

OSMANLI İSTANBUL'UNDA KENTSEL MEKÂNIN DEĞİŞİM SÜRECİ

NİLGÜN KİPER*

İstanbul iki deniz arasında ve iki kıta üzerindeki konumuyla, iki uzun ömürlü imparatorluğa başkentlik yapmış, Orta Çağ'ın başlangıcından modern zamanlara kadar -bazı dönemlerde önemli düşüşler yaşamış olmakla birlikte- Akdeniz dünyasının en kalabalık ve kozmopolit kenti olarak dünyanın ticari ve kültür odaklarından biri olmuştur.

“Hiçbir kitabın bir kenti bütün biçimlenişiyle anlatma olanağı yoktur.”¹, özellikle de söz konusu olan İstanbul gibi bir kentse. Kentsel mekân, çok boyutlu ilişkiler örüntüsünün zaman içinde biçim aldığı dinamik bir oluşumdur. Bu biçim alışın her anında bir dün, bugün ve yarın vardır. Yani geçmişin birikimi ve geleceğe dair beklentilerle “bugün”ünü var edenlerin eylediklerinin birikimiyle oluşan bir mekândır söz konusu olan. Dolayısıyla kentsel mekân, kentin farklı dönemlerine ait deneyimlerin birbirine eklemelendiği katmanlaşan, giriflişen bir yapıdır.

Kentin fiziki mekânını ekonomik, siyasi ve toplumsal oluşumlar belirler, ancak her tarihsel oluşumun etkisi fiziki mekâna hemen yansımayaabilir. Bir diğer ifadeyle fiziksel değişimin ritmi daha düşüktür veya kentin fiziksel yapısı diğer dönüşümlere karşı daha dirençlidir. Bir ekonomik, siyasi etkinin mekândaki izinin uzun süre kaldığı, bir sonraki izlerle kaynaştığı, zaman zaman çatıştığı ve başka oluşumlara zemin hazırladığı unutulmamalıdır. Dolayısıyla kent morfolojisine dair bir çalışmada bir dönemin mirasının, sonraki zamanlarda nasıl değerlendirildiği ve mekânı nasıl etkilediği önemli hâle gelmektedir. Süreklilik taşıyan unsurlar veya dönüşümün

boyutuna dair saptamalar mekânın kavrayışını kolaylaştıracaktır.²

İstanbul gibi bir kentin fiziki dokusunda uzun tarihsel dönemleri içerecek sondajlar yapıldığında önümüze çıkacak çok katmanlılık üzerine düşünmek gerekir. “Yerleri tanımlayan [farklı katmanlar], birbiri peşi sıra gelme biçiminde değil birbirinin içine geçmiş katmanlar biçimindedir.” Zamanın belirli bir kesitinde kentsel ortamda “hepsi aynı çağa ait olmayan ve aslında çökmüş, yok olmuş bütünlere hâlâ bağımlı kalmaya devam eden parçaların oluşturduğu” bir bütün söz konusudur. Bu parçalar “ince ayarlı” dengeler sayesinde bütünleşirler.³ “Denge”nin söz konusu olduğu yerdeyse sürekli bir gerilim, çatışma ve uzlaşma var demektir. Katmanlaşmada bir dönemsel yüzey, başka bir dönemin üzerine çarşaf gibi serilmez. Önceki döneme ait parçaların her birine yeni dönemde farklı değerler ve anlamlar yüklenecaktır. Kimi kez kentin bir parçasına yeni bir anlam yüklenerek bu parça odağa alınırken bazı parçalar unufak edilerek yeni yapıların harcı içine konulmuştur. Ama her durumda bu mekânın içindedir. Burada kastedilen bu mekân örüntüsü içindeki ilişkilerin içine sirayet eden bir efsane, bir atasözü, geçmişten gelen bir gelenek, davranış biçimi gibi geçmişe ait her şeydir. De Certeau'nun da dediği gibi “Günlük dildeki en önemsiz en küçük tümce bile aynı biçimde yürür.”⁴

Bu çalışmada temel amaç kentin fiziksel yapılanma sürecini ekonomik ve toplumsal süreçlerle ve kentsel mekân üzerinde cereyan eden iktidar ilişkileriyle açıklamaya çalışmaktır. Kentsel mekânın fiziksel

* Karadeniz Teknik Üniversitesi. Resimler ve altyazıları yazar tarafından hazırlanmıştır.

1 James E. Vance, *The Continuing City: Urban Morphology in Western Civilization*, Baltimore ve London 1990, s. 4.

2 Vance, *The Continuing City*, s. 4-23.

3 Michel de Certeau, *Gündelik Hayatın Keşfi-I*, çev. Lale Arslan Özcan, Ankara 2008, s. 324.

4 de Certeau, *Gündelik Hayatın Keşfi-I*, s. 325.

dokusunu betimlemekten öte, fiziksel dokuyu oluşturan temel bileşenler arasındaki ilişkiyle birlikte mekânın üretim sürecini irdelemek hedeflenmiştir. Kente ait izlerin takibi, bu izlerin bugüne kalıp kalmamasından öte, izlerin aktarım biçimini belirleyen ilişkileri çözümlenektir. Çünkü onları yaşar kılan nihayetinde o mekânda cereyan eden ilişkiler ve ihtiyaçlardır.

İstanbul, Roma gibi katmanlaşan kentleri, özellikle uzun dönemleri ele alan çalışmalarda, bütünüyle çözümlenmek imkânsızdır. Yapılan çözümlenmeler son noktada bir kurgu olacak, açıklamalar varsayımlar üzerinde ilerleyecektir. Osmanlı İstanbul'unun morfolojik gelişimini bütünüyle ele almanın belirli zorlukları vardır. Her şeyden önce çok bileşenli bir yapının çözümlenmesi için farklı veri katmanlarının oluşturulması ve tarihsel süreç içindeki değişimleri tespit edebilmek için verilerin her döneme ilişkin karşılıklarını aynı/benzer kategorik çerçevede temin etmek gerekir ki bu henüz mümkün görünmüyor. Bu katmanlaşmada ana damarları tespit etmek ve onun etrafında olup bitenlerle bütüne dair ipuçları yakalamaksa daha verimli bir yöntemdir. O nedenle öncelikle İstanbul'un konumu ve kentin varoluşunu sağlayan coğrafi alanlarla ilişkileri ve kentin dönemler itibarıyla makro-formundaki değişim tespit edilmiş, böylelikle kentin bütünlüklü yapısı genel hatlarıyla ortaya konmuştur. Bir sonraki bölümdeyse İstanbul'u yukarıda yapılan açıklamalar çerçevesinde irdeleyebilmek için, kentin beş yüz yıllık mekânsal gelişim sürecini bütün yönleriyle okuyabileceğimiz iki ana eksen incelemeye alınmıştır. Bu eksenlerden ilki Kapalıçarşı-Haliç-Galata eksenini olarak adlandırılan kentin iâşesi, üretim, dağıtım, pazar ilişkilerinin cereyan ettiği ticaret bölgesidir. İkinci eksen ise kentin Topkapı Sarayı'ndan, Beyazıt Meydanı ve Edirnekapi'ya uzanan Divanyolu eksenidir. Bu ekseninde özellikle iktidar ilişkilerinin belirleyici olduğu, yönetici gücün kendini görünür kıldığı, bunun etrafında yoğunlaşan kültür, eğitim ve ticari faaliyetlerle şekillenen gündelik yaşamın da kendi izlerini oluşturduğu bir alandır.

Uzun süreyi ele alan çalışmalarda tarihsel dönemlerin de belirlenmesi gerekmektedir. Bir başkent olması dolayısıyla Osmanlı'nın genel siyasi dönemlerinden bağımsız olması beklenmese de demografik yapı, kentin ekonomik alanı, imar ve iskân faaliyetleri, iktidar ilişkileri, afet ve salgın hastalıklar vb. kentsel risklerin yoğunluğu kentin dönemlerini tanımlamada belirleyici olmuştur. İstanbul kentsel alanına ilişkin dönüşüm evreleri beş ayrı dönemde irdelenmiştir. Birinci evre Osmanlı İstanbul'unun kuruluş evresi (1453-1520);

ikinci evre kentsel örüntünün kapsamlı projelerle tamamlanması (1520-1617); üçüncü evre kentsel dokunun aşırı yoğunlaşarak giriftleşmesi ve yıpranması (1618-1718); dördüncü evre kentsel gelişimde yeni arayışlar evresi (1718-1820'ler); son evreyse XIX. yüzyıl ekonomik ve idari yapıdaki radikal değişimlerle biçimlenen kentsel mekânın dönüşüm evresi olarak ele alınmıştır. Aşağıdaki bölümlerde İstanbul'un gelişimi birbirini takip eden dönemler çerçevesinde değil, mekân odaklı olarak ele alınmıştır. Ancak bu ele alışıta, dönemlerin yukarıda belirtilen genel karakteristiği belirleyici olmuştur.

İSTANBUL'U VAR EDEN SINIRLAR

Osmanlı dönemi İstanbul'unun yeniden inşası, mekânsal anlamda üç farklı ölçekte gerçekleşmiştir. Üst ölçekte İstanbul'un başta Karadeniz ve Ege olmak üzere uzun mesafe kara ve deniz bağlantılarının kurulması ve güvenliğinin sağlanması; ikinci aşamada İstanbul'a taze meyve ve sebze ihtiyacını karşılayacağı günübirlik mesafe içinde kalan kırsal alanın organizasyonu ve yeniden nüfuslandırılması; en alt ölçekteyse kentin imar ve iskânı belirleyici olmuştur.

Fetih sonrası özellikle ilk on yıllık evrede bölgesel ve kırsal ölçekteki çalışmalara yoğunluk verildiği söylenebilir. Mehmet Genç'in de belirttiği gibi dönemin teknolojik koşulları içinde sadece kara ulaşımıyla sınırlı bir hinterland, İstanbul nüfusunu ancak 40.000-50.000 kişiye ulaştırabilirdi. Deniz bağlantıları kentin beslenme hinterlandını genişletmede büyük bir avantajdır ki Bizans'ın fethine kadar son yüz yıl içinde Osmanlı coğrafyası ortasında bir ada gibi hayatını devam ettirebilmiş olması deniz bağlantıları sayesinde. ⁵ Osmanlı yönetimi Orhan Bey'den itibaren uzun mesafe ticaretini kontrol etme konusunda stratejiler geliştirdiyordu. İstanbul'un devreye girmesiyle birlikte Karadeniz ve Akdeniz arasındaki bağlantının da kurulması gerekiyordu. ⁶ II. Mehmed kendini "iki karanın ve iki denizin sultanı" olarak ilan ederken Akdeniz coğrafyasında Osmanlı'nın konumundaki değişmeye işaret eder. XV. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı, Karadeniz ve Ege'yi kontrolü altına almaya başlar. 1350-1450 yılları arasında Karadeniz ticaretindeki düşüş ve Osmanlı'nın Karadeniz'i kontrol altına almasıyla, Cenevizliler Karadeniz'i terk ederken

⁵ Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, 5. bs., İstanbul 2007, s. 325.

⁶ İlhan Tekeli, *Anadolu'da Yerleşme Sistemi ve Yerleşme Tarihleri*, İstanbul 2011, s. 144-161.

Venedik, Osmanlı'nın gücünü fark ederek Doğu Akdeniz'de tutunmanın yeni stratejilerini geliştirmişlerdir.⁷ İstanbul, ekonomik ve siyasi dengelerinin yeniden oluştuğu Akdeniz coğrafyasının ana güç odaklarından biri olmaya hazırlanırken Rumeli ve Anadolu'da genişleyen bir ülkenin ulaşım ve yerleşim ağını da kendine bağlayacak biçimde yeniden düzenliyordu.

İstanbul art alanının organizasyonu kentin iâşesi açısından başka bir öneme sahipti. Modern öncesi dönemin ulaşım ve üretim koşulları gereği, bir kentin besin kaynakları içinde süt ürünleri, taze meyve ve sebze gibi dayanıksız tüketim mallarının tüketiciye bir veya birkaç gün içinde ulaştırılması gerekiyordu. Ulaşım maliyetleri nedeniyle de bahçe ve bostanların kentin hemen çeperinde veya günübürlük erişim mesafesi (ortalama 8-10 saat) içinde olan köylerde, çiftliklerden temini zorunlu hâle geliyordu. 1458-1473 tarihleri arasında Balkan, Mora seferlerinden Rum ve Sırlar; Akkoyunlularla yapılan savaşlar sonrasında Tokat ve Sivas bölgesinden Akçakoyunlu Türkmen boyları sürgün edilerek İstanbul'un Avrupa yakasının kırsal alanında 180 ortakçı köy kurulmuştur.⁸ Böylelikle İstanbul'un dayanıksız gıda ürünleri üretim sahası organize edilmiş oluyordu.

Sıra dışı bir coğrafya üzerindeki konumu gereği XVI. yüzyıl sonrasında İstanbul kentsel alan sınırlarını tespit etmek zordur. Tarihî kaynaklarda belirtilen "İstanbul"un nereyi kapsadığı her zaman açık değildir. Bazen sadece suriçi kastedilirken, bazen bu sınır Galata ve Üsküdar'ı da kapsamaktadır. Kentsel yaşam çevresi, günübürlük ilişkiler dikkate alındığında ise kentsel sınır Boğaziçi boyunca Tarabya ve Yeniliman'a kadar uzanmaktadır. Dolayısıyla İstanbul tarihini ele alan çalışmalarda kentin nerede başlayıp nerede bittiği konusunda fikir birliğinin olmadığını en başta söylemek gerekiyor. Deniz ulaşımının olanaklarıyla belirlenen bu yerleşim eğilimi Boğaziçi'nde (daha sonra Marmara kıyılarına uzanan) kır-kent geçişkenliğinin yüksek olduğu bir makro-formun oluşumuna neden olacaktır. Elbette kayık ve peremelere bağlı bir erişimle, Boğaziçi yerleşmeleriyle ana kent arasındaki mesafeler içinde yoğun günübürlük ilişkiler söz konusu değildir. Ancak bu yerleşmeleri

yüzyıllar içinde kasaba statüsüne getiren İstanbul'dur. Öte yandan XVII. yüzyıldan itibaren Boğaziçi olmadan bir İstanbul yaşamı betimlenemez. Boğaziçi'nde kıyı boyunca konumlanmış köyler, başta hanedan mensupları olmak üzere devlet erkânından ve üst gelir grubuna mensup kişilerin yalılarıyla buluşmuş, kentlilerin sayfiye ve mesire yerleri olan bu yerleşimler zamanla birer kasabaya dönüşmüşlerdir. Boğaziçi yerleşmeleri aynı zamanda İstanbul'da sıklıkla yaşanan veba ve kolera gibi salgın hastalıklardan sığınılan veya yangın sonrasında uzun süre ikamet edilen yerlerdi. Beşiktaş XVI., Ortaköy ve Kuruçeşme XVII., Bebek ve karşısındaki Kandilli XVIII. yüzyıllarda kentsel bir görünüm kazanmışlardı.⁹ Bebek'in yerleşim süreci karakteristik bir örnektir. III. Ahmed 1725'te Hümayunabad (Bebek) Kasrını yaptırdıktan sonra çevresine hamam, cami ve çarşı da inşa edilmiştir. Kıyıda mirî arazi imara açılarak bir kısmı devlet erkânının ikametine ayrılmış, bir kısmı ise halka satılmıştır. Buranın eski sakinleri olan basmacı esnafıysa buradan taşınmak zorunda bırakılmıştır. Benzer bir gelişme karşı kıyıda, Kandilli'de de yaşanmış, IV. Murad ve III. Ahmed tarafından ilgi gören Kandilli Bahçesi'nde köşk ve kasırlar yapılmıştır. 1748'de ise bu bahçe parsellenerek yerleşime açılmıştır. Sonrasında ise devlet görevlileri ve saray erkânının ilgisini çekmiş, zamanla yalıların arkasında cami, kilise ve çeşme inşa edilerek daha içerdeki köye bağlayan yol üzerinde Kandilli büyümeye başlamıştır.¹⁰ Burada dikkat çekmek gereken nokta 1858 *Arazi Kanunnâmesi*'yle kent çeperindeki mirî arazilerin satışa çıkarılmasıyla başladığı bilinen sürecin, İstanbul'da XVIII. yüzyılda gerçekleşmiş olmasıdır.

Savunma amaçlı varlıklarıyla Rumelihisarı ve Anadoluhisarı, XVII. yüzyılda hane sayısı 1000'i aşan kasaba görünümündeydiler. XVIII. yüzyılın sonuna kadar Beşiktaş'tan Rumelihisarı'na kadar olan kıyı boyunca -İstanbul'a karayolu bağlantısının da olması nedeniyle- kentsel görüntüye sahip kesintisiz bir yerleşim ortaya çıkmıştır. Karşıdaki Anadolu sahilinin ise doğal karakteri daha fazla korunmuştur. Boğaz'ın en dar noktası olan Rumelihisarı ve Anadoluhisarından sonra yerleşmeler

⁷ Faruk Tabak, *Solan Akdeniz: 1550-1870, Coğrafi-Tarihsel Bir Yaklaşım*, çev. Nurettin Elhüseyni, İstanbul 2010, s. 54-70; Halil İnalçık, "Fatih, Fetih ve İstanbul'un Yeniden İnşası", *Dünya Kenti İstanbul*, ed. Afife Batur, İstanbul 1996, s. 83.

⁸ Stefanos Yerasimos, "Osmanlı İstanbul'unun Kuruluşu", *Osmanlı Mimarlığının 7 Yüzyılı: Uluslararası Bir Miras*, ed. Nur Akin, Afife Batur ve Selçuk Batur, İstanbul 1999, s. 204; İnalçık, "Fatih, Fetih ve İstanbul'un Yeniden İnşası", s. 32.

⁹ Boğaziçi yerleşimleri XVII. yüzyıldaki durumları Evliya Çelebi ve Eremya Çelebi, XVIII. yüzyıldaki durumları ise İnciciyan ve Hovhannesyan'ın tespitlerine dayanarak değerlendirilmiştir, bkz. Evliya Çelebi, *Seyahatnâme: 1. Kitap*, ed. Robert Dankoff, Seyit Ali Kahraman ve Yücel Dağlı, İstanbul 2006; Sarkis S. Hovhannesyan, *Payitaht İstanbul'un Tarihçesi*, çev. Elmon Hançer. 3. bs. İstanbul 2012; G.V. İnciciyan, *Boğaziçi Sayfiyeleri*, haz. Orhan Duru, İstanbul 2000.

¹⁰ Sercan Ö. Yıldırım, *Kentin Anlam Haritaları: Gravürlerde İstanbul*, İstanbul 2008, s. 286-288.

seyrekleşip “mamur kasaba” statüsünde Yeniköy (XVI. yüzyılda) ve Beykoz (XVII. yüzyılda) öne çıkmaktadır. Boğaziçi yerleşmelerinin İstanbul’la bütünleşmesiyle 1850’lerde başlayan düzenli vapur seferleriyle gerçekleşmiştir.

İstanbul kentsel alan sınırının gelişimi yukarıda belirlenen beş tarihsel evre içinde ele alınacaktır. XV. yüzyılı kapsayan kuruluş evresinde kentin eski Bizans sınırları içinde kaldığı görülür. Bu sınırın tek aşıldığı yer Haliç kıyısında Eyüp Mahallesi’nin kurulmasıyla olmuştur. İstanbul’un 1453 sonrasındaki inşa sürecine ilişkin iki önemli soru vardır: İlki, İstanbul’un fetih sonrası imar edilme ve büyüme süreci, Anadolu Beylikler dönemi “çok odaklı kentsel büyüme modeli” ile açıklanabilir mi? Diğer soru ise Osmanlı dönemi başkentinin, Bizans dönemi Konstantinopolis’ine ait izlerin üzerine inşa edilip edilmediğidir.

