

**Tanzimat Döneminde Kent Mekânında Devletin Erki ve
Temsili: Hükümet Konakları**

Proje No: 110K534

Doç. Dr. Yasemin AVCI

Eylül 2014

DENİZLİ

ÖNSÖZ

“Tanzimat Döneminde Kent Mekânında Devletin Erki ve Temsili: Hükümet Konakları” başlıklı bu çalışma, Tanzimat döneminde Osmanlı kentlerinde ortaya çıkan ve devletin kentsel mekâna en önemli müdahalesi olan hükümet konaklarına ve onun çevresinde gelişen hükümet meydanlarına odaklanmaktadır. Çalışmanın örneklem alanı olarak söz konusu dönemde her biri vilayet idare merkezi olan Ankara, Bursa, Edirne, İzmir, Konya ve Trabzon kentleri seçilmiştir. Hükümet konağının çevresinde gelişen yeni kamu sitesinin kentlerin fiziksel yapısında ne gibi değişimlere yol açtığı sorusu çalışmanın en temel problemidir. Bunun yanında, çalışmada yeni idari merkezin ve özellikle hükümet konağı binalarının, taşıdığı sembolik değer ve yerine getirdiği işlevler açısından devlet-toplum ilişkilerinde ve kentsel yaşamda nasıl bir değişimi tetiklediği sorgulanmak istenmektedir.

Çalışmanın gerçekleşmesi, Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (Tübitak) tarafından yürütülmekte olan 1001-Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Projelerini Destekleme Programı çerçevesinde verilen maddi destekle mümkün olmuştur. Bu sebeple ve en başta, akademik çalışmalarım da daima desteğini gördüğüm bu kuruma ve kurum çalışanlarına çok teşekkür ediyorum. Ayrıca üç seneyi kapsayan çalışma boyunca İstanbul’da yaptığım araştırmalar süresince yardım ve desteklerini gördüğüm Başbakanlık Osmanlı Arşivi çalışanlarını da burada anmam gerekir. Kısıtlı zamanda çok sayıda evraka ulaşmamı sağladıkları için kendilerine minnet borçluyum.

Diğer taraftan, çalışmanın oldukça zengin bir görsel malzeme ile desteklenmesi, Osmanlı tarihine gönül veren ve yaşadıkları kentlere bilinçli bir duyarlılıkla bağlı olan pek çok koleksiyonerin katkılarıyla mümkün olmuştur. Özellikle Ankara’nın 20. yüzyıl başlarına ait haritasının bir kopyasını almama izin veren Murat Genişyürek’e, kendisine “Bursa’nın hazinesi” tanımını yakıştırdığım, elindeki her türlü kaynağı tereddütsüzce benimle paylaşan Raif Kaplan’a, Konya ile ilgili harita ve fotoğrafların temin edilmesini kolaylaştıran Mehmet Gündoğdu’ya çok teşekkür ediyorum. Ayrıca, yüksek lisans öğrencim Emre Uçaryiğit, bölümümüzün genç akademisyenleri Kamuran Şimşek, Ömür Yazıcı ve Engin Aslan da çalışmaya pek çok katkı sağladılar. Onlara da yetişemediğim yerde elim kolum oldukları için şükran duyuyorum ve teşekkür ediyorum. Son olarak bu çalışmanın her aşamasında yanımda bulunan ve katkı veren, akademik çalışmalarım da en az benim kadar heyecan duyan, ilgisi ve desteğiyle beni yılmadan yüreklendiren, çok sevgili eşim Safi Avcı’ya gönülden teşekkür ediyorum.

Denizli, Eylül 2014

Yasemin AVCI

İÇİNDEKİLER

RESİMLER DİZİNİ.....	iv
HARİTALAR DİZİNİ.....	viii
PLANLAR DİZİNİ.....	x
ÖZET	xi
ABSTRACT.....	xii
GİRİŞ	1
1. BÖLÜM: TANZİMAT'IN KENTSEL MEKÂN POLİTİKALARI	20
1.1 Tanzimat'ın Devlet Anlayışı ve "İdeal" Kent Olgusu.....	20
1.2 Kentsel Alanın Denetimi.....	24
1.3 Yeni İdari Mekanizma	29
1.4 Payitaht İstanbul'da Siyasi İktidarın Kamusal Görünürlüğü: Bâb-ı âli Kompleksi	34
2. BÖLÜM: OSMANLININ "DİBÂCESİ" BURSA.....	45
2.1 Bursa'nın Mekânsal Kurgusu ve Tarihi Kent Merkezi	45
2.2 Bursa'nın Yönetici Merkezi ve Hükümet Konağı.....	54
2.3 Bursa Hükümet Konağı Odaklı Yeni Kamu Sitesi	67
3. BÖLÜM: BALKANLARIN KÖPRÜSÜ EDİRNE	82
3.1 Edirne'nin Mekânsal Kurgusu ve Tarihi Kent Merkezi	82
3.2 Edirne'nin Yönetici Merkezi ve Hükümet Konağı.....	93
3.3 Edirne Hükümet Konağı Odaklı Yeni Kamu Sitesi	102
4. BÖLÜM: "KÜÇÜK ASYA'NIN İNCİSİ" ANKARA.....	114
4.1 Ankara'nın Mekânsal Kurgusu ve Tarihi Kent Merkezi	114
4.2 Ankara'nın Yönetici Merkezi ve Hükümet Konağı.....	123
4.3 Ankara Hükümet Konağı Odaklı Yeni Kamu Sitesi	131
5. BÖLÜM: BOZKIRIN KADİM KENT MERKEZİ KONYA	145
5.1 Konya'nın Mekânsal Kurgusu ve Tarihi Kent Merkezi	145
5.2 Konya'nın Yönetici Merkezi ve Hükümet Konağı.....	154
5.3 Konya Hükümet Konağı Odaklı Yeni Kamu Sitesi	164

6. BÖLÜM: KÜÇÜK ASYANIN LİMANI: İZMİR	177
6.1 İzmir'in Mekânsal Kurgusu ve Tarihi Kent Merkezi	177
6.2 İzmir'in Yönetici Merkezi ve Hükümet Konağı	188
6.3 İzmir Hükümet Konağı Odaklı Yeni Kamu Sitesi.....	196
7. BÖLÜM: KÜÇÜK ASYANIN KARADENİZ'E AÇILAN LİMANI: TRABZON	208
7.1 Trabzon'un Mekânsal Kurgusu ve Tarihi Kent Merkezi	208
7.2 Trabzon'un Yönetici Merkezi ve Hükümet Konağı.....	216
7.3 Trabzon Hükümet Konağı Odaklı Yeni Kamu Sitesi	224
SONUÇ	236
KAYNAKÇA.....	244

RESİMLER DİZİNİ

Resim 1: Bâb-ı âli'de Kanun-i Esasi'nin İlanı	37
Resim 2: Bâb-ı âli Kompleksi, 1867	39
Resim 3: Bâb-ı âli, Bâb-ı Asâfi Kapısı (Sadaret Girişi)	39
Resim 4: Bâb-ı âli Kapısı (Soğukçeşme)	40
Resim 5: Bâb-ı âli Kapısı (Soğukçeşme)	40
Resim 6: Bâb-ı Seraskeri Meydanı	43
Resim 7: 18. Yüzyıl Başlarında Bursa	47
Resim 8: 19 Yüzyıl Başlarında Bursa Ulucami.....	48
Resim 9: Bursa'da Bir Filatür Fabrikası	52
Resim 10: Bursa Harir Fabrika-i Hümâyunu	53
Resim 11: Bursa Bey Sarayı'nın Kalıntıları	55
Resim 12: Bursa Saat Kulesi.....	57
Resim 13: Bursa Hükümet Konağı.....	64
Resim 14: Bursa-Söğüt Kazası Hükümet Konağı	66
Resim 15: Bilecik Sancağı Hükümet Konağı.....	66
Resim 16: Bursa-Yenişehir Kazası Hükümet Konağı	67
Resim 17: Bursa Müzesi.....	72
Resim 18: Bursa Sergisinin Açılış Töreni.....	73
Resim 19: Bursa Mekteb-i Fünûn-ı İdadi	74
Resim 20: Bursa Belediye Dairesi	75
Resim 21: Bursa Belediye Bahçesi ve Belediye Kiraathanesi.....	76
Resim 22: II. Abdülhamid'in 25. Cülûs Yıldönümünde Bursa Belediyesi'ndeki Tören.....	77
Resim 23: 1901 yılında Bursa Belediye Binası'nda Avrupalı Hanedanın Ağır lanışı.....	77
Resim 24: Bursa'da Meşrutiyet'in Kutlanması.....	77
Resim 25: Bursa Hamidiye Sanayi Mektebi Bandosu	78
Resim 26: Bursa Hamidiye Caddesi	79
Resim 27: Bursa Mecidiye Caddesi	79
Resim 28: Edirne Hükümet Konağı.....	99
Resim 29: Edirne Sancağı İdari Teşkilatı İçin Yapılan ve Sonradan Adliye Dairesi Olarak Kullanılan Bina	102
Resim 30: Edirne Hükümet Konağı Anıtsal Kapı, 1914.....	103
Resim 31: Edirne Hükümet Konağı Anıtsal Kapı.....	103
Resim 32: Edirne Hapishanesi İç Avlusu	104

Resim 33: Edirne Hükümet Konağı Yanındaki, Polis Dairesi, Hapishane ve Evrak Mahzeni	106
Resim 34: Edirne Hükümet Konağı Odaklı Kamu Sitesi	106
Resim 35: Edirne Belediye Binası	107
Resim 36: Edirne Reşadiye Bahçesindeki Gazino	108
Resim 37: Edirne Saat Kulesi	109
Resim 38: Edirne Selimiye Camii ve Müşirlik Binası	110
Resim 39: Edirne Selimiye Camii	111
Resim 40: Edirne İstasyon Yolu	112
Resim 41: Rijismuseum'da (Hollanda, Amsterdam) Bulunan Ankara Tablosu	119
Resim 42: 18. Yüzyıl Başlarında Ankara	120
Resim 43: Eski Ankara Hükümet Konağı	125
Resim 44: Ankara Hükümet Konağı 1924	130
Resim 45: Ankara Hükümet Konağı Levhası, 2014	130
Resim 46: Ankara Hükümet Konağı	131
Resim 47: Ankara Telgraf ve Posta Binası	132
Resim 48: Ankara Belediye Binası	135
Resim 49: Ankara Belediye Gazinosu	136
Resim 50: Ankara Saat Kulesi	138
Resim 51: Ankara İstasyon Caddesi, 1927	140
Resim 52: Ankara Hükümet Konağı Meydanı, 1927	142
Resim 53: Ankara Hükümet Konağı ve Maliye Nezareti, 1930'lar	143
Resim 54: Ankara Hükümet Konağı Meydanı, 1927	143
Resim 55: 19. Yüzyıl Başında Konya	146
Resim 56: 19. Yüzyıl Sonunda Konya Bedesteni	149
Resim 57: 20. Yüzyıl Başında Konya Tren İstasyonu ve Bağdat Oteli	154
Resim 58: 1930'larda Konya Alâeddin Köşkü'nün Kalıntıları	155
Resim 59: İç Kale Surlarından Konya Alâeddin Camii'nin Duvarları	155
Resim 60: Yapımı Esnasında Konya Hükümet Konağı	162
Resim 61: Yapımı Tamamlandıktan Sonra Konya Hükümet Konağı	163
Resim 62: Konya Hükümet Konağının İç Avlusu	163
Resim 63: Konya Hükümet Konağı Arka Cephe, 2014	164
Resim 64: 1930'lu Yıllarda Konya Alâeddin Tepesi'nden Belediye Binası	168
Resim 65: Konya İdadi Mektebi	170
Resim 66: Konya Atatürk Anıtı	170
Resim 67: Konya Millet Bahçesi	171
Resim 68: Konya Saat Kulesi	171

Resim 69: Konya Hükümet Konağı ve Tramvay	172
Resim 70: 20. Yüzyıl Başlarında Gündelik Yaşam İçinde Konya Hükümet Meydanı.....	173
Resim 71: Hükümet Konağı Arkasındaki Millet Bahçesi.....	174
Resim 72: Konya Hükümet Konağı Önünde Padişahın Cülûs Yıldönümü Töreni.....	174
Resim 73: Konya Hükümet Konağı Önünde Padişahın Cülûs Yıldönümü İçin Okunan Dua	175
Resim 74: Konya Hükümet Meydanında Cülûs Yıldönümünde Yapılan Resmi Geçit.....	175
Resim 75: Konya Hükümet Meydanında Kanûn-ı Esasi'nin İlan Günü.....	176
Resim 76: Meclis-i Mebusan'ın Açılış Günü Konya Hükümet Meydanı	176
Resim 77: Kemeraltı Camiileri	181
Resim 78: 18. Yüzyıl Başlarında İzmir	182
Resim 79: İzmir Rıhtımı Yapılmadan Önce Liman Kale ve Kadifekale	190
Resim 80: İzmir Katıpzade Konağ	192
Resim 81: İzmir Hükümet Konağı	194
Resim 82: 1970 Yangınından Sonra İzmir Hükümet Konağı.....	195
Resim 83: İzmir Hükümet Konağı'nın İç Avlusu	195
Resim 84: İzmir Hükümet Konağı'nın Ön Cephesi.....	196
Resim 85: İzmir Hükümet Konağı ve Sarı Kışla	197
Resim 86: İzmir Sarı Kışla ve Hükümet Konağı	198
Resim 87: İzmir Mekteb-i İdadi	199
Resim 88: İzmir Saat Kulesi	200
Resim 89: İzmir Konak Meydanı.....	203
Resim 90: İzmir Rıhtımı ve Tramvay.....	205
Resim 91: İzmir Rıhtımı ve Tramvay.....	206
Resim 92: İzmir Konak Meydanı'nda 9 Eylül Kutlamaları.....	207
Resim 93: Trabzon Çarşı Camii ve Bedesten	211
Resim 94: 18. Yüzyıl Başlarında Trabzon.....	213
Resim 95: Trabzon Çömlekçi Limanı 1920'ler	216
Resim 96: Trabzon Yukarıhisar	217
Resim 97: Trabzon Komnenos Sarayı	218
Resim 98: Trabzon Üçüncüzade Sarayı	219
Resim 99: 1865 yılında İnşası Tamamlanan Trabzon Hükümet Konağı.....	223
Resim 100: Trabzon Hükümet Konağı ve Çevresi	223
Resim 101: Trabzon Hükümet Konağı, 2014	224
Resim 102: Trabzon Hapishanesi.....	226
Resim 103: Trabzon Gureba Hastahanesi.....	227
Resim 104: Trabzon Mekteb-i İdadi.....	228
Resim 105: Trabzon Hürriyet Meydanı	230

Resim 106: Trabzon Gâvur Meydanı'ndaki Cihan Oteli	231
Resim 107: Trabzon Millet Bahçesi	231
Resim 108: Trabzon Millet Bahçesi	232
Resim 109: Trabzon Belediye Binası Önünde Ziraat ve Sanayi Sergisi'nin Açılış Töreni	232
Resim 110: Trabzon Belediye Binası Önünde Bayram Kutlaması, 1927.....	233
Resim 111: Atatürk'ün Trabzon Hürriyet Meydanı'nda Karşılması, 1924	233

HARİTALAR DİZİNİ

Harita 1: Bâb-ı âli Kompleksi ve Yol Bağlantıları.....	41
Harita 2: Bursa Çarşısının Tarihsel Gelişimi	49
Harita 3: 1896 tarihli Bursa Haritasında Hisar ve Rusçuk Mahallesi.....	54
Harita 4: Bursa Hisariçi.....	56
Harita 5: Bursa, Meydan-i Osmani.....	57
Harita 6: Bursa Paşa Kapısı	61
Harita 7: Bursa Hükümet Konağı	61
Harita 8: Bursa'daki Hükümet Konağı Odaklı Kamu Sitesi.....	71
Harita 9. 1880 tarihli Fransız Sigorta Haritasında Bursa Hükümet Caddesi	80
Harita 10: Bursa Hükümet Konağı ve Tanzimat Yapıları.....	81
Harita 11: 2. Yüzyıl Sonlarında Edirne.....	82
Harita 12: 14. Yüzyıl Başlarında Edirne	82
Harita 13: Edirne Kaleiçi	83
Harita 14: Edirne'nin Ticari Yapıları; Ali Paşa Çarşısı, Rüstem Paşa Hanı, Kapan Han ve Bedesten.....	85
Harita 15: 15. Yüzyıl Sonlarında Edirne.....	87
Harita 16: 17. Yüzyıl Sonlarında Edirne.....	87
Harita 17: 19. Yüzyıl Sonlarında Edirne.....	87
Harita 18: Edirne'nin Demiryolu Bağlantıları	90
Harita 19: Osmanlı Mühendislerinden Mehmet Selami Bey'in Hazırladığı Edirne Planı	92
Harita 20: Fransız Binbaşı Osmont'ın Edirne Planı	93
Harita 21: Edirne Kent Planı 1905	94
Harita 22: Edirne Selimiye Camii Yol Bağlantıları	111
Harita 23: Edirne Kent Planında Kamu Binaları	111
Harita 24: Edirne Tramvay Projesi.....	113
Harita 25: Ankara Kalesi.....	114
Harita 26: 13.-14.Yüzyılda Ankara	114
Harita 27: 17.Yüzyılda Ankara	116
Harita 28: 19. Yüzyılda Ankara	116
Harita 29: Ankara Mahmud Paşa Bedesteni ve Hanlar Bölgesi	118
Harita 30: İzmit-Ankara Hattının Güzergahı	122
Harita 31: 1922 Ankara Haritasında Boşnak Mahallesi	123
Harita 32: 1839 Tarihli Vincke'nin Ankara Haritası	126
Harita 33: Ankara Yeni Ticaret Merkezinin Yönetici Merkez ve Geleneksel	129
Harita 34: 1922 Ankara Haritasında Millet Bahçesi	137

Harita 35: 1922 Ankara Haritasında Kamu Binalarının Toplandığı Lokasyon.....	139
Harita 36: Ankara İstasyon Binası Çevresi.....	140
Harita 37: 1922 Ankara Haritasında Demiryolu İstasyonu.....	141
Harita 38: 1922 Ankara Haritasında Demiryolu İstasyonu.....	144
Harita 39: Günümüzde Konya Kent Merkezi.....	147
Harita 40: 16. Yüzyılda Konya'nın Kentsel Yerleşim Odakları ve Bedesten	148
Harita 41: 20. Yüzyıl Başlarında Konya Tefikiye Çarşısı	151
Harita 42: 20. Yüzyıl Başlarında Konya İhsaniye Mahallesi	152
Harita 43: 20. Yüzyıl Başlarında Konya'daki Göçmen Mahalleri ve Kent Dokusu	152
Harita 44: 18. Yüzyılda, Konya Alâeddin Tepesi, Zindankale, Paşa Konağı ve Mevlevihane	157
Harita 45: 20. Yüzyıl Başında Konya Hükümet Konağı.....	159
Harita 46: 20. Yüzyıl Başlarında Konya Hükümet Konağı Odaklı Kamu Sitesi	167
Harita 47: 20 Yüzyıl Başlarında Konya Çarşısı ve Kent Merkezi.....	169
Harita 48: Konya'daki Tanzimat Anıtları Güzergahının Günümüzdeki Konumu	169
Harita 49: Konya Elektrikli Tramvay Projesi.....	172
Harita 50: Roma Döneminde İzmir'in Dış Surları	177
Harita 51: İzmir Kemeraltı Camileri,	181
Harita 52: Jean Dennis Barbié du Bocage'ın İzmir Planı.....	182
Harita 53: İzmir'in Demiryolu Bağlantıları.....	184
Harita 54: 1856 Tarihli Storari Haritası'nda İzmir Ermeni Mahallesi	186
Harita 55: II. Abdülhamid Döneminde İzmir'deki Göçmen Mahalleleri.....	187
Harita 56: 1970 yangınından sonra İzmir Hükümet Konağı'nın aslına uygun olarak restore edilecek kısımları.....	196
Harita57: Konak ve Çevresi.....	202
Harita 58: İzmir Hükümet Konağı Odaklı Kamu Sitesi.....	202
Harita 59: İzmir Hükümet Konağı Odaklı Kamu Sitesi.....	203
Harita 60: İzmir Konak Meydanı ve İskele.....	204
Harita 61: Trabzon Sur İçi Kent, 1901.....	209
Harita 62: Trabzon Sur İçi Kent, 1911.....	211
Harita 63: Trabzon Kenti Mekân Kurgusu	212
Harita 64: Trabzon Limanı Projesi	215
Harita 66: Trabzon Hükümet Meydanı ile Hürriyet Meydanı'nı bağlayan Uzun Sokak, 1911	234
Harita 67. Günümüz Trabzon Haritasında Hükümet Konağı Odaklı Kamu Merkezi	235

PLANLAR DİZİNİ

Plan 1: Bursa Jandarma Süvari Koğuşu	69
Plan 2: Bursa Hapishanesi İçin Hazırlanan Plan.....	69
Plan 3: Edirne Saray-ı Cedid-i Âmire Planı	95
Plan 4: Edirne Sancak İdaresi için Yapılan Ek Binanın Planı	101
Plan 5: Ankara Hapishanesi Planı	134
Plan 6: Ankara Belediye Binası ve Millet Bahçesi	135
Plan 7: Konya Hükümet Konağı Kat Planı	162
Plan 8: Konya Vali Konağı'nda Yapılan Evrak Mahzeni	166
Plan 9: Konya Hapishanesinin Planı.....	167
Plan 10: Trabzon Hapishanesi	225
Plan 11: Trabzon Gureba Hastahanesi.....	227
Plan 12: Örnek Hükümet Konağı Planı, 1866	239

ÖZET

Osmanlı kentlerinin büyük çoğunluğunda devlet erkini temsil eden idari binaların tarihçesi Tanzimat dönemiyle başlar. Tanzimat öncesi dönemde yönetim için inşa edilmiş ayrı kamu binaları olmadığından, vali ve kadılar kendi ikametgâhlarını aynı zamanda yönetim işleri için de kullanmışlardır. İdari binaların yokluğunda, Osmanlı kentlerindeki anıtsal yapılar büyük çoğunlukla vakıf bünyesinde inşa edilen, ulucami, bedesten ve külliye gibi yapılardır. Bu yapılar, klasik dönem Osmanlı kentinde merkezin yerini, ulaşım akslarının yönünü ve ikamet alanlarının dağılımını belirler. Öyle ki kente gelen yollar bu yapılarda sonuçlanır ve yapıların aralarında düzenli bağlantılar vardır. Tanzimat döneminde ise idari merkezleşme sürecinde gerçekleşen reformlar başta olmak üzere çok çeşitli etkenler vasıtasıyla, kentlerin işlevleri çeşitlenmiş, ekonomik potansiyelleri artmış ve yerel yönetim alanındaki idari etkinlikleri güçlenmiştir. Bu ise doğal olarak kent dokusuna ve bina tiplerine de yansımıştır. Tanzimat reformlarıyla değişen taşra yönetimi, yeniden örgütlenen eğitim sistemi, yeni haberleşme ve ulaşım vasıtalarının ortaya çıkması, iç güvenliğin yeniden organize edilmesi ve devletin daha pek çok kamusal hizmet alanını doğrudan kendi bünyesine almaya çalışması, Osmanlı kentlerinin mekânsal yapısına şimdiye kadar hiç görünmeyen yeni mimari öğeler kazandırmıştır. Bu yapılar en başta hükümet konakları olmak üzere, çoğunlukla onun yanında yer alan okul, adliye binası, jandarma dairesi, belediye binası, postane, hatta hapishane gibi binalardır. Bu binalar bir araya gelerek “*hükümet meydanı*” adıyla anılan yeni bir “*kamu sites*” oluşturmuştur. Bu yeni idari merkez, Osmanlı kentlerindeki kamusal alan olgusunda kapsamlı bir değişimin ortaya çıkması anlamına da gelir. Bunun yanında, devlet-toplum ilişkileri söz konusu olduğunda ise yeni idari merkez hem işlevsel hem sembolik olarak vilayetlerin payitaht İstanbul’a daha sıkı bağlanmaya çalışıldığını ifade etmektedir.

Bu çalışma Tanzimat döneminde Osmanlı kentlerinde ortaya çıkan ve devletin kentsel mekâna en önemli müdahalesi olan hükümet konaklarına ve onun çevresinde gelişen hükümet meydanlarına odaklanmaktadır. Çalışmanın örneklem alanı olarak her biri vilayet idare merkezi olan İzmir, Ankara, Konya, Bursa, Trabzon ve Edirne kentleri seçilmiştir. Hükümet konağının çevresinde gelişen yeni kamu sitesinin kentlerin fiziksel yapısında ne gibi değişimlere yol açtığı sorusu çalışmanın en temel problemidir. Bunun yanında, çalışmada yeni idari merkezin devlet-toplum ilişkilerinde, kentsel yaşamda nasıl bir değişimi tetiklediği de sorgulanmak istenmektedir. Çalışmanın temel kaynakları, 19. yüzyıla, özellikle yüzyılın son çeyreğine, ait arşiv belgeleridir. Bunun yanında, resim-fotoğraf, gravür, kent planı, bina planları, kent krokileri gibi görsel kaynaklara da başvurulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Tanzimat, Osmanlı kentleri, hükümet konakları, kamusal alan

ABSTRACT

In most of the Ottoman cities, the history of administrative buildings that represent the state power begins with the inauguration of *Tanzimat* period. In the period before *Tanzimat*, there have been no separate public buildings constructed for administrative purposes. In the absence of administrative buildings, the monumental buildings, such as *ulucami*, *bedesten* and *külliye*, determine the location of centre, the transportation routes, the distribution of residential areas. Insofar as that the roads that run to cities end at these buildings and there are regular road connections between them. In the *Tanzimat* period, by means of various factors, especially with the reforms carried out in the process of administrative centralization, the urban functions have been diversified; the economic potential of cities increased and the urban administrative activities in the field of local administration have been reinforced. That is also influenced urban fabric and the building types. The local administration restructured with the *Tanzimat* reforms, the reorganized educational system, the appearance of modern means of transportation and communication, the reorganized domestic security system and the wish of state to undertake other public services have introduced new types of architectural elements that never seen before in the Ottoman cities. These buildings are primarily the governmental houses and the buildings that usually located around the governmental house such as the barracks, schools, court houses, the gendarmerie head office, municipal buildings, post offices and even prisons. These buildings gathered together to constitute a new "*public site*" that is called "*the government square*". In addition, this new square represents that a complete change has occurred in the concept of public square. Besides, when the state-society relations is concerned, the governmental squares represent both functionally and symbolically that the provinces were brought closer to the imperial centre.

This study focuses on the governmental houses, which emerged in the Ottoman cities in the *Tanzimat* period, representing the state involvement in the urban space. The cities of İzmir, Ankara, Konya, Bursa, Trabzon and Edirne are chosen as the sample survey areas. The main issue of the study is to answer the question that what kind of physical developments in the urban structure were led by the new squares developed around the governmental houses. It is also questioned in the study that how these squares influenced the urban life and the state-society relations. The main sources of the study are the archival documents date back to 19th century, particularly to the last quarter of the century. Besides, the visual materials, such as paintings, photographs, engravings, city plans, building plans, city maps, will also be used as the sources of study.

Keywords: Tanzimat, Ottoman cities, governmental houses, public squares

GİRİŞ

Kentler “yaratılmış” mekânlardır, dolayısıyla bu alanları nesnel veya yansız, “apolitik” veya “siyasetten arındırılmış” olarak tanımlamak mümkün değildir, çünkü kentler her şeyden önce toplumsal ve tarihsel bir üründür ve bu ürün elbette siyasi süreçlerden de geçmiştir. Öyleyse, tarihin her döneminde ve dünyanın her yerinde, kentlere devletlerin veya imparatorlukların karakterini açığa çıkaran, bu karakteri geniş bir çevreye ileten yerleşimler olarak da bakmak gerekir. Nitekim herhangi bir kent, ister idari bir merkez mahali olsun, ister ticari veya askeri bir mevki olsun veya bu niteliklerin tümünü birden taşıyın, mutlaka siyasi gücün yansımalarını ve güç sembollerini içinde barındırır. Zira yönetici elitin gelenekleri ve bu geleneklerin belirlediği idari-siyasal sistem sadece devlet stratejilerini değil, kentlerin formlarını da şekillendirmektedir. Kent, iktidarın mekânı, meşruiyet zemini, devlet siyasetinin ve ideolojilerinin iletkeni olarak daima merkezi bir rol oynamıştır. Bu bakımdan her iktidar kentlerine kendi ideolojisinin ve yönetim felsefesinin damgasını vurmaya çalışır. Bunun yanında, siyasi iktidar ve kent arasında karşılıklı bir ilişki olduğu da açıktır. Başka bir deyişle kentler, “siyasi iktidarın hem öznesi, hem de nesnesidir” (Kaynar: 2000: 141). Zira İktidar güç ve etkinliğini sadece geniş bir coğrafyadaki saltanatına ve zaferlerine değil, biraz da yarattığı ve kontrol ettiği kentlere borçludur. Bu bakımdan, kent mekânı siyasi iktidarın ideolojik pratikleri içinde değerlendirmeli, kent mimarlığı ise gücün en iyi gösterim araçlarından biri olarak ele alınmalıdır.

Kentler imparatorluklara çeşitli biçimlerde katkı sağlar. Hatta öyle kentler vardır ki fethi ya da hakimiyet altına alınması siyasi otoritenin imparatorluk iddiasına esas teşkil eder. II. Mehmed’in fetihden sonra İstanbul’u bir payitahta, bir İslam şehrine dönüştürmeye çalışması boşuna değildir. Fatih camisinin vakfiyesinin mukaddimesinde şu ifadeler vardır: “*Sultan Mehmed Konstantiniyye’yi Allahın yardımıyla fethetti. Orası bir putlar şehri idi... Sultan şehrin güzel süslemeli kiliselerini medrese ve cami haline getirdi*” (İnalçık 1996: 320). Farklı bir din, kültür ve ideolojinin başkenti olan İstanbul için kusursuz bir kentte mutlaka olması gereken bazı yapıların inşasına Padişahın emriyle başlanmıştır. Sultanın gücünün sembolü olan saray, Roma kentini çevreleyen surların içindeki bir kale ve değerli emtia ticaretinin yapıldığı merkezi bir bedesten ile büyük bir çarşı bu yapıların öncelikli olanlarıdır. Bunun yanında, Sultan Mehmet’in İstanbul’un fethi sayesinde “Fatih” ünvanıyla anıldığını, İstanbul’un ise “*Dar-ı Saadet*” (Saadet Diyarı) diye nitelendirildiğini söylemeye bile gerek yoktur. Bunun gibi, Mekke ve Medine’nin Osmanlı hâkimiyeti altına alınmasından sonra, Osmanlı Sultanlarının iki haremin hizmetkârı anlamına gelen “*hâdimü’l-haremeynü’ş-şerifeyn*” ünvanını gururla taşıdıkları hatırlanmalıdır, dolayısıyla bu kentlerin Osmanlı padişahının siyasi meşruiyetlerine katkı sağladığı açıktır (Karateke 2005: 30).

Tarih boyunca, imparatorluklara otorite merkezi olan kentler, ya da payitahtlar, pek çok ortak özelliklere sahiptir; saray, devlet daireleri, devletin benimsediği dinin veya mezhebin ibadetgâhları hep buradadır ve daha önemlisi bu yapılar iktidarın sembolleriyle ve diğer otorite simgeleriyle yakından ilişkilidir. İmparatorluk otoritesinin alt kademesindeki ikincil kentlerdeki benzer yapılar ise, bu sembolleri ya aynıyla tekrar eder, ya da daha dolaylı olarak bu sembolere göndermeler yapar (Keene 2005: 8-9). Öyleyse, kentlerdeki kamu binalarının, özellikle geleneksel toplumlarda, iktidarı simgeleyen ve itaati meşrulaştıran bir işleve sahip olduğu söylenebilir. Özellikle hem yönetim kurumlarını kapsayan¹ hem de imparatorun ve hanedanın yaşamını sürdürdüğü sarayın bu hususta belirgin bir önemi vardır. Estetik ölçüleri dolayısıyla cezbedici bir mekân olan saray kompleksinin fiziksel yapısı, gözetim ve yönetim arasındaki ilişkiye dair kamusal bilincini oluşturan bir simge olarak değerlendirilebilir. Yüksek kuleleri ve sayısız pencereleriyle saray, hükümdarın yönetilenler üzerindeki denetimini cisimleştirmekte, tebaa ile hükümdar arasındaki ilişkiye işaret etmektedir (Turan 2006: 103). Böylece “*saray kompleksi, caydırmak ve korkutmak için değilse bile, şaşırtmak ve büyülemek üzere tasarlanmış eğitsel ve idari bir araç*” olarak değerlendirilebilir (Meeker 2005: 130). Keza, H. İnalçık’ın (1996: 323) da belirttiği gibi, “*Sultanın sarayı, Allah’ın kulları üzerindeki tasarrufunun, sultanın şahsında tecelli ettiği yarı kutsal bir yer olarak tazim görmüştür*”. Dolayısıyla Osmanlılar için saray kompleksinin içine girmek ve hükümdara yaklaşmak ilahi bir çemberin içine girmek gibi bir şeydir.

Topkapı Saray kompleksi lokasyon ve görünüm açısından değerlendirildiğinde, egemenliği ve yenilmezliği göstermek üzere belirli bir mantığa göre tasarlandığı açıkça anlaşılacaktır. M. E. Meeker (2005: 133), Cafer Çelebi’nin 15. yüzyılın sonu ile 16. yüzyılın başında yaşayan Tâcî-zâde Cafer Çelebi’nin (1452-1515) Heves-nâme adlı mesnevisinde yer alan dizelerden yola çıkarak Osmanlı padişahının şahsı, saray kompleksi ve tebaa arasındaki ilişkiyi metaforik bir anlatımla şöyle tanımlamıştır:

“Saray kompleksi, içinde oturanın gözüyle, duvarların ötesindeki imparatorluk arasındaki bağlantıyı sağlayan bir makine gibidir. Kulelerin yüksek pencereleri bütün dünyayı hükümdarın gözleri önüne seren teleskoplar gibidir. (Pencelerle delinmiş) yüksek kuleleri, yönetimi altındaki dünyaya seslenen megafonlar gibidir. Böylelikle bu mekanizmaların birleşmesi sayesinde, görme ve yönetme birbiri ile bağlantılı hale gelir. Dünyayı egemen kişinin gözleri önüne seren yapılar aynı zamanda egemen kişiyi dünyaya meşru bir lider olarak sunan yapılardır”.

¹ Herşeyin Padişaha ve onun mutlak temsilcisi olan Sadrazama bağlı olduğu Osmanlı devleti doğası gereği merkezîyetçi bir yönetim sistemine sahiptir. Bu bakımdan hükümetin başlıda yönetim daireleri Fatih Sultan Mehmet tarafından yaptırılan ve Kanuni Sultan Süleyman tarafından genişletilen sarayda toplanmıştır. Topkapı Sarayı’nın ilk avlusunda maliye daireleri, arşivler, darphane, vakıflar dairesi, silahhane, ikinci avluda, vezirlerin divan toplantısını yaptıkları bina ve hazine-i birûn gibi yapılar yer almaktadır (Mantran 1991: 24)

Sarayın ya da diğer kamu binalarının, siyasi iktidara gösterilecek itaati telkin etme işlevini ne şekilde yerine getirdiğini tam olarak açıklamak için ise, yöneten ve yönetilen arasındaki ilişkinin mahiyetine de değinmek gerekir. Bilindiği gibi, geleneksel toplumlarda yöneten ile yönetilen arasında keskin bir ayırım vardır ve siyasal iktidar en genel anlamıyla istediğini yaptırabilme gücüne sahip olan en üst iradeye karşılık gelir. Öte yandan sadece güce ya da yaptırıma dayanmak elbette siyasal güce sahip olmak için yeterli değildir. “Yönetilenlerin gücü uygulayan iradeyi, hiyerarşik olarak üstün, yetki olarak haklı, güç kullanma olarak tekel, yaptırımda bulunmak için meşru kabul etmeleri ve kabulün toplumsal düzeye yayılması gerekir.” (Turan 2006: 94). Hatta bu kabul süreklilik arzetmelidir, siyasal iktidara süreklilik veren temel unsur ise meşruiyettir. Bu kavram, birey-toplum-siyasal iktidar arasındaki ilişkilerin üzerine kurulduğu ilke, kural ve değerler bütünü ifade eder. Siyasi iktidarın meşru kabul edilmesi için, yöneten ve yönetilen arasında karşılıklı bir rıza ve uyum olmalıdır. Zira siyasal meşruiyet, her şeyden önce iktidar ve iktidara tabi olanlar arasında bir tür uzlaşmadır (Türküne 2003: 36-42).

Diğer geleneksel toplumlarda olduğu gibi, Osmanlı sisteminde de devlet, toplumun üzerinde, ondan bağımsız ve her şeye kadir bir güce karşılık gelir. Hatta bu güç paternalist bir nitelik taşır; yüce bir varlık olan devletten adil ve koruyucu olması beklenilir, bunun karşılığında ona karşı çıkılmayacaktır ve çıkılmaması gerektiği de kabul edilmiştir. Osmanlı devleti gibi paternalist nitelikli devletlerde, devlet kendisini yönettikleri nezdinde mutlak bir otorite olarak takdim eder ve bunu yaparken de sembollerden yararlanır (Turan 2006: 94). Bu semboller bazen sadece idrak yoluyla algılanabilecek soyut nitelikli kodlar olduğu gibi², bazen de gözle görülen plastik sembollerdir. Bu türden sembollerin elbette en önemlisi kent mekânı üzerinde yer alan devleti doğrudan ya da dolaylı olarak temsil eden kamu yapılarıdır.

Toplumsal değerler sistemini yansıtır somutlaştıran ve daha önemlisi bu değerleri yöneticinin güç ve otoritesine eklemleyen kamu hizmetine yönelik mimarlık yapılara tarihin her devrinde rastlanabilir. Bu yapıların çok önemli bir çoğunluğu, siyasal iktidar tarafından finanse edilmiştir. Atina’daki Partenon, İstanbul’daki Ayasofya Kilisesi, Roma’daki Hadrian Partenonu, Londra’daki Buckingham Sarayı hep bu türden yapılardır. Diğer taraftan anıtsal yapılarla devletin ya da imparatorluğun gücünü, ideoloji ve meşruiyetini güçlendirme anlayışı elbette sadece Batı’ya özgü değildir. Hiç şüphesiz ki aynı anlayışı Osmanlı mimari geleneğinde süreklilik arzeden bir standart olarak görmek mümkündür (Crane 1991: 173).

² Osmanlı sultanlarının siyasal meşruiyet kaynaklarını açığa vuran en önemli ipuçları kullandıkları ünvanlardır. Osmanlı Sulatanları, siyasal-dünyevi otoritesine ilişkin olarak “hüdavendigâr”, “han” “padişah” gibi ünvanların yanında, “zillu’llâh fi’l arz” (Tanrı’nın yeryüzündeki gölgesi), “halife-i rûy-i zemîn” (yeryüzünün halifesi) “hadimü’l haremeyn-üş-şerefeyn” (iki harem-Mekke ve Medine şehirleri-hizmetkârı) gibi tümüyle dini içerikli ünvanlara da itibar etmişlerdir. Osmanlı siyasal otoritesinin temel meşruiyet kaynaklarının Türk devlet gelenekleri ve İslam dini olduğunu gösteren bu ünvanların özellikle çoğunluğu Müslüman olan tebaya itaat telkin ettiğine kuşku yoktur.

Gerek İslami yönetim felsefesinde, gerekse Osmanlı siyasi düşüncesinde yerini bulduğu üzere, cömertlik, hayırseverlik, bilgelik ve elbette dindarlık, meşruiyetini din ve örf üzerinden tanımlayan “ideal” bir sultanın sahip olması gereken hasletlerden en önemlileridir. Müsriflik ve bencillikle itham edilmek istemeyen, toplumsal kabul arayan bir sultan, somut ya da soyut araçlarla bu özelliklerini vurgulamak durumundadır (Karateke 2005: 47). Diğer taraftan Osmanlı padişahlarının fiziksel görünümünü sergileyecek biçimde sık sık halkın önüne çıkmadığı da bilinmektedir. Nitekim padişahın “görünmezliği”, İstanbul’un fethinden sonra Fatih Sultan Mehmed tarafından kurumsallaştırılarak, önemle gözetilen saray teamüllerinden biri haline gelmiştir. Bu görünmezliği bozan törensel faaliyetlerin sayısı son derece azdır. Bu faaliyetler, yeni padişah tahta çıktığı zaman Eyüp’te düzenlenen kılıç kuşanma töreni, Cuma selamlığı, Ramazan ayında hırka-i şerif ziyaretleri gibi birkaç emperyal teşhirle sınırlıdır. Keza 17. yüzyıldan itibaren, padişahların orduların başında sefere çıkma geleneğinin büyük ölçüde terkedildiği de düşünülürse, Osmanlı padişahı sarayına giderek daha fazla kapanmıştır. Bu görünmezlik 19. yüzyılın başlarına kadar neredeyse hiç değişmemiş, ancak aşağıda ele alınacağı üzere 1830’lu yıllardan itibaren bu gelenekte çarpıcı kırılmalar ortaya çıkmıştır. (Kırlı 2001: 26).

Osmanlı siyaset geleneğinde kabul gördüğü üzere, “gizemli” ve “uhrevi” nitelikler taşıyan, devleti kendi şahsında cisimlendiren padişahın “kamusal görünürlüğü” sağlamak için bazı dolaylı vasıtalarla yararlanılmıştır. Konumuz açısından bu vasıtalar içinde en dikkat çekici olanı selâtin camileri ve bu camiler etrafında gelişmiş olan külliyelelerdir. Bu yapılar gerek fiziksel görünüşleriyle, gerekse yerine getirdiği işlevlerle banisinin (ki çoğunlukla ya sultanın kendisi ya da hanedan mensubudur) zenginliğini, gücünü, imanını, devamlılığını ve azametini kent alanında teyit etmektedir³. Siyasi iktidarı doğrudan doğruya kent mekânında temsil eden ve emperyal himayenin bir işareti olan selâtin camilerine ve külliyelelere, sadece Osmanlı merkez alanı olan bölgelerde (Batı Anadolu, Trakya ve İstanbul) değil, tüm İmparatorlukta, Amasya, Konya, Kudüs, Balkanlar ve Orta Avrupa’da da rastlanabilir. Zira bu tür yapıların metforik mesajı, “*Osmanlı padişahını hayırsever ve adil bir hükümdar, tebaasına manevi ve entelektüel destek sağlayan bir kişi olarak yüceltmeye ve bu ideali benimsetmeye yöneliktir*” (Singer: 2002 192). Bu mesajın muhatabı ise elbette İmparatorlukta yaşayan bütün tebaadır. Üstelik şunu da unutmamak gerekir ki padişahın hareketleri kaçınılmaz ve ayrıştırılmaz bir biçimde, hem şahsını hem de devleti ilgilendirir, çünkü Osmanlı devlet felsefesinde ikisi arasında net bir ayırım yoktur.

Osmanlı saltanatı selâtin camiilerini veya külliyeleleri sadece siyasi meşruiyeti güçlendirmek için değil, ekonomiyi canlandırmak, sosyal refahı iyileştirmek, kent gelişimine

³ Osmanlı devletinde birden fazla minaresi bulunan camii inşa ettirmek belirli bir dönemden sonra padişaha ait bir ayrıcalık haline gelmiştir (Uluengin-Uluengin 2010:127)

katkıda bulunmak ve iaşe temini sağlamak için de araç olarak kullanmıştır. İmaret, medrese, cami, hastahane, kütüphane gibi birimleri bünyesinde toplayan külliye sayesinde, ibadet, eğitim, konaklama, yemek dağıtımı, tıbbi bakım vb. kamu hizmetleri düzenli bir biçimde gerçekleştirilmiş olur. Bundan başka, Külliye gelir sağlamak için açılan dükkânlar, hamamlar, sanayi kuruluşları vb. sayesinde kent ekonomisi, mal ve ürün talebi aracılığıyla kırsal ekonomi canlanır ve gelişir. Böylece padişah, bir yandan tebaasının refah düzeyini yükseltme yükümlülüğünü yerine getirir, bir yanda da tebaanın beklentilerini karşılayarak ideal hükümdar kişiliğine bürünür (Singer 2002: 193).

Selâtin camileri, hacimli kütleleriyle ve çoğunlukla kente tepeden bakmasını sağlayan lokasyonu kent silüetine hâkim olan taş binalardır. Kentsel gelişme için güçlü bir miktans vazifesi gören külliyelerin lokasyonu da en az bu camiler kadar bilinçli bir tercihi yansıtır. İstanbul, Bursa, Edirne gibi kadim kentler, külliye etrafında daha da gelişmiş, diğer bölgelerde ise külliye sayesinde cazibesi giderek artan yeni yerleşimler oluşmuştur. Mesela, Ergene kasabası (günümüzdeki Uzunköprü-Edirne), II. Murad tarafından Ergene Nehri civarında tesis edilen bu tür bir yapı sayesinde gelişmiştir. Benzeri biçimde Saraybosna kenti, İsa Bey tarafından inşa ettirilen külliye etrafında oluşmuştur, Tatarpazarcık'ın nüvesini Minnet Bey'in kurduğu külliye teşkil etmiş ve daha sonra burası Bulgaristan'ın önemli bir kenti haline gelmiştir. İssız bir bölge olan Konya yakınlarındaki Karapınar, II. Selim'in kurdurduğu külliye sayesinde refah bulmuştur (Acun 2005: 54). Külliyelerin birçok Osmanlı kentlerinde büyük ve kalabalık semtlerin oluşmasına saik teşkil ettiğini gösteren örnekleri çoğaltmak mümkündür. Keza Ankara'da Karacabey İmaret, Konya'da Piri Paşa İmaret çevresinde aynı adla anılan mahalleler oluşmuştur. Çünkü bu tip yapılar, pek çok kamu hizmetini sağlamalarından ötürü, çevrelerine nüfus çeken odak noktalarıdır (Ergenç 1995: 51).

Osmanlı kentlerinin imar denetimi söz konusu olduğunda ise, kamu hizmetlerinde görülen ve padişahın şahsında ifadesini bulan emperyal himaye bu alanda da etkili bir faktördür. Ne var ki Osmanlı kentleri üzerine çalışmalar yapan bazı tarihçiler, kentlerin mekânsal gelişiminden bahsederken uzun süre üst iradeyi, ya da siyasi iktidarı, etkisiz bir unsur olarak kabul etmişler ya da tümüyle yok saymışlardır. Hatta siyasi ve idari otoritenin etkisizliği o derece belirgindir ki kentteki etnik ve dinî mahalleler rastgele bir araya toplanmış gibi görünmekte, kentin fizik yapısı gelişigüzel bir biçim arz etmektedir (Grunebaum 1965: 149).⁴ Her ne kadar bu yargı zaman içinde terk edildiyse de Osmanlı kentlerinin plansız olduğu yanığı büyük ölçüde devam etmektedir. Bu hususta hemen akla gelen asıl soru; 19. yüzyıl öncesinde kentsel mekânların örgütlenmesine yönelik olarak işleyen yasal bir düzen olup olmadığıdır. 16. yüzyıla ait arşiv kaynaklarının yüzeysel bir incelemesi bile bu soruya

⁴ Bu yaklaşım hakkındaki eleştiriler için bkz. Ergenç 1996; İnalçık 1996; Armağan 1999.

olumlu cevap vermek için yeterlidir. Öte yandan, Tanzimat öncesi devirde kentlerin gelişimini denetim altında tutmaya çalışan tek bir kurum olmadığını da belirtmek gerekir, bu denetim pek çok görevli ve kurum tarafından üstlenilerek kadı tarafından denetlenmektedir. Bu denetim mekanizmalarından ilki elbette siyasi iktidarın asıl mercii olan padişaktır, diğerleri ise, Hassa Mimarları Ocağı, bu ocağa bağlı olan mimarbaşılar, bina eminleri, suyolu nazırı gibi görevliler ve elbette şer'i mahkeme ve bu mahkemenin başkanı olan kadıdır.

Osmanlı devletinde kent mekânının denetimi söz konusu olduğunda arşivlerde kolayca erişilebilen padişah fermanları belirli bir imar nizamının gözetildiğine en açık delillerdir. “*Suyolları üzerinde bağ, bağçe, ev yapılmamasına*”, “*caddeler üzerinde şeh-nişin ve çardak çıkarılmamasına*”, “*cahil mimarlara iş gördürülmemesine*”, “*camiler civarında hiristiyânların oturtulmamasına*”, “*mugâyir-i nizam inşa olunan kiliselerin yıktırılmasına*”, “*surlara bitişik ev yapılmamasına*” vb. konulara dair padişah fermanlarının sayısı hiç de az değildir ve hemen her dönemde bu tür fermanlar bulunabilir⁵. Elbette kent mekânının imar düzenine müdahalenin ve bu düzenin kontrolünün sadece padişah otoritesi yoluyla gerçekleştirilmesi beklenemez. Osmanlı kentlerinde imar denetimi söz konusu olduğunda karşımıza çıkan en önemli merkezi kurum, Yeniçeri Ocağı'na bağlı olarak çalışan Hassa Mimarlar Ocağı'dır. Tam olarak ne zaman kurulduğu bilinmemekle birlikte, vilayetlere de yayılan bir teşkilat olarak Fatih Sultan Mehmed döneminde ortaya çıktığı kabul edilmektedir (Afyoncu 2001: 61). 19. yüzyıl başlarına kadar⁶, Osmanlı topraklarındaki kentsel ve kırsal mekânlarda devlete ya da halka ait her tür ve ölçekteki yapı işlerinin örgütlenmesini belirleyen yasal ve mekânsal düzenlemeler bu kurumun yönetim ve denetimindeydi. Bu ocağın yöneticisi, “*Mimar Ağa*”, “*Hassa Mimarbaşı*”, “*Sermimarân-ı Hassa*” gibi adlarla anılan başmimar ve yapı işlerini yürüten meslek üyelerinden oluşan bir kadroya sahipti. Hassa başmimarının en önemli görevi, padişahın ve hanedan üyelerinin binalarının yapım ve onarımını yürütmek, miri ve vakıf binalarının plan ve proje işlerini yönetmekti. Bunun yanında gayrimüslimlere ait mabetlerin tamirat keşifleri, inşaat usta ve amelelerinin yevmiyelerinin tayini, yapı malzemesinin nitelik ve fiyatlarının tespiti, ayrıca ordunun geçeceği yolların açılması, köprüler inşası, konak yerlerinin tanzimi gibi geniş bir yelpazeye yayılan başka görevleri de vardı. Kısacası yapı işlerindeki uzmanlığından ötürü, kentsel altyapının fiilen tasarımcısı ve gerçekleştiricisi, kentteki imar düzeninin otoriter sorumlusuydu. Hassa başmimarının kontrolcu fonksiyonunu da gözönüne aldığımızda; bütün bu görevleri

⁵ Bu fermanların örnekleri için bkz. Altınay 2000.

⁶ 21 Ocak 1802 (17 Ramazan 1216) tarihinde çıkarılan bir hatt-ı hümayun ile bu tarihte Hassa Mimarları teşkilatında görev yapan 45 hassa mimarı hendese ilmini tahsil etmeleri amacıyla Hendeshâne'ye bağlanmışlardır. Böylece, bu tarihe kadar mimarları kendi bünyesinde yetiştiren teşkilat bu yetkisini Hendeshane'ye bırakmıştır. 1831 yılında kurulan Ebniye-i Hassa Müdürlüğü ise, şehreminlik ve hassa mimarları teşkilatlarını kendi bünyesinde toplamıştır (Dündar 2000: 13).

imparatorluk çapında tek başına yürütmesine mümkün olmadığından, eyaletlerde ve uzak kentlerde yine onun tarafından tayin edilen hassa mimarları aynı görevleri yerine getirirdi⁷.

Hassa mimarları teşkilatı bir bütün olarak değerlendirildiğinde, tüm imparatorlukta özellikle kamu yapılarına belirli bir anlayış içinde yaklaşmakta olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır. Nitekim Osmanlı mimarisinin gelişim sürecinde ortaya konulan mimari eserlerin belli bir üslup içinde gelişmesi ve bu üslubun yaygınlık göstermesi bu yargıyı kanıtlamaktadır. Bunun yanında kamusal alanda diğer bir yapılaşma süreci, vakıflar eliyle yaptırılan binalarla gerçekleşmektedir. Vakıf kurucularının büyük çoğunluğunun hanedana ve yönetici elite mensup kişiler olduğu düşünüldüğünde bu süreci de tümüyle siyasi iktidardan bağımsız olarak değerlendirmemek gerekir⁸. Bilindiği gibi, vakıf Osmanlı kentlerinde kamusal hizmetlerin yerine getirilmesini, kentsel altyapının yapılmasını ve kamuya açık dini ve hizmet amaçlı yapıların inşasını ve bakımını sağlayan temel kurumdur. Kentlere su ikmali, yolların yapımı, kütüphaneden medreseye ve imaretlere kadar uzanan geniş bir hizmet alanı vakıflar yoluyla gerçekleştirilmiştir. Vakıfların denetimi kadı tarafından sağlanmaktadır. Merkezi yönetimin kentteki en önemli temsilcisi olan kadı, özel mülkiyete konu olan yapıların da denetimini yürütür. Bu tür yapılar inşaat esnafı tarafından gerçekleştirildiği için lonca içi bir denetim de söz konusudur. Bütün bunlar, imar yönetiminin veya kentsel mekâna ilişkin her tür müdahalenin siyasi iktidarın temsilcisi olan yerel yöneticilerce denetlendiğini, yani kentsel gelişimin gelişigüzel gerçekleşmediğini göstermektedir (Tekeli 1987: 162).

Öte yandan böyle bir süreç içinde, hiç kuşkusuz kent mekânına siyasi ve idari iktidarın kendi kent şemasını dayatmış olması beklenir. Ancak özellikle konut alanlarını içeren mahalle yapılanması söz konusu olduğunda bunu iddia etmek neredeyse imkânsızdır. Aşağıda daha ayrıntılı değinileceği gibi, mahalle yapılanması büyük ölçüde özerk bir nitelik taşır ve konut alanlarının fiziksel özelliklerini belirleyen temel husus, mahallelinin “mahremiyet” ihtiyacıdır. Osmanlı kentlerinde mahallenin, büyük ölçüde cemaatin özel alanı olarak algılanmış olması konut alanlarına organik bir yapı kazandırmış, böylece bu alanların büyük ölçüde yerel veya yöresel özellikler göstermesini sağlamıştır. Nitekim Osmanlı kentlerinde sıkça rastlanan “çıkma sokak” olgusu, kamuya ait olması gereken kent alanı üzerinde özel kişi haklarına ve bu haklardan en önemlisi olarak kabul edilen “mahremiyet” ihtiyacına verilen önceliği gösteren önemli bir kanıttır (Yerasimos 1996: 10-11).

İktidarın kent alanına tümüyle hâkim olmasına engel olan bir diğer husus ise, kentsel gelişmeyi öngören belirli bir planın daha önceden saptanmamış olmasıdır. Belirli bir planın

⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. Turan 1963.

⁸ Örneğin 17. Yüzyılda tesis edilen vakıfların %66,44'ünün “ehl-i örf” denilen yönetici gruba ait olduğu bilinmektedir. Bkz. Hasan Yüksel, (1998). *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Hayatında Vakıfların Rolü (1585-1683)*, Sivas, s. 30

sevkedici prensiplerine göre kentsel gelişmeyi belirleme anlayışı ancak 19. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkacak, bu doğrultudaki ilk girişimler öncelikle İstanbul, İzmir ve Edirne gibi önemli yerleşimlerde görülecektir. Bütün bunlara rağmen, geniş bir coğrafyada yer alan, dolayısıyla farklı kültür çevreleri içinde gelişen Osmanlı kent yerleşimlerinin belirgin bir biçimde ortak bir mekânsal organizasyona sahip olmaları, tutarlı ve işlevsel bir örgütlenmeye işaret eder, dolayısıyla bu ortaklık üzerinde durulması gereken bir konudur.

Osmanlı tarihi terminolojisinde, “şehir”, “kasaba” ya da kırsal kesimden ayrı olarak kentin kendisi anlamına gelen “*nefs*” (*nefs-i Bursa*, *nefs-i Ankara* gibi) diye adlandırılan yerleşim yerlerinin kendine özgü karakterleri büyük ölçüde 15. ve 16. yüzyılda ortaya çıkmıştır. Öte yandan, daha baştan vurgulamak gerekir ki Balkanlar, Anadolu, Ortadoğu ve Kuzey Afrika’yı içine alan geniş bir coğrafyada yer alan bu kentlerde, mimari ve fiziksel yapı açısından tam bir tekörnekliliğe rastlanamaz. Osmanlı kenti, İç Asya, İslam, Anadolu ve hatta Akdeniz sentezinin maddi ve manevi sonuçlarının özümlemesi süreci sonucu ortaya çıkmıştır (Cezar 1985: 25). Başka bir deyişle, Osmanlı kenti birbirinden çok farklı etnik, dini, ekonomik ve politik yapılar üzerinde gelişmiştir. Ne var ki bu, yukarıda da belirtildiği gibi, Osmanlıların kendine özgü bir kentsel düzen oluşturamamış oldukları anlamına da gelmez. Nitekim gerek yeni kurulan kentlerde gerekse yeniden düzenlenen eski kent yerleşimlerinde devlet ideolojisine, meşruiyet anlayışına ve yönetim felsefesine uygun olarak izlenen ortak stratejiler söz konusudur. Dolayısıyla, oldukça geniş olan İmparatorluk coğrafyasında tipik denilebilecek bir kentsel işleyişten ve buna bağlı olarak gelişen bir kentsel mekân organizasyonundan bahsetmek mümkündür.

Osmanlı kentinin mekânsal yapısını irdelemeden önce, Osmanlı yerleşme sisteminde kentin işlevsel özelliklerini bilmek gerekir. Zira her hangi bir kentin belirli bir zaman devresindeki mekânsal organizasyonu, üst iradeyle ve bölgesel ölçekteki ilişkilerine dayalı olarak ortaya çıkmaktadır. Bu ilişkilerde gelişen her hangi bir değişiklik ise zaman içinde de olsa mutlaka kent mekânına yansır. Osmanlı kentlerinin buldukları idari birimin merkezi oldukları bilinmektedir. Bu nedenle üst iradenin bölgesel odağı, aynı zamanda siyasi ve idari stratejileri daha geniş bir çevreye yayan kanalıdır. Hiç kuşkusuz, idari işlevleriyle ortaya çıkan kentlerin ekonomik nitelikli işlevleri de vardır. Pek çok uzmanın kabul ettiği üzere, kentsel yerleşim her şeyden önce üretim tarzının özelliklerine göre artı ürünün denetlendiği, toplandığı ve dağıtıldığı yerdir. Bu sebeple tarımsal ürün için bir “pazar yeri” olan kenti daima art bölgesiyle beraber düşünmek gerekir. Bunun yanında Osmanlı coğrafyasındaki pek çok kent, özellikle önemli ticaret yollarının kavşak noktasında bulunan ya da bu yollar üzerinde liman vazifesi gören kentler, bölgesel ve uzun mesafe ticarete de önemli işlevler edinmişlerdir. Çalışmanın örneklem alanını teşkil eden kentlerden özellikle Bursa, İzmir,

Ankara ve Edirne bu türden yerleşimlerdir. Bu gibi kentleri ise sadece art bölgesi ile değil, ait olduğu kent şebekesi içinde de değerlendirmek gerekir. Bu noktada G. Sjoberg'in "*sanayi öncesi kent*" tipolojisi ampirik ve kavramsal açıdan elverişli bir çerçeve sunar. Nitekim Sjoberg'in tanımladığı modeli Osmanlı kentlerine uyarlayan pek çok çalışma yapılmıştır⁹. Buna göre, "*sanayi öncesi kent*" en genel olarak bir üretim odağı olmaktan ziyade dışarıdan alınan hammadde ve gıda mallarının değiş-tokuş edildiği bir pazar yeridir. Nüfus artışının düşüklüğü, mahalleler arası toplumsal ayrımın belirginliği, günlük yaşamın dinsel değerlere göre biçimlenişi, ulaşım olanaklarının yetersizliği, mekânsal hareketliliğin düşüklüğü bu türden kentlerin ortak özellikleridir (Sjoberg 2002)

Osmanlı bakış açısına göre de kentler, öncelikle işlevlerine göre tanımlanmaktadır. Belgelerin ifadesiyle kentsel yerleşim, "*Cuma kılınur, bazar durur yerdir*" (Öz 2005: 59). Elbette bu tanımlamada ekonomik işlevin yanısıra dini işlevler de yer bulmaktadır. Bunun en önemli sebebi, yukarıda da işaret edildiği üzere, siyasi hâkimiyet anlayışındaki meşruiyetin ana kaynağının din olması ve kentlinin dini ihtiyaçlarının karşılanmasının siyasi iktidarın öncelikli görevlerinden biri olarak kabul edilmesidir. Kentsel işlevlerin çeşitliliği veya bunlar arasından hangisinin başat olduğu elbette konu edilen kente göre değişiklik gösterir. Dolayısıyla her kenti, kendisinin bir parçası olduğu bütüncül yapı, tarihsel ve toplumsal bağlam ve süreçler içinde değerlendirmek gerekir. Ancak şu açıktır ki Osmanlı kentinin mekânsal yapısı, kent merkezinin niteliği, esas yol sistemi, hatta mahalle yapısı en azından her kentte görülebilecek temel işlevlere karşılık gelecek bir modele göre gelişmiştir.

Osmanlı kenti kabaca iki kısımda incelenebilir; sur içi ve sur dışı kesim. Sur içi kesimde asıl kent bulunmaktadır; bu bölge idari işlevlerin yer aldığı iç kale (hisar) ile çarşı ve mahallelerin bulunduğu alan olmak üzere iki kesimden oluşur. İç kale, yöneticilerin oturduğu, taşradaki kapıkulu askerlerinin yerleştiği yerdir, ayrıca zindan (hapishane) da burada bulunmaktadır. Bundan başka, devlete ait belgeler, devlet geliri olarak halktan toplanan paralar ve tüccarlara ait kıymetli mallar da burada saklanır (Ergenç 1995: 39). *Taht-el-kal'a* (kale altı) adıyla anılan sur dışı kesimde ise, yerleşmemiş ticaret faaliyetleri, pazar, yolcuların konaklaması için kervansaraylar, tarımla uğraşanların yaşadığı yerler, bazı tekke ve zaviyeler bulunur (Tekeli 2011: 230). Elbette bütün kentlerin surlarla çevrili olduğu ve Osmanlı devletinin mevcut surları daima titizlikle muhafaza etmeye çalıştığı söylenemez. Nitekim kent surlarında yapılan tamirler, surun kentin ana ögesi olarak kabul edilmesiyle ilgili değil, daha ziyade o bölgedeki asayişsizlik ve askeri sorularla alakalıdır. Örneğin Ankara kent surlarının en son olarak 16. yüzyıl sonunda tamir edilmiş olması, büyük ölçüde Celali isyanları

⁹ Bu çalışmalardan biri için bkz. Acun 2001.

nedeniyle ticari öneme sahip bir kenti güvenlik altına alma kaygısından dolayıdır. (Cezar 1985: 25).

Aynı güvenlik kaygısı, Osmanlı kentlerindeki ticaret alanlarının yerini de belirlemiştir. Pek çok Osmanlı kentinin tarihi gelişim çizgileri göz önünde tutularak, eski dokuları incelendiğinde çarşının kentin iç kalesine yakın bir konuma yerleştiği görülür (Cezar 1985: 22). Çalışmanın ilerleyen bölümlerinde görüleceği üzere, Bursa, Edirne, Konya ve Ankara'daki çarşı yerleşimi iç kalenin hemen yakınındadır. İzmir ve Trabzon söz konusu olduğunda ise elbette liman kenti olma işlevinin harekete geçirdiği dinamikler farklı bir çarşı konumu gerektirmiştir. Osmanlı kentinin asıl odak noktasını teşkil eden ve kentin can damarı hükmünde olan çarşının güvenli bir alanda yer alması gerekliliği, iç kaleye yakın olmayı zorunlu kılmıştır (Şahinalp-Günel 2012: 154-155). Öte yandan 16. yüzyıla gelindiğinde çarşı giderek kaleden uzaklaşmış ve bedesten etrafında daha sıkı bir yapı dokusu oluşturarak genişlemiştir. Bu gelişme, siyasi istikrarın sağlanmış olmasının getirdiği elverişli koşullar yanında, Osmanlı ticaretinin nitelik değiştirmesiyle, bütün dünyada olduğu gibi gezici tüccarın önem yitirerek yerini yerleşik tüccara bırakmasıyla açıklanabilir (Tekeli 2011: 231)

Osmanlı kentlerinin mekânsal organizasyonunda kent merkezini teşkil eden birim, hiç kuşkusuz ki çarşıdır. Kentlerdeki hareket istikâmetinin çarşıya yönelik oluşu bunu kanıtlar. Kent dışından gelen yollar, eğer mevcut ise sur kapılarından geçerek burada sonuçlanır ve çoğunlukla bu yolların arasında düzenli bağlantılar vardır. Çarşı, sadece ticaret faaliyetlerinin yer aldığı bir alan değildir, aynı zamanda sanayi faaliyetleri ve konaklama hizmeti veren birçok han, medrese, kıraathane, hamam vb. sosyal yapılar da çarşı içinde ya da ona çok yakın bir mevkide konumlanmıştır. Bu sebeple, toplumsal ilişkilerde bütün kent yerleşikleri için sosyal ve kültürel bir bütünlüğün kurulmasını sağlar ve kentin en önemli kamusal mekânı, toplanma yeri olma özelliğini kazanır. *“Her teb’a için ve çevreden gelen köylüler için, özel olmayan ve dini alana girmeyen her tür konu, ticaretten idari uygulamalara, siyasal anlaşmazlıklardan bireysel iş tartışmalarına kadar, burada doğal ortamını bulur”* (Cerasi 2001: 115)

Çarşıdaki en önemli yapılar ise genellikle kentin en görkemli cuma camisi olan ulu cami ve çarşının kalbini teşkil eden bedestendir. İslam kentlerinde gündelik yaşam ve iş saatleri namaz vakitlerine göre düzenlendiğinden çarşı ile cami genellikle iç içe sayılabilecek bir derece birbirine yakın bir konuma yerleşmiştir (Cezar 1985: 22). Çarşının mekânsal yayılımında odak noktasını bedesten teşkil eder. Arapça ve Farsçadaki “bezzasistan, bezistan” (kumaş alınıp satılan yer) kelimesinden gelen bedestene “*kale içi*” manasında “*kayseriyye*” de denilmiştir. Bedesten, şehirlerarası ve uluslararası ticarete yönelik olarak kurulmuş bir ticari yapı olduğundan ancak ticari önemi yüksek ve büyük kentlerde

bulunmaktadır. Bu sebeple, H. İnalçık'ın (1997: 121) belirttiği üzere, “*kural olarak bedestenli kent bir uluslararası ticaret merkezidir*”. Bu türden kentler, çoğunlukla yoğun bir nüfusa sahiptirler ve yerleşikleri arasında yönetici elitin varlıklı olanları ile daha çok uluslararası ticaretle uğraşan zengin tüccarlar da bulunmaktadır.

