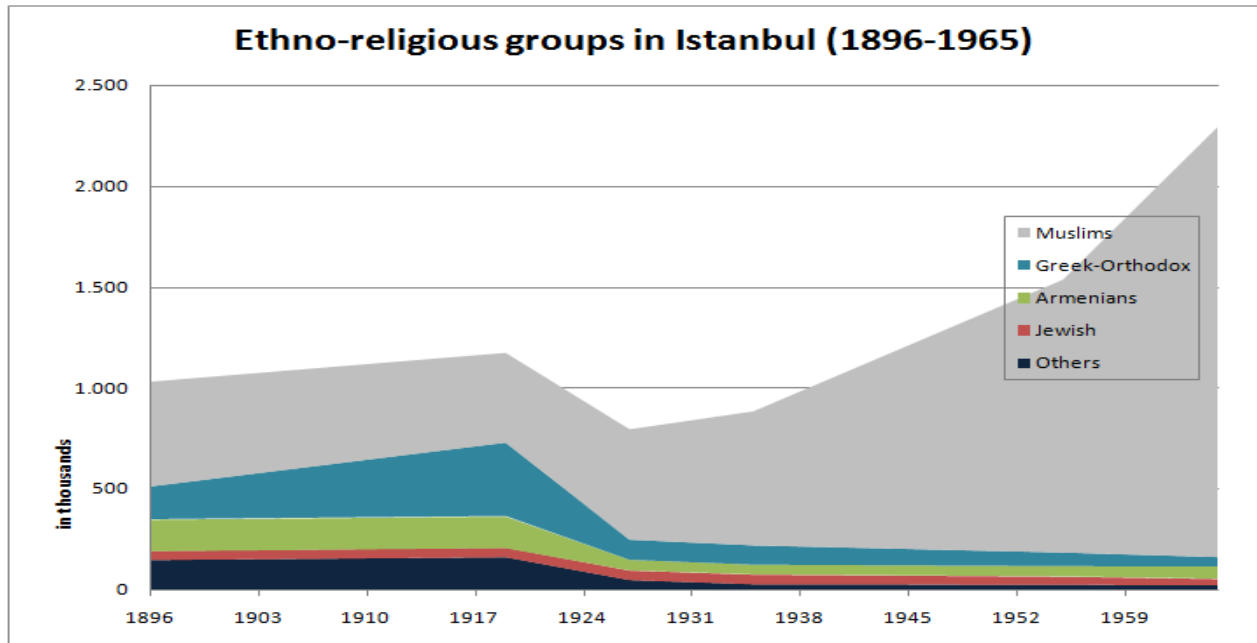
ve Boğaziçi köyleri yeniden cazip bir hâle geldi. Bu dönemde, denizci Barbaros Hayreddin'in Beşiktaş'ta sarayını ve camisini inşa etmesi, bölgenin yeniden canlanmasına katkı sağladı. Diplokionion'un kuruluşundan önce yerleşilmiş olduğu düşünülen iki kent ise Kosmidion, yani günümüzde Eyüp, ve günümüzde Fatih olarak bilinen, ama tarihi olarak çok ad ile bilinen bölgedir. Tam yerleşim tarihi bilinmezse de Eyüp ve Fatih, hem tarihte hem de günümüzde de önemli bir dini merkezdir. İkisi, Hıristiyanlık ve İslam'ın kesişim noktasında yer alır. Hıristiyanlar için, semtlerin tarihi kiliseleri ve dini yapıları, Hristiyan inancının erken dönemlerine dair önemli izler taşır. Bu kiliseler arasında, Fatih'te bulunan ve İstanbul'un en eski kiliselerinden olan Aya İrini, Meryem Ana Kilisesi, Kanlı Kilise ve Aya Sofya, öne çıkar. Ayrıca, Hıristiyan cemaati için önemli olan başka kiliseler de bulunmaktadır. Fatih'te bulunan ve Yahudi cemaatinin ibadet ettiği tarihi sinagoglar, semtin dini çeşitliliğinin bir parçasını oluşturur. İslam inancına göre ise Eyüp Sultan Camii ve Türbesi, semtin en önemli dini simgelerindedir ve Müslümanlar için kutsal bir ziyaret noktasıdır. Eyüp ve Fatih semtleri, bu farklı dinlerin tarih boyunca bir arada yaşadığı ve birbirinden etkilendiği bir yer olarak dini çeşitliliğin bir örneğini sunar. Türkiye Cumhuriyeti'nin Yunanistan ile gerçekleştirdiği Mübadele göçü sonucunda İstanbul'a Yunanistan'dan gelen birçok miktarda yeni insan geldi. Bu insanların çoğu, yerleşmek için şehir merkezinden uzak, Bakırköy gibi kentleri seçti, veya seçmek zorunda kaldı, ve bununla birlikte Bakırköy semtine birçok yeni kilise kazandırdı. Buna rağmen, 1955'te gayrimüslimlere karşı gerçekleşen 6-7 Eylül olayları sonrasında olaylardan etkilenen kişilerin Türkiye dışına göç etmesinden sonra, İstanbul'un bahsedilen kentlerinin dini dengesini bozdu, ve İstanbul'un banliyö kasabalarını dini açıdan daha homojen bir hale geldi, veya getirildi.