Bursa ve Edirne’de olduğu gibi, çok odaklı kentsel büyüme modelinde ilk adım Bizans döneminden devralınan surun ana kapısının dışında kentin yeni merkezini oluşturmak üzere cami, çarşı, pazarın yer aldığı ticari bir odağın inşa edilmesi ve bu odaktan dışa doğru bir büyümenin beklenmesidir. İkinci adım ise yerleşime açılacağı öngörülen sahada, merkezinde külliye veya camilerin olduğu çok sayıda odağın birbirine mesafe alacak şekilde inşa edilerek, bu odakların etrafında mahallelerin gelişimini beklemektir. Merkezden mahalle odaklarına, her bir mahalle odağından da birbirine ve merkeze doğru gerçekleşecek büyümeyle zamanla kentsel örüntü bütünleşir.¹¹

Osmanlılar İstanbul’da o güne kadar yerleştiklerinden farklı bir kentle karşılaşmışlardı. Kentin 1453’teki durumu Iustinianos dönemi Konstantinopolis’inin işlevini kaybetmiş, yıpranmış hâliydi. Bizanslılar son yüzyılı, 700 yıl öncesi ihtişamlı şehrin viranesi içinde, âdeta kırsallaşan bir çevrede yaşamışlardı. Magdalino, son evredeki köhnemenin 1203’teki Latin işgali ve büyük yangınla başladığını belirtir. Kentsel alan XIV. yüzyıl boyunca suriçinde birkaç bölgede öbeklenmişti. Bunlardan biri Blakhernai Sarayı ve çevresinde toplanan büyük manastırlardan oluşan kuzeybatı bölge; ikincisi Ayasofya ve çevresinde birkaç manastırdan oluşan öbek. Ticaret bölgesi ise bunların arasında kalan ve Haliç boyunca uzanan bölgedir.¹² Bir zamanlar yaklaşık 400.000 veya 500.000

kişinin barınmış olduğu suriçinde, XV. yüzyılın başında 70.000 civarında insanın yaşadığı tahmin edilmektedir.¹³ Ancak kent, ne kadar köhnemiş olursa olsun, Doğu Roma İmparatorluğu’nun bin yıllık başkentinin izlerini barındırmaktadır. Osmanlı karşı karşıya olduğu böyle bir yapıyla kendi yerleşme pratiklerini bağdaştırmaya çalışacaktı. Hâlihazırda surlar o kadar geniş bir alanı sınırlamıştır ki uzun süre sur dışına çıkmaya gerek kalmayacaktır. Dolayısıyla karşı karşıya olunan durumu, “Bizans *kastron*’u çevresinde bir Osmanlı kenti kurma” girişimine benzemeyen, “bin yıllık bir başkentten yeniden inşası” olarak görmek gerekir. Bu inşa süreci bir sonraki bölümde ayrıntılı biçimde ele alınmaktadır.

Osmanlı döneminde güvenlik açısından surlara ihtiyaç duyulmadıysa da, surların ayakta kalmasına önem verilmiştir. Fetih sonrası onarımın dışında, surlar en sistemli onarımı İstanbul’a büyük hasar veren 1509 depreminden sonra görmüştür. XVII. yüzyılda Kaymakam Bayram Paşa, XVIII. yüzyılda Damad İbrahim Paşa tarafından geniş çaplı onarımlar yaptırılmıştır.¹⁴ XIX. yüzyılda özellikle Haliç’te yeni kapılar açılmıştır. İstanbul adının tarih boyunca güçlü surlarıyla bütünleşmiş olması, Osmanlı’nın da surları kendi gücünün sembolik göstergesi olarak görmesine neden olmuştur. Bir diğer nedense surların kentin sınırlarını belirliyor olmasıdır. XVII ve XVIII. yüzyıl İstanbul anlatımlarında sur kapılarının -önerindeki iskelelerle birlikte- İstanbul’un koordinat noktaları olduğu görülür. Kent, sur dışına taşıtığında dahi surların bir kontrol görevini üstlendiği metinlerin satır aralarından anlaşılabilir. Suriçinde tutmak, kontrolde tutmak anlamına da geliyor olmalıydı. 1612’de Osmanlı yönetiminin Pera’da yerleşen elçiliklere yaptığı uyarı buna bir örnektir. XVII. yüzyılın başında Galata surlarının dışında Pera’da gelişen elçilikler bölgesinin Osmanlı kontrolünden uzak bir nokta olduğuna ve bunun istismar edilmesine dair önemli bir gösterge 1612’de veziriazamın elçilikleri İstanbul’un içine taşımakla tehdit etmiş olmasıdır.¹⁵

XV. yüzyılda mevcut sur sınırları içinde gelişen kentte, surun dışına sadece Eyüp Mahallesi’yle çıkılmış, Galata bölgesinde ise bu çıkış Tophane’nin inşasıyla gerçekleştirilmiştir. XV. yüzyıl sonunda kentin nüfusunun

tantinopolis’in Kentsel Gelişimi, çev. Barış Cezar, İstanbul 2012, s. 141-143.

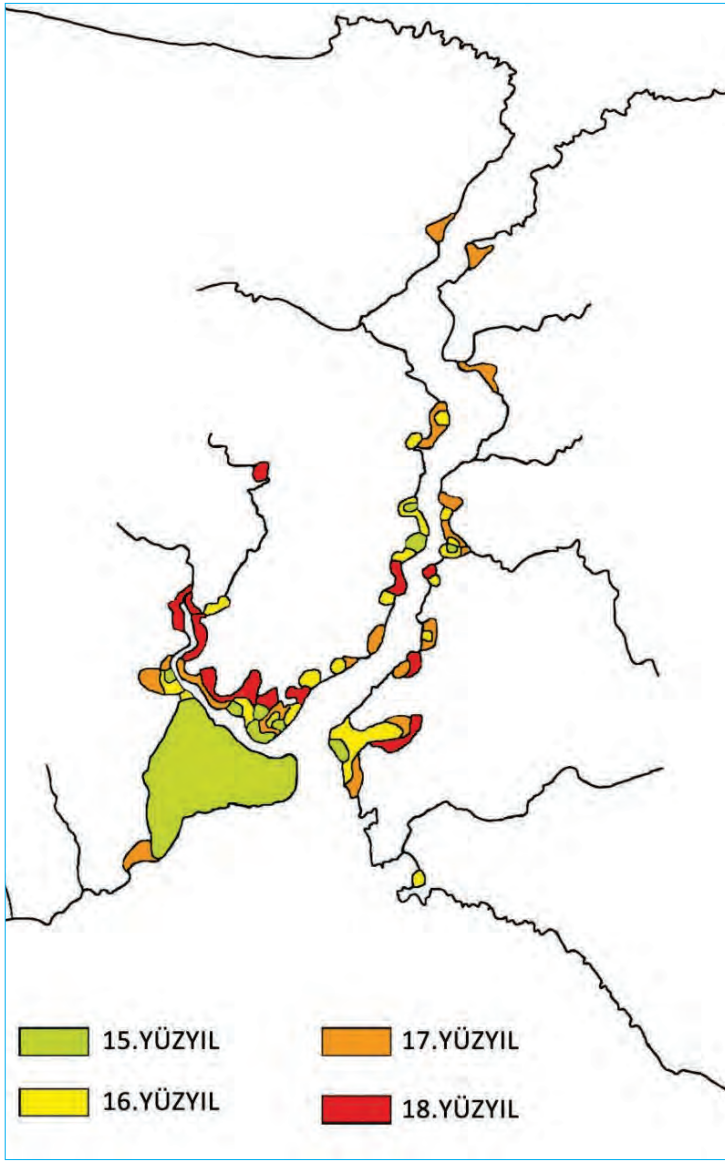
¹³ Magdalino, *Ortaçağda İstanbul*, s. 33.

¹⁴ Wolfgang Müller-Wiener, *İstanbul’un Tarihsel Topoğrafyası*, çev. Ülker Sayın, İstanbul 2002, s. 294-318.

¹⁵ Eric R. Dursteler, *İstanbul’daki Venedikliler*, çev. Taciser U. Belge, İstanbul 2012, s. 37-39.

¹¹ Gönül Tankut, *Selçuklu Kenti*, Ankara 2007, s. 40-45; Tanyeli, Uğur, *Anadolu-Türk Kentinde Fiziksel Yapının Evrim Süreci (XI.- XV. Yüzyıllar)*, İstanbul 1987, s. 195.

¹² Paul Magdalino, *Ortaçağda İstanbul: Altıncı ve On Üçüncü Yüzyıllar Arasında Kons-*



1- İstanbul'un yerleşik alan sınırının gelişimi (XV-XVIII. yüzyıllar)
(Kaynak: Doğan Kuban, "From Byzantium to Istanbul: The Growth of a City",
İstanbul I '96 Selections, Spring 1996, 37. Harita yazar tarafından gözden
geçirilerek yeniden çizilmiştir.)

100.000'e ulaştığı tahmin edilmektedir. XVI. yüzyılda Haliç'e Tersane-i Âmire'nin inşası ve Tophane'nin yeniden inşası ile kıyıda yapılan mescit ve camilerle Galata'nın etrafı kuşatılmıştır. Beşiktaş bir kasaba hâline gelmiş, Üsküdar doğuya doğru gelişmeye başlamıştır. Suriçi ise yoğunlaşmaya başlamış, külliyelerle hizmet yapılanmasını büyük ölçüde tamamlanmıştır. Yarımadanın iç bölgelerinde külliyelerin inşası ve bazı kiliselerin camiye dönüştürülmesiyle Hristiyan cemaat Haliç kıyılarına kaymıştır. XVI. yüzyıl sonlarında İstanbul nüfusunun 250.000, XVII. yüzyıl içinde 400.000 civarında olduğu tahmin edilmektedir.¹⁶ Dolayısıyla

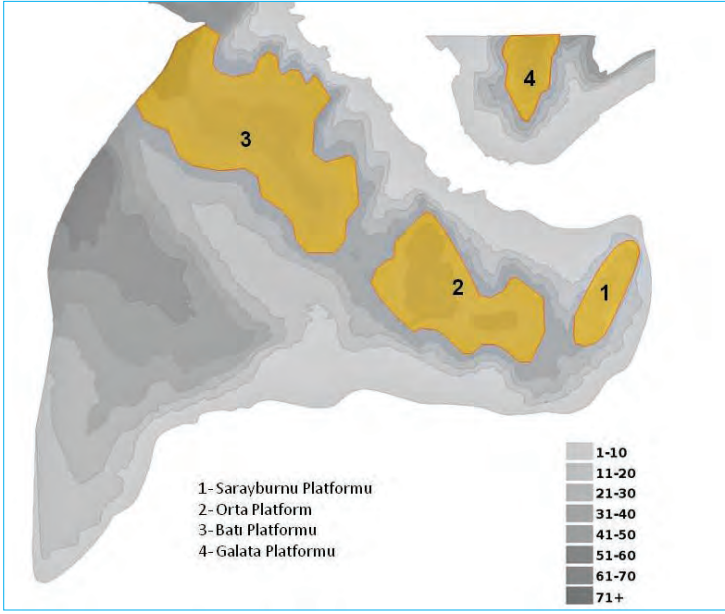
16 Yunus Koç, "Fetih Öncesinden Cumhuriyet Dönemine İstanbul'un Nüfusu",
Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi, 2010, sy. 16, s. 171-199.

XVII. yüzyıla gelindiğinde kentin nüfus yoğunluğunun önemli oranda arttığı anlaşılmaktadır ki kentte büyük yangınların sayısının artması, salgın hastalıklarının görülmesi bu yoğunluğun sonucudur. Haliç'in iki yakası dolmaya, Kâğıthane çevresindeyse yalılar inşa edilmeye başlanmıştır (Şekil 1).

Kentin gelişimde yeni arayışlar evresi olarak değerlendirilen XVIII. yüzyılda İstanbul'da yerleşik doku içindeki yapılaşma sürecinde de yeni bir eğilim belirmektedir. Kentin sınırları içinde kıynın doldurulmasıyla ve surlar yıkılarak kazanılan arazi ile eski saray mülklerinin halka satılmasıyla yeni konut alanları sağlanıyordu. 1764'te Yenikapı önündeki Langa Limanı (eski Theodosios Limanı) doldurulmuş, üretilen arsalar Ermenilere satılarak Yenikapı adıyla bir mahalle kurulmuştur. Kumkapı yakınlarında şehzadelerin ikametine ayrılmış olan eski bir saray yıkılarak, arsası Ermeni ve Rumlara satılmış ve zamanla burada bir çarşı oluşmuştur. Yine 1801'de Galata Sarayı'na ait bazı yerler "yüksek fiyatla" satılarak bahçeli konut alanına dönüşmüştür.¹⁷ III. Selim'in emriyle gerçekleşen bu girişimlerle arazi fiyatlarının aşırı yükselmesinden yararlanarak kentteki yeni inşaa faaliyetleri için gelir sağlamanın hedeflendiği düşünülebilir. XVII. yüzyılda Galata surlarının iç kısmının tamamen dolduğunu Evliya Çelebi'den, sahilde surun dışında yapı yoğunluğunun arttığını ve XVIII. yüzyıl başından itibaren yeni alan kazanmak için denizin yer yer doldurulduğunu İnciciyan'dan öğrenmekteyiz. Bu dönemde yıpranmış surların üzerine veya kalıntıları temizlenerek yerlerine yapı izni verilmiştir. Surların daha kapsamlı bir operasyonla yıkımı ise 1864'te VI. Daire Belediyesi'nin uygulamasıyla olmuş, yeni elde edilen arsalar satışa çıkarılmıştır.¹⁸ Bu eğilimi kentin sınırlarına sığamayıp kısa vadeli bir çözüm olarak aynı sınırlar içinde yer arayışı olarak görmek gerekiyor. Yukarıda sözü edilen Bebek ve Kandilli'nin yerleşim süreci de hatırlanırsa, XVIII. yüzyılda görülen yeni yerleşim eğilimleri kentin taşıma kapasitesini daha da zorlayacak arsa üretmeye dair çözümlerdir. Aslında kentin sınırını aşmak isteyip de ulaşım olanaklarının yerleşim menzilini daha fazla aşmaya elverişli olmamasından kaynaklanan bir daralma söz konusudur. İlginç olansa padişahların saraya ait mülkleri elden çıkarmakta tereddüt yaşamamış olmalarıdır. XIX. yüzyılda ise kent makro-formu yeni

17 Hovhannesyan, *Payitaht İstanbul'un Tarihçesi*, s. 7-8.

18 Nur Akın, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*, 5. bs., İstanbul 2011, s. 92-93, 107.



2- İstanbul'un topoğrafik platformları

ulaşım teknolojileri ve yasal düzenlemelerle radikal bir dönüşüm yaşayacaktır.

İSTANBUL TOPOĞRAFYASINA YERLEŞEN İKİ ANA EKSEN

İstanbul topoğrafyasının kilit unsuru Haliç ve Haliç'e hâkim tepelerdir. Suriçinde Atmeydanı-Ayasofya ve Topkapı Sarayı'nı taşıyan kuzeydoğu-güneybatı eksenıyla Beyazıt Külliyesi'nden Fatih Külliyesi'ne ve Edirnekapı'ya uzanan güneydoğu-kuzeybatı ekseninde üç platform belirgindir. İzafi olduğu açık şekilde bilinen "Yedi Tepeli İstanbul"un altı tepesi, bu platformlar üzerinde gösterilmektedir. Bunlardan ilkini "Sarayburnu Platformu", ikincisini (Eski Saray ve bedestenin yerleştiği) "Orta Platform", üçüncüsünü ise (Edirnekapı-Fatih Külliyesi eksenini taşıyan) "Batı Platformu" olarak adlandırabiliriz (Şekil 2). Kauffer ve Lechevalier'in 1786



3- Franz Kauffer'in İstanbul Haritası (1786)



4- Antoine-Ignace Melling tarafından çizilen XIX. yüzyıl başına ait İstanbul gravürü

tarihli *İstanbul Haritası*'nda Haliç'i saran platformların özellikle belirtilmiş olması dikkat çekicidir (Şekil 3).

Sarayburnu platformu aynı anda Marmara, Boğaz ve Haliç'e hâkim olması nedeniyle stratejik konumdadır ve Antik Bizans'ın *akropol*ünün yer almış olduğu bu bölge, kentin kalabalığına en uzak yerdir. Orta platform, Haliç ile Kadırga Limanı arasındaki en erişilebilir aksı taşıması nedeniyle etkin bir konuma sahiptir. Sözü edilen bu kuzey-güney aksının, Edirnekapi'dan Ayasofya'ya doğru uzanan eksenle kesişmesi orta platformun stratejik konumunu daha da güçlendirir. Yüksek erişilebilirlik, çağlar boyunca -limanlar yer değiştirirse dahi- ticaret alanının ısrarla burada yer seçmesine neden oluşturur. Batı platformunun en önemli özelliği ise kente batıdan (Edirnekapi'dan) giriş yapanları karşılayan konumudur. Avantajlı bir diğer yönü ise kente su girişinin buradan olmasıdır. Bizans'tan kalan iki büyük sarnıç burada yer alır. Magdalino'ya göre Bizans'ın son yüzyıllarında kırsal bir görünüm alan kentte, başta saray ve manastırlar

olmak üzere, nüfusun kuzeybatıda yoğunlaşmasına “tatlı suya yakınlık” önemli bir neden oluşturur.¹⁹ Suriçi topoğrafik platformlarının bütünüyle seyredilebildiği yer, Haliç'in öbür tarafındaki bir başka platform olan Galata'dır. Çok sayıda İstanbul gravürünün kanıtladığı gibi Galata'nın “seyreden” konumunun, XV ve XVI. yüzyıl boyunca, yarımada'nın silüetinin şekillenmesindeki rolü yadsınamaz.

Ticaret Ekseni

Haliç, İstanbul'u denizyolu ticaretine entegre eden doğal bir limandır. Bu doğal liman kentsel makro-formu belirleyen ana kanallardan biridir. Rumeli'den gelen karayolu ticaretinin kent bağlantısı ise (bütünüyle bir ticari aks niteliği taşımamakla birlikte) Divanyolu ekseni üzerinden ilerleyerek Kapalıçarşı'ya bağlanır. Kentin dış bağlantılarını kuran ve kente, doğu ve batı yönünden

¹⁹ Magdalino, *Ortaçağda İstanbul*, s. 115.



sokulan deniz ve kara eksenleri kuzey-güney yönündeki bir başka eksenle birleşir. Kapalıçarşı-Haliç-Galata Kulesi'ni birleştiren bu eksen, Osmanlı dönemi boyunca ticaret ve üretim faaliyetlerinin yoğunlaştığı ana omurgayı oluşturmuştur. Kentsel alandaki ana akışın kentsel doku içinde oluşturduğu ayak izleri elbette tek bir cadde üzerinden gitmediği gibi bu ayak izlerinin yoğunluğu zamana ve bu zamanın gereği içinde oluşan ilişkilere bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Bir caddeden ötekine sıçrayan yoğunluklar, çoğalan, saçaklanan güzergâhlar olduğu gibi giderek tenhalaşan, önemini kaybeden sokaklar da olmaktadır. Ancak burada belirtmek istenen ana akış yönlerinin ve dokunun genel örüntü biçiminin değişmemiş olmasıdır. Ticaret bölgesini tanımlamak üzere çizilen bu üç ana eksen çevresinde oluşan ticaret ağı, suriçi ile Galata bölgesinin bütünlüklü bir yapı olduğunu göstermektedir.