Değerli ticari metanın depolandığı ve ticaretinin yapıldığı yer olan bedesten, aynı zamanda kişilerin şahsi mal varlıklarının (altın, gümüş, mücevherat vb.) devlet güvencesi altında saklandığı bir tür banka fonksiyonu da görmektedir. Bu sebeple çoğunlukla bir kentte bedesten kurmak, padişah fermanı, vezir hükmü gibi yollarla mümkün olabilmektedir. Osmanlı bedesteni tipik bir biçimde kare ya da dikdörtgen şeklinde, kalın duvarlı, dört tarafı demir kapılı, üzerleri kurşun kaplı kubbe ile örtülü, güvenli taş binalardır. Kentin ticari bölgesinde bir kale gibi yükselen bedesten, kuleleriyle kente tepeden bakar ve kente girişte hemen farkedilir (İnalçık 1997: 122). Osmanlı mimarî tarihinde çok özel bir yer tutan bedesten, özellikle taştan yapılmış olmasıyla sağlamlık, güvenilirlik ve devamlılık gibi mesajlar verir (Çetin 2013: 288).

Osmanlı çarşısının kentin içindeki konumu gibi, bedesten merkezli çarşı sistemini oluşturan diğer birimlerin kendi içindeki kademelenmesi de rastlantısal değildir. Satılan ticari emtianın değeri ne kadar yüksekse o dükkânın yeri de bedestene o kadar yakın olur (Cerasi 2001: 120). Bedestenin çevresindeki ilk kuşak arasta denilen kapalı çarşılar ve iş hanlarından oluşur. Genellikle kentin en büyük cami ya da camilerden bazıları ve hamam gibi sosyal yapılar bu kuşak içinde yer alır. Bu merkezden diğer odak noktalarına doğru bir yayılma gözlenir, yayılma çoğu kentte *uzunçarşı* diye adlandırılan hat üzerinden devam eder (Ergenç 1996: 412). Çarşının bir başka özelliği ise aynı iş kolunda mal ve hizmet üreten esnaf örgütleri aynı mevkide toplanmış olmalarıdır, nitekim buldukları mevki de buna göre adlandırılır (bakırcılar çarşısı, saraçlar çarşısı, kasaplar pazarı, kunduracılar çarşısı vb.) Çarşı sisteminin en dış kuşağında ise çevreye rahatsızlık verebilecek imalat alanları (özellikle boyahane ve debbağhane gibi) bulunmaktadır (Şahinalp-Günel 2012: 167).

Osmanlı kentlerinin mekânsal organizasyonunda görülen tipik özelliklerden bir diğeri, kent merkezini teşkil eden çarşının, mahallelerin bulunduğu konut alanlarından kesin çizgilerle ayrılmış olmasıdır. Osmanlı kentlerinde mahalleler, sınıfsal ayrıma göre değil, toplumsal örgütlenmede aidiyeti belirleyen etnik köken, mesleki ortaklık ya da çoğunlukla dini mensubiyete göre farklılaşma göstermektedir. Mahallenin odak noktasını büyük çoğunlukla ibadetgâhlar teşkil eder, yani mahalleler bir mescit, bir kilise veya sinagog etrafında gelişmiş, böylece Müslüman, Rum, Ermeni ve Yahudiler için ayrı ayrı mahalleler ortaya çıkmıştır. Öte yandan, aynı inanca ve geleneğe sahip ya da aynı kökenden gelen kimselerin birarada yaşama ihtiyacına karşılık gelen mahalle yapılanması, Osmanlı kentlerinin parçalanmış

gruplardan meydana geldiği anlamına gelmez (Ergenç 1996: 410). Nitekim mahalle adeta kendi kendini yöneten büyük ölçüde özerk bir birim olması yanında, kentlinin bir bütün olarak ortak hareket etme kapasitesine sahip olduğu da vurgulanmalıdır.

Görüldüğü üzere, Osmanlı kentlerinin çarşı odaklı mekânsal organizasyonu, merkezden itibaren ışınsal bir biçimde çevreye doğru yayılış gösteren bir sistemdir. Merkezden mahallelere bağlanan caddeler nispeten geniş ve düz bir akış izlerken, konut alanları arasındaki sokaklar dar ve dolambaçlı bir yapı içindedir. Osmanlı kentlerindeki cadde-sokak sisteminin genel karakterini ortaya koyan bu husus en başta kentlerin bütüncül planlanmaya dayalı yerleşimler olmamasından kaynaklanmaktadır. Bunun yanında, toplumsal aidiyetlerin biraraya getirdiği kişi ve grupların mahalle “mahremiyetini” ve özellikle de güvenliğini temin etme kaygıları burada rol oynar. Böylece, konut alanlarında yapılan müdahalelerle özellikle sokaklar eğri büğrü ve düzensiz bir biçimde gelişir, hatta uç noktaları kapatılarak çıkmaz sokaklar oluşur. Başkalarının geçişine kapatılan sokak ise belirli bir mahallede yaşayan ve homojen niteliği belirgin bir gruba ait özel bir yola dönüşmüş olur. Nitekim tipik bir Osmanlı mahallesindeki evler de yine aynı gerekçelerle sokağa değil, sokağı sınırlayan duvarın gerisindeki avluya açılmakta, böylece ev halkının aile hayatı gizlenmeye ve hususileştirilmeye çalışılmaktadır (Bayartan 2005a: 89). Dolayısıyla Osmanlı kentlerinde “organik” olarak gelişen dolambaçlı sokak sistemini “keyfi” olmaktan ziyade, sosyal ve kültürel olguların bir sonucu olarak değerlendirmek daha doğru olacaktır.

Osmanlı devletinin ilk başkenti olan Bursa kenti, ekonomik anlamda önemli ticaret ve üretim fonksiyonu olan, planlı bir yapıya sahip çarşının inşa edildiği ilk kenttir. İpek ticaretinde önem kazanan Bursa'nın, İran üzerinden Güneydoğu Asya, Bağdat, Musul ve Halep'e bağlanan önemli yollar üzerinde yer alması kent çarşısının gelişmesinde etkili olmuştur. Keza Edirne kenti de fethedilmesi ve başkent olmasından sonra birçok ticaret ve imalat yapısı ile donatılmış, bu sayede önemli bir ekonomik merkez haline gelmiştir (Şahinalp-Günel 2012: 153). Aşağıdaki bölümlerde ele alınacağı üzere benzer değerlendirmeleri Anadolu'nun önemli kentlerinden olan Konya, Trabzon, İzmir, Ankara ve daha birçok kent için gündeme getirmek mümkündür.

19. yüzyıl öncesinde Osmanlı kentinde önceden tasarlanmış yeşil alanlar yoktur. Ancak konutların kendi küçük bahçesi ve avlusu içinde yeşilden söz edilebilir. Nitekim, kentte yaşayanlar, meyve ve sebze gibi uzak mesafelerden taşınamayacak ihtiyaçlarını kentin çevresinde hatta kentin içinde bırakılan bahçe ve bostanlardan karşılamaktadırlar (Tekeli 2011: 233). Keza Osmanlı kentlerinde biçimlendirilmiş açık alanlar da çok nadirdir. Farsça bir kelime olan “*maidan*” genellikle belirgin bir biçim taşıyan bir meydanı anlatır, öte yandan Türkçe'deki “meydan” terimi, daha ziyade boşluk veya açıklık ifade eder. Meydan,

Avrupa'daki örneklerde görüldüğü gibi, “sınırları yapılarla tanımlanmış, geometrik düzen ilkelerine bağlı bir kentsel alan olarak” tanımlanırsa, Osmanlı kentlerinde meydana bahsetmek oldukça güçleşir. M. Cerasi'nin tespit ettiği gibi, Avrupa kentlerindeki meydanları şekillendiren asıl etmenler, tekbiçimlilik tutkusu ve simetri anlayışıdır (Cerasi 2011: 199). Keza Avrupa'daki meydanlar daha ziyade, yapı veya başka bir kalıcı öge ile sınırlanan, önceden amaçlanmış yani planlanmış boşluklar olarak tanımlanmaktadır¹⁰. Öte yandan, fonksiyonel olarak tanımlandığında, meydanlar, toplumsal buluşmanın (ayaklanma, eğlence, spor vb. amaçlarla) ve törensel toplanmanın (dini merasim, şenlik vb.) ticari ya da askeri amaçlı biraraya gelişlerin mekânıdır (Eyüce 2000a: 11) Bu açıdan bakıldığında Avrupa'daki meydanlarla benzerlik kurulabilecek açık alanlar, elbette Osmanlı kentlerinde de mevcuttur. Bunların büyük bir kısmı “rastlantısal” olarak ortaya çıkmış da olsa, daha küçük boyutlu olan ve düzenli açıklıklar oluşturan alanlar da söz konusudur. Rastlantısal meydanlar, en sık olarak mahallelerde görülür. Konut alanlarını ayıran sokaklar oldukça düzensiz bir şekilde gelişirken, bir sokağın biraz genişlemesiyle ya da birkaç sokağın kesişmesiyle birlikte “küçük ölçekli açık alanlar” ya da “mahalle meydanları” oluşur. Bu alanlar organik bir biçimde gelişen dokuda genellikle düğüm noktası, hatta merkez işlevi görür; bu küçük meydanı mahalle merkezi olarak işaretleyen yapılar ise çeşme, kahvehane, mescid, eğer mahalle yeterince büyükse cami olabileceği gibi yaşlı bir çınar ağacı da olabilir. Sokaklar, yörenin topografik özelliklerini izleyerek farklı yönlerden ve açılardan bu açık alana erişimi sağlar (Gençel 2000: 23; Önal 1994: 123). Osmanlı kentlerinde önceden “amaçlanmış” ya da “biçimlendirilmiş” meydanların bulunmayışı, elbette kamusal hayatın fakirliğine delalet etmez. Tam tersine, Osmanlı kentlerinde açık mekânlarda sık sık beraberce zaman geçirme konusunda toplumsal bir alışkanlık ve psikolojik bir eğilim vardır (Cerasi 2001: 198). Nitekim kentlerde oldukça yaygın olarak görülen, hokkabaz, meddah gibi sanatçıların söyleşmeleri, Kukla, Karagöz, Orta Oyunu, Tulûat gibi seyirlik oyunların bu tür mahalle meydanlarında da yapıldığı bilinmektedir¹¹.

Osmanlı kentlerinde sadece belirli bir mahallenin sakinlerine değil, daha geniş bir çevrenin kullanımına açık olan, böylelikle “kamusal” niteliği daha belirgin olan alanlardan, “kent meydanları”ndan da söz edilebilir. Yine belirgin bir geometrik düzene sahip olmayan bu

¹⁰ Avrupa kentlerinde ilk çağlardan beri meydan olgusuna rastlanmaktadır. Eski Yunan ve Roma kentlerinde halkın toplanıp biraraya gelerek konuşabilecekleri meydanların yanısıra, agora tarzında daha çok ticari amaçlarla (hayvan pazarı, tahıl pazarı, baharat pazarı vb.) kullanılan meydanlar da söz konusudur. Avrupa kentlerine özgü tipik kent meydanlarının oluşması ise Ortaçağın sonlarından itibaren gerçekleşmiştir. Bu meydanların en önemli özelliği, yapılarla sınırlanmış ve simetrik olarak tasarlanmış olmalarıdır. Bu doğrultuda çevredeki yapıların yükseklikleri ile meydanın ölçüleri arasında bir eşgüdüm ve mekânsal bir “denge” vardır. Paris'teki *Place Vendôme*, Brüksel'deki *Grande Place*, Bern'deki *Marktgasse*, bu türden meydanlara verilebilecek tipik örnekler arasındadır ve örneklerin sayısı bir hayli fazladır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Kaftancı 2000.

¹¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Akın 2013

tür meydanlar, kent merkezinde yapılaşmış bir çevrenin ortasında bir boşluk değil, genellikle yerleşme alanının hemen kenarında yer almakta ve yapılarla kuşatılmayan bir düzlükten ibaret bulunmaktadır (Gençel 2000: 23; Önal 1994: 100). Bu alanların belirleyici temel özelliği çok yönlü işlevleridir, kimi zaman, cirit, güreş gibi sportif faaliyetler için kullanılırken, bazen çadır ve kulubeler kurularak şenliklerin, bazen de idamların ve benzer cezaların gerçekleştirildiği alanlara dönüşürler¹². Bu sebeple Osmanlı kentlerinde meydanları tanımlayan temel karakteristik düzenli bir mimarî biçim taşımaları değil, çok yönlü işlevleriyle kent halkı için bir cazibe noktası oluşturmalarıdır. Böylece bu tür alanlar, kent yerleşiklerini biraraya getirerek, birleşik bir toplum olmayı sağlayan ve kentlilik bilincini güçlendiren kamusal mekânlardır.

Osmanlı kentlerinde bir başka meydan türü ise, ticari etkinliğin gerekleri doğrultusunda çarşıda oluşan açık alanlardır. Çarşı meydanları, çoğunlukla bedesten, han, arasta ve kapalı çarşı gibi önemli ticari yapıların çevresinde ya da yanında, bazen de çarşıya geçişi sağlayan sur kapısının önünde konumlanmıştır (Önal 1994: 99-101). Büyük kitlelerin ticari aktivitelerine imkân tanıyacak genişlikte olan bu meydanlar diğer açık alanlar gibi, önceden amaçlanmış ve biçimli alanlar değildir. Öte yandan, çarşı meydanlarını diğer kamuya açık alanlardan ayıran en önemli özellik, çevresini kuşatan yapıların mimari ve yapı malzemesi açısından bir birlik ve bütünlük arz etmesidir. Çarşı meydanını dağınık bir biçimde de olsa kuşatan ticari ve sosyal yapılar arasında, çatı eğimleri, saçaklar, pencere ve kapıların kullanımı benzer özellikler gösterir, ayrıca bu binaların uzunluğun genişliğe, genişliğin yüksekliğe ilişkisinde de bir birlik vardır. Çarşı meydanlarının büyüklüğü doğal olarak öncelikle, kentin ticari önemine bağlı olarak ortaya çıkar, ancak aynı zamanda kentin coğrafi konumu ve topografyası da meydanın ölçüsünü ve biçimini belirleyen başat faktörlerdendir (Gençel 2000: 24).

Osmanlı kentlerinde geometrik, simetrik ve dengelenmiş tasarım karakteristikleri taşıyan, çevresindeki binaların pozisyonları ve mekâna açılımları düzenli olan yegâne açık alanlar külliye avlularıdır. Daha öncede belirtildiği gibi, külliye kompozisyonunda başat mimari öge olan caminin etrafında, medrese, imaret ve türbe gibi yapılar yer alır ve bu yapıların birbiri ile ilişkisi planlı bir kurgu içinde düzenlenirdi. Özellikle cami, çevresinde bir boşluk oluşturarak anıtsal etkisini belirginleştiren avlusu sayesinde külliyei oluşturan diğer

¹² Bu türden meydanlara verilecek en iyi örneklerden biri Edirne'deki Sırık Meydanı, ya da diğer adıyla Cirit Meydanı'dır. 1675 yılında Şehzade Mustafa (II. Mustafa) ve Şehzade Ahmed (III. Ahmed)'in sünnet düğünü şenliği ile Padişah IV. Mehmed'in kızkardeşi Hatice Sultan'ın düğünü ard arda bu meydanda düzenlenen büyük şenliklerle gerçekleştirilmiştir (Nutku 1988). Ayrıca İstanbul'daki At Meydanı'nın da tıpkı Edirne Sırık Meydanı gibi, Osmanlı sarayının gücünü halka ve yeri geldiğinde yabancı sefirlere yansıtmak için bir şölen alanı olarak kullanıldığı da bilinmektedir (Sinanlar 2005).

yapılardan ayrı ve farklılaşmış bir konum kazanmaktadır¹³. Bunun yanında elbette, bir külliye kompleksi içinde olsa da olmasa da büyük veya küçük bütün camilerin belirli ölçekte bir avluya sahip olduğunu biliyoruz. Cami, birçok dini, idari ve toplumsal işlevleri yerine getirmek yanında, toplanmış cemaatin merkez noktasıydı, burada sadece ibadet edilmez, siyasi ve idari içerikli toplantılar yapılır, gündelik yaşam meseleleri tartışılır, burası eğitim ve öğretim, hatta adli muhakemeler için kullanılırdı (Cerasi 2001: 137). Özellikle minberli olmaları sebebiyle Cuma camisi¹⁴ olarak nitelenen camiler geniş kalabalıkları içine alabilecek ölçekteydi ve buna uygun avlulara da sahipti. Bu camileri Allah'a secde edilen yer olan diğer mescidlerden ayıran en temel özellik, burada Cuma ve bayram namazlarının kılınıyor olmasıydı. Bu namazların ortak özelliği ise hutbeli namaz olmalarıydı. Hutbe, topluluk bilincini pekiştirmek maksadına yönelik olması yanında, saltanat ve hükümet alameti olduğundan Cuma camileri ve avluları devletin kentliyle temasa geçtiği, siyasi iktidarın kendini kentte hissettirdiği mekân olma özelliğini kazanıyordu (Adıyeke 2010).

Görüldüğü üzere, Tanzimat öncesi dönemde geleneksel Osmanlı kent dokusunun karakterini belirleyen yapılar, kale ve surlar, cami, medrese, hamam, imaret ve benzeri yapıları içeren bir külliye, arasta, han, bedesten ve dükkânlardan oluşan bir ticaret merkezidir. Saray ve saraya bağlı kişiler tarafından bir vakıf kapsamında inşa ettirilen büyük külliyeler, kentlerde yeni yerleşim merkezlerinin oluşumu için birer çekim merkezi olmuşlardır. Kentteki mahalleler ise çoğunlukla dini mensubiyete göre bir araya gelmiştir ve cami, mescit, kilise, havra gibi ibadetgâhlar çevresinde gelişmiştir. Kent merkezini belirleyen en önemli fizik yapı, hemen her Osmanlı şehrinde bulunan bedesten etrafında gelişmiş olan çarşıdır. Çarşının gelişimine paralel olarak toplumun güçlü dini geleneklerinin gerektirdiği cami (ya da çoğunlukla *Ulucamî*) kent merkezinin ya da meydanının en önemli ikinci yapısıdır. Kent merkezinin oluşumunda sadece kentin coğrafi pozisyonu ve topografisi belirleyici değildir, kent toplumunun sosyal değerleri ve gelenekleri ile elbette merkezi devlet gücü de en az bu hususlar kadar etkilidir.

¹³ Camiyi çevreleyen büyük bir avluya sahip külliyelerin kapladığı alan, paylaşımlı avluya sahip külliyelerin alanına göre çok daha geniştir. İstanbul'daki Atik Valide Külliyesi ve Kılıç Ali Paşa Külliyesi, İzmit'teki Pertev Paşa Külliyesi ile Nevşehir'deki İbrahim Paşa Külliyesi camiyi çevreleyen avluya sahip külliyelere verilebilecek tipik örneklerdir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Hakky 1992

¹⁴ İslamiyetin yayıldığı ülkelerde pek çok camii yapılmış olmasına rağmen, bunların hepsinde Cuma namazı kılınmazdı. Cuma namazı kılınan camilerin ayırıcı özelliği bu camilerde minber olmasıydı. Minber esasen hutbe okunması için yapılan yerdî ve ancak kentin en büyük ve önemli camilerine yerleştirilirdi. Nitekim 10 ve 11. yüzyıllarda İslam gezgin ve coğrafyacılarının verdikleri bilgilere dayanarak, küçük ve orta büyüklükteki kasabalarda minberli camilerin bulunmadığı söylenebilir. Selçuklular zamanında, Cuma namazı kılınmasın ya da kılınmasın bütün camiler genellikle mescid diye adlandırılmıştır. Osmanlı döneminde ise çok kesin çizgilerle ayrılmaya da Cuma namazı kılınmayan camilere daha çok mescid denildiği bilinmektedir. Böylece, Osmanlı dilinde mescid, mütevazî ölçekteki küçük ibadet yapılarını adlandırmak için kullanılırken, Cuma namazı kılınanlar genellikle cami şeklinde nitelenmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Cezar 1985: 38-43

Tanzimat dönemine kadar Osmanlı kentlerinde ne bir idare merkezi binası, ne de ayrı bir mahkeme binası bulunmaktadır. Kadıların tayin oldukları kentlerde oturdukları konak aynı zamanda kentin yönetim merkezi olarak kabul edilmekte, kendi hizmetkârları, özel kâtipleri ve muhafızları ile hangi binaya yerleşirlerse orası mahkeme ve belediye binası sayılmaktadır. Kadıların ulaşamadıkları yerlerdeki yardımcılarının rolünü üstlenen naipin de aynı şekilde kendilerine ait konakları mevcuttur ve yönetim işlerini buradan yürütürler. Kadıların oturdukları konaklar çoğunlukla kendi mülkleri değildir, buna rağmen kentliler için önemli bir merkez olduğundan bu yapı kimi zaman bulunduğu mahalleye adını belirlemiştir. Örneğin; 16. yüzyılda Bursa'daki, İbrahim Paşa Mahallesi, "*Mahkeme Mahallesi*" olarak anılmaktadır. Bu adlandırma, söz konusu mahallede mahkeme için ayrılmış özel bir yapının varlığı dolayısıyla değil, kadının bu mahallede ikamet etmesi yüzündendir (Ergenç, 2006: 28). Konya kentinde de benzer bir durum söz konusudur. *Mahkeme Hamamı* olarak adlandırılan yer, bu ismi kadının ikamet ettiği yere yakınlığından dolayı almıştır (Ergenç, 1995: 41).

Tanzimat döneminde gerçekleştirilen kapsamlı reformlar ise, Osmanlı devletinin idari ve kurumsal yapısına önemli değişiklikler getirmiş, bu değişiklikler doğrudan Osmanlı kentlerinin fizik yapısına, kentlerin dokusuna ve kentlerdeki bina tiplerine de yansımıştır. Bu dönemde kentlerin yerel yönetimdeki idari ve hukuki işlevleri çeşitlenmiş, ekonomik potansiyelleri artmış ve ticari etkinlikleri güçlenmiştir. Tanzimat reformlarıyla değişen taşra yönetimi, yeniden örgütlenen eğitim sistemi, yeni haberleşme ve ulaşım vasıtalarının ortaya çıkması, iç güvenliğin yeniden organize edilmesi ve devletin daha pek çok kamusal hizmet alanını doğrudan kendi bünyesine alması, Osmanlı kentlerinin mekânsal yapısına şimdiye kadar hiç görünmeyen yeni mimari öğeler kazandırmıştır. Bu yapılar en başta hükümet konakları olmak üzere, çoğunlukla onun yanında yer alan kışla, idadi, rüştiye gibi yeni okullar, adliye binası, jandarma dairesi, belediye binası, istasyon, postane, hatta hapisane gibi binalardır. Bu yapılar genellikle hükümet konağının çevresinde bir araya gelerek "*hükümet meydanı*" adıyla anılan yeni bir "*kamu sitesi*" oluşturmuştur. Bu yeni idari merkez, Osmanlı kentlerindeki kamusal alan ve kent merkezi olgusunda kapsamlı bir değişimin ortaya çıkması anlamına gelir. Bunun yanında, devlet-toplum ilişkileri söz konusu olduğunda ise yeni idari merkez hem işlevsel hem sembolik olarak vilayetlerin payitaht İstanbul'a daha sıkı bağlanmaya çalışıldığını ifade etmektedir.

"*Tanzimat Döneminde Kent Mekânında Devletin Erki ve Temsili: Hükümet Konakları*" başlıklı bu çalışmanın konusu, yukarıda kısaca özetlenen perspektif içinde Tanzimat reformlarının getirdiği yeni idari yapılanma sürecinin Osmanlı kentlerine nasıl yansıdığını, özellikle kent merkezlerinin yeniden şekillenme süreci içinde incelemektir. 19. yüzyılın ikinci yarısında her biri vilayet idare merkezi işlevi gören Ankara, Konya, Bursa, Edirne, Trabzon

ve İzmir kentleri çalışmanın örneklem alanlarını oluşturmaktadır. Bu kentlerin örneklem alanı olarak seçilmesinin temel nedeni, öncelikle her birinin vilayet merkezi olma özelliği ile ortak bir kimliğe sahip olmasıdır. Dolayısıyla bu kentlerdeki hükümet meydanlarının yapı bileşenleri hemen hemen aynıdır. Bunun yanında, hiç şüphesiz tarihsel süreçler içinde kentsel karakteri biçimlendiren değerler her bir kente önemli farklılıklar kazandırmıştır. Keza söz konusu kentler kentsel işlevler açısından değerlendirildiğinde, her birinin potansiyeli farklı tipolojiler içine alınması gerekecek kadar ayrı özellikler göstermektedir. Örneğin hemen ilk bakışta rahatlıkla söylenebileceği gibi, İzmir ve Trabzon, liman kentleri olarak, Ankara, Konya, Bursa ve Edirne'den farklı bir kategoride değerlendirilmesi gerekir. Keza gerek Ankara ve Konya, gerekse Bursa ve Edirne yakın coğrafi bölgeler içinde aynı kent şebekesi içinde yer almaktadırlar. Bunlardan başka, kentlerin demografik kompozisyonlarında rahatlıkla görülebilecek temel farklılıklar elbette devlet-toplum ilişkisine de yansımıştır. Bütün bu benzerlik ve farklılıklar çalışmada ortak bir olguyu (*hükümet meydanı*) tanımlayıp değerlendirmek bakımından oldukça ilginç bir zemin yaratmıştır.

Çalışma, örneklem alanı olarak tespit edilen kentler üzerinden Tanzimat döneminde kentsel mekânın üretilmesi ve biçimlendirilmesinde devletin müdahalesini açıklamak, bu müdahaleyi yansıtan hükümet konaklarını ve bu konakların çevresinde kümelenen diğer idari yapıları incelemek maksadıyla planlanmıştır. Böylece, yeni bir kent merkezi oluşturan bu binaların sonraki kentleşme aşamasında önemli bir etken olduğunu ortaya koymak istenmiştir. Hükümet konakları ve çevresindeki binalarla oluşan hükümet meydanları kente daha önce görülmeyen türde yeni bir kent merkezi kazandırmış, beraberinde yeni bir kamusal alan modeli getirmiştir. Tanzimat öncesi dönemde kentlerdeki kamusal alanların daha çok çarşı, dini yapıların avlusu veya çevresi gibi ekonomik ve dini nitelikli alanlarla sınırlı olduğu düşünülürse, yeni hükümet meydanlarını tümüyle idari ve siyasi niteliği ağır basan modern anlamda yeni bir "kamusal alan" türü olarak nitelemek mümkündür.

Çalışmada, örneklem alanını oluşturan kentler bölümler halinde ayrı ayrı incelenmiş, ancak karşılaştırma imkânı yaratabilmek maksadıyla her bölümde üç standart başlık kullanılmıştır. Öncelikle incelenen her kentin karakterini belirleyen tarihi arka planı oluşturabilmek için, 19. yüzyıl öncesindeki mekânsal kurgusu analiz edilmeye çalışılmış, bu doğrultuda özellikle çarşı odağı üzerinde durulmuştur. Bunu takiben kentsel mekân organizasyonunda öne çıkan ve antik dönemden itibaren kentin yönetici merkezini oluşturan kale tanımlanarak, bu merkezin hükümet konağının inşasına kadar geçirdiği evreler, literatür kaynaklarının sunduğu bilgiler ölçüsünde tartışılmaya çalışılmıştır. Çalışmanın asıl sorunsalını teşkil eden hükümet konaklarının inşası ise; binanın yapım gerekçesi, merkezi ve yerel yönetim arasındaki ilişki, inşaatın finansmanı, binanın mimari özellikleri, lokasyonu ve

kentsel yerleşim alanıyla olan ilişkisi gibi öncelikler etrafında ele alınmıştır. Çalışmanın her bölümü, hükümet konağı odaklı kamu sitesinin nasıl oluştuğunu belirlemek maksadıyla, bu siteyi meydana getiren mimari elemanların açıklanması, daha önemlisi kamu sitesinin kentsel mekân kurgusundaki yeri ve değerinin sorgulanması ile tamamlanmaktadır. Bunun yanında hükümet konağı odaklı kamu sitesinin, ya da daha basit bir tanımlamayla “*hükümet meydanı*”nın kentsel yaşam içindeki ağırlığı, bir kamusal merkez olarak karakteri ve bu karakterin özellikle II. Meşrutiyet döneminde siyasallaşması gibi sorgulamalar da yapılmaya çalışılmıştır.

Çalışmada resim-fotoğraf, gravür, kent planı, bina planları, kent krokileri gibi görsel kaynaklara da başvurulmuş, ulaşılan analizler bu kaynaklar üzerinden elde edildiği gibi, dönemin kaynakları ve literatürden sağlanan bilgiler bu haritalar üzerinde sınanmıştır. Görsel belgelerin niteliği, özellikle döneme ait haritaların çalışma için değeri metin içinde açıklanmış olduğundan burada tekrar edilmeyecektir. Bunun yanında döneme ait kaynaklardan olan Vilayet Salnameleri, örneklem alanını oluşturan her kent için ayrı ayrı taranarak, özellikle Tanzimat döneminde gelişen yerel bürokrasinin incelenmesinde kullanılmaya çalışılmıştır. Çalışmanın örneklem alanı olan kentlere (Ankara, Bursa, Edirne, Konya, İzmir ve Trabzon) ait salnamelerin ilk ciltleri, vilayetlerin idari taksimatı, yerel yönetimde görev yapan memurların listesi ve mahalli idare bürolarıyla sınırlıyken, özellikle 1890’lı yıllardan sonraki ciltler, vilayet merkezi olan kentlerin tarih ve coğrafyası, ticari ve ekonomik faaliyetleri, nüfusu, zamanla çeşitlenerek büyüyen bürokrasinin kentlere kazandırdığı yeni kamu binaları v.b. hususlarda pek çok bilgiyi kapsayacak şekilde düzenlenmiştir. Salnamelerin bazılarında çalışma konusunu doğrudan ilgilendiren, hükümet konakları ve çevresinde inşa edilen postane, adliye binası, karakollar, telgraf dairesi, hapishane, idadi ve rüşdiye okulları, hastane v.b. yapılara yer verilmiş olması, bu yapıların inşa ve tamirat tarihleri ile yapım süreçleri hakkında bilgiler bulunması önemlidir.

Çalışmanın dayandığı en önemli kaynak, Başbakanlık Osmanlı Arşivi’nden (İstanbul) temin edilmiş olan, 19. yüzyıla, özellikle yüzyılın son çeyreğine, tarihlenen arşiv belgeleridir. Çalışma konusuna ilişkin verilerin elde edilmesinde başvuru en önemli tasnifleri kısaca açıklamak gerekirse, en başta *Şura-yı Devlet* evrakından bahsetmek gerekir. Bilindiği gibi, *Şura-yı Devlet* 1868 tarihinde, Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye’nin lağvedilmesinden sonra, Divan-ı Ahkâm-ı Adliye ile birlikte teşkil edilmiş olan bir danışma, yürütme ve yargı kurumudur. Dönemin “merkeziyetçi yönetim ilkesi” doğrultusunda eyaletlerde gerçekleşecek her türlü bayındırlık ve inşaat faaliyetleri büyük ölçüde merkezi yönetimin onayını gerektirmektedir. Nitekim *Şura-yı devlet* e ait tasniflerde proje örneklemleri olan kentlere ait ayrı defterler (*Şura-yı Devlet Ankara*, *Şura-yı Devlet Konya*, *Şura-yı Devlet Trabzon* gibi) de

bulunmaktadır. Bu defterler ayrı ayrı taranarak konuya açıklık getirecek bilgi ve veriler sunan pek çok belge tespit edilmiştir. Bu belgeler çoğunlukla projenin örneklem alanını teşkil eden kentlerde yaptırılan hükümet konağı, hapisane, hastaneler, okullar ve telgrafhane gibi yapılar hakkındadır.

Araştırmada en çok başvuru alan belge gruplarından diğeri, *irade* kataloglarıdır. Bilindiği üzere 1832 yılından itibaren padişahların emir ve buyrukları iradeler yoluyla bildirilmeye başlanmıştır. Bu bakımdan iradeler kanun değerinde oldukları gibi hukuki değeri yüksek ve güvenilir bir belge grubudur. Bu belgeler, hükümet konaklarının inşası, tamiri ve masraflarının karşılanması hususunda detaylı bilgiler vermektedir. Çalışmaya önemli bilgi ve veriler sunarak katkı sağlayan bir başka arşiv grubu, *Dâhiliye Nezareti Mektûbi Kalemi* tasnifidir. Bu tasnifte merkez ile vilayetler arasındaki yazışmalar yer almakta, ayrıca kent halkı tarafından yazılan ve konuya ışık tutabilecek pek çok arzuhal bulunmaktadır. Merkezle yapılan yazışmalara dair belgeler çoğunlukla hükümet konakları için yapılan inşaat keşifleri hakkındadır. Bu belgeler üzerinden hükümet konaklarının inşası için takip edilen prosedürleri, hükümet konakları yapıldıktan sonra eklenen bölümleri veya hükümet binalarının tamir işlemleri gibi hususları açıklamak mümkün olmuştur. Çalışmanın dayandırılacağı verileri sunan bir başka arşiv kaynağı, *Bab-ı Ali Evrak Odası* belgeleridir. Araştırma konumuz olan Ankara, Bursa, Edirne, Konya, Trabzon ve İzmir kentlerinden gelen ve merkezden bu kentlere gönderilen yazışmalar taranarak pek çok belge tespit edilmiştir. Bu belgelerde hükümet konaklarının ve etrafındaki yeni binaların yapımı veya tamiri, inşaat masrafları ile ilgili bilgilere ulaşılmıştır.

Bunlardan başka, Başbakanlık Osmanlı Arşivi içinde bulunan; *Cevdet Dahiliye, Dahiliye Nezareti İdare Kataloğu, Hatt-ı Hümayun, Maarif Nezaret-i Mektubi Kalemi, Meclis-i Vâlâ Riyaset Defterleri* gibi tasnifler de taranmış ve çalışmaya ışık tutacak nitelikte pek çok belge tespit edilmiştir. Genel olarak söylenecek olursa, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde bulunan arşiv belgelerinin çok zengin konu içeriği, hükümet konakları ve çevresindeki binaların yapım ve tamir sürecinden başka, bu süreçte dikkate alınan idari anlayışları, mimari yaklaşımları, masrafların karşılanması için başvuru alan genel prosedürü kapsamakta, binaların yer seçiminde dikkat edilen hususları, inşaat sürecinde kent halkı ile yönetim arasındaki ilişkiyi açıklamaktadır.

1. BÖLÜM: TANZİMAT'IN KENTSEL MEKÂN POLİTİKALARI

1.1 Tanzimat'ın Devlet Anlayışı ve “İdeal” Kent Olgusu

Osmanlı tarihinde kritik bir siyasal eşik olarak kabul edilen Tanzimat Fermanı, devleti yeni örgütsel araçlarla yeniden merkezileştirmek için atılmış önemli bir adımdır. Tanzimat Fermanı'nı izleyen her yeni reformun büyük ölçüde merkezi otoriteyi güçlendirmeye yönelik olduğu açıktır. Bu dönemde devlet, hukuk, vergi sistemi, eğitim gibi pek çok alanda başlattığı yeni uygulamalarla ülkenin her yerinde temsil edilir olmak istemekte, böylelikle ülkenin en ücra bölgelerini dahi ulaşılabilir, denetlenebilir ve daha önemlisi tasarlanabilir hale getirmeye çalışmaktadır (Gürkaş 2009: 177). Başka bir deyişle, Tanzimat reformlarının amacı, herhangi bir ayırım gözetmeksizin bütün tebaa ile doğrudan ilişki kuran, rasyonel adalet prensiplerine göre işleyen merkezi bir idare oluşturmaktır. Buna paralel olarak, bürokratik aygıt yeniden yapılandırılmış, yeni yönetim stratejileri geliştirilmiş, böylece devlet yeni nitelikler kazanırken, devlet-toplum ilişkisi kaçınılmaz biçimde dönüşerek yeni temeller üzerinde adeta yeniden biçimlendirilmiştir.

Osmanlı yönetim felsefesinin Tanzimat'la ne yönde değiştiğini ortaya koyabilmek için, önceki devirde devletin toplumsal alana müdahale imkânlarının sınırlı olduğunu hatırlamak gerekir. Özellikle 17. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, devletten bağımsız veya yarı özerk odaklar etrafında devam eden beşeri ilişkiler toplumsal alana hâkim durumdadır. Bunlar mahalle, köy ve cemaat toplulukları, lonca gibi üretim dayanışmaları, tarikat, zaviye gibi dini içerikli odaklaşmalardır. Aynı tarihsel süreç içinde Osmanlı merkezi iktidarının taşradaki varlığının zayıfladığı da hesaba katılırsa, söz konusu dönemi kişilere ve uzlaşya dayalı esnek bir düzen fikrinin hâkimiyeti ile ilişkilendirmek gerekir. Bu düzende devletin güçlü sosyal kontrol mekanizmaları geliştirmede, örneğin düzenli olarak bilgi toplama, kaydetme ve bu kayıtlar ışığında bireyleri kontrol etme gibi yöntemlere başvurmadığı açıktır (Özbek 2002: 12). Hâlbuki Tanzimat devrinde yapılan bir dizi hukuki ve kurumsal düzenleme ile bir yandan adalet ve eşitlik kavramından beslenen bir yandan da merkezi yönetimin hâkimiyetini ve devlet müdahalesini iktidarın meşruiyeti için gerekli gören yeni bir devlet anlayışı ortaya çıkmıştır. Bu anlayış içinde devlet, uygulamalarının etkinliğiyle ve bu uygulamaların kişiye değil çoğunluğa yönelik olmasıyla tanınır. Merkezi bürokratik devlet, toplumu yapılandırmaya yönelik pratikleri benimser ve böylece toplumun içinde yeni bir varoluş kazanır (İslamoğlu 2004: 285-286).

Bu dönemde merkezi iktidarın güçlenmesine koşut olarak, Osmanlı siyasi iktidarı mutlak bir sultanın denetiminden, giderek büyüyen bir yönetici grubun -sivil bürokrasi-

ellerine kaymıştır. Bu süreçte devlet kurumları merkezden başlayarak taşraya yayılan hiyerarşik bir düzen içinde giderek genişlemiş ve siyasal iktidar pratikleri bu yapıya uygun olarak dönüşüme uğramıştır. Daha açık bir anlatımla, bir önceki bölümde ele alındığı gibi, Osmanlı padişahının şahsında temsil edilen devlet anlayışında belirgin bir kırılma oluşmuş, devlet giderek gelişkin kurumlarla dünyevileşmeye başlamıştır. Çeşitli bağlamlarda bu süreci inceleyen pek çok tarihçi, bu gelişmeleri “modern devletin oluşumu” olarak değerlendirmektedir (Kırlı 2009; Özbek 2002; Akyürek 2011). Şu açıktır ki 19. yüzyılın modern devleti, kurumsal bir ağla bütün toplumu kuşatan, toplumsal yaşamın en ücra köşelerine kadar uzanması istenen bir yapıdır. Buna paralel olarak, padişahın siyasetin tek temsilcisi olarak sunulmasına ve hükümdarın görünmez olmasıyla sağlanan gizemliliğine dayanan siyaset dili etkisini kaybetmiş, yönetenin ve yönetilenin farklı biçimlerde görünürlük kazandığı yeni ilişki biçimleri oluşmuştur. Bu dönemde toplumsal bir iletişim aracı olarak işleyen resmi merasimlerin sayısının artmasıyla, Osmanlı padişahı veya onu temsil eden saltanat sembolleri, kamusal alanda hem daha sık görülmeye başlamış, hem de giderek kalabalıklaşan ve sadeleşen törenlerle halk ile devlet arasında bir yakınlaşma yaratılmak istenmiştir¹⁵. II. Mahmud, Abdülmecid ve Abdülaziz’in, seleflerine kıyasla daha sık memleket gezilerine çıkmış olmaları da aynı bağlamda değerlendirilebilir, çünkü bu gezilerin nihai amacının tebaayı görmek olduğu kadar ona görünmek olduğu açıktır (Kırlı 2009: 36; Akyürek 2011: 72).

Tanzimatçı devlet adamlarının yönettikleri toplumu tanımaya ve görünür kılmaya yönelik olarak pek çok çalışma yapmış olmaları önemlidir. II. Mahmud devrinde başlayan uygulamalar Tanzimat döneminde geliştirilerek çeşitlendirilmiş, böylelikle toplumsal olan her alana derinlemesine nüfuz edilmeye çalışılmıştır. Örneğin, 1831 ve 1844’teki nüfus sayımlarını sonraki dönemlerde daha kapsamlı sayımlar izlemiş, ilk ölçekli haritalarla ülke coğrafyası tespit edilirken bir yandan da vergi yükümlüğünü yeni bir düzene oturtabilmek için arazi tahrirlerine başlanmıştır (Kırlı 2009: 34). 1858 yılında yeni bir kadastro kayıt düzeni oluşturabilmek için Tahrir-i Emlak Nezareti kurulmuş, yerel bürokratlar ve eşraf temsilcilerinden oluşan özel komisyonlar, şehirleri, köyleri ve kırsal arazileri dolaşarak, her parselin nasıl kullanıldığını, her binanın değerini, sahiplerinin statüsünü, mesleğini, gelirini ve kimliğini kayda geçirmiş, herkese vergi yükümlülüğünü gösteren, aynı zamanda kimlik kartı olarak da kullanılacak vergi nüfus tezkereleri verilmiştir (Shaw 1975: 426-427). Yönetilenleri ya da tebaayı bilinebilir ve görünür kılmaya yönelik bütün teşebbüsler elbette bunlarla sınırlı değildir. Burada bütün uygulamaları tek tek ele almak yerine bu girişimlerin istikrarlı bir biçimde artış gösterdiğini, tümünün aynı hedefe yönelik olduğunu, böylece iktidar

¹⁵ 19. yüzyılda Osmanlı saltanat merasimlerini siyasi iktidara meşruiyet sağlayan pratikler olarak ele alan ve değerlendiren yetkin bir çalışma için bkz Karateke 2004.

ve halk arasındaki ilişkileri yeniden biçimlendiren bir süreç başladığını söylemek yeterli olacaktır. Bu süreç içinde devlet bürokratik bir aygıta dönüşmekte, siyasi iktidar ise daha görünür hale gelerek, yönettiği toplumu biçimlendirmeye çalışmaktadır.

Tanzimat döneminde devletin toplumu biçimlendirme kapasitesini arttırmak istemesi, tebaa ile bağının zayıfladığı, her geçen gün tebaasının kendisinden uzaklaştığı bir döneme denk gelmesi tesadüf değildir. Daha ötesi, aynı dönem içinde gücünü merkezin onayından alan merkez ile taşra arasındaki aracı kurumlar da etkinliğini kaybetmektedir. Bu şartlar altında Osmanlı devleti, tıpkı 18. yüzyıldan itibaren büyük karışıklıklar içinde kalan diğer imparatorluklar gibi, kendi halkını kontrol altına alabilmek için düzenleyici, belirleyici ve dolayısıyla otoriter bir devlet görünümü kazanmaya başlamıştır. Toplumu biçimlendirmek ve siyasi iktidarı toplumsal alanda hâkim kılmak için farklı türde pek çok vasıtaya başvurulmuştur. Bu vasıtalar arasında dil, eğitim, bürokrasi, ulaşım, iletişim ve din alanlarında çeşitlilik gösteren yeni kontrol ve yönlendirme araçları olduğu gibi¹⁶, kentsel alanı düzenlemek isteği de aynı bağlam içinde ortaya çıkmıştır.

Merkezi devleti etkin kılmak ve topluma müdahale alanını genişletmek için harcanan çabalar, Avrupa ülkelerinin siyasi ve ekonomik nüfuzunun güçlendiği, Avrupa kültürü ile temasın arttığı bir süreç içinde ortaya çıkmıştır. Tanzimatçı devlet adamları için reformların nihai hedefi devletin devamını sağlamaktır; Batı üstünlüğüne karşı onun kazanımlarını kullanarak mücadele edilmeli, devleti ve oradan hareketle toplumu değiştirmek için Batı'nın tekniğinden yararlanmalıdır. Bu hedefin kent alanındaki koşutu ise Batılı anlamda bir kent yaratma isteğidir (Yerasimos 1996: 2). Batılı anlamda kent modelinin ne anlama geldiğini, nasıl bir algıyla neredeyse ütöpik denebilecek bir olgunun ortaya çıktığını anlamak için ise, her şeyden önce Osmanlı devlet adamlarının ve aydınlarının zihniyetindeki Batı algısını açıklamak gerekir.

19. yüzyıl Osmanlı aydınının kimi zaman resmi bir görevle veya eğitim maksadıyla kimi zaman da fikirlerinden ötürü uğradığı takibat neticesinde seyahat eden bir tip haline geldiği açıktır (Işın 1985: 352). Bunun yanında yine çeşitli gerekçelerle Avrupa kentlerine giden Osmanlı bürokratlarının sayısı da bir hayli fazladır. Genellikle Tercüme Odası'nda yetişen ve Hariciye Nezareti'nde çalışan bu bürokratlar, Avrupa bilgisine sahip olduklarından ötürü Tanzimat reformlarının etkili isimleri olmuşlardır. Osmanlı aydınının ya da bürokratinin Batı ile karşılaşmasını, bu karşılaşmanın niteliğini ve sonuçlarını aktaran en önemli tanıklar, çeşitli Avrupa kentleri üzerine yazılan seyahatname ve sefaretname metinleridir¹⁷. Oldukça

¹⁶ II. Abdülhamit döneminde toplumsal kontrol ve biçimleme araçlarının nasıl kullanıldığını anlatan bir çalışma için bkz. Tekin 2002.

¹⁷ Çoğu 19. yüzyılda yazılmış sefaretname ve seyahatname türü eserlerden hareketle dönemin Osmanlı zihniyetinde Avrupa imgesini analiz eden bir çalışma için bkz. Şirin 2006.

farklı sosyal kökenlerden gelen ve karmaşık bir özne grubu tarafından yazılmış olmasına rağmen, bu metinlerdeki Avrupa kentini okuma biçimi şaşılacak kadar ortaktır. Buna göre, Avrupa kenti hayranlıkla gözlemlenen üstün bir yapıdır ve bu yapının arkasında yüce bir düzen vardır (Akyürek 2009: 95). Daha ötesi, bu metinlerde Batı kentleri modern uygarlığın birer sembolü olarak anılmaktadır. Bu kentlerde gözlemlenen teknolojik dinamizm, davranış kurallarına gösterilen önem, gündelik hayatı idare eden işlevsel kurumların uyum içinde bütünlenişi bu üstün sembolü ortaya çıkaran temellerdir. Bunun yanında, Batı kentinin mekân organizasyonundaki simetrik düzen, Osmanlı aydınının bu kenti algılayışında öne çıkmakta ve kentin bir plan ve program doğrultusunda biçimlendiğine kanıt olarak görülmektedir (Işın 1985: 352). Bu dönemde matbaanın ve gazeteciliğin gelişmesi, bu gözlem metinlerinin geniş bir okuyucu kitlesiyle paylaşılmasını sağlamış, böylece Batı kentine dair ortak bir söylem ve algı gelişmiştir. Osmanlı aydınları için Batı kenti ideal bir düzeni yansıtan neredeyse kusursuz bir mekândır. Örneğin Tanzimat döneminin önemli aydınlarından olan Namık Kemal, 5 Kasım 1872 tarihli İbret Gazetesi'nde yayınlanan “*Terakkî*” başlıklı makalesindeki şu sözler dönemin zihniyetini anlatması açısından son derece tipik ifadelerdir:

“Bütün memâlik-i mütemeddineyi (medeni ülkeleri) dolaşmaya ne hacet. İnsan yalnız Londra’yı im’ân-ı nazarla temaşa eylese göreceği bedâyi’ (yenilikler) akla veleh (hayret) getirir. Londra’ya enmûzec-i âlem (dünya modeli) denilse mübalağa değildir. Rûy-ı arzda mevcûd olan âsâr-ı terakkinin fotoğraf ile resmi alınmış olsa medeniyet-i hâzırayı ancak Londra kadar gösterebilir. Binaenaleyh biz de misâl olarak onu ihtiyâr eyledik”(Aydoğdu-Kara: 2005: 212).

Buradaki anlatının benzerlerine Avrupa’ya giden Osmanlı bürokratları ve aydınları tarafından yazılmış pek çok metinde rastlanılabilir. Namık Kemal’in ortaya koyduğu üzere, üstün Batı kentini tasvir edenler için bu kent, çoğunlukla Londra, Paris veya Viyana’dır. Yazarlar bu kentlerdeki yollara, cadde ve meydanlara dikkat çekmişler, dar ve çıkmaz sokaklara sıkça rastlanan İstanbul’dan sonra, Paris gibi düz, geniş cadde ve meydanları olan bir kente geldiklerinde şaşkınlık duymuşlardır (Şirin 2006: 331-333). Nihayetinde bu karşılaşmalar sonucunda ütöpik denecek kadar mükemmel bir kent tasvir edilmiş, Londra’daki ya da Paris’teki sefaletten, siyasi olaylardan, sanayileşmenin ve devrimlerin yol açtığı sosyal huzursuzluklardan hiç bahsedilmemiştir. Kısacası, Avrupa ya da daha özelde Batı kenti, “*Osmanlı aydını için hem değişimi zorunlu kılan güçlü bir rakip hem de bu değişimin sınırını çizen nihai bir modeldir*” (Akyürek 2011: 24).

Tanzimat dönemin kritik meselelerinden biri olan Osmanlı imaj problemi, kent mekânının düzenlenmesinde de önem arz etmiştir. Osmanlı devletinin düvel-i muazzamanın bir üyesi olduğuna ilişkin iddiasının güçlenmesi için temiz, bakımlı ve düzenli kentlere ihtiyacı olduğu açıktır. Bu doğrultuda kentsel alan sembolik bir mana kazanmış, adeta devletin bir

“prestij mücadelesi alanı” olarak görülmeye başlanmıştır (Gürkaş 2009: 177). Osmanlı iktidarının kendini Batılı araçlarla sunması gerektiği sadece gizliden kabul edilmiş bir anlayış değildir. Aşağıda daha ayrıntılı olarak üzerinde durulacağı gibi, Avrupalıların ne diyeceği kaygısı, özellikle kentsel alanların düzenlenmesi ve Osmanlı devletinin şanına yakışır mimari yapılarla donatılması hususunda belirleyici bir etki yaratmış ve bu kaygı sık sık açıktan açığa ifade edilmiştir.

Öte yandan Tanzimatçı devlet adamlarının ilgisini kent alanına çeviren yegane mesele, işlerlik ve estetik açıdan Batı kentlerine benzeyen, onu model alan kentler yaratmak değildir. Kent alanına müdahale Tanzimat reformlarını biçimlendiren temel devlet felsefenin bir uzantısı olarak da görülmelidir. Tanzimat her şeyden önce genel bir “düzen verme” çabasıdır, bu çabanın nihai amacı ise merkezi devlet otoritesini yeniden kurmaktır. Gerçekten de hüküm sürdüğü topraklarda yeniden güç kazanmak isteyen Osmanlı iktidarı, ya da merkezi hükümet, kentin her açıdan düzenlenmesine artık daha çok ilgi göstermekte ve dolayısıyla daha fazla müdahale etmektedir. 1839 yılından itibaren kent alanını biçimlendirmek üzere çıkarılan pek çok yasal düzenleme temelde bu maksada yöneliktir. Kentlerde bir standartlar düzeni yaratmak isteyen üst iradenin, artık kendisine has bir kent şeması vardır ve bu şemayı uygulamaya sokmak için bir yığın yasal düzenleme yapılacaktır. Bu düzenlemeler yapı malzemelerinden bina yükseklikleri ve oranlarına ilişkin koşullara, parselasyon ve kamulaştırma hakları gibi mülkiyet düzenlemelerine, yangınların önlenmesine ve yeni ulaşım araçlarının işleyişini kolaylaştırmaya yönelik yol düzenlemelerine kadar uzanan bir kurallar bütünü oluşturmuş, böylece detaylı bir imar mevzuatı ortaya çıkmıştır.

1.2 Kentsel Alanın Denetimi

Tanzimat döneminde kentsel mekânın düzenlemesine dair pek çok yasal düzenlemenin öncüsü olduğu bilinen ilk resmi belge, 8 Haziran 1839 tarihinde, “*İlmühaber*” başlığıyla yayımlanmıştır¹⁸. Osmanlı saltanatı ve hilafetinin merkezi olan İstanbul’un, devletin uluslararası şan ve şevketine uygun bir biçimde tanzim edilmesi gerektiğine dikkat çeken bu belgede kentin mekân biçimlenmesinde izlenecek ilkeler de belirlenmiştir. Bunlar arasında, inşa edilecek evlerin plan üzerine yapılması, ahşap malzeme ile yapılan bina inşaatının kısıtlanması, ekonomik gücü olanların kârgir binalar inşa etmesi, dar sokak ve çıkmazların kaldırılması, yolların kavâid-i hendeseye (geometri kaideleri) göre düzenlenmesi ve aralarında bir hiyerarşi bulunması, uygun yerlerde meydanlar bırakılması ve mümkün olduğu takdirde bu meydanların camiler ya da büyük yapılar etrafında bir plana göre tesis edilmesi gibi kurallar vardır. Ayrıca sur içi ve sur dışı bölgelerde açılacak ana arterlerin güzergâhı da

¹⁸ Bu belge, Osman Nuri Ergin tarafından Divan-ı Hümayun kayıtlarından alınarak aynen nakledilmiştir: Bkz. Ergin 1995: 1240-1243.

belirlenmiş, böylece eskiden beri İstanbul'u sıkıntıya sokan ve büyük yangınlara yol açan karmaşık yol sistemi düzenlenmek istenmiştir. Ne var ki İstanbul'un en geniş caddesinin Divanyolu olduğu ve bu yolun hâlihazırda sadece 6 metre genişliğinde bulunduğu düşünülürse, en dar yol genişliğini 7.60 metre olarak saptayan bu belgenin ne derece utopik kaldığı ortadadır (Yerasimos 1996: 1). Diğer taraftan, çağın gerekleri doğrultusunda ilk defa bütüncül bir kent planlama anlayışının gelişmekte olduğunu göstermesi açısından bu belge önem taşımaktadır. Bunun yanında, kent planlamasında harita ve hâlihazır planların gerekli olduğuna dair ifadelerin bulunması da dikkat çekicidir (Gül-Lamb 2004:427). Ayrıca, ilmühaberde öngörülen kuralların uygulanması, merkezi yönetim organlarından olan Ebniye-i Hassa Müdürlüğü'ne¹⁹ bırakılmış, bu suretle Tanzimat reformlarına esas teşkil eden merkezîyetçilik kent planlamasına da yansıtılmıştır (Uluengin-Turan 2005: 362; Çelik 1996: 84).

İlmühaberde olduğu gibi, kentsel alan düzenlemelerine yönerge teşkil edecek olan ilk kanuni yaptırımlarda ve bu doğrultudaki ilk imar uygulamalarında öncelikle İstanbul'a odaklanılmış ve diğer kentlere dair her hangi bir ilgi kaydedilmiştir. Öte yandan, böyle bir anlayışı en azından başlangıçta doğal kabul etmek gerekir. Zira İstanbul, Osmanlı devletinin politik, idari, kültürel ve ekonomik açıdan egemen merkezi işlevindeki başkenti, aynı zamanda devletin kendisini sergilediği ve imajını sunduğu sahnedir. Bu sebeple, kentsel alandaki hemen hemen bütün ilkler büyük ölçüde önce İstanbul'da ortaya çıkmış, burada oluşturulan model zaman içinde taşraya yayılmıştır. Keza, bu dönemin ilk geniş ölçekli kent planlama çalışması da İstanbul için yapılmıştır. 1835-1838 yılları arasında Osmanlı ordusunu modernleştirme çalışmalarına katılmak üzere İstanbul'da bulunan Prusyalı Helmuth Von Moltke, İstanbul için bir imar planı, Çanakkale ve Boğaziçi'nin hâlihazır haritalarını hazırlamıştır. Moltke'nin İstanbul planında görülen esaslar, eski kentin yoğun yerleşim dokusunda doğrudan ve kolay ulaşım sağlamak, sokakların ve rıhtımların düzenlenmesi, meydanlar oluşturulması, yapı malzemesinin ahşaptan kârgire dönüştürülmesi gibi başlıklar altında toplanabilir. Aslında sıralanan bu meseleler 19. yüzyıl boyunca yürürlüğe konulan yasaların pek çoğunda tekrar edilecek, böylece dönemin kent planlama anlayışının ana hatları da belirlenmiş olacaktır. Bununla birlikte, Moltke'nin planında İstanbul'un imaj sorununa da yer verilmiş olduğunu belirtmek gerekir. Z. Çelik'in (1996: 85-86) de belirttiği

¹⁹ Klasik yapısıyla dönemin ihtiyaçlarına cevap veremez hale gelen Hassa Mimarları Ocağı'nın 1831 yılında kaldırılmasından sonra, görevlerinin bazıları aynı yıl kurulan Ebniye-i Hassa Müdürlüğü'ne devredilmiştir. İmparatorluk genelinde imar ve inşaa faaliyetlerini yürütüp organize edecek olan Ebniye-i Hassa Müdürlüğü, özellikle yapılacak resmi binaların planlarının hazırlanması, keşfinin yapılması ve inşaat aşamasında denetlenmesi görevlerini üstlenmiştir. Ebniye-i Hassa Müdürlüğü, 1849 yılında Nafia Nezareti'ne bağlanmış ve adı Ebniye Muavinliği'ne dönüştürülmüştür. Bu düzenlemenin amacı müdürlüğün inşaa çalışmalarıyla nezaretin görevleri arasında bulunan imar faaliyetlerinin koordineli olarak yürütülmesini sağlamaktır. Ancak, müdürlüğün istenilen etkinliği gösterememesi, 1852 yılında tümüyle lağvedilmesine yol açmıştır (Ayrıntılı bilgi için bkz. Can 2007).

gibi, İlk kez 1842 yılında Berlin’de basılan bu planın amacı, İstanbul’u “*Tanzimat felsefesine uygun bir Avrupa kentine dönüştürmektir*”.

Moltke’nin planından sonra, yerli ve yabancı harita mühendisleri tarafından özellikle İstanbul’da yangına maruz kalan yerlere yönelik mevzii planları hazırlanmaya devam etmiştir. Bu çalışmalar erken planlama deneyimlerine örnek teşkil etmesi açısından önemlidir. İtalyan mühendis Luigi Storai tarafından 1848-1862 yılları arasında İzmir ve İstanbul’daki yangın yerlerinin düzenlenmesine yönelik olarak hazırlanan planlama çalışmaları bunlar arasındadır. Aşağıda detaylarıyla inceleneceği üzere, Luigi Storari’nin 1848 yılında İzmir’deki Ermeni Mahallesi için hazırladığı yangın yeri planı ile 1854 yılında İzmir kent bütününe yönelik olarak çizdiği, yol düzenlemelerini içeren 1/5.000 ölçekli kent planı, Osmanlı topraklarında kısmen de olsa uygulanabilmiş ilk planlama deneyimleri olarak önem arz eder (Özcan 2006a: 162).

Moltke planının ve ilmühaberinin belki de en önemli etkisi, Osmanlı devletinin ilk imar mevzuatı olarak nitelenen 1848 tarihli Ebniye Nizamnamesi’nin çıkarılmasına öncülük etmesidir²⁰. Bu nizamnamede kamulaştırma, inşaatların denetimi, yol ve sokakların genişlikleri ve binaların yüksekliklerine dair bazı kurallar getirilmiş, bu suretle ilmühaberde ifade edilen planlama ilkelerine ayrıntı kazandırılmıştır. Öte yandan, bu nizamnamenin getirdiği önemli bir değişiklik de söz konusudur. Söz konusu tarihe kadar, gayrimüslimlerin Müslümanlardan yüksek ev inşa etmesi yasak olduğu halde, şimdi bu kısıtlama Tanzimat Fermanı’nın getirdiği eşitlik prensibi doğrultusunda ortadan kaldırılmıştır. Bunun yanında, Ebniye Nizamnamesi ile getirilen bir başka dikkat çekici uygulama, boş arazilerin ve tarım arazilerinin imara açılmasının padişah iznine bağlanmış olmasıdır. Bu ise, “*İstanbul’un gelişimini hala merkezi kontrol altında tutma çabası olarak okunabileceği gibi, spekülasyonu frenleyici bir önlem olarak da anlaşılabilir*” (Uluengin-Turan 2005: 363; Tekeli 2010: 54).

Esasen hâlihazır haritaların ve kent planlarının hazırlanmasına yönelik çalışmaların yoğunluk kazanması 1863 yılında yürürlüğe giren Turuk ve Ebniye Nizamnamesi’nden sonradır²¹. Bu nizamname, özellikle kent içi yolların araba ve tramvay gibi yeni ulaşım araçlarına uygun hale getirilmesi için yol istikamet haritalarının hazırlanması koşulunu getirmesi bakımından önemlidir. Ayrıca ilk kez su, kanalizasyon, gaz boruları gibi alt yapıdan söz edilmiş, bunların yapım ve tamirâtı hükümetin nezaretine bırakılmıştır. Ebniye Nizamnamesi ile kent planlamasının şehirleşmenin bir gereği olduğu görüşü yerleşmeye başlamıştır. Nitekim bu kanundan bir süre sonra, 1875-1876 tarihinde Osmanlı subay ve mühendislerince İstanbul haritası hazırlanmıştır (Ayverdi 1958). 1863 tarihli Turuk ve Ebniye Nizamnamesi’nin bir başka özelliği ise sadece İstanbul’da değil İmparatorluğun tüm

²⁰ 1848 tarihli Ebniye Nizamnamesi’nin tam metni için bkz. Ergin 1995: 1032-1037.

²¹ 1863 tarihli Turuk ve Ebniye Nizamnamesi’nin tam metni için bkz. Ergin 1995: 1673-1685.

kentlerinde uygulanmak üzere yürürlüğe sokulmuş olmasıdır. Bu tarihten itibaren, ilk örneklerini İstanbul'da gördüğümüz planlama çalışmaları diğer kentlere de yansımaya başlamıştır (Uluengin-Turan 2005: 366; Tekeli 1996: 24). Nitekim çalışmanın örneklem alanını teşkil eden kentlerden bazılarının ilk ölçekli haritaları bu nizamnameden sonra hazırlanmış olduğunu belirtmek gerekir. Mühendishâne-i Berrî-i Hümâyun (Topçu Okulu) bünyesine çalışan mühendislerden Mehmet Selami Bey tarafından hazırlanan 1/50.000 ölçekli Edirne planı, Defter-i Hakanî Nazırı Suphi Bey tarafından yapılan 1/20.000 ölçekli Bursa planı bunlardan bazılarıdır. Bunun yanında Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'nin Anadolu kentlerindeki ilk mekânsal ürünleri, 19. yüzyılın ikinci yarısında Balkanlar, Kırım ve Kafkasya'dan gelen göçmenler için hazırlana ve kentlere eklenen göçmen mahalleleridir. Bu mahalleler, kentlerin diğer mahallelerinden kolaylıkla ayırt edilebilecek ızgara planlara ve dik açılı yollara sahiptir, dolayısıyla 1863 tarihli bu nizamnamede getirilen hükümler doğrultusunda inşa edildikleri söylenebilir. Ankara'da Boşnak Mahallesi, Bursa'da Rusçuk Mahallesi, Konya'da Selimiye, Cedidiye ve Mamuriye mahalleleri, İzmir'de Değirmendağı Mahallesi, ilk toplu ve örgütlü yerleştirme deneyimleri olarak dikkat çekicidir (Özcan 2006a: 164-165).

Bu deneyimlerin ulaştığı sonuç ise, Osmanlı imar mevzuatının en gelişmiş noktasını teşkil eden, 1882 tarihli Ebniye Kanunu'dur²². Bu kanunla 1863 tarihli Turuk ve Ebniye Nizamnisi yürürlükten kaldırılmış ve çok daha kapsamlı hükümler getirilmiştir. 12 fasıl ve 98 maddeden oluşan Ebniye Kanunu'nu, Cumhuriyet döneminde dahi imar mevzuatının esasını teşkil etmiş ve 1956 tarihli İmar Kanunu'na kadar yürürlükte kalmıştır. Ebniye Kanunu gereğince, kentsel ulaşım sistemini oluşturan yollar genişliklerine göre, 20, 15, 12, 10 ve 8 zirâ ölçülerinde, beş kademedede tanımlanmış, sokak üzerine çıkma ve çıkıntıların yapılması yasaklanmış, hatta yol genişlikleri ile yapı yükseklikleri arasındaki oransal ilişki düzenlenmiştir (Özcan 2006a: 171). Ayrıca, bu tarihe kadar kurumsal gelişmesini bir ölçüde de olsa tamamlamış gözükken belediyelere imar denetiminde daha etkin görevler verilmiştir. Bunlar arasında, yangın yerlerinin ve açılacak yolların çevrelerinin haritalarını yaptırmak ve halka ilan etmek gibi yükümlülükler vardır (Tekeli 2010: 60).

Görüldüğü üzere, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kentlerin gelişimini yönlendirmek üzere uygulama alanı kısıtlı da olsa pek çok yasal düzenleme yapılmıştır. Bu düzenlemelerin arkasındaki dürtü yukarıda tartışıldığı üzere Osmanlı kentlerini Batı modelinde tanzim etme gayretidir. Diğer taraftan bu yasal düzenlemelerin Batı planlama deneyimlerinin doğrudan Osmanlı kentlerine aktarılmasını sağladığını ve Osmanlı kentlerinde tıpkı dönemin Avrupa kentlerinde olduğu gibi köklü değişimler yaratıldığını iddia

²² 1882 tarihli Ebniye Kanunu'nun tam metni için bkz. Ergin 1995: 1715-1731.

etmek mümkün değildir. Evvvela, ayrı kültür çevrelerine ait olan Avrupa kenti ile Osmanlı kentinin benzer kentsel sorunlar yaşamadığını belirtmek gerekir. Bu dönemde Avrupa’da görülen köklü kentsel planlama çalışmaları, öncelikle sanayileşme sürecinin ortaya çıkardığı çevresel yaşam koşulları, teknik altyapı eksikliği ve toplumsal eşitsizlik gibi pek çok sorunun çözümlenmesini hedeflemektedir (Özcan 2006a: 153). Bunun yanında kapitalist gelişmeyle birlikte değişen devlet mekanizması ve devlet anlayışının da yeni kent düzeni arayışlarında etkili olmuştur. Örneğin, III. Napolyon tarafından Paris Valisi olarak atanan Baron Eugene Haussmann (1853-1869) tarafından yürütülen büyük imar operasyonu sadece Paris’in kentsel sorunlarını çözmek maksadını taşımamaktadır²³. Bu operasyon aynı zamanda bir siyasal istikrar yaratma ve kapitalist gelişmeler sonucunda yükselen burjuvazinin taleplerini karşılamaya yöneliktir. Nitekim Paris imar planının geniş bulvarlar ağını ve parklarını III. Napolyon harita üzerinde kendisi çizmiş, böylece 1848 devriminde olduğu gibi Paris’in sokaklarını ulaşılamaz olmaktan çıkarmak istemiştir. Diğer taraftan, geniş bulvarların düzenin sağlanmasını kolaylaştırmanın ötesinde başka amaçlara da hizmet etmesi beklenmektedir. Bu bulvarların kenarına yerleşecek dükkânlar, kahvehaneler, lokantalar ve hatta tiyatrolar ve operalar burjuvazinin kendi kültürünü geliştirecek gündelik yaşamın kurulması için gereklidir (Tekeli 2010: 32).