Son olarak Phinopolis (Sarıyer) ve Amikos (Beykoz) semtleri, önceki bahsedilen kentler kadar tarihe sahip olmasa da, Beykoz Osmanlı sultanları ve burjuvası için önemli bir yazlık mekan olmuştur ve Sarıyer, birçok Avrupa ülkesinin konsolosluklarına sahiptir. Beykoz ve Sarıyer, Karadeniz'e yakınlığından dolayısıyla Konstantinopolis'i fethetmek isteyenler için bir vazgeçilmez olmuştur.

(Fig3: 1800li yıllarda İstanbul haritası)



(Fig4: İstanbul'da etno-dini gruplar)





İstanbul Banliyölerinin Günümüzdeki Sorunları

İstanbul'un günümüzdeki banliyöleri, bahsedilenlere göre çok daha değişik. Örneğin, tarihi olarak banliyö olarak listelenen Kadıköy, Üsküdar, Eyüp gibi semtler, günümüzde İstanbul'un şehir merkezinde sayılabilecek kentlerdir. Günümüzde halen banliyö denilebilecek semtler arasında Bakırköy, Sarıyer, Beykoz, Başakşehir, Kemerburgaz, ve Arnavutköy gibi ilçeler yer alır. Bahsedilen kentlerde günümüzde birçok sorun yaşanmaktadır, ve bunun bazıları ulaşım, etnik ve ekonomik farklılıklar, altyapı, ve benzeridir. Ulaşım sorununun en büyük nedeni, çoğu zaman şehir merkezinden uzak olan banliyölerde yaşamayı seçen üst sınıf insanların, toplu taşıt yerine kişisel taşıma araçları kullanmaya yönelik eğilimi, ve bazı senaryolarda toplu taşıma fobisidir, fakat banliyölerin ulaşım sorununun tek kökeni bu değildir. Banliyölerin yapısı gerekçesi çoğu zaman kompakt apartman blokları veya dupleksler yerine tek ailelik, müstakil konutların oluşu, ve bu evlerin büyük arsalar üzerine inşa edilmesi sebebiyle düşük kişi yoğunluğundan kaynaklanan, ulaşım getirme zorluğudur. Aslında, Amerikanın bu kadar otomobil bağımlı olma sebebi aslen budur. Evlerin büyük bir yer kapladığı, ve bir sokağın çok daha az miktarda kişiye hizmet verdiği zaman yeni metro, tramvay, ve hatta otobüs hatları bile yaratmak belediyeler için yeteri kadar önemli değildir. Bunun yüzünden trafik artıyor, araç sahibi olmayanların ulaşımı zorlanıyor, ve en önemlisi ortaya çok fark edilebilir, ekonomik geliri daha az olanları banliyö-dışı tutan bir sınıfsal fark açılıyor. İstanbul'un banliyö semtlerinin çoğunda sadece otobüs hatları bulunabilir, ve bu varolan hatların sefer sıklığı çoğu zaman yerel halkı desteklemek için yeteri kadar sık olmuyor. Bu ulaşım sıkıntıları, sadece otomobil alacak kadar alım gücü olmayan düşük gelire sahip olan grupları etkilemiyor, ama aynı anda engelli veya mobilitesi düşük diğer vatandaşları da mahsur bırakıyor, ve bahsedilen kesimin alım gücü yetiyorsa şehir merkezine daha yakın, fakat yetmiyor ise, ev kiralarının daha düşük olduğu, veya gecekonduların inşa edilebileceği, banliyölerin daha da dışına taşınmalarına sebep oluyor. Bundan kaynaklı, bu semtlerde “soylulaştırma” adlı eylem gerçekleşiyor.