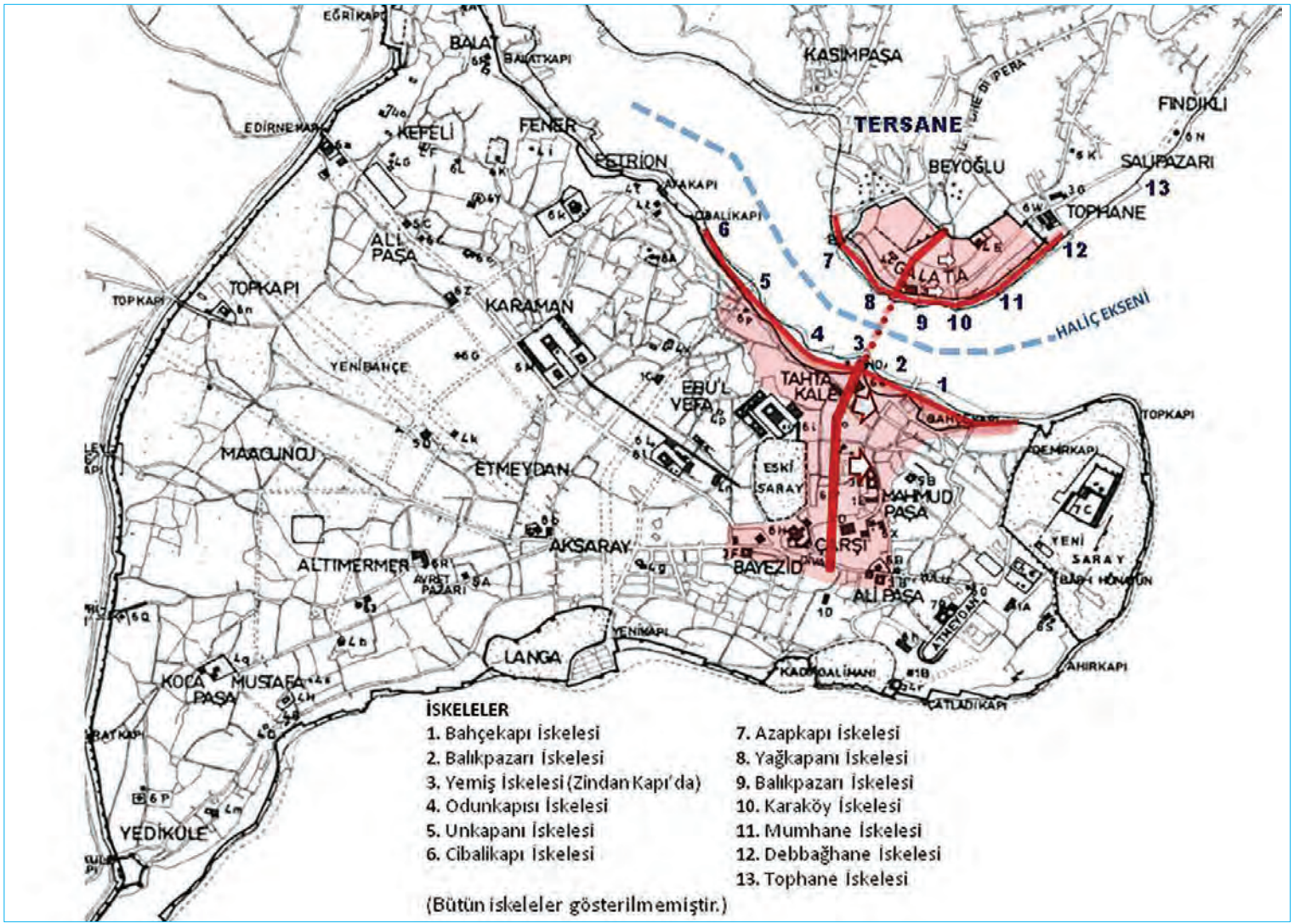
İstanbul ticaret bölgesi veya bu bölgenin bir bölümü üzerine araştırmalarını yoğunlaştıranlar, ticari aksların

Bizans'tan Osmanlı'ya devamlılık gösterdiği konusunda birleşirler.²⁰ İncelemelerini İstanbul'un Orta Çağı'na yoğunlaştırmış olan Magdalino'ya göre; "Kapalıçarşı bölgesinin Haliç boyunca Sirkeci, Eminönü, Tahtakale semtlerinin ticari önemi Erken Bizans dönemine kadar uzanırken" Galata'nın Avrupa kimliğiyle varlığı ve sonraki dönemlerde yükselişi de "Bizans'ın 1261'de Cenevizlilere Pera'yı vermelerine dek uzanır."²¹ Cenevizlilerin Galata'sı özellikle XIV. yüzyıldaki yerleşim süreciyle ortaya çıkmıştır. Fetih öncesinde kentin ticari faaliyeti Haliç'in iki yakasında yerleşmiş iki Latin kolonisi tarafından sürdürülürken, kuzey-güney eksenindeki bütünleşmenin Osmanlı döneminde,²² özellikle XVI. yüzyılda gerçekleştiği söylenebilir. Mortan ve Küçükerman da

²⁰ Kenan Mortan ve Önder Küçükerman, *Çarşı, Pazar, Ticaret ve Kapalıçarşı*, İstanbul 2010, s. 149.

²¹ Magdalino, *Ortaçağda İstanbul*, s. 14.

²² İnalçık, "Fatih, Fetih ve İstanbul'un Yeniden İnşası", s. 34.



5- Osmanlı İstanbul'unun XVII. yüzyıl sonuna kadar etkinliğini sürdüren ticaret eksenini.*

* Ticaret eksenini XVII. yüzyılın ikinci yarısında batıya doğru kaymaya başlar.

(Kaynak: Müller-Wiener'in XV. yüzyıl İstanbul'unu betimlediği haritası kullanılarak yazar tarafından hazırlanmıştır)

“Kapalıçarşı Bedesteni, sonrasında yaptırılan Mahmut Paşa Hanı ve Galata Bedesteni'nden oluşan bir ekonomik alanı, bir bütünün parçaları olarak görmek”²³ gerektiğini belirtirler. Kentin fiziksel dokusunda gözlemlenen, işlevsel ve mülkiyet ilişkilerindeki devamlılığın payı unutulmamalıdır.

Kuzey-güney eksenini Kapalıçarşı-Haliç-Galata Kulesi arasında kesintisiz bir güzergâhı takip eder. Hatta bu aksın güney yönünde Marmara kıyısındaki Kadırga (*Iulianos*) Limanı'na kadar uzandığına dair ipuçları vardır.²⁴ Divanyolu'ndan başlayarak Uzunçarşı (*Makros Embolos*²⁵ veya *Marianos Embolos*²⁶) boyunca ilerleyip

Zindankapı'dan çıkarak, Zindankapı İskelesi'ne (Yemiş İskelesi) çıkarılır. Buradan karşı kıyıda Yağkapanı İskelesi (*Porta Comego*) arasındaki mesafe Haliç üzerindeki en kısa mesafedir. Söz konusu hat -Haliç köprülerinin inşa edildiği 1836 ve 1854 yıllarına kadar- iki kıyı arasında sürekli kürek çeken kayıkçıların ilk tercih ettikleri hat olmalı.²⁷ Yağkapanı'ndan Galata'ya girildikten sonra Perşembepazarı Caddesi'nden Galata Kulesi'ne ulaşılır. Kapalıçarşı-Haliç-Galata eksenini hem karada hem de denizde en kısa mesafelerin toplamıdır (Şekil 5). Ticaret alanındaki trafiğin bütünüyle insan gücüne bağlı olarak seyrettiği dönemlerde, böyle bir güzergâhın (yaya erişiminin %5 eğim gibi kabul edilebilir limitleri içinde) belirlenmiş olması doğaldır.

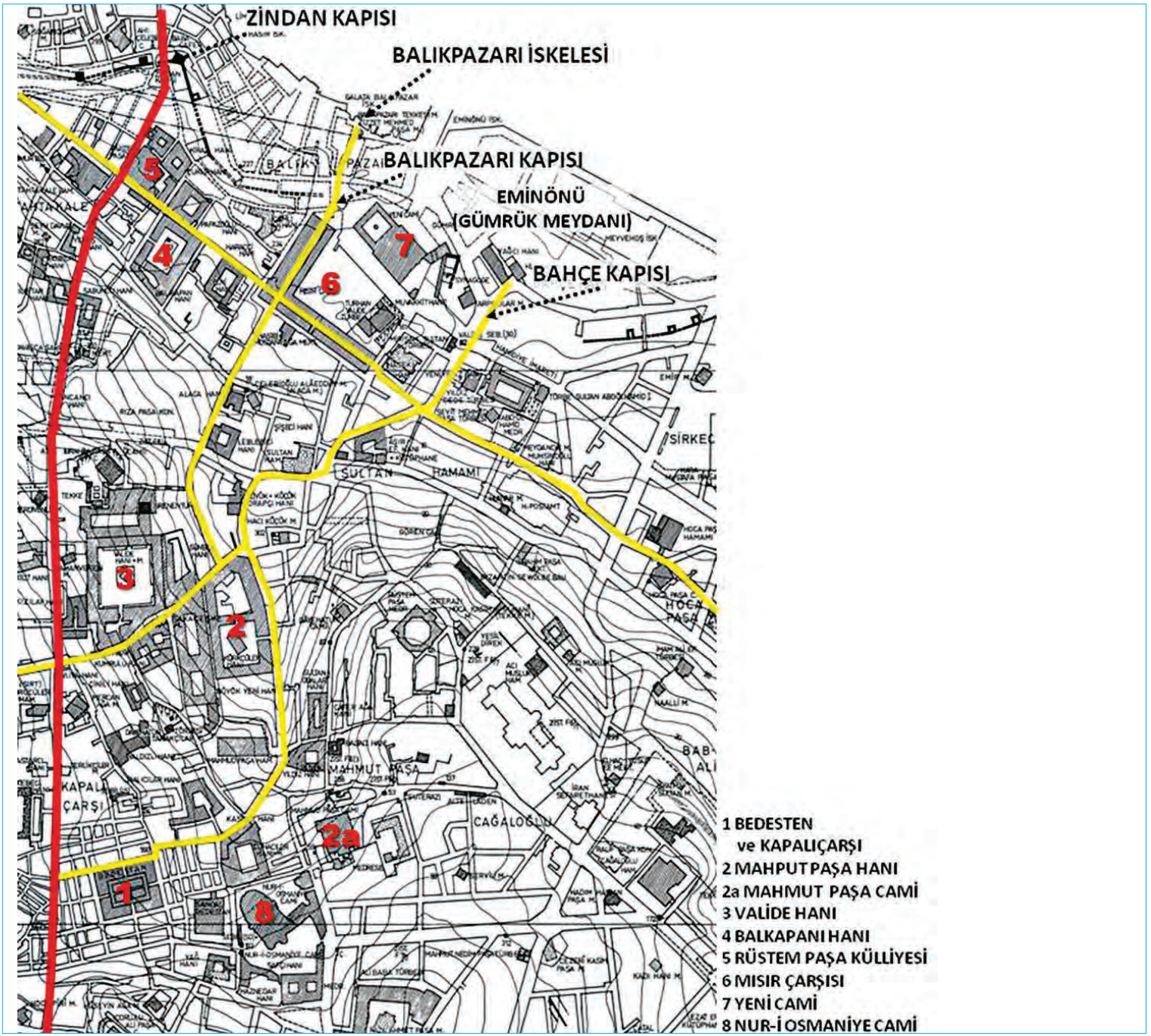
²³ Mortan ve Küçükerman, *Çarşı, Pazar, Ticaret*, s. 155.

²⁴ Magdalino, *Ortaçağda İstanbul*, s. 8.

²⁵ Müller-Wiener, *İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası*, s. 25.

²⁶ Magdalino, *Ortaçağda İstanbul*, s. 8.

²⁷ Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, çev. Erol Özbek, 2. bs. İstanbul 2003, s. 172.



6- Kapalıçarşı, Uzunçarşı ve Mahmut Paşa Hanı çevresi

(Kaynak: Müller-Wiener, *İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası*, 342. Ticaret bölgesindeki ana akslar yazar tarafından belirtilmiştir)

Suriçi ticaret bölgesinin XVI. yüzyıl sonundaki sınırını güneyde Beyazıt Külliyesi ve Divanyolu, doğuda Cağaloğlu Yokuşu ve Bâbiâli Yokuşu'ndan Eminönü'ne ulaşan hat belirler.²⁸ Batıda ise Beyazıt Meydanı'ndan başlayarak Eski Saray'ın doğu duvarını izleyip Süleymaniye Külliyesi'ne ait çarşısını da içine alarak Odunkapı'ya inilir. Ancak bu bölümde yoğun akış kuzey-güney ekseninin en önemli parçası olan Uzunçarşı üzerindedir. Suriçi ticaret bölgesinin beş ana

odak çevresinde yapılandığı söylenebilir. Haliç kıyısından Divanyolu eksenine doğru sıralanan söz konusu odaklar: Tahtakale ve Zindankapı çevresi; Mısır Çarşısı; Mahmut Paşa Hanı ve Valide Sultan Hanı; çekirdeğini bedestenlerin oluşturduğu Kapalıçarşı ve Sahafkar Çarşısı'dır.²⁹

Hangi mekânsal ölçekte ele alınırsa alınsın, İstanbul ticaretinin varlığı "deniz-kara buluşması"³⁰ ile açıklanırken, Haliç bu buluşmanın filen gerçekleştiği alan

²⁸ Mortan ve Küçükerman, *Çarşı, Pazar, Ticaret ve Kapalıçarşı*, s. 164.

²⁹ Mortan ve Küçükerman, *Çarşı, Pazar, Ticaret ve Kapalıçarşı*, s. 187.

³⁰ Mortan ve Küçükerman, *Çarşı, Pazar, Ticaret ve Kapalıçarşı*, s. 166.



7- Mısır Çarşısı'nın iki antik aksın üzerinde konumlanması (Kaynak: Seyyid Hasan haritasından (1813) bir kesit. Akslar yazar tarafından belirtilmiştir)

olmuştur. Deniz ve karanın bağlantı noktalarının iki temel ögesi iskele ve ardındaki kale kapısıdır ki bu iki kentsel ögenin birlikteliğinin en büyük göstergesi genellikle aynı isimle anılıyor olmalarıdır. İskelede başlayan adımlar kale kapısını geçtikten sonra kent içlerine, mahalle odaklarına doğru kararlı bir yönelişi olan sokağı takip eder.

Haliç'in güneyinde Bahçekapı'dan Unkapanı Kapısı'na kadar olan düzlük alan ticari yoğunluğun olduğu bir bölgedir. Unkapanı ve Balkapanı (karşı kıyıda Yağkapanı), Eminönü'nde deniz ticaretinden sorumlu gümrük emini (ve yanı sıra pençik emini) bu bölgededir. Konstantinopolis'in son evresinde suriçinde yerleşik ender bölgelerden biri de Haliç boyunca uzanan bu ticaret bölgesidir.³¹ Fetih sonrasında çok sayıda ev ve dükkânın Ayasofya Vakfı'na bağlanmış olması³² ve padişahın kendi esirlerini Haliç kıyısına yerleştirmesi bölgenin yapı stoku açısından üstünlüğüne işaret eder.³³ Buranın ayakta kalmasında -tarihsel bir çelişki olarak- Latin tüccarların, özellikle de Venediklilerin önemli bir rolü vardır.

31 Magdalino, *Ortaçağda İstanbul*, s. 142.

32 Aygül Ağır, *İstanbul'un Eski Venedik Yerleşimi ve Dönüşümü*, İstanbul 2009, s. 198.

33 Yerasimos, "Osmanlı İstanbul'unun Kuruluşu", s. 196.

Venediklilere 1082'de gümrük ayrıcalığı tanınmış ve Bahçekapı yakınlarında mülk tahsis edilmiştir.³⁴ Sınırlarını 1204-1261 Latin işgalinde Haliç'in güney sahili boyunca genişletmişlerdi. İşgal sonlandırıldığında tamamen sur dışına atılsalar da, 1277'de *Locus Venetorum* olarak adlandırdıkları alan kendilerine tahsis edilmiştir.³⁵ Koloninin *Makros Embolos* çevresinde yer seçmesi çok sayıda iskelenin yanı sıra ihtiyaç duydukları ihtisas kollarını bir arada bulabilmeleri nedeniyle olmalıdır.³⁶ *Locus Venetorum* 10.000'e yaklaşan nüfusuyla Konstantinopolis'te Venedik Cumhuriyeti'nin küçük bir minyatürü gibidir.³⁷ Bu yerleşimin sınırları içinde kalan Balkapanı Hanı Bizans'tan Osmanlı'ya izi sürülebilir ender ticaret yapılarından biridir. Bodrum katındaki duvar kalıntıları ve bazı mimari elemanlar Bizans yapısı olduğuna dair önemli kanıtlar sunmaktadır. "1220 yılında Venediklilerin [...] inşa ettikleri *fondaconun* da Balkapanı Hanı ile ilgisinin olası olduğu" Ağır tarafından belirtilmektedir.³⁸

Fetihten sonra 18 Nisan 1454'te yapılan anlaşmaya göre Venediklilere yine Haliç'in güneyinde, kendilerine ait olmayan bir saray ve kilise verilmiştir. Venediklilerin 1463'ten sonra Osmanlı-Venedik siyaseti nedeniyle İstanbul'daki varlıkları sönükleşmiştir.³⁹ 1492'de dönemin balyosu sınır dışı edilip Cumhuriyet'in mallarına el konulmasıyla Venedik yerleşimi ortadan kalkmıştır.⁴⁰ Ama Venedik balyosunun Haliç'in güneyini tamamen ne zaman terk ettiği konusu hâlen tartışmalıdır.⁴¹ Kışlık ikametgâhın yeri tartışmalı olsa da, balyosun XVI. yüzyılın ilk yarısında Galata surlarının kuzeyindeki *Vigne di Pera* (Karşıyaka Bağları) adı verilen bölgede yazlık bir konut yaptırdığı bilinmektedir. Serin, vebaya karşı daha güvenli ve belki de Osmanlı denetiminin aşılabilirdiği, "kaçak esir ve benzerlerini ülke dışına kaçırma" gibi siyasi işlerin daha kolay yürütülebileceği bir alan olması yeni konumun

34 Dursteler, *İstanbul'daki Venedikliler*, s. 33; Ağır, *İstanbul'un Eski Venedik Yerleşimi*, s. 13.

35 Ağır, *İstanbul'un Eski Venedik Yerleşimi*, s. 15. Aygül Ağır Venedik arşiv kaynaklarına dayanarak duvarlarla çevrili yerleşimin 1453 yılı öncesi tahmini sınırlarını belirlemiştir, bkz. Ağır, *İstanbul'un Eski Venedik Yerleşimi*, s. 92.