Haussmann tarafından Paris’te gerçekleştirilen kent planlama politikaları, benzer siyasal ve toplumsal süreçleri eş zamanlı olarak yaşamakta olan Roma, Viyana, Berlin ve Brüksel gibi Avrupa kentlerinde gerçekleştirilen imar uygulamalarına örnek teşkil etmiştir. “*Haussmannization*” diye nitelendirilen bu süreç, kısaca “*geçmişin mirasının yok edilmesi pahasına, kentsel yol sisteminin yeniden ıslah edilmesi ve anıtsal yapılarla desteklenen geniş bulvarların açılması*” olarak tanımlanabilir (Özcan 2006a: 153). Daha önemlisi, tüm Avrupa’ya yayılan bu kent planlama pratiği yalnız yakın dönemleri etkilemekle kalmamış, daha sonraki yıllara kadar süregelen bir gelenek de oluşturmuştur (Tekeli 2010: 33).

Osmanlı kentlerinde Batı’nın kent planlama pratiklerinin uygulamasını mümkün kılacak koşullardan söz etmek zordur. Tam aksine bu hususta birçok sınırlılık söz konusudur. En önemlisi, Osmanlı devletinin Batı’dakine benzer kentsel dönüşümler için kullanacağı mali olanakların kısıtlı olmasıdır. Keza, böyle bir değişime nezaret edecek bilgi donanımında teknik personel, böylesine büyük değişimleri yürütebilecek etkili yerel idare örgütlenmeleri de yoktur. Bunun gibi, Batılı yaşam tarzına öykünen toplumsal kesimlerin Avrupa’daki burjuvazi gibi büyük bir siyasi ve idari etkinlikte olmasını beklemek de mümkün değildir. Öte yandan, Avrupa’yı tanıyanların ve Batılı kent idealini Osmanlı topraklarına aktarmaya çalışan kesimin varlığı ile yeni yasaların ortaya çıkması, böylece yeni bir kent planlama anlayışının gelişmesi

²³ Ayrıntılı bilgi için bkz. Benevolo 1995: 199-219

önemlidir. Nitekim Tanzimat döneminde idarecilerin modern bir kent oluşturma ideali çerçevesinde İstanbul'un kentsel silueti ve mimari dokusunda belirgin bir değişimden söz edilebilir. Bu değişim kentsel yerleşim alanını bütünsel olarak ele alıp köklü değişimler öngören geniş ölçekli bir imar planının uygulanması biçiminde olmasa da parça parça hazırlanan mevzii planları ile kentsel değişim yönlendirilmek istenmiştir. Bunun yanında, aşağıda ele alınacak Bursa ve Edirne örneklerinde olduğu gibi, taşra kentlerinde Haussmann modelinden etkilenecek bazı uygulamalara yönelecek Osmanlı idarecileri de görülecektir.

Bütün bunların yanında Tanzimat'ın getirdiği yasal düzenlemelerin ne derece uygulandığını ve bütüncül bir imar mevzuatı olarak kentlerin gelişimini ne derece yönlendirmiş olduğu sorusu hala tam olarak cevaplanabilmiş değildir. Son zamanlarda yapılan çalışmalar yasal düzenlemelerin belli ölçüde de olsa uygulama alanı bulduğunu göstermektedir²⁴. Keza aşağıda ele alacağımız hükümet konakları etrafında ortaya çıkan yapılaşmanın yasal düzenlemelerin getirdiği prensipleri yansıtmış olması önemlidir. Dolayısıyla çok açıktır ki Tanzimat döneminde Osmanlı kentlerinin mekânsal dönüşümü hala araştırılmaya muhtaç bir konudur. Öte yandan bu araştırmaların doğru sonuçlara ulaşması ve anlamlı analizler ortaya konulması için, Osmanlı kentini sürekli Batı modeli içinde değerlendirerek ikircikli bir yaklaşım benimsemek yerine, bu kenti Batı etkisini tümüyle yadsımadan, ancak kendi sorunları ve yapısal değişimini içinde incelemek gerektiği de şüphesizdir.

1.3 Yeni İdari Mekanizma

Osmanlı hükümetinin kentsel alanı düzenleme ve biçimleme isteğinin ifadesi olan yasal düzenlemeler, 19. yüzyıl boyunca kentlerin uğradığı ekonomik, idari ve fiziksel dönüşümün karşılanmasına yönelik pratik bir gereklilik de içermektedir. Bu dönemde Osmanlı kentlerinde ortaya çıkan dönüşümün göstergeleri arasında belki de en belirgin olanı, nüfus artışı ve bunun sonucu olarak kentsel yerleşim alanının büyümesidir. Özellikle Anadolu kentlerinde görülen nüfus artışında iki faktör birbirini tamamlayarak etkili olmuştur; birincisi, kentsel sağlık koşullarında ortaya çıkan nispi iyileşmenin de yol açtığı doğal nüfus artışıdır, ikincisi ise, İmparatorluğun sürekli olarak toprak kaybetmesi sonucu ortaya çıkan kitlesel göçlerdir. Balkanlar, Kırım ve Kafkasya'dan gelen göçmenlerin büyük çoğunlukla Müslüman olması, İmparatorluğun genel nüfus kompozisyonu içinde Müslümanların oranını arttırmıştır. Bu dönemde Anadolu'da ortaya çıkan bir başka değişiklik kentleşme oranındaki yükseliştir. 16. yüzyılda İmparatorluğun kentli nüfusu yüzde 8-9 oranında iken, 19. yüzyıl sonunda bu oran yüzde 25'e kadar sıçramıştır. Keza kentlerin sıra büyüklük dağılımı değişmiş, bunun

²⁴ Kentsel alanın denetimi ve yönlendirilmesi ile ilgili olarak çıkarılan yasal düzenlemelerin Kudüs'te nasıl bir uygulama alanı bulduğunu irdeleyen bir çalışma için bkz. Avcı 2004.

sonucunda, Osmanlı payitahtı İstanbul uzun süredir koruduğu tek egemen kent olma özelliğini yitirmeye başlamıştır. 19. yüzyıl başında toplam nüfusu 350.000 rakamından, yüzyıl sonunda 1.000.000'e yükselen İstanbul, buna rağmen artık 16. yüzyılda olduğu gibi, Anadolu'daki kentli nüfusun yüzde 40'ını değil, yüzde 27'sini barındırmaktadır. Keza, İstanbul'u izleyen ikinci büyük kent olarak Bursa'nın yerini İzmir almıştır (Tekeli 1985: 879).

Kentlerin sıra büyüklük dağılımını değiştiren en önemli etken artı ürünün denetlenme biçiminin değişmiş olmasıdır. Bu ise, bir bütün olarak Osmanlı ekonomisinin Avrupa merkezli ekonomik sistemle entegrasyonunun doğrudan sonucudur. Tarihçiler tarafından Osmanlı İmparatorluğu'nun "yarı-sömürgeleşme" ya da "çevrelleşme" süreci olarak tanımlanan bu süreçte, Avrupa'da ortaya çıkan sanayi devriminin ve kapitalist ekonominin koşullandırdığı emperyalist denetim Osmanlı toprakları üzerinde aşama aşama ilerlemiştir. Gelişen Avrupa kapitalizminin önceleri gıda maddelerine daha sonra ise hammaddeye olan talebi, Osmanlı topraklarındaki üretimi iç pazarlara yönelik olmaktan çıkararak dış pazara dönük hale getirmiş, artı ürünü denetleme mekanizmaları Avrupa merkezli olarak şekillenmeye başlamıştır. Osmanlı ekonomisindeki dengeleri sarsan bu gelişme, hammadde kıtlığı ve Avrupa mallarıyla dolan iç pazarların yerli üretim için daralması demektir. Bu değişimlerin en yoğun hissedildiği yerler ise, ekonomik etkinliği belirgin olan kentler, yerel sanayi üretim merkezleri ve köklü ticari işlemlere sahip yerleşimlerdir. Öyle ki bilhassa liman kentleri ve art bölgeleri adeta emperyalist güçler arasında bölüşülmüş durumdadır. Osmanlı ekonomisinde artı ürünü denetleme mekanizmasının değişmesine koşut olarak, kentlerin dış bağlantı sistemlerini de değiştirmiştir. Kervanlarla yapılan kara taşımacılığı ve yelkenli gemilerle sürdürülen deniz ticareti yerine demiryolları ve buharlı gemilere dayanan deniz ulaşım ağı gelişmeye başlamıştır. Avrupa'yla kurulan yeni ekonomik ilişkiler kentlerde odaklanacak yeni bir örgütlenme ve haberleşme sisteminin gelişmesini gerekli kılmıştır. Bu yeni ilişki biçimleri ise kentsel mekânda görülmeye başlanan, yeni konaklama alanları, istasyon binaları, rıhtımlar, postahaneler ve antrepolar demektir (Tekeli 2011: 237-238).

Osmanlı kentlerinin mekânsal değişimlerinin en belirgin olduğu alan hiç kuşkusuz kent merkezi ve onun en önemli birleşeni durumundaki çarşıdır. 19. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan yeni kapitalist ilişkiler, 16. yüzyılda gelişimini incelediğimiz bedesten merkezli yapılanmayı yetersiz kılmış, bu merkezin yanında ya da uzantısı olacak biçimde yeni bir merkezi iş alanı doğmuştur. Batı kültürüne yönelmenin, Batılı iş ilişkilerini ve tüketim kalıplarını benimsemenin ortaya çıkardığı bankalar, İşhanları, eğlence yerleri, mağaza ve dükkânların oluşturduğu bu kesim, bilhassa liman kentlerinde çok daha gelişmiş olarak karşımıza çıkacaktır. Kent merkezinden başlayarak konut alanlarına uzanan kentsel yerleşimin fiziksel dokusunda da önemli değişimler olmaktadır. Çıkamaz ve dar sokaklı kent

dokusu yerine, daha geniş sokak sistemine duyulan ihtiyaç artık çok daha belirgindir. 19. yüzyıl öncesinde Anadolu kenti, birbirinden en uzak iki mahallesi arasında yaklaşık yarım saatlik yürüme mesafesi olan yaya ölçeğinde bir yerleşimdir. Diğer taraftan, iş ilişkilerinin arttığı ve taşra yönetiminin yeniden örgütlendiği 19. yüzyıl içinde, kentlere gelen yeni memurlar ve çoğu Rum ve Ermenilerden oluşan tüccarlar, ulaşımda taşra kenti için yeni bir aracı, at arabasını kente sokmuşlardır. Bunun yanında, öncelikle İstanbul, İzmir ve Selanik gibi büyük kentlerde, 19. yüzyıl sonlarından itibaren ise orta ölçekli diğer taşra kentlerinde, çoğunlukla yabancı şirketler eliyle, kentsel ulaşımda vapur, tramvay gibi kitlesel ulaşım araçları işletilmeye başlanmıştır (Aktüre 1985: 899; Tekeli 1985: 882).

Görüldüğü üzere, Osmanlı kentlerinin, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, Batılı kentler gibi hızlı ve köklü olmasa da kendi koşulları içinde değişmekte olduğu açıktır. Dolayısıyla bu kenti, eskiden olduğu gibi kadı, muhtesip, subaşı gibi kamu otoriteleri ile vakıf, lonca ve mahalle yönetimi gibi yarı-özerk örgütlenmelerden oluşan çok aktörlü bir yapıya dayanarak yönetmek mümkün değildi. Üstelik bahsi geçen bu aktörler, büyük ölçüde eski işlevlerini kaybetmiş durumdaydı. Dolayısıyla kent yönetimi yeni bir örgütsel şema içinde düzenlemeli, tek bir kurum altında birleştirilmeli, böylece dönemin eğilimine uygun olarak merkezi otoritenin kentlerde ve kentler kanalıyla çevre bölgelerde etkinliği sağlanmalıydı. Klasik şehir yönetiminin yerleşmiş yapısına ilk müdahale, merkeziyetçi yönetimi yeniden canlandırmak isteyen II. Mahmut tarafından 1826 yılında Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasıyla ortaya çıktı. Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasıyla kadı, kent dâhilinde yürüttüğü denetim görevini yerine getirecek icra kuvvetinden mahrum kaldı. 1864 yılında Nizamiye mahkemelerinin kurulması ise kadıların yargı yetkisini daraltarak, onları yalnızca aile ve miras ile ilgili davalara bakan hâkimler durumuna getirdi. Diğer taraftan, kentsel hizmetleri sunan en önemli kurumlardan biri olan vakıfların yerine getirdiği işlevlerde, devletin merkezileşme çabalarının arttığı bu dönemde önemli gerilemeler yaşandı. Bu gerilemeyi yaratan unsurlar arasında, vakıflardaki idari bozukluklar ve bir takım suiistimallerin yaşanması, 1836 yılında kurulan Evkaf Nezareti'nin müdahaleleri nedeniyle vakıfların ekonomik gücünün zayıflaması, vakıf kurmayı teşvik eden zihniyetin değişmesi gibi pek çok faktör vardı. 19. yüzyılın getirdiği değişimler, loncalar için de oldukça olumsuz etkiler yarattı. Özellikle kent çarşısında fiziki mekânın iyileştirilmesi, altyapının geliştirilmesi, ürün ve hizmet kalitesinin sağlanması gibi fonksiyonları gerçekleştiren esnaf loncaları, dönemin üretim araçları ve ticari gelişmeleri karşısında rekabet gücünü büyük ölçüde kaybederek etkisizleşti (Oktay 2008: 380-381). Böylece kent yönetiminde ciddi bir otorite boşluğu ortaya çıktı ve bu boşluk Osmanlı vilayetlerinde işte tam da bu sırada kurulmaya başlanan modern belediyelerle doldurulmaya çalışıldı. Kent yönetiminde her yeniliğin ilk uygulandığı yer olan İstanbul, taşra kentleri için model olma özelliğini bu konuda da korudu. 1854 yılında kurulan

Şehremaneti, 1855 yılında kurulan İntizâm-ı Şehir Komisyonu ve Altıncı Daire-i Belediye, İstanbul'un beledi sorunlarını çözmeye yönelik adımlardı. Bu uygulamalarla ve hukuki mevzuatla ortaya çıkan tecrübeler, daha sonra taşra kentlerine de yaygınlaştırılmaya çalışıldı²⁵.

Osmanlı taşra kentlerinde belediye teşkilatıyla ilgili ilk yasal düzenlemeler 1864 Vilayet Nizamnamesi'nden sonra yapıldı. Bu kanunda, Fransız komün sistemi örnek alınarak, "her köy bir belediye dairesi" sayılmış, ancak şehir ve kasabalarda kurulacak belediye idareleri için başka bir hükme yer verilmemişti. Asıl 1867 yılında çıkarılan birisi 9 ve öbürü 16 bentlik iki talimatname,²⁶ vilayetlerdeki belediye teşkilatlarının kuruluş ve görevlerini düzenledi. Belediyenin görevlerini, belediye reisinin nasıl tayin olacağını, belediye meclisinin üyelerini tarif eden bu talimatlar, İzmir, Selanik ve Bağdat gibi yerlerde işlemeye başlamış olan belediyeler için bir statü getirdi. 1871 yılında ilan edilen Vilayet Nizamnamesi'nde ise belediye teşkilatına başlı başına ayrı bir kısım ayrılmıştı. Bu nizamname'nin 7. faslı, 1867 talimatlarına açıklık getiriliyor, belediyenin görevleri, belediye meclisine seçilebilmek için gerekli olan şartlar, belediyenin gelir ve gider kalemleri daha ayrıntılı olarak belirleniyordu.²⁷ Bu yasal düzenlemelerin uygulamaya sokulması Osmanlı yönetimine belediye hakkında önemli bir tecrübe kazandırdı. 1877 yılında açılan Osmanlı Mebusan Meclisi'nin ilk görevi, vilayetlerdeki belediye teşkilatını yeniden düzenleyecek bir kanun çıkarmak oldu. 5 Ekim 1877 tarihinde uygulamaya sokulan Vilayet Belediye Kanunu,²⁸ bazı maddelerde değişiklikler yapan ek düzenlemelerle takviye edilerek, 1930 yılına kadar yürürlükte kaldı. Bu yasal düzenlemelerle belediye teşkilatı Osmanlı vilayet örgütü içinde idari bir varlık olarak tanınmış oluyordu. Nitekim özellikle 19. yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı topraklarında kurulan belediye teşkilatlarının sayısı giderek arttı.²⁹

Belediye teşkilatı, Osmanlı hükümetince bayındırlık ve kentsel hizmet bütününe yönelik bir kurumlaşma olarak düşünülmekte ve bu amaçla uygulamaya sokulmaktaydı. Nitekim vilayetlerde belediyeler hakkındaki ilk yasal düzenlemelerde görevlerin sınırı "*tanzifât ve tanzimâta münhasır işler*" olarak belirlenmişti (Serçe 1998: 46). 1877 Vilayet Belediye Kanunu'nda belediyelere yüklenen hizmet ve görevler biraz daha çeşitlendirildi. Buna göre belediyeler, inşaat işlerini denetlemek, yol, kaldırım ve lağım inşa etmek, tehlikeli binaları

²⁵ Ayrıntılı bilgi için bkz. Ortaylı 2000a

²⁶ "Vilayet Dâhilinde Olan Şehir ve Kasabalarda Teşkil Olunacak Daire-i Belediye Meclislerinin Suret-i Tertibi ve Memurinin Vezaiifi Hakkında Talimattır" ve "Daire-i Belediye Meclisinin Vezaiifi Umumiyesi Hakkında Talimattır" başlıklarını taşıyan 26 Haziran 1867 tarihli bu düzenlemeler için bkz. Düstur, Tertib-i evvel, Cilt 2, 648-651.

²⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. Ortaylı 2000a: 173-177.

²⁸ 1877 Vilayet Belediye Kanunu'nun tam metni için bkz. Ergin 1995: 1658-1671.

²⁹ 1920'lerde Türkiye yönetimi İmparatorluk idaresinden 4000'e yakın belediye idaresi devralmıştı (Tekeli-Ortaylı 1978: 30).

yıkarak, umumi ve hususi suyuollarının inşa ve tamiratını yapmak, kamu yararı için istimlakta bulunmak, belediyeye aid emlak ve akarı idare etmek, şehri aydınlatmak, temizlik işlerini yürütmek, emlak ve akarın kıymet ve iradlarının sahiplerinin isimlerini tahrir etmek, nüfus yazımları yapmak, pazar yerleri kurmak ölçüleri ayarlamak, ekmeğe narh koymak, kamu sağlığını korumak için denetim yapmak ve önlem almak, itfaiye teşkilatı oluşturmak, hastahane, gurabahane, ıslahhane ve sanat okulları açmak gibi görevler üstlenmişlerdi.³⁰

1877 Kanunu ile daha önceki yasal düzenlemelerden farklı olarak belediyelere çok çeşitli görevler yüklenerek, geniş bir faaliyet alanı kazandırılmaya çalışılmıştı. Böylece, belediyeler kentin ekonomik, sosyal hayatını düzenleyen koruyucu ve yapıcı bazı hizmetlerle de yükümlü oluyorlardı. Ne var ki, nüfus sayımı yapmak ve okul açmak gibi, belediyelere verilen görevlerden bazıları çeşitli sebeplerden dolayı uygulama alanı bulanamayarak kağıt üzerinde kalacaktı (Tekeli-Ortaylı 1978: 21). Bunun yanında, 1877 Kanunu'nda ilk kez belediyeler için modern finansal düzenlemeler yapılıyor, belediyelerin özel gelir ve giderlerden oluşan yıllık bütçelere sahip olması öngörülüyordu. Ayrıca belediyeye kentlerin imarı için istimlak yetkisi de verilmiş ve işletmecî belediyeçiliğe imkân tanınmak istenmişti. Belediyenin bu kanun ile üstlendiği görev ve hizmetleri yerine getirebilmesi ise her şeyden önce idarî yapısına, personel olanaklarına, malî kaynaklarına ve elbette fiilen yetkilerini ne ölçüde kullanabildiğine bağlıydı.

Osmanlı hükümeti, modern belediyeleri, ön planda çeşitli kurum ve merciler tarafından görülmekte olan kent hizmetlerini tek elde toplamak, düzenlemek ve böylece daha iyi kontrol etmek için kurmuştur. Merkezileşme, sistemleşme ve denetim demek olan Tanzimat reformlarıyla devletin görevleri hayatın bütün alanını kapsayacak kadar genişletilmeye çalışılmıştır. Dolayısıyla diğer mahalli idare kurumları gibi belediye teşkilatı da devlet otoritesini yeniden kurma hedefi doğrultusunda ortaya çıkmıştır denilebilir. Bu dönemde devlet otoritesini güçlendirmek maksadına yönelik olan reformlar meşruiyetini Avrupa'da geçerli olan modellerden almıştır. Nitekim Tanzimat'ın getirdiği yeni belediye düzeninin referans kaynağı da düzenli ve bayındır görünüşleriyle Osmanlı aydını ve devlet adamlarını etkisi altına alan Avrupa kentleridir. Osmanlı kentlerinde uygulanmak istenen yeni belediye düzeni, kent dokusunu düzenli bir hale getirmek, kentin çeşitli semtleri arasında düzenli ulaşımı sağlamak ve kentin görünümünü güzelleştirmek gibi pragmatik amaçlar doğrultusunda Avrupa'daki modeller üzerinde inşa edilmiştir. Ne var ki Osmanlı belediye düzeninin işlerliğini kısıtlayan pek çok sorun vardır ve bu sorunlar büyük ölçüde Osmanlı sisteminin kendine has yapısıyla ilişkilidir. Osmanlı kentlerinde hala en büyük yetkili konumundaki mülki yöneticilerin geleneksel yönetim anlayışları, personel ve teknik bilgi

³⁰ Bkz. Vilayet Belediye Kanunu, 1. Fesil, 3. madde (Ergin 1995: 1658-1659).

yetersizliği, mali olanakların kısıtlılığı, kamusal hizmetlerin yürütülmesinde görülen yetki karmaşası ve bürokratik sistemin ağırlığı gibi birçok problemle karşılaşmıştır. Yine de bütün bu sorunlara rağmen, hukuki alt yapının geliştirilerek standart belediye yapısının oluşması, kent hizmetlerinin büyük ölçüde belediyelerin elinde toplanması, belediye meclislerinin oluşturularak kent ileri gelenlerine temsil hakkı verilmesi gibi son derece olumlu sonuçlar ortaya çıkmıştır (Oktay 2008: 399-400).

1.4 Payitaht İstanbul'da Siyasi İktidarın Kamusal Görünürlüğü: Bâb-ı âli Kompleksi

Hiç kuşkusuz Tanzimat dönemi reformları ile sadece kent yönetimi değil, bütün devlet yönetim mekanizması baştan aşağı yeniden şekillenmiş ve daha önemlisi bu değişikliklerle devlet nitelik değiştirmiştir. Osmanlı Padişahı monarşik sistemin hala en tepesindedir, ancak Tanzimatın getirdiği kanunlaştırma ve bürokratikleştirme süreçleri içinde devletin meşruiyet kaynağı açık bir biçimde dünyevileşmektedir. Bu süreç içinde Osmanlı idari sisteminin meşruiyet zemini şer'i ve örfi hukuk üzerinde gelişen klasik anlayıştan Batı Avrupa kaynaklı kriterlere doğru yer değiştirmektedir. İdari ve mali olarak daha etkin bir mekanizma kurmak isteyen siyasi iktidar, 1830'lu yıllardan itibaren nezaretler (bakanlıklar) sistemini geliştirmeye ve işlevsel uzmanlaşmaya dayalı sivil bürokrasiyi oluşturmaya başlamıştır. Aynı dönemde askeri ve mülki yönetimin birbirinden ayrılması, yeni mahkemelerle yeni bir adli sistemin geliştirilmesi, ulaşım ve iletişim koşullarının iyileştirilmesi, eğitim sisteminin yeni bir gelişim rotası içine girmesi de en az bu kadar önemlidir. Öte yandan her biri ayrı bir araştırma konusu olacak kadar karmaşık olan bu süreçleri ayrıntılarıyla ele alarak değerlendirmek bu çalışmanın sınırını aşacağından, söz konusu sürecin kentsel mekândaki belli başlı sonuçlarına odaklanmak daha doğru olacaktır. Daha en başta vurgulamak gerekir ki merkezi iktidar pek çok farklı yöntem yanında mimari unsurları da kullanarak yeni bir kamusal görünürlük kazanma çabası içindedir. Devletle özdeşleşen bu yeni mimari unsurlar "*değişen iktidar pratiklerine paralel olarak dönüşen saltanat kültürünün yeni ve önemli bir parçası*" olarak yorumlanabilir (Akyürek 2011: 72).

19. yüzyılda Osmanlı idari mekanizmasında ortaya çıkan nitel ve nicel değişme öncelikle merkezi yönetim örgütünde görüldüğünden, bu değişimi evvela payitaht İstanbul üzerinden okunmak gerekir. Zira İstanbul, Osmanlı idari erkini, devlet geleneğini ve kültürel egemenliğini temsil eden iktidar merkezidir. Bu sebeple, İmparatorluğun siyasal ve idari karakterini yansıtan güç sembolizmi ve bu bağlamdaki her türlü değişim öncelikle İstanbul'un kentsel mekânında izlenebilir. İstanbul'u önemli kılan bir başka husus, bu kentin sadece şehircilik anlayışındaki yeni pratiklerin ilk kez uygulandığı yer olması değil, aynı zamanda

Osmanlı taşra kentlerine mekânsal organizasyon ve değişimin yönü bakımından da model oluşturmasıdır.

Tanzimat ile başlayan yönetsel değişimin kent mekânına bıraktığı en güçlü etkiler, İstanbul'un tarihinde daima stratejik bir pozisyon işgal eden asırlık idari merkezinde görülmüştür. Günümüzde Tarihi Yarımada diye anılan bu bölge, bilhassa Eminönü'nden başlayarak Sultanahmet civarı ve Beyazıt meydanını içine alan, kentin tarihsel kimliği ile imajının somutlaştığı alandır. Bundan daha önemlisi, kenti merkez edinen devletlerin güç politikalarını ve stratejilerini en çok bu alanda sergiledikleri de bilinmektedir (Gür 2002: 242). Aynı husus 19. yüzyıl içinde geçerlidir. Tanzimatçı devlet adamları bir yandan gelişkin bir bürokratik mekanizma ile merkezi yönetimin etkinliğini arttırmak, bir yandan da payitahtta modernleşen Osmanlı imgesini sahnesi durumuna getirmek isterken, eski kentin asırlık yönetsel merkezinde önemli değişikliklerin ortaya çıkmasını koşullandırmışlardır. Bu değişikliklerden konumuz açısından en önemli olanı, kentsel alanda daha önce görülmeyen türde kamu yapılarının oluşmasıdır. Tanzimat dönemine kadar kamu binası anlayışı külliyele temsil edilirken, bu tarihten itibaren Batı modeli ile yapılmış ilk yönetim binaları İstanbul'un eski yönetim merkezinde boy göstermeye başlamıştır (Cerasi 2001: 282). Birçoğu Osmanlı mimari repertuarına ilk kez dâhil olan bu yapılar, okullar, hastahaneler, tiyatrolar, bankalar yanında, karakollar, postahaneler, nezaret binaları, belediye, zaptiye gibi resmi binalardır. Bunlar içinde birinci sırada önem arz eden asıl yapı ise hiç kuşkusuz Osmanlı idari erkinin merkezi olan Bâb-ı âli kompleksidir.

Kelime anlamı olarak "yüksek kapı" demek olan "*bâb-ı âli*" terimi Osmanlı devletinde, devlet idaresinin merkezi sayılan sadrazamlık dairesine ve konutuna işaret etmekteydi. 18. yüzyıl sonlarına kadar Sadrazamın konutuna, "*saray-ı âsaff*" veya "*bâb-ı âsaff*" denilmiş, "paşa kapısı" anlamına gelen bu tabirler, daha sonra "*saray-ı sadr-ı âli*", "*divanhane-i bâb-ı âli*" ve nihayet kısaca "*bâb-ı âli*" isimleri ile yer değiştirmiştir (Gökbilgin 1949: 175). Tanzimat öncesi dönemde birkaç istisna³¹ dışında sadece yönetim işlerine ayrılmış resmi binalar olmadığından, hemen her devlet görevlisi kendi özel konutları nerede ise orayı makam ofisi olarak kullanmışlardır. Keza padişahın mutlak vekili olan Sadrazamın özel konutu ve ofisinin bir arada bulunduğu Paşa kapısı, sadrazamın oturduğu yere göre başka başka semtlerde yer alıyordu. Osmanlı devletinin ilk merkezleri olan Bursa ve Edirne'de de "kapı" denilen paşa konakları vardı. İstanbul'un fethinden sonra, vezir kapısı, çoğunlukla Topkapı sarayı yakınında, Atmeydanı ve Yerebatan mevkilerinde ya da Mahmut Paşa veya Gedik Paşa semtlerinde yer almıştır. Paşa kapısının ya da Bâb-ı âli'nin şimdi bulunduğu yerde (Topkapı Sarayı'nın dış suru üzerindeki Alay Köşkü'nün tam karşısında) devamlı bir makam haline

³¹ Bu yapılar Kasımpaşa'da bulunan Kaptanpaşa dairesi, Süleymaniye'de Yeniçeri Ağasının mekânı olan Ağakapısı ve Şeyhülislamlık makamı Bâb-ı meşihat'tır (Ortaylı 1977: 84).

gelmesi ise 17. yüzyıldan itibaren³². Bu tarihten sonra sadrazamların, bazı istisnalar dışında bu mevkide ikamet ettikleri bilinmektedir.

Tanzimat döneminde kadar Paşa kapısı, ya da *Bâb-ı âli* diye adlandırılan bina kompleksi içinde sadrazama ve ailesinin ikametine mahsus harem dairesi ile sadaret kalemleri için ayrılmış selamlık dairesi, ayrıca büyük mutfaklar, ahırlar, silahhane, tomruk dairesi (tevkifhane), asker koğuşları, mescid ve memur odaları bulunuyordu. Sadrazamın maiyetindeki Bâb-ı âli ricali için oluşturulmuş üç resmi daire vardı; bu dairelerin birincisi, dâhili ve askeri işlerle meşgul olan, sadrazamın yardımcısı durumundaki Kahya Bey'e, ikincisi, hem hariciye nazırı vazifesi gören, hem de padişaha arz olunacak her türlü belgeyi hazırlayan Reisülküttap Efendi'ye, üçüncüsü ise, zaptiye, teşrifat ve mabeyn nazırlığı gibi görevleri üstlenmiş olan Çavuşbaşı'na aitti. Döneme göre değişmekle birlikte, Bâb-ı âli'de sadrazamın maiyetinde resmi memurlardan, kalem kâtibi ve hademelerden oluşan 300-500 kişi vardı, bunların yanında özel hizmetlerde kullanılan 500 civarında görevli bulunuyor, bunların tamamına sadrazamın "kapı halkı" deniyordu (Pakalın 1985: 138).

19. yüzyıl başında Sadrazamın ikametgâhı ve çalışma ofisi olarak kullanılan maiyetindeki kapı halkını barındıran Bâb-ı âli kompleksinin dış cephesinin gösterişli olduğunu söylemek zordur. Buna karşın, klasik Osmanlı yapı sanatının özelliklerine yansıtan Bâb-ı âli kompleksi, dışarıdan basit ve iddiasız görünüşüne rağmen görkemi içeriye saklayan bir üsluba göre inşa edilmiştir. Nitekim bu yıllarda İstanbul'da bulunan Avrupalı seyyahlar, Bâb-ı âli'den içeri girince özellikle Sadrazam dairesinin kişiyi karşılayan ağırbaşlı, saygın ve sükûnetli havasından ve iç mekânların görkeminden etkilenmişlerdir (Haskan-Gürsoy 2000: 25). Bodrum ve zemin katlar dışında tümüyle ahşaptan yapılan Bâb-ı âli, İstanbul'da sık görülen yangınlara maruz kalmıştır. 1755 yılındaki büyük yangını, 1808'de Alemdar Paşa olayının sebep olduğu yangın izlemiş, 1826 ve 1839 yangınları Bâb-ı âli'ye büyük zararlar vermiştir, bu sebeple içeriğindeki yapılar birçok kez yeniden inşa edilmiştir. 1839 yangını Bâb-ı âli tarihinde bir dönüm noktası olarak görülebilir. Bu yangından sonra, mimari tarzı, kullanım biçimi, içerdiği daireler ve çok daha önemlisi yapının algılanış biçiminde son derece belirgin değişiklikler meydana gelmiştir. 1839 tarihinde çıkarılan padişah iradesinde, yeniden inşa edilecek Bâb-ı âli kompleksinin, "*bir plan doğrultusunda, Osmanlı saltanatının büyüklüğüne ve şanına yaraşır biçimde, seçkin bir tarzda ve süslü olarak*" yapılması

³² Bâb-ı âli binasının şimdi bulunduğu mevkide ilk kez hangi sadrazamın konağı bulunduğu konusunda tarihçiler farklı bilgiler vermektedir; M. Z. Pakalın (1985: 137) ve T. Gökbilgin'e (1949: 176) göre, ilk kez 1656 yılında I. Ahmed'in sadrazamlarından Derviş Paşa'ya bu mevkide bir konak verilmiş, onun ölümünden sonra diğer sadrazamlar da buraya yerleşmiştir. Haskan-Gürsoy'a (2000: 18) göre ise, 1600'lerin ortalarına doğru, bu mevkiiye ilk kez Kemankeş Paşa yerleşmiş ve bu yapıyı hem konut hem de resmi makam olarak kullanmıştır.

istenmiştir³³. Bu ifadeler, 1839 yılında inşaatına başlanan Bâb-ı âli binasının, Osmanlı devletinin cisimlendiği prestij binalarından biri olarak kabul edildiğini açıkça ortaya koymaktadır. Nitekim 19. yüzyıl boyunca Bâb-ı âli binası, hatt-ı hümayunların okunması (Resim 1), padişah ziyaretleri, Avrupalı sefirlerin kabulü, Ramazan ve Bayram tebrikleri, Sürre Alayı törenleri, Meşrutiyet'in ilanı gibi pek çok İmparatorluk seremonisine mekân olmuştur.



*Resim 1: Bâb-ı âli'de Kanun-i Esasi'nin İlanı
(Le Monde Illustré, No. 1031, 13 Ocak 1877, Bibliothèque Nationale de France, Paris)*

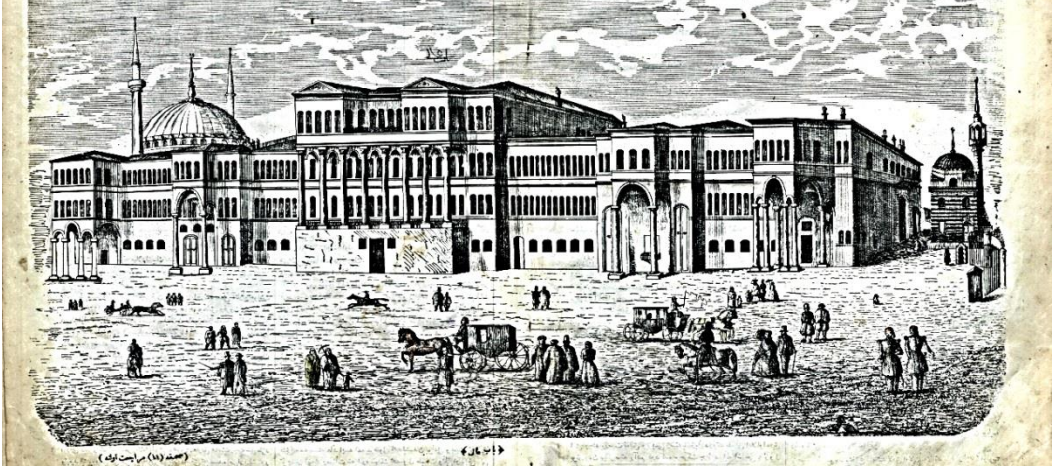
1844 yılında resmi bir törenle kullanıma açılan Bâb-ı âli'nin en önemli özelliği, sadrazamın ikametine mahsus bir harem dairesi olmaksızın sadece resmi binalar kompleksi olarak planlanmış olmasıdır. Tanzimat döneminin en önemli değişimlerden biri olan modern bürokrasiye uygun bir tarzda, artık profesyonel yöneticinin özel yaşantısı kamu görevinden ayrı düşünülmektedir (Gündoğan 2011: 344). 1830'lu yıllarda Osmanlı merkez

³³ "...bâb-ı mezkûrun tarz-ı bihîn ve resm ve nişîn-i zibâ üzere inşâsı şân-ı fahâmet-i unvân-ı saltanat-ı seniyyeden ve iktizâ-i şiyeme-i ihsân-ı müşime-i cenâb-ı cihânbarîden bulunduğuna...." (B.O.A. İrade Dahiliye, 7/313, 15 Cemâziyel-ahir 1255 / 26 Ağustos 1839).

bürokrasisinde meydana gelen değişikliklerin koşutu olarak Bâb-ı âli'nin önemi epeyce artmış, II. Mahmud ve Tanzimat reformlarının getirdiği pek çok yönetim birimi merkeziyetçi idare ilkesinin de bir gereği olarak burada toplanmıştır. Tanzimat dönemi boyunca Osmanlı hükümetinin siyasi ve idari merkezi olan Bâb-ı âli kompleksinin içinde yer tutan en önemli daireler Sadaret'e ait olanlardır. 1867 yılında Ayine-i Vatan dergisinde verilen tarife göre, Sadrazam makamı, arz odası, müsteşarlık makamı ile amedi, teşrifat, mektupçu gibi sadaret kalemleri yanında, Adliye Nezareti, Hariciye Nezareti ve bu nezaretlere ait kalemler burada bulunmaktadır (Ayine-i Vatan 1867: 11). Devlet idaresinin en yüksek organlarından biri olan ve nezaretler arasında koordinasyonu sağlayan Meclis-i Hass-ı Vükelâ çoğunlukla burada toplanmış, Tanzimat dönemi boyunca yapılan bütün reformların planlandığı, programlandığı ve denetlendiği kurum olan Meclis-i Valâ-yı Ahkâm-ı Adliye ve kalemleri ise yine Bâb-ı âli kompleksi içinde yer almıştır. Bâb-ı âli kompleksinin içinde bekleme salonları, mutfak ve ahırlar yanında bir de tevkifhane vardı. Sadrazamın ikametgâhı olarak kullanıldığı dönemde suçluların tutulduğu Tomruk Dairesi yapısının bir devamı olan tevkifhane, 1902 yılında Sultanahmed Hapishanesi'ne taşınıncaya kadar buradaki işlevini devam ettirdi (Haskan-Gürsoy'a (2000: 61). Osmanlı devletinin merkez bürokrasi örgütlenmesi geliştikçe, Bâb-ı âli'nin yayıldığı alan da çevrede gerçekleştirilen istimlaklarla genişletildi ve yeni daireler için tekrar düzenlendi. 1846 yılında devletin resmi belgelerinin korunması amacıyla inşa edilen ve dönemin ünlü mimarlarından İsviçreli Fossati tarafından yapılan Hazine-i Evrak binası, 1868 yılında Abdülaziz'in nutku ile açılan Şûrâ-yı Devlet Dairesi, Bâb-ı âli kompleksine eklenen diğer yapılarıdır (Çelik-Kuban 2009: 69-70).

Bâb-ı âli kompleksi mimari stil ve plan özellikleri açısından değerlendirildiğinde, bu dönemde inşa edilen kargir binalara, büyüklük ve cephe düzeni açısından ise Batılı üslupları, tasarım kalıpları ve yapım teknolojisini yansıtan yapılara örnek teşkil ettiği söylenebilir. Saray mimarlarından İstefan Kalfa'nın üstlendiği inşaat, kat döşemeleri hariç kargir olarak gerçekleştirilmiştir. Bâb-ı âli kompleksinin yapı plan kurgusu, fonksiyonel gereklilik doğrultusunda birbirini takip eden irtibatlı kompartımanlar şeklinde düzenlenmiştir (Resim 2). Tek kitlede üç farklı bölüm olarak tasarlanan yapının denize bakan cephesi dönemin idari yapılarında sıkça görülen neoklasik tarzda biçimlendirilmiştir. Öte yandan bu Avrupalı üslup yanında iç plan özellikleri açısından geleneksel Osmanlı yapı tarzını da yansıtmaktadır. Mesela, Sadaret Dairesi'nde çevresine odaların yerleştirildiği geniş sofa Osmanlı konak yapısını andırmaktadır. Sadrazam ve hükümete odaklanan yürütmenin sembolik ifadesi olan Bâb-ı âli kompleksinin iki anıtsal kapısı vardır; ilki Sadaret Dairesi'ne girişi sağlayan kapıdır (Resim 3). Soğukçeşme tarafındaki "*Bâb-ı Kebir*" denilen ikinci anıtsal kapı ise barok üslubunda saçaklı ve örtülü bir zafer takı görünümünde epeyce gösterişli olarak düzenlenmiştir (Resim 4). Belki de Sirkeci İskelesi'ne yakınlığından dolayı halk tarafından en

çok kullanılan kapı budur. Bâb-ı âli'deki dairelerde eskisinden çok daha fazla sıradan insanı görmek mümkündür. Zira bu dönemde devlet-toplum ilişkilerinde önemli değişimler yaşanmakta, devletin kamu hizmetlerini doğrudan bünyesine alması ve genişleyen bürokrasi nedeniyle resmi dairelere gidiş gelişler halkın yaşamında artık daha fazla yer tutmaktadır (Bâb-ı âli'nin Soğukçeşme tarafındaki anıtsal kapısından geçen halk kalabalığının tasviri için bkz. Resim 5).



Resim 2: Bâb-ı âli Kompleksi, 1867
(Ayine-i Vatan, Cilt I, 8 Ramazan 1283 / 14 Ocak 1867)



Resim 3: Bâb-ı âli, Bâb-ı Asâfi Kapısı (Sadaret Girişi)
(Yıldız Fotoğraf Albümü, İstanbul Üniversitesi, Nadir Eserler Kütüphanesi)

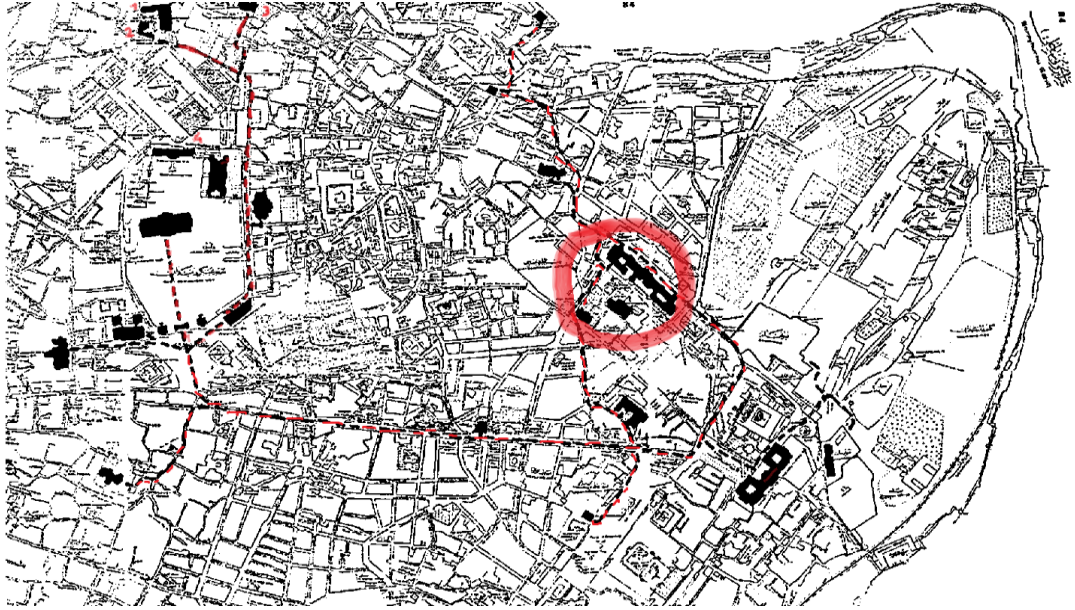


Resim 4: Bâb-ı âli Kapısı (Soğukçeşme)
(Yıldız Fotoğraf Albümü, İstanbul Üniversitesi, Nadir Eserler Kütüphanesi)



Resim 5: Bâb-ı âli Kapısı (Soğukçeşme)
(Le Monde Illustré, No. 1033, 27 Ocak 1877, Bibliothèque Nationale de France, Paris)

Soğukçeşme'deki anıtsal kapının ilginç özelliklerinden biri de II. Mahmut döneminde padişahların geçit yapan alayları seyretmesi için Topkapı Sarayı'nın dış surları üzerinde yaptırılan Alay Köşkü'den daha alçak bir zeminde yer alıyor olmasıdır. Dolayısıyla bu düzey farkı, topografik gereklilik dışında Bâb-ı âli ile Saray arasındaki hiyerarşik sıralamayı yansıtan bir özellik olarak da yorumlanabilir. Öte yandan, 1856 yılında inşası tamamlanan Dolmabahçe Sarayı ile Osmanlı padişahı Tarihi Yarımada'dan ayrılmış, Tanzimat'ın getirdiği yeni yönetim mekanizması ile yetki ve sorumluluğu artan Bâb-ı âli ise nezaretler ve diğer bağlı kurumlarla birlikte işlevini eski kentin asırlık tarihi merkezinde İmparatorluğun sonuna kadar sürdürmüştür (Can 2000: 132). Nitekim Tanzimat'ın ilanından itibaren giderek en önemli yönetim birimlerini bünyesinde toplayan Bâb-ı âli, bütün Abdülmecid dönemi boyunca ve Âli Paşa'nın 1871 yılındaki ölümüne kadar kısmen Abdülaziz devrinde Osmanlı İmparatorluğu'nda siyasi iktidarın odak noktası olmuştur, hatta bu sebeple söz konusu dönem tarihçiler tarafından "Bâb-ı âli Asrı" olarak isimlendirilmektedir.



Harita 1: Bâb-ı âli Kompleksi ve Yol Bağlantıları

Tanzimat döneminde Bâb-ı âli'nin artan işlevsel önemi, İstanbul sokaklarında yapılan ilk düzenlemeler için önemli bir nirengi noktası oluşturmasını sağlamıştır. İstanbul'da büyük bir yıkıma yol açan Hocapaşa yangınına takiben kentin cadde-sokak ağını yeniden düzenlemek üzere 1866 yılında çalışmalarına başlayan İslahat-ı Turuk Komisyonu'nun ilk icraatı, Sirkeci İskelesi'nden Bâb-ı âli'ye büyük bir cadde açtırmak olmuş ve buraya Aziziye Caddesi adı verilmiştir (Harita 1). Bâb-ı âli'yi İmparatorluğun güç sembolizminde önemli

ağırlığı olan Divanyolu'na³⁴ bağlayan Mahmudiye Caddesi, Nuruosmaniye Camii'ne uzanarak Kapalıçarşı'ya bağlayan Nuruosmaniye caddesi, keza Bahçekapı'dan Bâb-ı âli önüne doğru uzanan ve İstanbul'un en düzgün caddelerinden biri olup şose olarak düzenlenen Orhaniye caddesi komisyonun çalışmaları sonucu açılan önemli yollardır (Yazıcı: 2007: 108). Bâb-ı âli'nin rasyonel bir yol ağıyla geniş bir alanın odak noktası olması, payitahttaki işlevsel-siyasi ağırlık merkezinin Topkapı Sarayı'ndan başlayıp Ayasofya ve Çemberlitaş'a uzanan güzergâhtan, Bâb-ı âli-Çemberlitaş güzergâhına kayması demektir ki bu gelişme kentin mekânsal yapısında hiç de önemsiz bir değişim değildir (Cerasi 2006: 77).

Hiç kuşkusuz Tanzimatçı devlet adamlarının yerleştirmeye çalıştıkları modernite, bürokrasi, medeniyet, sistemleştirme, merkezi iktidarın etkinliği gibi kavramları mimari alanda somutlaştıran tek yapı Bâb-ı âli değildir. E. H. Ayverdi'nin (1958) 1875-1876 yıllarına tarihlediği aşağıdaki haritada görüldüğü üzere, Tarihi Yarımada'da dönemin diğer önemli idari yapıları hemen Bâb-ı âli yakınında bulunan Zaptiye ve Şehremaneti Dairesi, Telgrafhane, Takvimhane, Evkaf, Adliye ve Ticarethane Dairesi, Nafia Dairesi, Seraskerlik Dairesi (Resim 6), Şeyhülislamlik Dairesi gibi binalardır. Dönemin önemli nezaret binalarından biri olan ancak haritada görülmeyen Bahriye Nezareti ise 1865-1867'de kargir olarak eski Kaptanpaşa Köşkü'nün yerine inşa edilmiştir. Haritada görülen yapılar arasında, Haliç manzarasında topografya etkisiyle öne çıkan en önemli bina grubu, *Bâb-ı Meşihât* (Şeyhülislamlik Dairesi ya da Bâb-ı Fetvâpenâhi) ve Bâb-ı Seraskeri'dir. Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasından sonra, Eski Saray'ın ve Yeniçeri Ağakapısının yerine yapılan bu bina kompleksleri özellikle anıtsal kapılarıyla, Tanzimat reformlarını İstanbul'un kentsel mekânında temsil eden prestijli yapılardır. Nitekim II. Mahmud iradelerinde "Ağakapısı" adını yasaklamış ve bölgenin bundan sonra Serasker Paşa Kapısı olarak anılmasını istemiştir. Bayezid Meydanı'nın yeni baştan değiştiren bu düzenlemeler sonucunda özellikle anıtsal Seraskerlik Kapısı önündeki meydan, imparatorluk seremonilerine, askeri gösterilere mekân olmuş, hatta gündelik kent yaşamının önemli bir buluşma noktası haline gelmiştir (Yeşilkaya: 2007). II. Abdülhamit dönemi devlet binalarının hem sayıca arttığı hem de çok daha görkemli bir görünüş kazandığı devirdir. Orman Ma'adin ve Ziraat Nezareti, Posta ve Telgraf Nezareti, Defter-i Hakani Nezareti bu dönemin önemli mimari ürünlerindedir (Demirel 2011).

³⁴ Bizans ve Osmanlı dönemlerinde emperyal güç sembolizmi için önemli bir yer teşkil eden Divanyolu'nun mekansal gelişimi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Cerasi 2006.



CONSTANTINOPLE. — Illumination de la place de Stamboul (Sérasquierat) et démonstration des Softas en l'honneur de la Constitution, dans la nuit du 23 décembre.

Resim 6: Bâb-ı Seraskeri Meydanı
(Le Monde Illustré, No. 1031, 13 Ocak 1877, Bibliothèque Nationale de France, Paris)

Bâb-ı ali de dâhil olmak üzere Tanzimat'ın idari yapılarının pek çoğunda, cephe biçimlenmesi ve mimari dil bakımından ampir üslup ve neoklasik anlayış hâkimdir. Ampir üslup, “*empire style*” kelimesinden Türkçeye geçmiş bir tanımdır ve kelime anlamı olarak “imparatorluk üslubu” demektir. Napolyon yönetimi sırasında Fransa’da ortaya çıkan ve 1800-1830 yılları arasında hâkim olan bir tür neoklasik üslup olan ampirin, cephede plastrlar, Antik Yunan ve Roma sütun başlıkları, yalın bezeme, klasik ve simetrik kurgu, kat arası silmeleri, yuvarlak kemer ve üçgen alınlık ile belirginleşen kemerleri en belirgin özellikleridir (Ödekan 1994:247-249). Antik Roma ve Yunan mimarlığına referans veren ve 19. yüzyıl Avrupa mimarisinde sıklıkla kullanılan ampir üslup, “*mimarlığı bir propoganda aracı olarak kullanmak ve imparatorluğun gücünü temsiliyette sanatsal görsel etkiyi ön plana çıkarmak*” amacına uygun düşen bir mimari dil sunmaktadır (Aydın 2014). Bu üslub, temsil ettiği yalınlık, strüktürel denge ve simetri sayesinde idari binalara anıtsallık ve resmiyet kazandırdığı için tercih edilmiş olmalıdır. Nitekim Bâb-ı ali binası, “*yüksek bodrum kat üzerinde sık pencereli ve merkez bölümün yüksek tutulduğu sütunlara oturan üçgen alınlıklı çıkmalar ile neoklasik düzende, geleneksel Osmanlı cephe biçimlemesinden uzaklaşan, anıtsal özellikte bir yapıdır*” (Çelik-Kuban 2009: 75).

Bâb-ı ali binası ile başlayan ampir üslup, Sultan II. Abdülhamit döneminde tüm imparatorluk coğrafyasına yayılan, hükümet konağı, jandarma binaları, redif daireleri ve kışla gibi askeri binalar, hastaneler, okullar, anıt niteliğindeki saat kuleleri ve çeşmeler gibi devletin adeta cisimleştiği binaların ana stilidir. Özellikle Bâb-ı âli'nin temsil ettiği prototip, Osmanlı taşrasında vilayet, sancak, hatta kaza merkezlerinde boy gösteren ve sayıları giderek artan

hükümet konaklarında kullanılmıştır. Aşağıda ayrıntılarıyla ele alınacağı üzere, aslında Bâb-ı âli kompleksi sadece mimari üslup ve yapı planı açısından değil, işlev, sembolik değer ve kentleşme üzerinde yarattığı çekim etkisi gibi daha pek çok hususta taşradaki hükümet konaklarına model oluşturmuştur. Bunun yanında Bâb-ı âli kompleksi odaklı olarak oluşan yeni idari merkezin, Tanzimat döneminde kentsel alana kazandırılan kamu sitesi tipolojisine örnek olan bir prototip özelliği taşıdığını da vurgulamak gerekir. Nitekim yukarıdaki haritada (bkz. Harita 1) açıkça görülebileceği üzere, Bâb-ı âli kompleksi çevresinde yer alan idari binalarla, (Hazine-i Evrak, Zaptiye ve Şehremaneti, Telgrafhane, Evkaf, Adliye ve Ticarethane Dairesi, Takvimhane ve Eski Ticarethane) yeni bir kamu sitesi oluşturmuştur. Osmanlı payitahtında Tanzimat'ın getirdiği yeni bürokratik mekanizmayı temsil eden bu kamu sitesinin hemen yakınlarında ise dönemin modern okulları, Mekteb-i Rüştîye-i Askeriye ve Mekteb-i Mülkiye-i Şahane yer almaktadır. Aşağıda ayrıntılarıyla ele alınacağı üzere, aynı yapılanmayı Osmanlı taşra kentlerinde de hükümet konağı merkezli olarak görmek mümkündür.

Tıpkı Bâb-ı âli binası gibi, taşra kentlerindeki hükümet konakları da hem halkın hem de devletin gözündeki Osmanlı İmparatorluk gücünü temsil eden en önemli fizik öğeler olarak kabul edilmelidir. Nitekim bazıları mütevazı ölçülerde de olsa bu binalar, temsili karakterinden dolayı hem merkezi iktidar hem de yerel hükümet tarafından daima önemsenmiş, arşiv belgelerinde de sık sık ifade edildiği gibi, "*gerek tarz-ı inşaat ve gerekse etraflarına tamamen hâkim olmaları cihetiyle hükümet-i Osmaniyenin şan ve şerefine*"³⁵ layık olmasına özen gösterilmiştir. Nitekim bu dönemde gerek İstanbul'da gerekse taşra kentlerinde inşa edilen idari yapıların fotoğrafları, Osmanlı gazetelerinde sık sık yer bulmuş, hatta oluşturulan fotoğraf albümleriyle modern Osmanlı imajının en önemli sembolleri olarak sunulmuştur.

Şimdi, genel niteliklerini tespit etmeye çalıştığımız bu modelin çalışmanın örneklem alanı olan kentlerde nasıl geliştiğine yakından bakmak yararlı olacaktır. Osmanlı devletinin ilk payitahtı olması dolayısıyla Bursa'daki gelişmeler öncelikle değerlendirilecektir.

³⁵ B.O.A. İrade Hususi, 31/1312-CA093, 23 Cemâziyel-evvel 1312 / 22 Aralık 1894.

2. BÖLÜM: OSMANLININ “DİBÂCESİ”¹ BURSA

2.1 Bursa'nın Mekânsal Kurgusu ve Tarihi Kent Merkezi

1326 yılında Osmanlı devletinin hâkimiyetine giren Bursa, bu sırada kale-kent formunda, sadece Hisar içinden ibaret olan küçük bir yerleşimdir. Osmanlı döneminden önce sur içi bölgedeki yerleşim alanı kentleşmenin göstergesi olan kamu binalarına ve üretim-ticaret ünitelerine sahip olmadığı anlaşılmaktadır. Orta halli bir Bizans kasabası görünümündeki bu kentte, sadece iki bin ev, yedi mahalle, yedi ibadethane, yirmi dükkân, bir hamam ve bir çarşı bulunuyordu (Baykal 1982: 14; Abacı 2005: 14). Bizans Tekfurları tarafından yönetilen Bursa, dini, siyasi ve kültürel bir merkez olan İznik'in gölgesinde kalmış ve önemli idari işlevlere sahip olamamıştır. Osmanlı fethinden sonra, kısa bir süreç içinde Marmara havzasının en büyük kenti olan İznik'in yerini alacak, birkaç yıl sonra İznik Osmanlı hâkimiyetine geçse de bundan sonra Bursa'nın yanında silik bir konuma düşecektir. Keza ekonomik açıdan da bu dönem Bursa için önemli değişimlerin başlangıcı olmuştur. Merkezi imparatorluğun sağladığı istikrar ve ticari bağlantılardan da faydalanan kent kısa bir zaman içinde Anadolu ve Rumeli üzerinden yapılan uluslararası ticarete önemli bir aktarma noktası haline gelmiştir. Bunun yanında Bursa'nın fethi ile Osmanlı siyasi iktidarının niteliğinin değişmiş olduğunu da vurgulamak gerekir; bu fetihle yarı göçebe bir sınır beyliği olmaktan çıkan Osmanlı devleti, bir başkentten yönetilen, belli sınırlar içinde giderek gelişen askeri ve idari örgütlenmeye sahip gerçek bir devlet haline gelmiştir (Ergenç: 2006: 1).

Bursa Orhan Gazi tarafından fethedildiğinde Hisariçi bölgeden ibaret 40 hektarlık bir küçük kasaba durumunda iken, kentsel yerleşim alanı fetihden 70 yıl sonra 88 hektara ulaşmıştır. Bu hızlı gelişme, büyük ölçüde padişahlar, saray mensupları ve devlet görevlileri tarafından inşa ettirilen külliyeleer ya da diğer ticari, dini ve eğitim hizmetleri veren yapılar belirleyici olmuştur². Dolayısıyla Bursa'nın yükselişinde siyasi iktidarın izlediği maksatlı

¹ “Dibâce” kelimesinin anlamı, kitapların başına yazılan, kitabın maksadını ve içeriğini anlatan, önsöz veya giriş demektir. Burada Osmanlı devletinin ilk payitahtı anlamında kullanılmıştır. Aslında bu ifade Keçecizade Fuad Paşa'ya aittir, 1855 yılında meydana gelen ve Bursalıların “küçük kıyamet olarak adlandırdıkları depremi duyan Fuad Paşa'nın “*eyvah!! Osmanlı'nın Dibâcesi yıkıldı*” dediği rivayet edilir.

² 15. yüzyıla tarihlenen, içinde cami, medrese, suyu, han, hamam gibi toplam 70 yapıya ait 33 vakfiyenin kaynak olarak kullanıldığı bir araştırmaya göre; Bursa'da bu tür eserlerin %37.14'ünü padişahlar, %31.43'ünü diğer devlet görevlileri, %12.85'ini ilmiye mensupları ve %11.43'ünü ise saray mensupları yaptırmıştır. Reyanın yaptırdığı yapıların oranı ise sadece %7.15'tir. Keza aynı araştırmacının ortaya koyduğu sonuçlar doğrultusunda, Bursa'da siyasi iktidarın kendisi ya da aracılıları tarafından kurulan bu yapıların % 40'ını beledi ve sosyal hizmet amaçlı eserler, % 32.85'ini dini hizmet veren yapılar, %27.12'sini ise eğitim kurumları oluşturmaktadır. Osmanlı iktidarının Bursa kentine özel

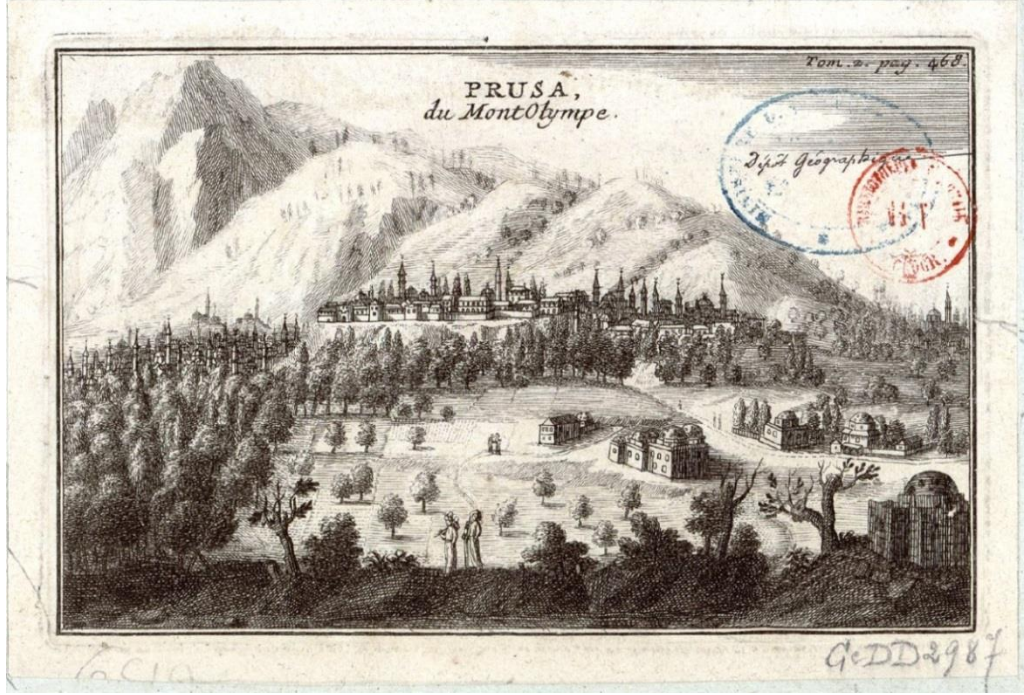
politikaların asıl belirleyici faktör olduğunu vurgulamak gerekir. Nitekim Fatih Sultan Mehmet'e kadar bütün erken dönem Osmanlı padişahları, Bursa'da selatin külliyesi kurarak kent yerleşiminin Hisar dışında gelişmesini teşvik etmişler, daha önemlisi bu gelişmenin yönünü, hatta niteliğini tayin etmişlerdir. Bu doğrultudaki ilk girişim 1339 yılında Orhan Gazi tarafından gerçekleştirilmiş, kale-kenti kervan yoluna bağlayan düzlükte yaptırılan ilk külliye ile Hisar'ın dışında yeni bir kent merkezi yaratılmıştır. Üstelik bu yaklaşık on yıl süren Osmanlı kuşatması dolayısıyla kent nüfusunun bir hayli azalmasına ve Hisariçi bölgede yeterince barınma olanağı bulunmasına rağmen yapılmıştır. Orhan Gazi'nin külliyesi, zaviyeli cami, medrese, imarethane, kütüphane, şadırvan ve ahırların yanı sıra, bu hizmet yapılarına gelir kazandırmak amacıyla inşa edilen Emir Hanı'ndan oluşmaktadır. Boş bir arazide bulunduğundan etrafı duvarlarla çevrili olan bu yapı topluluğu, ipek ticaretine hizmet eden kentin ilk bedesteni Emir Han ile birlikte, Hisar dışındaki ilk çarşı merkezi olmuştur (Yenen 2011: 188). Takip eden dönemde, Murad Hüdavendigar, Yıldırım Beyazıt, Çelebi Mehmet ve II. Murat tarafından inşa ettirilen ve yine cami, medrese, han ve imaret gibi yapıları kapsayan diğer selâtin külliyesi, Bursa'nın doğu-batı yönündeki gelişim akslarını saptamış, Çekirge, Yıldırım, Yeşil ve Muradiye mahalleri konut alanları olarak bu külliyelerin etrafında gelişmiştir (Abacı 2007: 166)³.

Osmanlı padişahları tarafından yaptırılan külliyelerin iki önemli özelliği göz önünde bulundurulduğunda, kentin mekân kurgusundaki konumlarının maksatlı bir tercihin sonucu olduğu görülecektir. Bu yapı komplekslerinin birincisi özelliği, yeşillikler ve konut yığınları arasına serpiştirilmiş cami kubbelerinden oluşan kentin silüetine (bkz. Resim 7) hâkim olmalarını sağlayacak kadar yüksek bir noktaya inşa edilmiş olmalarıdır. Örneğin, I. Murat Külliyesi Çekirge semtinin sarp yamaçları üzerindedir. II. Murat Külliyesi ise traverten terasının batısına, sarp kuzey kısma yerleşmiştir. Aynı şekilde, Çelebi Mehmet ve Yıldırım Beyazıt tarafından yaptırılan külliye 180. m eşyükselti eğrisinin geçtiği iki ayrı tepede konumlanmıştır (Ergenç 2006: 22). Selatin külliyelerinin İkinci özelliği ise, lokasyon mevkilerinin kentin sınırlarını belirlemiş olmasıdır. Nitekim Orhan Gazi'nin Hisar'daki kent yaşamını o zaman için ıssız bir bölgeye taşımak üzere verdiği karardan çok daha radikal olanını oğlu I. Murad ortaya koymuş ve Hüdavendigar Külliyesini kentin oldukça uzağına inşa ettirmiştir. Kentin batı sınırı böylece saptandıktan sonra, doğu sınırı Yıldırım Beyazıt Külliyesi ile belirlenmiştir. Çelebi Mehmet ve II. Murat külliyesi ise kent dokusunun merkezde daha da yoğunlaşmasını sağlamıştır (Hızlı 2001: 45). Bursa Osmanlı payitahtı olma özelliğini kaybettikten sonra da Osmanlı padişahlarının kente ilgisi devam etmiştir. II. Bayezid

bir itina gösterdiğini kanıtlayan bu veriler, aynı zamanda külliye birimlerinin kentin ihtiyacına göre belirli bir denge gözetilerek oluşturulduğunu da işaret etmektedir (Ayrıntılı bilgi için bkz. Keleş 2001)

³ İlk beş Osmanlı Padişahı tarafından Bursa'da yaptırılan imaretler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Hızlı 2001.

döneminden 16. yüzyıl sonlarına kadar kentin ekonomik etkinliğine koşut olarak yeni mahallerin gelişimi devam etmiştir (Ergenç 2006: 18). Böylece ortaya çıkan kent kompozisyonunun kentin ekonomik işlevlerini yerine getirmesini sağlayan donanımlı bir çarşı sisteminde odaklandığını, bu yapının yüzyıllarca devam ettiğini, hatta ana hatları bozulmadan 20. yüzyıla taşındığını belirtmek gerekir. Bursa'da ortaya çıkan kent kurgusunun ilk önce Edirne'ye, daha sonra Balkanların büyük kentlerine ve İstanbul'a örnek teşkil ettiğini de vurgulamak gerekir.