(Fig 5: Şişli’de yıkım çalışmaları)



Soylulaştırma

İngilizcede “gentrification” (eski Fransızcada ‘*gentrise*’, yani soylu, üstün bir aileden gelen) olarak geçen, yani Türkçede hitap edildiği gibi soylulaştırma, bir bölgenin demografisinin daha üst düzeye doğru kayma eğilimidir. İstanbul’da da son 20 ila 30 yılda gözlemlenen soylulaştırma, en çok gören ilçeler arasında Beyoğlu, Kadıköy, Şişli, Beşiktaş, Balat, ve Ataşehir, ama aynı anda Sarıyer, Beykoz ve Kemerburgaz gibi semtler, son yıllarda üst gelir grupları için cazibeli yaşam alanları haline gelmiştir. Özellikle 6 Şubat Deprem felaketinden sonra gündeme daha büyük bir şekilde gelen bir konu, kentsel dönüşümdür. Kentsel dönüşüm modelinde, en azından Türkiye’de, bir inşaat firması daha düşük gelire sahip olan bir ya da birden fazla binayı satın alır, sakinlerine düşük fiyatlardan yapılması planlanan yeni bina içinde daire(ler) teklif eder, ve eski binaları yıkar, ve yerine daha lüks bir konut inşa eder. Deprem riski yüksek olan İstanbul’da bu model son on senedir çok benimsenmiştir, ve birçok semtte uygulanmıştır. Son senelerde kentsel dönüşümü en büyük olan semtlerden biri Beşiktaş ilçesinde, Sarıyer ile olan sınırda bulunan, ve aslında yüksek bir gelir kesime sahip olan Akatlar mahallesinin içinde bulunan Karanfilköy bölgesidir. Eskiden



Herkes İçin Coğrafya

Sayı:20

Fatih Sultan Mehmet mahallesi ile birlikte bir bölge olan, fakat 2. Köprü'nün inşaatı sırasında bölgeye yapılan Çevreyolu tarafından iki ayrılan mahalleler, Kuzey'de Fatih Sultan Mehmet mahallesi ve Güneyde Karanfilköyü bıraktı. 2023 yılına kadar Beşiktaş ilçesinin içinde gecekondular bulunduran tek bölgeydi, lakin 2023 depremleri sonrasında kentsel dönüşüm konusunun gündeme gelmesi ile birlikte İstanbul Büyükşehir Belediyesi bölgede bulunan gecekondular ve diğer sağlımsız yapıda, depreme dayanıksız bir şekilde yapılmış olan binaları yıktıktan sonra yerine yeni nesil, yeşil alan ile çevrili apartmanlar yapmayı planlıyor. İstanbul'da öngörülen büyük ölçekte olan bir diğer kentsel dönüşüm projesi Üsküdar ilçesinin Kirazlıtepe mahallesidir. TOKİ'nin üstlendiği projede önceden, Karanfilköy gibi yüksek miktarda gecekondular bulunduran Kirazlıtepe, 2023 depremleri sonrasında hızlıca tamamlandı. Bu iki megaproje harici küçük kapsamlı kentsel dönüşümün yapıldığı diğer ilçeler arasında Esenyurt, Beylikdüzü, Çekmeköy, Okmeydanı, Küçükçekmece, Kadıköy, Gaziosmanpaşa, Balat, ve birçok diğer semtte, İstanbul'u deprem için hazırlamak için kentsel dönüşüm projeleri gerçekleştiriliyor. Kentsel dönüşüm kampanyaları teklif eden firmalar konutları eski binanın sahiplerine ucuza veriyor ise bile bu kampanyalar birkaç yıla kadar geçerli oluyor, ve bunun yüzünden binanın eski sakinleri bir süre sonra başka bir yere taşınmaları gerekiyor. Aslında bununla birlikte, bir semtin soylulaştırması gerçekleşiyor: alçak gelir sınıfına sahip olanlar taşınıyor, ve yerlerine daha yüksek gelir sınıfına sahip yeni sakinler yerleşiyor.