36 Magdalino, *Ortaçağda İstanbul*, s. 136.

37 Dursteler, *İstanbul'daki Venedikliler*, s. 33-34.

38 Ağır, *İstanbul'un Eski Venedik Yerleşimi*, s. 224.

39 Dursteler, *İstanbul'daki Venedikliler*, s. 34.

40 Yerasimos, "Osmanlı İstanbul'unun Kuruluşu", s. 205.

41 Konuyla ilgili detaylı bilgi için bkz. Dursteler, *İstanbul'daki Venedikliler*, s. 37; Ağır, *İstanbul'un Eski Venedik Yerleşimi*, s. 95-97.

tercih nedenleridir. Kıbrıs'ın fethinden (1571) sonra ise yazlık konut tek adres hâline gelmiştir.⁴² Venediklilerin Osmanlı Devleti ve dolayısıyla İstanbul'la bağlantıları tüm siyasi çalkantılara rağmen 1630'lara kadar sürmüştür.⁴³

Haliç'in güneyine yeni yerleşenlerin çoğunluğunu Yahudî cemaatinin oluşturduğu 1513 tarihli bir belgeye dayanılarak belirtilmektedir.⁴⁴ Bölgedeki yer isimlerinden XVII. yüzyıla kadar burada ne derece yerleşik hâle geldikleri anlaşılmaktadır. Yoğunlaştıkları alanlar Edirneli Yahudîler Mahallesi ve Yahudî Kapısı çevresindeki mahalleler; Tahtakale, Mısır Çarşısı, Eminönü, Mahmutpaşa arasında kalan bölgedir.⁴⁵ Ticari becerilerinden dolayı özellikle buraya iskân edilmiş olmaları, nitekim XVI. yüzyılın ikinci yarısında daha çok simsarlık yapan Yahudî tüccarlar, Venediklilerin rakibi durumuna gelmişlerdir.⁴⁶

İskelelerin çevresinde yoğunlaşan ticaret bölgesi yangın ve depremden çok etkilense de değerini yitirmemiş; dükkân, han ve evlerin kiralari büyük oranda Ayasofya Külliyesi Vakıf gelirini oluşturmuştur.⁴⁷ Ticari alanın rantının vakıflar kanalıyla kentsel hizmetlere aktarımı Bizans ve Venedik'in de izlediği bir yoldu.⁴⁸ Ticaret bölgesinde deprem ve yangının yıkıcılığı karşısında Balkapanı Hanı gibi zamana direnebilen yapılar ender olsa da, ticaretin yoğun ve ısrarlı ayak izleri kentsel dokudaki gücünü binlerce yıllık sokaklarda göstermektedir. Berger'e göre Tahtakale Caddesi'nin izleri V. yüzyıla kadar gitmektedir. Kutucular ve Hasırcılar Caddesi de benzer tarihselliğe sahiptir.⁴⁹ Yeni yapılar inşa edilirken sokak dokusuna müdahale etmek yerine, antik izler üzerinde sürüp giden yaya akışlarından yararlanma yoluna gidildiği anlaşılıyor (Şekil 6). XV. yüzyılın son çeyreğinde Kapalıçarşı'dan sonraki ikinci büyük çarşı olarak inşa edilen Mahmut Paşa Külliyesi yapılarının plan şeması ve yer seçimlerinde sokak dokusunun belirleyici olduğu

anlaşılmaktadır. Mısır Çarşısı'nın iki kolunun iki antik aksın üzerine oturmuş olması⁵⁰ da geçmişin ticari izine adaptasyonun en güzel örneklerinden biridir (Şekil 7).

Suriçi ticaret bölgesinin oluşumunda ikinci önemli odak, bedesten ve çevresinde oluşan çarşıdır. Magdalino, 1203 Latin işgaline kadar Konstantinopolis'in Orta Çağ'daki görece gelişimi içinde Kadirga Limanı ve Haliç arasında ticaretin yaygınlaştığına ve inşaat faaliyetleriyle birlikte kentsel kullanımların yoğunlaşmış olabileceğine ilişkin önemli bir tespit yapmaktadır. X. yüzyıl kaynakları perakende ticaretin merkezi Mese'nin doğu ucuna doğru olduğunu işaret etmektedir. Örnek olarak "Gümüşçüler Konstantinos Forumu ile Milion arasındaki bölgede" konumlanmışlardı ve burada yüksek kaliteli mallar satılıyordu.⁵¹ Bu tespitler, Bizans merkeziyle XV. yüzyılda şekillenmeye başlayan ve XVI. yüzyılda büyük ölçüde oluşumunu tamamlayan Osmanlı ticaret bölgesi arasında hem konum hem de işlevsel dağılım bakımından benzerlikler olduğunu göstermektedir.

X. yüzyıl gümüşçülerinin kendileri için uygun gördüğü alan, Osmanlı dönemi kuyumcularının yoğunlaştığı Cevahir Bedesteni'nin bulunduğu alana yakın bir noktadır. Burada dikkate değer olan söz konusu benzerlikten öte, 1203'ün ardından gelen terk edilmişlikten 250 yıl sonra farklı bir kültürel ve siyasi yapının aynı noktada karar kılmasıdır. Kapalıçarşı'nın çekirdeğini oluşturacak bedesten, kentin ana eksenleri olan Divanyolu ile kuzey-güney ekseninin; bir anlamda kentin prestij aksı ile ticaret aksının ara kesitinde, kentin yeniden inşasında hareket noktalarından biri olarak kurulmuştur. Bu karar II. Mehmed'in İstanbul'a dair beklentisinin ipuçlarını verir. Bir taraftan kentin nüfuslandırılmasına yönelik yoğun bir uğraş verilirken, diğer taraftan da ticaret alanının organizasyonu sürdürülmektedir. Genç yeni başkentin kuruluşunu iktisat tarihi açısından değerlendirirken, İstanbul ekonomisini canlandıracak faktörün kentin imar faaliyetleri olduğuna dikkat çeker. İnşaat faaliyetleri her şeyden önce önemli bir istihdama neden olacak ve sektörün hareketlenmesiyle yan sektörler de gelişecektir. Bu süreçte iş gücüne paralel olarak artan nüfusun tüketim talepleri kentin belli başlı sektörlerine canlılık katacaktır.⁵² Ancak bir bedesten etrafında oluşturulan ticari merkez, sözü edilen hareketlenmenin ötesinde bir beklentinin ürünü olmalıdır. XIV. yüzyıl boyunca Rumeli ve

⁴² Dursteler, *İstanbul'daki Venedikliler*, s. 37.

⁴³ Suraiya Faroqhi, "Krizler ve Değişim 1590-1699", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, ed. Halil İnalçık ve Donald Quataert, çev. Ayşe Berktaş v.dğr., İstanbul 2004, c. 2, s. 650.

⁴⁴ Yerasimos, "Osmanlı İstanbul'unun Kuruluşu", s. 205.

⁴⁵ Minna Rozen, *İstanbul Yahudi Cemaati'nin Tarihi (1453-1566)*, çev. Serpil Çağlayan, İstanbul 2010, s. 57-59.

⁴⁶ Ağır, *İstanbul'un Eski Venedik Yerleşimi*, s. 203.

⁴⁷ İnalçık, "Fatih, Fetih ve İstanbul'un Yeniden İnşası", s. 31.

⁴⁸ "Venedik yerleşiminde bulunan mülklerin önemli bir kısmı, Grado Patrikliği'nin ya da Venedik'teki büyük manastırların malıydı ve kiraya veriliyordu." Bkz. Ağır, *İstanbul'un Eski Venedik Yerleşimi*, s. 203.

⁴⁹ Ağır, *İstanbul'un Eski Venedik Yerleşimi*, s. 199.

⁵⁰ Ağır, *İstanbul'un Eski Venedik Yerleşimi*, s. 225.

⁵¹ Magdalino, *Ortaçağ'da İstanbul*, s. 38, 142.

⁵² Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, s. 319-20.

Anadolu çevresinde örgütlenmeye başlanan Bursa merkezli bir ticaret ağı vardır. Bu ağın düğüm noktası İstanbul'a aktarılarak ve deniz bağlantısıyla ticaret hacmi daha da güçlendirilerek hedefteki uzun mesafe ticaret ağı tamamlanmış olacaktır.

Haliç kıyıları her şeyden önce mal ve insan taşımacılığında bir transfer noktasıdır. Yüksek erişilebilirliğin getirdiği bir insan yoğunluğunun yanı sıra (özellikle kentin iâşesi için) gelen malların boşaltıldığı, tasnif edildiği, depolandığı ve dağıtımının yapıldığı bir alandır. Bu bölgede toptancı hanları, kapanlar, gümrükler yoğunlaşmıştır. Haliç kıyılarından Kapalıçarşı'ya doğru çıkıldıkça yükte hafif, pahada ağır malların ticareti başlar. İç içe geçmiş dört halkanın çekirdeği en değerli malların bulunduğu yerdir. Kapalıçarşı bir ticaret alanı olmaktan öte, bir üretim alanıdır. Burada pahalı, emek yoğun, ince zanaat ürünlerinin üretimi de yapılır. Bedesten, çarşının bankası görevini üstlenen iç çekirdektir. İkinci halkada "havada altın tozlarının uçtuğu", mücevher imalatının yapıldığı üretim birimleri vardır. Üçüncü halkada ince işçilikli maden, ahşap, deri ürünleri imalatı gerçekleşir. Üretimin tasarım-imalat ilişkisi sarayın ehl-i hiref cemaatiyle Kapalıçarşı esnafı arasında kurulmuştur. Başkentten taşraya doğru yayılan İstanbul modasını büyük ölçüde bu çevre belirlemiştir.⁵³ XV. yüzyılın sonuna kadar mevcuda eklenen yeni çarşı dükkânlarıyla birlikte kentin ticaret bölgesi oluşturulmuştur. XVI. yüzyılda, yöneticiler eliyle inşa edilen ticari yapılar arasında Rüstem Paşa'nın Haliç'in her iki yakasında inşa ettirdiği han, bedesten ve çarşı dikkati çeker. Bu yapıların yer seçimi ve mimari programı Rüstem Paşa'nın ticari girişimciliğini yansıtmaktadır. Cami, çarşı ve iki handan oluşan Rüstem Paşa Külliyesi'nde cami, Uzunçarşı'nın Hasırcılar Caddesi'yle bulunduğu noktada inşa edilmiştir. Venediklilere ait Aziz Akindinos Kilisesi'nin olduğu tahmin edilen bu yerde, Fatih dönemi ilk yapılarından Hacı Halil Mescidi bulunmaktaydı. Osmanlı mimarisindeki ender örneklerden biri olan yapıda cami üst kata çıkarılırken, zemin katı çarşı olarak kullanılmıştır.⁵⁴ Aynı ticari aksın Galata uzantısı olan Perşembepazarı Caddesi üzerinde Galata Bedesteni ve kervansaray inşa edilmiştir. 1550'li yıllara ait bu yapılar, yönetici elitlerin -çok da kabul görmemesine rağmen- ticari yaşama dâhil olmaya başladıkları bir döneme aittir. XVII. yüzyılda "müteşebbis sadrazamlar"a yönetimin farklı kademelerinden kişilerin

⁵³ Mortan ve Küçükerman, *Çarşı, Pazar, Ticaret ve Kapalıçarşı*, s. 181-197.

⁵⁴ Müller-Wiener, *İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası*, s. 454-455; Ağır, *İstanbul'un Eski Venedik Yerleşimi*, s. 145, 225.



8- (1951)*

* Bu haritada Galata'nın 1453'e kadar gelişimi ve var olan yapıları gösterilmektedir. Yağkapanıkapısı'ndan girildikten sonra Perşembepazarı Caddesi üzerinde "pazar alanı" ve "meydan" belirtilmiştir

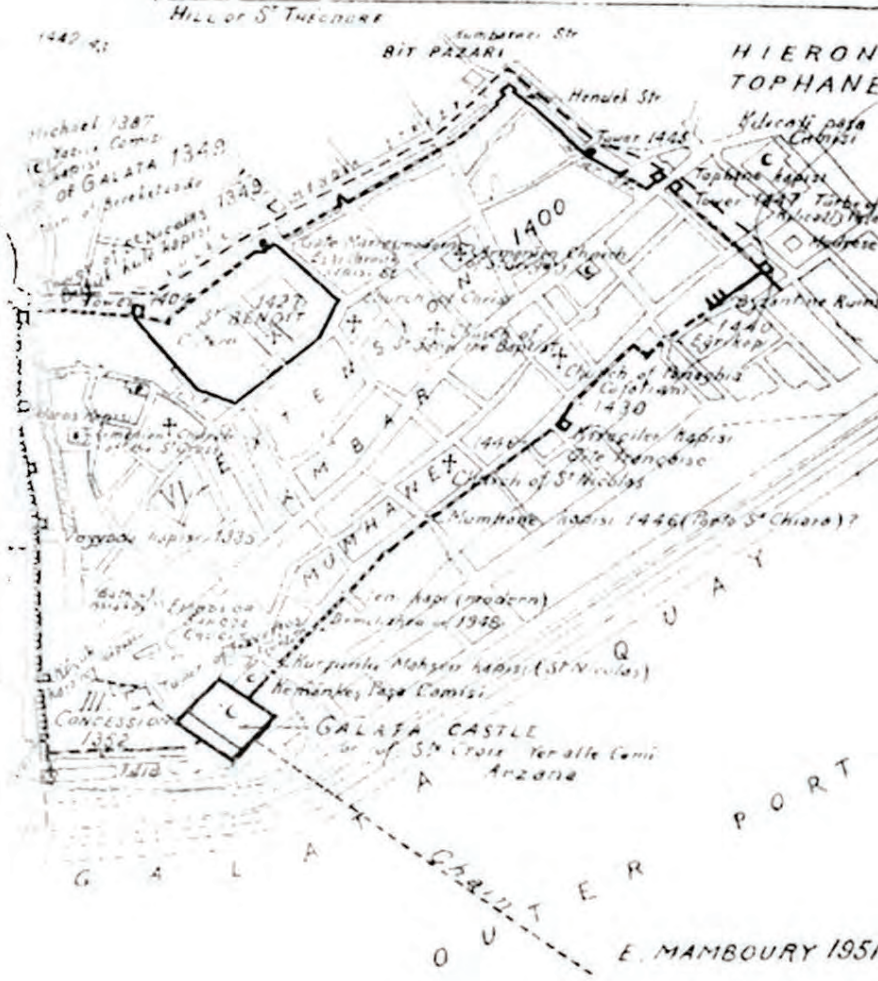
de eklenmesiyle ekonomik, siyasi ve toplumsal ilişkilerin birbirinin içine geçtiği komplike bir ağın oluşumu söz konusudur.⁵⁵ Öte yandan aynı yüzyıl kentsel dokunun giriftleştirdiği ve yıpranmaya başladığı bir dönemdir.

XVII. yüzyılda Mahmut Paşa Hanı ile Haliç arasında Büyük Valide Hanı (1640), Yeni Cami Vakfı'na ait olan Mısır Çarşısı gibi kapsamlı ticaret yapıları inşa edilir. Fazıl Ahmed Paşa'nın yaptırdığı han da düşünülürse kentte bu dönemde ticari yapıya olan yatırımlar dikkat çekmeye başlar. Bu artış İstanbul nüfusunun artışına paralel bir durum olarak değerlendirilebilir. Ancak han, çarşı inşa faaliyeti sadece başkentte değil, Anadolu'nun diğer kentlerinde de

⁵⁵ Faroqi, "Krizler ve Değişim 1590-1699", s. 671-675.

PEYRAE = GALATA 1303 1453

DRAWN FROM OFFICIAL PLANS OF THE TOWN
BY ERNEST MAMBOURY



görülmektedir. Faroqhi aynı dönemde Kahire'de de ticari binalarda önemli bir artış olduğuna dikkat çeker.⁵⁶ Diğer taraftan XVII. yüzyılda yaşanan genel ekonomik krizin yanı sıra, Felemenk Birliği'nin kurulması, imalatın kırsal alana kayması ve Venedikli tüccarların buradaki imalat ve ticareti desteklemesine paralel olarak yeni bir ekonomik organizasyon gerçekleşmekteydi. Amsterdam odaklı, Orta Avrupa-Balkanlar üzerinden gerçekleşen kara yolu ticaretinin İstanbul'a ve İran'a uzanması,⁵⁷ İstanbul ve diğer Osmanlı kentlerinin ticari yaşamını etkilemiş olmalı. Bu sürecin kentsel etkileri henüz irdelenmemiştir.

⁵⁶ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı Zanaatçıları*, çev. Zülal Kılıç, İstanbul 2011, s. 133-134; Faroqhi, "Krizler ve Değişim", s. 705; Suraiya Faroqhi, *Osmanlı Dünyasında Üretmek, Pazarlamak, Yaşamak*, çev. Gül Ç. Güven ve Özgür Türesav, İstanbul 2003, s. 27.

⁵⁷ Toprak, *Solan Akdeniz 1550-1870*, s. 94-97.

Haliç'in karşı kıyısına geçtiğimizde tarihte öne çıkan iskele Yağkapanı İskelesi'dir. 1676'ya kadar Galata Gümrüğü'nün Yağkapanı kapısında bulunması⁵⁸ bu noktanın önemini vurgulamaktadır. Aksın Galata güzergâhı her şeyden önce ilk Galata yerleşiminin ortasından geçmektedir. Mamboury'in 1951'de çizmiş olduğu haritaya göre (şekil 8) olasılıkla Cenevizlilerin Orta Çağ kentlerine özgü meydanı bu aks üzerindeydi.⁵⁹ XV. yüzyıl sonlarında güney-kuzey yönünde San Michelle Kilisesi,⁶⁰ *Palazzo Comunale* (Galata Voyvodasının Konağı⁶¹) ve San Pietro Kilisesi Perşembepazarı Caddesi üzerindeki önemli yapıları ve Galata Mahkemesi, Kalyoncu Kulluğu yakın çevrede yer almaktaydı. Sözü edilen güzergâhın batısında yer alan Dominiklerin, XIII. yüzyılda inşa ettikleri San Paolo Kilisesi'nin (Arap Camii) de Bizans dönemine ait bir kilisenin yerine kurulmuş olduğu tahmin edilmektedir⁶² ki bu da Galata bölgesinin ilk nüvesinin bu çevre olabileceğini göstermektedir. XVI. yüzyılın ikinci yarısında Rüstem Paşa, San Michelle Kilisesi'nin yerine vakfı için bir han ve batısına Perşembepazarı Caddesi üzerinde Galata Bedesteni'ni inşa ettirmiştir. XV. yüzyılda Galata'nın zeytinyağı ve şarap gibi Ege mallarının başlıca antrepo olduğu belirden İnalçık, "Ceneviz döneminde olduğu gibi Osmanlı döneminde de, iş hayatının Orta Hisar denilen Perşembepazarı Caddesi'nde yoğunlaşmış" olduğuna dikkat çeker⁶³ (şekil 9).

Galata iskelelerinde daha çok Akdeniz ticaret gemileri demirliyordu. Bu nedenle tersaneye yakın iskeleler çevresinde gemi lojistiği sağlayan kürek, yelken bezi, mum, peksimet imalatı ve satışı yoğunlaşmıştı. Gemi bakım ve onarımı yapan atölyeler de burada yer alıyordu.⁶⁴ Kapalıçarşı-Haliç-Galata ekseninde ana ticaret aksı zamanla Haliç'in girişine doğru kaymıştır. *Kapalıçarşı-Uzunçarşı-Zindankapı İskelesi-Yağkapanı İskelesi-Perşembepazarı-Galata Kulesi* arasındaki doğrusal hat yerine, XVII. yüzyıldan sonra *Kapalıçarşı-Mahmut Paşa Hanı-Mısır Çarşısı (Balıkpazarıkapısı)/Eminönü-Karaköy-Galata Kulesi-Pera* güzergâhı öne çıkmıştır (şekil 5).

⁵⁸ Eremya Çelebi Kömürçüyan, *İstanbul Tarihi*, çev. Hrand D. Andreasyan, haz. Kevork Pamukçyan, İstanbul 1988, s. 218.

⁵⁹ Akın, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*, s. 90-91.