Resim 7: 18. Yüzyıl Başlarında Bursa (Tournefort 1717: 469)

Bursa kentinin mekânsal gelişiminde kentin idari işlevlerinden ziyade ekonomik işlevlerinin başat bir rol oynadığı açıktır. Nitekim bu işlevlerde ortaya çıkan her türlü değişim doğrudan doğruya kent mekânında da ifadesini bulacaktır. Bursa'nın ekonomik etkinliği büyük ölçüde coğrafi konumu ve Anadolu ticaret yollarındaki özel konumu sayesinde. 14. yüzyıl ortalarından itibaren açık bir biçimde, Orta Asya, İran, Arabistan ve Hindistan gelen malların Balkanlara ve kuzey ülkelerine dağıtıldığı önemli bir aktarma noktası, aynı zamanda iç ve dış pazarlar için ipeklilikli kumaşlar üreten ve ihraç eden bir tekstil merkezidir (İnalçık 2011: 134). Bursa'nın Doğu ile Batı'yı birleştiren bir dünya pazarı olmasını sağlayan iki önemli kervan yolu bu kentte karşılaşmaktaydı. İran'a giden doğu yolu, Bursa'dan başlayıp Amasya, Tokat, Erzincan ve Erzurum üzerinden Tebriz'e ulaşıyordu, ayrıca, İran ipeği Halep'ten başlayıp Kütahya, Afyonkarahisar, Akşehir, Konya ve Adana üzerinden ikinci bir yolla daha Bursa'ya taşınıyordu. Bursa Arap ülkeleriyle ticari ilişkilerini Antakya ile İskenderiye arasındaki deniz yolu vasıtasıyla da kurmaktaydı (Abacı 2005: 18; Bağbancı-Bağbancı 2010:

965). Bursa'nın da içinde bulunduğu kent şebekesi, Osmanlı ekonomik sisteminin en önemli odak noktalarından birini teşkil ediyordu. Bu şebeke İstanbul'u merkeze alan, Güneydoğu Balkanlarla Anadolu'nun kuzeybatısındaki bölgeyi içeren bir genişliktedir ve oldukça etkili ekonomik rollere sahipti. Nitekim dünyanın belki de en kesat bölgelerinden birinde konumlanan ve dar bir hinterlanda sahip olan İstanbul, yüzyıllarca Bursa'nın da bulunduğu bu bölge tarafından beslenmiştir (Tanyeli 1999a: 11). Bu koşullar altında Bursa, payitaht olma özelliğini önce Edirne'ye, daha sonra İstanbul'a kaptırmış olmasına rağmen, önemli bir ticari metropol olma özelliğini uzun bir dönem korumuştur. Öyle ki son derece donanımlı ve gelişkin bir örgütlenmeye sahip Bursa çarşıları sadece Osmanlı tüccarının değil, Tebrizlilerin, İspanyolların, Venediklilerin, Cenevizlilerin, Haleplilerin, hatta Ukraynalı ve Polonyalıların görülebileceği uluslararası bir ticari buluşma noktası olmuştur (Ortaylı 2008: 10-11).

Yüzyıllar boyunca baskın ekonomik işlevlerle karakterize olan Bursa kentinin merkezini elbette çarşı oluşturmuştur. Osmanlı çarşı kültürünü en iyi yansıtan örnekler arasında Bursa çarşısının özel bir yer tuttuğu bilinmektedir. Gerçekten de Osmanlı kent düzeninde çarşının konumunun nasıl belirlendiğini, değişik türdeki yapıların birbirini tamamlayarak nasıl bir kurgu yarattıklarını, ticari nitelik taşımayan diğer yapıların çarşı çevresinde nasıl bir yerleşme düzenine tabi olduğunu anlamak için Bursa çarşısı tipik model olarak ele alınabilir (Cezar 1985: 90). Nitekim Bursa çarşısı, Ulucami etrafından gelişmiş olmasından ötürü de 19. yüzyıl öncesindeki kent merkezi kurgusuna örnek teşkil etmektedir (bkz. Resim 8).



Resim 8: 19 Yüzyıl Başlarında Bursa Ulucami (HVS 1324: 2)

R. Dede tarafından, 1859 tarihli Suphi Bey haritası üzerinde hazırlanan harita kesitinde (bkz. Harita 2) görüleceği üzere, topografyaya uygun olarak doğu-batı yönünde gelişen Bursa çarşısının ilk nüvesi, daha önce de belirtildiği gibi, Osmanlıların ilk bedesteni

kurgunun ana öğeleridir ve bunların neredeyse tamamı 15. yüzyıl sonlarına kadar devam eden süreç içinde inşa edilmiştir. Öte yandan, 17. yüzyıl başlarından itibaren Bursa kentinin mekânsal yapı gelişmelerinde belirgin bir duraklama evresi başlamış gibi gözükmektedir. Bunun en önemli kanıtı olarak, 15. ve 16. yüzyıllarda yeni mahallelerin kurulmasıyla genişleyen kentsel yerleşim alanınının 17. yüzyılda ulaştığı sınırlarının, 19. yüzyıla kadar çok büyük bir değişiklik olmadan devam etmiş olması gösterilmektedir (Abacı 2005: 172). Nitekim R. Kaplanoğlu (2008: 73) da Alman seyyah Carlsten Niebuhr'ın 1767 tarihli haritası ile 1859 tarihli Suphi Bey haritasını karşılaştırarak yüzyıllık bir süreç içinde Bursa'nın kentsel alan genişliğinde çok büyük bir farkın olmadığı sonucuna varmıştır. Kentsel ekonomik işlevleri Bursa'nın fiziki gelişiminde asıl belirleyici faktör olduğuna göre, bu durağanlığın temel sebebinin yine ekonomik değişimlerde aramak gerekir. Öte yandan, sanayi öncesi dönemde kentlerin yükseliş ve düşüşlerinin siyasi iktidarların iniş-çıkışlarına koşut olarak gerçekleştiği de unutulmamalıdır. Nitekim aynı dönem Osmanlı devleti için de en azından ekonomik verilere göre pek de parlak olmayan bir çağın başladığına işaret etmektedir. 17. yüzyıldan itibaren Batılı devletlerin ekonomik güç yönünden büyümesi ve yeni büyük kapitalist ya da ön kapitalist güçlerin dünya sahnesine çıkması, Osmanlı kent sistemini altüst etmiş ve Bursa'nın da içinde bulunduğu pek çok kent için önemli değişikliklere yol açmıştır (Tanyeli 1999a: 16). Bu dönemden itibaren, Osmanlı devletinin kontrolündeki Güneydoğu Asya ve Hindistan'dan gelen transit ticaret yollarının Hint ve Atlantik okyanuslarına kaydığı, bunun ise Osmanlı kervan ticaretine büyük bir darbe oluşturduğu düşünülmektedir (Kaygalak 2008: 72). Bilhassa Bursa, Halep ve İskenderun bu değişimden etkilenmiş, diğer taraftan ilginç bir biçimde 16. yüzyılda bir köyden farkı olmayan İzmir kenti bir ticari merkez olarak yükselişe geçmiştir. Ayrıca, yine 17. yüzyıl içinde Felemenk ve İngilizlerin yalnızca Uzakdoğu ticaretini değil, İran ipek ticaretini de kontrol etmeye başladıkları, böylece Osmanlı devleti ve Bursa için hammadde ve gelir kaybının ortaya çıktığı tespit edilmiştir (Abacı 2005: 29-30).

17. yüzyılda Anadolu kentlerini etkileyen bir diğer önemli değişim ise Celali isyanlarıdır. Nitekim pek çok tarihçi, Celali isyanları ile kır nüfusunun dağıldığını, buna bağlı olarak kır-kent arasındaki alışverişin azaldığını ve yerel pazarlardaki ticaret hacminin düştüğünü yazmaktadır. Öte yandan aynı gelişmeler neticesinde kentlere akın eden kırsal nüfusun, kent içi üretim için dikkate değer bir artış yaratmış olabileceğini de göz önünde tutmak gerekir. (Kaygalak 2008: 70). Gerçekten de söz konusu devirde Bursa, Kayseri, Ankara ve Edirne gibi kentlerde belirgin bir nüfus yoğunluğu vardır⁴. Bursa'da kentsel yerleşim alanı genişlemese de konut alanlarında belirli bir yoğunlaşma ortaya çıkmış olmalıdır. Celali isyanlarının Bursa kentine kırsal kesimden gelen göçü arttırmak yanında

⁴ H. Gerber (1988), 17. yüzyılda Bursa nüfusunu, 1631'de 19.714, 1640'da 23.927, 1670'de 39.225 ve 1696'da 27.241 olarak tahmin etmektedir. Bu rakamlar son dönemdeki azalma dikkate alınmaz ise, Bursa'nın 17. yüzyıl içinde bir nüfus artışı yaşadığını göstermektedir.

doğrudan kent dokusuna yansıyan önemli bir sonucu daha vardır. III. Mehmed (1603-1617) döneminde Celâlilerin Bursa'ya saldırıları sırasında Bursa ayanları, padişah'tan ferman alarak kentin bir bölümü sur duvarıyla çevirmişlerdir. Evliya Çelebi'nin *Aşağı Kale* adıyla andığı bu sur, Hisar'ın doğusunda, kentin genişleme yönündedir. Tatarlar köprüsünden Şehreküstü'ye kadar uzanarak Yeşil ve Setbaşı gibi mahalleleri kapsayan bu bölge önemli hanların bulunduğu bir kesimdir (Kurşun-Kahraman-Dağlı 1999: 11; Çetin 1994: 20).

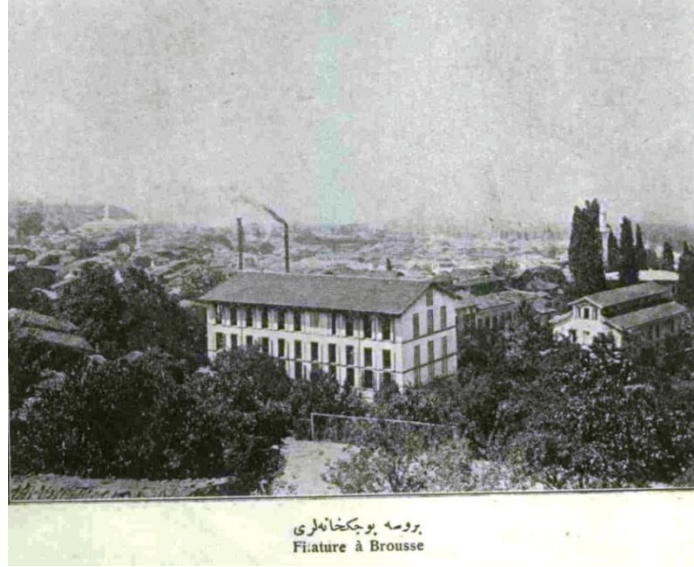
18. yüzyılda Bursa kentinin tarihsel gelişimi hakkında ortaya koyulan tespitlerin bir önceki dönemden çok daha olumlu olduğu söylenemez. Tam tersine, bu dönemde ortaya çıkan hammadde sıkıntısı, artan savaş giderleri, iltizam sisteminin yaygınlaşması, merkezi otoritenin eski gücünü kaybetmesi ve ayanların taşrayı kontrol altına almaları gibi hususlar genellikle Osmanlı kent ekonomisini ve mekânsal gelişimini olumsuz etkileyen faktörler olarak sıralanmaktadır (Abacı 2007: 171, Kaygalak 2008: 71). Bu görüşlere rağmen, çok daha derinlikli analizlere imkân tanıyacak yeni çalışmaların yapılması gerektiği de açıktır. Osmanlı tarihinin genellikle ihmal edilen bu dönemi, kentlerin tarihsel gelişimi söz konusu olduğunda çok daha karanlık bir devirdir. Buna karşın, 19. yüzyıldan itibaren hem dış hem de iç dinamiklerin etkisiyle, Osmanlı kentlerinde ortaya çıkan değişimlere dair araştırmalar oldukça çarpıcı sonuçlar ortaya koymaktadır.

Aşağıda ayrıntılı olarak ele alınacağı üzere, 19. yüzyıl ortalarından itibaren Osmanlı siyasi iktidarının merkezi otoriteyi yeniden tesis etmek maksadıyla gerçekleştirdiği idari, mali, hukuki, eğitsel hatta sosyal alanı ilgilendiren kapsamlı düzenlemeler, hiç kuşkusuz kentlerin mekânsal yapısına da dikkat çekici değişiklikler taşımıştır. Zira önceki bölümde tartışıldığı üzere, kent alanını yeniden biçimlendirmeye yönelik devlet müdahalelerinin arttığı ve kentsel alanı düzenlemenin "*bir modernite projesi*"⁵ olarak algılandığı bu dönemde, kentsel mekânın değişiminde Osmanlı iktidarının rolü elbette son derece önemlidir. Bunun yanında, özellikle ekonomik işlevleriyle öne çıkan yerleşimleri etkileyen dinamikler içinde dış kaynaklı olanların etkisinden de önemle bahsetmek gerekir. Bilindiği gibi, coğrafi keşiflerin yarattığı sonuçlar doğrultusunda Avrupa'nın kuzeybatısında oluşmaya başlayan ve 18. yüzyıldaki sanayi devrimi ile gelişen sermaye merkezli ekonomik ilişkiler ağı, 19. yüzyıl boyunca tüm dünyayı içine alacak biçimde genişlemiştir (Abacı 2007: 171). İktisat tarihi üzerine yetkin araştırmalar yapan pek çok tarihçi, Osmanlı devletinin Avrupa merkezli bu ekonomik sisteme bir çevre ülke olarak katıldığını, dolayısıyla emperyalist güçler arasındaki ekonomik rekabetten derinden etkilendiği sonucuna varmaktadır⁶. Osmanlı ekonomisinde pek çok sektörün Avrupa kaynaklı arz ve talebe göre şekillendiği bu süreç içinde, kapitalist dünya ekonomisinin temas

⁵ Bu ifade İ. Tekeli'den (1999) alınmıştır.

⁶ 19. yüzyılda büyüyen Avrupa ekonomisi karşısında çevreselleşme sürecinin tanımı ve türleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Pamuk 1994: 1-15.

noktaları olan pek çok Osmanlı kenti, tarımsal art alanlarıyla birlikte iç piyasadan ziyade Avrupa pazarlarına koşullanmışlardır. Nitekim Bursa da bu sistem içinde, bir ipek ipliği üreticisi olarak önem kazanmıştır. Bu dönemde Bursa'nın ilk modern sanayi kuruluşları olan buhar ve su gücüyle çalışan iplik çekim fabrikaları (filatür fabrikaları) kurulmaya başlanmıştır (bkz. Resim 9). Kentsel mekânda yeni yapı türlerinden biri olan bu fabrikalar, 1860'lara gelindiğinde kentin iki ayrı bölgesinde belirli bir yoğunluğa ulaşmış durumdadır. 1859 yılında Defter-i Hakani Nazırı Suphi Bey başkanlığında Erkân-ı Harbiye memurlarınca çizilen haritada işaretlendiği üzere, bu bölgelerden ilki Cilimboz deresi, ikincisi ise Gökdere'nin kıyılarıdır. Ayrıca Bursa ovasına çıkan kuzey uçta da birkaç fabrikaya rastlanmaktadır. Fabrikaların lokasyonunda dikkate alınan en temel husus su kaynağına yakınlıktır, bunun yanında söz konusu mahallelerin emek arzı sağlayacak nüfus yoğunluğunda ve özellikle olmasına da dikkat edilmiş olmalıdır. Nitekim bu fabrikalarda çalışan işçiler daha çok gayrimüslimler olduğundan, etrafında Rum mahallerinin yer aldığı Cilimboz deresi ile Ermenilerin yaşadığı Gökdere civarı bu sebeple seçilmiş olmalıdır (Kaygalak 2008:170-171; Erder 1976: 222-225)⁷.



Resim 9: Bursa'da Bir Filatür Fabrikası (Resimli Kitap, Cilt:2, Sayı 12/ Eylül 1909)

Osmanlı devletinin Bursa ipekçiliğini teşvik etmeye yönelik ilk girişimi, 1852 yılında Sultan Abdülmecid tarafından, masrafı hazine tarafından ödenerek Demirkapı mahallesinin aşağısında Çınarönü denilen mevkide inşa ettirilen Harir Fabrika-i Hümâyunu'dur (bkz. Resim 10). İkinci bir fabrika ise bir yıl sonra Namazgah'ta yaptırılmıştır (Abacı 2007: 172). Bursa'da faaliyet gösteren filatür fabrikaları çoğunlukla Bursalı gayrimüslimlere ve kentte

⁷ Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Erder 1976: 95-105.

faaliyet gösteren ve daha çok Lyon'lu Fransızlardan oluşan Avrupalılara aittir⁸. Diğer taraftan vurgulamak gerekir ki Bursa fabrikalarında üretim hammaddeden sanayi ürününün elde edilmesine varan bütünleşmiş bir süreci kapsamamaktadır. Daha açık bir deyişle, bu fabrikalarda üretilen mamul üründen ziyade hammadde, yani ipeğin kozadan çekilmesi suretiyle elde edilen ham ipektir. Nitekim Bursa, ipek ipliği yanında koza da ihraç etmekte, böylece başta Fransa olmak üzere Avrupa ipekli dokuma sanayii için hammadde sağlanmaktadır⁹.



Resim 10: Bursa Harir Fabrika-i Hümayunu (Bursa Belediyesi 2009: 24)

Bursa kentinin ihracat iskelesi birinci derecede Mudanya, ikinci derecede ise Gemlik'tir (HVS 1324: 277). Nitekim 19. yüzyılın Avrupa merkezli dünya ekonomik sisteminin en etkili aracı olan demiryolunun Bursa'yı Mudanya iskelesine bağlaması 1872-1873 tarihinde gerçekleşmiştir. Ne var ki 42 kilometrelik bu hat, 1892 yılına kadar atıl kalmış, ancak bu tarihten itibaren Nagelmakers şirketine verilen 99 yıllık imtiyazla onarılarak kullanıma açılmıştır Anadolu demiryolu ağı ile birleşmeyen Bursa-Mudanya demiryolu hattının en önemli işlevi öncelikli olarak Bursa ve çevresinde üretilen ham ipek ve yan ürünlerini Avrupa'ya, en çok da Fransa'nın Lyon ve Marsilya limanlarına aktarmak olmuştur (Abacı 2007: 179). Bursa-Mudanya demiryolu hattının, Bandırma-Balıkesir, Bandırma-Mihaliç, Balıkesir-Soma ve Mihaliç-Bursa arasında şubelerle genişletilmesi düşünülmüşse de bu gerçekleştirilememiştir (HVS 1324: 202).

19. yüzyıl ortalarından itibaren Bursa'nın kent dokusunda ortaya çıkan diğer değişiklikler, kent içi ulaşım araçlarının gereksinimlerini karşılayacak şekilde yolların

⁸ 1324 (1906-1907) yılı Hüdavendigar Salnamesi'ne göre, Bursa'daki fabrika sayısı 43'e ulaşmıştır, Bursa ipekçilik sanayisinde çalışan işçi sayısı ise 8300 civarındadır (HVS 1324: 278).

⁹ Hasan Taib Efendi tarafından 1323 (1905-1906) yılında yazılan "*Hatıra-Yahûd Mir'ât-ı Burusâ*" adlı eserde (s.10), Bursa'da yapılan ipek üretimi ve ihracatına dair verilen rakamlar şöyledir: Bursa'daki filatür fabrikalarının ihracat miktarı 1310 senesinde 158.614 kilo, 1311 senesinde 180.123 kilo, 1312 senesinde ise 222.243 kilodur. Bu yılların ortalaması alındığında Avrupa'ya ihraç olunan birinci sınıf makine ipeğinin miktarı 186.993 kilo civarındadır.

genişletilmesi, çıkmaz yolların kaldırılması, Bursa'ya yönelen göçlerle artan nüfusu barındırmak için yeni mahallelerin kurulması şeklinde özetlenebilir. Bu mahalleler Tanzimat döneminin getirdiği düzenli konut alanlarını içine alan, ızgara planının Bursa'da uygulama alanı bulduğunu göstermesi açısından dikkate değerdir. 1859 tarihli yıl Suphi Bey haritası ile bir Fransız şirketi tarafından 1880 yılında çizilen haritayı karşılaştıran R. Kaplanoğlu (2008: 74), Bursa'nın kent dokusunda 20-30 yıllık bu süreç zarfında önemli değişikliklerin olduğu sonucuna varmaktadır. Nitekim 1896 tarihli bir başka haritada (bkz. Harita 3); Bursa'ya Rumeli ve Kırım'dan gelen göçmenlerin yerleştirilmesi için oluşturulan ızgara planlı Rusçuk mahallesi az bir yerleşimle de olsa görülebilmekte, keza daha çok Ermenilerin yaşadığı Setbaşı'nda ilk kez bitişik nizam uygulamasının yapıldığı ve birbirini kesen dik açılı caddelerin açıldığı fark edilmektedir. Böylece cami ya da mescit odaklı olarak gelişen ve organik görünümlü bir yerleşim alanı olan mahalle, bu dönemde artık bir bütün olarak tasarlanmaya başlamış, böylece tüm kentsel alanı planlamaya yönelik imar uygulamaları için önemli bir tecrübe kazanılmıştır. Nitekim yine aynı dönemde, mahallerin çeşitliliği dini mensubiyet üzerinden değil, giderek gelire dayalı olarak tanımlanmaya başlamış ve bu ayrımda rol oynayan yeni yapılar ortaya çıkmıştır. Banka, otel, postane ve modern okullar gibi kentsel alanda daha önce görülmemeyen bu yeni yapılar, çoğunlukla kent merkezine yakın kesimde yerlerini alarak kentleşmede önemli bir yapısal değer olarak ortaya çıkmışlardır.

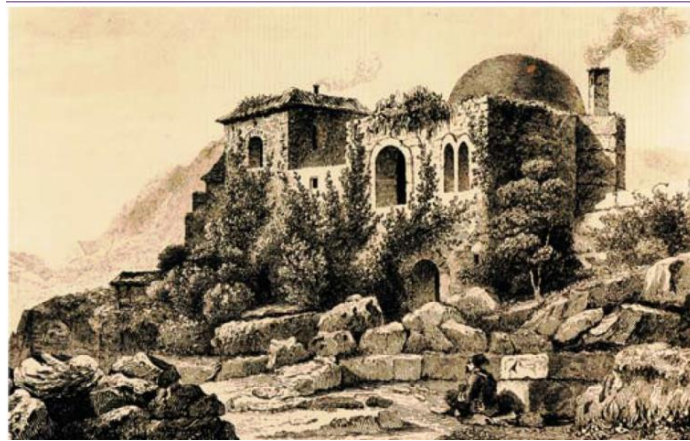


Harita 3: 1896 tarihli Bursa Haritasında Hisar ve Rusçuk Mahallesi (HVS 1313)

2.2 Bursa'nın Yönetici Merkezi ve Hükümet Konağı

1326 yılında Osmanlı hâkimiyetine giren Bursa kenti, en başından itibaren önemli yönetsel fonksiyonlara sahip olmuştur. 1402 yılına kadar, Osmanlı devletinin başkenti olan kentin yönetim kesimi, etrafı surlarla çevrili olan Hisar ya da İçkale'dir. Bütün Osmanlı

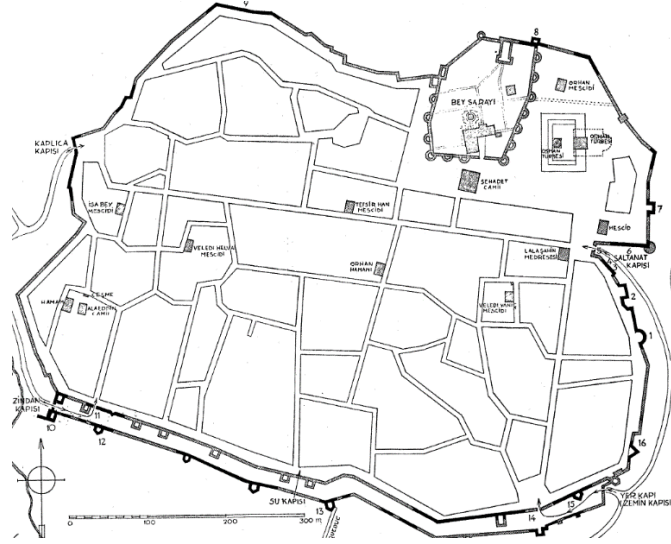
kentlerinde olduğu gibi, Bursa Hisarı devlete ait önemli kayıtların (mufassal ve icmal tahrir defterleri, cizye ve avarız defterleri suretleri vb.), devlet geliri olarak halktan toplanan paranın ve tüccarlara ait kıymetli mallarının saklandığı yerdir. Bunun yanında, taşradaki kapıkulu askerlerinin de hisarda yerleştikleri, ayrıca bu kesimde bir de zindan bulunduğu bilinmektedir (Ergenç 2006: 23). Aşağıdaki haritada görüleceği üzere (bkz. Harita 4), kale duvarları, onun üzerindeki sağlam ve ağır burçlarıyla kente egemen bir konumda olan Bursa Hisarı'nın en önemli yapısı Bey Sarayı'dır. Orhan Bey (1326-1362), kale içinde cami haline getirdiği bir Bizans kilisesinin yanında yer alan Tekfur Sarayı'nı, Bey Sarayı'na dönüştürmüş, böylece bu yapı Osmanlı Sultanlarının hem ikametgâhı, hem de devlet mülkünü yönettikleri merkez olmuştur (Abacı 2005: 14). Hisar içinde, Sultan I. Murad'ın 1365 yılında Bey Sarayı'nın karşısında inşa ettirdiği Sultan Camisi ise, Osmanlılardaki geleneksel saray ve ibadethane birlikteliğinin tipik bir örneğidir¹⁰. Diğer Osmanlı kentlerindeki hisar içi bölgelerde de aynı yapılanmaya rahatlıkla rastlanabilir¹¹. Keza Tanzimat döneminde inşa edilen hükümet konaklarının hemen yanında yer alan cami veya mescitler de aynı geleneğin devamı olarak düşünülmelidir. Osmanlı İmparatorluk payitahtının önce Edirne'ye, daha sonra İstanbul'a taşınmasıyla Bursa Hisarı idari açıdan işlevsel önemini tamamen yitirmiş değildir. 15. yüzyıl başlarından itibaren Bursa'nın idaresinde söz sahibi olanlar, beylerbeyi tarafından kente gönderilenler Hisar içinde oturmuşlardır. Keza Ö. Ergenç (2006: 27), Bursa kadı sicillerine dayanarak, Bey Sarayı'ndaki düzenin bu dönemde de bozulmadığını, bir yönetim yapısı olarak en azından 16. yüzyılın sonlarına kadar fonksiyonunu sürdürdüğünü belirtmektedir. 1857 yılında Bursa'ya gönderilen Suphi Bey'in çalışmaları sırasında Bey Sarayı'nın bazı kesimleri ve dış duvarları halen ayakta (bkz. Resim 11).



Resim 11: Bursa Bey Sarayı'nın Kalıntıları (Anonim 2013a: 5)

¹⁰ Sultan'ın 1389'da Kosova'da şehit olmasından sonra *Şehadet Camii* adını aldığı çeşitli kaynaklarda ifade edilen bu yapı, 1855 depreminde hasar görmüştür. 1890 yılında büyük bir onarımdan geçen caminin bugünkü hali, aslının üçte iki oranında küçültülmüş halidir. (Camiinin onarımı için bkz. B.O.A. Bâb-ı Âlî Evrak Odası, 1265/94833, 28 Ramazan 1316 / 9 Şubat 1899.

¹¹ Anadolu kentlerindeki İç kale cami ve mescitleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Boran 2001.



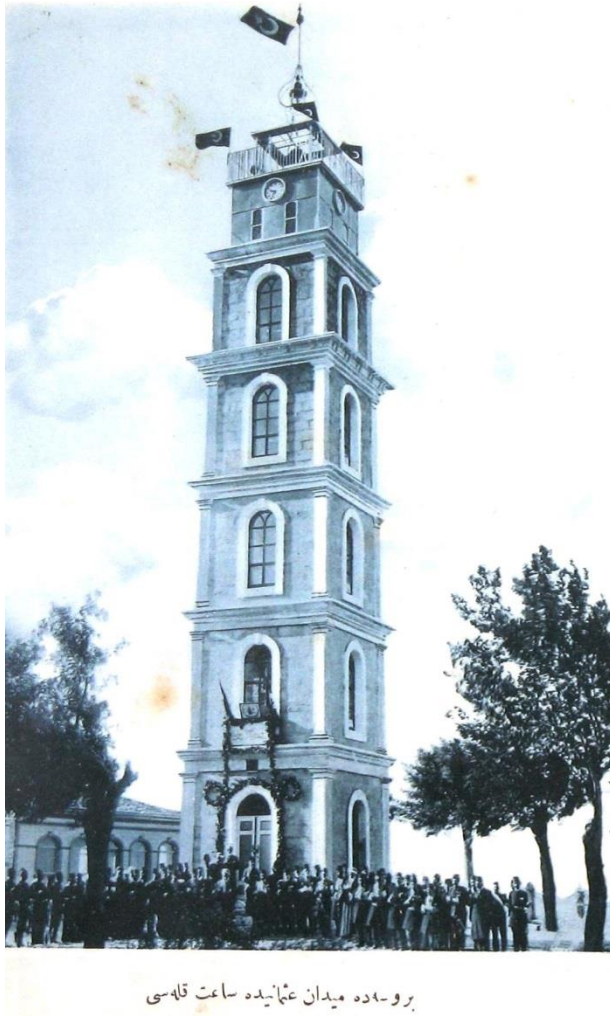
Harita 4: Bursa Hisarî (Gabriel 1958)

Bursa Hisarî'nin kentsel yerleşme içindeki bir diğer önemi, hemen Bey Sarayı'nın yanında yer alan Osman ve Orhan Gazi türbelerinin sembolik değeriyle bağlantılıdır¹². 1863 yılında türbelerin yeniden inşasıyla beraber, bu mevki *Meydan-ı Osmanî* adıyla çevre arsalar istimlak edilerek geniş bir kamusal alan haline getirilmiştir (bkz. Harita 5)¹³. Bunun yanında, döneme özgü kentsel modernleşmenin simge yapılarından olan Bursa saat kulesi, 1861-1867 yılları arasında artık anıtsallık kazanmış olan bu türbelerin bulunduğu meydana inşa edilmiştir. Bugün mevcut olmayan bu ilk saat kulesinin, kare planlı ve dört katlı olarak inşa edildiği, kulenin üçüncü katında kente bakan tarafta yuvarlak kadranlı bir saat olduğu kaydedilmektedir. Günümüzde yine aynı mevkide görülen saat kulesi ise, Vali Reşit Mümtaz Paşa zamanında yapılmış, 1905 yılında II. Abdülhamid'in cülûs yıldönümünde açılışı gerçekleştirilmiştir. Aşağıdaki resimde (bkz. Resim 12) görüldüğü üzere, 33. metre yüksekliği ile bütün kente hâkim bir konumdaki saat kulesi aynı zamanda bir yangın gözetleme kulesi olarak kullanılmıştır (Acun 2011: 28). Kare planlı olarak, gövdesi kesme taştan inşa edilen Bursa Saat Kulesi'nin altıncı katının her cephesinde ağırlıklı sistemle çalışan 90 cm. çapında yuvarlak saatler yer almakta, yangın gözetlemek amacıyla kullanılan yedinci katın çevresinde ise bir balkon bulunmaktadır (Dostoğlu-Oral 1999: 226).

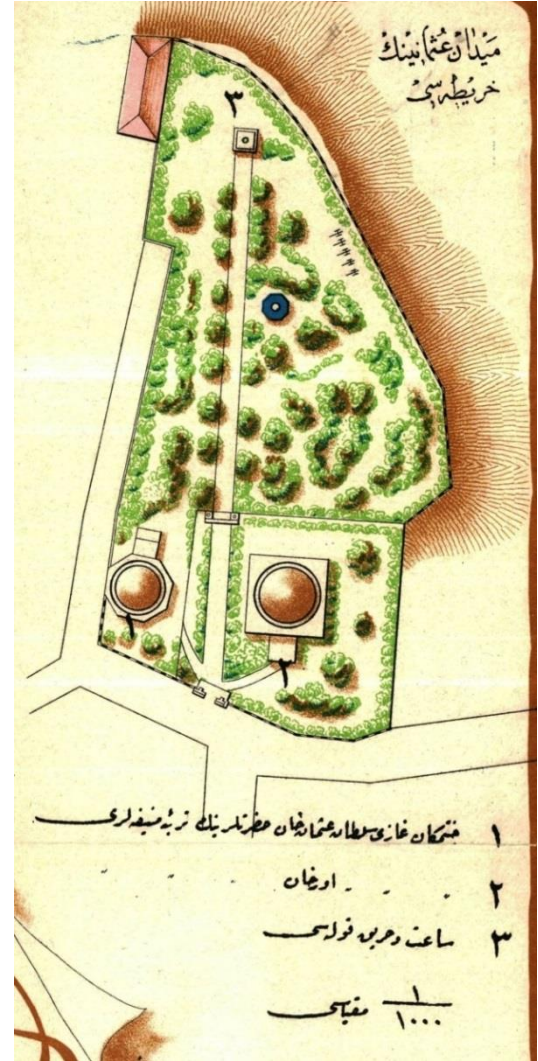
¹² Orhan Gazi Osman Gazi'nin vasiyeti doğrultusunda Bizans dönemine tarihlenen Saint Elias Manastırı kalıntısı üzerinde bir türbe yaptırmış, kendisi de ölümünden sonra aynı manastırın bir başka binasına, babasına çok yakın olarak gömülmüştür. Osman Gazi türbesi ile Orhan Gazi türbesi 1855 depreminde yıkılmış, Günümüzdeki yapı 1863 yılında Sultan Abdülaziz döneminde eski temellerinin üzerine, eski planına sadık kalarak tekrar inşa edilen yapıdır (Demirhan 2013: 18-22).

¹³ Meydan-ı Osmanî'nin düzenlenmesi için istimlak edilen arsalardan biri Bursa ileri gelenlerinden Azime Hanım'a ait bir hane arsasıdır. Bkz. B.O.A., Şûrâ-yı Devlet, 1534/23, 17 Recep 1302 / 2 Mayıs 1885.

Dönemin önemli tören ve buluşma alanlarından biri haline gelecek olan Meydan-i Osmani'deki diğer yapılar ise, eğitim reformlarının önemli bir ürünü olan Hamidiye Sanayi Mektebi, idari yenilenmeyi somutlaştıran Hamidiye Hastanesi ve Askeri Daire'dir¹⁴. Keza Bursa'da kadınlara mahsus hapishanenin 19. yüzyıl başlarından itibaren bu mevkide bulunduğu dair kayıtlar vardır¹⁵. Bu bakımdan hapishanenin kent hisarında bulunması yolundaki asırlık geleneğin bu dönemde de devam ettiği söylenebilir. Aşağıda ayrıntılarıyla görüleceği gibi, Osmanlı yenileşmesini temsil eden bu tür yapılar diğer kentlerde genellikle kent merkezinde konumlanmış olmasına karşın, Bursa'da Hisar'ın seçilmiş olması, büyük ölçüde Osman Gazi ve Orhan Gazi türbelerinin sembolik anlamıyla ve Hisar bölgesinin kentsel yerleşim içinde koruduğu geleneksel önemle ilgilidir.



Resim 12: Bursa Saat Kulesi (HVS 1325: 55)



Harita 5: Bursa, Meydan-i Osmani (HVS 1324)

¹⁴ Bursa Hisarı'ndaki Askeri Daire'nin resmi açılışı 1895 yılında gerçekleştirilmiştir. B.O.A., Yıldız Mütenevvi Maruzât Evrakı, 114/122, 17 Şaban 1312 / 13 Şubat 1895.

¹⁵ Hisar içindeki Bursa Nisa Hapishanesi hakkında bkz. B.O.A., Şûrâ-yı Devlet, 1534/23, 23 Şevval 1297 / 28 Eylül 1880.

1336-1402 yılları arasında Osmanlı devletinin payitahtı olan Bursa kenti, 15. yüzyıldan 19. yüzyıl ortalarına kadar Anadolu Eyaleti'ne bağlı Hüdavendigâr Sancağı'nın yönetim merkezi olarak bölgesel kent kademesinde yerini almıştır. Öte yandan bu dönem zarfında kentin idari etkinliğinden ziyade ekonomik işlevlerinin çok daha baskın olduğunu söylemek gerekir. 19. yüzyıla gelindiğinde ise, merkezi hükümeti güçlendirme ve tüm İmparatorlukta etkin kılma demek olan merkezîyetçilik ilkesi, özellikle Tanzimat döneminde Osmanlı devlet idaresi anlayışına hâkim olmuş ve bu doğrultuda taşra örgütlenmesi yeniden biçimlendirilerek mevcut kentsel hiyerarşi değiştirilmiştir. Siyasi erkin yavaş yavaş sivil bürokrasi içinde güçlendiği bu süreç içinde, yeni devlet dairelerinin, mahkemelerin ve idari meclislerin merkezlendiği kentlerin yönetim işlevleri güçlenmiş ve art bölgeleriyle ilişkileri değişmiştir. Nitekim 1841 yılında, Bursa kenti eyalet merkezi haline getirilmiş, bu tarihten sonra, önceden Kütahya'da oturan valiler Bursa kent merkezine taşınmışlardır (Darkot 1979: 809; Abdülkadir 2008: 196). 1857 yılında, Bursa yeniden sancak merkezliğine dönüştürülmüş olsa da 1867 yılından itibaren kentin taşra örgütlenmesindeki konumu tekrar yükseltilmiş, Bursa, Karesi (Balıkesir), Karahisar-ı Sahip (Afyonkarahisar) ve Kütahya Sancaklarını kapsayan oldukça geniş bir bölgenin idari merkezi olmuştur (Abacı 2005: 43). Daha önemlisi, 18 Şubat 1856 tarihinde ilan edilen İslahat Fermanı ile taşrada öngörülen reform uygulamaları için Bursa ve Edirne kentlerinin pilot bölge olarak seçilmiş olmasıdır. 1856 yılının Aralık ayında Meclis-i Vâlâ'da yapılan müzakereler sonucunda, Bursa'nın bütün Osmanlı mülkünde yapılacak ıslahatlar için bir "*usûl-ı cedîde numunesi*" olmasına, buradaki uygulamalardan sonuçları alındıktan sonra, aynı usulün Edirne'de takip edilmesine karar verilmiştir¹⁶. Hiç şüphesiz Tanzimat'ın taşra ıslahatlarına pilot bölge olarak Bursa ve Edirne'nin seçilmesi, bu kentlerin ilk başkentler olması kadar ve İmparatorluğun klasik döneminin, yani altın çağının eski görkemini güçlü birer simgesi olmalarından kaynaklanmaktadır. Bu karardan sonra, Bursa kentinde mülki ve mali yönetimde görev yapacak meclisler ve mahkemelerin kurulmasını tarafsız bir biçimde mütalaa etmek üzere, Sadaret Dairesi'nde bir komisyon oluşturulmuştur. Tanzimat reformlarının odağı olan Meclis-i Âli-i Tanzimat ve Meclis-i Vâlâ azaları arasından seçilen komisyon üyeleri içinde, birkaç yıl sonra Bursa'da önce Anadolu Sağ Kol Müfettişi, daha sonra Bursa Valisi olarak görev yapan ve kentteki büyük değişimlerin öncüsü olan Ahmet Vefik Paşa da bulunmaktadır¹⁷.

¹⁶ "... *kaffe-i memâlike tamîm sûretiyle lâzım gelen şeylerin iktizâsına bakılmak üzere nizâmâtın sùver-i icrâiyyesi için bir numûne gösterilmesi münâsib olacağına ve Bursa devlet-i âliyye-i Osmanînin ibtidâ payitahtı olmuş mevâki-i mesûdeden bulunması cihetiyle iş bu usûl-ı cedîde numûnesine teyemmünen oradan bidâen mübâşeret olunarak elviye-i mülhakâsından maada nefis-i Bursa ile havî olduğu sekiz on kadar kazaya mutahassır tutulduğu halde az vakit zarfında asâr-ı filliyesi müşâhade olunacağına...*" B.O.A., İrade Meclis-i Mahsûs, 8/350, 16 Rebiyülahir 1273 / 14 Aralık 1856.

¹⁷ Söz konusu komisyonu, Meclis-i Âli-i Tanzimat azasından Sami Paşa, Meclis-i Vâlâ azasından Mümtaz Efendi, Suphi Bey ve Ahmed Vefik Bey oluşturmaktaydı. Ayrıca komisyona Maliye Nazırı

Tanzimat modernitesi ve Osmanlılık idealine uygun bir yeniden inşa için Bursa'nın en uygun uygulama alanı olduğuna şüphe yoktur. Zira Bursa, gerek ilk payitaht olarak taşıdığı değer bakımından gerekse tümüyle Osmanlı şehircilik anlayışına göre gelişmiş bir kent yerleşimi olduğundan istisnai bir öneme sahiptir. Öte yandan, Osmanlı siyasi iktidarı öncelikle, bir süredir eski etkinliğini kaybettiği bu kenti en ince ayrıntılarına kadar adeta yeniden tanımak zorundadır. Zira kenti kontrolü altına alarak, yeniden biçimlendirebilmesi her şeyden önce buna bağlıdır. Bu amaçla, 1857 yılında Mühendishâne-i Hümâyûn ve Erkân-ı Harbiye Mektebi hocalarından ve bilgili askerlerden oluşan bir heyet Bursa'ya gönderilmiştir. O esnada miralay ve kaymakam rütbelerini taşıyan, ancak daha sonra Osmanlı ordusunda en yüksek mertebelere kadar ulaşan Gazi Osman Paşa, Ali Saib Paşa, Macarlı Mehmed Ali Paşa ve Tevfik Paşa bu heyetin önde gelen üyeleridir (Abdülkadir 2008: 199). Heyet Defter-i Hakani Nazırı Suphi Bey'in başkanlığında çalışmış, 1/1600 ölçeğinde ve 2.5x1.5 m. boyutlarında oldukça ayrıntılı bir kent haritası hazırlamıştır. Harita 1859 yılının Mayıs ayında tamamlanmış, Mühendishâne-i Âmire'de basılarak çoğaltılmıştır¹⁸. Haritada görüldüğü üzere kentin morfolojisi, organik bir sokak örüntüsü ve irili ufaklı parsellerden oluşan mülkiyet dokusunun hâkim olduğu, az yoğun, kısmen ayrık, kısmen bitişik nizam bahçeli yapılardan oluşan gevşek bir yapılanma içindedir (Polat 2013: 152). 1858-1859 yıllarında hazırlanan bu harita, Osmanlı devletinin ilk kadastro haritası olarak nitelendirilmektedir. Gerçekten de hükümetin bu haritayı 1855 depremi sonrasında Bursa'nın yeniden inşası yanında, kentin yeniden kadastrolanması maksadıyla yaptırmış olması ihtimali hayli yüksektir. Zira harita üzerinde cami, hamam, kilise, havra, medrese, han türbe gibi kamu binaları, ticari yapılar ve fabrikalar adlarıyla gösterilmiş, bu yapılar dışındaki büyük olasılıkla konut olan binalara tek tek numara verilmiş, bağ ve bahçeler sahiplerinin isimleriyle kaydedilmiştir. Dolayısıyla bu haritanın düzenli bir tapu sicili çıkarılmasına yönelik bir mülk sayımına dayanak olmak üzere hazırlandığı sonucu çıkmaktadır (Kaygalak 2008:170-171). Kısacası Bursa, kentsel alanın tanımlanarak kontrol edilebilmesi maksadıyla Avrupa'dan alınan teknik yöntemlerin ilk kez uygulandığı taşra kenti olmuştur. Suphi Bey ve ekibinin harita çalışmalarını tamamlamasının hemen ardından yine kentsel alanı en ince ayrıntısına kadar tanıyabilmek amacıyla, Bursa'da bir komisyon kurularak bina sayımı ve değer saptaması yapılmaya başlanmıştır. Yeni bina yapacakların bu komisyondan izin alması kuralı getirilmiş, böylece düzenli bir imar denetimi gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Bu komisyonun 1861 yılında hükümet merkezinde yeni bir vergi düzenlemesi yapmak maksadıyla kurulan Tahrir-i Emlak Nezareti'ne bağlı olarak çalıştığını da belirtmek gerekir (Tekeli 1999: 18).

tarafından bir kişinin tayin edilmesi öngörülmüş, keza gerek duyulduğu takdirde Tersane-i Amire ve Bâb-ı Seraskerî'den de birer kişinin görev yapması istenmişti. *B.O.A.*, İrade Meclis-i Mahsûs, 8/350, 16 Rebiyülahir 1273 / 14 Aralık 1856.

¹⁸ *B.O.A.*, İrade Dahiliye, 432/28579, 20 Şevval 1275 / 23 Mayıs 1859.

19. yüzyıl ortalarından itibaren, Bursa kentinin bölgesel idari bir merkez olarak statüsünde ve bu doğrultuda yönetsel işlevlerinde ortaya çıkan değışiklikler, eş zamanlı olarak kentin mekânsal yapısında da dikkate değer sonuçlar yaratmıştır. Hiç şüphesiz ki bunlar içinde en önemlisi, Bursa Hükümet Konağı ile onun etrafındaki diğer kamu yapılarıyla gelişen yeni bir yönetici merkezin ortaya çıkmasıdır. Suphi Bey haritasında¹⁹ kent merkezini oluşturan çarşı odağına çok yakın bir mevkide Paşa Kapısı adıyla anılan bir yapı kompleksi görülmektedir (bkz. Harita 6). Bu yapı topluluğunun ne zaman ortaya çıktığı tam olarak tespit edilememiş olsa da Paşa Kapısı'nın bakım ve onarımının en azından 1834 yılından itibaren devlet tarafından gerçekleştirildiği söylenebilir²⁰. Bursa Paşa Kapısı, Hüdavendigâr Sancağı ya da Vilayetini yöneten mülki amirin kapı halkıyla birlikte yaşadığı, ancak aynı zamanda yönetim işlerini de yürüttüğü yerdir. Keza arşiv belgelerinde bu yapının, kimi zaman *Vali Konağı* adıyla anılması bundan dolayıdır.²¹ Ayrıca Paşa Kapısı'nda, bir hapisane, üç bölük asker için küçük bir kışla, askeri depo bulunduğu, bina kompleksinin dört tarafının duvarla çevrili olduğuna dair kayıtlar mevcuttur²². Nitekim Abdülmecid'in 1844 yılında Bursa'ya yaptığı ziyaretten kısa bir süre sonra, Paşa Kapısı'ndaki kışla yeni kurulan Nizamiye Ordusu için dört bölük askeri alacak şekilde yeniden inşa edilmiştir. 63.814 kuruş harcanarak yapılan kışla binasına ayrıca bir çeşme ve mutfak ilave edilmiştir²³.

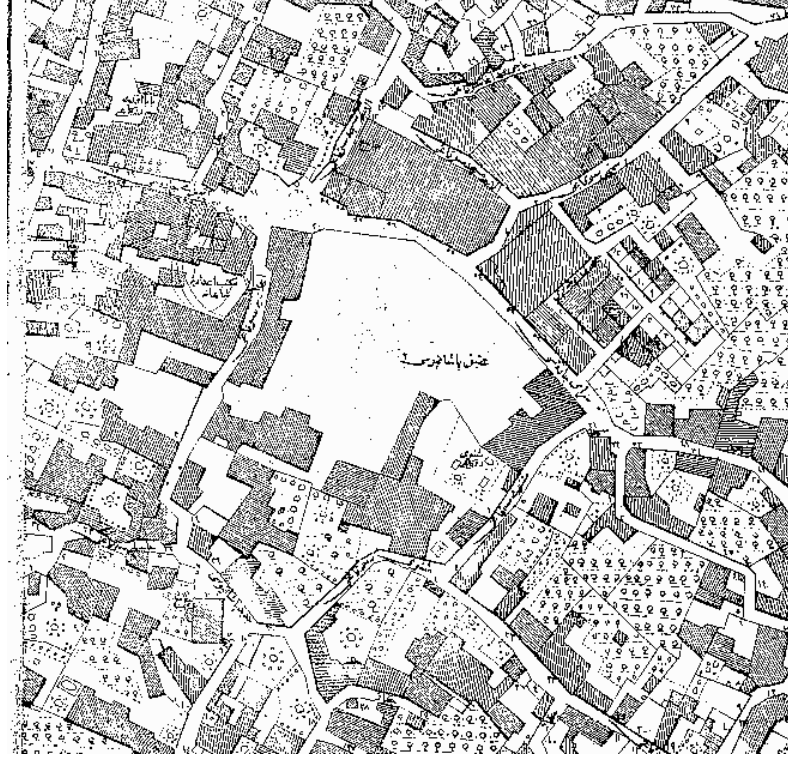
¹⁹ Bu haritanın nüshaları Bursa Yazma ve Eski Basma Eserler Kütüphanesi, Milli Kütüphane, Ankara Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi ve Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde bulunmaktadır. *B.O.A*, Haritalar, 569, 29 Zilhicce 1278 / 27 Haziran 1862.

²⁰ 1834 yılında çıkarılan padişah emriyle, Bursa Paşa Kapısındaki bazı odaların tamiri 8-10 bin guruş harcanarak gerçekleştirilmiştir. Bkz. *B.O.A.*, Hatt-ı Hümayûn, 592/29033/B, 09 Şevval 1249 / 19 Şubat 1834;

²¹ *B.O.A.*, Sadaret Âmedî Kalemi Defterleri, 27/6, 08 Safer 1267 / 13 Aralık 1850.

²² *B.O.A.*, Sadaret Mektûbi Mühimme Kalemi Evrakı, 167/9, 7 Rebiyülevvel 1276 / 4 Ekim 1857.

²³ *B.O.A.*, Cevdet Askeriye, 500/20904, 29 Zilkade 1261 / 29 Kasım 1845; Maliye Nezareti Masraf Defteri, 6316, 1260 / 1844-1845.



Harita 6: Bursa Paşa Kapısı (Suphi Bey Haritası 1857)



Harita 7: Bursa Hükümet Konağı (1880 Fransız Sigorta Haritası, Raif Kaplanoğlu Arşivi)

1855 yılının Ocak ayında meydana gelen büyük depremde²⁴ kentteki cami, mescit, han gibi birçok yapının yanı sıra, Bursa vali konağı da büyük zarar görmüş, hatta bütün yapı depremden sonra çıkan yangında mefruşatı ile birlikte tamamen yanmıştır²⁵. Bundan sonra yönetim dairelerinin bir kısmı eskiden Redif Miralaylarına ayrılmış olan, yedi-sekiz odalı Redif Dairesi'ne taşınmış, ayrıca *Yılani Mustafa Konağı* adıyla bilinen bir konak geçici olarak kiralanıp tefriş edilmiştir²⁶. Ancak bu çözüm, Bursa'da merkezlenen ve her geçen gün genişleyen mülki idarenin ihtiyacına cevap vermekten uzak kalmıştır. Nitekim 18 Ekim 1858 tarihinde Hüdavendigâr Eyaleti İdare Meclisi tarafından yazılan mazbatada, yerel idarenin bu derece dağınık bir biçimde çalışmasının yarattığı idari zorluklardan bahsedilerek, Bursa gibi büyük bir kent merkezinde, üstelik yapılacak ıslahatlar için numune olarak seçilmiş bir yerde hükümet merkezinin bu durumda bırakılmasının “*enzâr-ı nasda bercây-ı hayf ve esef*” (insanların nazarında üzüntü ve hayal kırıklığı yaratan) olduğu ifade edilmiştir²⁷. Bu mazbata üzerine, konu Meclis-i Vâlâ'da müzakere edilmiş ve çıkarılan padişah iradesini takiben, Eylül 1856 tarihinde eski Paşa Kapısı'nın bulunduğu mevkide, hükümet dairesi olarak kullanılmak üzere 29.000 kuruş harcanarak bir takım ahşap odalar yaptırılmıştır²⁸. Kısacası, Suphi Bey'in haritasında *Paşa Kapısı* olarak işaretlenen yapı kompleksi, 1855 yılındaki deprem ve yangından geriye kalan bazı devlet dairelerinden, askeri koğuşlar ile eski hapishaneden ibaret olmalıdır (bkz. Harita 6).

Bursa'da bütün yerel yönetim dairelerini bir araya toplayarak, giderek genişlemekte olan sivil bürokrasi için elverişli, daha önemlisi devletin ilk payitahtında şan ve kudretine yaraşır bir hükümet konağının inşa edilmesi, 1863 yılında Anadolu Sağ Kol Ciheti Müfettişi²⁹ göreviyle kente gelen Ahmed Vefik Paşa'nın girişimleri ile gerçekleşmiştir. Bursa'nın kentsel

²⁴ 1 Ocak 1855 tarihinde meydana gelen deprem, ilk bilgilere göre 300'e yakın insanın ölümüne neden olmuş, ayrıca kent merkezinde bulunan yüzden fazla cami ve mescit de depremden zarar görmüştür. Bursa'nın klasik kent dokusunun başlıca öğelerinden olan Eski-Yeni Han, Karacabey Hanı, Demir Hanı yıkılmış, Ulucami, İpek Hanı, Kapan Hanı gibi pek çok yapıda önemli hasarlar meydana gelmiştir (Abacı 2005: 82-83).

²⁵ B.O.A., Meclis-i Vâlâ Riyâseti Belgeleri, 348/59, 5 Cemaziyelevvel 1272 / 13 Ocak 1856. Sadâret Mektubî Kalemi Meclis-i Vâlâ, 78/51, 20 Cemaziyelahir 1271 / 27 Şubat 1856.

²⁶ B.O.A., Meclis-i Vâlâ Riyâseti Belgeleri, 577/10, 10 Rebiyülevvel 1275 / 18 Ekim 1858.

²⁷ B.O.A., Meclis-i Vâlâ Riyâseti Belgeleri, 580/77, 28 Cemaziyelevvel 1275 / 3 Ocak 1859.

²⁸ B.O.A., Sadâret Mektubî Kalemi Meclis-i Vâlâ, 81/55, 2 Muharrem 1273 / 2 Eylül 1856.

²⁹ Tanzimat Fermanı ile öngörülen yeniliklerin taşrada uygulanması söz konusu olduğunda Bâb-ı âli bir takım zorluklarla karşılaşmıştır. Bu zorlukları aşmak, ıslahatların uygulanmasını denetlemek ve daha ileri projeler ortaya koymak için üst düzey yetkilerle donatılan müfettişler görevlendirilmeye başlanmıştır. Bu uygulama çerçevesinde 1863 yılında, Ahmed Vefik Efendi, Ali Rıza Efendi, Subhi Bey ve Ahmed Cevdet Paşa gibi döneme damgasını vurmuş önemli devlet adamları fevkalade teftiş memuru olarak görevlendirilmişlerdir. Ahmed Vefik Efendi'nin görev sahası Hüdavendigâr, Kastamonu, Ankara, Sivas ve Konya eyaletleriydi. Anadolu ve Rumeli'nin vilayet ve sancaklarında incelemeler yapacak olan diğer müfettişler gibi onun da görevi, söz konusu bölgelerde yetersiz veya görevini kötüye kullanan yöneticileri değiştirmek, vergi adaletini sağlamak, halkın güvenliğini temin edecek tedbirler almak, ayrıca yol ve köprülerin yapılması, telgraf hatlarının döşenmesi, tarım ve sanayinin kalkınması gibi pek çok konuda projeler geliştirmektir. 1863 yılındaki müfettişlikler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tural 2007 ve Serbestoğlu 2013.

anlamda yeniden biçimlenmesinde büyük rolü olan Ahmed Vefik Paşa'nın kentteki ikinci görevi ise 1879-1882 yılları arasındaki valiliğidir. Avrupa'da eğitim görmüş seçkin bir devlet adamı olan Ahmed Vefik Paşa, 1860-1861 yıllarındaki Paris sefirliği görevi sırasında, Paris'teki yeni şehircilik uygulamaları yerinde görmüştür. III. Napoleon döneminin ünlü valisi Baron Eugene Haussmann tarafından düzenlenen ve standardize edilen Paris kenti, iki tarafında kafe ve mağazalar olan geniş bulvarlarıyla, burjuvazinin yaşam tarzına uygun yeni kamusal alanlarıyla, tren istasyonları, bakımlı ve temiz caddeleri, ön cepheleri yükseltilmiş görkemli yapıları, opera binaları, park ve bahçeleriyle Ahmed Vefik Paşa için Bursa'da uygulamak isteği şehircilik anlayışının temel referansı olmuştur (Abacı 2013: 57). Bunun yanında, Ahmed Vefik Paşa'nın, 1855 yılından sonra Osmanlı siyasi iktidarı tarafından da desteklenen Bursa'nın yeniden imarı çalışmaları için özellikle seçilmiş bir reformcu olduğu da söylenebilir. Bursa ile ilgisi daha 1856 yılında kentin taşra reformları için pilot bölge olarak seçilmesi üzerine kurulan komisyonda yer almasıyla başlamıştır. Tanzimat döneminin ideal şehircilik anlayışına uygun olarak, Batı tarzı şehircilik ve inşaat yöntemlerini Osmanlı zanaatı ve mimari anlayışıyla birleştiren Ahmed Vefik Paşa, geleneksel kent dokusunda köklü değişiklikler yaratabilecek kadar da cesur bir yöneticidir. Hakkındaki şikâyetlere rağmen, radikal kararlar alabilen bir yönetici olarak, cadde ve yol düzenlemeleriyle kentin ana arterlerini şekillendirmiş ve anıtsal mimaride yeni bir anlayışın öncüsü olmuştur³⁰.

Tanzimat'ın anıtsal kamu yapılarının büyük bölümü kente eski görkemini kazandırmak isteyen Ahmed Vefik Paşa'nın görev yaptığı dönemde, 1863 yılından sonra inşa edilmiştir (Saint-Laurent 1996). Bu yapılara öncü olan bina ise, Bursa Hükümet Konağı'dır. 1863 yılında Sadrazamlığa gönderdiği yazısında, Bursa'daki yerel hükümetin 1855 depreminden sonra hangi şartlar altında çalışmakta olduğunu ayrıntılarıyla anlatarak hükümet konağının inşasının gerekliliğini pratik gerekçelerle açıklamıştır. Ahmed Vefik Paşa'nın bildirdiğine göre; 1855 yılındaki deprem ve yangından sonra eski hükümet konağı terkedilerek çeşitli binalar kiralanmış, altı sene zarfında 150.000 kuruştan fazla bir masraf bina kirası olarak harcanmıştır. Buna rağmen bu yapılar da yetersiz kaldığından kente gelen mutasarrıflar ayrı haneler kiralamakta ve maaşları yetmediği için açıktan gelir aramaktadırlar. Yine hükümet konağında devlete ait kayıtları muhafaza edecek evrak mahzeni bulunmadığından, uzak bir

³⁰ Örneğin; bu şikâyetlerden biri, Bursa'da Rusya Konsolos Vekili olarak görev yapan Mösyö Falzurin'e aittir. Hüdavendigar Mutasarrıflığı'na yazdığı mektupta, Irgandı Köprüsü üzerindeki dükkanların depremden zarar görmesi nedeniyle Ahmed Vefik Paşa tarafından tamamen yıktırıldığını, Irgandı arastasında kendisine ait bir adet dükkan bulunduğunu, 350 kuruşluk bir tazminat ödenmezse dükkanını terk etmeyeceğini belirtmektedir (B.O.A., Meclis-i Vâlâ Riyâseti Belgeleri, 697/71, 13 Cemaziyevvel 1281 / 14 Ekim 1864). Meselenin nasıl çözümlenmiş olduğu kayıtlarda tespit edilemese de bu türden şikâyetlerin çokluğu Ahmed Vefik Paşa'nın Paris örneğini kararlı bir şekilde takip ettiğini göstermektedir. Keza Bursa'da yaşayan Amerikalı bir kadın Paşa'nın uygulamaları hakkında şunları söylemiştir; "*Padişahın müfettişi yeni caddeler açmak ve kenti güzelleştirmek uğruna canının istediği gibi istediği yerde evleri ve dükkanları yıkıyor*" (Polat 2013: 158).

ekmekçi dükkânındaki harap bir mağazada evraklar saklanmaktadır. Keza yerel mahkeme binası da diğer devlet daireleri gibi yanmış olduğu için, kadı naipleri kiraladıkları haneleri mahkeme olarak kullanmakta, ticaret mahkemesi yine ayrı bir kiralık binada çalışmakta, bu dağınıklık yüzünden kent halkı dahi bu mahkemelerin yerini tam olarak bilmemektedir. Ahmed Vefik Paşa son olarak, Bursa'daki bütün devlet dairelerini bir araya toplayacak bir hükümet konağının, çeşitli binalara verilmekte olan kiralardan üç senelik bedeliyle bile kolaylıkla yapılabileceğini belirtmiş, kentte bulunan birkaç mühendis ve kalfanın inşaatta çalışabileceğini, ayrıca inşaata kendisinin de nezaret edeceğini ifade ederek sözlerini bitirmiştir³¹.

Osmanlı taşrasındaki en erken tarihli kamu binalarından biri olan Bursa Hükümet Konağı, eski Paşa Kapısı'nın bulunduğu mevkie inşa edilmiştir (bkz. Harita 8). B. Saint-Laurent (1996: 91), bu arsanın eski bir Mevlevi tekkesine ait olduğunu belirtmişse de arşiv belgelerinde böyle bir kayda rastlanmamıştır. Döneme ait tüm haritalar incelendiğinde Bursa hükümet konağı hep aynı konumdadır (örn. bkz. Harita 6 ve 7). Bu mevkiin uzunca bir süredir kentin idari merkezi olması hükümet konağı inşası için seçilmesinin en önemli nedenidir. Ayrıca kentin baskın ekonomik işlevlerinin gerçekleştiği çarşıya yani kent merkezine yakınlığı da mutlaka göz önüne alınmış olmalıdır. Nitekim Osmanlı hükümeti uzun bir süre boyunca önce Paşa Kapısı, sonra hükümet konağı için kullandığı bu arsayı 1864 yılının Ocak ayında 60.000 kuruş karşılığında satın alarak mirî emlak arasına katmıştır³².



Resim 13: Bursa Hükümet Konağı

³¹ B.O.A., Meclis-i Vâlâ Riyâseti Belgeleri, 660/25, 13 Cemaziyelahir 1280 / 25 Kasım 1863.

³² B.O.A., Sadâret Mektubî Kalemî Mühimme Kalemî Belgeleri, 17 Şaban 1280 / 27 Ocak 1864.

Hüdavendigâr Vilayeti'ndeki tüm yönetsel ve hukuki faaliyetlerin merkezi olan Bursa hükümet konağı, dikdörtgen planlı ve üç katlı olarak tuğla ve taştan inşa edilmiş kâgir bir binadır (bkz. Resim 13). Yalancı mermerle kaplanan binanın dış cephesi, özellikle sonraki yıllarda vilayet ve kaza merkezlerinde inşa edilen çok daha görkemli ve büyük hacimli hükümet konaklarına kıyasla oldukça sadedir. Aşağıdaki resimlerde de görüldüğü üzere (bkz. Resim 14-16), Hüdavendigâr Vilayeti'ndeki diğer sancak ve kaza merkezlerindeki hükümet konakları bile padişah tuğraları ve Osmanlı'nın emperyal sembolleriyle donanmış olarak çok daha gösterişli yapılardır. Buna karşın, Bursa hükümet konağını önemli kılan asıl husus, Osmanlı taşrasında sadece idari işlere ayrılan ilk devlet dairesi olması ve bu bakımdan İmparatorlukta diğer idari merkezler için bir yapı örneği oluşturmasıdır. Tıpkı 1844 yılında inşa edilen Bâb-ı âli binasında olduğu gibi, Bursa idarecileri bu yapıyı aynı zamanda ikametgâh olarak değil, artık sadece yönetim ofisi olarak kullanacaklardır.

Bursa hükümet konağı, Batılı yapı modellerinden esinlenerek klasik üslupta inşa edilmiş olmasına rağmen, iç yerleşim planı (özellikle büyük bir avlunun çevresine dizilmiş odaların yer aldığı birinci katın planı) geleneksel Osmanlı konaklarında görülen plan kurgusuna uygun olarak tasarlanmıştır. Nitekim aynı anlayış, diğer kentlerdeki hükümet konaklarında da görülecektir. B. Saint-Laurent'in (1989: 111) verdiği bilgiye göre, hükümet konağının büyük bir arz odasının bulunduğu zemin katı ve birinci katı bölge kadılarına, ikinci katı ise eyalet valisinin makamına ayrılmıştır. 1875 tarihinden itibaren Hüdavendigâr Vilayeti Salnameleri üzerinden takip edildiğinde, yerel idare bürokrasisinin zaman içinde bir hayli genişlediği, Bursa Hükümet Konağı'ndaki daire ve memur sayısının belirgin bir biçimde arttığı anlaşılmaktadır. 1875 yılında, kentte başka bir idari bina olmadığına göre, büyük ihtimalle tamamı hükümet konağında çalışan 193 devlet görevlisi mevcuttur. Bunlar arasında en kalabalık kalem, 23 memurla Vilayet Meclis Kalemi, 22 memurla Vilayet Mektûbi Kalemi ve 16 memurla Evkaf Dairesi'dir. Bursa vilayet merkezinde görevli memur sayısı 1888 yılında 412'ye, 1893 yılında 491'e, 1901 yılında 688'e ve nihayet 1908 yılında 738'e çıkmıştır. 1908 yılındaki 738 kişilik memur kadrosu, elbette sadece hükümet konağı memurlarından oluşmamakta, devlet okulları, hastaneler, telgraf ve posta idaresi, askeri idare, belediye gibi dönemin diğer kamu kurumlarının kadrosunu da kapsamaktadır³³.

³³ 1908 tarihli Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi'nde (1324: 280), Bursa'daki devlet yapıları şöyle sıralanmıştır; "bir kasr- hümâyûn, bir daire-i hükümet, bir daire-i askeri, bir telgrafhâne, iki hastahâne ve bimârhane, 16 karakol, bir belediye dairesi, bir reji nezâreti dairesi, bir medrese-i muallimin, bir harir darü't-ta'limi, birer mekteb-i idâdi-i mülkiye ve askerî, bir inas mektebi rüşdîsi, bir sanayi mektebi, 54 ibtidâi mekteb".