(Fig 6: Karanfilköy (© Airbus/CNES))



Fig 7: Kirazlıtepe)



Soylulaştırma ile Birlikte Gerçekleşen Sorunlar

Soylulaştırma ilk bakışta her kesim için iyi bir proje olarak gözüksede, yanlış yapıldığı zaman bir şehrin kimliği, nüfusu, ve dengesini çok büyük bir şekilde bozabilir. Soylulaştırma ile birlikte sadece insanlar değil, ama iş yerleride kaybolur. Örneğin bir esnaf market yerine zincir market gelir. Ayrıca, kentsel dönüşüm tarafından etkilenen gruplar, eski topraklarına taşınanlara karşı dargınlık hissedebilir ve bu sınıfsal farka ve sosyal polarizasyon yol açar. Kentsel dönüşüm ve soylulaştırma çalışmaları ile birlikte gelen bir diğer problem, benlik kaybıdır. Galata, Karaköy ve Balat gibi semtlerde görüldüğü gibi, 1955 yılında görüldüğü gibi bir bölge aynı kesimden çok göç aldığı zaman kimliği eskisine göre homojenleşmeye başlıyor, ve kimliğini, yani benliğini kaybediyor. Bu semtler gibi bölgelerde, artan gayrimenkul fiyatları ve turistik faaliyetler, geleneksel esnafı ve mahalle kültürünü tehdit eder. Yükselen kira ve işyeri fiyatları, yerel işletmelerin kapanmasına, yerine zincir mağazaların veya kafelerin açılmasına sebep olabilir. Bu durum, mahallelerin karakterini ve kültürel dokusunu yavaşça yok edebilir, yerel halkın yaşam tarzını etkileyebilir. Son bir nokta olarak soylulaştırma, yeşil alanların azalmasına ve çevresel çürümeye neden olabilir. Özellikle tarihi mahallelerin restore edilmesi veya yeni konut ve ticari alanların inşa edilmesi sürecinde, yeşil alanlar yok edilebilir veya daraltılabilir. Bu durum, hava



Herkes İçin Coğrafya

Sayı:20

ve su kirliliğinin artmasına, trafik yoğunluğunun artmasına ve doğal yaşamın tahrip olmasına yol açabilir. Özellikle Haliç gibi su kaynaklarının ve ormanlık alanların korunması konusunda hassasiyet gösterilmesi önem verilmesi gereken hassas bir konudur, ve İstanbul'un ekonomik dengesi için en önemli eylemlerdendir.

(Fig 8: Artık mahalle güzel olduğuna göre neden taşınmam gerekiyor?)



Sonuç

Bunun sonucunda, soylulaştırma, şehir tasarımcılığında olan her konu gibi, çok hassas ve dikkatli bir şekilde yapılması gereken bir eylemdir. Çok fazla veya az yapıldığı durumda çevrenin, yani hem ekolojik, hem ekonomik, hem de dokusal bir şekilde bir bölgenin karakterini iyileştirebilir, veya geri teperek karakterini tamamen bozabilir, ve yerel halka bir hizmet sağlamış olmak yerine tamamen, her kesimi mutsuz edecek bir şekilde, bölgeyi, veya bölgede kentsel dönüşüm öncesi yaşayan, üst sınıf kadar imkana sahip olamayan kesimin hayatını bozabilir. İstanbul'da planlı şekilde, yani KİPTAŞ ve TOKİ gibi kamu kurumları tarafından yapılan