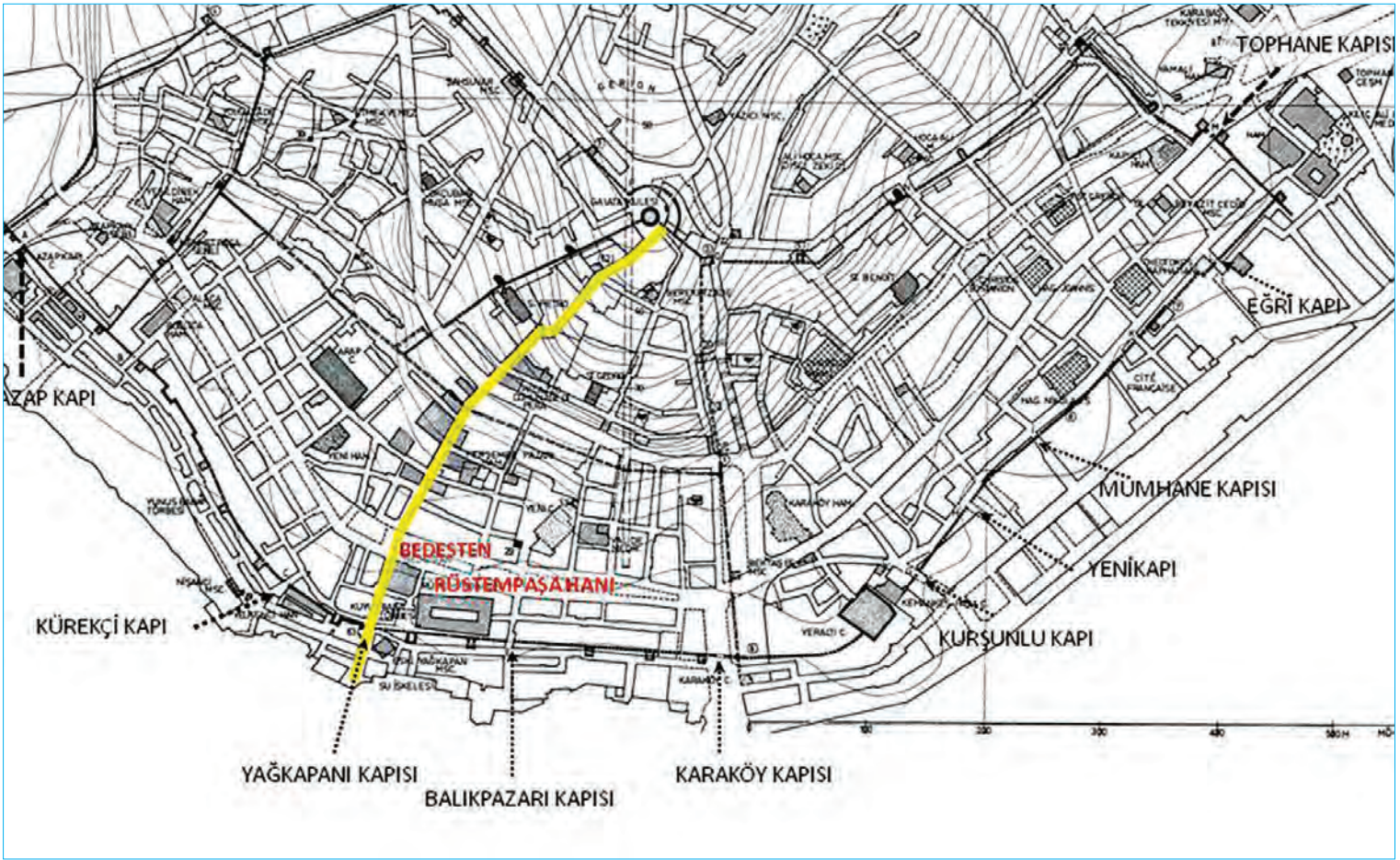
⁶⁰ Müller-Wiener, *İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası*, s. 352'deki Gravürde de San Michelle Kilisesi belirtilen kapının kamusal öneme sahip olduğu görülmektedir.

⁶¹ Hovhannesyan, *Payitaht İstanbul'un Tarihçesi*, s. 42.

⁶² Müller-Wiener, *İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası*, s. 79.

⁶³ İnalçık, "Fatih, Fetih ve İstanbul'un Yeniden İnşası", s. 35.

⁶⁴ Robert Mantran, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, çev. Mehmet Ali Kılıçbay ve Enver Özcan, Ankara 1990, s. 6-7; ayrıca bkz. harita 11 ve 12.



9- Galata bölgesi tarihi akslar ve yapılar
(Kaynak: Müller-Wiener, *İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası*, 321. Ticaret bölgesindeki ana akslar yazar tarafından belirtilmiştir)

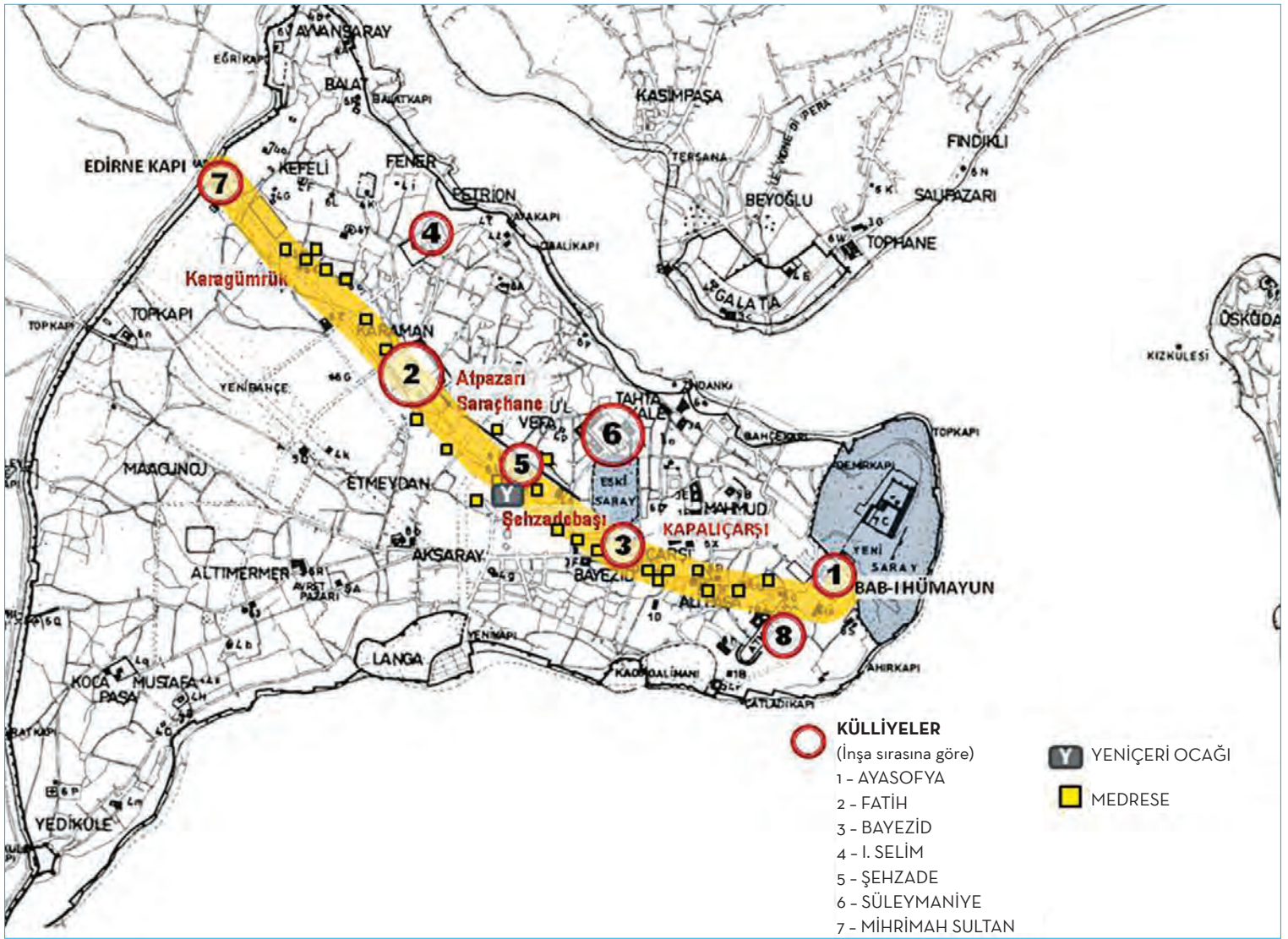
Yüzyıllar içinde ekonomik ve siyasi konjonktür değişse de, kentte ticari merkezin konumu değişmeyebilir. Çünkü bu konum, evrensel olan ticaret aklının belirlediği ayak izlerine bağlı kalır. Bizans döneminde bu eksen üzerinde kent içinde kentler oluşmuştur. Kısmen bu yapılanmanın izleri devam etse de, eksen Osmanlı döneminde aşama aşama bütünleştirilmiştir. Ancak bu bütünleşme içinde eksenin en güney ve en kuzey ucu; Osmanlı-Frenk, Müslüman-gayrimüslim gibi farklı kutupları temsil etmiş olsa da, ticaret alanı bu “kutuplar”ın birbiriyle iletişime geçmesine neden olan bir ortam oluşturmuş, tersinden söylersek ticari ortam birbirinin karşısındaymış gibi duran unsurları bir araya getirmiştir. Bu bir araya gelişlerde, iletişim ortamında siyah-beyaz renklerinin sayısız karışımları ortaya çıkmıştır. Farklı etnik, dinî inanışa sahip, farklı meslek gruplarının ve örgütlerin bir araya geldiği, farklı düzeylerde onay gören “ortaklıkların” görüldüğü bu komplike ağı yabancı tüccarların çözmesi ve İstanbul ekonomisi içinde bir güç oluşturması çok mümkün

görünmüyordu.⁶⁵ Ancak ticaret bölgesinin bu bütünleşmiş yapısı XIX. yüzyılın var olan dengeleri altüst etmesiyle hem mekânın fiziki görünümünde hem de toplumsal hayatta yeni kutuplar yaratacaktır.

Divan Ekseni: İktidar ve Gündelik Hayat

“Divanyolu” XVIII. yüzyıl kaynaklarında saraydan Edirnekapı’ya uzanan, genişliğiyle dikkate değer bir yol olarak tariflenmiştir. Cerasi, “Divan ekseni” olarak adlandırdığı bu güzergâhın doğrusal ve bütünlüklü bir hat olmayıp zaman zaman doksan derecelik açılarla birleşebilen çok sayıda eksenin birbirine bağlanmasıyla meydana geldiğini belirtmektedir. Eksen Bâb-1 Hümayun’dan başlayıp Ayasofya, Beyazıt ve Fatih külliyelerini birbirine bağlayan ve Edirnekapı’da son bulan, suriçinin yukarıda belirtilen üç platformunu birleştiren, İstanbul’un en prestijli güzergâhıdır. (Şekil 10) Öyle ki eksen Şehzadebaşı ve Fatih külliyesi

65 Edhem Eldem, “İstanbul: İmparatorluk Payitahtından Periferileşmiş Bir Başkente”, *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir ve İstanbul*, ed. Mehmet Beşikçi, çev. Sermet Yağın, İstanbul 2000, s. 160-183.



10- "Divan eksenini" ve çevresi*

* Maurice Cerasi'nin Divan eksenine ilişkin verileri değerlendirilerek ve Müller-Wiener'in XV. yüzyıl İstanbul'unu betimlediği haritası kullanılarak yazar tarafından hazırlanmıştır

çevresinde çoklu güzergâhlara da dönüşür. "Divan eksenini kalabalıkların aktığı bir mecra gibidir."⁶⁶

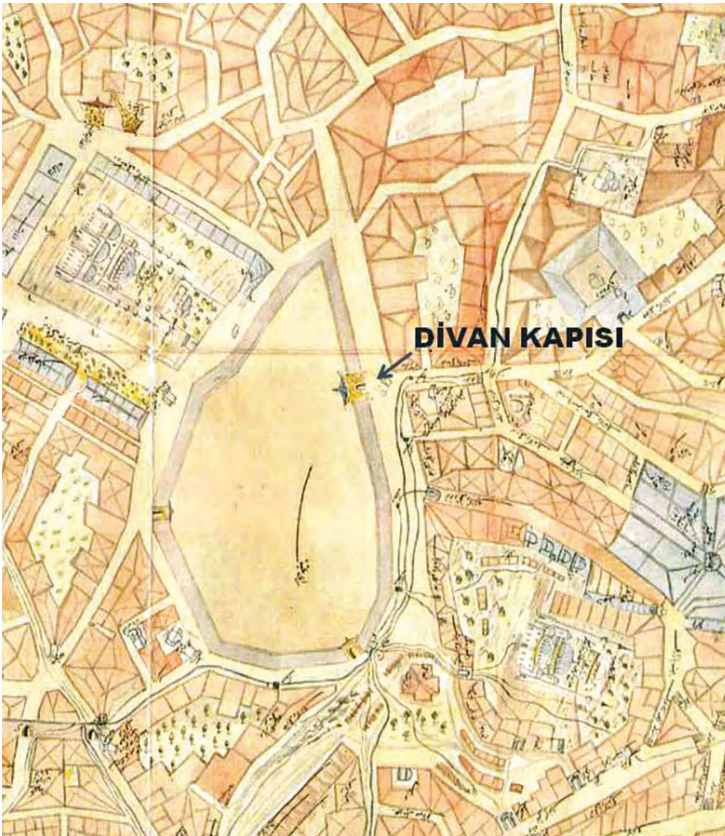
Divan ekseninin Konstantinopolis'in Mese'siyle üst üste çakışan bir aks olup olmadığı yaklaşık iki yüzyıllık bir arayıştır. Eksenin Bizans ve Osmanlı'da yaklaşık güzergâhlarda ortaya çıkışının temel sebepleri, kentsel dokunun oluşumunda topoğrafyanın etkin rolü ve Edirnekapi'nin önemini korumasıdır. XV. yüzyıl gravürleri⁶⁷ incelendiğinde eksen üzerinde tespit edilebilen Bizans anıtları sırasıyla Ayasofya, Iustinianos, Konstantinos ve Theodosios sütunları, Valens Kemerini,

66 Maurice Cerasi, *Divanyolu*, çev. Ali Özdamar, İstanbul 2006.

67 Buondelmonti'nin 1420'lerde basılmış gravürü, Hartman Schedel'in 1453'ten önceki durumu betimleyen (basımı 1495) gravürü ve Venedikli Vavassore'nin 1480'li yıllarda çizdiği tahmin edilen gravür (basımı 1520), bkz. Yıldırım, *Kentin Anlam Haritaları*, s. 22, 50, 60.

Havariyyun Kilisesi ve Edirnekapi'da Aya Yorgi Kilisesi'dir. Theodosios Forumu'ndan Havariyyun Kilisesi'ne ve Edirnekapi'ya kadar olan aksın XII. yüzyıldan itibaren tenhalaşmış olduğu biliniyor. Öte yandan Bizans'ın Mese'si üzerinde yer alan kentin ana meydanları ve anıtsal yapılarının bulunduğu tepeler, Osmanlı anıtsal yapıları için de uygun zemin oluşturmuştur. Cerasi, Mese ile Divanyolu karşılaştırmasında keskin farklar veya benzerlikler bulmanın olanaksız olduğunu altını çizerek Osmanlı'nın yerdeki izi değil, anıtsal yapıların oluşturduğu silüeti takip ederek eksenini belirginleştirdiğini belirtir. Bu nedenle doğrusal, kesintisiz bir tören yolu yerine ortaya çok parçalı; "imparatorluk mevzilerini birbirine bağlayan güzergâhların"⁶⁸ bütünlendiği bir eksenden söz edilebilir. Eksenin adlandırılmasında temel

68 Cerasi, *Divanyolu*, s. 23, 45.



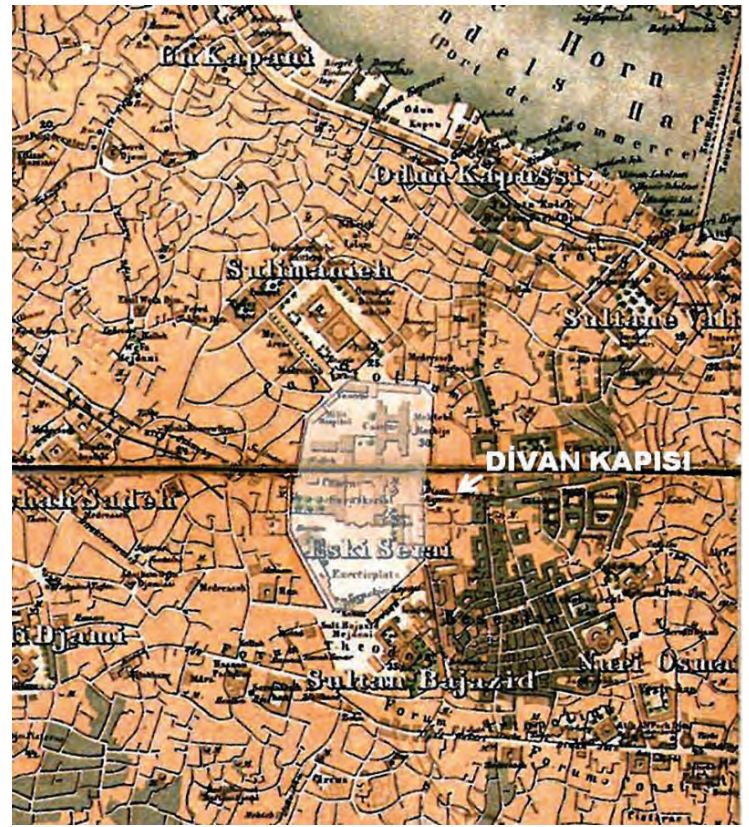
11- Seyyid Hasan haritasında (1813) Eski Saray ve çevresi*

* Valide Sultan Hanı'na yönelik ana ticaret aksına açılan kapı diğerlerine göre daha büyük ve ihtişamlı tasvir edilmiştir

unsur Osmanlı saray erkânı ve bürokrat sınıfın kimi kez halkla buluştuğu, kimi kez birbiriyle rekabete girdiği, iktidarın somut ve soyut sembollerinin sergilendiği kamusal bir alan olmasıdır. Ancak Divanyolu'nun ortaya çıkışında iktidarın ritüelleri kadar, kent sakinlerine ait gündelik hayatın yoğunluğu da belirleyici olmuştur. Tarihsel süreç içinde selatin camilerin yanı sıra, medreseler, yeniçeri kışlası, kütüphaneler, türbeler, devlet erkânına ait konaklar ve bunların çevresinde gelişen çarşı, pazar ve eğlence mekânlarının konumlanmasıyla eksenin karakteri belirlenmiştir.

Bugünkü İstanbul Üniversitesi kampüsü alanı üzerinde kurulmuş olan ilk saray, ele aldığımız eksenin önemli yerleşim odaklarından birini oluşturmaktadır. Topkapı Sarayı'nın inşasından sonraki adıyla Eski Saray'ın (*Saray-ı Atîk*) konumunun belirlenmesinde; yeterli büyüklükte bir arazi olmasının yanı sıra,⁶⁹ hem Haliç'e hem de Marmara'ya hâkim olması ve o günün en dinamik kentsel ortamına yakınlığı dikkate alınmış olabilir. Bu karar sürecinde şöyle bir akıl yürütme de olası görünüyor: Bursa ve Ankara gibi kentlerde Bizans kalesinin ana kapısı önünde yeni çarşı inşa edilir. Bu kez aynı düzen tersi bir

69 Mustafa Cezar, *Osmanlı Başkenti İstanbul*, İstanbul 2002, s. 50.



12- Stolpe'nin "İstanbul Şehir Planı"nda (1855-1863) Eski Saray ve çevresi*

* Sarayın doğuya, ticaret aksına açılan kapısı "Divan Kapısı" olarak adlandırılmıştır

süreçle, yani var olan ticaret alanının yanına bir kale inşa etmekle gerçekleşmiş gibidir. Eski Saray duvarlarının bir kale olarak algılandığını, Haliç yönündeki semtin *Tahtel-kal'a* (Tahtakale: Kale Altı) olarak adlandırılmasından anlıyoruz. Bu "kale"nin ticaret alanıyla bağlantısının en önemli göstergesi ise -bilinenin aksine- Eski Saray'ın orijinal ana kapısının Beyazıt Meydanı'na açılan kapı⁷⁰ değil, doğuya, yani Haliç'e inen ana ticaret aksına açılan kapı olmasıdır. 1813'te Seyyid Hasan'ın çizdiği *II. Bayezid Suyolu Haritası*'nda Eski Saray'ın büyük ve ihtişamlı olarak çizilmiş olan doğu kapısı (Şekil 11), 1855-1863 yılları arasında Stolpe tarafından çizilen *İstanbul Şehir Planı*'nda "Divan Kapısı" olarak adlandırılmıştır (Şekil 12).

II. Mehmed (ve çevresindekiler) ilk on yıllık evrede hem İstanbul topoğrafyasını inceleyerek bir kent silüeti ve omurgasını tasavvur etmiş; hem de Ege, Karadeniz ve Balkan'lardaki askerî ve siyasî başarılarından sonra Osmanlı Devleti'nin istikrarlı bir imparatorluğa geçiş süreci yaşadığına kanaat getirerek İstanbul'un nasıl bir devlete başkent olacağını görebilir hâle gelmiş olmalı.