Resim 14: Bursa-Söğüt Kazası Hükümet Konağı (HVS 1325: 449)



Resim 15: Bilecik Sancağı Hükümet Konağı (HVS 1325: 432)



Resim 16: Bursa-Yenişehir Kazası Hükümet Konağı (HVS 1325: 455)

2.3 Bursa Hükümet Konağı Odaklı Yeni Kamu Sitesi

Osmanlı devletinin Tanzimat'ın kentlere taşıdığı bu hızlı bürokratik kurumlaşmayı karşılayacak sayıda ve kapsamda kamu binasına sahip olduğunu veya gereken kentsel planlamayı ve yapı dönüşümlerini hızla gerçekleştirdiğini iddia etmek elbette mümkün değildir. Her şeyden önce dönemin mali bunalımları bunu imkânsız hale getirmekte, yapıların devlet prestijiyile ilişkilendirilen önemine karşın pek çok aksaklıklar yaşanmaktadır. Bunun yanında, planlama ve kentsel tasarım bakımından bütüncül bir yaklaşımın olmadığını, kentin ve kentlinin ihtiyaçlarının valiler tarafından düşünüldüğünü, hatta onların vizyonu doğrultusunda şekillendiğini de belirtmek gerekir (Polat 2013: 159). Dolayısıyla Bursa hükümet konağı merkezli kamu sitesi de en başta bütüncül olarak planlanmamış, aksine parçacıl şehircilik anlayışının bir parçası olarak ortaya çıkmıştır.

Bursa'daki yönetici merkezin en önemli yapı elemanları olan hükümet konağı ve hapishanenin yapılan tamirlere rağmen, zaman içinde ihtiyacı karşılamaz hale geldiği, hatta birçok kez yeniden inşası düşünüldüğü arşiv kayıtlarında görülmektedir¹. Bursa için önemli alt-yapı çalışmalarının yapıldığı Vali Reşit Mümtaz Paşa döneminde (1903-1906) devlet binalarıyla da ilgili geniş çaplı projeler geliştirilmiştir. 1903 yılında Bursa Hapishanesi² ve

¹ Örneğin; 1894 yılında hükümet konağının tamiri için 24.318 kuruş, 1897 yılında ise bu kez hapishanenin tamiri için 21.804 guruş harcanmıştır. Bkz. B.O.A., Bâb-ı Âli Evrak Odası, 678/50798, 12 Rebiyülevvel 1313 / 13 Eylül 1894 ve 1001/75011, 2 Rebirülahir 1315 / 31 Ağustos 1897.

² Bkz. B.O.A., Haritalar, 2138, 21 Cemaziyelahir 1321 / 14 Eylül 1903.

Jandarma Dairesi'nin³ yeniden inşası için planlar hazırlanmış, (bkz Plan 1-2). 1906 yılında ise, Bursa hükümet konağının, posta ve telgraf binasının, vilayet matbaasının yeni baştan yapılması için ayrıntılı keşifler yapılmıştır⁴. Buna rağmen yapılan hazırlıklar herhangi bir sonuç vermemiş olmalıdır ki 1908 yılında II. Meşrutiyet'in ilanından kısa bir süre sonra, hükümet konağının ve hapishanenin yetersizliği tekrar gündeme gelmiştir. Konuyla ilgili olarak Hüdavendigâr Vilayet İdare Meclisi tarafından yazılan mazbatada, yeni bir hükümet konağının inşası sadece pratik nedenlerden ötürü gerekli görülmemiş, bu yapının Bursa gibi pek çok seyyah ve ziyaretçinin uğradığı tarihi ve güzel bir kentte en önce göze batan devlet binası olduğuna dikkat çekilmiştir⁵. Ayrıca, devletle özdeşleşmiş olan bu yapının, Osmanlı iktidarının şanına yakışır bir surette ve mükemmellikte olması gerektiği ifade edilmiş, saygın ve yetenekli bir mimar tarafından dönemin mimari gelişmelerine uygun (*terâkkiyât-ı hazîrâ-i mimâriye muvafık*) olarak planlaması istenmiştir⁶. Keza 7 Kasım 1909 tarihinde Bursa valisinin Dâhiliye Nezareti'ne yazdığı mektupta da "*payitaht-ı evvel-i Osmaniyyân olan Bursa şehrinde bir an evvel devr-i mes'ûd-ı meşrutiyete lâyük bir hükümet konağının*" inşa edilmesi gerektiği ifade edilmektedir. Bütün bunlar kentteki kamusal otoriteyi temsil eden bu yapılara verilen değerlerin açık göstergeleridir. Ne var ki yapılan keşiflerde 38.000 ile 72.000 lira arasında büyük bir masrafa mal olacağı anlaşılan hükümet konağı ile hapishanenin inşası, mali kaynak yetersizliğinden dolayı mümkün olamamıştır. Yeni binaların finansmanı için halktan iane toplanması öngörülmüş ise de herhalde II. Meşrutiyet'in ilanı ile başlayan siyasi kaos ortamında bu da gerçekleştirilememiştir⁷. Bu sebeple, uzun bir süre yapılan tamirlerle yetinilen hükümet konağı 1914 yılına gelindiğinde terk edilmiş, Hamidiye Caddesi'ndeki Paşalar Konağı denilen ahşap binaya taşınmıştır. Bursa'nın en büyük ve en güzel yapılarından olan bu konak 1903-1906 yılları arasında valilik yapan Reşit Paşa döneminde yapılmış olmalıdır (Polat 2013: 168).

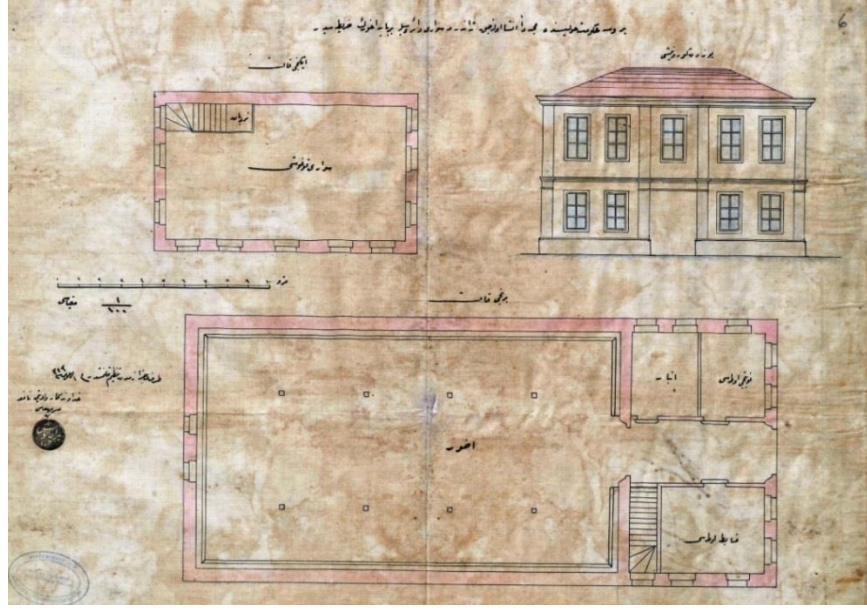
³ Bkz. B.O.A., Haritalar, 1300, 21 Cemaziyelahir 1321 / 14 Eylül 1903.

⁴ Bursa Nafia mühendislerinin hazırladığı 1906 tarihli keşif defterinde, hükümet konağı, postahane ve vilayet matbaası için 2.500.000 kuruşa ihtiyaç olduğu tespit edilmiştir. Bkz. B.O.A., Yıldız Perakende Evrakı Umum Vilayetler Tahrîrâtı, 78/61, 23 Muharrem 1324 / 19 Mart 1906.

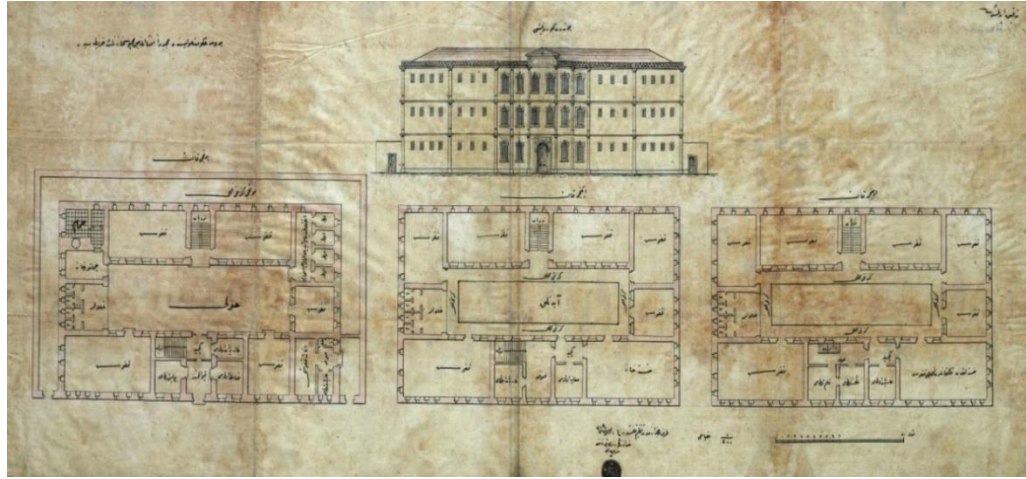
⁵ "... *letâfet-i mevki ve şehrin tarihiyyesi birçok seyyahin ve züvvâr-ı mütebere-i ecnebiyye celbine bâdi olan Bursa şehrinin umran ve intizâmına ba-husûs en evvel nazara çarpacak olan hükümet konağı gibi, mebâni-i emiriyenin şân-ı âli ve mevki'in şeref ve husûsiyeti ile münâsib bir sûreti mutazammın ve mükemmeliyette bulundurulmasına itinâ derece-i vücûbdan olduğundan ...*" B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektûbi Kalemi, 1285/11, 25 Recep 1326 / 23 Ağustos 1908.

⁶ B.O.A., Muhaberât-ı Umumiye İdaresi Belgeleri, 3-3/9, 23 Şevval 1327 / 7 Kasım 1909.

⁷ B.O.A., Mebânî-i Emîriye ve Hapishâneler Müdüriyeti Belgeleri, 150/6, 6 Receb 1332 / 31 Mayıs 1914



Plan 1: Bursa Jandarma Süvari Koğuşu (1903)



Plan 2: Bursa Hapishanesi İçin Hazırlanan Plan (1903)

Osmanlı taşrasındaki ilk örneklerden biri olan Bursa hükümet konağı, zaman içinde etrafına inşa edilen diğer yapılarla daha da gelişerek bir kamu sitesinin merkezi haline gelmiştir. 1863 yılında konağın inşasının onaylanmasından hemen sonra yerel yönetime ait evrakların korunması için bir de evrak mahzeninin yapılması kararlaştırılmıştır⁸. Evrak mahzeni yangına karşı korunaklı kâgir bir bina olacak, hemen yanında bir de bekçi kulübesi bulunacaktır. 1868 tarihli bir arşiv belgesine göre ise, daha önce Paşa Kapısı'nda mevcut olan hapishane ve depolar hükümet konağının inşasını takiben bakımdan geçirilerek kullanıma açılmıştır⁹. Keza 1887 yılında, bu tarihe kadar hükümet konağı içinde çalışmış

⁸ B.O.A., İrade Dahiliye 521/35498, 19 Şevval 1280 / 28 Mart 1864.

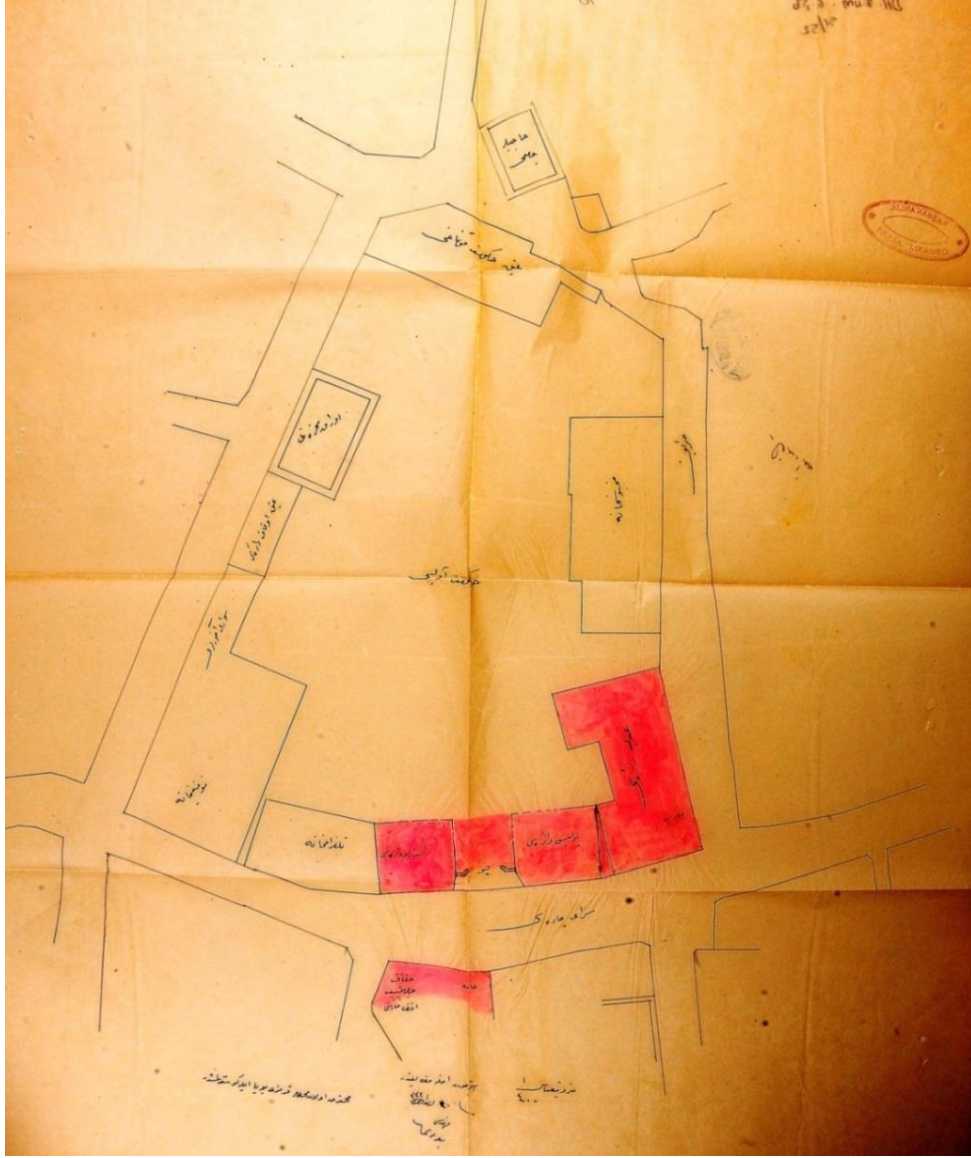
⁹ B.O.A., Meclis-i Vâlâ Riyâseti Belgeleri, 1054/40, 16 Şevval 1284 / 10 Şubat 1868.

olan, Şer'i Mahkeme, Nizamiye Mahkemesi ve buradaki adliye memurları için, hükümet konağının hemen yakınında bir Adliye Dairesi'nin inşasına karar verilmiş ve yapı inşaatı için 117.000 kuruş tahsis edilmiştir¹⁰. Ne var ki 1916 yılının Kasım ayında ortaya çıkan yangında büyük zarar gören bu bina günümüze ulaşmamıştır. Tanzimat'ın modernite projesini olanaklı kılmak için, yönetimin merkezileştirilerek yeniden yapılandırılmakta olması haberleşme ve ulaşım koşullarının da dönüştürülmesi gerektirmiştir. Nitekim merkeziyetçi yönetim idealinin en önemli teknik vasıtası olan telgrafın Bursa'ya ulaşması diğer taşra kentlerine kıyasla oldukça erken bir tarihte 1856 yılının Mart ayında gerçekleşmiştir. Kentte yeni bir telgrafhane binasının, yine hükümet konağı yakınına inşa edilmesi ise 1893 tarihinde gerçekleşmiştir¹¹. Böylece kentin yönetici merkezini oluşturan yapı parçaları büyük ölçüde tamamlanmış olmaktadır.

1916 yılının Kasım ayında Bursa'da ortaya çıkan yangında zarar gören devlet yapılarını göstermek amacıyla hazırlanan aşağıdaki haritada, kentteki yönetim merkezinin hangi yapılardan oluştuğunu açıkça görülmektedir. Bu tarihte altmış yıllık bir bina olan Bursa hükümet konağı, planda "*âtik hükümet konağı*" olarak işaretlenmiştir. Hükümet konağı ile aynı avluyu paylaşan diğer yapılar, sırasıyla hapisane, adliye dairesi, polis dairesi, jandarma dairesi, telgrafhane, tevkifhane, evkaf dairesi ve evrak mahzenidir. Bu döneme ait fotoğraflarda ve bu planda görüldüğü üzere, tıpkı daha önce Paşa Kapısı'nda olduğu gibi, hükümet konağı odaklı yönetici merkezin etrafı duvarlarla çevriliydi. Biri arkada hükümet konağına doğrudan girişi sağlayan, diğeri ise önde iki kapı mevcuttu (bkz. Harita 8).

¹⁰ B.O.A., Şûrây-ı Devlet, 2508/2, 14 Rebiyülahir 1305 / 30 Aralık 1887.

¹¹ B.O.A., Bâb-ı Âli Evrak Odası, 192/14346, 15 Şevval 1310 / 2 Mayıs 1893.



Harita 8: Bursa'daki Hükümet Konağı Odaklı Kamu Sitesi (1916)

Hükümet konağının bulunduğu mevkiide caddenin hemen karşısında Ahmed Vefik Paşa tarafından 1879 yılında yaptırılan ve Osmanlı taşrasındaki ilk tiyatro binalarından biri olan *Temaşâhâne* yer alıyordu. Binanın arsası Ahmed Vefik Paşa üzerine kayıtlı olup buradan elde edilecek gelirler ise Gureba hastahanesine tahsis edilmişti¹². 1882 yılına kadar¹³ faaliyetlerine devam eden Bursa tiyatrosunda haftada üç gün temsil veriliyor, bunlardan bazıları sadece kadın seyirciler için sergileniyordu. Vali olarak Ahmed Vefik Paşa'nın Molére'den tercüme ve adapte edilen tiyatro gösterilerinin provalarını bizzat takip ettiği, kent eşrafını gösterileri izlemeye teşvik ettiği, hatta memurlara bilet dağıttığı

¹² B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektûbi Kalemî, 348/11, 28 Şaban 1312 / 24 Şubat 1895.

¹³ Ahmed Vefik Paşa'nın valilikten azledildiği tarihten sonra Bursa tiyatrosu, Hamidiye Sanayi Mektebi'ne bağlı islahhane olarak kullanılmıştır (Polat 2003: 164).

belirtilmektedir. (Erder 1976: 263; Polat 2013: 171; Tansel 1964b: 258). Fransız tiyatrolarının plan kurgusuna göre inşa edilen yapıda, içinde 36 loca bulunan iki galeri, koltuk ve iskemlelerin sıralandığı bir orta mekân bulunuyordu. Beyaz cephesi bir sıra sütunun üstündeki üçgen alınlıkla son buluyor, dış dizaynıyla da Fransız taşra tiyatrolarını andırıyordu (Saint-Laurent 1996: 94). Bursa'nın kentsel kültüründe bir başka önemli gelişme ise, Müze-i Hümâyun'a bağlı bir şube olarak Mekteb-i İdâdi-i Mülkiye binasının içinde kurulan Bursa müzesidir (bkz. Resim 18)¹⁴. Müzenin açılışı, 1904 yılında II. Abdülhamid'in cülûs yıldönümünde resmi bir törenle gerçekleştirilmiştir¹⁵. Maksim caddesi üzerinde yer alan ve neredeyse Bursa Hükümet Meydanı kadar geniş bir alanı kaplayan (bkz. Harita 10) bu alan, Osmanlı üretim sektörlerinin gelişimi ve çeşitliliğini göstermek üzere 1 Eylül 1906 tarihinde düzenlenen I. Bursa Sergisi için de kullanılmıştır (bkz Resim 19)¹⁶



Resim 17: Bursa Müzesi (HVS 1324: 119)

¹⁴ B.O.A., Mektûbi Kalemî, 751/46, 6 Receb 1321 / 28 Eylül 1903

¹⁵ B.O.A., İrade Maarif, 10/1322/C-2, 15/ Cemaziyelahir 1322 / 27 Ağustos 1904

¹⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz Kaplanoğlu-Balkan 2009: 257-264 ve HVS 1325: 288-296.



Resim 18: Bursa Sergisinin Açılış Töreni (HVS 1325: 289)

Kentsel mekân üzerindeki değişimin göstergesi olan diğer devlet yapıları, Tanzimat'ın eğitim alanındaki reformlarının getirdiği askeri ve sivil okullardır. Bursa'daki ilk modern eğitim kurumu, 1845 yılında Paşa Kapısı'na çok yakın bir mevkide açılan Mekteb-i Fünûn-ı İdadî'dir (bugünkü ismiyle Işıklar Askeri Lisesi). Bu okul daha sonra İmparatorluğun büyüyen askeri gücünü vurgulayacak biçimde Namazgâh'ın yukarısında kente hâkim bir konumda tekrar inşa edilmiştir (bkz. Resim 20). Takip eden yıllarda rüştiye ve iptidai mekteblerin yanı sıra, Hamidiye Sanayi Mektebi (bugünkü ismiyle Tophane Endüstri Meslek Lisesi), Mekteb-i İdadî-i Mülki (bugünkü ismiyle Bursa Erkek Lisesi), Harir Darü't-Talimi (İpekçilik Okulu), Darü'l-Muallimin ve Darü'l-Muallimat gibi bir dizi okul daha inşa edilmiştir (Kaygalak 2008: 193; Dostoğlu-Oral 1999: 225). Görüldüğü üzere kentin geleneksel merkezindeki yenilikler siyasi iktidarın yapısının değiştiğini gösteren devlet yapılarıyla sınırlı kalmamış, kentlinin eğitimi geliştirmeye ve kentsel kültürün yönlendirilmesine hizmet eden, dolayısıyla kamusal yaşamda değişimin öncüleri olan okul, tiyatro, müze gibi tümüyle yeni kamusal yapılar da aynı süreç içinde ortaya çıkmıştır. Burada önemli olan hangi türden olursa olsun bu yapıların siyasi iradenin kentsel mekân üzerindeki iradesini ve müdahalesini yansıtmakta olmalarıdır.



Resim 19: Bursa Mekteb-i Fünûn-ı İdadî (Library of Congress Arşivi- Washington)

Ahmed Vefik Paşa'nın 1879-1882 yılları arasını kapsayan Bursa Valiliği döneminde kentsel dokuya kazandırılan diğer bir önemli yapı Bursa belediye binasıdır (bkz. Resim 21). 1867 yılında faaliyetlerine başlayan Bursa belediyesi, kendi binasına taşınana kadar hükümet konağı içinde faaliyet göstermiş olmalıdır. 1880 yılında Ahmed Vefik Paşa'nın Vali, Hüseyin Hüsnü Efendi'nin Belediye Reisi olduğu dönemde inşa edilen belediye binası, kentin eski merkezinde, İmparatorluğun 14. yüzyıla ait ilk anıtlarından Orhan Camii'nin doğusunda Hükümet Caddesi'nin kuzeyindedir. Yerel yönetimin simgesi olan Belediye Binasının lokasyonu adeta özellikle seçilmiş gibidir. Zira bu bina, Tanzimat ıslahatlarıyla yeniden biçimlenen vilayet idaresinin simgesi olan Hükümet Konağı'nı kentin eski görkemini temsil eden Ulucami'ye, yani geleneksel dini ve ticari bölgenin kalbine bağlamaktadır (Abacı 2013: 58). Bursa belediye binası, tıpkı hükümet konağı gibi, dikdörtgen planlı ve iki katlı olarak inşa edilmiş, plan kurgusunda yine Osmanlı konak yapısı veya yalıları temel alınmıştır. Mimarı bilinmemekle birlikte, çeşitli kaynaklarda mimar kalfasının Kütahyalı Şehbender olduğu belirtilmektedir. Kentteki Osmanlı prestijinin en önemli aktarıcılarında biri olan belediye binası, plan, inşaat yöntem ve malzemeleri açısından da tümüyle Osmanlı damgasını taşımaktadır. Tıpkı Ahmed Vefik Paşa'nın da yazar kadrosunda bulunduğu ilk Osmanlı mimarlık kitabı, *Usûl-i Mimari-i Osmani*¹⁷de önerildiği gibi, bu bina ile hem modern hem

¹⁷ 1873 yılında Avusturya'da düzenlenecek olan Viyana Dünya Sergisi için İstanbul'da hazırlanan *Usûl-i Mi'mâri-i Osmânî* adlı eser, Türkiye'deki mimarlık tarihi literatüründe önemli bir eşik olarak kabul edilmektedir. Kitap, İtalyan kökenli mimar P. Montani, Osmanlı tebaasından Ermeni Ressam Bogos Şaşıyan, Fransız sanatçı E. Maillard ve sergiyle ilgili bir başka kitap daha hazırlayan Marie de Launay'dan oluşan bir komisyon tarafından hazırlanmıştır. B. Saint-Laurent (1989. 217) bu sırada

Osmanlı karakteri taşıyan bir üslup yaratılmaya çalışılmıştır. Nitekim Vefik Paşa'nın bu kitapta yer alan "neo-Osmanlı" mimarisi kuramını oluşturduğu sırada Bursa'da bulunması da aynı yargıyı kuvvetle destekler (Saint-Laurent 1996: 96-97).



Resim 20: Bursa Belediye Dairesi (HVS 1324: 267)

Kiremit kaplı çatısı ve büyük saçaklarıyla, tuğladan yıldız ve servi motiflerinin süslediği ahşap kemerli pencereleriyle İstanbul'un barok dönemindeki 18. yüzyıl yapılarının özelliklerini taşımaktadır. Ampir üslubun hâkim olduğu belediye binası, neredeyse Ulucamii ile kıyaslanabilecek kadar görkemli bir yapıdır. Nitekim Avusturya ve Macaristan Veliâhtı Arşidük Rudolf ve Prens Stefan gibi Avrupa'dan Bursa'yı ziyaret için gelen önemli konuklara ikametgâh olarak tahsis edilmesi binanın görkeminden dolayı olmalıdır¹⁸. Keza, yine aynı nedenle belediye binası, padişahın tahta çıkış yıldönümleri veya doğum günü kutlamalarında saltanat ihtişamının sergilenmeye çalışıldığı günlerde gerçekleştirilen resmi törenlerin mekânı olmuştur¹⁹ (bkz. Resim 22-24). II. Meşrutiyet ilan edildiğinde ve takip eden yıllardaki Meşrutiyet Bayramlarında da hükümet konağı ve belediye binasının resmî kabullerinin verildiği, kent halkının, ileri gelenlerin ve yerel memurların toplandığı bir protokol alanı ve buluşma

Maarif Nazırı olan Ahmed Vefik Paşa'nın sergi komisyonu başkanı İbrahim Ethem Paşa'ya kitabın hazırlanmasında yardım ettiğini belirtmektedir. Bu eserde ilk kez mimarlık ve kültürel kimlik arasında sıkı bir bağ olduğu vurgulanmış, Osmanlı mimarlığı, İstanbul, Bursa ve Edirne'den seçilen cami, türbe ve çeşme gibi mimari eserlerle üzerinden tanımlanmıştır (ayrıntılı bilgi için bkz. Yazıcı 2003; Akyürek 2011: 61-64).

¹⁸ 1884 yılında gerçekleşen bu ziyaret için Belediye binası adeta yeniden donatılarak süslenmiştir (B.O.A., İrade Hariciye, 292/18426, 25 Cemaziyelahir 1301 / 23 Mart 1884).

¹⁹ 1921 yılında padişah VI. Mehmed Vahideddin'in doğum günü sebebiyle belediye binası önünde yapılan tebrik merâsimine vilayet erkanı, yerel idare memurları, ulema, eşraf ve yerel ileri gelenler katılmıştır için bkz. B.O.A., Dahiliye Nezâreti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti Belgeleri, 61/-1, 24 Receb 1339 / 3 Nisan 1921.

noktası olması önemlidir (Kaplanoğlu 2006: 145-147). Nitekim Hamidiye Sanayi Mektebi öğrencilerinden oluşan bando (bkz. Resim 25), hükümet konağı avlusunda haftada iki gün (Pazartesi ve Perşembe günleri) dönemin marşlarını çalar, dönemin yazarlarından Hasan Tâif Efendi'nin belirttiği gibi, “*Sultan Hamid'in şanının semaya yükselterek ne derece ilerlediklerini duyururlardı*” (Birgül 2012: 52). Dolayısıyla gerek belediye binası önünde gerekse hükümet konağı avlusunda, her fırsatta yapılan ya da resmi günlerde periyodik olarak tekrarlanan bu törenler ve buluşmalar Osmanlılık ideali pekiştirmek ve halka benimsetmek isteğinin ifadesiydi. Bundan başka, aşağıdaki haritada (bkz. Harita 9), “*jardin municipal*” adıyla işaretlendiği üzere, belediye binasının hemen yanında yer alan belediye bahçesinin, kamusal yaşamda önemli bir buluşma noktası olarak giderek eski mesire yerlerinin yerine geçecek olan ilk planlı parklara örnek teşkil ettiğini de belirtmek gerekir. Aşağıdaki resimde²⁰ görüldüğü üzere (bkz. Resim 21) Bursa belediye bahçesinde oldukça süslü bir kıraathane de inşa edilmiş ve peyzaj düzenlemesi emsallerinden çok daha özenli olarak gerçekleştirilmiştir.



*Resim 21: Bursa Belediye Bahçesi ve Belediye Kiraathanesi
(İstanbul Üniv., Nadir Eserler Kütüphanesi, No. 90854/0023)*

²⁰ B. Saint-Laurent (1996: 89), bu resimde sol tarafta görülen yapının Bursa tiyatrosunu olduğunu belirtmiştir. Ancak resim altındaki yazıda görüldüğü üzere, bu yapının belediye bahçesinde yer alan belediye kıraathanesi olduğu belirtilmiştir.



Resim 22: II. Abdülhamid'in 25. Cülûs Yıldönümünde Bursa Belediyesi'ndeki Tören (Özendes: 2000: 78).



Resim 23: 1901 yılında Bursa Belediye Binası'nda Avrupalı Hanedanın Ağır lanışı (Özendes: 2000: 85).



Resim 24: Bursa'da Meşrutiyet'in Kutlanması (Raif Kaplanoğlu Arşivi)



Resim 25: Bursa Hamidiye Sanayi Mektebi Bandosu (HVS 1325: 97)

Hükümet konağı odaklı olarak gelişen yeni kamu sitesinin kentsel ulaşım içinde önemli bir nirengi noktası olmasını sağlayan yol düzenlemeleri, 1863 yılından sonra Ahmed Vefik Paşa'nın müfettişlik döneminde başlamıştır. Ahmed Vefik Paşa 1863 tarihli Turuk ve Ebniye Nizamnamesi ile ortaya çıkan yasal çerçeveden destek alarak bu düzenlemeleri gerçekleştirmiş olmalıdır. Keza Paris'te iken yakından gözlemlendiği Haussmann tarzı şehircilik anlayışının da kendisine ilham verdiği daha önce belirtilmiştir. Günümüzde dahi Bursa'nın kentsel ulaşım ağındaki ana arterler bu düzenlemelerle ortaya çıkmış, böylece hükümet meydanının halk tarafından kullanımını kolaylaştırılmaya ve at arabalı ulaşım için uygun hale getirilmeye çalışılmıştır. Nitekim 1869'da Hüdavendigâr Gazetesi'nde Hükümet Konağı içinde çok güzel bir posta arabasının bulunduğu, Avrupalı tarzdaki bu arabanın Bursa-Gemlik arasında çalışacağı kaydedilmektedir (Polat 2013: 162).

Paşa Kapısı'nın bulunduğu mevkiide gelişen Bursa'nın yeni yönetici merkezi bulunduğu caddeye adını vermiş, Eski Saray Caddesi'nin ismi Hükümet Caddesi (şimdiki adıyla Atatürk Caddesi) olarak değiştirilmiştir (Tansel 1964a: 130). Bu cadde hükümet konağını belediye binasına, Ulucamii'ye ve Hisar'a bağlamakta, başka bir deyişle eski anıtlarla Tanzimat'ın yeni anıtlarını, yani geleneksel olanla modern olanı birleştirmektedir

(bkz. Harita 9). Hükümet meydanını ve geleneksel ticaret merkezini kuzeye, 1865 yılında yapımı tamamlanan Bursa-Mudanya yoluna²¹ bağlayan Gemlik Caddesi ise, yine aynı dönemin önemli yol düzenlemelerindedir. 1892 yılında Bursa-Mudanya demiryolu hattı açıldığında, Bursa istasyonu Gemlik caddesi üzerinden kent merkezine bağlanmıştır. 1859 tarihli Suphi Bey haritasıyla, 1907 tarihli aşağıdaki harita karşılaştırıldığında, yeni yönetici merkezin yol bağlantılarındaki köklü değişim açıkça fark edilebilir. 1907 haritasında görüldüğü üzere, Hükümet caddesi genişletilmiş, Gemlik caddesi yanında, Hisar'a daha yakın bir mevkiden kenti kuzey-güney yönünde düz bir çizgide birleştiren Mecidiye Caddesi (bkz. Resim 27) açılmıştır. Keza, 1905 yılında düzenlenen doğu-batı yönünde düz bir hatla uzanan Hamidiye Caddesi (şimdiki adıyla Cumhuriyet Caddesi, bkz. Resim 26) ise Gemlik ve Mecidiye caddelerini birbirine bağlayarak üçgen bir ada meydana getirmekte, bu adanın içinde ise, Hükümet Konağı ve meydanı, Belediye binası, Düyûn-ı Umûmiye binası, Bank-ı Osmani ve Ziraat Bankası şubeleri, Mülkiye Mektebi ve Müze, İnas Rüşdiyesi ve elbette kentin geleneksel ticaret merkezinin odağı olan Ulucami yer almaktadır (bkz. Harita 10). Görüldüğü üzere, Tanzimat'ın getirdiği ve çoğunluğu siyasi iktidarın göstergesi olan yapıların yarattığı çekim, kentsel ulaşımın ağında esaslı bir yönlendirici faktör olmuştur.



*Resim 26: Bursa Hamidiye Caddesi
(HVS 1325: 201)*



*Resim 27: Bursa Mecidiye Caddesi
(HVS 1325: 205)*

²¹ B.O.A., İrade Dahiliye 542/ 37728, 17 Cemaziyelahir 1282 / 7 Kasım 1865.



*Harita 9. 1880 tarihli Fransız Sigorta Haritasında Bursa Hükümet Caddesi
(Raif Kaplanoğlu Arşivi)*

Tanzimat'ın önemli devlet adamlarından olan, şehircilik ve kültür alanlarında modernite ve geleneği bir arada savunan Ahmed Vefik Paşa önderliğinde yaptırılan resmi binalar Bursa'daki kentliler için devletin vücut bulması demektir. Önceki dönemde Osmanlı padişahlarını kendi adlarıyla özdeşleşen külliye yapıları ile tanıyan ve algılayan Bursalılar, şimdiki resmi yapılar ile devleti doğrudan, şahıslaştırmaksızın yerel bürokrasi üzerinden algılamaktadır. Kentsel mekân ile siyasi erk arasındaki ilişkiyi yansıtan bu yapıların toplandığı hükümet meydanı aynı zamanda ismiyle de siyasi erki temsil etmekte, Saray Caddesi, Hükümet Konağı, Hükümet Caddesi gibi adların tercih edilmiş olması bunu doğrulamaktadır. Bu bakımdan kent içinde önemli bir kamusal merkez olan alanın Cumhuriyet döneminde de aynı mevkiide varlığını sürdürmüş olması önemlidir. Nitekim genç Cumhuriyet rejiminin kamusal otoritesini temsil eden ilk binaların aynı mevkiye inşa edilmiş olduğunu vurgulamak gerekir. 1926 yılında yapımı tamamlanan Vilayet Hükümet Konağı, Adliye ve Maliye binaları için aynı mevkiinin seçilmiş olması elbette bir tesadüf değildir. Keza bu dönemde Hükümet Caddesi'nin önce Gazi Paşa Caddesi, sonra Atatürk Caddesi ismini alması manidardır. 1931'de yapılan Atatürk Anıtı, bu alanın Cumhuriyet rejimi için sahip olduğu işlevsel önemi sembolik bir değere de dönüştürmüştür. Günümüzde dahi kentin en önemli merkezi durumundaki Heykelönü, kentsel imaj ve değer merkezlerinden biri olarak kabul edilmekte, siyasi, sosyal, kültürel içerikli buluşmalar için mekân olmakta, yer tarifinde bir işaret noktası olarak kullanılmaktadır.



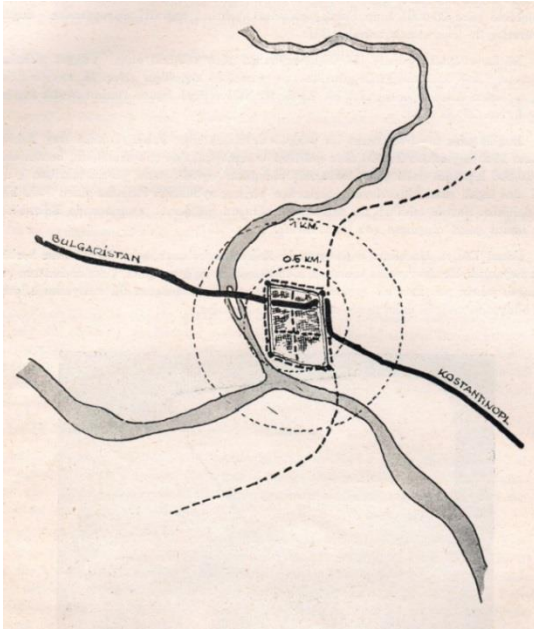
Harita 10: Bursa Hükümet Konağı ve Tanzimat Yapıları (HVS 1324)

(1.Meydân-i Osmani, 2. Daire-i Askeri, 3. Hamidiye Sanayi Mektebi, 4. Hamidiye Hastahanesi, 5. Ulucami, 6. Mülkiye Mektebi ve Müze Şubesi, 7. İnas Rüşdiyesi, 8. Hükümet Dairesi, 9. Belediye Dairesi, 10. Duyûn-ı Umûmiye, Bank-ı Osmani ve Ziraat Bankası, 11. Hamidiye Medrese-i Muallimi 12. Mekteb-i İdadi-i Askeri, 13. Harir Darü't-talimi, 14. Kasr-ı Hümayûn)

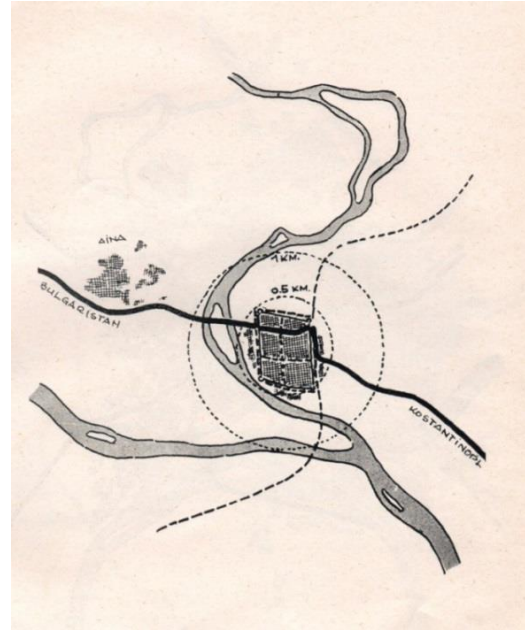
3. BÖLÜM: BALKANLARIN KÖPRÜSÜ EDİRNE

3.1 Edirne'nin Mekânsal Kurgusu ve Tarihi Kent Merkezi

İlkçağlarda *Orestias* veya *Uskuduma* adıyla bilinen Edirne'nin kentsel yerleşim çekirdeği, Roma İmparatoru Hadrianus (M.S. 117-138) zamanında ortaya çıkmış, bu dönemde yapılan *Castrum* (kare şeklinde, tek sıralı kalın taş yapılı savunma kalesi) ile Edirne bir kale-kent formunda gelişmiştir. Kent Tunca nehrinin Meriç ile birleşmeden önce çizdiği yarım daire şeklindeki bir yayın içinde kurulmuş, Edirne'yi kuzeyden, batı ve güney yönlerinden kuşatan bu yay, kente kolay savunulur bir nitelik kazandırmıştır (Darkot 1993: 3). Nitekim Roma ve Bizans dönemlerinde, vilayet ve piskoposluk merkezi olması yanında kentin en önemli işlevinin bir ordugâh-garnizon mevkii olması da bu sayededir (Onur 1990: 64; Kayıcı 2013: 19). Edirne bu özelliğini Bizans İmparatorluğu'nun güçlü olduğu dönemlerde korumuşsa da takip eden dönemde, Avrupa tarafında giderek küçülen bir bölge içinde ekonomik bir faaliyet merkezi olmaktan ziyade bir sınır bekçisi durumuna düşmüş, kuzeyden gelen halkların (Hunlar, Gotlar, Bulgarlar, Avarlar vd.) saldırılarına uğrayarak daha çok İstanbul'un korunmasına hizmet etmiştir (Darkot 1993: 5). Nitekim, kentin nüfusu Bizans döneminde belirgin bir artış gösterdiğinde dahi sur dışı yerleşim yok denecek kadar azdır. Kentsel yerleşim alanınının 2. yüzyıl sonlarında yaklaşık 50 hektar olduğu tahmin edilirken, 14. yüzyıl başlarında bu alanın ancak iki katına ulaştığı öngörülmektedir (bkz. Harita 11-12).



Harita 11: 2. Yüzyıl Sonlarında Edirne
(Özdeş 1951: 26)



Harita 12: 14. Yüzyıl Başlarında Edirne
(Özdeş 1951: 27)

İlk Türk gruplarıyla 14. yüzyıl başlarından itibaren karşılaşan Edirne kenti, 1361 yılında Osmanlı hâkimiyetine girmiştir¹. Hiç şüphesiz Edirne'nin alınışı, Balkan ve Avrupa tarihi için bir dönüm noktası olarak görülmemiştir. Kent bu tarihten itibaren Osmanlıların Rumeli fetihleri için askeri üs vazifesi görmüş, böylece İstanbul'un fethi de kolaylaşmıştır. Edirne'nin askeri faaliyetler için taşıdığı önem yanında siyasi ve idari bir merkez olarak da öne çıktığı bilinmektedir. Fetihden kısa bir süre sonra, payitahtın uca en yakın bölgede olması doğrultusundaki Osmanlı geleneğine uyularak Osmanlı devletinin payitahtı yapılmış ve bu özelliğini İstanbul'un fethedildiği 1453'e kadar korumuştur (Armağan 1998: 153). Elbette bu tarihten itibaren ilk ve ortaçağın kale surlarıyla çevrili Edirne'si son derece köklü bir mekânsal değişim içine girmiş, kentsel yerleşim alanı hızla genişleyerek, Osmanlı yaşam kültürünü yansıtan bir model kent haline dönüşmüştür.

Osmanlı fethi sırasında Edirne'nin yerleşim alanı hemen tamamıyla iki üç kilise ile beş on mahallenin yer aldığı kaleiçinden ibaret olup, bunun dışında sadece Tunca'nın karşı yakasında Mihal köprüsü ile kente bağlanan Aina varoşu bulunmaktadır (Emecen 1993: 55). Kaleiçi, kent surlarının kuşattığı dörtgen şekilli bir sahada, ızgara planlı sokaklardan oluşmakta, tümüyle bir Roma Castrum'u planına sahip olan kalenin dört köşesinde yuvarlak ve büyük burçlar bulunmaktadır. Nitekim 17. yüzyıl ortalarında kenti ziyaret eden Evliya Çelebi de kale çevresinin altı bin adım olduğunu, bağ ve bahçelerin bulunmadığı yoğun yerleşimli kaleiçinde taş kaldırımlı ve birbirini dik kesen 360 sokak saydığını belirtmiştir (Kahraman-Dağlı 1999: 239) (bkz. Harita 13).



Harita 13: Edirne Kaleiçi (Kuran 1996: 119)

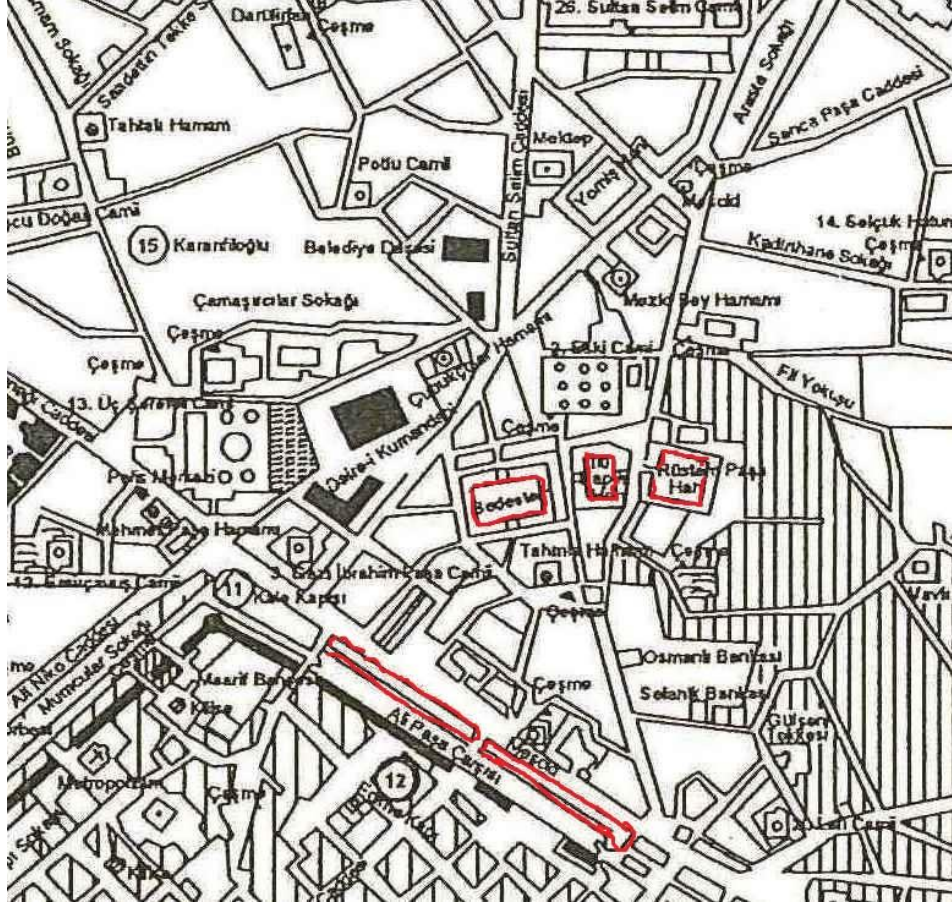
¹ Edirne'nin Osmanlılar tarafından ne zaman fethedildiği tarihçiler arasında tartışmalı bir konudur. Çeşitli kaynaklarda fetih yılı ile ilgili olarak, 1361, 1362, 1367, hatta 1371 gibi farklı tarihler verilirken, bu döneme ait kaynakları karşılaştırarak değerlendiren H. İnalçık, Edirne'nin I. Murat tarafından 1361 yılında fethedildiği sonucuna ulaşmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. İnalçık 1993.

A. Kuran (1996: 121), sur dışı bölgedeki en eski caminin 15. yüzyıla tarihlendiğine dikkat çekmekte ve Edirne'nin Osmanlı hâkimiyetine girmesinden sonra, yaklaşık yarım yüzyıl boyunca yerleşimin kaleiçi bölgesinde devam ettiği sonucuna ulaşmaktadır. Sur dışında kalan geniş alanlara kurulan yeni mahallelerin en önemlileri, kalenin güneyinde Tunca nehri boyunca yer alan *Debbağhane*, güneydoğuda Tunca-Meriç kavşağındaki *Kirişhane*, doğudaki *Kıyık*, kuzeydoğudaki *Muradiye* ve kuzeydeki *Saraçhane* semtleridir². Bahsi geçen bu semtlerde 1528'de 144 Müslüman, 19 Hristiyan ve 8 Yahudi mahallesi bulunmaktadır, mahalle sayısı 1609 yılında 147'ye çıkmış, 1636 yılında ise aynı sayı korunmuştur (Kayıcı 2013: 53). Tıpkı Bursa'da olduğu gibi, Edirne'de de sur dışında yeni mahallelerin oluşmasında, kentin sosyo-ekonomik gelişiminde ve bayındır bir kent haline gelmesinde rol oynayan temel faktör, birinci derecede Osmanlı padişahları ve devlet yöneticileri tarafından kurulan imaret veya külliye sitelerinin tetiklediği hızlı kentleşme sürecidir. 1399-1400 yıllarında tamamlanan I. Bayezid Külliyesi Edirne'nin ilk imaretidir. Sur içi kentin yaklaşık bir buçuk kilometre uzağında, Tunca nehrinin karşısında konumlanan yapı kompleksi, cami, aşevi ve hamamdan oluşmaktadır (Kuran 1996: 122). Takip eden dönemde, Orta İmaret, Yeni İmaret, Beylerbeyi İmaret, Darüssiyade İmaret, Muradiye İmaret gibi büyük siteler kurulmuş, ayrıca daha basit bir şekilde sadece mescid, zaviye, bazen han ve hamam gibi yapılarla Edirne'nin kentsel gelişimi yönlendirilmiştir³. Nitekim yine Evliya Çelebi'den öğrendiğimize göre, IV. Murat zamanında (1623-1640) yapılan bir sayıma göre, Edirne'de 14'ü selatin camii olmak üzere, çoğu vezir veya ayan tarafından yaptırılmış toplam 314 camii bulunmaktadır (Kahraman-Dağlı 1999: 251). Edirne'yi Osmanlı mimari eserleri bakımından zengin bir kent haline getiren anıtların hemen hepsi yukarıda adları sayılan sur dışı mahallerde yer almaktadır. (Darkot 1993: 7). Keza, inşa edildiği dönemden itibaren günümüzü de içine alan zaman zarfında kentin asıl çekim noktasını oluşturan, bugün dahi kente ulaşan tüm yolların kesişme noktası olan Selimiye camii bu semtlerin tam ortasına konumlanmıştır. Mimar Koca Sinan tarafından Edirne'nin ikinci yüksek tepesine inşa edilen bu anıtsal yapı, kent plan ve şemalarında tarihsel, mimari ve kentsel odak noktası olarak kabul edilmiş, Cumhuriyet döneminde dahi yapılan imar planlarının çoğunda ana yol ve caddeler bu camiiye göre çizilmiştir (Onur 1990: 66).

15. yüzyılın başlarından itibaren, Osmanlı Edirne'si hızlı bir şekilde kent surları dışında gelişmiş, kentin kadim merkezi olan çarşı ise, yine surun dış sınırında doğuya doğru inşa edilmiştir (Yerolimpos 1993: 132). Kaleiçi'ne büyük ve küçük kapılarla bağlı olan çarşıdaki en önemli ticari binalar Eski Camii, Bedesten ve Üç Şerefeli Camii'nin oluşturduğu alan içerisinde yer almıştır (bkz. Harita 14).

² Edirne sur dışındaki ilk yerleşim yerlerinin gelişimi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Emecen 1993.

³ Edirne'deki imaretler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kazancıgil 1991.



Harita 14: Edirne'nin Ticari Yapıları; Ali Paşa Çarşısı, Rüstem Paşa Hanı, Kapan Han ve Bedesten (1918, Cengiz Bulut Arşivi)

Kentin ticari işlevlerini yerine getirmesini sağlayan alt yapı, 15. yüzyıl başlarında Eski Camii ve bedestenin inşasıyla oluşmaya başlamış, 16. yüzyıl başlarında ise çarşı ve kale etrafında yoğunlaşan kentsel bir gelişim modelini (*concentric pattern*) temin edebilecek kadar donanımlı hale gelmiştir (Kuran 1996: 122). Bu tarihte kentte faaliyet gösteren yerli ve yabancı tüccara hizmet veren 16 han ve iki bedesten mevcuttur. Eski Camii'ye gelir getirmesi amacıyla, Çelebi Sultan Mehmed tarafından 1414-1422 tarihinde yaptırılan ilk bedesten, tıpkı Bursa Bedesteni gibi, kent çarşısının kalbi durumundadır. Kentte gerçekleştirilen alan çalışmasında, bedestenin içinde ucuz tekstil ürünleri satan dükkânların ticari hacminin çok yüksek olmadığı tahmin edilmiş de olsa konum olarak kent çarşısının odağı olma özelliğini hala sürdürdüğü tespit edilmiştir. 14 kubbeli olarak inşa edilen Edirne Bedesteni dışarıda dükkânları olan bir yapıdır. 17. yüzyılda kenti gelen Evliya Çelebi, belki de her zamanki abartılı üslubuyla da olsa, bedestenin altmış gece bekçisi olduğunu elmas ve mücevher satan tüccarların mallarını burada sakladıklarını belirtmektedir (Kahraman-Dağlı 1999: 258). Edirne'nin bugün mevcut olmayan ikinci bedesteni, II. Murad tarafından Darülhadis Camii'nin (günümüzde Muradiye Camii adıyla anılmaktadır) vakfı olarak yaptırılmıştır. İlk bedestenden

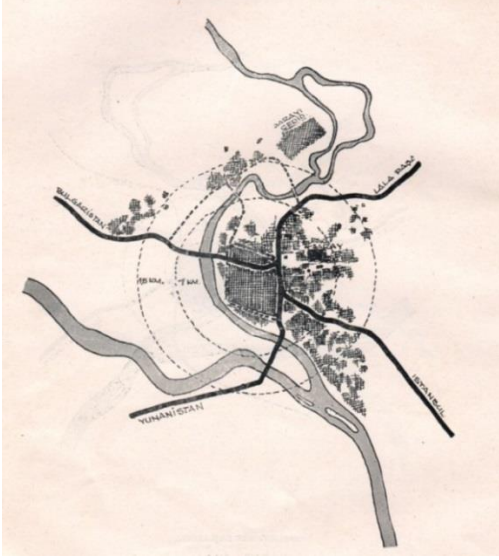
daha sonra inşa edildiği halde, içerisinde eski aletler ve eski giyim eşyası satıldığından “*eski bedesten*” diye adlandırılmıştır. 1752 tarihli Edirne depreminden zarar gören bu yapı, 19. yüzyıl ortalarında tamamen ortadan kalkmıştır (Cezar 1985: 235-236). Bedestenler dışında, kentin ekonomik gelişimine katkıda bulunan ve yine siyasi iktidar ve temsilcileri tarafından kente kazandırılan diğer önemli ticari yapılar arasında, 16. yüzyıl ortalarında Rüstem Paşa'nın yaptırdığı han, Semiz Ali Paşa'nın yaptırdığı, bedestenin batısında kuzey-güney ekseninde uzanan Ali Paşa Çarşısı, Selimiye Camii'nin yanındaki arasta sayılabilir.(Sezgin 2012: 7) (bkz. Harita 15). Bunlar yanında, kentte inşa edilen birçok başka han ve kapanın önemli ticari işlevler yerine getirdiğini belirtmek gerekir⁴.

Görüldüğü üzere, gelişmiş bir ticari altyapı ile desteklenen Edirne kenti, coğrafi konumunun da verdiği avantajı kullanarak, kısa bir süre içinde Balkan kentlerine ve Avrupa'ya ihracat yapan bir transit ticaret merkezi haline gelmiştir. Adriyatik denizinden başlayarak İstanbul'a uzanan tarihi Roma yolu (*Via Egnatia*) üzerinde bulunan önemli bir merkez olan Edirne kenti, ayrıca Tekirdağ üzerinden denize bağlanabiliyor, İstanbul ile bağlantısı buradan da sağlanabiliyordu. Bunun yanında Meriç köprüsü yanında İskelebaşı denilen yer ise Edirne'nin limanı durumundaki Enez ile bağlantılıydı. Enez'den gelen ve “*Lefke*” denilen bin kile yük taşıyabilen küçük gemiler, Sakız ile diğer Ege adalarından gelen büyük sallar, İzmir ve Ege ürünlerini hatta Mısır'dan gelen malları Edirne'ye taşıyabiliyordu. Kentte faaliyet gösteren yerli tüccar dışında daha 15. yüzyıl başlarından itibaren Venedikli, Katalan, Cenevizli ve Floransalı tüccarların bulunduğu, 17. yüzyılda ise, kentteki ticari hayata Fransız ve İngiliz tüccarların da katıldığı bilinmektedir (Arıkan 1993:122).

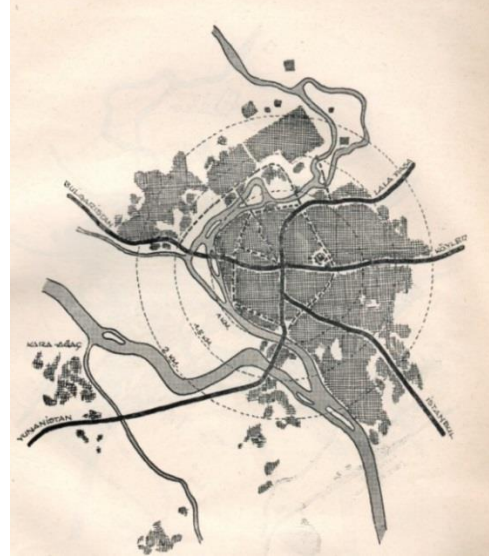
Edirne'nin, özellikle Osmanlı İmparatorluğu'na payitaht olduğu devirde kent nüfusu açısından da devletin en büyük kenti olduğu anlaşılmaktadır. Kent Osmanlı hâkimiyetine girdikten sonra mekânsal gelişimine koşut olarak nüfus yönünden de kalabalıklaşmıştır. Fetih öncesinde kent nüfusunun 10.000-15.000 civarında olduğu belirtilmiş ise de bunun biraz abartılı olduğu düşünülebilir. 16. yüzyılın ilk yarısına tarihlenen tahrir verileri doğrultusunda nüfusun 20.000 dolaylarında olduğu tespit edilmiş, keza, 17. yüzyılın ikinci yarısında Evliya Çelebi de kenti kalabalık bir yerleşim olarak tasvir etmiştir. 18. yüzyılda bazı seyyahların verdiği rakamlara göre ise toplam nüfus 35.000'e ulaşmaktadır (Emecen 1993: 65-67). Nüfus

⁴ Kenti sık sık ziyarete eden yabancı seyyahların anlatıları Edirne çarşının ticari canlılığını açıkça tasvir etmektedir. Örneğin; Alman elçilik heyetinde görevli olarak Edirne'ye gelen Reinhold Lubenau, 1589 yılında tamamladığı seyahatnamesinde şunları kaydetmektedir: “*Edirne'de iki tane de güzel Türklerin Bezistan dedikleri kapalı çarşılar var. Bu çarşılar o kadar uzun ve büyük ki bir ucundan bakılınca diğer ucu görünmez. Burada çeşitli öteberi satan birçok dükkân, mahzen bulunuyor. Bunlarda altın işlemleri ve firfir (purpurne) kumaşlar, keten bezler, ipekliler, inciler, mücevherat, kıymetli taşlar, samur, kaplan, panter kürkleri satılır. Keza kılıçlar, kalkanlar, kama, hançerler, eyerler, sanatkârane altın kaplanmış, gümüşle işlenmiş ve kıymetli taşlarla bezenmiş at takımları, ipekten İran ve Türk halıları da bulunur. Bütün bunlar, Bursa, Ankara, Karaman'dan hatta Asya'dan Gelibolu üzerinden Edirne'ye getirilir*” (Akpınar 1999: 266-267).

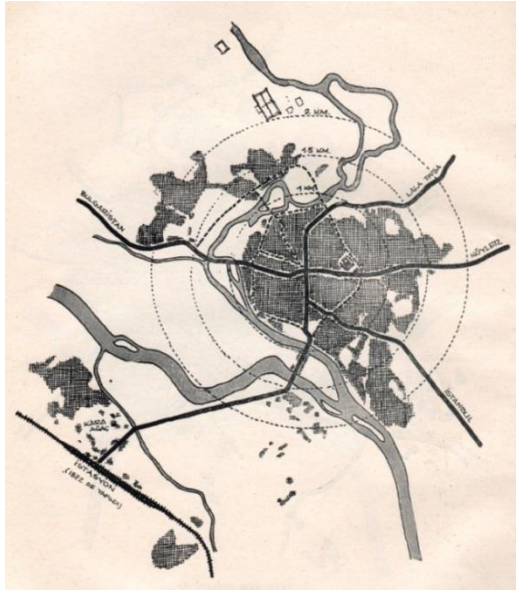
artışı, aşağıdaki haritalarda görüldüğü üzere, kentsel yerleşim alanının genişlemesini de beraberinde getirmiş, 15. yüzyıl sonlarında 350 hektar olduğu tahmin edilen kentsel yerleşim alanı 17. yüzyıl sonlarında yaklaşık olarak 850 hektara çıkararak Osmanlı döneminin en geniş sınırlarına ulaşmıştır. (bkz. Harita 15-16). Öte yandan, 19. yüzyılda, pek çok Osmanlı kentinde belirgin bir nüfus artışı ve mekânsal genişleme yaşanırken Edirne'deki kentsel yerleşim alanının daralarak 750 hektara düşmesi, bu dönemin kente taşıdığı çeşitli olumsuzlukların bir sonucudur (bkz. Harita 17).



*Harita 15: 15. Yüzyıl Sonlarında Edirne
(Yaklaşık 350 hektar, Özdeş 1951: 28)*



*Harita 16: 17. Yüzyıl Sonlarında Edirne
(Yaklaşık 850 hektar, Özdeş 1951: 29)*



*Harita 17: 19. Yüzyıl Sonlarında Edirne
(Yaklaşık 750 hektar, Özdeş 1951: 30)*

Hiç şüphesiz ki 1453 yılında İstanbul'un alınması Edirne'nin tarihinde önemli bir kırılma noktası olmuştur. Öte yandan, bu tarihten itibaren, Osmanlı siyasi iktidarının merkezi olma özelliğini yitirmiş olsa da saltanatın Edirne'ye verdiği önem uzun bir süre daha açık bir biçimde devam edecektir. İstanbul'un payitaht olarak yükselişinden sonraki dönemde kent bu kez askeri bir üs olarak önem kazanmış, aynı zamanda aşağıda inceleneceği üzere, Osmanlı hanedanına ait siyasi meşruiyet gösterilerinin merkezi olmayı sürdürmüştür. Edirne, İstanbul'un payitaht olmasından sonra da uzunca bir süre Osmanlı hanedanı için siyasi meşruiyet gösterilerinin önemli bir merkezi olmaya devam etmiştir. 16. yüzyıl başından itibaren, halkı devletle yakınlaştıran, böylelikle Osmanlı siyasi meşruiyetini halkın nezdinde güçlendiren şenliklerin neredeyse tamamı İstanbul'da yapılmaktaydı. Buna rağmen, IV. Mehmed'in Şehzadeleri Mustafa ve Ahmed'in sünnet düğünleri, kızı Hatice Sultan'ın on sekiz gün süren muhteşem düğünleri için Edirne tercih edildi⁵. Keza, Sultan II. Süleyman'ın ölümünden sonra, onun yerine geçen II. Ahmed, hatta onun halefi olan II. Mustafa, İstanbul'da değil, Edirne'de tahta çıkmışlardı (Emecen 1993: 57). İlginç olan bir başka husus ise, İstanbul'un payitaht olmasıyla birlikte, Bursa'daki yeni selâtin cami ve külliyelerinin yapımı adeta bıçak gibi kesilirken, Edirne'de siyasi iktidarı somutlaştıran anıtsal yapıların inşasının devam etmiş olmasıdır. Daha da önemlisi, aşağıda görüleceği üzere, Edirne'de 1450 yılında başlanan *Saray-ı Cedid'in* inşaatına İstanbul'un payitaht olmasından sonra da devam edilmesi, sonraki padişahlar döneminde bu yapı kompleksine birçok ilaveler yapılmasıdır. Keza, kentteki köprü, hamam, cami ve imaretlerin sayısının en azından 18. yüzyıl başlarına kadar giderek artmıştır (Armağan 1993: 159). Bütün bunlar, Edirne kentine Osmanlı padişahlarının gösterdiği önemi yeterince ortaya koymaktadır.

16. yüzyılda Edirne'nin kentsel kimliğinde meydana gelen en belirgin değişim, kentin askeri merkez olmaktan çıkışı ve Osmanlı padişahları için iyi bir sayfiye yeri haline gelmesidir. Bunun sebebi, 1521 yılında Belgrad'ın fethiyle Osmanlı sınırlarının Macaristan'a ilerlemesi, böylece Edirne'nin nispeten daha sakin bir döneme girmesidir (Emecen 1993: 55). İlginçtir ki Osmanlı devletinin değişim dönemi olarak kabul edilen 17. yüzyılda Edirne, önemini biraz daha arttırmıştır. Özellikle, I. Ahmed, II. Osman ve IV. Murad başta olmak üzere, birçok hanedan mensubu, kenti çoğu zaman daimi ikametgâh olarak kullanmıştır. Böylece kent, ikinci bir payitaht gibi, canlılığını ve önemini yüzyıllarca korumuştur. IV. Mehmed'in (1648-1687) saltanatı zamanında ise gerçek anlamda siyasi bir merkez olan Edirne, Balkan cephesine yakınlığı nedeniyle de yöneticilerce tercih edilmiştir (Özer 2006: 160). Ayrıca, Edirne'nin tercih edilmesinde Osmanlı padişahlarının İstanbul'un 17. yüzyıldan itibaren giderek artan siyasi kaosundan kurtulmak istemelerinin, özellikle kent civarında düzenlenen av eğlencelerinin rolü olmuş olmalıdır. 18. yüzyıl ise Edirne için pek de parlak bir

⁵ Ayrıntılı bilgi için bkz. Nutku 1987.

dönem olarak gözükmemektedir. Bu yüzyılın ortalarında meydana gelen iki büyük afet kentte büyük bir hasara yol açmış, 1745 yılında çıkan yangında en az 60 mahalle zarar görürken, 1751 yılındaki depremde ise birçok bina yıkılarak pek çok can kaybı meydana gelmiştir (Gökbilgin 1978: 114).