Herkes İçin Coğrafya

Sayı:20

toplumsal dönüşüm projelerinin bir çoğu hazırlıklı ve nitelikli bir şekilde yapıldığı için şehrin dokusuyla oynamamaktadır, fakat örgütsüz yapılan, tamamen özel şirketler tarafından bilinçsiz ve çevrenin dokusunu umursamayıp, kar amaçlı veya tamamen bir tesadüf eserinde gerçekleşen kentsel dönüşüm projelerinin idari seviyeden denetlenmesi Türkiye gibi bereketli coğrafyaya ve doğal ve beşeri güzelliklere sahip olan illerimizde, en üst düzeyde öneme ihtiyaç duymaktadır. Böylelikle, kentsel dönüşümü ve soylulaştırmayı doğru, planlı, ve denetlenmiş bir şekilde gerçekleştirince bir şehrin değerine değer katılmış oluyor, hem alt kesime, hem orta kesime, hem de üst kesime yarımış oluyor.

Kaynakça

Alexikoua (wikimedia commons). (2014, Temmuz 14). *Ethno-religious groups in Istanbul (former Constantinople) 1896-1965*. Wikimedia Commons.

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ethno_religious_groups_Istanbul.png veri kaynakları:

*Darja Reuschke, Monika Salzbrunn, Korinna Schönhärl, *The Economies of Urban Diversity: Ruhr Area and Istanbul*, Palgrave Macmillan, 2013, ISBN 9781137338815, p. 117-122. *Dundar Fuat, *Türkiye Nüfus Sayımlarında Azınlıklar*. Doz, 1999, ISBN 9789756876121.

Anadolu Ajansı. (2017, Kasım 9). Bakan Kurum: İstanbul'un en büyük kentsel dönüşümünü başlatıyoruz. *TRT Haber*. <https://www.trthaber.com/haber/gundem/bakan-kurum-istanbulun-en-buyuk-kentsel-donusumunu-baslatiyoruz-575581.html>

banliyö. (n.d.). Vikisözlük. Alınış Şubat 16, 2024, from <https://tr.wiktionary.org/wiki/banliy%C3%B6>

Billig, N. (2018). *Istanbul: Informal Settlements and Generative Urbanism*. Taylor & Francis. https://books.google.com.tr/books?id=9CZxDwAAQBAJ&pg=PP32&dq=%22Karanfilk%C3%B6y%22&hl=en&sa=X&ved=2ahUKEwjUsYzh_IXqAhXB86YKHV3LBocQ6AEwAHoECAQQAQ#v=onepage&q=%22Karanfilk%C3%B6y%22&f=false

Can, A. (2020). Recipe for Conflict in the Historic Environment of Istanbul: The Case of Tarlabasi. *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 19(1), 131-162. Wikipedia Library.

Demirel, S., & Yetiskul, E. (2018). Assembling gentrification in Istanbul: The Cihangir neighbourhood of Beyoğlu. *Urban Studies*, 55(15), 3336-3352. Wikipedia Library. doi:10.1177/0042098017746623



Herkes İçin Coğrafya

Sayı:20

8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 26. Kolokiyumu: yoksulluk, kent yoksulluğu ve planlama. (2003).

TMMOB Şehir Plancıları Odası.

https://books.google.com.tr/books?id=2wy1AAAAIAAJ&q=%22Karanfilk%C3%B6y%22&dq=%22Karanfilk%C3%B6y%22&hl=en&sa=X&ved=2ahUKEwjUsYzh_IXqAhXB86YKHV3LBoCQ6AEwAXoECAMQAg

Ergun, N. (2004). Gentrification in Istanbul. *Cities*, 21(5), 391-405. Wikipedia Library. Alınış April 25, 2024, from <https://doi.org/10.1016/j.cities.2004.07.004>.

gentry. (2024, Mart 9). Wiktionary. Alınış Nisan 26, 2024, from <https://en.wiktionary.org/wiki/gentry#English>

Goldberg, S. L., Goldberg, S. L., & Smith, F. B. (Eds.). (1989). *Australian Cultural History*. Cambridge University Press.