70 Semavi Eyice, *Tarih Boyunca İstanbul*, 2. bs., İstanbul 2010, s. 83; Aptullah Kuran, "A Spatial Study of Three Ottoman Capitals: Bursa, Edirne and İstanbul", *Architecture in Turkey from the Seljuks to the Republic*, ed. Çiğdem Kafescioğlu v.dğr., İstanbul 2012, s. 526.

Bu süre içinde kentte iskânla ilgili yaşanan problemlerin kısmen aşılmış olması da başkentin yeniden inşasında önemli bir aşamadır. Çünkü II. Mehmed, kenti inşa etme sürecinde gerekli iş gücü, malzeme temini ve üretim organizasyonu açısından yarım yüzyıl sonra Kanunî'nin sahip olacağı imkânlarla henüz sahip değildir. Her şeye rağmen 1463'ten itibaren kentteki imar faaliyetlerinin boyutu değişir ve iki önemli karar alınır: kentin eski akropolü üzerine yeni bir sarayın kurulması ve büyük bir sultan külliyesinin inşa edilmesi. Bu projeler sadece boyut ve programlarıyla değil, konumlarıyla da kentin bundan sonraki mekân kurgusunu belirleyecek niteliğe sahiptir. Topkapı Sarayı'na ilişkin kararda -ilkinin aksine- padişahın kentsel alanda kendini erişilmesi zor bir noktaya çekmesi gibi bir düşünce varken, külliye inşasında ise halkın imparatorluğun imkânına erişebilir kılınması hedeflenir.

II. Mehmed adına yaptırılacak külliye için Bizans'ın büyük Havariyyun Kilisesi arazisi seçilmiştir. Fetih sonrasında Ortodoks Patrikliği'ne verilen kilise, تنها ve bakımsız olduğu gerekçesiyle 1456'da patrik tarafından terk edilmiş, kilise ve etrafındaki yapılar 1462 yılında yıkılmıştır. Arazi suriçinin Haliç'e hâkim en yüksek tepesi üzerindedir. Edirnekapı'dan kente girişi ilk karşılayacak noktada olması da yapılan seçimde önemli bir etkidir. Çok odaklı kentsel büyüme modelinde odakların önemlerine göre birbirine mesafe aldıkları özellikle selatin külliyelerin kente hâkim tepelerde veya belirli güzergâhlar üzerinde yer seçtiği bilinmektedir. Söz konusu model bize Fatih Sultan Mehmed'in külliyesini neden "Ayasofya'nın karşısına kurma[dığını]"⁷¹ açıklar. Yer seçiminde külliyenin büyüklüğü ve barındıracağı işlevlerle çevresine yaratacağı etki de dikkate alınmış olmalıdır.

II. Mehmed, külliyesini inşa ettirirken Osmanlı mimarisinde önemli bir aşama kaydedilmesi yönündeki beklentisinin yanı sıra, başkente bürokrat ve ilim adamlarının yetiştirileceği bir eğitim kurumu kazandırmayı da hedefliyordu. Külliyenin programı içinde sekiz *sahn* (yüksek) sekiz de *tetimme* (hazırlık) medresesi olmak üzere toplam on altı medrese, mektep ve kütüphane bulunmaktadır. Medreseler sadece sayı ve hacimleriyle değil, akademik yapılanmasıyla da Osmanlı eğitim tarihinde bir ilki oluşturmaktadır. "Fatih Medreseleri vakfiyesinde ilk defa medreselere tayin edilecek müderrislerin, hem dinî (naklî) hem de mantık, felsefe, matematik ve astronomi gibi ilimleri kapsayan "aklî" ilimleri bilenlerden seçilmesi şartı getirilmiştir."

71 Mortan ve Küçükerman, *Çarşı, Pazar, Ticaret ve Kapalıçarşı*, s. 151.

İhsanoğlu'na göre bu girişimde Semerkant'tan gelen ünlü matematik ve astronomi bilgini Ali Kuşçu'nun tesiri olabilir. Ayrıca *Fatih Teşkilat Kanunnâmesi*'nde müderrislerle ilgili getirilen düzenlemelerde Fatih Sahn medreselerinin müderrisleri ülkede en yüksek dereceye sahip olacakları hükme bağlanmıştır.⁷² Bu girişimler başkentin bir bilim merkezi olması yönündeki ilk adımlardır.

Yaklaşık 11 hektarlık alan üzerine kurulan, 1463-1471 yılları arasında inşaatı süren külliye de ayrıca (383 kişinin istihdam edileceği) tabhane, imaret, kervansaray ve darüşşifadan oluşan hizmet birimleri bulunmaktaydı.⁷³ Çevrede vakfa gelir getirecek Sultan Pazarı adıyla bir çarşı, Saraçhane, Karaman ve Çukur Hamamı,⁷⁴ ayrıca ulema için evler yaptırılmıştı.⁷⁵ Külliye yerleşim planıyla da Osmanlı mimarisinde bir ilki temsil etmektedir. Izgara şema üzerine simetrik bir düzende yerleştirilen yapıların merkezinde cami konumlanmıştır. Büyük bir avlunun çevresinde bağımsız avluları olan birimler yerleştirilmiş, simetrik ve hiyerarşik kurguyla ortaya konulan bu düzenlemeyle, merkezî devlet otoritesi kentsel mekâna radikal bir biçimde yansıtılmıştır. Büyük avlu, boyutları ve geometrisi itibarıyla o güne kadar Anadolu Selçuklu ve Osmanlı kentsel dokusu içinde görülmemiş nitelikte bir "meydan" çözümdür. Külliyenin büyük avlusunun Divan eksenine üzerine yerleşmiş olmasıyla kentsel akışa entegre olan bir külliye ortaya çıkmıştır. Tasarımının esin kaynağı bilinmemekle birlikte, İtalyan mimar Filarete'nin İstanbul'a geldiği ve bu konuda fikir vermiş olabileceğine ilişkin tahminler vardır.⁷⁶

II. Mehmed'in İtalyan sanatına ilgisi dolayısıyla, Rönesans sanatının etkileri olasıdır, ancak Semerkant ve İsfahan başta olmak üzere Asya'dan gelen geometrik düzen anlayışının olası etkileri de unutulmamalıdır.

II. Bayezid, kentin imarına yönelik faaliyetlerde babasının tersine çok temkinli, muhafazakâr ama pragmatik bir yol izlemiştir. Bu tavrı Beyazıt Külliyesi'nde gözlemleyebiliriz. Külliyenin Eski Saray'ın güneyinde, Theodosios Forumu üzerinde, Uzunçarşı ile Divan ekseninin kesiştiği merkezî bir noktada konumlanmasıyla uygun büyüklükte arazi bulma ve işleme külfeti

72 Ekmeleddin İhsanoğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Eğitim", *Osmanlı Uygarlığı I*, ed. Halil İnalçık ve Günsel Renda, 2. bs., Ankara 2004, s. 349.

73 İnalçık "Fatih, Fetih ve İstanbul'un Yeniden İnşası", s. 53.

74 Müller-Wiener, *İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası*, s. 406-407.

75 İnalçık, "Fatih, Fetih ve İstanbul'un Yeniden İnşası", s. 52.

76 Stefanos Yerasimos, *İstanbul, İmparatorluklar Başkenti*, çev. Ela Güntekin ve Ayşe-gül Sönmezay, 2. bs., İstanbul 2010, s. 213.



13- Seyyid Hasan haritasında (1813) Divan ekseninin Fatih ve Beyazıt külliyesi arasında kalan kesitinde yer alan önemli yapı ve kullanımlar

aşılmıştır. Ancak alanın boyutları kompleksin II. Mehmed'in başlattığı simetrik düzende kurgulanmasına olanak vermemiş, yapılar Bursa külliyelerinde olduğu gibi, dağınık düzende yerleştirilmiştir. Bu yerleşimde sarayın güney kapısıyla cami arasında bir meydan oluşturulmuştur. Nitekim Evliya Çelebi burayı "Beyazıt Meydanı" olarak zikretmiştir. Theodosios Sütunu ise II. Bayezid'in ölümünden sonra 1517'de bir kasırgada yıkılmış ve yerine sütunun malzemeleri kullanılarak külliyeyle bağlı bir hamam inşa edilmiştir.⁷⁷

XV. yüzyılda Divan ekseninin ana nüveleri oluşturulmuştu. Eksenin tamamlanmasıyla Osmanlı İstanbul'unun kentsel gelişiminin ikinci evresini oluşturan kentsel örüntünün kapsamlı projelerle tamamlandığı (1520-1617) dönemde gerçekleşmiştir. Kanunî'nin saltanat yıllarının damgasını vurduğu bu dönemde gelenekselleşen saray ritüelleriyle de mekânın sembolik katmanları oluşmuştur. Bu dönemde sadece sultan ve aile mensupları tarafından altı büyük külliye inşa ettirilmiştir. Elbette bu boyutta inşaat faaliyetlerinin ortaya çıkması için ekonomik ve üretim koşullarının da oluşması gerekiyordu. Her şeyden önce XV. yüzyılda yaşanan iskân sorunu aşılmış ve kentin nüfusu bir başkentin ihtiyaç duyacağı nitelikte ihtisas alanlarının oluşumuna olanak sağlayacak büyüklüğe erişmişti. Bu durum kentsel taleplerin çeşitlenmesinde ve büyümesinde de bir dinamizm yaratmaktaydı. XV. yüzyıl boyunca büyük inşaat faaliyetleri için başkente getirilen ustaların haleflerine ek olarak Yavuz Sultan Selim'in İran ve Mısır seferleri sonrasında bu ülkelerden mesleklerinde kendini kanıtlamış tüccar, mimar, taş ustası, nakkaş, çini ustası, dülgere, silah ve tekstil üretiminde uzman kişilerin

getirilmiş olması İstanbul için önemli bir gelişmeydi. Nitekim oğlu tarafından Sultan Selim adına -Fener semtinde Haliç'e bakan bir tepe üzerinde- yaptırılan külliyenin inşasında (1520-1522) Mısırlı ve İranlı yapı usta ve işçileri çalışmıştı, mimarıysa yine Tebrizli olan ve ilk mimarbaşı unvanı verilen Alaeddin Ali'dir.⁷⁸

Mimar Sinan'ın ilk kapsamlı eseri olan Şehzade Külliyesi, Divan eksenini bütünleyen bir kompleks olmuştur. Aslında Kanunî bu külliye için kendi adına yaptırmayı düşünmüştü. Daha XVI. yüzyılın ilk yarısında sultan külliye için yeterli büyüklükte alan bulmak güçleşmişti. İlk etapta Yeniçeri Ocağı'nın bir kısmı Bayrampaşa (Likos) Deresi vadisine taşınarak ihtiyaç duyulan alanın bir kısmı temin edilmişti. İnşaat sürerken Şehzade Mehmed'in ölümü (1543) karar değişikliğine neden olmuş, külliye onun adına ithaf edilmiştir. Ancak külliye başta planlandığı gibi orta ekseninde caminin yer alacağı simetrik düzende tamamlanamamıştır. Birkaç yıl sonra Sultan Süleyman, kendi adına daha görkemli bir külliye yaptırmaya karar verdi.

Süleymaniye Külliyesi sadece strüktürü, mekân kurgusu ve bezemesiyle değil; kentsel dokuyla, topoğrafyayla ve İstanbul silüetiyle bütünleşmesi yolunda getirilen çözümlerle de Osmanlı mimarisinde aşama kaydedilen bir eserdir. Arazi için yapılan seçimi dönemin tarihçisi Celalzade Mustafa şöyle aktarmıştır: "Eski Saray'ın arazisini seçti, çünkü burası hem havadar hem de denizi gören yüksekçe bir yerd. Böyle hayırlı bir külliyenin kentin en iyi yerinde bulunması, Kudüs'teki cami kadar hoş olması ve yürek ferahlığı vermesi gerektiğine karar verilmişti."⁷⁹ Divanyolu ekseninden içerde, buna karşılık Galata'dan seyredilecek İstanbul panoramasında öne çıkan bir yapı olacaktı. Eski Saray arazisinin kuzey bölümü ifraz edilerek yer temin edilmişti, ancak arazinin kuzeybatısındaki iki vakfın arazisine de ihtiyaç duyulmuş ve padişahın belirleyeceği ilke doğrultusunda istibdal (vakıf arazinin mülk arazi ile mübadele edilmesi) işleminin yapılması gereği ortaya çıkmıştı. Çözümün uzaması ve Sultan Süleyman'ın süre konusundaki hassasiyeti, yerleşim planının yeniden gözden geçirilmesine sebep olmuş, başta katı bir simetri içinde kuzey-güney bakışlı olan şemadan vazgeçilerek avlulu üç modül, caminin batısına yerleştirilmiştir. Burada bir padişahın tabiyetindeki kişiyi mülk konusunda ikna etmede zorlanabildiği; ayrıca vakfedilen bir eserin

⁷⁷ Yerasimos, *İstanbul*, s. 244-248; Müller-Wiener, *İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası*, s. 264, 385-386; Cezar, *Osmanlı Başkenti İstanbul*, s. 97-98.

⁷⁸ Müller-Wiener, *İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası*, s. 476; Yerasimos, *İstanbul*, s. 250-252.

⁷⁹ Yerasimos, *İstanbul*, s. 254-255.

herkesin gönül rızasıyla gerçekleştirilmesi gerektiğine olan inancın ve padişah da olsa vakıf mevzuatına uyma zorunluluğunun yapılanmada belirleyici olabildiği görülmektedir.⁸⁰ Diğer örnekler de dikkate alınırsa XVI. yüzyılın başından itibaren İstanbul'da hem boş alan bulmanın güçleştiği hem de arazi üzerindeki mülkiyet sorunlarının çok kolay çözülemediği, dolayısıyla yerleşimin biçimlenmesinde mülkiyetin önemli bir belirleyici olduğu ortaya çıkar. Osmanlı artık Bizans'ın kalıntıları bulunan alanlarda değil, iki kuşak öncesi Osmanlıların belirlediği arazi kullanım kararlarında değişiklik yaparak arazi temin etme yoluna gitmekteydi.

İncelenen eksen üzerinde saray kadınlarına ait eserlerin sınırlı olması dikkat çekicidir. Kanunî'nin eşi adına yaptırdığı çifte hamam (1556) Ayasofya Camii ve Atmeydanı arasında Divan ekseninin saraya yönelen en itibarlı bölümü üzerindeki konumuyla Hürrem Sultan'ın saraydaki gücünü sergileyecek nitelikteydi.⁸¹ Diğer tarafta böyle bir konumda hayır için seçilen işlevin hamam olması kadınların kullanımına açık tek kamusal kullanım olmasıyla açıklanabilir. Eksenin dışında olmakla birlikte kaydedilmeye değer olan Haseki Hürrem Külliyesi (1539) Aksaray-Yedikule aksı üzerinde Avratpazarı yakınında yer seçmiştir.⁸² Hanedan kadınlarının İstanbul'da külliye inşa etme geleneğini başlatmış olan Hürrem Sultan'ın⁸³ yapılaşmış bir çevrede temin edebildiği dar saha içinde çok işlevli vakfıyla nevi şahsına münhasır bir etki bırakmak istediği açıktır. Cami küçük tutulurken darüşşifa, imaret ve medrese hacimleriyle öne çıkmıştır.⁸⁴ Mihrimah Sultan, annesinden yaklaşık yirmi yıl sonra (1556-1560), Edirnekapı civarında eski bir kilisenin arazisi üzerine inşa ettirdiği külliyesiyle Divan ekseninin sonunda hanedan kadınlarına ait bir hayır eseri bırakmış olacaktır.⁸⁵ Nerdeyse yarım yüzyıllık aradan sonra Sultanahmet Külliyesi'nin inşasıyla (1607-1617) büyük sultan külliyesi devri kapanmış, bir anlamda İstanbul silüeti de tamamlanmış oluyordu.

Osmanlı tarihi boyunca kentin sosyal ve kültürel hizmetlerinin karşılanmasında hanedan mensuplarının

yanı sıra yönetici elitlerin de sorumluluk üstlendikleri görülür. Ancak dönemin koşullarına göre bu hizmetin boyutu, içeriği ve mekânsal tercihleri; ekonomik koşullar, kentsel ihtiyaçlar, arazi koşullarına bağlı olarak değişim gösterir. Dönemin teamüllerine göre vakıflarına harcama yaparken siyasi sermayenin arttırılması yönündeki niyet de göz ardı edilemez. II. Mehmed'in vezirleri Mahmud Paşa, Has Murad Paşa, Davud Paşa, Rum Mehmed Paşa fethin ganimetlerinden aktararak kentin farklı semtlerine odak oluşturacak, büyüklükleriyle değil ancak barındırdıkları işlevler açısından sultanlarınkine yakın külliyeler inşa ettiler. II. Bayezid'in sadrazamı Atik Ali Paşa'nın Çemberlitaş'ta Konstantinos Forumu'nda 1497'de inşa ettirdiği külliyesinde cami, medrese, imaret, tekke ve çeşme yer alır. Paşanın ölümünden sonra, caminin karşısındaki sarayının yerinde, külliye vakfına dâhil olan, yabancı elçilerin ikamet edeceği Elçi Hanı inşa edilir.⁸⁶ XVI. yüzyılın ikinci yarısında paşalar, camili ve çok işlevli külliye inşa ettirmekten giderek vazgeçti. Son geniş kapsamlı paşa külliyesi Cerrah Mehmed Paşa'ya aittir (1593). Aynı yüzyılın son çeyreğinde yönetici elitler arasında yeni bir teamül kabul görmeye başladı. İlk örneği Sokullu Mehmed Paşa tarafından 1569'da Eyüpsultan'da inşa ettirilen medrese ve türbe kompleksi Lale Devri sonuna kadar süren bir geleneğe dönüştü. Paşaların vakfettiği bu kompleksin temel unsuru medrese ve türbe olup bunlara genellikle sebil kimi zaman tekke, mektep, kütüphane gibi işlevler ekleniyordu. Medrese odaklı "küçük külliye" olarak adlandırılabilir bu türdeki vakıf eserlerin, özellikle Fatih Külliyesi-Çemberlitaş aksının karakterini belirleyecek düzeyde yoğunlaşmasının Divanyolu'ndaki güç temsilinin kentsel mekânda kalıcı hâle getirilmesiyle ilgili bir yanı vardır. Bu oluşumun devlet yönetiminde vezirlerin söz sahibi olduğu döneme rastlaması elbette tesadüf değildir. XVII. yüzyılda Anadolu'dan çok sayıda genç insanın öğrenim görmek üzere (veya gerekçesiyle) İstanbul'a gelmesi medreseye olan talebi artırıyordu. Diğer yandan bu bölgede çok sayıda cami zaten vardı. Gazanfer Ağa, Koca Sinan Paşa, Kızlarağası külliyesi XVI. yüzyıl sonları; Kuyucu Murat Paşa, Köprülü Mehmet Paşa, Kara Mustafa Paşa, Amcazade Hüseyin Paşa külliyesi XVII. yüzyıl medrese odaklı küçük külliye örnekleri arasındadır. Son örneğe Lale Devri'nde Şehzade Camii yanında inşa edilen Damat İbrahim Paşa Külliyesi'dir (1720). XVIII. yüzyıl ve sonrasında vakıf eser bırakmak isteyenler giderek çeşme, sebil, kütüphane gibi tek yapı

⁸⁰ Stefanos Yerasimos, *Süleymaniye*, çev. Alp Tümertekin, İstanbul 2002, s. 48-59; Yerasimos, *İstanbul*, s. 260-262.

⁸¹ Leslie P. Peirce, *Harem-i Hümayun*, çev. Ayşe Berktaş, İstanbul 1996, s. 269; Müller-Wiener, *İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası*, s. 529.