19. yüzyıl Edirne için oldukça çalkantılı ancak aynı zamanda hızlı bir değişim dönemi olarak ele alınabilir. Önceki dönemde kent art bölgesindeki verimli ziraat alanları ile büyük bir ticari merkez, bir pazar yeri durumunda iken, 18. yüzyıl sonlarına doğru Avrupa'daki Osmanlı topraklarının giderek küçülmesiyle birlikte, kentin ekonomik önemi azaldı. Özellikle 19. yüzyılda uğradığı işgaller ve Balkanların büyük bir bölümünün elden çıkması, kentin sosyo-ekonomik yapısında önemli değişiklikler yarattı (Emecen 1993: 69). 1828-1829 Osmanlı Rus harbi sırasında Edirne'nin kent nüfusu göçler yüzünden bir hayli azaldı. Rus istilasından önce 140.000 dolaylarında olan kent nüfusu 100.000'e kadar geriledi. 1854-1856 yıllarında Kırım savaşı sırasında, General Bousquet'in emri altındaki 15.000 kişilik Fransız ordusu Edirne'de konakladı. 93 Harbi yüzünden 1878 yılının başından itibaren bir yılı aşkın bir süre Ruslar kente hâkim oldu, bu süreç içinde pek çok mahalle harap olurken, hastalık ve sefalet yüzünde binlerce kişi öldü (Gökbilgin 1978: 114). Öte yandan kent nüfusundaki asıl radikal düşüş, 1911 yılından sonra girilen savaş döneminde gerçekleşti. Balkan savaşlarının ardından kent nüfusu 50.000'e kadar geriledi, bu sayı 17. yüzyıldaki nüfus miktarının oldukça altında olması bakımından dikkate değerdir⁶.

Diğer taraftan 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kentin mekânsal değişiminde belirgin farklılaşmanın ortaya çıktığı, telgraf, şose yollar ve demiryolu ile kentsel alt yapının geliştiği ve Tanzimat dönemi şehircilik anlayışının kente yansıtıldığı bir devirdir. Başka bir deyişle, Osmanlı devleti genelinde geçerli olan paradoksal dönüşümleri Edirne'de de görmek, bir yandan olumsuz etkiler bırakan sürecin aynı zamanda önemli gelişimleri de tetiklediğini söylemek mümkündür. Hiç şüphesiz, bu gelişmelerden biri demiryolu ulaşımının kente ulaşmasıdır. 1860'larda yapımına başlanan, Şark Demiryolları vasıtasıyla İstanbul ile bağlantı kuran ilk kent Edirne olmuştur. Edirne üzerinden Bulgaristan'daki Belova'ya uzanan hat 1869-1872 yılları arasında *Société impériale des chemins de fer de la Turquie d'Europe* tarafından inşa edildi. Bu demiryolu hattının, Dedeağaç-Edirne (Harmanlı) arasındaki şubesi 19 Ağustos 1872'de kente ulaştı, İstanbul-Edirne-Filibe hattının açılış töreni ise 12 Nisan 1873'de yapıldı (bkz. Harita 18).

⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Ak 2012.

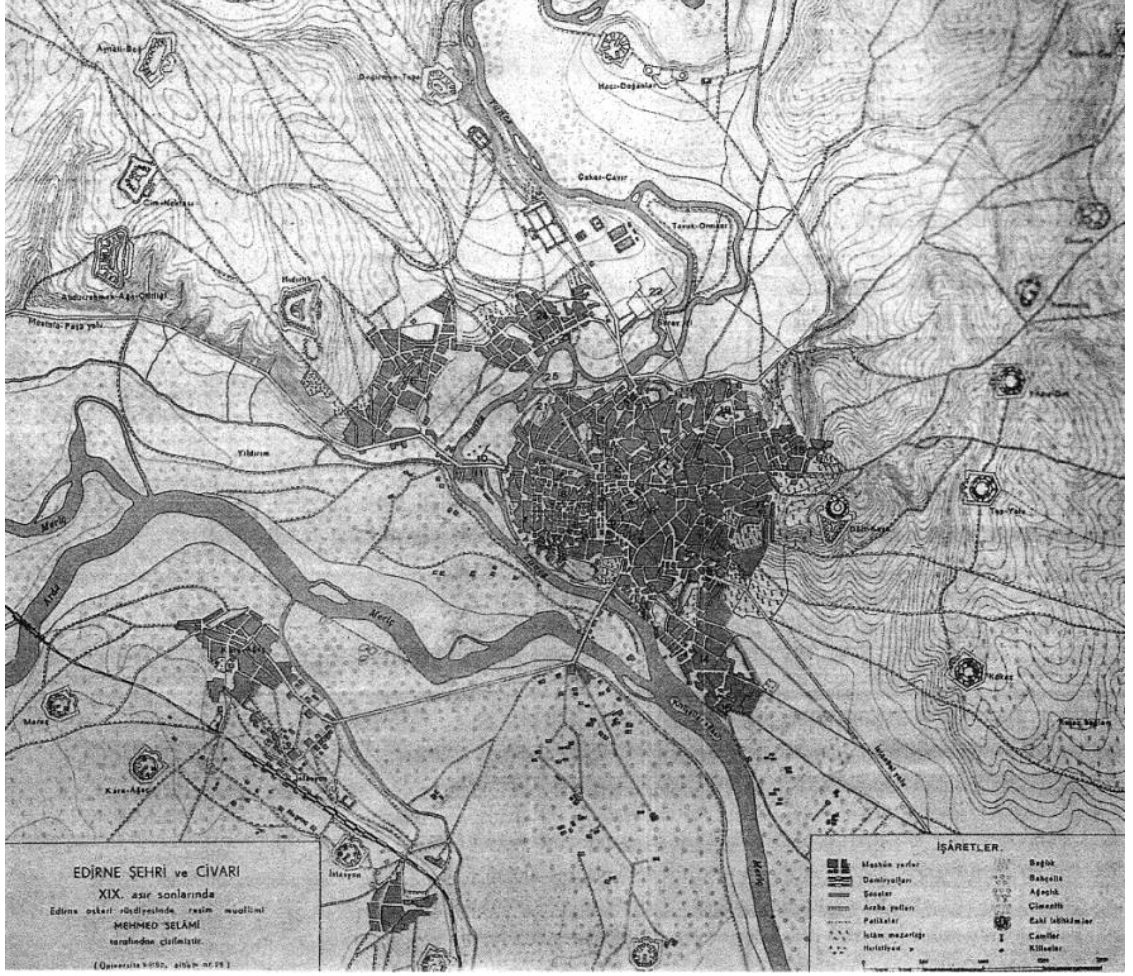


Harita 18: Edirne'nin Demiryolu Bağlantıları (Bülent Bankacı Arşivi)

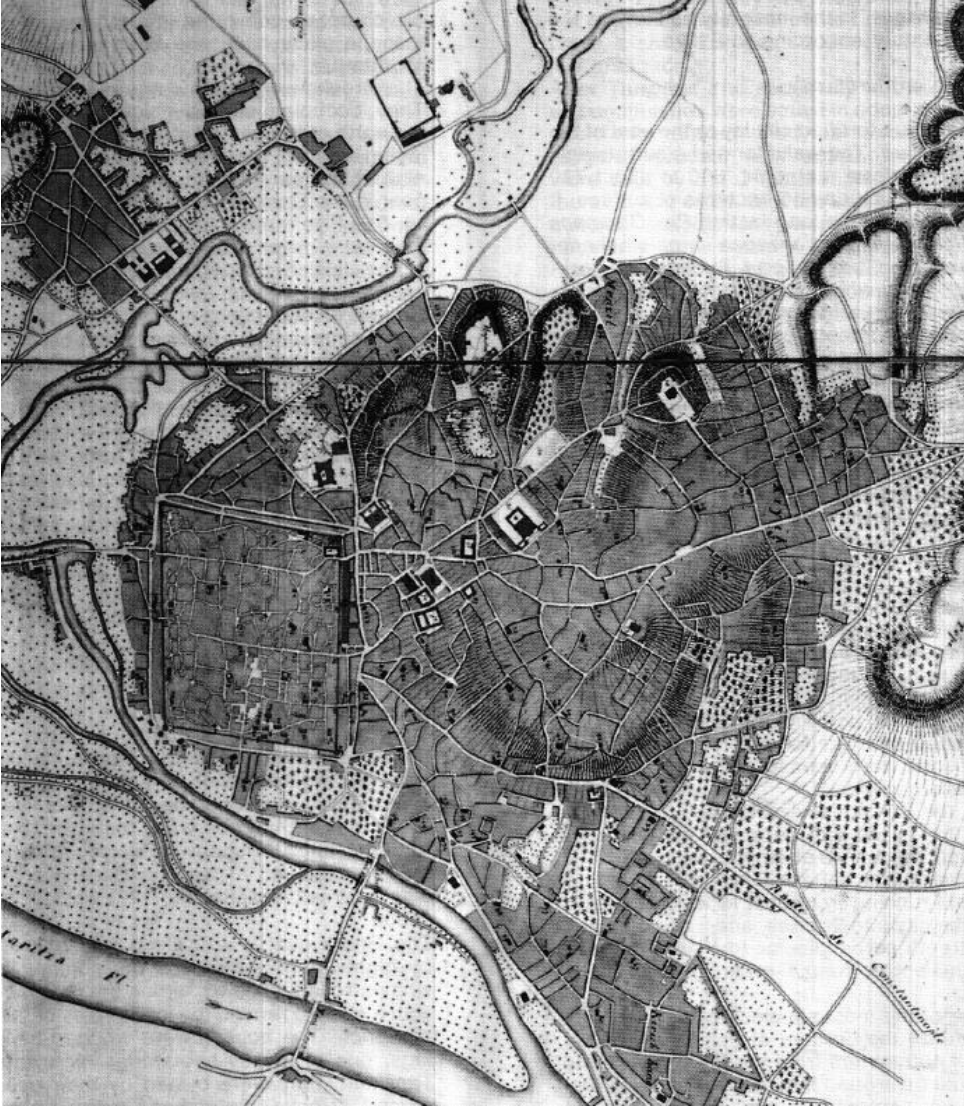
Öte yandan, Edirne'nin demiryolu bağlantılarının bölgesel ekonomik gelişmeye etkisinin beklenildiği kadar olmadığını da belirtmek gerekir. Zira Edirne 1870'lerde, Bulgaristan'daki hinterlandını kaybetmiş ve sınır kenti konumuna düşmüş bulunmaktadır. Üstelik bu sırada buharlı gemiler sayesinde deniz ulaşımının geliştiğini, ticari faaliyetlerin akışının önemli ölçüde değiştiğini ve ekonomik büyümenin özellikle başta Selanik, Kavala, Dedeağaç olmak üzere bölgedeki kıyı kentlerine yöneldiğini de hesaba katmak gerekir. Nitekim bu süreç içinde Selanik Edirne'den daha hızlı büyümüş, Edirne nüfusu 19. yüzyıl ortalarında 100.000'e yaklaşırken, 20. yüzyıl başlarında 87.000'e kadar gerilemiştir. 19. yüzyıl boyunca Edirne'nin kentsel nüfusundaki düşüşü ve bu düşüşe paralel olarak kentsel yerleşim alanının daralmasını (17. yüzyılda 850 hektar iken, 19. yüzyılda 750 hektara düşmüştür) bu bağlam içinde değerlendirilmek gerekir (bkz. Harita 18). Yine de demiryolu ulaşımının kentsel gelişim açısından tetikleyici ve yönlendirici etkisini, tıpkı Bursa'da ve diğer yerleşim merkezlerinde olduğu gibi, Edirne'de de görmek mümkündür. Bunun en açık kanıtı, Meriç nehri üzerinden taş bir köprüyle kente bağlanan Karaağaç'ın gelişimidir. Önceki dönemde Edirne'deki Avrupalılar ve kent eşrafı için bir sayfiye yeri olan Karaağaç, demiryolu ulaşımı sayesinde devamlı bir yerleşim yerine dönüşmüş ve giderek nüfusu artmıştır (Yerolimpos 1996. 75)

Aynı dönemde Osmanlı kentlerinde Tanzimat döneminde ortaya çıkan yeni şehircilik uygulamalarını belirgin bir biçimde Edirne’de de görmek mümkündür. Nitekim önceki bölümde ele alındığı üzere, Tanzimat reformları için Bursa ile birlikte pilot olarak seçilen Edirne, özellikle 1860’lı yıllardan itibaren bunun etkisini hissetmeye başlayacaktır. Daha önce de belirtildiği üzere, dönemin şehircilik anlayışını yasallaştıran ilk düzenlemelerden biri olan 1863 tarihli Turuk ve Ebniye Nizamnamesi ile yol istikâmet haritalarının hazırlanması koşulu getirilmiş, bu tarihten sonra Osmanlı kentlerinde nirengi haritaları ya da kadastral haritaların hazırlanması üzerine odaklanan çalışmalar yoğunluk kazanmıştır. Nitekim 1885 yılında Mühendishâne-i Berrî-i Hümayûn (Topçu Okulu) bünyesindeki Osmanlı mühendislerinden Mehmet Selami Bey tarafından 1/50.000 ölçekli bir Edirne haritası hazırlanmıştır (bkz. Harita 19) (Özcan 2006a: 164). Gerçi bu haritanın daima Avrupalı bir nüfus barındıran Edirne’nin ilk ölçekli kent haritası olmadığını da belirtmek gerekir. A. Yerolimpos (1993: 130) , Edirne kentine ilişkin ilk planın 1854 yılında, Kırım savaşı dolayısıyla kentte konaklayan Fransız ordusu subaylarından Binbaşı Osmont tarafından hazırlandığını tespit etmiştir. 19. yüzyıl ortalarında Edirne’nin kentsel mekân kurgusunu ortaya koyan bu harita 1/10.000 ölçüsünde hazırlanmış, haritaya bir de iki yüz kadar binanın listelendiği dizin eklenmiştir (bkz. Harita 20).

Osmont planına göre, ızgara planlı özelliğini kısmen de olsa koruyan sur içi bölge dışındaki kentsel doku oldukça farklıdır; kentin bu kısmında, klasik Osmanlı kent yapısına uygun olarak, dolambaçlı sokakların ve geniş arsaların yer aldığı yerleşim yerleri bulunmaktadır. Planda görüldüğü üzere, çoğunluğu kent merkezinde yer alan han, kapan, cami gibi anıtsal yapılar, büyük yapı blokları oluştururken, çarşı ve ticari bölge, bazen geometrik formlar arz eden küçük yapı bloklarından oluşmaktadır. Kentin en büyük yapı bloğu olan Selimiye Camii’nin önünde, bugün Eski Camii, Bedesten ve Rüstem Paşa Han arasındaki boş alanda, günümüzde mevcut olmayan Yemiş Kapanı, Araplar Han ve daha batıya doğru İki Kapılı Han bulunmaktadır. Aşağıda ele alınacağı üzere, okul, hastahane gibi Tanzimat’ın getireceği kamu binalarının birçoğu, kentin kalbi durumunda olan bu bölgede ya da aynı eksen üzerinde inşa edilmiştir (Yerolimpos 1993: 136).



Harita 19: Osmanlı Mühendislerinden Mehmet Selami Bey'in Hazırladığı Edirne Planı (1885)
(Gökbilgin 1978)



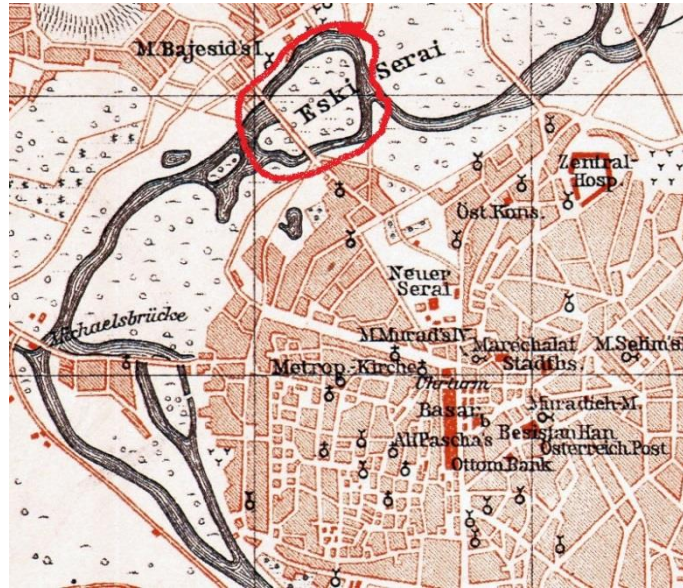
Harita 20: Fransız Binbaşı Osmont'ın Edirne Planı (1854) (Yerolimos 1993: 136)

3.2 Edirne'nin Yönetici Merkezi ve Hükümet Konağı

Edirne'nin Osmanlı fethinden önce de Roma ve Bizans dönemlerinde bölgesel bir idari merkez olduğu, Kaleiçi'ndeki Tekfur Sarayı'nın bu sebeple inşa edildiği bilinmektedir (Badi 2000: 130). Osmanlı fethinden kısa bir süre sonra ise, bu sarayın büyük bir devletin payitahtı için yeterli ve uygun olamayacağı düşünülerek, Selimiye Camii'nin bulunduğu tepeye ilk Osmanlı sarayı inşa ettirilmiştir. Sultan I. Murad tarafından 1365 yılında inşasına başlanan bu yapı, 1450'li yılların başına kadar yaklaşık bir asır boyunca devletin yönetim merkezi olarak kullanılmıştır. Ne var ki Osmanlı mimarlık ve saray tarihi araştırmaları için son derece önemli olan bu yapı hakkında bilinenler son derece sınırlıdır, zira bu ilk saray Selimiye Camii yaptırılırken yıkılmış, günümüze yalnızca hamam gelebilmiştir (Kawamo 2012: 43). Edirne'deki ikinci saray, ya da asıl adıyla *Saray-ı Cedid-i Âmire*, 1450 yılında II.

Murad tarafından, Tunca Nehrinin batısında çok geniş bir avlak ve orman alanında inşa edilmeye başlanmıştır (bkz. Harita 21). Hemen her dönemde yapılan ilave ve onarımlarla, büyük bir kompleks haline gelen sarayın bünyesinde yüz civarında birim bulunmakta, böylece saray yaklaşık üç milyon metrekarelik bir alana yayılmaktaydı⁷ (bkz. Plan 3).

1829 yılında Edirne'yi işgal eden Ruslar, bu sarayı bir ordugâh olarak kullanmışlar ve büyük zarar vermişlerdir. 1868-1874 yılları arasında gerçekleştirilen kapsamlı tamiratlarla birçok yapı kurtarılmış⁸ ise de saraya verilen önem bu tarihten itibaren belirgin bir biçimde azalmıştır. Bunun en önemli sebebi, İstanbul'dan, hatta Yıldız Sarayı'ndan, dışarı çıkmaktan pek de hoşlanmayan II. Abdülhamid'in seleflerinden farklı olarak memleket gezilerine çıkmaması olabilir. Aynı dönemde, Edirne surlarının yıkılmasıyla, daha önce kalede saklanan cephane saray mahzenlerine taşınmış, bir süre sonra 93 Harbi sırasında Rusların Balkanları aşır Şıpka Geçidi'ni geçmesi üzerine, Edirne'nin işgal edileceğini anlayan Vali Cemil Paşa ve Kumandan Müşir Ahmed Paşa'nın emirleriyle cephanelik ateşe verildiğinde saray büyük ölçüde tahrip olmuştur (Kazancıgil 1999: 9). Bu trajik olay sonucunda pek çok yapısı yıkılan saraydan günümüze sadece birkaç yapı (matbah-ı amire, bâbüssade, cihannüma kasrı, kum kasrı hamamı, adalet kasrı, köprü, av köşkü, su maksemi, çeşme vd.) ulaşabilmiştir.

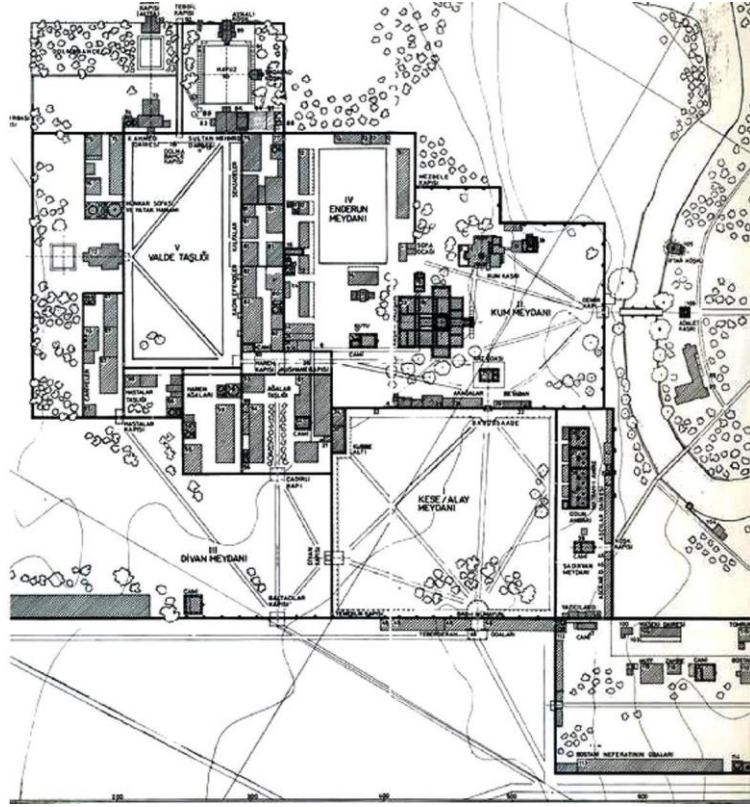


Harita 21: Edirne Kent Planı 1905 (Yasemin Avcı Arşivi)

⁷ Edirne'deki Saray-ı Cedid hakkında en ayrıntılı çalışma, Rifat Osman tarafından yapılmıştır. "Edirne Sarayı" başlıklı bu çalışmanın Süheyl Ünver tarafından hazırlanan versiyonu için bkz. Ünver 1989.

⁸ Bu dönemde Edirne Sarayı'nın tamiri hakkında bkz. B.O.A., Sadaret Mektûbi Mühimme Kalemî Evrakı, 459/79, 2 Cemaziyelahir 1290 / 28 Temmuz 1873. Saraya bu tamirata ilişkin bir de kitabe yerleştirilmiştir. B.O.A., İrade Dahiliye, 679/47349, 5 Muharrem 1291/ 22 Şubat 1874

Edirne Sarayı'nın tamiri için yapılan keşiflerden biri sırasında, II. Ordu Kalfası Edirneli Avadis Benliyan tarafından sarayın vaziyet planının çıkarıldığı bilinmektedir⁹. 1905 tarihli bu planı inceleyerek, sahada yaptığı çalışmalarla karşılaştıran M. Özer (2011), sarayın aslında 100 civarında yapı biriminden oluştuğuna, ancak planda sadece 72 yapının yer aldığına dikkat çekmektedir (bkz. Harita 22). Edirne Sarayı ve Topkapı Sarayı arasında yerleşim düzeni, yapı çeşitliliği ve mimari özellikler bakımından önemli paralellikler olduğunu vurgulayan M. Özer, iki sarayda da görülen, avlu veya meydan etrafında sıralanan yapıların fonksiyon, plan, mimari, malzeme, teknik ve süsleme özellikleri bakımından benzerlikler gösterdiğini belirtmektedir. Bu ise kent kurgusu, mahalle, külliye yapıları, çarşı odaklı kent merkezi, anıtsal yapı mimarisi ve daha pek çok konuda olduğu gibi, Edirne'nin saray mimarisi açısından da Osmanlı kültüründe bir model kent olma özelliğini bir kere daha ortaya koymaktadır.



Plan 3: Edirne Sarayı Cedid-i Âmire Planı (Cengiz Bulut Arşivi)

⁹ Bu plan, 1909 yılında, ünlü Edirneli tarihçi Dr. Rifat Osman tarafından kopya edilmiştir. Daha sonra, Dr. Rifat Osman'ın kızı Mihrinaz Umural tarafından, Trakya Üniversitesi Tıp Fakültesi Deontoloji ve Tıp Tarihi Anabilim Dalı Dr. Ratip Kazancıgil Müze ve Kütüphanesi'ne bağışlanmıştır. 50x70 cm boyutlarında, ince ipek kâğıt üzerine çini mürekkeple ölçekli olarak çizilmiş olan plan üzerinde, Dr. Rifat Osman tarafından kendi el yazısıyla Osmanlıca olarak yazılmış bazı notlar bulunmaktadır. Bunlardan biri planın aslında kime ait olduğu hakkındadır; "İkinci Ordu Kalfası Edirneli Avadis Benliyan Efendi'nin Haritasından istinsah olunmuştur. 21 Temmuz 1905 /H. 1323, Dr. Rifat Osman Tosyavi Zade". (Ayrıntılı bilgi için bkz. Özer 2011)

Edirne'nin Osmanlı devletine payitahtlık yaptığı zaman zarfında, ketteki asıl yönetici merkezin saray olduğuna kuşku yoktur. Daha önce de ifade edildiği gibi, Osmanlı padişahlarının ikametgâhı olan saray, aynı zamanda devletin en yüksek karar organı olan Divân-ı Hümâyûn'un toplandığı ve bütün imparatorluğun idaresinden sorumlu diğer yönetim birimlerinin bir arada bulunduğu yerdir. Nitekim gerek bu süreçte, gerekse takip eden dönemde, devlet yöneticilerine ve bürokratlarına ev sahipliği yapan Edirne'de, günümüze ulaşmamış da olsa, çok sayıda sarayın, köşk, kasır ve konağın inşa edildiği bilinmektedir. Bunlar içinde, hiç kuşkusuz en önemli ve prestijli yapı, İstanbul'un fethine kadar geçen sürede ve padişahların Edirne'de ikamet ettikleri dönemler boyunca sadrazamların oturduğu saray olmuştur (Gökbilgin 1993: 163). R. Osman (1994: 57), Edirne'deki sadrazam sarayının, şer'i mahkeme ile birlikte önceleri Kaleiçi'nde olduğunu, 1700 yılında burada çıkan yangından sonra, günümüzdeki vilayet binasının bulunduğu yere, Köprülü Mehmet Paşa Sarayı arsasındaki konağa taşındığını belirtmektedir. Nitekim aşağıda ele alınacağı üzere, kentin en önemli yönetici merkezi olan bu yapının yeri, 18. yüzyıl başından günümüze de içine alan süreç içinde hep aynı kalmıştır.

Edirne Sarayı'nın 18. yüzyıl başlarından itibaren hanedanın ikametgâhı olarak önemini giderek kaybetmesiyle, kentteki eski Sadrazam Sarayı "*Paşa Kapısı*" olarak adlandırılmaya başlanmış, sonraki dönemde ise aynı yapıya "*Hükümet Konağı*" denilmiştir. 19. yüzyıl başına, 1808 yılına tarihlenen ve Edirne Paşa Kapısı'nda gerçekleştirilen geniş çaplı tamirat hakkında bilgi veren arşiv belgeleri, bu yapının Sadrazam Sarayı olarak kullanıldığı dönemden kalma birçok idari birimi hala bünyesinde bulundurduğunu göstermektedir. Buna göre, oldukça büyük bir yapı olduğu anlaşılan Paşa Kapısı'nda, *divân-ı âli mahâli*, *harem-i sadaret-penâhi dairesi*, *kethüda bey dairesi*, *defterhâne*, *defterdar efendi dairesi*, *delilbaşı*, *tatarân ve mehterhâne daireleri* gibi daha ziyade Sadrazamların maiyetinde çalışan görevlilere ait birimler bulunmaktadır¹⁰.

19. yüzyıl başında Edirne'nin idari statüsünün, ya da Osmanlı taşrasının yönetim hiyerarşisindeki konumunun, değişmesiyle birlikte bu yapı daha da önem kazanacak ve sonraki dönemde taşra idaresindeki değişikliklerden dolaysız bir biçimde etkilenecektir. Edirne, İstanbul'un fethine kadar Osmanlı devletinin payitahtı olduğundan, çevre bölgenin sancak merkezi Çirmen'dir. Devlet merkezinin İstanbul'a nakledilmesinden sonra ise, Çirmen sancak merkezi olmayı sürdürmüş, bu sebeple Edirne dolayının valileri Çirmen kasabasında oturmuşlardır. Ancak 1818 yılında Çirmen valisi olan Karslı Ali Paşa azledildiğinde, Edirne valilik merkezi yapılmış, aynı zamanda Vidin ve Niğbolu mutasarrıfı olan Ali Celâl Paşa, bölgeye vali olarak atanmıştır. 1818 yılında yapılan bu idari statü değişikliği birlikte Paşa

¹⁰ B.O.A., Cevdet Dahiliye, 320/15954, 29 Muharrem 1223 / 27 Mart 1808.

Kapısı, bu tarihten sonra daha çok Hükümet Konağı adıyla anılmıştır. Nitekim Ali Celâl Paşa'nın ilk icraatlarından biri, Paşa kapısı'nın bulunduğu mevkiye ahşaptan bir hükümet konağı yaptırmak olmuştur (Peremeci 1939: 343).

Çeşitli kaynaklarda 1818 yılında Ali Celâl Paşa tarafından yaptırılan bu konağın 1828-1829 Rus işgali sırasında yandığı kaydedilmektedir (Peremeci 1939: 344; Osman 1994: 57). Öte yandan, konuyla ilgili olarak incelenen arşiv belgeleri, bu yangının işgalden sekiz ay kadar önce, sebebi belli olmayan bir kaza sonucu meydana geldiğini ortaya koymaktadır. 16 Aralık 1828 tarihinde gece saatlerinde başlayan yangın, kethüda odasında çıkmış, oradan harem ve selamlık dairelerine yayılmış ve askerlere ait odalara, defterhane ve ahırlara sirayet etmese de oldukça geniş çaplı bir hasara yol açarak binayı kullanılamaz hale getirmiştir¹¹. Yeni hükümet konağının inşası için çalışmalara 1829 yılının Şubat ayından itibaren başlanmıştır. Edirne'ye gönderilen bina emininin hazırladığı keşif sonucunda, binanın planı İstanbul'da hazırlanarak padişahın onayına sunulmuştur. Yapının inşaat bedeli olarak 500 kıyye altın ayrılmış, bunula beraber inşaatın özellikle sağlam ve dayanıklı bir biçimde yapılmasına çaba gösterilmesi istenmiştir. Bütün bunlar, Edirne hükümet konağı inşaatının her safhasının dolaysız olarak merkezi hükümetin kontrolü altında gerçekleştiğini, daha önemlisi Osmanlı yönetiminin en ince ayrıntıyı gözden kaçırmaksızın inşa edilen yapıya büyük bir itina gösterdiğini ortaya koymaktadır¹². Nitekim 1837 yılında Edirne'ye gelen Sultan II. Mahmud, Edirne Hükümet Konağı'nda kalmış, bina bu ziyaret için kapsamlı bir onarımdan geçirilmiştir (Osman 1994. 57).

1829 yılında inşası tamamlanan ikinci hükümet konağına dair elimizde herhangi bir bina planı bulunmuyorsa da 1840 yılına tarihlenen bir arşiv belgesi, bu yapı hakkında oldukça ilginç bilgiler sunmaktadır. Buna göre, hükümet konağı üç katlı, yaklaşık yüz odalı oldukça kapsamlı bir yapıdır ve üç ayrı birimden oluşmaktadır; Edirne valisi için ayrılmış olan kısımda altmış oda, bitişiğindeki Tevkifçi Paşa Dairesi ile Mirahor ve Kavaslar dairelerinde ise kırk kadar oda bulunmaktadır. Tanzimat döneminin hemen başına tarihlenen bu belge, Edirne hükümet konağının daha ziyade askeri sınıftan olanlar tarafından kullanıldığına işaret etmektedir. Edirne'ye Tanzimat Fermanı'nın hükümlerini uygulamak üzere gönderilen muhassıl tarafından kaleme alınan bu yazı aslında bir tür şikâyet mektubudur. Muhassıl, bu mektupta, "*muhassıl ile zaptiye memurunun bir yerde oturması münâsib değil*" denilerek kendisinin Paşa Kapısı'na alınmadığını, bu sebeple Selimiye Camii yakınlarında bir konak tutmak zorunda kaldığını yazmakta ve Edirne Valisi Nafız Paşa'yı Maliye Nazırı'na şikâyet

¹¹ B.O.A., Hatt-ı Hümayûn, 595/29167, 08 Cemaziyel-ahir 1244 / 16 Aralık 1828.

¹² B.O.A., Hatt-ı Hümayûn, 1001/42456A, 23 Ramazan 1244 / 29 Mart 1829; 600/28347, 29 Zilkâde 1244 / 2 Temmuz 1829; Cevdet Maliye, 539/22155, 27 Şevval 1245 / 21 Nisan 1830.

etmektedir¹³. Sonraki dönemde, Tanzimat Fermanı ile getirilen yeni bürokratik örgütlenme sonucunda taşradaki askeri ve mülki yöneticiler birbirinden ayrılmış ve idari ihtisaslaşma esasına göre mülki idare teşkilatı çok daha ayrıntılı bir yapıya kavuşmuştur.

Edirne’li Ağa Hüseyin Paşa döneminde (1829-1832) inşası tamamlanan hükümet konağı, ne yazık ki 1858 yılında ortaya çıkan yangında tekrar büyük bir hasar uğrayarak günümüze ulaşmamıştır. 1858 yılının Mart ayı başında meydana gelen yangında hükümet konağının harem dairesinde oturan Vali Muammer Paşa yangından güçlükle kurtarılmış, ancak valinin kapıhalkından olan Ser-duhâni Aziz Ağa, Vekilharç İbrahim Ağa, Lâlâ Süleyman Ağa ve Harem Ağası İsmet Ağa’nın da içinde olduğu toplam 8 kişi yanarak ölmüştür (Gökçe 2007: 84). Bunun yanında meydana gelen yangında, miri mallara dair muhasebe defterleri ve merkezle yapılan yazışmaların dâhil olduğu çok sayıda önemli devlet evrakı da yok olmuştur¹⁴. Yangın konağın birkaç yerinde aynı anda başladığından kuşku uyandırmış, yapılan resmi bir soruşturma ile açıklığa kavuşturulmak istenmişse de kesin bir sonuca ulaşılamamıştır (Gökçe 2007: 86).

Edirne’de üçüncü kez yeni bir hükümet konağı inşası için çalışmalara 1860 yılında başlandığı anlaşılmaktadır. 1861 yılında hükümet konağı inşasını onaylayan padişah iradesinde inşaatın gerekçesi şöyle açıklanmıştır: “*Edirne’de bulunan hükümet konağının mukâddema mühterik olması cihetiyle vülât-ı a’zâm hazerâtı kâlemi me’mûrları kirahânelerde ikâmet etmekte ve beher mâh birkaç bin gurus hâne kirası verilmekte ve bu hal nazâr-ı halk ve ecânibde çirkin görünmekte olduğundan..... Edirne şehri kâdim bir şehri cesîm olub me’muriyet ve ketebesinin öyle kirahânelere bulunması muvâfık-ı şan-ı âli olamayacağından...*¹⁵”

Yukarıda açıkça belirtildiği üzere, yeni bir hükümet konağı inşasını gerekli kılan en önemli sebep, Edirne gibi büyük bir kentte görev yapan valilere ait kalemlerin kiralık binalarda bulunmasının halkın ve yabancıların nazarında istenmeyen bir durum yaratması, daha önemlisi bu durumun devletin şanına uygun bulunmamasıdır. Edirne hükümet konağının, tıpkı diğer kentlerde olduğu gibi, devlet egemenliğinin kentteki tezahürü olarak kabul edildiğini gösteren bu ifadeler, aynı zamanda bu yapıların siyasi iktidara aleniyet kazandırdığını anlamına da gelmektedir. Nitekim benzer ifadeleri, bu dönemde inşa edilen pek çok devlet binasına, bilhassa hükümet konaklarına dair arşiv belgelerinde sık sık görmek mümkündür.

¹³ B.O.A., Cevdet Dahiliye, 323/7, 13 Muharrem 1256 / 17 Mart 1840.

¹⁴ B.O.A., Sadâret Mektubî Kalemi Umum Vilayet Yazışmaları, 309/1, 17 Receb 1274 / 3 Mart 1858.

¹⁵ B.O.A., İrade Dahiliye, 511/8, 21 Rebiyülahir 1278 / 26 Ekim 1861; Sadâret Mektubî Kalemi Umum Vilayet Yazışmaları, 309/1, 23 Rebiyülahir 1278 / 28 Ekim 1861; Meclis-i Vâlâ Riyâseti Belgeleri, 1016/56, 01 Rebiyülahir 1282 / 24 Ağustos 1865.

Tanzimat döneminin ünlü devlet adamlarından olan Kıbrıslı Mehmed Emin Paşa'nın¹⁶ ikinci Edirne Valiliği sırasında inşa edilen hükümet konağı iki yüz elli bin kuruşa mal olan oldukça büyük bir yapıdır, yarı kâgir olarak yapılan bina iki katlı ve 39 odalı olarak inşa edilmiştir (bkz. Resim 28). Biri büyük ve diğeri küçük iki salon, bir mescid ve gayet geniş bir avludan oluşan hükümet konağının içinde bir de oldukça muntazam bir harem dairesinin bulunduğu kayıtlarda geçmektedir. Öte yandan aynı dönemde inşa edilmiş hükümet konaklarında, vali ikametgâhının çalışma ofislerinden ayrılması usulü doğrutusunda artık harem dairelerine yer verilmediğini biliyoruz. Buna rağmen, Edirne hükümet konağında harem dairesinin bulunması dikkate değerdir. Bunun, büyük ihtimalle Edirne'de yüzyıllardır devam eden yöneticilerin ikametgâh ve çalışma mekânlarının aynı yapı içinde olması yolundaki güçlü geleneğin sürdürülmesi yüzünden olduğu düşünülebilir. Diğer taraftan 1894 tarihli bir arşiv belgesinde, harem dairesinin senelerdir kapalı kaldığı belirtildiğine göre, belli bir süre sonra Edirne valilerinin hükümet konağını ikametgâh olarak kullanmaktan vazgeçtikleri söylenebilir¹⁷.



*Resim 28: Edirne Hükümet Konağı
(İstanbul Üniv., Nadir Eserler Kütüphanesi, No. 90425/0020)*

¹⁶ 1813 yılında doğan Kıbrıslı Mehmed Emin Paşa, Hazine-i Hümayun Kethüdası Kıbrıslı Mehmed Emin Efendi'nin yeğenidir. Amcası vasıtasıyla Enderun'daki Hazine Odası'na kabul edilen Mehmed Emin Paşa, 1833 yılında Londra'ya gönderilmiş, Londra ve Paris'te eğitim gördükten sonra, İstanbul'a dönmüştür. 1844-1848 yılları arasında Tırnova kaymakamlığı ve Belgrad muhafızlığı yaptıktan sonra bürokrasi basamaklarında hızla yükselerek 1848 yılında Londra sefiri olarak atanmıştır. Avrupai tavırlarıyla tanınan Mehmed Emin Paşa, Reşid Paşa'nın da desteğiyle iki defa sadrazamlık yapmıştır. 1853-1854 yıllarında ilk kez Edirne'ye vali olarak atanmış, ikinci valiliğini ise, 1862-1864 yılları arasında yapmıştır (Ayrıntılı bilgi için bkz. Köksal 2004: 57.)

¹⁷ B.O.A., Bâb-ı âli Evrak Odası, 543/40705, 03 Receb 1312 / 31 Aralık 1894; Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi, 74/2, 26 Şevval 1312 / 22 Nisan 1895.

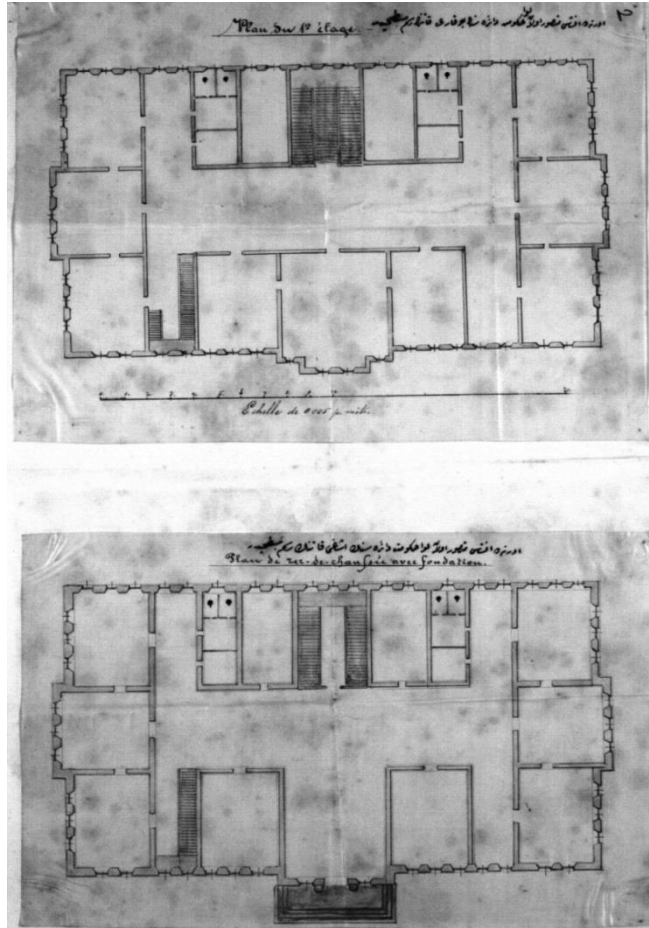
1864 yılında çıkarılan vilayet nizamnamesi ile Edirne kenti, vilayet merkezi olma statüsünü korumuş, bununla birlikte kentte merkezlenen bürokratik örgütlenme giderek daha da genişlemiştir. Bu nizamnameye göre beş sancaklı büyük bir vilayetin merkezi olan kent, 1903 yılında yayınlanan son vilayet salnamesine göre ise, 27 kaza, 112 nahiye ve 2000 köyün bağlı olduğu merkez Edirne sancağı ile birlikte, Kırklareli, Gümülcine, Dedeağaç, Tekirdağ ve Gelibolu sancaklarından oluşmaktadır (Kayıcı 2013: 45). Bu dönemde sayısı her geçen yıl artan devlet kurumları beraberinde geniş bir memur kadrosunun da kente yerleşmesini sağlamıştır. Nitekim Edirne Vilayeti Salnamelerinden takip edildiğinde, 1872 yılında 200 kadar olan vilayet merkezinde çalışan memurların sayısı, 1877 yılında 374'e, 1883 yılında 533'e, 1888 yılında 683'e ve 1895 yılında ise 728'e çıkmıştır. Bunlar arasında en kalabalık birimler, 19 memurla Mektubi Kalemi, 17 memurla Nafia Meclisi ve 16 memurla Vilayet Muhasebe Kalemi'dir. Hiç şüphesiz söz konusu 728 memurun tamamı hükümet konağında çalışmamaktadır.¹⁸ Bu sayı devlet okulları, hastaneler, telgraf ve posta idaresi, askeri idare, belediye gibi dönemin diğer kamu kurumlarının kadrosunu da kapsamaktadır. Yine de Tanzimat reformlarının taşra yönetimine taşıdığı yeni bürokratik örgütlenme ve bu yapıdaki genişleme, en başta hükümet konağının giderek yetersiz kalmasına yol açmış, bunun yanında kentte çok sayıda kamu binasının inşa edilmesini gerektirmiştir.

1867 tarihli bir arşiv vesikasında bu dönemde Edirne hükümet konağının durumu hakkında önemli bilgiler verilmekte, aslında benzerlerine kıyasla pek de küçük olmayan bu yapının yeni taşra teşkilatı için ne derece yetersiz kaldığı açıkça ifade edilmektedir. Buna göre, eski eyalet teşkilatına göre inşa edilen binada, vilayet nizamnamesinin ilanından sonra kurulan yeni idari birimler için yer bulunamamış, bu sebeple belediye bir handa kiralanan odada çalışmaya başlamıştır. Keza, Edirne sancağı mutasarrıfı ve sancak idare meclisi önce hükümet konağının karşısında kiralanan yerlere taşınmış, bunun kullanışlı olmadığı anlaşılınca tekrar hükümet konağının alt katında iki üç odaya sıkışmak zorunda kalmıştır. Bunun gibi, temyiz-i hukuk meclisi ve kalemleri sorgu yargıçlarıyla aynı yerde çalışmakta, ticaret mahkemesi ise avluda yapılan geçici bir yeri çalışma alanı olarak kullanmaktadır. Edirne Vilayeti İdare Meclisi tarafından kaleme alınan mazbatada ayrıntılarıyla anlatılan yer sorununa çözüm bulabilmek için, sancak idaresine ait olmak üzere ek bina yapımı talep edilmiş, bu talep padişah iradesiyle de onaylanmıştır. Bina yapımının masrafları için ise, Cısr-i Mustafa Paşa kazasındaki beylik çayırıları satışa çıkarılmış, ayrıca kısa bir süre önce

¹⁸ 1309 (1891-1892) tarihli Edirne Vilayeti Salnamesi, 1864 yılında yapımı tamamlanan hükümet konağının hangi idari birimlerden oluştuğu hususuna açıklık getirmektedir. Buna göre, binada valiler için büyük bir kapılı salon ve beş oda bulunmaktadı. Ayrıca binada, emlak-ı şahane komisyonuna üç oda; defterdarlık, muhasebe ve vilayet sandığı için beş oda; vilayet mektubi kalemi ve evrak kalemi için üç oda; vilayet meclis kalemi için üç oda; defter-i hakanî ve vergi müdüriyeti ve kalemlerine beş oda; evkaf muhasebeciliği, nüfus nezâreti kalemleri, orman ser-müfettişliği, mühendisler, maarif kalemi ve ziraat bankası şubesi için yedi oda; nihayet tahsilat komisyonuyla diğer memurlara ise üç oda tahsis olunmuştur (EVS 1309: 197-198).

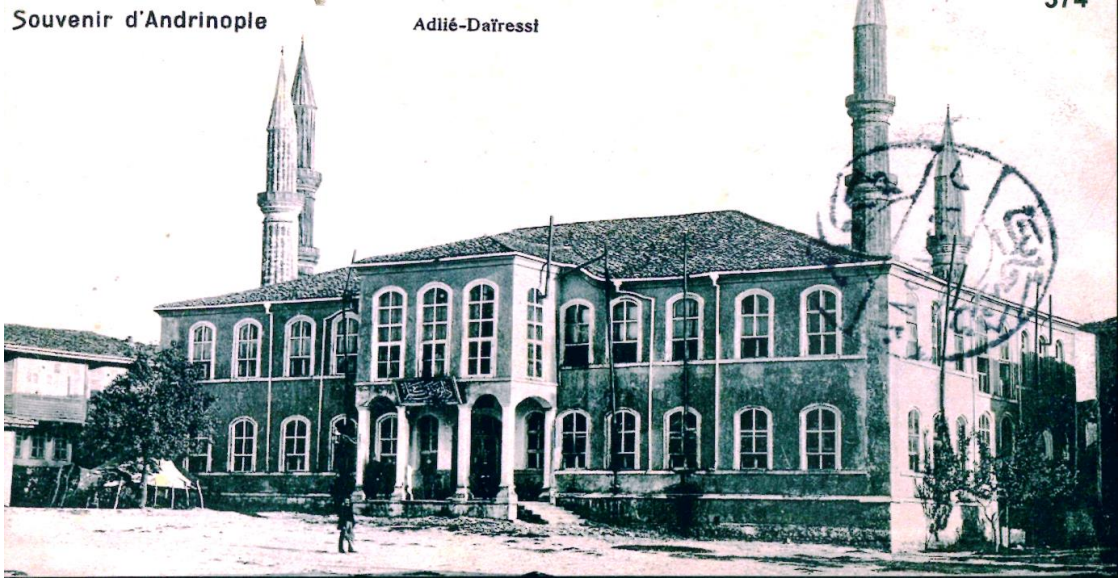
yıkılmasına karar verilen Edirne kent surlarının işe yarar taşlarının kullanılmasına izin verilmiştir. Sancak idaresine ayrılan bu bina, aşağıdaki planda görüldüğü üzere iki katlı ve kâgir olarak planlanmıştır¹⁹.

Bina planı bu dönemde inşa edilen hükümet konaklarının çoğunda olduğu gibi, bir avlu etrafına dizili odalardan oluşan bir yapıya işaret eder, keza dönemin kamu yapıları için belirleyici olan ve neredeyse standartlaşmış bir uygulama olarak görülen orta akstaki giriş bölümü öne çıkarılarak belirginleştirilmiştir (bkz. Plan 4). Aşağıda fotoğrafı ve bina planı görülen bu yapı daha sonra, 1878 yılından itibaren adliye dairesi olarak kullanılmaya başlanmıştır (bkz. Resim 29). 1890 tarihli Edirne Vilayeti Salnamesi'nde açıklandığı üzere, yirmi iki odadan oluşan binada istinâf ve bidâyet mahkemeleri, müdde-i-i umûmi mu'âvini daireleriyle kalemleri, istintâk odaları ve mahkeme salonları bulunmaktadır. 1890 yılında, bu binanın hemen yanına, uzun bir süredir kiralık yerlerde faaliyet göstermekte olan şer'i mahkeme için beş odadan ibaret küçük bir daire daha inşa edilmiştir (EVS 1309: 135).



Plan 4: Edirne Sancak İdaresi için Yapılan Ek Binanın Planı
(B.O.A., İrade Meclis-i Vâlâ, 582/26144, 05 Şaban 1284 / 2 Aralık 1867)

¹⁹ B.O.A., İrade Meclis-i Vâlâ, 582/26144, 05 Şaban 1284 / 2 Aralık 1867; Sadâret Mektubî Kalemi Mühimme Kalemi Evrakı, 395/84, 12 Şaban 1284 / 9 Aralık 1867.



Resim 29: Edirne Sancağı İdari Teşkilatı İçin Yapılan ve Sonradan Adliye Dairesi Olarak Kullanılan Bina (Anonim 2013b: 111)

3.3 Edirne Hükümet Konağı Odaklı Yeni Kamu Sitesi

Edirne Hükümet Konağı'nın kendine özgü belirgin bir özelliği, her dönemde etrafının duvarla çevrili olmasıdır Bursa'da olduğu gibi bir kaç istisna dışında, Tanzimat döneminde inşa edilen hükümet konaklarında genellikle böyle bir duvar bulunmadığını vurgulamak gerekir. Edirne valisinin, eski gelenek doğrultusunda, hükümet konağını hem ikametgah hem de çalışma ofisi olarak kullanması yüzünden mahremiyet sağlaması amacıyla bu duvarlara ihtiyaç duyulmuş olabilir. Diğer taraftan 1847 tarihli bir arşiv kaydında, bu duvarların dört tarafının yüksekçe evlerle çevrili bulunan hükümet konağını kentte sık sık görülen yangınlardan koruduğunu, bu sebeple korunması, hatta yükseltilmesi gerektiği belirtilmektedir¹.

Hükümet konağının girişi, yine diğer kentlerdeki benzerlerinden farklı olarak, anıtsal bir kapıya sahiptir. Günümüzde de hala mevcut olan bu anıtsal kapının hükümet konağına çok daha prestijli ve saygın bir görünüm kazandırmak maksadına yönelik olduğu açıktır. Bunun yanında bu kapının padişah tuğrası, devlet arması ve kitabe gibi devleti temsil eden sembollerin sergilenmesi maksadını yerine getiren önemli bir işlevi olduğunu da belirtmek gerekir Kente hâkim olan siyasi otoritenin göstergelerinden olan ve onu halkın nezdinde cisimleştirerek vurgulayan bu semboller, devlet tarafından elbette son derece önemsenmiştir.

¹ "...duvâr-ı mezbûrun irtifâ'i her vechile muhâsenâtı mûcib ve hem de hüdânegerde hâricinde harîk zuhûr etmiş olsa bâb-ı mezkûreye adem-i sirâyetini müstevcib olacağı....." B.O.A., Meclis-i Vâlâ Riyâseti Belgeleri, 47/44, 10 Rebiyülâhir 1263 / 02 Nisan 1847.

Nitekim 1884 tarihli bir belgede, 1878 yılında Rus istilası sırasında Rus devlet armasının hükümet konağı kapısı üzerine asıldığı, daha sonra kentin Osmanlı devletine iadesiyle birlikte, armanın üzerinin sıva ile kapatıldığı belirtilmektedir². Keza aşağıdaki fotoğrafta görüldüğü üzere günümüzde bu kapı hala mevcut olmasına rağmen, bu dönemden kalan fotoğraflarda görülen Osmanlı tuğrası ve ya devlet arması boya ile kapatılmıştır. Bu durum, Cumhuriyet rejiminin kurulmasından sonra 1927 tarihinde yürürlüğe konulan, resmi binalar üzerinde Osmanlı saltanatını sembolize eden tuğra ve methiyeleri kaldırmaya yönelik kanun doğrultusunda ortaya çıkmış olmalıdır (bkz. Resim 30-31)³



Resim 30: Edirne Hükümet Konağı Anıtsal Kapı, 1914 (Yasemin Avcı Arşivi).



Resim 31: Edirne Hükümet Konağı Anıtsal Kapı (Özendes 2005: 69)

² B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi, 1342/11, 04 Şaban 1301 / 30 Mayıs 1884.

³ 1927 yılında çıkarılan bu kanun, Osmanlı İmparatorluğu'ndan Cumhuriyet rejimine geçiş sürecinde Osmanlı resmi kurumlarda yer alan saltanat sembollerini temizlemeyi amaçlıyordu. Kanun, "Vaktiyle Osmanlı saltanatını temsil için konulmuş olan yahut vaziyetlerine göre halen temsile delalet eden tuğra veya armalar ve bunlarla beraber olarak sultanların methiyelerini ihtiva eden kitabelerin" kaldırılmasını veya üstlerinin örtülmesini gerektirmiştir (Umar 1981: 11)

Edirne Hükümet Konağı'na ilişkin arşiv kayıtları, duvarla çevrili konağın çevresinde ve aynı avlu içinde bulunan yapılar hakkında da bilgi vermektedir. 1829 yılının başlarına tarihlenen yazışmalardan anlaşıldığı üzere, Paşa kapısını takiben ikinci olarak inşa edilen hükümet konağı avlusunda bir de kışla bulunmaktaydı. Bu kışla, o dönemde henüz yeni kurulmakta olan bir tabur piyade ve bir tabur süvari Asâkir-i Mansûre-i Muhammediye askeri için yapılan koğuşlardan, binbaşı ve zabıt odalarından oluşuyordu. Hükümet konağı planının padişahın onayına sunulması yanında, kışla yapısı için de Serasker Paşa'nın görüşlerine başvurulmuş; Seraskerlik, kışla önünde bulunan ve askeri talimlere ayrılmış olan meydanı yetersiz görünce eski hamam yıktırılarak kışla meydanı genişletilmiştir.⁴ Keza 1847 yılındaki bir başka arşiv belgesi ise, bu tarihe gelindiğinde önceleri defterhane olan birimin hapishaneye çevrilmiş olduğuna işaret etmektedir⁵. 1876 yılında Edirne hapishanesi kâgir olarak, beş yüz mahkûmu alacak şekilde yeni baştan inşa edilmiştir (bkz. Resim 32)⁶. Dolayısıyla bu dönemde standartlaşmış bir uygulama olarak gözüken, hükümet konağı ve hapishanenin aynı alanda bir arada bulunması anlayışı Edirne'de de bozulmadan devam ettirilmiştir. Edirne Hapishanesi, 1884-1893 yılları arasında yaklaşık on yıl valilik yapan ve bu süre zarfında gerek kentte gerekse vilayet dâhilinde pek çok kamu binasının inşasına ön ayak olan Ahmed İzzet Paşa⁷ tarafından genişletilerek kapsamlı bir tamirattan geçirilmiştir (EVS 1309: 142).



*Resim 32: Edirne Hapishanesi İç Avlusu
(İstanbul Üniv., Nadir Eserler Kütüphanesi, No. 77940/0007)*

⁴ B.O.A., Hatt-ı Hümayûn, 593/29046, 19 Şaban 1244 / 24 Şubat 1829.

⁵ B.O.A., İrâde Meclis-i Vâlâ, 95/1974, 16 Cemaziyelevvel 1263 / 2 Mayıs 1847.

⁶ B.O.A., İrâde Dahiliye, 712/49842, 16 Zilkade 1292 / 14 Aralık 1875.

⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. Kuzucu 2012.

Edirne hükümet konağı, zaman içinde etrafına inşa edilen diğer yapılarla daha da gelişerek sınırları oldukça geniş bir vilayetin merkezine uygun bir biçimde çok yapılı bir kamu sitesinin odak noktası haline gelmiştir. 20 yüzyılın başlarına gelindiğinde hükümet konağının çevresinde yer alan ve aynı avluyu paylaşan binalar, telgraf ve posta dairesi, polis dairesi, jandarma dairesi, hapishane, vilayet matbaası, evrak mahzeni ve ziraat bankası şubesidir (bkz. Resim 33-34). Hemen hemen aynı idari birimlerin Bursa'daki yeni yönetici merkezde de bir araya gelmiş olduğu tekrar belirtilmelidir. 1309 (1891-1892) Edirne Vilayeti salnamesinde; yine Ahmed İzzet Paşa döneminde inşa edilmiş olan telgraf ve posta dairesi, on üç odalı, bir mescid ve mahzenden oluşan gayet “*dil-nişîn ve muntazam*” bir bina olarak anılmaktadır (EVS 1309: 136). 1888 yılında yapılan Polis dairesi ise, hükümet konağının anıtsal kapısından (ya da dönemin ifadesiyle bâb-ı hükümet) girildiğinde sağ tarafta yer alan ahşap ve yedi odadan ibaret bir yapıdır. Hükümet konağı merkezli kamu sitesinin en eski tarihli elemanlarından biri vilayet matbaasıdır. Bu yapı, Hurşid Paşa'nın valiliği zamanında (1866-1870) yedi odalı olarak inşa edilmiştir. Burada, Edirne vilayeti resmi gazetesi, “Edirne” adıyla Türkçe ve Rumca olarak basılmakta, yaklaşık 1700 abonesi olan gazetenin yıllık gelirleri, matbaanın idaresine kullanılmakta, gelir fazlası ise Hamidiye Mektebi için harcanmaktaydı (EVS 1309: 141). Meşrutiyet'in ilanından sonra vilayet matbaası sanayi mektebine nakledilmiş, matbaa binası ise polis dairesi haline getirilmiştir (Peremeci 1939: 347) Hükümet konağı odaklı bu alanın önemli bileşenlerinden biri olan evrak mahzeni ise uzun sayılabilecek bir zaman içinde tamamlanabilmiştir. 1306 (1888-1889) yılında keşfi yapılan binanın inşasına 1309 (1891-1892) yılında başlanmış, ancak 1313 (1895-1896) yılında tamamlanabilmiştir⁸. Edirne kamu sitesinin son elemanı Ziraat Bankası şubesidir. 1888 yılında kurulan Ziraat Bankası'nın Edirne şubesi, kuruluşundan bir yıl sonra yine Ahmed İzzet Paşa'nın valiliği döneminde hizmete girmiştir. Banka şubesinin kentin yeni yönetici merkezinde kendine ait ayrı bir yapıya sahip olması ise 1908 yılında gerçekleşmiş, binanın aynı avludaki diğer kamu yapılarına mimari tarz olarak uyumlu olmasına dikkat edilmiştir.⁹

⁸ B.O.A., Şûrâ-yı Devlet Belgeleri, 365/30, 17 Şevval 1315 / 11 Mart 1898.

⁹ B.O.A., Şûrâ-yı Devlet Belgeleri, 1219/3, 09 Safer 1326 / 13 Mart 1908; 1216/44, .09 Safer 1326 / 13 Mart 1908



Resim 33: Edirne Hükümet Konağı Yanındaki, Polis Dairesi, Hapishane ve Evrak Mahzeni (İstanbul Üniv., Nadir Eserler Kütüphanesi, No. 90455/0017)



Resim 34: Edirne Hükümet Konağı Odaklı Kamu Sitesi (Cengiz Bulut Arşivi)

Bu dönemde inşa edilen diğer kamu yapıları arasında mimari tarzıyla dikkat çeken ve Edirne'nin politik yaşamında önem arz eden bir yapı olarak Edirne belediye binasından da bahsetmek gerekir. 1867 yılında kurulan Edirne belediyesi, Osmanlı taşrasındaki ilk belediye teşkilatlarından biridir. İlk yıllarda kent merkezindeki bir handa çalışmaya başlayan belediye, defalarca yer değiştirmiş, ayrı bir binaya kavuşması Edirne'nin ünlü belediye başkanlarından

Dilaver Bey'in çabalarıyla gerçekleşmiştir. Binanın temeli 1898 yılında atılmış¹⁰, değişik etkinlikler yoluyla halktan toplanan parasal katkılarla 1900 yılında tamamlanmış ve yaklaşık beş bin liraya mal olmuştur. Günümüzde de Edirne belediyesi tarafından kullanılmakta olan yapı, kentin zarif tarihi binalarından sayılmaktadır (bkz Resim 35). Bina'nın mimarı Nazif Bey'dir. Bina yine dönemin adeta klasikleşmiş olan anlayışına uygun olarak düzenlenmiş, odalar geniş bir hol etrafında sıralanmıştır. Doğu-batı ekseninde simetrik olarak planlanmış kare planlı binanın orta kısımları ifadedeli çıkıntılarla bozulmaktadır. Yığma yapı tekniği kullanılarak iki katlı inşa edilmiş olan binanın ön cephesinde kemerle sonlanan yüksek pencereler, ana girişin hemen üzerindeki "*Daire-i Umûr-ı Belediye*" yazısı ve hitap balkonu çarpıcı öğelerdir.



Resim 35: Edirne Belediye Binası, 2014 (Yasemin Avcı Arşivi).

Edirne Belediye Başkanı Dilaver Bey, belediye binasının yapımında gösterdiği gayretler dolayısıyla 1901 yılında nişanla taltif edilmiştir¹¹. 1898-1903, 1907-1910 yılları arasında iki dönem belediye başkanlığı yapan Dilaver Bey'in kentte bıraktığı iz bununla sınırlı kalmamış, Ahmet Vefik Paşa'nın Haussmann tarzı kent planlama uygulamalarının bir örneğini o da Edirne'de gerçekleştirmiştir. 1903 yılının Ağustos ayında Kaleiçi'nde başlayan yangının geniş bir bölgeyi etkilemesi, yeni şehircilik uygulamaları için fırsat oluşturmuştur. Dilaver Bey tarafından görevlendirilen Fransız mühendisler Edirne Kaleiçi Mahallesi yangın yeri plânını Ebniye Kanunu hükümlerinin biçimlendirdiği yasal çerçeveye uygun olarak ızgara plân ve dik açılı yol şemasına göre düzenlemişlerdir (Özcan 2004: 173). Bölgenin yeniden

¹⁰ Binada kullanılan taşlar Dimetoka'nın Taşçı Arnavud köyünden, keresteler ise Şarki Rumeli'den getirtilmiştir B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi, 2274/67, 19 Receb 1317 / 23 Kasım 1899.

¹¹ B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi, 2274/67, 08 Rebiyülevvel 1319 / 25 Haziran 1901.

imarı 1907 yılında tamamlandığında geleneksel kent dokusundan farklı planlı yapı adaları ve dik açılı yollarıyla farklı bir alan oluşmuştur. Bunun yanında, 1909 yılında Kaleiçi'nde Ermeni Klisesi'ne bitişik yerde 2500 m2 lik belediyeye ait arsa ağaçlandırılarak "millet bahçesi" olarak düzenlenmiştir. 20. yüzyıl başlarında bu bahçede bir gazino ve sinema bulunduğu dair kayıtlar vardır (Onur 2006: 155) (bkz. Resim 36). Bu bahçe mesirelik ve gezinti yerlerinde zaman geçirmenin yaygın bir yaşam kültürü olduğu Edirne'de planlı olarak yapılan modern anlamdaki ilk yeşil alan olması bakımından dikkat değerdir. Daha önemlisi siyasi rejimin ve iktidarın kentsel alanda kendini göstermek istemesiyle her dönemde bu bahçenin adının değişmekte olmasıdır. II. Meşrutiyet'in ilanından sonra, yeni rejimin ruhuna uygun olarak buranın adı "*Hürriyet Bahçesi*" olarak değiştirilmiş, Meşrutiyetin ilanı coşkulu nutuklarla bu bahçede kutlanmıştır (Yazıcı 2012: 330). V. Mehmed Reşad'ın 1910 yılındaki ziyaretinden hemen önce bu bahçeye "*Hâdika-i Reşadiye (Reşâdiye Bahçesi)*" adı verilmiş,¹² günümüzde ise, aynı alan *Cumhuriyet Bahçesi* olarak adlandırılmıştır (Onur 2006: 199)



Resim 36: Edirne Reşadiye Bahçesindeki Gazino (Köker 2013: 18)

Edirne belediye binası, tıpkı Bursa'da olduğu gibi, hükümet konağı odaklı kamu sitesine kıyasla, kentin siyasi yaşamında çok daha belirgin bir yer tutmuş gibidir. Muhtemelen bunun en önemli sebebi her iki kentte de hükümet konağının etrafının duvarla çevrili olması ve hükümet konağı önünde (örneğin Konya ve İzmir'de olduğu gibi), geniş halk toplulukların bir araya getirilebilecek genişlikte bir meydanın bulunmamasıdır. Bursa ve Edirne'deki belediye binalarının yeni bir mimari tarza uygun olarak özenle inşa edilmeleri de bu hususta önem taşır. Nitekim 1910 yılında Edirne'ye gelen V. Mehmed Reşad'ın konaklaması için

¹² B.O.A., İrade Dahiliye, 1477/32, 10 Ramazan 1327 / 25 Eylül 1909; Bâb-ı âli Evrak Odası, 3642/273102, 13 Ramazan 1327 / 28 Eylül 1909.

belediye binası seçilmiştir (Demirel 2012: 343). Bulgar işgali sırasında bu bina, belediye meclisince Bulgar Kralı Ferdinand için "*Kral Köşkü*" olarak düzenlenmiş, Yunan işgali esnasında ise, Yunan Kralı Konstantin burada kalmıştır (Usal 2006: 7).

Yine tıpkı Bursa'da olduğu gibi Tanzimat döneminin eğitim alanındaki modernleşme programının ürünlerinden olan Sanayi Mektebi ve 1885 yılında açılan Mekteb-i İdadi hükümet konağının hemen yakınına inşa edilmiştir. Tanzimat döneminin kentsel anıtlarından bir diğeri olan saat kulesi ise, amaca uygun yüksekliği sağlaması yüzünden yine çarşı odağına çok da uzak olmayan bir mevkiide kalenin Makedonya burcu üzerinde inşa edilmiştir. Vali Ahmed İzzet Paşa tarafından 1886 yılında ahşap olarak yaptırılan saat kulesi, 1894 yılında yıktırılarak, taş ve tuğladan tekrar inşa edilmiştir. Mimari bakımdan oldukça gösterişli olan bu kule, burç üzerinde beş katlı olarak tasarlanmış, en tepedeki dört köşeli köşkün cephelerine birer saat yerleştirilmiştir. Kitabesinde "*şehir zîneti*" olarak nitelendirilen bu kulenin, benzerleri gibi, üzerindeki Avrupalı saat ile kentlinin dini zaman düzeninden kopmasına katkı sağladığı açıktır. Aynı zamanda yangın kulesi olarak da kullanılmış olan kule, depremde çatladığı gerekçesiyle, 1953'te üstteki iki katı yıkılarak tek katlı güdük bir yapıya dönüşmüştür¹³ (bkz. Resim 37).



Resim 37: Edirne Saat Kulesi (Cengiz Bulut Arşivi)

Edirne'deki yeni yönetici merkez ve belediye binası, konum olarak tarihsel çekirdek diye tanımlanabilecek, Eski Cami, Üç Şerefeli Camii ve Selimiye Camii'nin yer aldığı alanın içinde konumlanmıştır (bkz. Harita 23). Edirne hükümet konağının oldukça merkezi olan

¹³ Ayrıntılı bilgi için bkz. Eyice 1998.