İstanbul'da Kentsel Dönüşüm Nerelerde Olacak? (n.d.). İkizler İnşaat. Alınış Nisan 26, 2024, from <https://ikizlerinsaat.com.tr/istanbulda-kentsel-donusum-nerelerde-olacak/>

Kuban, D. (2000). *İstanbul, bir kent tarihi: Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul* (Z. Rona, Trans.). Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.

Külzer, A. (2008). *Ostthrakien (Europe)* (p.471-472 ed.). Austrian Academy of Sciences Press. <http://austriaca.at/3945-4inhalt?frames=yes>

Öz, Ö., & Eder, M. (2018). 'Problem Spaces' and Struggles Over the Right to the City: Challenges of Living Differentially in a Gentrifying Istanbul Neighborhood. *International Journal of Urban & Regional Research*, 42(6), 1030-1047. Wikipedia Library. doi:10.1111/1468-2427.12656

Özdemir, D., & Selçuk, İ. (2017). From pedestrianisation to commercial gentrification: The case of Kadıköy in Istanbul. *Cities*, 65, 10-23. Wikipedia Library. doi:10.1016/j.cities.2017.02.008

Poyraz, M. (n.d.). Şehrin Bağlayıcı ve Harmanlayıcı Gücü Olarak Ara Mekânlar: İstanbul'un Kenarları ve Paris'in Banliyöleri Üzerinden Karşılaştırmalı Bir Bakış. *Felsefede Kent ve Kent Hakkı*. Alınış Şubat 16, 2024, from

<https://cdn.istanbul.edu.tr/file/JTA6CLJ8T5/950D646036B74019A832CEF2B0F7CF86>

suburb: History of Suburbs | Infoplease. (n.d.). InfoPlease. Alınış Şubat 16, 2024, from <https://www.infoplease.com/encyclopedia/arts/visual/architecture/suburb/history-of-suburbs#ixzz2IqMC5s34>

Taylor, J. (1988). *Imperial Istanbul: A Traveler's Guide*. I.B. Tauris.



Herkes İçin Coğrafya

Sayı:20

T.C. Beykoz Kaymakamlığı. (2017, Kasım 9). *Tarihçemiz*. Alınış Nisan 26, 2024, from <https://www.beykoz.gov.tr/tarihcemiz>

T.C. Sarıyer Kaymakamlığı. (n.d.). *Tarihçe*. Alınış Nisan 26, 2024, from <http://www.sariyer.gov.tr/tarihce>

University of Groningen. (2012). The Postwar Economy: 1945-1960 < Postwar America < History 1994 < American History From Revolution To Reconstruction and beyond. Alınış Nisan 26, 2024, from <https://www.let.rug.nl/usa/outlines/history-1994/postwar-america/the-postwar-economy-1945-1960.php>

Üsküdar Kirazlitepe Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi 3. Etap. (n.d.). Turgut Müteahhitlik San. ve Tic. A.Ş. Alınış Nisan 26, 2024, from <http://www.turgutas.com.tr/index.php?p=uskudar-kirazlitepe-kentsel-donusum-projesi>

Weingroff, R. F., & U.S. Department of Transportation - Federal Highway Administration. (n.d.). *Federal-Aid Highway Act of 1956: Creating The Interstate System / FHWA*. Alınış Nisan 26, 2024, from <https://highways.dot.gov/public-roads/summer-1996/federal-aid-highway-act-1956-creating-interstate-system>

Yazar, M., Hestad, D., Mangalagiu, D., Saysel, A. K., Ma, Y., & Thornton, T. F. (2020). From urban sustainability transformations to green gentrification: urban renewal in Gaziosmanpaşa, Istanbul. *Climatic Change*, 160(4), 637-653. Wikipedia Library. doi:10.1007/s10584-019-02509-3

3