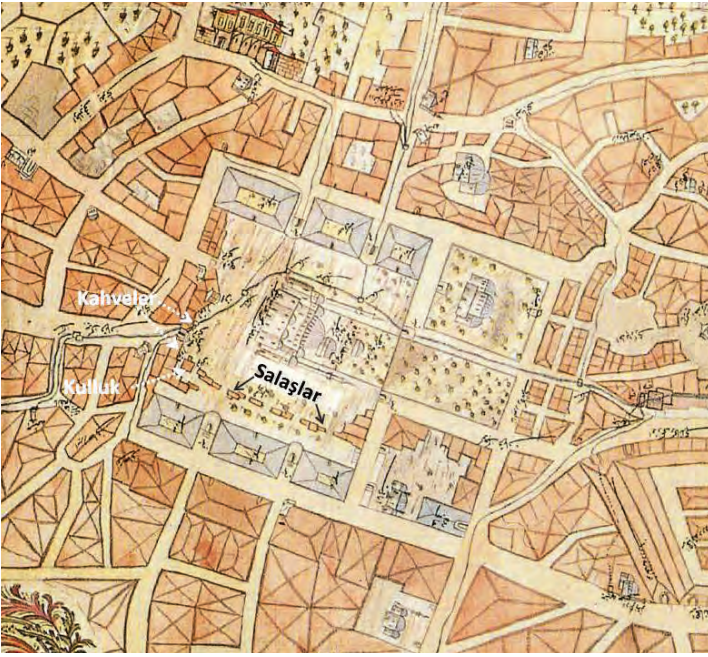
⁸² Avratpazarı bugün kesin sınırları bilinmeyen Bizans'ın Arcadios Forumu yakınındaydı.

⁸³ Pierce, *Harem-i Hümayun*, s. 264-270.

⁸⁴ Müller-Wiener, *İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası*, s. 419.

⁸⁵ Müller-Wiener, *İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası*, s. 441.

⁸⁶ Müller-Wiener, *İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası*, s. 544, 371-373.



14- Seyyid Hasan haritasında (1813) Fatih Külliyesi ve çevresi*
* XIX. yüzyıl başında caminin güneyinde avlu içinde salaşlar ve avlunun batı duvarına bitişik yapılar olduğu görülmektedir

inşa ettirmekle yetinmişlerdir. Bağış kapsamının camili külliyelerden, çeşme ve sebile kadar küçülmesi; kentin yoğun bölgelerinde, özellikle Divan ekseni çevresinde, uygun arsa bulmanın zorlaşması, bunun ötesinde devlet ricalinin ekonomik güçlerine paralel olarak bütçelerinden hayır işlerine ayıracakları miktarın giderek düşmüş olmasıyla ilgilidir.⁸⁷

Divan ekseni, XV. yüzyıldan XVIII. yüzyılın sonuna kadar (her birinin rotası kısmen farklı olsa da) resmî törenlerin güzergâhı oldu. Sefer zamanı yapılan askerî geçitler, şehzadelerin kılıç kuşanma törenlerinde saraydan Eyüp'e veya Eyüp'ten saraya hareket eden Kılıç Kuşanma alayları, yine saraydan hareketle Cuma namazı için sultanın seçtiği selatin camiine yönelen Cuma alayları belli başlı tören geçitleriydi. II. Mehmed dönemi cuma alayları ilk kaydedilenlerdir.⁸⁸ Özellikle Topkapı Sarayı'ndan Fatih Camii'ne gerçekleştirilen alayın Divan ekseni üzerindeki belirleyiciliği güçlü olmalı.

Favro, Roma üzerine yaptığı araştırmasında, zafer alayının "kozmozolojik ve siyasi gereklilik olarak" bir imparatorluk başkentinin ayrılmaz parçası olduğunu ve kalabalıkların akışıyla belirlenen zafer güzergâhının kentin ana rotasını oluşturduğunu belirtir. Zafer

87 Medrese odaklı küçük külliyeler için kaynaklar Yerasimos, *İstanbul*, s. 329-344, 389; Cerasi, *Divanyolu*, s. 66-72, 161-172; Cezar, *Osmanlı Başkenti İstanbul*, s. 199-201.

88 Gülru Necipoğlu, *Architecture, Ceremonial and Power: The Topkapı Palace in the Fifteenth and Sixteenth Centuries*, Cambridge 1991, s. 251, aktaran Cerasi, *Divanyolu*, s. 63.

şölenlerinin atmosferi kentin en ihtişamlı yapılarını bu rotanın etrafına çeker. Bu ihtişamlı yapıların sahipleri gücünü kalabalıklara karşı her daim görünür kılmak isteyen zafer kazanmış kumandanlar ve diğer elitlerdir.⁸⁹ Roma'da yüzyıllar içinde eklektik biçimde gerçekleşen bu yapılanma öyle bir düzeye ulaşmıştır ki kente ilk kez gelen bir ziyaretçi hiçbir ön bilgisi olmadan zafer alayının geçtiği güzergâhı kolaylıkla keşfedebilir. İstanbul içinse Cerasi şu tespiti yapar: "İktidar ve ihtişamı temsil eden içerikler, maiyet ve alayların içeriğinden ibaretti, ama geç dönemde Roma'da olduğu gibi bütünsel bir mimari imgeye dönüştürülerek yüceltilmiyordu."⁹⁰ Olayın ihtişamının kalıcı etkileri için belki de hafızaya güveniliyor, böylelikle mekânın soyut katmanları oluşuyordu. Öte yandan farklı işlev, yoğunluk ve toplumsal karaktere sahip parçalardan oluşan bir güzergâhın tören alaylarıyla bütünlenmesi beklenemezdi. Tarihî kayıtlara göre 1509, 1719, 1754'teki büyük depremlerde hasar gören yapıların yığıldığı alanlara bakıldığında Divan ekseni belirgin biçimde öne çıkmaktadır.⁹¹ Öte yandan yangın sıklığı ve yayılma alanının, kentin nüfus ve yapı yoğunluğuyla birlikte artış göstermiştir. Yangınlardan Divan ekseni üzerinde en çok etkilenen bölge Fatih Külliyesi çevresi, yani Zeyrek, Saraçhane, Atpazarı; Şehzadebaşı ve Yeniçeri Kışlası çevresi; Beyazıt Külliyesi ve Kapalıçarşı çevresiydi.⁹² XVII ve XVIII. yüzyıllarda sürekli bir yıkım ve onarım zorunluluğu içinde olan bir ortam; bütünlüklü, ihtişamlı mimari projelerin tasavvurunu dahi kısıtlamış olmalı.

Ancak her şeye rağmen Divan ekseni üzerindeki güç temsilleri mimari yapıları kendine çekmiş, yapıların getirdiği toplumsal çevreye yeni temsil katmanları yaratmıştır. Yukarıda değinildiği gibi Divanyolu'nun Fatih Külliyesi ile Çemberlitaş arasında kalan bölümünün vezirlerin vakfettiği yapılarla biçimlenmesi bu oluşum sürecinin sonucudur. XVII ve XVIII. yüzyıl boyunca birbirine parça parça eklenen dar alanlardaki incelikli mimari çözümlerle bir sokak silüeti ortaya çıkarılmıştır.⁹³ Ancak bu aksın karakterini belirleyen şey,

89 Diane Favro, "Roma, Zafer Yolu-Zafer Alaylarının Kente Etkisi", *Şehirler ve Sokaklar*, ed. Zeynep Çalık, Diane Favro ve Richard Ingersoll, çev. Bilgi Altınok, İstanbul 2007, s. 153-172.

90 Cerasi, *Divanyolu*, s. 62.

91 Nicolas Ambraseys ve Caroline Finkel, *Türkiye'de ve Komşu Bölgelerde Sismik Etkinlikler: Bir Tarihsel İnceleme, 1500-1800*, çev. Umur Koçak, Ankara 2006, s. 31, 103, 124.

92 Bu konuda geniş kapsamlı bir döküm için bkz. Cezar, *Osmanlı Başkenti İstanbul*, s. 354-445.

93 Maurice Cerasi, "Tarihselcilik ve Osmanlı Mimarisinde Yaratıcı Yenilikçilik",

mekânda gücün temsiline dair motivasyonun dünyevi sınırları aşmasıdır. Divanyolu'nun, bir anda her şeyini kaybedebileceğini bilen vezirlerin isimlerini kalıcı kılmak üzere yaptırıldıkları türbelerin toplandığı bir aksa dönüşmüş olması güç dengeleri arasındaki çatışmanın sonucu gibidir. Bu durum, dünyevi kalabalıklardan dua alma arzusu olarak da yorumlanabilir. Neticede dünyevi ve uhrevi olanın sarmalandığı, her noktasında bir döneme, bir olaya, bir isme gönderme yapan işaretlerin yan yana geldiği ve hatta giriftleştigi bir mekân oluşumu söz konusudur.

Seyyid Hasan'ın 1813 tarihli haritası⁹⁴ dikkatle incelendiğinde yönetici sınıf dışında Divan eksenini biçimlendiren aktör ve faaliyetler görülebilir (Şekil 13). Divan ekseninin bazı parçaları, kentin ana merkezine dâhil etmeyeceğimiz, ancak ihtisaslaşmış üretim ve ticaret alanlarını bünyesinde barındıran alt merkezler niteliğindedir. Eksen üzerinde, 1460'larda başlayan süreç içinde, ticaret ve üretimi belirleyen dört faktör oluşmuştur: kara gümrüğü, at piyasası, medrese çevresi ve yeniçeri ocağı.

Kentsel dokunun giriftleştigi XVII. yüzyıl sonuna kadar Divan ekseni ve çevresi de farklı büyüklük, içerik ve konforda inşa edilen medreselerle öğrencilerin ve ulemanın yoğunlaştığı bir alan olmuştur. Müderrisler, özellikle Fatih Külliyesi ile Sultan Selim Külliyesi çevresinde yerleşmişlerdi.⁹⁵ XVI. yüzyılın sonlarından itibaren İstanbul'a yaşanan göçlerde gelenlerin büyük oranda bekâr erkekler olduğu, bunlar arasında öğrencilerin önemli bir paya sahip olduğu tahmin ediliyor. Tek kişilik medrese odalarında iki, üç kişinin kalmaya başladığı, yeni gelen öğrencilerin medresede boş yer bulabilmek için bir süre hanlarda barınmak zorunda oldukları biliniyor.⁹⁶ Bu durum, Seyyid Hasan haritasında tespit edilen Şehzadebaşı çevresindeki çok sayıda hanın varlığını açıklamaktadır. Öğrenci nüfusunun giderek artan yoğunluğu Beyazıt Camii çevresindeki ticaret alanında kitap ve kırtasiye ağırlıklı bir ihtisaslaşmanın temel nedenidir. 1810'lu yıllarda Kapalıçarşı'nın bir parçasını oluşturan Sahafklar Çarşısı'na, Beyazıt Külliyesi'nden Şehzade Külliyesi'ne kadar uzanan ticaret aksı üzerinde

mürekkkepçi, kalemtıraşçı, divitçi, kâğıt dükkânları gibi ticaret birimleri dikkat çekicidir. *İспенçiyar dükkânları* (eczane, attar) ise Süleymaniye, Fatih ve Haseki darüşşifalarının her birine kolay erişilebilecek bir konumda gibidir.⁹⁷

Rumeli'den gelen ve Edirnekapı'dan kente giren ticari malların denetimi dolayısıyla Karagümrük'te küçük bir alt merkez oluşumu görülür. Fatih Külliyesi bünyesinde bulunan kervansaray ve çevresinde çarşı ve hanların toplanması Orta Avrupa'dan gelen karayolu ticaret aksının burada sonlanması nedeniyle. XVII. yüzyılda Amsterdam odaklı Orta Avrupa-Balkanlar hattında karayolu ticaretinin canlanmasının Osmanlı coğrafyasında da önemli etkileri olmuştur.⁹⁸ Gelişmelerin Edirnekapı, Karagümrük ve Atpazarı çevresinde, üretim ve pazar ortamına bir canlılık getirmiş olduğu tahmini ötesinde tespitler henüz yapılmamıştır. Bölgeyi çekici kılan bir diğer unsur, Fatih Külliyesi'nin doğusunda fetihten sonra kurulan Atpazarı'dır. Sonraki yüzyıllarda başkentte talep miktarı ve çeşitliliği düşünülürse Atpazarı'nın canlı bir ticari ortam olduğu tahmin edilebilir. Kentte yük taşımacılığı ve üretim alanında çalıştırılan atların sayısının da az olmadığı düşünülmelidir.⁹⁹ Atın çevresinde bakımından kuşanmasına kadar ileri düzeyde ihtisaslaşmış bir sektör gelişmiştir.¹⁰⁰ Atpazarı'nın karşısına Fatih Külliyesi'ne gelir getirmek üzere bir saraçhanenin kurulmasında sektörün gelişme potansiyeli dikkate alınmış olmalı. Saraçhane'de 110 dükkânda 146 zanaatkârın çalıştığı, bunların bir kısmının da yeniçeri olduğu belirtilmektedir.¹⁰¹

Seyyid Hasan haritasında dükkân, han, çarşı, kahvehane gibi işlevlerin yoğunluğu, dağılımı, biçimi irdelendiğinde; ticari işlevlerin Edirnekapı'dan Zincirlikuyu'ya kadar sürekliliğini kaybetmediği ve bu aksın gümrük çevresiyle de bütünleştiği görülmekte. Zincirlikuyu çevresinde medreselerin yoğunlaştığı Müller-Wiener tarafından tespit edilmiştir. Fatih Külliyesi'nin Saraçhane, Atpazarı, Büyük Karaman çevresinde oluşan bir alt merkezin ortasında kaldığı,

Osmanlı Mimarlığının 7 Yüzyılı: Uluslarüstü Bir Miras, ed. Nur Akin, Afife Batur ve Selçuk Batur, İstanbul 1999, s. 34-42; Cerasi, *Divanyolu*, s. 106-128; Cezar, *Osmanlı Başkenti İstanbul*, s. 199.

⁹⁴ M. Kâzım Çeçen, *II. Bayezid Suyolu Haritaları*, İstanbul 1997, Ek Harita.

⁹⁵ Cezar, *Osmanlı Başkenti İstanbul*, s. 368.

⁹⁶ Mübahat S. Kütikoğlu, "Medresede Yaşam", *Soframız Nur, Hanemiz Mamur*, ed. Suraiya Faroqhi ve Christoph K. Neumann, İstanbul 2006, s. 239-246.

⁹⁷ Çeçen, *II. Bayezid Suyolu Haritası*, s. 42.

⁹⁸ Tabak, *Solan Akdeniz*, s. 87-97, 207-215.

⁹⁹ Nitekim 1763 senesinde İstanbul'da kaydedilmiş olan 349 değirmende 1.500 değirmen taşı yaklaşık 6.000 at tarafından çevrilmekteydi, bkz. Salih Aynural, *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları*, İstanbul 2002, s. 85-128.

¹⁰⁰ Saraçhane'de üretilen ürünlerde ihtisaslaşmanın boyutu için bkz. Mortan ve Küçükerman, *Çarşı, Pazar, Ticaret ve Kapalıçarşı*, s. 208.

¹⁰¹ Mortan ve Küçükerman, *Çarşı, Pazar, Ticaret ve Kapalıçarşı*, s. 185.

yerleşim dokusunun giderek yoğunlaştığı ve giriftleştiği ve bu bölgenin işleyişinde yönetim tarafından getirilen kuralların etkili olmadığı anlaşılmakta. Külliye'nin batı hattının, dükkânlarla kapatıldığı hatta Büyük Avlu içinde *salaşlar* denilen bir dizi küçük barakanın sıralandığı tespit edilmiştir (Şekil 14). *Salaşlar* içinde kulluk ve kahvehanelerin olması, bu yapılanmada yeniçerilerin de rolünün olduğu ihtimalini güçlendiriyor. XVII. yüzyılda Süleymaniye Külliyesi de dâhil, medrese avlularında öğrenci sayılarındaki artıştan kaynaklanan “eğreti yapı” inşasının giderek yaygınlık kazandığı biliniyor.¹⁰² 1633, 1660, 1693, 1718 büyük kent yangınları başta olmak üzere yangın ve depremlerin süreçteki rolü de unutulmamalı. II. Mehmed'in İstanbul inşasının en başında radikal biçimde getirdiği geometrik düzenin, toplumsal-ekonomik-siyasi yaşamın sınırlarının birbirinin içine girdiği dönemlerden itibaren, gündelik hayatın küçük küçük müdahalelerine yenik düştüğü görülmektedir.

Sonuç itibarıyla Atpazarı ve Saraçhane çevresinde oluşan alt merkezin özellikle XVII. yüzyılda Divan ekseninin bir parçası olmaktan çıkıp giderek Edirnekapi, Karagümrük, Atpazarı, Unkapanı'nı birbirine bağlayan bir eksenin parçası olduğunu ve bu eksenin tüccar, esnaf ve yeniçerilerin ekonomik bir ağ oluşturduklarını söylemek mümkündür.

Şehzadebaşı'nda toplanmış olan kahvelere üzerinde durulması gereken başka bir konudur. Kahve ve *duhan* (tütün) dükkânlarının bir bölümü Yeniçeri Ocağı'nın altmışbir kapısı ve Osman Baba Türbesi'nin devamında, ocağın Divanyolu'na bakan cephesinde yer almaktadır. İstanbul'da kahvehane XVII. yüzyılda yaygınlaşmaya başladı, XVIII. yüzyıl sonlarına doğru ise kahvehanelerin büyük bölümü yeniçerilerin elindeydi. Yeniçeriler XVIII. yüzyılda maaşlarındaki düşüş ve ocağın disiplinindeki esnekliklerle birlikte, resmî görevlerinin dışında başka aktivitelere yönelmişlerdi. “Yeniçerilerin esnaflaşması” sürecinde tercih ettikleri işlerin başında kahve işletmek geliyordu. Bu uğraş onları toplumla buluşturduğu gibi kahvehaneyi üs edinerek diğer ekonomik sektörlerle bağlantı kuruyorlardı. Özellikle Haliç'te bulunan kahvehaneler, ticari bağlantıların yapıldığı yerler hâline geldi. Ticaret gemisi sahibi bir tüccar olan Yeniçeri Hacı Hafız'ın Unkapanı'ndaki kahvehanesi buna bir örnektir. Bazı kahvehanelerse Bektaşîlik kültürünün yaşatıldığı yerlerdi. Kahvehaneler kentin alternatif bir kamusal alanı hâline gelirken, yönetim ve bazı aydın kesim özellikle yeniçeri kahvehanelerini “devlet sohbetleri”nin yapıldığı

ve isyanların organize edildiği yerler olarak tehlikeli görmüştür. 1826'da Yeniçeri Ocağı'yla birlikte yeniçeri kahvehaneleri de yıkıldı.¹⁰³ Ocağın ortadan kaldırılmasıyla Divanyolu'ndaki toplumsal ağların ve dengelerin sarsılmış olduğu muhakkak. Ancak İstanbul'da yeniçerilerin yaygınlaştığı ve zenginleştirdiği kahvehane kültürü Şehzadebaşı'nın kahvehaneleri ve eğlence ortamlarında yaşatılmıştır.

II. Mehmed'in kurduğu Yeniçeri Ocağı'nı ortadan kaldıran II. Mahmud'un, türbesi için Divanyolu'nu seçmesi şaşırtıcı değildir. Vezir türbelerinin yoğunlaştığı eksen üzerinde, diğerlerinin aksine görkemli ve yalın, neoklasik üslupta inşa edilen bu türbe, padişahın mutlak gücünü yeniden hatırlatır biçimde eksen üzerindeki son türbe olmuş ve bundan sonra devletin ileri gelen yönetici ve aydınları bu türbenin arkasına defnedilmişlerdir.¹⁰⁴ II. Mehmed'in ilk sarayını iki denize hâkim bir tepede kurması gibi, II. Mahmud'un da aynı nedenle bu noktayı seçtiği Moltke tarafından belirtilir.¹⁰⁵ Osmanlı Hanedanı'nın sarayla başlattığı Divanyolu üzerindeki inşa faaliyetini türbeyle tamamlamış olması bir tesadüf müdür bilinmez, ancak padişah suriçini, vezirleri de Divanyolu'nu bu tarihten sonra terk edeceklerdir.