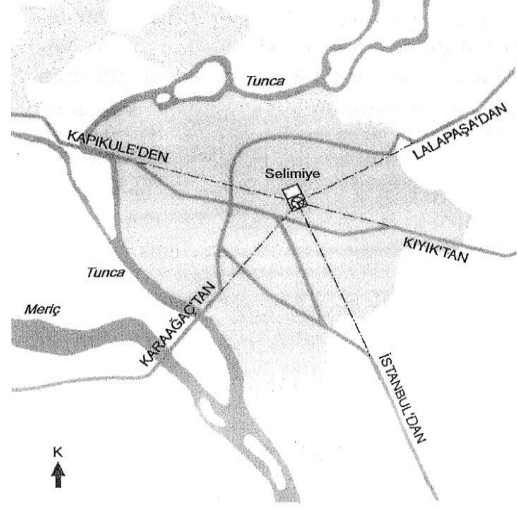
lokasyonuna rağmen, bu yapının kentin silüetine hâkimiyet kuran, ünlü mimar Bruno Taut'un ifadesiyle bir "kent tacı" (*stadtkrone*)¹⁴ olduğunu iddia etmek mümkün değildir. Elbette bu özellik, Taut'un da belirttiği üzere, Edirne'deki anıtsal yapılar içinde en çok Selimiye Camiine yakışan bir imtiyazdır. 19. yüzyıla ait bazı kent fotoğraflarında Selimiye Camii ile birlikte dikkati çeken Müşirlik Dairesi ise, Tanzimat döneminin mimari yapıları içinde hükümet konağından daha cüsseli bir yapıdır (bkz. Resim 38-39). 1899 yılında yapımı tamamlanan bu bina¹⁵, 1800 m2 arsa üzerinde 3 katlı, 44 odalı ve 2 salonlu olarak inşa edilmiştir (Osman 1994: 58) (bkz. Resim ?). Selimiye Camii'nin kent bütünü içindeki konumu oldukça ustaca seçilmiş, aynı yükseklikteki dört minarenin kubbe etrafında aynı mesafelere kurulmuş olması bu caminin her taraftan aynı şekilde görülmesini sağlamıştır. Daha sonra inşa edilen mimari yapıların hiç biri kentsel odak olmak bakımından onunla rekabet edememiştir. Bugün Edirne kentine beş ana yol üzerinden varılmaktadır; İstanbul'dan, Kapıkule'den, Lalapaşa'dan ve Kıyık'tan gelen bu yolların 16. yüzyılda Selimiye'nin inşa edildiği dönemde de var olduğu bilinmektedir (Kuruyazıcı 1998: 365-366) (Bkz. Harita 22). Edirne Hükümet Konağı'nın konumu söz konusu olduğunda ise, yapılan alan çalışması ile de görüldüğü üzere, Selimiye Camii'ne yakın oluşuyla bu yol bağlantılarından faydalandığı açıktır. Nitekim Edirne'deki yerel hükümet merkezinin defalarca yangın ve deprem yüzünden kullanılamaz hale gelmiş olmasına rağmen tekrar tekrar hep aynı mevkiye inşa edilmiş olması, bu merkezi konumun belirleyiciliği yüzündendir.



Resim 38: Edirne Selimiye Camii ve Müşirlik Binası (Bülent Bankacı Arşivi)

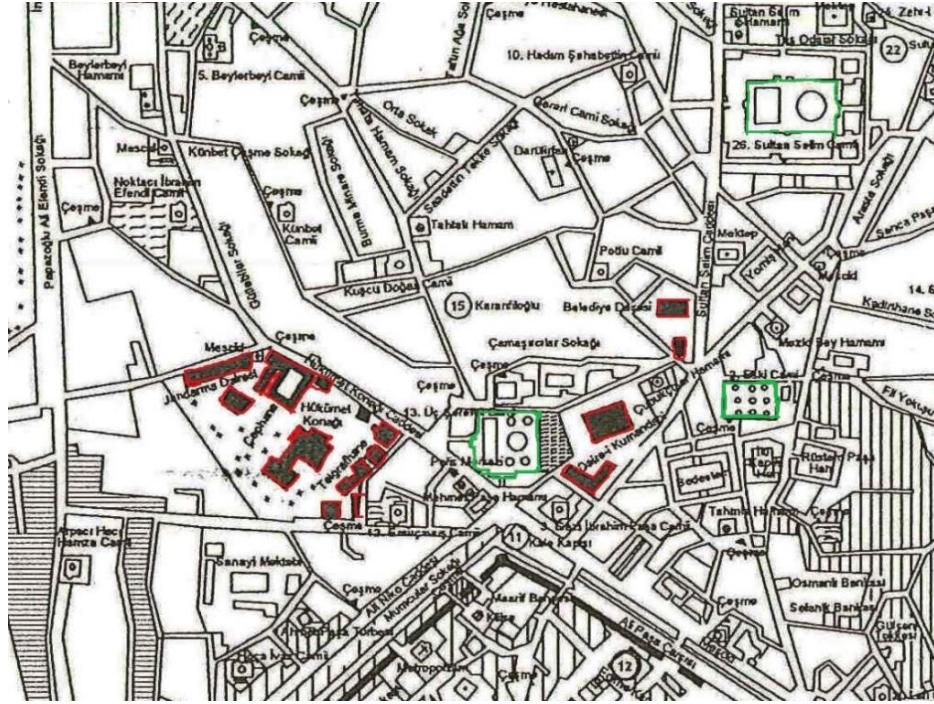
¹⁴ Ayrıltılı bilgi için bkz. Welter 2013.

¹⁵ B.O.A., Yıldız Mütenevvî Maruzat Evrakı, 192/18, 03 Rebiyülevvel 1317 / 12 Temmuz 1899.



Resim 39: Edirne Selimiye Camii
(Bülent Bankacı Arşivi)

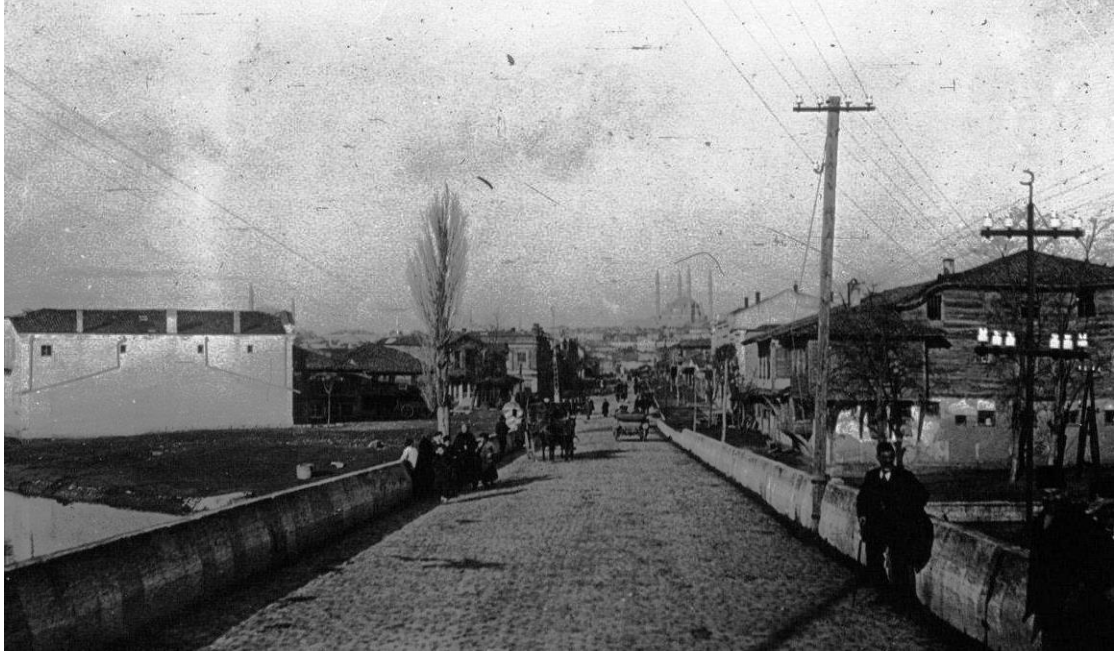
Harita 22: Edirne Selimiye Camii Ol
Bağlantıları (Kuruyazıcı 1998: 365)



Harita 23: Edirne Kent Planında Kamu Binaları (1918)

19. yüzyılın sonlarına doğru, dönemin teknolojik gelişmelerine uygun olarak kentsel ulaşımın altyapısı iyileştirilmek istendiğinde yeni kamu sitesinin ulaşım arterleri üzerinde önemli bir kent odağı olarak kabul edildiğini vurgulamak gerekir. Hükümet konağı, hemen her kentte olduğu gibi, demiryolu hattına istasyon caddesi olarak adlandırılan yol ile bağlıdır. 19. yüzyıla ait fotoğraflarda bu cadde dönemin ölçülerine göre oldukça geniş ve düzenli bir yol

olarak gözükmektedir (bkz. Resim 40) 1870'li yılların başlarından itibaren Karaağaç'ta bulunan tren istasyonundan kent merkezine bir tramvay hattı döşenmesi birkaç kez yerel ve merkezi hükümetin gündemine alınmıştır¹⁶. Sunulan projeler içinde en geniş çaplı olanı 1910 yılına tarihlenir. Bu projede, tramvayın üç mecburi ve dört ihtiyari olmak üzere yedi tramvay hattından en önemlisi istasyondan doğrudan hükümet konağına ulaşan ve Saraçhane Köprüsü'nde son bulan hattır (bkz. Harita 24). Yapılan ihale sonucu, tramvay hatlarının imtiyazı İtalyanların "*Società Commerciale Oriente*" adlı şirketine verilmiş ve belediye ile şirket arasında mukavele imzalanmış ise de Osmanlı devleti ile İtalya arasında çıkan Trablusgarp Savaşı dolayısıyla bu mukavele feshedilmiştir (Tekdemir 2012: 305). Bütün bunlar, Edirne'de Tanzimat'ın getirdiği bürokratik yapılanmanın, idari, eğitsel ve askeri reformların oluşturduğu yeni yönetici merkezin kentin ulaşım arterlerinde ne derece önemli bir toplayıcı öge olduğunu göstermektedir.



Resim 40: Edirne İstasyon Yolu (Bibliothèque nationale de France, Paris)

¹⁶ Edirne'de tramvay hattı kurulması hakkında 1881 ve 1908 yıllarında yapılan girişimler için bkz. B.O.A., Şurây-ı Devlet Belgeleri, 1910/21, 28 Zilkade 1298 / 22 Ekim 1881; 1214/28, 09 Safer 1326 / 13 Mart 1908.

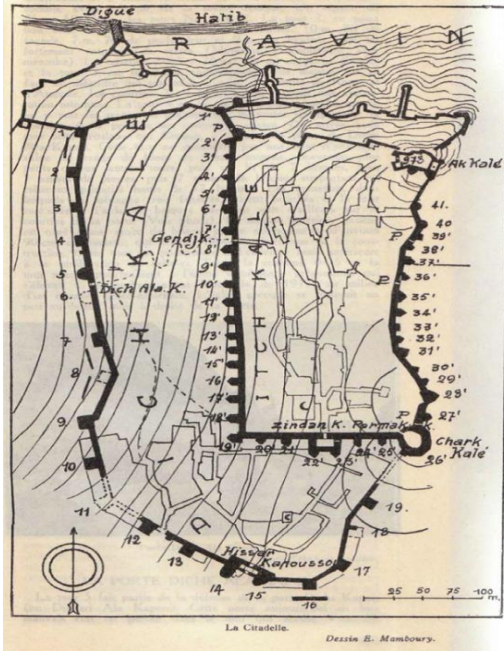


Harita 24: Edirne Tramvay Projesi
(Cumhuriyet Arşivi, 230.000.016.63.1, 22E/1, 9 Ekim 1910)

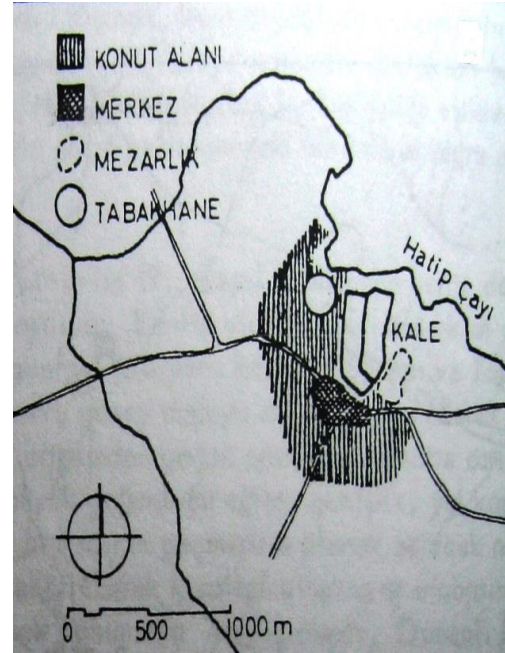
4. BÖLÜM: “KÜÇÜK ASYA’NIN İNCİSİ”¹ ANKARA

4.1 Ankara’nın Mekânsal Kurgusu ve Tarihi Kent Merkezi

Üç akarsuyun, Hatip Suyu, İncesu ve Çubuk Suyu’nun birleştiği yerde kurulan Ankara, kale-kent formunda gelişmiş bir yerleşimdir. Deniz seviyesinden 978 metre yükseklikteki eski bir lav tepesi üzerinde yer alan kalesiyle kolay savunulur olması ve düzlükten geçen yolu kolayca denetleme imkânı bulunması sayesinde, eski çağlardan başlayarak hemen her dönemde bölgesel kademelenme içinde önemli bir “merkez” olmuştur. Hititlerin, Friglerin ve Galatların hâkimiyetinden sonra, M.Ö. 3. yüzyılda Romalıların eline geçen kent, Galatya adı verilen eyaletin merkezi olarak örgütlenmiştir. Roma döneminde, kent kale dışında tepenin eteklerine doğru yayıldığı yeni kurulan mahalleler bir dış sur ile çevrilmiş ve aralarında tiyatro ve Augustus Tapınağı’nın da bulunduğu birçok kamu yapısı inşa edilmiştir (bkz. Harita 25)².



Harita 25: Ankara Kalesi
(Mamboury 1933: 157-157)



Harita 26: 13.-14. Yüzyılda Ankara
(Aktüre 1978: 142)

Bizans hâkimiyeti sırasında ise, eyalet başkenti olma statüsünü koruduğu gibi, ticaret yolları üzerindeki konumuyla, askeri üs, ticaret, sanayi, dini ve entelektüel yaşam merkezi

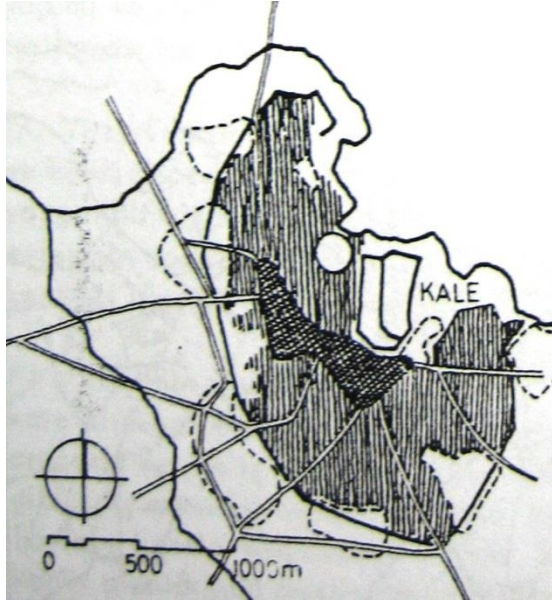
¹ Bu ifade, Kasım 1852 tarihinde kenti ziyaret eden Alman seyyah Andreas David Mordtmann tarafından kullanılmıştır (bkz. Pınar 1998: 73).

² Ayrıntılı bilgi için bkz. Kadioğlu v.d. 2011 ve Erzen 2010.

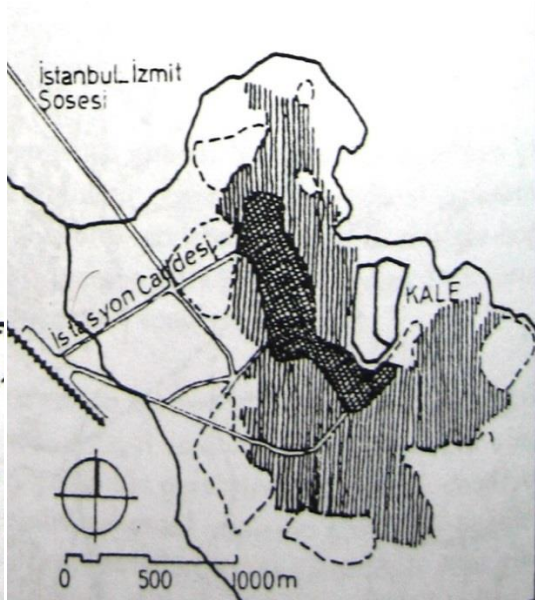
olarak da önemli işlevlere sahip olmuştur. Bizans İmparatorluğu'nun dağılma döneminde eski önemini yitiren Ankara, Selçukluların 2. yüzyılda bölgeyi ve kenti hâkimiyet altına almalarıyla tekrar önem kazanmış, bu dönemde imar edilerek kale yeniden inşa edilmiştir. (Renda v.d. 2004: 20-21). 13. yüzyıldan itibaren yavaş yavaş bir Türk kenti karakteri kazanmaya başlayan Ankara'da daha çok kale çevresinde Selçuklu Sultanları ve diğer devlet yöneticileri tarafından cami, mescid ve medrese gibi kamu binalarının inşa edildiği görülür (bkz. Harita 26). Bu dönemde kente verilen önem, daha çok bir sınır kenti olmasıyla ve ticari etkinliği ile ilişkilendirilebilir. Bunu sağlayan asıl temel etmen ise, Ankara'nın Anadolu'nun ortasında yer alan stratejik ticaret yollarının kavşağında bulunmasıdır. Perslerin ünlü "*Kral Yolu*" buradan geçmektedir. Bu yol hem Selçuklular hem de Osmanlılar tarafından da kullanılmıştır. 15. yüzyılda Bursa'nın bir ticaret merkezi olarak yükselişi ile birlikte, Bursa ile Tebriz arasında canlılığını koruyan tarihi ipek yolunun bir kolu Ankara-Çankırı-Çorum-Amasya-Tokat yönünü izleyerek Erzincan ve Erzurum üzerinden Aras Vadisi'ne ulaşmaktadır. Keza 17. yüzyılda, Ankara Anadolu'yu çaprazlama keserek Şam'a ulaşan ticaret ve kervan yoluyla Kayseri üzerinden, Antalya-İskenderiye arasındaki deniz yoluna ise Konya üzerinden bağlantılıdır (Özdemir 1986: 22-23).

Kentin 1362 yılında I. Murad döneminde, Osmanlılar tarafından kesin olarak ele geçirilmesinden sonraki dönemde ticari etkinliğinin daha da arttığı açıktır. Osmanlı hakimiyeti altında Anadolu'da siyasi birliğin kurulmasına koşut olarak, bölgelerarası ticaret güvenliğinin sağlanması ve ulaşım ağının genişlemesi kentin 15. yüzyıl başından itibaren geniş ölçekli ticarete yoğun bir biçimde açılmasını sağlamıştır. Bu dönemde kentsel üretim, pazar olanakları ve ticaretle uğraşan kitlenin artması yanında, kent nüfusu çoğalmış ve kentsel yerleşim alanı kalenin çevresindeki düzlükte güney ve batıya doğru önemli ölçüde genişlemiştir. Nitekim 15. yüzyılda kentin önemli ticari yapılarından olan Kurşunlu Han ve Mahmud Paşa Bedesteni yapılmış, 16. ve 17. yüzyılda ise, bugün hala ayakta kalmış olan başta Çukur Han, Çengel Han, Suluhan, Zafran Han olmak üzere birçok ticari yapı daha inşa edilmiş, Bursa ve İstanbul gibi nüfusu çok daha kalabalık olan kentlerdeki ticaret merkezlerini hatırlatan bir merkez oluşmuştur. Keza 15. yüzyıl boyunca kale eteklerinde ve onu izleyen düzlük alanda çok sayıda camii, mescid ve türbe yapılmıştır. Bu yapılar arasında, Karacabey ve Hacı Bayram camiileri ile Geneği, Hacı İvaz, Poyracı, Sabuni gibi birçok mescid yer alır. Osmanlı kentleşmesinin tipik özelliklerinden biri olarak, bu camii ve mescidlerin her biri bir mahallenin nüvesini oluşturmuştur. Bu yapılanma daha önce de işaret edildiği üzere, çeşitli meslek gruplarının ya da aynı dini inanç etrafında toplananların bir arada yaşama tercihlerinin bir sonucudur. Nitekim Ankara'lı gayrimüslimlerin, Rum Ermeni ve Yahudilerin de mahalleri ayrı yerlerde örgütlenmiştir. Kentin en eski yerleşim alanı olan kaleiçi bölgesi, güvenlik şartlarının elverişli olması yüzünde nüfusun en yoğun olduğu bölgedir. Kent

merkezinden çevreye doğru uzaklaştıkça mahalleler genişlemekte ve nüfus yoğunluğu azalmaktadır. 15. yüzyıl sonlarında kale içindeki eski mahallelerle birlikte Ankara'daki mahalle sayısının 30'u geçtiği, kent nüfusunun ise 5.000-6.000 dolaylarında olduğu tahmin edilmektedir. Bu sayının 16. yüzyılda 16.000'i, 17. yüzyıl başlarında ise 23.000-25.000 civarını bulduğu anlaşılmaktadır (Renda v.d. 2004: 22-24; Tunçer 2001: 31-33). Kent içi ulaşım yine kale odağına doğru biçimlenmiştir. 17. yüzyıl başlarında Ankara'ya gelen kervanlar Kaleiçi'ne, Cenâbi Kapısı, Doğan Bey Zâviyesi yakınındaki kapı ve Araba Bazarı Kapısı adıyla bilinen büyük kapılardan geçerek ulaşırlar. Cenâbi Kapısı'ndan çıkan yol ise, kentin kalbine doğru, Ulucanlar'dan Atpazarı'na oradan da bedestene ulaşmaktadır (Özdemir 1986. 24) (bkz. Harita 27).



Harita 27: 17. Yüzyılda Ankara
(Aktüre 1978: 142)

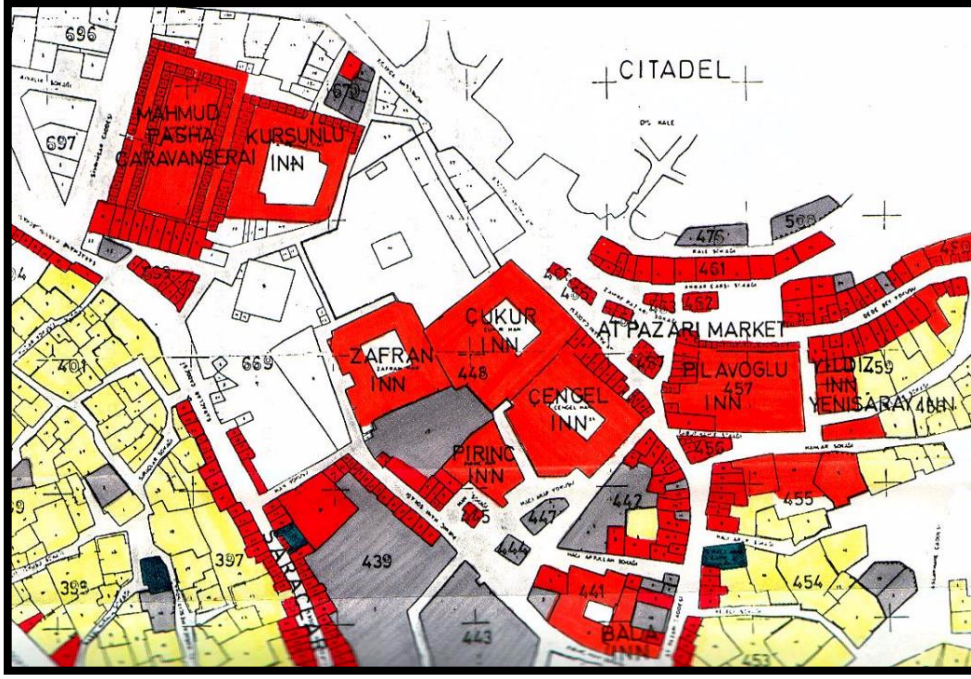


Harita 28: 19. Yüzyılda Ankara
(Aktüre 1978: 142)

Ankara'da kent ekonomisini belirleyen başlıca sektörlerden biri "sof" üretimidir. Bölgesel iklim özelliklerinin Ankara keçisi üzerindeki olumlu etkileriyle tiftiğin yüksek kalitesi, kentin sof üretimi ve ticaretinde 19. yüzyıl ortalarına kadar adeta bir tekel oluşturmasını sağlamıştır. Kara ulaşımı ve haberleşmenin kervanlarla ve ulaklarla yapıldığı bu dönemde, şehirlerarası ulaşım akslarının merkezi bir noktasında yer alan Ankara, sadece yakın çevresi için değil, aynı zamanda uzun mesafe ticareti için de üretim yapmaktadır. İstanbul'dan ve ülke dışından gelen çok sayıda Avrupa'lı tüccarın, Hollandalı, Fransız ve İngilizlerin Ankara'dan sof ticareti yaptığı bilinmektedir. Hiç kuşkusuz kentin en parlak dönemi, Osmanlı gücünün zirveye eriştiği 16. yüzyıldır. Bu yüzyılın sonlarında Ankara ekonomik etkinliğinin yanı sıra, Anadolu Eyaleti'nin içinde bir sancak ve kadılık bölgesinin merkezi durumundadır.

Bunun yanında aynı dönem, kentin mekân kurgusunun olgunlaştığı, kentin tarihi merkezi, en önemli kamusal alanı ve kent odağı olarak tanımlanması gereken çarşının gelişmesini tamamladığı devirdir. Ankara'nın kentsel mekân kurgusunda göze çarpan en önemli özellik, kalenin kent silüetine hâkimiyeti ve kalenin dışındaki yerleşim alanının iki bölümden oluşmasıdır. Döneme ait kadı sicillerinde kale çevresi “*yukarı yüz*”, bugünkü Anafartalar caddesinin altında kalan ve Hacı Bayram Camii'nden başlayarak Karacabey Külliyesi'ne kadar uzanan kısım ise “*aşağı yüz*” olarak adlandırılmıştır. Aynı tanımlama Cumhuriyet devrine kadar kullanılmaya devam etmiştir (Ergenç 1995: 16).

Aşağıdaki haritada görüldüğü üzere, Ankara çarşısı, ekonomik faaliyetler için gerekli olan güvenlik ihtiyacı yüzünden, tıpkı Bursa ve Edirne'de olduğu gibi, kaleye oldukça yakın bir konumda gelişmiştir (bkz. Harita 29). Nitekim ileride ele alınacağı üzere, bölgesel güvenlik şartlarındaki nispi iyileşme ve başka gelişmelerle birlikte, 19. yüzyılın son çeyreğinde kaleden biraz daha uzak bir mevkiide ikinci bir çarşı odağı oluşacaktır. 16. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı çarşılarının klasik özelliklerini Ankara'da da bulmak mümkündür. Bunlardan biri çarşının mesleklere göre ayrılma prensibidir. Nitekim Ö. Ergenç (1995: 21), kadı sicillerine dayanan çalışmasında, Ankara esnafının ayrı çarşılarında toplandığını, sicil kayıtlarında Çanakçılar, Çerçiler, Demirciler, Eskiciler, Saraçlar gibi çarşı adlarının sık sık geçtiğini belirtmektedir. Hiç şüphesiz Osmanlı kentlerinde her durumda çarşının odağı bedestendir. Kapalı hanlar ve bunlara bağlanan Atpazarı ve Samanpazarı gibi açık pazar yerleri ile çevrelenen Ankara bedesteni, 15. yüzyıl ortalarında Fatih Sultan Mehmed'in Sadrazamı Mahmud Paşa tarafından yaptırılmıştır. Özel bekçiler tarafından korunan, kıymetli eşyaların saklandığı bedesten, aynı zamanda bir çarşı bölümü olarak planlanmıştır. Dört tarafı dükkânla çevrili, 93 hücreli büyük bir yapı olan Ankara bedesteninin bitişiğinde özellikle sof tüccarlarının bulunduğu, mallarını depoladığı Kurşunlu Han bulunmaktadır (Ergenç 1995: 17). 16. yüzyıl ortalarında, Ankara bedesteninde 102 dükkânın bulunduğu kayıtlarda geçmektedir. Arasta düzenindeki çarşılarından İstanbul Mısırçarşısı'nın içinde 88, Edirne Selimiye Arastası'nda 73, Edirne Ali Paşa çarşısında ise 112 dükkânın bulunduğu göz önüne alınırsa, Ankara'nın ticari işlevinin ölçeği açıkça ortaya çıkacaktır (Cezar 1985: 279).



Harita 29: Ankara Mahmud Paşa Bedesteni ve Hanlar Bölgesi (Tunçer 2001: 22)

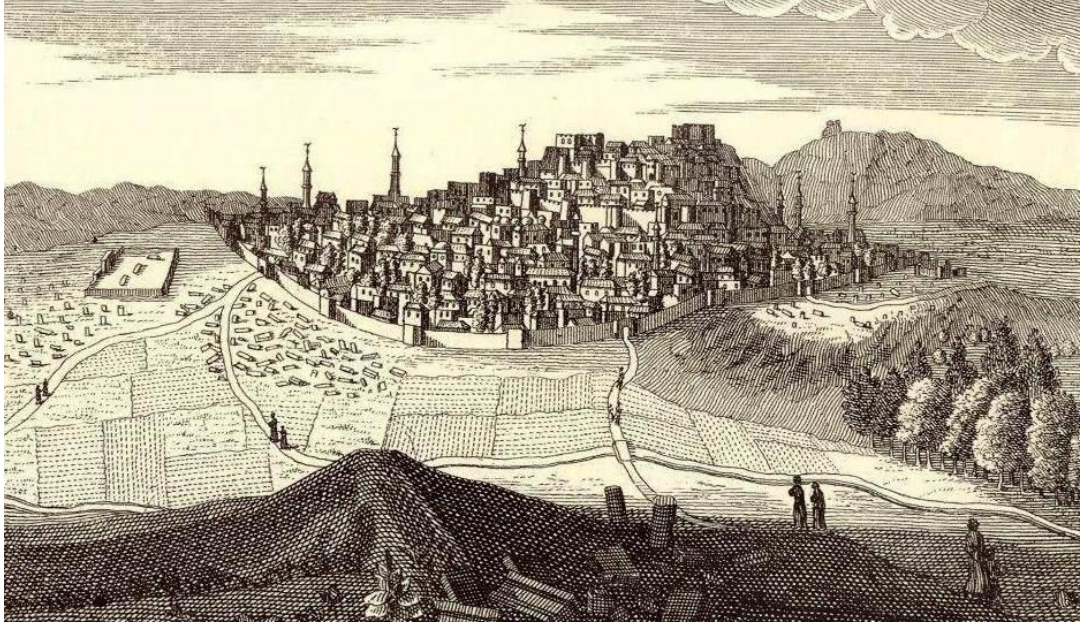
16. yüzyılda sakin bir dönem geçiren Ankara, yüzyılın sonlarında ortaya çıkan Celâli isyanlarından olumsuz etkilenen kentlerden biri olmuştur. 1607 yılında, Celâli isyancılarından Kalenderoğlu Mehmed Paşa'nın, 1623'te Abaza Mehmed Paşa'nın, 1651'de ise Abaza Hasan Paşa'nın saldırılarını uğrayan kentte birçok yapı zarar görmüş ve kent nüfusunda ciddi bir azalma meydana gelmiştir. O kadar ki daha 1607 yılında kent halkı kadiya başvurarak, kentin uğradığı saldırılar yüzünden nüfusun üçte birinin dağıldığını, kalanların vergilerini karşılayamadıklarını belirterek avârız-hanelerinin yeniden belirlenmesini istemişlerdir. Bu dönemin kentsel mekâna bıraktığı en önemli iz yerleşim alanının çepeçevre üçüncü bir sur ile kuşatılması olmuştur (bkz. Resim 41). 1607-1608 yıllarında kent halkı tarafından inşa edilen bu sur işlevini 19. yüzyıl başlarından itibaren yitirecek ve yavaş yavaş ortadan kalkacaktır. 17. veya 18. yüzyıla başlarına olduğu sanılan eski bir Ankara resminde kale ve kent surları görülmektedir. Amsterdam kentindeki Rijksmuseum'da bulunan ve ressamı bilinmeyen bu yağlı boya tabloda iç ve dış kale kadar yüksek olmayan, kent suru az sayıda kulelerle desteklenmiştir (Eyice 1972: 117). Celâli isyanlarının yarattığı istikrarsızlığa rağmen, yüzyılın ortalarında kenti ziyaret eden Evliya Çelebi, 70 adet bağ ve bahçeli sarayın, 6066 hanenin, 2000 dükkânın, dört zincirli kapısıyla süslü bir bedestenin, kalabalık pazarların bulunduğu Ankara'yı etrafı sağlam bir surla çevrili, sokakları beyaz kaldırım taşıyla döşeli "mamûr" bir büyük şehir olarak tasvir eder (Kahraman-Dağlı 1998: 224-225). Nitekim yukarıda işaret edildiği gibi, kent çarşısının en önemli ticari yapılarından olan hanların bu dönemde inşa edilmiş olması da Ankara'nın Celâli isyanların yol açtığı bunalımı çabuk atlatarak ekonomik etkinliğini sürdürdüğü fikrini doğurmaktadır.



Resim 41: Rijksmuseum'da (Hollanda, Amsterdam) Bulunan Ankara Tablosu (Eyice 1972)

Osmanlı tarihinde idari, siyasi, askeri ve ekonomik yetkinin merkezi iktidardan taşradaki vezir ve paşa hanelerine geçtiği bir dönem olarak tanımlanan 18. yüzyıl, İmparatorluğun pek çok bölgesinde olduğu gibi, Ankara'da da güçlü ayân ailelerinin yükseldiği bir devirdir. Müderiszâde, Mimarzâde ve Zennecizâde adıyla bilinen ve Ankara mütesellimliğini ellerinde tutan ailelerin ilmiye sınıfıyla bağlantıları, ideolojik ve entelektüel önderlikleriyle en azından 19. yüzyıl başlarına kadar bölgeye hâkim oldukları açıktır. Bu dönem, bilindiği üzere, tarihçiler arasında toprağın mülk edinilerek çiftliklerin doğduğu ve ticari tarıma geçişin başladığı bir devir olarak tartışılmaktadır. Çalışmanın konusu dışında kalan bu tartışmalara değinmek yerine, Ankara'da bu dönemin belirli bir ekonomik gerileyişin başladığı dönem olarak tasvir edilmekte olduğunu belirtmek herhalde yeterli olacaktır³. Nitekim 18. yüzyılda Ankara'da inşa edildiği ve yenilendiği saptanan camii ve mescid adedi 16'dır, bu yapıların belirgin ortak özellikleri ise mütevazı olmalarıdır. Gerçi, 16. yüzyılda dahi klasik Osmanlı mimarisinin anıtsal eserlerini bu kentte bulmak pek mümkün değildir. Bunun nedenini bazı tarihçiler, Osmanlı ricali içinde Ankara'dan devletin üst basamaklarına kadar yükselenlerin sayısının az oluşuyla açıklamakta; bazıları ise, tarıma elverişli olmayan bir art bölge ile çevrili kentin tarımsal artık ürün toplama kapasitesinin düşüklüğü ile ilişkilendirmektedir (Aydın v.d. 2005: 191; Aktüre 1978: 111-112). Öte yandan, genellikle Osmanlı tarihi araştırmalarında ihmal edilmekte olan bu dönemin Ankara için de aydınlığa kavuşturulmasını sağlayacak çalışmalara ihtiyaç olduğu açıktır.

³ Ayrıntılı bilgi için bkz. Aydın v.d. 2005: 181-194.



Resim 42: 18. Yüzyıl Başlarında Ankara (Tournefort 1717: 442)

19. yüzyıl başlarından itibaren, sanayi devrimi, ticari hareketlenme ve nihayet Avrupa merkezli bir dünya ekonomik sisteminin oluşmaya başlamasıyla birlikte, Ankara'nın kent ekonomisinde ve buna koşut olarak mekânsal organizasyonunda önemli dönüşümler ortaya çıkacaktır. Aynı dönem Osmanlı ıslahatları ile birlikte düşünüldüğünde pek çok etkeni bir arada olduğu sarmal bir süreç olarak tanımlanabilir. Bu dönemde Ankara'daki en önemli değişikliklerden biri, kentsel ekonominin bel kemiği olan sof üretiminin belirgin bir biçimde azalmasıdır. Nitekim 1590 yılında kentteki dokuma tezgâhının sayısı 621 iken, bu sayı 1827'de 546'ya düşmüş, hatta yüzyıl sonunda kent ve civarında sadece 1-2 dokuma tezgâhı kalmıştır (Aktüre 1978: 122). Sof üretimindeki düşüşün en önemli sebebi Ankara'nın bu sektördeki tekeli yavaş yavaş kaybetmekte olmasıdır. Kışmir ve İran'dan gelen mamul ürünlerle rekabet etmekte zorlanan Ankara sofu, yüzyılın ikinci yarısında Avrupa'dan gelen ürünler karşısında adeta piyasadan silinmiş gibidir. Ankara tiftiği, eskiden olduğu gibi dokunarak değil, daha çok ham olarak ihraç edilmeye başlanmış, ham madde darlığı ise geleneksel üretim mekanizmasının çöküşüne neden olmuştur (Darkot 1978a: 445).

19. yüzyıl boyunca Ankara'nın fizyonomisini etkileyen olumsuz faktörlerden diğeri ise, 1845, 1874, 1887 ve 1890 yaşanan kuraklık ve kıtlık gibi doğal afetlerdir. Ankara'nın yerel yöneticileri tarafından "ateş-i samansuz kuraklık" olarak nitelenen 1845 kuraklığı sadece kenti değil, hemen hemen tüm Anadolu'yu etkileyerek kitlesel göçlere yol açmıştır. 1872 yılında başlayarak üç sene kadar devam eden ikinci kuraklık dalgası ise, kentte ciddi bir

erzak krizini ve yer yer toplumsal kargaşaları beraberinde getirmiştir⁴. Binlerce kişinin ölümüne neden olan kuraklıklara 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi'nin olumsuz etkileri de eklendiğinde kent nüfusunda ciddi bir durağanlık meydana gelmiştir. Kesin verilere ulaşmak mümkün değilse de, 19. yüzyıl boyunca kent nüfusunun yerinde saydığını ya da çok yavaş arttığı söylenebilir. 1881 yılında Osmanlı devleti tarafından yapılan nüfus sayımına göre, kentin toplam nüfusu 25.595'dir. Bu sayının 17. yüzyıl nüfusunun tahmini rakamlarıyla aynı olduğu düşünülürse, demografik yapıda önemli bir sarsıntı olduğu muhakkaktır (Georgon 1996: 107).

Ankara kent ekonomisindeki krize ve nüfus miktarındaki azalmaya rağmen, Tanzimat'ı takiben kentin idari işlevlerinin belirgin bir biçimde güçlenmiş olması önemlidir. 16. yüzyılda Anadolu Eyaleti'nin bir sancağı olan Ankara, 1836 yılında II. Mahmud tarafından redif askeri örgütünün kurulması esnasında eyalet merkezi haline getirilmiştir. Bu tarihten itibaren, Ankara yöneticiliğinin kente gelmeksizin yerlerine genellikle ayân ailelerinden mütesellimler tayin eden paşalara verilmesi dönemi sona ermiştir. 1839'da Tanzimat'ın ilanından sonra Ankara eyalet merkezi statüsünü devam ettirmiştir. 1864 Vilayet Nizamnamesi göre, Ankara Vilayeti üç sancak ile (Ankara, Bozok ve Kayseri) 10 kazadan oluşmakta, 83.000 km², 900.000 nüfuslu büyük bir vilayetin merkezidir. 20. yüzyıl başlarına kadar devam eden süreç içinde, kente bağlı olan nahiye birimlerinin sayısı artmış, böylece vilayetteki bürokratik örgütlenme ve kamu hizmetleri daha da gelişmiştir (Çadircı 2000: 92-94).

19. yüzyılın ikinci yarısında kentin gerek siyasi iktidar merkezi İstanbul ile gerekse art bölgesi ile ulaşım ve iletişim koşullarında belirgin bir iyileşme söz konusudur. Dönemin iletişim alanındaki en önemli vasıtası olan telgraf, 1860 yılında İstanbul'dan Basra'ya çekilen hat ile kente ulaşmıştır. 1876 yılında Ankara kent merkezi dışında, Ayaş, Beypazarı ve Nallıhan'da da birer telgraf merkezi vardır. Keza, hem vilayet hem de sancak dâhilinde yol yapımı ve onarım çalışmalarında önemli mesafeler kat edilerek karayolu şebekesinin gelişmesi sağlanmıştır. 1891 yılına kadar vilayet genelinde araba geçişine uygun şose yolların uzunluğu 1.337 kilometreyi bulmuş durumdadır (Aydın v.d. 2005: 203-205). Bunun yanında dönemin en önemli ulaşım aracı olan demiryolunun kente ulaşması, İstanbul-Bağdat hattından uzatılan bir kol ile Aralık 1892'de gerçekleşmiştir. 1888 yılında Deutche Bank ile Osmanlı devleti arasında Haydarpaşa-İzmit hattının işletilmesi ve bu hattın Ankara'ya kadar uzatılması için bir anlaşma yapılmış, hattın işletme imtiyazı 99 yıl süreyle, "Societe du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie" adlı şirkete verilmiştir (bkz Harita 30). Osmanlı devletinin bu hattın beklentisi en başta Orta Anadolu'daki tarımsal üretimi geliştirmek ve İstanbul'un

⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. Aydın v.d. 2005: 225-230

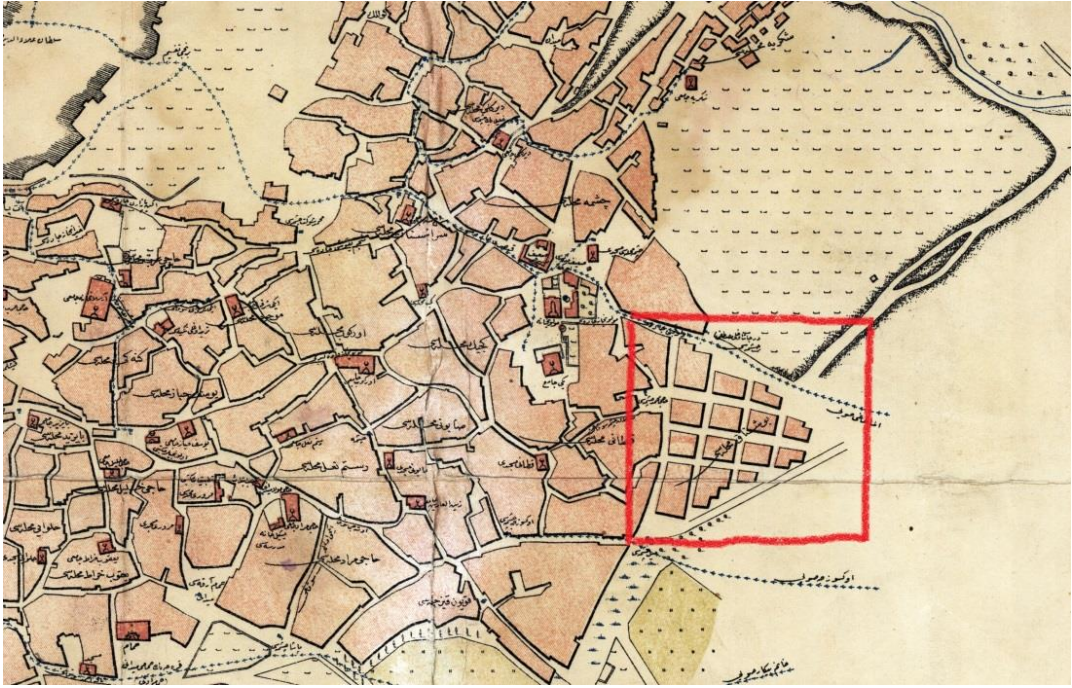
zahire ihtiyacının karşılanmasını kolaylaştırmaktır. Bunun yanında, demiryolu hattı sayesinde bölge üzerinde daha etkin bir idari kontrol kurulacağına da hesaba katılmış olduğu düşünülebilir. Demiryolu ulaşımı ile bölge ekonomisine belli ölçüde de olsa katkı sağlandığı açıktır. Nitekim demiryolu ulaşımı sayesinde tarıma açılan arazi genişlemiş, tarımsal üretimin artmasıyla ekonomik koşullardaki nispi iyileşme iç bölgelerdeki nüfus dağılımını değiştirmiştir. Özellikle Balkanlardan gelen muhacir kitleler hat boyunca yerleştirildiği görülür. Öte yandan, demiryolu hattının Ankara'da sona ermesi, kentin rasyonel bir ulaşım ağı ortasındaki önemli bir merkez olmasından ziyade, bir toplama istasyonu olarak kalmasına yol açmıştır (Ortaylı 2000b: 208).



Harita 30: İzmit-Ankara Hattının Güzergâhı
(B.O.A., Haritalar, 431, 29 Zilhicce 1341 / 12 Ağustos 1923, Ölçek 1/1500000)

19. yüzyılın Ankara'nın kentsel mekân organizasyonuna taşıdığı önemli bir başka değişiklik ise, 1878 yılında Boşnak mahallesi adı ile kurulmaya başlanan yeni konut alanıdır. Bu mahalleyi önemli kılan husus, Ankara'daki ilk planlı yerleşme olmasıdır. 1877 yılından itibaren Balkanlardan gelen göçmen gruplarının Ankara'ya iskân edilmesi için oluşturulan bu mahalle, Ulucanlar'da Kayseri Kapı'nın hemen dışında, üçüncü sur ile Hatip Çayı'nın oluşturduğu bataklık bir gölcük arasında kurulmuştur. Mahalle dokusu incelendiğinde 1863 tarihli Turuk ve Ebniye Nizamnâmesi bazılarının gözetilmiş olduğu anlaşılmaktadır. Nizamnamenin 5. maddesinde yer alan yangına maruz kalmış ya da yeniden iskâna açılacak mahallelerin mümkün olduğunca "murabba veya müstefil'ül şekli" (kare şeklinde, dört köşeli

veya dar ve uzun şekilli) olması gerektiği hükmüne uygun bir planlama yapılmıştır⁵. Aşağıdaki haritada görüldüğü üzere, Boşnak mahallesi, tıpkı Bursa'daki Rusçuk mahallesin gibi, dama tahtası biçimindeki plan düzeniyle geleneksel kent dokusundan bütünüyle farklı bir doku oluşturmaktadır (bkz. Harita 31). Kentin mekânsal yapısında ortaya çıkan bu değişim küçük bir yerleşim alanıyla ilgili de olsa, dönemin yeni kentleşme anlayışının Ankara'daki ilk örneği olması bakımından önemlidir. Bu alanın sonraki dönemde kentsel mekân tanımı ve algılanması konusunda yeni bir olgu yarattığına kuşku yoktur. Elbette kentsel mekânın değişimine somut kanıt teşkil eden gelişmeler bununla sınırlı kalmamıştır. Ankara'daki yeni yönetici merkez, onun etrafında oluşan yeni çarşı odağı ve demiryolu istasyonu aşağıda ele alınacak diğer önemli gelişmelerdir (Denel 2000: 136; Aktüre 1978: 135).



Harita 31: 1922 Ankara Haritasında Boşnak Mahallesi (Murat Genişyürek Arşivi)

4.2 Ankara'nın Yönetici Merkezi ve Hükümet Konağı

Ankara'nın en eski yerleşim yeri olan kale, yüzyıllar boyunca aynı zamanda kentin yönetici merkezi vazifesini görmüştür. Ankara kalesinin ilk inşa tarihi ve ilk şekli bilinmemektedir. Ancak eski çağlarda bölgeye hâkim olan Hititler, Frigler ve Galatlar tarafından savunma amaçlı kaleler yapılmış olmalıdır. Roma döneminde kalenin işlevsel önemi azaldığı ve kent kale dışına doğru yayılmıştır. A. Erzen (2010: 94-95), M.S. 3. yüzyılda Pers istilalarına karşı, Ankara kalesinin ya yeniden yapıldığını ya da kapsamlı bir tamir

⁵ 1863 tarihli Turûk ve Ebniye Nizamnâmesi'nin tam metni için bkz. Ergin 1995: 1673-1685.

gördüğünü belirtmektedir. Diğer taraftan, Ö. Ergenç (1995: 21) 16. yüzyılda Osmanlılar tarafından kullanılmakta olan kalenin Bizanslılar döneminde yapıldığına işaret etmektedir. Arkeolojik araştırmalar sonucunda, kalede birbirine yakın iki yapı devri tespit edilmiştir. Osmanlılar döneminde “iç kale” olarak adlandırılan birinci bölüm dikdörtgen biçimindedir ve 7. yüzyıla tarihlenir. “Dış kale” adını taşıyan ikinci bölüm ise, 9. yüzyılda ilk bölümün onarımı ve tahkim duvarları ile güney ve batı yönünde genişletilmesi sonucu ortaya çıkmıştır. Selçuklular döneminde Ankara bir sınır kenti işlevi gördüğünden onarımdan geçirilen kaleye bazı ilave yapılar yapılmıştır. Osmanlılar kaleyi bütünüyle korumuşlar ve en azından 19. yüzyıl başlarına kadar bu alanı bölgenin mülki ve askeri yönetimi için kullanmışlardır.

Osmanlılar döneminde hapisane olarak kullanılmakta olan yapı da iç kale alanındadır. Bunun yanında, askeri amaçlarla kullanılmakta olan kalede bir kale dizdarı ve bir kethüdanın idaresinde kale erleri görev yapmakta, ayrıca birçok silah, mühimmat, askeri araç ve gereçler de burada depolanmaktadır. Askeri sınıfa mensup görevliler tarafından korunmakta olan kale güvenli bir alan yarattığından, tahrir defterleri gibi resmi belgeler ile devlete ait para ve eşyalar da burada saklanmaktadır. Kalenin bu amaçlar dışında, ikamet alanı olarak da kullanılmakta olduğu yukarıda açıklanmıştır. Bunun yanında celâli isyanları sırasında kalenin halk tarafında bir savunma merkezi olarak kullanıldığı, ya da 1829 yılında olduğu gibi Ankara mütesellimi Mustafa Bey için, yolsuzluklar karşısında isyan çıkaran halka karşı bir sığınma alanı olmuştur (Ergenç 1995: 22; Özdemir 1986: 42-43).

19. yüzyıldan önce Ankara’da, hemen bütün Osmanlı kentlerinde olduğu gibi, kentte görev yapan sancak beyi ve kadılar için yaptırılmış belli bir saray ve mahkeme binası yoktur. Ankara’ya gelen sancakbeyi, kendisi ve maiyeti için büyükçe bir konak kiralayarak oturmakta, burayı aynı zamanda çalışma mekânı olarak da kullanmaktadır. R. Özdemir (1986: 45), 1819 tarihli bir kadı siciline dayanarak, Ankara ve Çankırı Mutasarrıfı olarak görev yapmakta olan Vezir Seyit Mehmed Galip Paşa’nın, Julien sütunu civarındaki Tûlice Mahallesi’nde büyükçe bir konakta ikamet etmekte olduğunu belirtmektedir. 1824 yılında ise bu uygulamada bazı değişikliklere gidilmiş, şer’i mahkeme tarafından vekil tayin edilen Seyyit Mehmet Âlim Efendi, yine Tulice Mahallesi’ndeki “*Hacı Abdi Paşa Konağı*” denilen yapıyı, 4.000 kuruş karşılığında “vali konağı” olarak kullanılmak üzere vilayet halkı adına satın almış, böylece Ankara mutasarrıfları kiralık konaklarda dolaşmaktan kurtulmuşlardır.



*Resim 43: Eski Ankara Hükümet Konağı
(İstanbul Üniv., Nadir Eserler Kütüphanesi, No. 90431/0052)*

Prusyalı harita subayı Binbaşı Von Vincke'nin çizdiği 1839 tarihli Ankara haritasında, Vali Konağı ya da haritadaki adıyla Paşa Sarayı, 1897 yılında inşası tamamlanacak olan Ankara Hükümet Konağı'nın yerinde göstermiştir (bkz. Harita 32). Bu yapı yine Julien sütununun hemen yanında olduğuna göre, Ankara'daki mülki yöneticinin kullandığı binanın en azından 1824 tarihinden itibaren günümüzde dâhil olmak üzere hep aynı lokasyonda yer aldığı anlaşılmaktadır. 1897 yılında kâgir olarak inşa edilen hükümet konağından önceki yönetim merkezi olan bu yapı, oldukça mutevazı ölçülerde, iki katlı ve ahşap olarak inşa edilmiştir (bkz. Resim 43). 1836 yılından itibaren vilayet merkezi haline getirilen ve bu tarihten itibaren giderek büyüyen bir bürokratik örgüte ev sahipliği yapan Ankara için bu konak yeterli olmaktan uzaktır. 19. yüzyılın ikinci yarısı boyunca, devletin giderek çeşitlenen işlevleri memur sayısında da belirgin bir artışa sebep olmuştur. Nitekim Ankara kent merkezinde 1293 (1876-1877) tarihli Ankara Vilayeti Salnamesi'ne göre, 118 memur bulunmaktayken, bu sayı 1325 (1907-1908) tarihli salnameye göre 440'a çıkmıştır. Eski hükümet konağı yeni bina inşa edilene kadar vilayet yönetim merkezi olarak kullanılmış ve vilayet bütçesinden ayrılan ödeneklerle birkaç kez tamir edilmiştir⁶.

⁶ Örneğin, 1848 yılında dönemin padişahı Abdülmecid'in iradesiyle yapılan tamire 50.000 kuruş harcanmıştır. B.O.A., İrade Dahiliye, 175/9425, 14 Recep 1264 / 16 Haziran 1848.



Harita 32: 1839 Tarihli Vincke'nin Ankara Haritası (Eyice 1972)

Ankara'da yeni bir hükümet konağının yapımına dair ilk yazışmalar 1892 yılına tarihlenir. Dönemin Valisi Abidin Paşa, Mabeyn Başkâtipliği'ne gönderilen yazıda, mevcut hükümet konağının harap bir vaziyette olduğunu, kentteki idari birimler ve memurlar için son derece yetersiz kaldığından sıkıntı çekildiği belirtmiştir. Daha önemlisi, Abidin Paşa, Ankara'da yeni bir hükümet konağının inşasını zorunlu kılan en önemli sebep olarak, yakınlarda yapılması planlanan demiryolu hattının açılış törenine pek çok yabancı katılacağını, dolayısıyla vilayet merkezinde böyle harap bir hükümet konağının bulunmasının her açıdan yakışıksız olduğunu vurgulamıştır. Nitekim Ankara için düşünülen yeni hükümet konağı inşası hakkındaki belgelerin hemen hepsinde, yabancılar tarafından sık sık ziyaret edilen kentte “*yar ü agyâra karşı manzarası güzel*”, “*metânet ve resânete dikkat edilmek*

üzere”, bir hükümet binasının gerekliliğinden bahsedilmektedir⁷. Bu ise hükümet konaklarının, devleti görünür kılan onu cisimleştiren bir yapı olarak algılandığını, dayanıklı ve sağlam görünüşlü olması gerektiği ısrarla vurgulanan bu yapıların devletin ihtişamını sembolize ettiğini Ankara örneğinde de bir kez daha kanıtlamaktadır. Büyük ölçüde bu algılayış dolayısıyla, hükümet konağı inşaatları yerel yönetimin inisiyatifine bırakılmamış, daha tasavvur edildiği andan itibaren inşaatın her safhası merkezi hükümetin sıkı kontrolü altında gerçekleştirilmiştir. Nitekim Ankara hükümet konağı için de aynı şey geçerlidir. Abidin Paşa'nın ilk mektubu üzerine, konu devlet yönetiminde en üst makamlardan olan Meclis-i Vükelâ'da ele alınarak tartışılmış, padişah iradesi ile onaylanarak binanın keşfini yapmak ve planını hazırlamak için yetenekli bir mimarın İstanbul'dan gönderilmesine karar verilmiştir⁸. Ankara hükümet konağı için seçilen mimar Ermeni asıllı Bedros Kalfa'dır. İlgili belgelerde “*fen-i keşf ve resimde mevcûd kalfalar meyânında teferrüd eylemiş*”⁹ (inşaat keşfi ve plan hazırlama bilgisi ile mevcut kalfalar arasında sıvrılmış) bir kalfa olduğu belirtilen Bedros Kalfa (Azeryan), 1869-1871 yılları arasında yapılan Pertevniyal Valide Sultan Camii'nin inşaatında dönemin ünlü mimarları Sarkis Balyan ve Montani ile birlikte çalışmıştır. Bedros Kalfa, 4.000 kuruş harcırah tahsisıyla, Ankara hükümet konağının keşfi ve planını gerçekleştirmek üzere 1892 yılı sonunda kente geldiği ve kısa bir süre içinde çalışmasını tamamladığı anlaşılmaktadır¹⁰.

Merkezi hükümetin Ankara hükümet konağı hakkında gösterdiği hassasiyete rağmen binanın inşası emsallerine göre uzun denilebilecek bir zamanda gerçekleşmiştir. Arşiv belgelerinden takip edildiği üzere, bu gecikmenin temel sebebi yeni binanın nerede inşa edileceğinin kent eşrafı ve yerel yönetim arasında çekişmeli bir mesele haline gelmiş olmasıdır. Aslında, yerel idare ve merkezi hükümet arasındaki yazışmalar sonucunda, hükümet konağının belediye bahçesinde yapılmasına karar verilmiş durumdadır. Bina lokasyonu olarak belediye bahçesinin seçilmesinin gerekçesi ise, buranın istasyona yakınlığı, ayrıca eski hükümet konağı etrafında, telgrafhane, zabıta ve hapisane gibi birimlerle birlikte oluşmuş bulunan kamu sitesine sadece 80-100 adım uzaklıkta olmasıdır. Diğer taraftan, keşif çalışmaları sürerken kent eşrafı tarafından yönlendirilen bir grup, bu lokasyonun yanlış bir seçim olduğunu ve belediye bahçesi yerine Ahi Elvan Camii yakınındaki boş arsanın hükümet konağı için çok daha uygun düştüğünü iddia ederek merkezi hükümete başvurur.

⁷ “*şimendiferin resm-i güşadı icrâ olunacağı sırada pek çok ecnebi bulunacağı cihetle gayetle harab olan Ankara hükümet konağının yâr u agyâra karşı manzarası güzel olmağla berâber mesârifî dahi mü'tedil bulunmak üzere müceddeden inşâsı...*” B.O.A, Bâb-ı Âlî Evrak Odası, 25/1858, 1 Zilhicce 1309/ 29 Haziran 1892

⁸ B.O.A., İrade Dahiliye, 1278/100577, 12 Zilkâde 1309 / 8 Haziran 1892.

⁹ Bkz. B.O.A, Bâb-ı Âlî Evrak Odası, 25/1858, 1 Zilhicce 1309/ 29 Haziran 1892

¹⁰ B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi, 1982/92, 10 Muharrem 1310 / 4 Ağustos 1892; Bâb-ı Âlî Evrak Odası, 47/3524, 16 Muharrem 1310 / 10 Ağustos 1892; Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi 1996/102, 12 Safer 1310 / 5 Eylül 1892; 2010/100, 24 Rebiyülevvel 1310 / 16 Ekim 1892.

Yaklaşık dört yüz kişi tarafından mühürlenmiş bu mahzar, Dâhiliye Nezareti ve Sadaret tarafından dikkate alınarak Ankara Valiliği'nden görüş sorulmuş, vilayet idare meclisi tarafından düzenlenen mazbatada ise, eski kararının gerekçelerini açıklanarak, mahzarı yazdıran kişiler menfaatperest olmakla suçlanmıştır¹¹. Yerel yönetim ile kent eşrafı arasındaki çekişmenin bir süre daha devam ettiği anlaşılmaktadır. Hatta 40 kişilik bir grubun mühürlediği ikinci bir mahzar daha yazılarak, konağın belediye bahçesinde inşasının tercih edilmekte olduğu tekrar ifade edilmiştir. Bu mahzar, bizzat yerel yönetim tarafından yönlendirilerek hazırlanmış olmalıdır, zira bu yıllarda doğrudan yerel yönetime bağlı birer memur konumunda olan mahalle imamları ve muhtarları tarafından mühürlenmiştir. Elbette nihai karar merkezi hükümet tarafından verilecektir. Nitekim hükümet konağının inşası bir süre ertelenmiş¹², idari birimler geçici olarak mekteb-i idadi binasına taşınmış ve eski konak geniş çaplı bir tamirden geçirilmiştir¹³.

Bursa ve Edirne örneklerinde görüldüğü üzere hükümet konağı için yer seçimi herhangi bir meseleye neden olmamışken, Ankara'da yerel idare ve kent eşrafı arasında bir çekişme konusu haline gelmiş olması ilginçtir. Yukarıda açıklandığı üzere, Osmanlı devletine başkentlik yapmış bulunan Bursa ve Edirne kentlerindeki yönetici merkez, hükümet konağının inşasıyla yapı, işleyiş ve anlam değiştirmesine rağmen lokasyonunun korumuştur. Hâlbuki Ankara'daki yerel idare, eski konağı muhafaza etmekle birlikte, başka bir mevkiide yeni bir konak yapmak istemiş, hükümet konağı inşasının o mevkiide bulunan emlakın kıymetini arttıracakını çok iyi bilen çoğunluğu ticaretle uğraşan kent eşrafı ise, konuya dâhil olarak kendi çıkarları doğrultusunda bir yer seçimi yapmıştır. Nitekim arşiv kayıtlarında da bu hususun açıkça ifade edilmiş olduğunu belirtmek gerekir¹⁴. Ankara'da hükümet konağı odaklı yeni yönetim merkezinin kent mekânında etkili bir çekim noktası haline gelmiş olması, kent eşrafının yer seçimi konusundaki baskılarını haklı çıkarmıştır. 19. yüzyılın ortalarından itibaren, Balıkpazarı Caddesi (bugünkü Anafartalar Caddesi) üzerinde, Karaoğlan çarşısına ve yine bu yıllarda inşa edilmiş olan Taşhan'a uzanan yeni bir ticaret merkezi oluşmuştur (bkz. Harita 33). Bu merkezin ortaya çıkışını yaratan ikinci faktör ise demiryolu istasyonudur. 1895-1902 yılları arasında yedi yıl gibi oldukça kısa bir sürede kentte 200'den fazla büyük

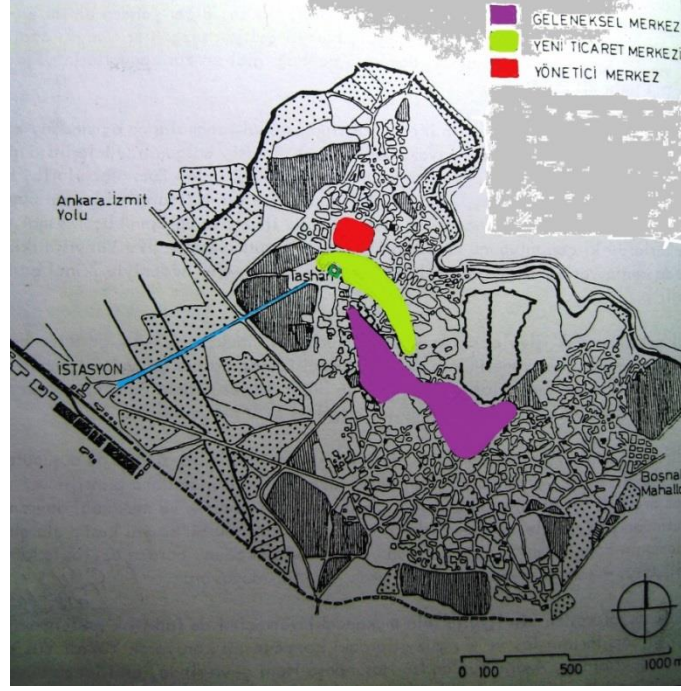
¹¹ B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi, 2043/89, 29 Cemâziyelaahir 1310 / 18 Ocak 1893; 2055/120, 9 Şaban 1310 / 26 Şubat 1893; 16/34, 12 Recep 1312 / 9 Ocak 1895; Babıali Evrak Odası, 157/11716, 1 Şaban 1310 / 18 Şubat 1893

¹² B.O.A., Şurâ-yı Devlet Belgeleri, 1341/35, 11 Safer 1311 / 24 Ağustos 1893.

¹³ B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi, 294/5, 11 Rebiyülahir 1312 / 12 Ekim 1894. 1894 yılının Kasım ayında yapılan keşif sonucunda hükümet konağı tamirâtı için 264.400 kuruş tahsis edilmiştir (B.O.A., Babıali Evrak Odası, 509/38150, 05 Cemâziyelevvel 1312 / 4 Kasım 1894.

¹⁴ "hükümet konağı inşası memleketin o cihetinde bulunan emlak ve akârın tezyîd-i şeref ve kıymetini ve binâen-aleyh ahâlinin husûl-i menfâatini mûcib olacağından...." B.O.A., Şurâ-yı Devlet Belgeleri, 1342/17, 8 Zilhicce 1311 / 12 Haziran 1894.

mağaza ve yeni merkez içinde 1 hanın (Taşhan) açılmış olması, yeni ticaret merkezinin geçirdiği hızlı gelişmeyi kanıtlamaktadır (Aktüre 1978: 127).