SONA DOĞRU YENİ BAŞLANGIÇLAR

İstanbul'un çehresi, özellikle 1840 sonrasında alışık olmadığı bir hızla değişim geçirmeye başladı. Kentin fiziki mekânında görünür hâle gelen bu değişimlerin kaynağıysa daha gerilerdeydi. XVIII. yüzyılda başlayan yenilenme arayışı Osmanlı'nın kapitalist dünyanın ekonomik sistemine entegre olma süreci ve yönetimin merkezileşmesi çerçevesinde idari kurumların modernizasyonu ile şekilleniyordu. Kent yönetiminde anlayışla birlikte aktörlerin de değişimi sonucu 1855'te “Şehremaneti” ile belediye yönetiminin kurulması, sosyal devlet anlayışının gerektirdiği başta eğitim ve sağlık alanlarında olmak üzere inşa edilen yeni kurumlar, hukuk sistemindeki değişim, yeni ekonomik ve toplumsal koşulların belirlediği ihtiyaçların yeni teknolojilerin getirdiği çözümlerle karşılanması değişimi belirleyen yapılanmalardı. “İktidarın topoğrafyası değişiyordu” ve bu değişim, modernlik ile gelenek arasında bir ikilik yaratıyordu. Kentin bazı bölgeleri yeniliklere ayak

¹⁰³ Ali Çaksu, “18. Yüzyıl Sonu İstanbul Yeniçeri Kahveleri”, *Osmanlı Kahvehaneleri: Mekân, Sosyalleşme ve İktidar*, ed. Ahmet Yaşar, İstanbul 2009, s. 85-98.

¹⁰⁴ Yerasimos, *İstanbul*, s. 359.

¹⁰⁵ Cerasi, *Divanyolu*, s. 126.

¹⁰² Küttükoğlu, “Medresede Yaşam” s. 242.

uydurup bundan önemli rantlar sağlarken, suriçi başta olmak üzere eski önemini yitiriyor, bazı mahalleler köhnemeye terk ediliyordu.¹⁰⁶

Kentin hem makro-formunun, hem de kent dokusunun değişiminde şehir içi ulaşım ile ilgili gerçekleştirilen projelerin önemli rolü vardı. 1802'de İstanbul deniz trafiğindeki kayık sayısı yaklaşık 4.000 iken bu sayı 1844'te 19.000'e yükselmişti.¹⁰⁷ Bu yüksek artış, deniz taşımacılığında artık yeni bir çözüme duyulan ihtiyacın boyutunu göstermektedir. 1851'de Osmanlı bürokratlarının girişimleriyle kurulan Şirket-i Hayriye'nin altı vapuruyla şehir içi toplu taşıma hizmeti verilmeye başlanmıştır. Boğaziçi'ne yapılan seferler Yeniköy'e kadar uzanırken vapur sayısı da 1869'da 20'ye yükselmişti. Hazine-i Hassa İdaresi'ne ait vapurlarsa Sirkeci'den Pendik, Adalar ve Yeşilköy'e olmak üzere Marmara'da sefer yapıyordu. Bu şirketleri başka girişimler izledi. Vapur sayılarının giderek artması kayıkçı esnafının şirketlere karşı direnç göstermesine neden olmuşsa da 1920'li yıllarda 3.000 kayık hâlâ sefer hâlindeydi. Kıyı boyu yerleşimi teşvik eden deniz yolu taşımacılığının yanı sıra, karada toplu taşımacılığa ilişkin ilk girişim İngiliz şirketlerden gelmişti. 1969'da Dersaadet Tramvay Şirketi kurularak yolcular atlı tramvaylarla Ortaköy'den Haliç kıyısına, Eminönü'nden kara surlarına kadar ulaştırılması hedeflenmişti, ancak şirketlerin tramvay taşımacılığından beklenen kârı elde edememeleri nedeniyle, hükümetin talep ettiği kentin uzak mesafelerini birbirine bağlayan bir sistem oluşturulamamıştır. Benzer çaba ve sonuç XX. yüzyılın başında elektrikli tramvayda da yaşanmıştır.¹⁰⁸

İstanbul'u imparatorluk coğrafyasına bağlayacak demiryolu projeleri 1870'li yıllarda gerçekleşti. Demiryolunun kentsel alandaki diğer etkileri ise, Avrupa hattının başlangıcı olan Sirkeci Garı ile Anadolu hattının başlangıcı olan Haydarpaşa Garı ve demiryolu tesislerinin, önlerinde yapılan rıhtımlarla birlikte geniş bir alana müdahale edilmiş olmasıdır. Özellikle Sirkeci'deki düzenlemelerle yarımadanın kıyı şeridi yüzyıllar sonra değiştirilirken köşkler dahi ortadan kaldırılıyordu. Tramvay taşımacılığıyla sağlanamayan kitlesel ulaşım, demiryolu banliyö hattıyla sağlanmış olacaktı. 1873'te işletmeye açılan Sirkeci-Edirne hattı Eminönü ile Kumkapı, Yedikule, Bakırköy, Yeşilköy ve

Küçükçekmece'ye bağlanıyordu. Asya yakasında ise 1890'lı yıllarda Haydarpaşa Garı'ndan, Göztepe, Erenköy, Bostancı, Maltepe, Kartal ve sonrasına banliyö seferleri yapılmaya başlanmıştır. Ulaşım sistemindeki bu oluşum, Martin Wagner'in belirttiği gibi İstanbul'u lineer denizyolu ve demiryolu hatları boyunca yaşayan bir kente dönüştürmüştü¹⁰⁹ (Şekil 15).

Kent makro-formunun dönüşümünü belirleyen bir diğer önemli faktörse kentin nüfusunun artmasıyla yeni konut ihtiyacının doğmasıydı. Ortaya çıkan konut talepleri farklılaşıyordu. Gelir düzeyi yüksek gruplar yeni ulaşım kanalları boyunca standardı yüksek konut çevrelerinin oluşmasına neden oldu. Diğer yanda XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı'nın kaybettiği toprakları terk etmek zorunda kalan göçmen nüfus başta olmak üzere Anadolu'dan iş için gelen yoksul kesimlerin barınma ihtiyacı çözüm bekleyen başka bir sorundu. XIX. yüzyılın son çeyreğinde göçmenler için yeni mahalleler kurulmuştu.¹¹⁰ Yukarıda da belirtildiği gibi XVIII. yüzyılda Boğaz çevresinde mirî veya saraya ait arazilerin satılarak imara açılmaya başlanmıştır. 1858 *Arazi Kanunnâmesi* ise mirî arazinin mülk topraklar hâline geçişinin kolaylaşmasıyla kentin çeperlere doğru yayılmasını hızlandıracaktı. Konut arzı sadece yeni alanların yerleşime açılmasıyla değil, özellikle yangın alanları yeniden düzenlenip buralara kâgir, çok katlı yapılar inşa edilmesiyle de gerçekleştiriliyordu.

XIX. yüzyılın kentsel müdahalelerine en fazla maruz kalan yer Haliç'ti. Gerçi bölge tersane, kalafatçılar, kiremithane gibi üretim alanları ve depoları barındırmış ve XVII. yüzyılda Ayvansaray İskeleyi'nde küçük bir cam fabrikası da kurulmuştu. XVIII. yüzyılda İplikhane ve Humbaracılar Kışlası, Lengerhane gibi tesisler inşa edilmişti. Feshane XIX. yüzyıl sonlarında Haliç'te kurulacak fabrikaların ilkidir. Elektrikli tramvay için üretim yapacak santral de buraya kurulmuştu. Cibali'de Tütün Fabrikası dönemin ekonomik işleyişinin bir yansıması olarak Haliç'in güney kıyısında yer işgal ediyordu. Haliç'teki işleyişi değiştiren önemli bir değişiklikse köprülerdi. İlk köprü 1836'da Azapkapı ile Unkapanı arasına kurulmuştu. Galata Köprüsü ise 1845'te inşa edildi. Bu iki köprü, yüzyıl boyunca yenilendi veya onarımlar gördü.¹¹¹ Özellikle 1863'te araba geçişine uygun

¹⁰⁶ Eldem, "İstanbul: İmparatorluk Payitahtından Periferileşmiş Bir Başkente", s. 226.

¹⁰⁷ Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım*, ed. Salih Özbaran, İzmir 1984, s. 100.

¹⁰⁸ İlhan Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçeri Ulaşım Tarihi Yazıları*, İstanbul 2010, s. 23-30.

¹⁰⁹ Tekeli, *Kent İçeri Ulaşım Tarihi Yazıları*, s. 30-32.

¹¹⁰ İlhan Tekeli, *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, İstanbul 2013, s. 87.

¹¹¹ Müller-Wiener, *İstanbul Limanı*, s. 178-185.

hâle getirildikten sonra¹¹² Galata Köprüsü, yukarıda tariflenen Kapalıçarşı-Haliç-Galata arasındaki ana ticaret eksenini denizi devreden çıkararak Eminönü-Karaköy yönüne kaymasını kolaylaştırmıştır.

Kentteki sembolik anlamlar içeren dönüşümün en çarpıcı olanı ise idari merkezde yaşanıyordu. Saray, Sarayburnu'nu terk ederek bu dönüşüme öncülük etmişti. XIX. yüzyılın ikinci yarısında imparatorluk, Beşiktaş Dolmabahçe, Çırağan ve Yıldız saraylarından yönetilecekti. Nezaretlerin kurulmasıyla birlikte devlet erkânının Divanyolu'ndan Bâbiâli'ye taşınması üzerine yeni yönetim yapıları ortaya çıktı. Ancak bürokratlar da artık suriçindeki konaklarını terk edip Boğaz'a, Şişli, Harbiye gibi yeni semtlere taşındılar. Eminönü, Beyazıt arasında kalan merkez işlevleri yerlerini korudu, Kapalıçarşı, Tahtakale her zaman kalabalıktı, ancak ticari merkezin kalbi Galata'ya doğru kaymıştı. Özellikle Sirkeci ve Eminönü, Galata'daki Bankalar Caddesi'nin yörüngesi hâline gelmişlerdi. Bankalar, sigorta şirketleri, borsalar, oteller, mağazalar ve vitrinli dükkânlar, kulüpler, tiyatro ve sanat galerileri Galata'da toplanıyordu.¹¹³ VI. Daire Belediye "modern" merkezin aydınlık geniş yollarını oluşturmak üzere kaynakları zorluyordu.¹¹⁴ İstanbul, merkezî kapitalist ekonomik sisteme entegre olma sürecinde yabancı sermayeyle uzlaşmacı bir tavır içinde yarı-sömürgeleşen bir yapının tüm görünüşlerini yansıtıyordu.¹¹⁵ En önemli sonuç ise Kapalıçarşı-Haliç-Galata ticaret ekseninin yüzyıllar içindeki bütünleşmenin ortadan kalkarak İstanbul merkezinde kutuplaşmanın ortaya çıkmış olmasıydı.

XIX. yüzyılda idari, ekonomik, teknolojik ve toplumsal gelişmelere paralel olarak getirilen yeni yasal düzenlemeler de kentsel gelişmeye yön vermiştir. XVI. yüzyıldan itibaren başta yangına karşı önlem oluşturmak amacıyla yapılaşmanın kontrol edilmesine dair fermanlar çıkarıldığı bilinmektedir. Ancak çıkarılan kanunnameler, genellikle zaman aşımına uğrayarak etkin olamamıştır. XIX. yüzyıla gelindiğinde devlet, örf hükümleriyle sağlayamadığı kontrolü, Avrupa'nın hukuk sistemini işleterek sağlamaya çalışmıştır.¹¹⁶ XIX.

yüzyıl Osmanlı yöneticisinin odaklandığı "nizam" en yukarıdan başlayarak sistemin bütün parçalarında kendini göstermelidir.¹¹⁷ Bu anlayışı kentsel mekânda gerçekleştirmek üzere -henüz Tanzimat ilan edilmeden- 17 Mayıs 1839'da yapı denetimine ilişkin düzenleme yürürlüğe konmuştu.¹¹⁸ Mustafa Reşid Paşa, kent mekânının "geometrik esasları temel alan fennî" kurallar doğrultusunda, düzenlenmesini istiyordu.¹¹⁹ Yeni oluşturulan yapı nizamnameleriyle birlikte, kentsel mekânının şekillenmesinde kent sakinlerinin inisiyatifi, bireyler arasındaki uzlaşma ortamı ortadan kalkıyordu. Bu doğrultuda ortaya çıkan mekân da soyut bir gücün ağırlığının hissedildiği bir mekân olacaktır. Geleneksel doku içinde oluşan dar, dolambaçlı sokaklar ve çıkmazlar, yeni düzenlenen alanlarda görülmeyecek, böylelikle mahalle içlerinde mahremiyet derecesi yüksek mekânlar oluşamayacak, ortak kullanıma ait mekânın "kamusallık derecesi" yerleşimin her noktasında benzer kılınacaktı.

1848, 1863 ve 1882'de çıkarılan *Ebniye* nizamnamelerinde yangına karşı tedbir alma kaygısının ağır bastığı görülür. Burada İstanbul'da yüzyıllardır yaşanan yangınların etkisi büyüktür.¹²⁰ Yangın çözülmesi gereken bir sorundu, öte yandan idareciler yangını kentsel dokunun düzenlenmesi için bir fırsat olarak da görmüşlerdir. 1864 yılındaki Hocapaşa yangını (*Harîk-i Kebir*) sonrasında Islahat-ı Turuk Komisyonu'nun kurulmasına yönelik hazırlanan mazbatada yangını önlemek için iki temel tedbir vurgulanmaktadır: yolların mümkün olduğunca genişletilip düzeltilmesi ve yapıların genelinin kârgire dönüştürülmesi. Bu tedbirlerin sağlığını korunması (*hıfz-ı sıhha*) için gerekli olduğu gibi "bir taraftan diğer ucu görünür yollar" sayesinde kentin emniyetinin de mümkün hâle geleceği düşünülüyordu.¹²¹ Böylelikle araba ve tramvayın daha rahat işleyebileceği genişlikte ve süreklilikte yollar da oluşacaktı.

1864'te Hocapaşa yangınıyla Yeni Cami'den Kapalıçarşı, Beyazıt Meydanı ve oradan Marmara kıyısına kadar uzanan bölge tarih boyunca geçirdiği sayısız tahribatın bir yenisini yaşamıştır. Tahribata uğrayan alanın kentin merkezi olması çözümün titizlikle ele alınmasına neden olmuş; yolların, özellikle Divanyolu'nun genişletilmesi, yapı adalarının düzenlenmesi ve önemli

¹¹² İlhan Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, ed. Paul Dumont ve François Georgeon, 2. bs. İstanbul 1999, s. 26.

¹¹³ Eldem, "İstanbul: İmparatorluk Payitahtından Periferileşmiş Bir Başkente", s. 225-230.

¹¹⁴ Akın, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*, s. 102-112.

¹¹⁵ Eldem, "İstanbul: İmparatorluk Payitahtından Periferileşmiş Bir Başkente", s. 225.

¹¹⁶ Stefanos Yerasimos, "Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, ed. Paul Dumont ve François Georgeon, İstanbul 1999, s. 17.

¹¹⁷ Christoph K. Neumann, *Araç Tarih Amaç Tanzimat: Tarih-i Cevdet'in Siyasi Anlamı*, çev. Meltem Arun, İstanbul 1999, s. 185-186.

¹¹⁸ Yerasimos, "Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine", s. 1.

¹¹⁹ Zeynep Çelik, *The Remaking of Istanbul*, Berkeley 1986, s. 50.

¹²⁰ Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyeye*, İstanbul 1995, c. 2, s. 1077-1097.

¹²¹ Metnin aslı için bkz. Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyeye*, c. 2, s. 939-944.

anıtların çevresinin açılmasına özen gösterilmiştir. Çelik'e göre; 1865-1869 yılları arasında Islahat-ı Turuk Komisyonu'nun idaresinde yapılan bu uygulamaların zaman içinde, yangın alanının sorunlarının giderilmesi hedefini aşır kent tarihî bölgesine "Avrupa kenti görünümü kazandırma" çabası öne çıkmıştır. 1870 Pera yangınından sonra da, geniş akslar ve meydanlarla bölgeyi yeniden biçimlendirecek bir plan hazırlanmıştır. Ancak özel mülkiyetdeki zayıflığın fazla olması, bölge halkının yoğun itirazına neden olmuş, bu durumda da plan iptal edilmiş, ana aksların genişletilmesi ve yapı adalarının düzeltilmesiyle yetinilmiştir.¹²²

Tekeli'nin de belirttiği gibi XIX. yüzyıl boyunca "kentsel alanda radikal imar operasyonları görülmez". Dönemin Osmanlı kentlerindeki planlama faaliyetlerinin bütün bir kenti kapsayacak nitelikte değil -yangın alanlarının yeniden düzenlenmesi gibi- mevzi planlarla, parça parça gerçekleştirilmiştir. Osmanlı yönetimi kentsel alandaki planlama faaliyetlerinde çağdaşı olan ülkelerde görüldüğü gibi neden radikal yollara başvurmamıştır? Elbette "finansman meselesi" bu sorunun akla gelen ilk ve geçerli cevabı olacaktır, ancak bu cevap tek başına yeterli değildir. Osmanlı yönetim geleneğinde, yöneten ile yönetilen arasındaki uzlaşma arayışı konunun irdelenmesinde dikkate alınmalıdır. Cevdet Paşa, eserinde bir reformun hedefine ulaşmasının "kamuoyu tarafından kabul görmesine bağlı olduğunu" ve "yönetimde kamuoyunun gerektiği kadar dikkate alınması gerektiğini" belirtmiştir.¹²³ Burada dikkat çekilmek istenen nokta, Osmanlı yönetiminin icraatında kamuoyunun tepkilerine duyarlı olduğu ve gerektiğinde yönetilen kesimle uzlaşma yoluna gittiği ve aynı geleneğin kentsel alanın yeniden düzenlenmesinde de görüldüğüdür. Devletin bir taraftan kentsel mekânı düzen getirme ve kontrol etme çabası içindeyken, diğer yandan bu kontrol altına alışı "sızıltı çıkarmadan" yapmaya çalışması da Cevdet Paşa'nın eserinde ortaya koyduğu genel anlayışın sonucudur.

İstanbul'da kentsel mekânın oluşumunda yangının etkisi ve mücadele sürecinin irdelenmesi, kentsel mekânın dönüşümünde gerçekte neyin yıkıcı olduğu üzerine yeniden düşünmeye sevk ediyor. Deprem ve yangın gibi afetler bir kenti fiilen tümünden yok etse de, gerçekte tahribata uğrayan alanın üzerine kent yeniden inşa edildiğinde bir öncekinden çok farklı bir mekân örüntüsü ortaya çıkmıyorsa, bu afetleri, dönüştüren değil, aksine çelişkili biçimde, var olan yapının yeniden

kurulmasına vesile olan ve onu sağlamlaştıran olaylar olarak değerlendirmek gerekir. Gerçekte İstanbul'da kentsel dokuyu dönüştüren unsur XIX. yüzyıla gelen yeni anlayışın getirdiği düzenlemelerdir. Yangın, bu düzenlemelerin sadece bir aracıydı. Düzen arayışının daha derininde yatan ise imparatorluklar çağının kapandığı bir dünyada, İstanbul'un 1.500 yıllık imparatorluk başkenti olma görevinin son yıllarını yaşıyor olmasıydı.

¹²² Çelik, *The Remaking of Istanbul*, s. 55-65.

¹²³ Neumann, *Araç Tarih Amaç Tanzimat*, s. 198-204.