Harita 33: Ankara Yeni Ticaret Merkezinin Yönetici Merkez ve Geleneksel Çarşı ile İlişkisi (Aktüre 1978: 126)

19. yüzyıl sonlarına ait Ankara fotoğraflarında görüldüğü üzere, 1897 yılında inşası tamamlanan Ankara hükümet konağı, ne yerel hükümetin istediği gibi belediye bahçesine ne de kent eşrafının talep ettiği şekilde Ahi Elvan Camii yakınına inşa edilmemiş, artık kullanılamaz hale gelen eski konak yıkılarak onun yerine yapılmıştır. II. Abdülhamid'in 1897 yılındaki cülûs yıldönümünde (31 Ağustos) açılışı yapılan Ankara hükümet konağı, 404.000 kuruş gibi yüksek bir meblağa mal olmuştur¹⁵. İki katlı ve 40 odalı bir yapı olan hükümet konağı, simetrik bir plan düzenlemesine sahip tipik bir Osmanlı geç dönem mimarlık yapısı olarak nitelendirilebilir (bkz. Resim 44). Ankara'da yapılan alan çalışmasında görüldüğü üzere, binaya önündeki meydana bakan tarafından girilir ve üç kollu görkemli bir merdivenle üst kata çıkılır. Her iki katı da aynı düzende tasarlanmış, odalar tıpkı, Bursa ve Edirne'deki hükümet konaklarında olduğu gibi geniş bir hol etrafında sıralanmıştır. İçyapısında dikkat çekici bir öge olarak, üst ve alt kattaki koridorların her iki ucu mermer sütunlu ve sivri kemerli pencere düzenindedir. Yine dönemin standartlaşmış bir uygulaması olarak, dış cephede, ön ve arka yüzün orta bölümü ile köşeleri dışa doğru taşırılarak hareketlendirilmiştir. Diğer taraftan çağdaşı diğer hükümet konaklarında sıkça görülen ana kapının iki yanına

¹⁵ B.O.A., Dahiliye Nezâreti Tesrî-i Muamelât Komisyonu, 14/38, 06 Cemaziyelevvel 1315 / 3 Ekim 1897.

yerleştirilmiş sütunlar bu binada yoktur. Bu sütunlar yerine giriş cephesinin ortasına basık kemerli mermer bir kapı ile onun üzerine sivri kemerli mermer bir pencere yerleştirilmiş, böylece ilginç bir kompozisyon oluşturulmuştur. Binanın ön giriş kapısının hemen yanında, açılış tarihini işaret eden üzerinde “*Hükümet Dairesi, 1315*” yazılı olan bir mermer levha bulunmaktadır (bkz. Resim 45). 2005-2009 yılları arasında geniş çaplı bir restorasyon geçiren Ankara Hükümet Konağı, günümüzde de valilik merkez binası olarak kullanılmaya devam etmektedir (bkz Resim 46).



Resim 44: Ankara Hükümet Konağı 1924 (Börtüçene 1994: 92)



Resim 45: Ankara Hükümet Konağı Levhası, 2014 (Yasemin Avcı Arşivi)



Resim 46: Ankara Hükümet Konağı, 2014 (Yasemin Avcı Arşivi)

4.3 Ankara Hükümet Konağı Odaklı Yeni Kamu Sitesi

1897 yılında inşaatı tamamlanan Ankara Hükümet Konağı merkezli kamu sitesinin oluşumu, Tanzimat döneminde idari işlevleri güçlenen pek çok kent merkezine kıyasla oldukça erken, Bursa ve Edirne gibi eski payitahtlara göre ise oldukça geç denebilecek bir tarihte başlamıştır. 1824 yılında Hacı Abdi Paşa Konağı'nın vali konağı olarak satın alınmasıyla başlayan bu süreç, 20. yüzyıl başlarına kadar devam etmiştir. Kentin ilk ölçekli haritası olarak kabul edilen 1839 tarihli Vincke planında, konağın hemen yanında bir redif kışlasının bulunduğu görülmektedir. Keza eski hükümet konağının tamiri hakkındaki belgelerden birinde binanın içinde bir de harem dairesinin bulunduğu anlaşılmaktadır¹. Dolayısıyla diğer kentlerde olduğu gibi, Ankara'daki mülki yöneticinin de geleneğe uyarak bu konağı hem çalışma ofisi hem de ikametgah olarak da kullandığı rahatlıkla söylenebilir.

Arşiv kayıtlarından takip edildiği üzere, hükümet konağı yanına yapılan ilk yapı, 1868 yılında inşa edilen evrak mahzenidir. Daha önce harap bir koşuğa bulunan evrak mahzeninin yeni baştan inşası, sayısı ve çeşidi giderek artmakta olan resmi kayıtları uygun koşullarda saklama maksadına yöneliktir². Hükümet konağının hemen hemen bitişiğinde yerini alan ilk yapılardan bir başkası, Ankara Telgraf ve Posta Müdürlüğü binasıdır. Bu dönemde telgraf, merkezi iktidarın gücünü İmparatorluk coğrafyasının en ücra köşelerine kadar yaymayı sağlayacak en etkili enstrüman olduğuna göre, hükümet daireleri ile posta

¹ B.O.A., Şurây-ı Devlet Belgeleri, 289/23, 28 Rebiyülahir 1300 / 8 Mart 1883; 1336/20, 15 Şaban 1310/4 Mart 1893.

² B.O.A., İrade Meclis-i Vâlâ, 575/25811, 13 Safer 1284 / 05 Haziran 1868; Sadâret Mektubî Kalemi Mühimme Kalemi Belgeleri, 385/55, 19 Safer 1284 / 11 Haziran 1868.

binalarının yan yana bulunması pratik bir gerekliliği de karşılamaktadır. Nitekim 1886 yılında Ankara Telgraf ve Posta Merkezi binası genişletilerek kapsamlı bir tamirden geçirilmiştir³. Aşağıda görüldüğü üzere binanın fotoğrafının döneme ait posta kartlarında yer almış olması, yerel hükümetin bu binadan hoşnut olduğunu düşündürmektedir (bkz. Resim 47).



Resim 47: Ankara Telgraf ve Posta Binası (Bir Kartpostal)

1300 (1882-1883) tarihli Ankara Vilayeti Salnamesinde, eski Ankara hükümet konağının etrafının duvarla çevrili olduğu belirtilmiş, 12 odalı ayrı bir zabıta dairesinin hapisane, telgrafhane, askeri daire ve askeriye ait büyük bir deponun bu alanda bulunduğu kaydedilmiştir (AVS 1300: 176). Muhtemelen konağı çevreleyen bu duvar, 1897 yılında yeni hükümet konağı inşa edilirken yıkılmış olmalıdır, zira sonraki yıllarda buna dair herhangi bir kayda rastlanmıştır. 1894 tarihli bir arşiv belgesinde, evkaf, nüfus ve orman kalemleri ile Defter-i Hakâni Müdürlüğü'nün konağın yanında, ayrı bir yapı içinde birlikte çalıştığı belirtilmektedir⁴. Bunun yanında, 1896 tarihli bir başka belgede, dahiliye ve maliye daireleri için hükümet konağı civarında ayrı ayrı haneler kiralandığı kaydedilmiştir⁵. 1896 yılında, depo ile camii arasında yer alan boş arsa, cephanelik yapılmak üzere askeriye terk edilmiş⁶. 1898 yılında ise, yerel idare ile seraskerlik arasında yazışmalar yapılarak hükümet konağı avlusunda yer alan askeri daire içindeki süvari ve piyade koğuşlarının tamirden geçirilmiştir⁷. Son olarak, 1902 yılına ait bir başka belge ise, Ankara'daki hükümet konağı

³ B.O.A., Şurâ-yı Devlet Belgeleri, 2502/6, 22 Cemaziyelevvel 1303 / 26 Şubat 1886.

⁴ B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektûbi Kalemî, 206/17, 258 Şaban 1311/ 14 Şubat 1894.

⁵ B.O.A., Babiali Evrak Odası, 826/61887, 06 Rebiyülevvel 1314 / 15 Ağustos 1896.

⁶ B.O.A., İrade Defter-i Hakani, 5/1314, 09 Cemziyelahir 1314 / 25 Kasım 1896.

⁷ B.O.A., Babiali Evrak Odası, 1075/80609, 09 Ramazan 1315 / 01 Şubat 1898.

avlusunda bir polis dairesinin bulunduğuna işaret etmektedir⁸. Kısacası, 19. yüzyılın son on yılına gelindiğinde Ankara'da, çok çeşitli birimleri içinde barındıran gelişmiş bir kamu sitesinin, yeni bir yönetici merkezin varlığından rahatlıkla söz edilebilmektedir.

Tanzimat döneminde kentlerde gelişen yeni yönetici merkezin en önemli elemanlarından biri de hapisane binasıdır. Bu dönemde inşa edilen hapishanelerin hükümet konağının yanında, hatta bazı kentlerde hemen bitişiğinde yer alması adeta kural halindedir. Bu kural ancak 20. yüzyılın başlarından itibaren bozulmaya başlayacak ve hapisane binaları kentsel yerleşim alanının biraz daha dışında inşa edilecektir. Ankara'daki hapisane binası oldukça erken tarihte inşa edilmiş bir yapı olmalıdır. Her ne kadar yapım tarihi tespit edilememiş de olsa 1858 yılından itibaren sık sık tamir görmüş olması buna işaret eder⁹. Nitekim 1897 yılına gelindiğinde, yeni bir hapisane binasının gerekliliği yerel idare ile merkezi hükümet arasındaki yazışmalarda geçmekte, eski yapının mahpusların ikameti için tehlike arz ettiği belirtilmektedir¹⁰. Vilayet idaresi tarafından hapisane inşası için keşif yaptırılmış, tahmini masraf tespit edilmiş ve aşağıdaki görülen bina planı hazırlanarak merkezi idarenin görüşüne sunulmuştur (bkz Plan 5)¹¹. Bundan sonraki aşama ise, 1314 yılına (1898-1899) ait vilayet bütçesinin tamirat ve inşaat tesisatına hapisane inşası için 250.544 kuruşun ayrılmasıdır¹². Ne var ki bu esnada Osmanlı coğrafyasındaki bütün hapisane yapılarını standart bir plana göre düzenlenme çalışmalarına başlanmış, bu amaçla Zaptiye Nezareti'nde özel bir komisyon toplanmıştır. Komisyonun hazırladığı model bina planları bütün vilayetlere gönderilerek yeni hapisane inşaatlarında bu planlardan birinin uygulanması şart koşulmuştur. Bu doğrultuda söz konusu model planlara göre bina planı tekrar hazırlanmış, bu seferki masraf ise 636.237 kuruş olarak tespit edilmiştir¹³. Arşiv kayıtlarında görüldüğü üzere, Ankara hapishanesinin yeniden inşası bürokratik işleyişin ağırlığı, Tanzimatçı devlet adamlarının standartlaştırma tutkusu ve mali yetersizlikler yüzünden bir türlü gerçekleştirilememiştir. Nitekim 1912 yılına ait bir arşiv belgesinde dahi, Ankara'da yeni bir hapishanenin inşasının ne derece zorunlu olduğu, ancak gönderilen planın "numune"ye uymadığı ve yeniden düzenlenmesi gerektiği belirtilmektedir¹⁴.

⁸ B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektûbi Kalemi, 599/56, 19 recep 1320 / 22 Ekim 1902.

⁹ B.O.A., Meclis-i Vâlâ Riyâseti Belgeleri, 355/116, 07 Cemâziyelaahir 1274 / 23 Ocak 1858.

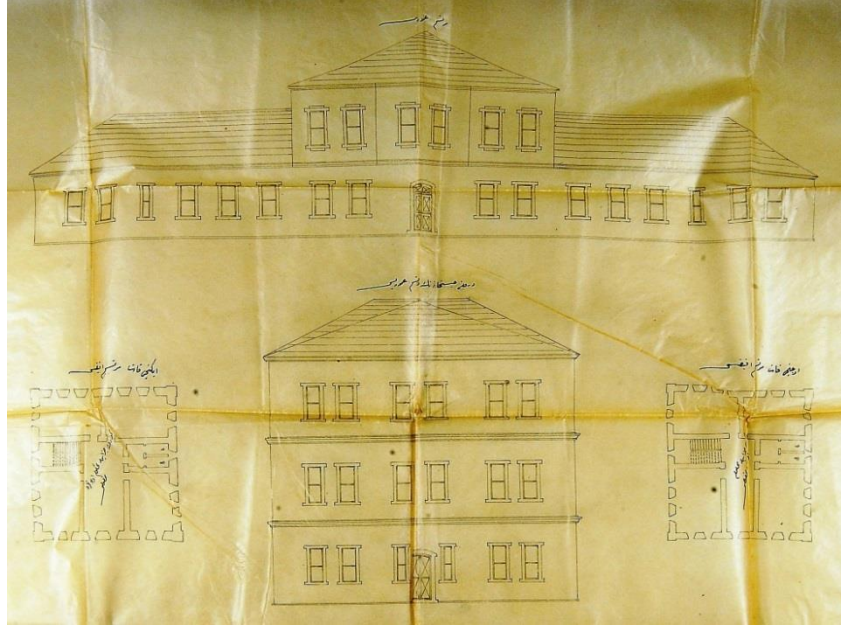
¹⁰ B.O.A., Şurây-ı Devlet Belgeleri, 1345/2, 2 Ramazan 1314 / 4 Şubat 1897; 2676/20, 10 Cemâziyelevvel 1316 / 26 Eylül 1898.

¹¹ B.O.A., Babiali Evrak Odası, 908/68047, 12 Ramazan 1314 / 14 Şubat 1897.

¹² B.O.A., Babiali Evrak Odası, 1174/87981, 21 Rebiyülevvel 1316 / 9 Ağustos 1898.

¹³ B.O.A., Şurây-ı Devlet Belgeleri, 1351/3, 20 Rebiyülevvel 1320 / 27 Haziran 1902; Dahiliye Nezâreti Tesrî-i Muamelât Komisyonu, 21/25, 20 Cemâziyelevvel 1316 / 6 Ekim 1898.

¹⁴ B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mebânî-i Emîriye ve Hapishâneler Müdüriyeti Belgeleri, 34/53, 26 Muharrem 1330 / 16 Ocak 1912.



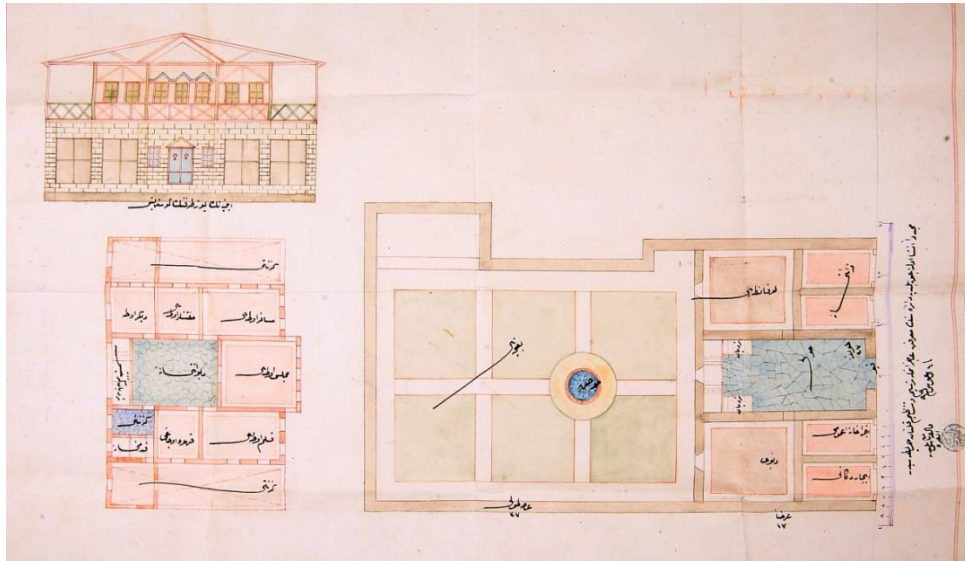
Plan 5: Ankara Hapishanesi Planı
(B.O.A., Babiali Evrak Odası, 908/68047, 12 Ramazan 1314 / 14 Şubat 1897)

Hükümet konağı odaklı kamu sitesinin dâhili birimlerinden biri olmasa da Ankara'nın kent yönetiminde, sosyal ve ekonomik yaşamında ağırlığı olan bir yapı olarak belediye dairesinden de bahsetmek gerekir. Tanzimatçı devlet adamlarının kent alanını modernleştirme projelerinden biri olarak kabul edilmesi gereken taşra kentlerinde belediyelerin kurulmasıyla birlikte Ankara belediyesi de faaliyetlerine başlamıştır (bkz Resim 48). Uzun yıllar kiralık bir binada hizmet vermesinden sonra, 1884 yılında tümüyle kendisine ait bir binaya sahip olması için hükümet konağı civârında “şehrin memerr ve müteber mahallinde” (kent in işlek ve saygın yerinde) bir arsa satın alınarak aşağıda görülen plana göre inşaata başlanmıştır Plan incelendiğinde, belediye binasının iki katlı ve yarı kâgir olarak tasarlandığı, binanın hemen önünde ortası havuzlu bir bahçenin bulunduğu görülür (bkz Plan 6). Bahçeyi takiben ise içinde kiraathane, eczane, lokanta ve bir dükkanın bulunduğu ortası avlulu bir yapı daha mevcuttur. Bu yapı içindeki birimler, belediye adına işletilmek ya da kiraya verilmek suretiyle belediye teşkilatına gelir kazandırmak maksadına yöneliktir¹⁵. Nitekim Ankara belediyesi bir yandan kamu hizmetlerine harcanmak üzere gelir elde etmek, bir yandan da kentin ekonomisine katkıda bulunmak maksatlı girişimlerini sonraki yıllarda da devam ettirecektir. 1893 yılında belediye tarafından Balıkpazarının kuzeyinde yer alan bir arsada otuz kadar hane, bir tiyatro, bir o kadar da dükkan ve mağaza inşa ettirilmiştir, bu sayede “yeni ticaret merkezi”nin gelişimine katkı sağlanmış ve 40.000 kuruş gelir elde edilmiştir (Aydın v.d. 2005: 251).

¹⁵ B.O.A., Şurây-ı Devlet Belgeleri, 1338/7, 17 Şaban 1301 / 12 Haziran 1884



Resim 48: Ankara Belediye Binası
(İstanbul Üniv., Nadir Eserler Kütüphanesi, No. 90431/0036)



Plan 6: Ankara Belediye Binası ve Millet Bahçesi
(B.O.A., Şurây-ı Devlet Belgeleri, 1338/7, 17 Şaban 1301 / 12 Haziran 1884)

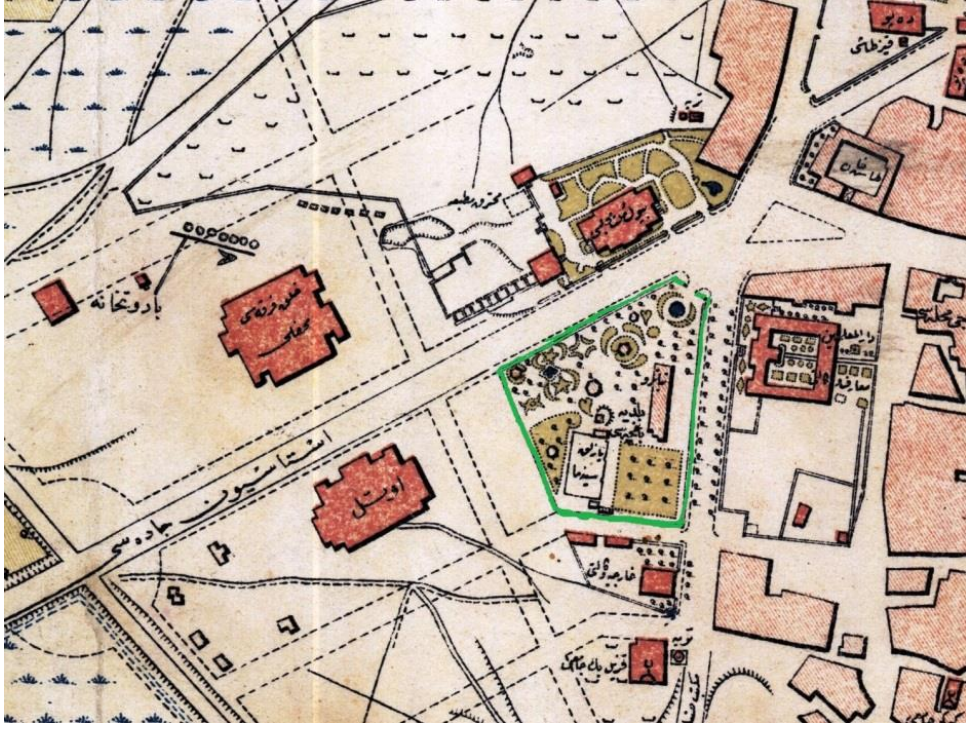
Yukarıdaki planda, Ankara belediye binasının önünde yer aldığı görülen bahçe, dönemin planlı yeşil alan uygulamalarına örnek teşkil etmesi bakımından son derece ilginçtir. Bilindiği gibi, kamusal yaşamın sokak, pazar yeri, çarşı ve mahalle meydanı gibi açık alanlar ile mesire yerlerinde geçtiği Osmanlı kentlerinde açık alanlarda vakit geçirmek alışkanlığı oldukça yaygındır. Bunun yanında, önceden hazırlanmış planlara uygun olarak, belirli bir

alanı “park” halinde düzenlemek fikri tümüyle bu dönemde ortaya çıkmıştır. Osmanlı taşrasında “*millet bahçesi*”, “*memleket bahçesi*”, ya da “*belediye bahçesi*” gibi adlarla anılan bu parkların ilk örnekleri elbette öncelikle İstanbul’da görülmüştür. 1864 yılında yapımına başlanan Taksim Bahçesi’ni, Tepebaşı Bahçesi izlemiş, kısa bir süre içinde İstanbul’un pek çok bölgesinde Avrupa kentlerindeki parklara benzeyen planlı yeşil alanlar ortaya çıkmıştır (Çelik 1996: 57-58). 1884 yılında yapımına başlanan Ankara’daki belediye bahçesi uzun bir süre belediye tarafından işletilmiş, daha sonra Ankara Sanayi Mektebi’ne, 1916 yılında ise askeriye kiralanmıştır¹⁶. Memleket bahçesinin, sonraki yıllarda kent halkının yeni “*tenezzüh sahası*” olarak bir hayli ilgi gördüğü rahatlıkla söylenebilir. Nitekim 1920’li yıllara ait hatıratlarda bu bahçeden ve içindeki gazino, lokanta ve kahvehaneden popüler kamusal alanlardan biri olarak bahsedilmektedir. Aşağıdaki fotoğrafta görüldüğü üzere, belediye gazinosunda zaman zaman müzikli eğlenceler düzenlenmekte ve İmparatorluk marşlarını çalan askeri bando gösteriler yapmaktadır (bkz. Resim 49). 1922 tarihli Ankara haritasında görüldüğü üzere, sonradan belediye bahçesine bir tiyatro ve bir yazlık sinema ilave edilmiş, böylece burasının yeni yaşam pratiklerini Ankara’lılara kazandıran bir buluşma yeri olma özelliği daha da güçlenmiştir (bkz Harita 34).



*Resim 49: Ankara Belediye Gazinosu
(İstanbul Üniv., Nadir Eserler Kütüphanesi, No. 90431/0035)*

¹⁶ B.O.A.,Umûr-ı Mahalliye-i Vilayât Müdüriyeti Belgeleri, 13/54, 23 Zilhicce 1336 / 29 Eylül 1918.

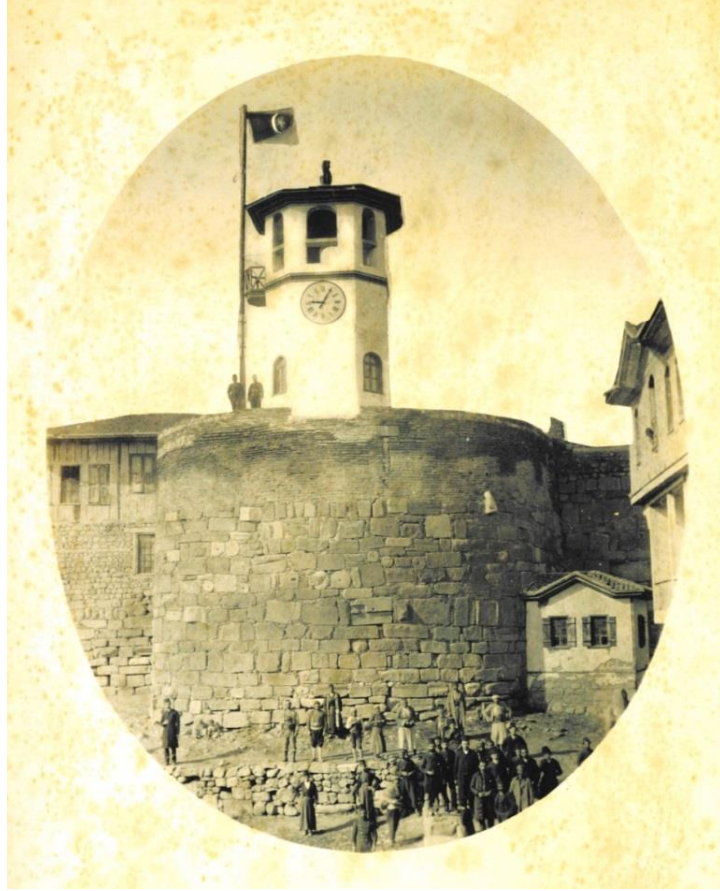


Harita 34: 1922 Ankara Haritasında Millet Bahçesi (Murat Genişyürek Arşivi)

Hükümet konağı odaklı kamu sitesi, belediye binası ve belediye bahçesinden başka bir diğer Tanzimat anıtı ise, dış kalenin Hisar kapısı üzerinde yer alan saat kulesidir. Kitabesine göre, Vali Sırrı Paşa'nın gayretleriyle 1302 (1884-1885) yılında inşa edilmiş olan saat kulesinden ilk defa 1308 (1890-1891) tarihli Ankara Vilayeti Salnamesi'nde bahsedilmektedir (AVS 1308: 236). Çağdaşı diğer saat kulelerine kıyasla çok daha sade bir yapı olan Ankara saat kulesi, köşeleri dar, kenarları geniş, sekizgen gövdeli ve 9 m. yüksekliğindedir. Güneybatıda kente bakan cephesinde 1 m. çapında bir saat kadranı, batı yönündeki cephesinde ise ahşap bir balkon bulunmaktadır (bkz. Resim 50). Çanının üzerinde Louis Erdel tarafında 1884'te Strasbourg'ta yapıldığı yazılı olan saat 1977 yılına kadar çalışmıştır (Acun 2011: 16). 1320 (1902-1903) tarihli Ankara Vilayeti Salnamesinde, "şehirin tezyinâtını ikmâl eden" diğer binaların, iki tabur piyade ve bir alay süvari askerini içine alacak büyüklükte birbirine bitişik iki kışla, bir reji idaresi ve duyun-ı umumiye binası olduğu kaydedilmektedir (AVS 1320: 136).

Hiç kuşkusuz Ankara'da Tanzimat modernleşmesini ve modernistliğini simgeleyen yapılar sadece mülki idare binaları, belediye yapıları ve saat kulesi ile sınırlı değildir. Bunların yanında, özellikle 1880'li yıllardan itibaren kentte kamu sağlığı ve eğitimi için de bir çok yapı inşa edilmiştir. Rüştüye ve idadiyi içinde barındıran Taş Mektep 1887'de, Darülmualimin ise 1809 yılında öğretime başlamıştır (Aydın v.d. 2005: 211). 1895 yılında ise kızların eğitimi için

İnas Mektebi açılmıştır¹⁷. 1888 yılında yapımına başlanan gureba hastahanesi ve islahhane¹⁸, 1886-1893 yılları arasında valilik görevinde bulunan Abidin Paşa'nın¹⁹ eseridir. II. Abdülhamid'in 25. cülus yıldönümünde açılışı yapılan Hamidiye Sanayi Mektebi, Abidin Paşa'nın bağışladığı köşkün satışından elde edilen gelir ile inşa edilmiştir²⁰. Keza yeni hükümet konağının da banisi olan Abidin Paşa, belediye bahçesi, kent ulaşımının şose yollarla düzenlenmesi gibi bir çok kamu hizmetinin de öncüsü olmuştur. Bu bağlamda Abidin Paşa'yı, taşra kentlerinin imarına ve kentsel mekânın düzenlenmesine önem veren tipik bir "Tanzimat Paşası" olarak tanımlamak mümkündür (Aydın v.d. 2005: 202).



*Resim 50: Ankara Saat Kulesi
(İstanbul Üniv., Nadir Eserler Kütüphanesi, No. 90431/0047)*

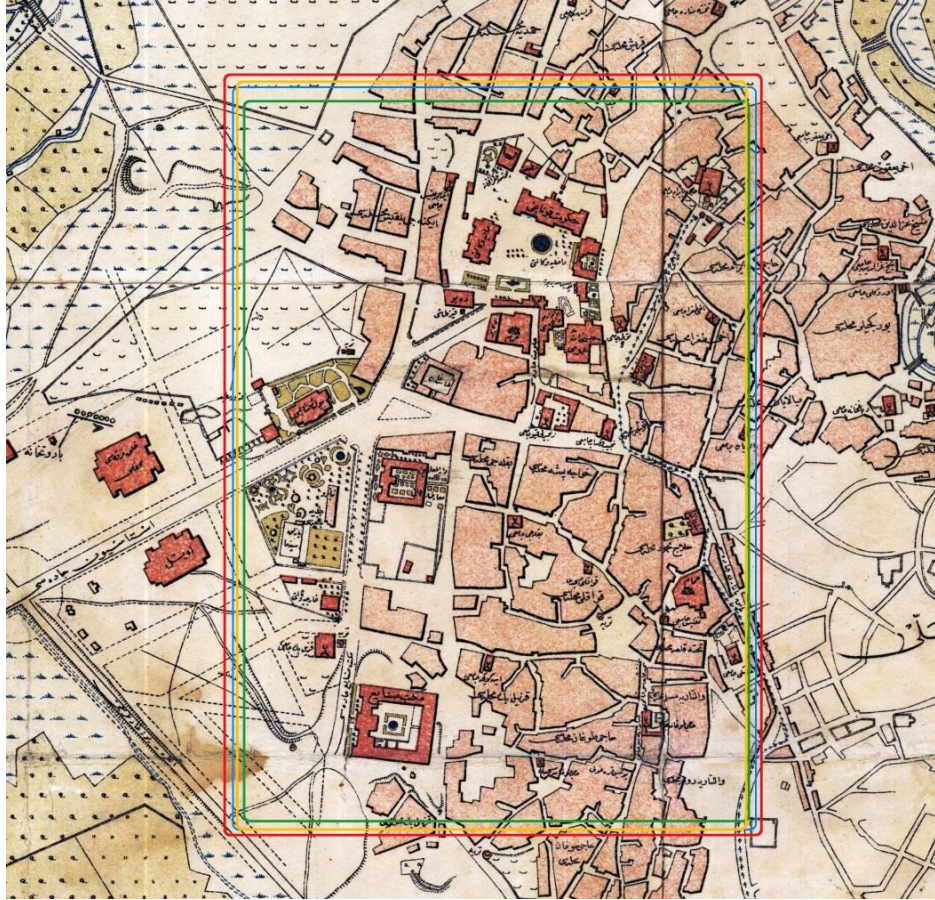
¹⁷ B.O.A., Şurây-ı Devlet Belgeleri, 207/40, 25 Zilkâde 1312 / 20 Mayıs 1895.

¹⁸ B.O.A., Şurây-ı Devlet Belgeleri, 1332/25, 15 Şaban 1305 / 27 Nisan 1888; 1339/27, 15 Şaban 1305 / 27 Nisan 1888.

¹⁹ 1843 yılında Preveze'de doğan Abidin Paşa, Erbaa, Tekfurdağı ve Varna mutasarrıflığı görevlerinde bulunduktan sonra, dört yıl Adana valisi olarak çalışmış, oradan Sivas valiliğine atanmıştır. Bir yıl sonra 1886'da başladığı Ankara valiliği görevini 1893 yılına kadar sürdürmüş, buradan Cezâyir-i Bahr-i Sefid'e vali olarak gönderilmiştir. Yemen bölgesinin ıslahı için kurulan komisyonda çalışan Abidin Paşa, 1906 yılında İstanbul'da vefat etmiştir (Aydın v.d. 2005: 201).

²⁰ B.O.A., Babialı Evrak Odası, 2298/172293, 04 Muharrem 1322 / 21 Mart 1904; Şurây-ı Devlet Belgeleri, 1353/17, 18 Rebiyülahir 1336 / 31 Ocak 1918.

1922 yılına tarihlenen Müdafa-i Milliye Vekaleti Harita Dairesi tarafından yapılan 1/4000 ölçekli Ankara haritası incelendiğinde (bkz. Harita 38), yukarıda bahsi geçen hemen hemen bütün kamu binalarının hükümet konağı odaklı kamu merkezi ile istasyon arasındaki aksta yerleştiği görülmektedir. Hükümet konağından başlayarak, Taşhan'a oradan da İstasyon'a ulaşan caddenin, İzmit ve Yozgat yönlerinde ikiye ayrılmasından önce, yerleşim sahası içinde yer alan bu yapıların birbirine uzaklığı en fazla birkaç yüz metredir (bkz. Harita 35). Nitekim altyapı iyileştirme çalışmalarının ilk önce kentin bu kesiminde gerçekleştiğini, hükümet konağının bu çalışmalarda ulaşım akslarının odak noktası olarak kabul edildiğini belirtmek gerekir. 1885 yılında hükümet konağının yanında bulunan Hasanpaşa Hamamı'ndan başlayarak belediye binası önüne, oradan da Balıkpazarı'na giden caddeye kaldırım döşenmiş, 1892 yılında ise demiryolu hattının açılmasını takiben, istasyon ile hükümet konağı dönemin ölçütlerine göre oldukça geniş denilebilecek bir cadde ile birbirine bağlanmıştır (bkz. Resim 51). Aynı yıl bu caddeden çıkarılan bir kol, Taşhan üzerinden ayrılarak Karaoğlan Çarşısı'na uzanacak şekilde düzenlenmiştir. Nitekim bu yolun açılması ile birlikte, daha önce de değinildiği gibi, yeni bir ticaret merkezi oluşmuş, burada dükkanlar, misafirhane ve kahvehaneler boy göstermeye başlamıştır (Aydın v.d. 2005: 257).

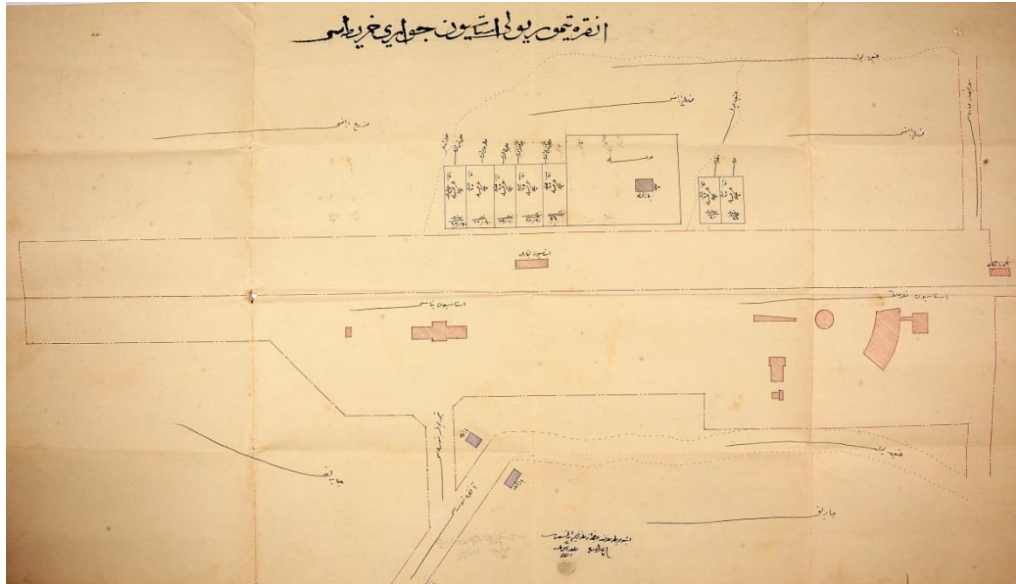


Harita 35: 1922 Ankara Haritasında Kamu Binalarının Toplandığı Lokasyon (Murat Genişyürek Arşivi)



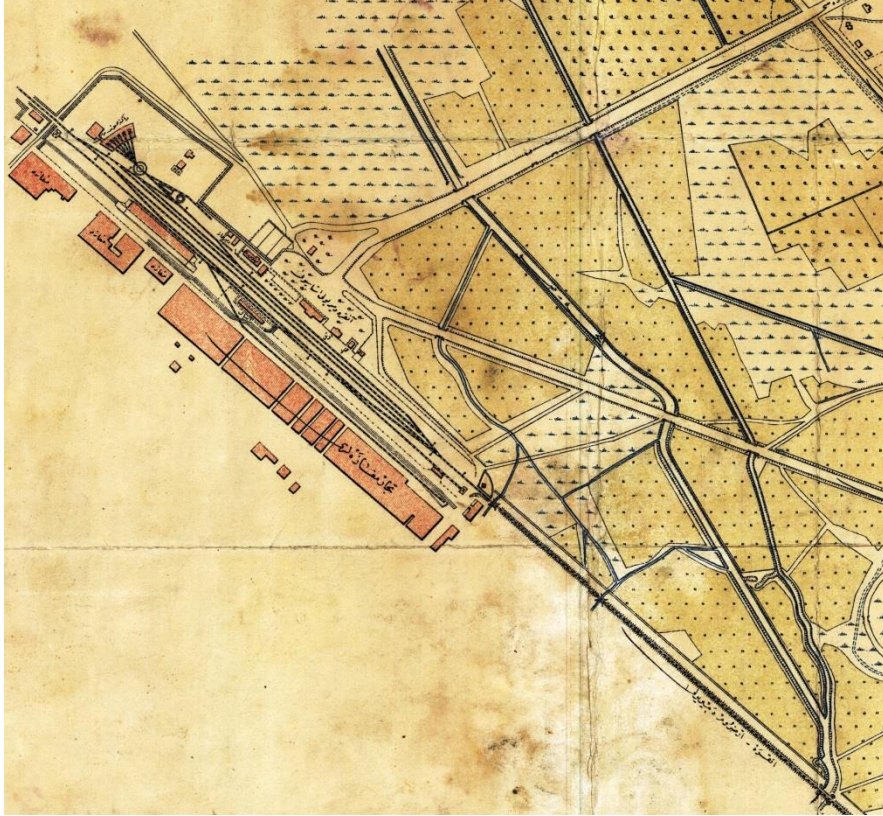
Resim 51: Ankara İstasyon Caddesi, 1927 (Börtüçene 1994: 28)

Kentin hükümet konağı odaklı kamu sitesi yanında ikinci bir çekim noktası demiryolu istasyonudur. Nitekim demiryolu hattının açılmasından kısa bir süre sonra, istasyon çevresinde zahire depoları inşa edilmiş, mahalle oluşturmak maksadıyla mevcut arsaların parça parça satışına ve üzerlerinde bina inşasına padişah iradesiyle izin verilmiştir.²¹ Aşağıda yer alan, 1893 tarihli krokide istasyon binasının karşısı sadece birkaç barakanın bulunduğu boş bir arsa görünümünde olduğu halde, 1922 Ankara haritasında bu bölge yan yana sıralanmış tüccar mağazaları ile doldurulmuş durumdadır. İki görsel kayıt arasındaki bu açık fark, bu bölgenin gördüğü rağbeti bir kez daha kanıtlar (bkz. Harita 36-37).



Harita 36: Ankara İstasyon Binası Çevresi
(B.O.A., Şurây-ı Devlet Belgeleri, 2604/17, 18 Safer 1311 / 31 Ağustos 1893)

²¹ B.O.A., Şurây-ı Devlet Belgeleri, 2604/17, 18 Safer 1311 / 31 Ağustos 1893; 1352/26, 16 Recep 1321 / 8 Ekim 1903; 1353/24, 18 Rebiyülahir 1336 / 31 Ocak 1918;



Harita 37: 1922 Ankara Haritasında Demiryolu İstasyonu
(Murat Genişyürek Arşivi)

Ankara'nın hükümet konağı merkezli yeni kamu sitesinin, yalnızca bir idari merkez olmaktan öteye geçerek kent politikasında da etkili bir kamusal alan vazifesi gördüğünü belirtmek gerekir. Nitekim II. Meşrutiyet'in ilan edildiğinde İttihatçıların telgrafları ve gazete yazılarıyla halk harekete geçirilmiş, kentte bir hafta süren şenlikler sırasında hükümet konağı önündeki meydanda efeler oynamıştır (Emiroğlu 1999: 171). Keza İzmir'in Yunan ordusu tarafından işgali başta İstanbul olmak üzere İmparatorluğun bir çok yerinde protesto edildiğinde, 29 Mayıs'ta Ankara Hükümet Konağı Meydanı'nda canlı bir miting düzenlenmiş, nutuklar söylenmiş, millet bahçesinde "Vatan ve Silistre" oyunu sergilenmiştir. Keza 27 Aralık 1919'da Ankara'ya gelen Mustafa Kemal alkışlar, türlü tezahüratlar ve dualar arasında hükümet meydanında karşılanmıştır. İki buçuk ay kadar hükümet konağında ikamet eden Atatürk yeni rejime yönelik çalışmalarını da buradan yürütmüştür (Şapolyo 1971: 23).

Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında, Hükümet Konağı Meydanı, "*Hakimiyet-i Milliye Meydanı*" adını almış, bu suretle yeni rejim kentin en önemli kamusal merkezini kendi adı ve ideolojisiyle özdeşleştirmek istemiştir. Bu dönemde devlet ideolojisinin kent alanında sergilenmesi yeni bir "ulus yaratmak" projesinin önemli bir ayağı olduğu açıktır. 1925 yılında Dahiliye Vekâleti tarafından yazılan bir tamimde "*başkent Ankara'da yaptırılacak resmi binaların Türk milletinin kültürüne uygun ve milli zevkimizi okşayacak tarzda planlanıp*

yapılmasının uygun” olacağı bildirilmektedir²². Yeni rejimin şehircilik alanındaki ilk girişimlerinin hükümet konağı çevresinde yoğunlaşmış olması da şaşırtıcı değildir. 1923 yılında meydan temizlenmiş ve parke taşlarıyla döşenmiştir (Aydın v.d. 2005: 400). 1925 yılında aynı çalışma İstasyon caddesi için yapılmış, cadde 15 m. genişliğinde olacak şekilde genişletilmiştir²³ 1922 Ankara haritasında görüldüğü üzere yeni rejimin ilk bakanlıkları Maliye Vekaleti ve Dahiliye Vekaleti hükümet konağının iki yanına yerleşmiştir. Taşhan’ı istasyon caddesine bağlayan cadde üzerinde yer alan Darülmualimin binasına Maarif Vekaleti, millet bahçesinin hemen karşısında bulunan Kıztaşı’nın yanındaki küçük binaya ise Hariciye Vekaleti taşınmıştır. Kamu binaları yanında, ilk konut örnekleri, kent yaşamının merkezi olmaya devam eden, Taşhan ile Meclis çevresinde inşa edilmeye başlanmış, keza tıpkı Tanzimatçıların yaptığı gibi, Cumhuriyet Ankara’sının ilkokul binalarından olan Gazi ve Latife okulları 1924-1925 yine hükümet konağına yakın bir çevre içinde Anafartalar Caddesi’nde inşa edilmiştir. Bu suretle yeni iktidar sahipleri kentsel mekânda vücut bulurken, 1927 yılında ise yüksek bir kaide üzerinde meydana konulan atlı Atatürk Heykeli ile asıl mühür vurulmuştur. Bütün bunlar, Hükümet Konağı Meydanı’nın, 19. yüzyılın son çeyreğinde kazandığı “yönetici merkez”, “devlet meydanı”, “kentsel yaşamda kamusal alan”, “ulaşım akslarında odak noktası” gibi ayırıcı özelliklerini Cumhuriyet döneminde de güçlü bir biçimde devam ettirdiğini açıkça ifade etmektedir.



Resim 52: Ankara Hükümet Konağı Meydanı, 1927 (Börtüçene 1994: 93).

²² Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (bundan sonra B.C.A. kısaltmasıyla), 30.10. 00.138.991.1, 132/8, 19 Mart 1925.

²³ B.C.A., 30.10.00.122.866.11, 101/13, 24 Eylül 1925.



Resim 53: Ankara Hükümet Konağı ve Maliye Nezareti, 1930'lar (Börtüçene 1994: 89)



*Resim 54: Ankara Hükümet Konağı Meydanı, 1927
(Güner Şipka Koleksiyonu, <http://sipkag.blogspot.com.tr>)*

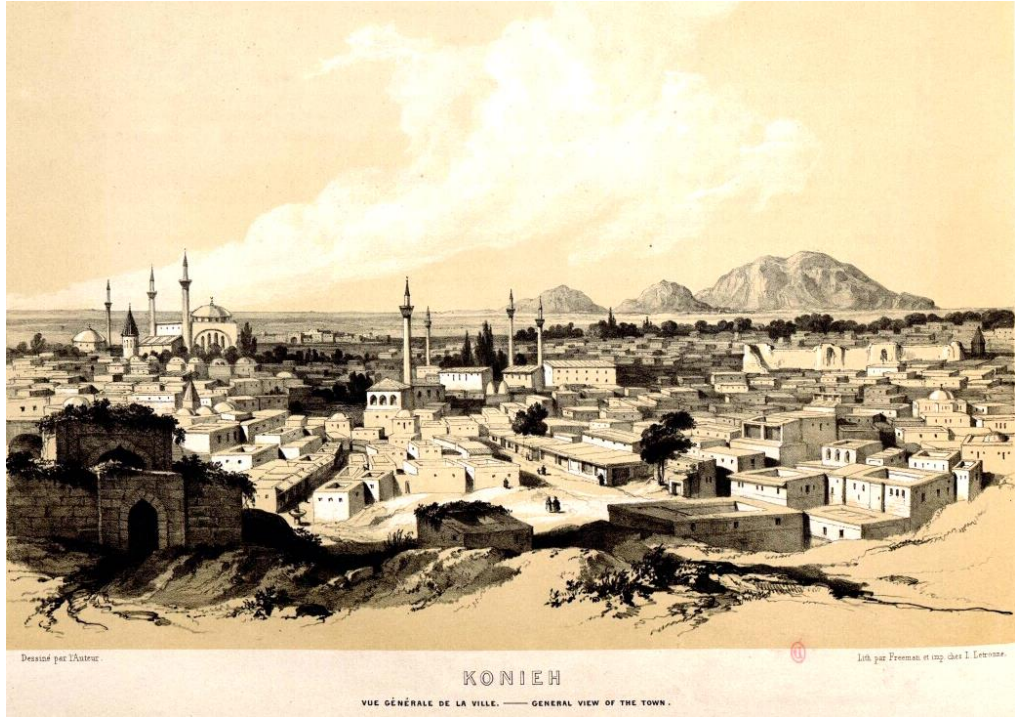
5. BÖLÜM: BOZKIRIN KADİM KENT MERKEZİ KONYA

5.1 Konya'nın Mekânsal Kurgusu ve Tarihi Kent Merkezi

Konya, antik dönemdeki adıyla *İkonium*, tarih öncesi devirlerden itibaren Orta Anadolu bozkırının en önemli kent merkezidir. Konya'nın kentsel yerleşiminin ilk nüvesi, günümüzde "Alâeddin Tepesi" olarak bilinen yerdir. Roma döneminde bir açık kent görünümünde olan Konya, önce Arap-Sasani istilaları, sonra erken Türk fetihlerinin yol açtığı siyasi askeri istikrarsızlık yüzünden, örgütlü yerleşme düzeni olarak tanımlanan polis özelliklerini kaybetmiş ve etrafı surla çevrili yaklaşık 8,8 hektarlık alanı kaplayan bir kale kente (*castrium*) dönüşmüştür Kent, Bizans döneminde askeri-yönetsel, dini ve ekonomik merkez olarak sürdürdüğü işlevleri, bu devrin sonlarına doğru büyük ölçüde yitirmiştir. Kent nüfusunun büyük bölümü Meram dolaylarındaki vadi içlerine çekilmiş, kentin savunması da Gaballa-Kevalle Kalesi tarafından sağlanmıştır (Özcan 2006b: 44-45; Baykara 2003: 21). Hiç kuşkusuz, Selçukluların kente hâkim olması ve 1097 yılından itibaren Konya'yı imparatorluğun başkenti olarak örgütlemesiyle kentin tarihinde tümüyle yeni bir dönem başlamıştır. Bu dönemde kentsel yerleşimin sınırları iç kale dışında geniş bir alana yayılmış, kentin saltanat merkezi olarak üstlendiği kimlik mekân kurgusunu tümüyle yeniden biçimlendirmiştir.

Selçuklu çağında Anadolu'da oluşan yerleşme ve ulaşım sisteminin düğüm noktasında konumlanmış olan Konya, yönetsel-siyasal başkent olma özelliğine dayalı olarak, devlethane ve saltanat sarayları gibi idari mekanizmasıyla, ulucami ve medrese gibi toplumsal-kültürel fonksiyona sahip anıtsal yapılarıyla, Anadolu-Türk kenti tipolojisi için model olarak kabul edilmektedir (Özcan 2004: 84). Konya'nın yerleşme alanı 13. yüzyılda Alâeddin Tepesi'nde yoğunlaşmakla birlikte bir hayli genişlemiştir. Konya için özellikle 13. yüzyıl, Selçuklu yönetiminin sağladığı iç ve dış güvenlik sayesinde, "*bir toprağa yerleşme ve şehirleşme dönem*" olmuş, bu dönemde kent nüfusundaki artışa koşut olarak yeni mahalleler oluşmuş ve kent açık bir alanda hızla büyümüştür (Baykara 2003: 25). Nitekim aynı dönem mimarlık bakımından büyük değer taşıyan, ulucamii (Alâeddin Camii), medrese ve türbe gibi Selçuklu başyapıtlarının inşa edildiği devirdir. Konumuz açısından bu yapılar arasında kuşkusuz en dikkat çekici olanı günümüze her hangi bir izi kalmayan dış surlardır. Anadolu'nun sık sık haçlı akınlarına maruz kalması yüzünden, kentte yeni bir savunma düzenini gerekli gören Selçuklu Sultanı I. Alâeddin Keykubat dış surun yapımını 1219 yılında başlatmıştır. Masrafları siyasi elit ve hazine tarafından karşılanan surun yapımı 1222 yılında tamamlandığında T. Baykara'nın (2003: 25) tabiriyle Konya tam bir "*mahrûse*" haline almıştır.

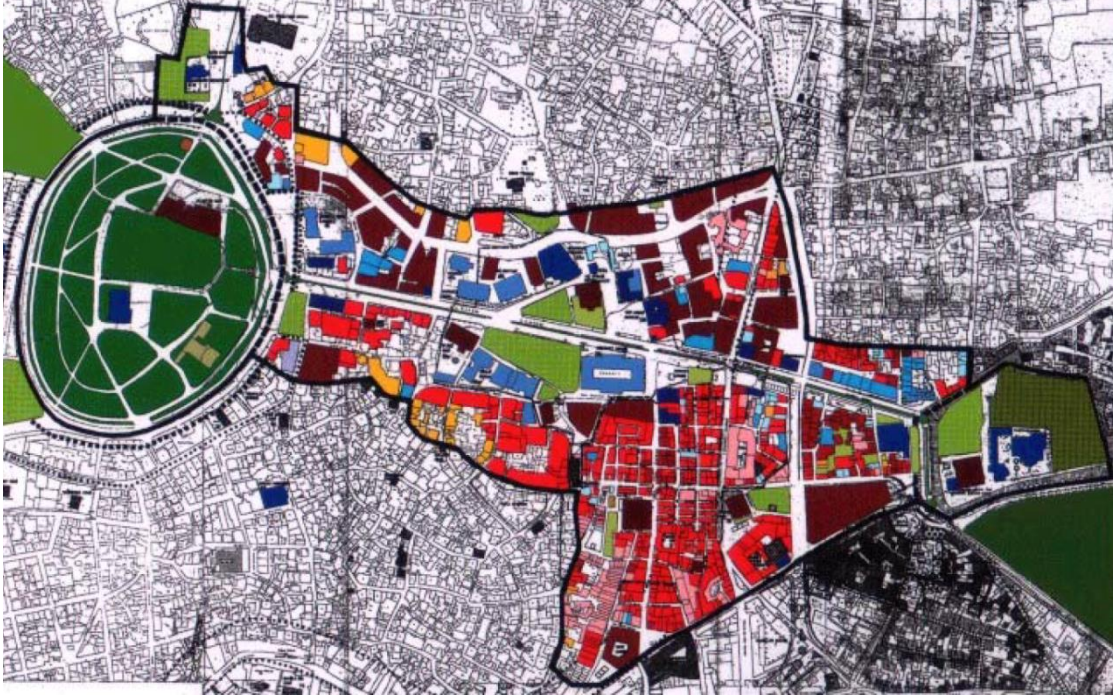
Uzunluğu 6 km. olarak tahmin edilen ve 12 kapısı olduğu bilinen dış sur, kentsel yerleşim alanını çepeçevre kuşatmaktadır. Dış surun yapımından sonra, Alâeddin tepesi çevresinde yoğunlaşan arşı ve pazarlar sur kapılarına doğru kaymıştır. Konya'nın en önemli fiziki mekân özelliklerinden biri olan bu savunma duvarı, merkezi bir imparatorluğun sağladığı güvenlik ve siyasi istikrar sayesinde 16. yüzyıldan itibaren işlevini kaybetmeye başlamıştır. 1826 yılında Konya'ya gelen Fransız Arkeolog Lon de Laborde tarafından çizilen aşağıdaki gravürde dış surlar yıkıntı halinde ön planda görülmektedir (bkz. Resim 55). 19. yüzyıla gelindiğinde ise, sur duvarları kısmen yeni kamu binalarının inşaatında kullanılarak tamamen ortadan kalkmıştır (Darkot 1978: 845; Ağaldağ 2000: 109-110).



Resim 55: 19. Yüzyıl Başında Konya (Laborde 1838: 116)

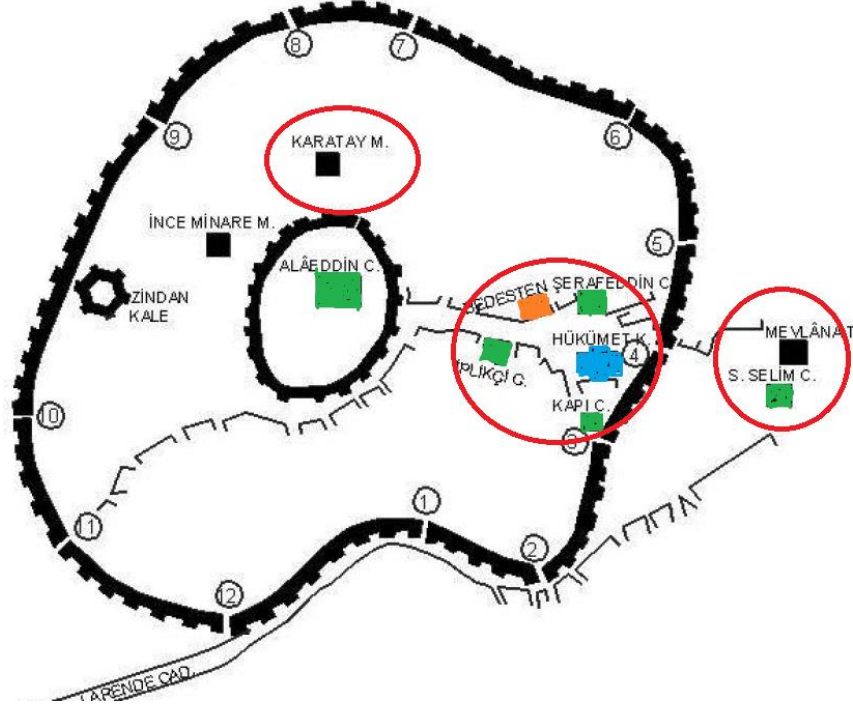
Selçuklu ağında sürdürdüğü idari ve askeri işlevler yanında, transit ticaret merkezi ve antrepo fonksiyonlarıyla da öne çıkan Konya'nın tarihi kent merkezini teşkil eden çarşının mekânsal organizasyonu da yine bu devirde ortaya çıkmıştır. Bu dönemde ticaret mekânları kentin doğusunda yoğunlaşmış, esnaf arşıları kentin sosyo-kültürel yaşamının odak noktası olarak toplanma-dağılma merkezi işlevini gören ulucamii ile kente ürün ve hizmetlerin giriş çıkış noktaları olan sur kapıları etrafında gelişmiştir. Genellikle sıra dükkânlar halinde ya da topluca hanlar içinde örgütlenen ticaret mekânları, tipik biçimde belirli meslek dallarına göre gruplaşmış ve çoğunlukla konut alanlarından ayrı konumlanmıştır (zcan 2005: 271-272). Dış sur ile aynı yıllarda inşa edilmiş olan Alâeddin Camii esas alınırrsa, Konya arşısı, bu camiiye göre doğu, batı ve güney yönlerinde geniş bir alan içinde gelişmiştir. Çarşının

konumunun bundan sonraki Karamanoğulları hâkimiyeti devrinde Osmanlı yönetimi altında, hatta günümüzde dahi değişmemiş olması, kentsel mekân organizasyonundaki süreklilik bakımından son derece dikkate değerdir. Bu ise Konya çarşısının yüzlerce yıl geriye giden köklü ve güçlü bir ekonomik organizasyona ve ticari yapı geleneğine sahip olduğunun en önemli kanıtıdır (bkz. Harita 39).



Harita 39: Günümüzde Konya Kent Merkezi (Ter-Özbek 2008: 533)

Şüphesiz ki Konya'nın yüzyıllardır değişmeyen ticari etkinliğini koşullandıran en önemli faktör kentin coğrafi konumudur. 1467 yılında Osmanlı hâkimiyeti altına giren kent, 15. yüzyılda Bursa'nın ticaret ve üretim merkezi olarak yükselmesinden sonra büyük önem kazanan Anadolu'yu çaprazlama kesen yol üzerindedir. Bursa'dan başlayarak, Kütahya-Karahisar-Akşehir-Konya-Adana üzerinden geçen yol, Konya'nın ticaret yönünden aktif bir kent şebekesine dâhil olduğu anlamına gelmektedir. Suriye'den Anadolu'ya gelen bir başka ticaret yolu ise, Kayseri ve Aksaray üzerinden geçerek Konya'ya ulaşmakta, kentin denizle bağlantısı ise, Antalya-Alanya deniz yolu ile sağlanmaktadır. Konya'nın şehirlerarası bağlantıları dış sur üzerindeki kapıların konumunu belirlemiş, keza şehir için yol sistemi bu kapılardan başlayarak, ticari, dini, kültürel yaşamın toplanma ve dağılma noktaları olan kaleiçi, ulucami, imaret, bedesten, han ve hamam gibi yapılara göre şekillenmiştir (Ergenç 1995: 32-33).

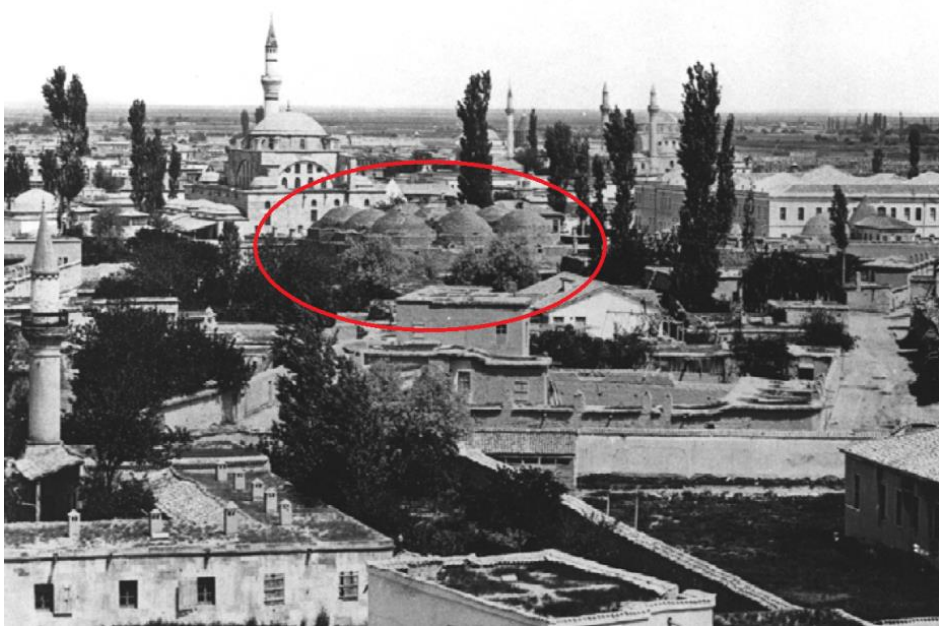


Harita 40: 16. Yüzyılda Konya'nın Kentsel Yerleşim Odakları ve Bedesten
(Baş-Bozkurt 2003: 520'den işlenerek)

Osmanlı döneminde Konya, ticari, sosyal, dini ve kültürel işlevli üç kent odağı etrafında gelişmiştir. Kent çarşısının merkezini de teşkil eden ilk odak noktası, ya da başka bir deyişle kent mekânının kalbi, bedesten, İplikçi Camii ve Şerafettin Camii'nin oluşturduğu merkezdir. Transit ticarete bağlı olarak gelişen pek çok vakıf hanı ve özel mülk hanları bu mevkiide yoğunlaşmıştır¹. Kentin ikinci odak noktası, kuzeydoğuda yer alan İbrahim Bey İmaret ve Hanı, Unkapanı ve Karatay Medresesi'nden oluşmakta, üçüncü odak ise, güneydoğudaki Mevlana Dergâhı, Sultan Selim Camii ve Kiremitli Han'ın bulunduğu bölgede ortaya çıkmaktadır (Uysal 2004: 96) (bkz. Harita 40). Klasik dönemde bütün Osmanlı kentlerinde olduğu gibi, Konya çarşısının asıl çekim noktası bedestendir. Kanuni Sultan Süleyman döneminde müftü ve kadıaskerlik yapan Mevlana Kadri Çelebi tarafından 1538'de yaptırılan Konya Bedesteni, klasik Osmanlı bedestenleri tipolojisine uygun bir mimari üslupta inşa edilmiştir. Kare planlı ve dokuz kübik ünitelerden oluşan Konya Bedesteni, iç mekânıyla 15. yüzyıla tarihlenen İstanbul Galata, Kastamonu ve Kayseri bedestenleri ile 17. yüzyıla tarihlenen Merzifon, Maraş ve Tokat bedestenleri ile benzeşmektedir. Kâgir strüktürlü olarak inşa edilen ve dört kapısı bulunan Konya Bedesteninin dış tarafındaki eyvan tipi dükkânlar dört yönde devam ederek çevredeki ticari dokuyla birleşir (Baş-Bozkurt 2003: 513-515). S.

¹ 1576 yılında Konya Beylerbeyi Mahmud Paşa tarafından yaptırılan Alaca Han, Uzunçarşıdaki Hasan Efendi Hanı, Şerafettin Camisi doğusunda yer alan Saraçzade ve Arikzade Hanları, Hükümet Caddesinde Çumralı Medresesi yanında bulunan Şekerrizan Hanı bunlar arasındadır (Ayrıntılı bilgi için bkz. Uysal 2010)

Faroqhi (2000: 33-35), mühimme defterlerine dayanarak yaptığı tespitlere göre, ağırlıklı olarak tekstil ürünleri satılmakta, bunun yanında mücevherat, altın, gümüş, hatta esir ticareti yapılmaktadır. Celâli isyanlarının yol açtığı karışıklıktan oldukça olumsuz etkilenen yapı, 17. yüzyılda kapsamlı bir tamir görmüştür. Y. Küçükdağ (1989: 24) ise, Lale devrinde Konya'yı incelediği çalışmasında, 18. yüzyılda da oldukça faal olduğu anlaşılan Konya Bedesteni'nde miri hazine ile halkın kıymetli eşyasının buradaki dolaplarda saklandığını belirtmektedir. Öte yandan 19. yüzyıl başlarından itibaren değişen ticari koşullar ve üretim ilişkileri sebebiyle diğer bedestenler gibi ticari mekân işlevini yitirerek terk edilmiş, bir süre eski eser deposu olarak kullanıldıktan sonra 20. yüzyıl başında yıkılarak yerine sanayi mektebi yapılmıştır.



Resim 56: 19. Yüzyıl Sonunda Konya Bedesteni (Baş-Bozkurt 2003: 526)

Konya Bedesteni, 16. yüzyıldan itibaren kentsel ulaşım akslarında önemli bir odak noktasıdır (bkz. Resim 56). Karaman-Adana yolunun kentle birleştiği noktadaki Lârende Kapısı'ndan başlayan ve düz bir hat oluşturan cadde üzerinden bedestene ulaşılmaktadır. Bedesten ve çevresi Uzunçarşı vasıtasıyla Atpazarı ve Piri Paşa Külliyesi'ne açılmakta, Uzunçarşı'ya çıkan esnaf çarşıları ise, kentiçi trafiğin dağılma yollarını belirlemektedir. Nitekim 17. yüzyıla gelindiğinde kentin antik nüvesi olan Alâeddin tepesi ve kaleiçi şehiriçi trafiğin dışında kalmıştır (Ergenç 1995: 34). Diğer taraftan 1892 yılında demiryolunun kente ulaşmasıyla bu hususta esaslı bir değişiklik ortaya çıkacak, İstasyon caddesi ile kent merkezini birbirine bağlayan mevkiideki Alâeddin Tepesi yeniden kent trafiğinde önem kazanacaktır.

19. yüzyıl ortalarına kadar Konya çarşısında köklü ve büyük bir değişimin ortaya çıkmadığı, çarşının mekân organizasyonunun klasik düzende devam ettiği söylenebilir. Öte yandan, geleneksel çarşının mekânsal ve fiziksel açıdan önemli bir dönüşüme uğraması 1867 yılının Eylül ayında Kapı Camii civarında çıkan yangın dolayısıyla gerçekleşmiştir. Tanzimat döneminin şehircilik anlayışının Konya'da da uygulanmasına fırsat tanıyan bu yangında birbirine bitişik düzende ahşap dükkânlardan oluşan Konya çarşısının neredeyse 3/2'si tümüyle yok olmuş ve çarşı merkezinin yeniden düzenlenmesi gerekmiştir. Yeni yapılacak çarşının planı, Vilayet Nafia Müdürlüğü yapan bir gayrimüslim mühendis tarafından çizilmiş, vilayet imar komisyonu tarafından incelenerek merkezin onayına sunulmuştur. Çarşı planınının 1863 tarihli Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'nin esasları doğrultusunda hazırlanmış olması dikkate değerdir. Nitekim arşiv kayıtlarından takip edildiği üzere yangından hemen sonra merkezi idare tarafından Konya çarşısında "*yeniden inşa edilecek binaların nizamnameye uygun olması*" istenmiştir². Bu doğrultuda iki katlı ve kâgir olarak yapılacak olan dükkânlar şerit halinde bir sırada uzanması, çarşı sokaklarının geniş olması ve her meslek grubunun kendilerine ayrılan sokaklarda konumlanması öngörülmüştür. Bu suretle çok büyük ölçekli olmasa da Konya'da ilk kez kentsel bir alan dönemin şehircilik esasları doğrultusunda biçimlendirilmiştir. Nitekim 20. yüzyıl başlarına tarihlenen aşağıdaki haritada görüldüğü üzere, Konya çarşısının bu bölgesi belirgin bir ızgara dokuya sahiptir (bkz. Harita 41). Ayrıca yine dönemin yapılaşma ilkeleri doğrultusunda dükkânların ve mağazaların büyük bir kısmı kâgir olarak inşa edilmiştir. Yeni çarşı, dönemin şartlarına göre kısa denilebilecek bir sürede iki yıl içinde tamamlanmış ve çarşıya yapımında büyük gayretleri olan Konya Valisi Ahmed Tefik Paşa'nın adına izafeten "*Tevfikiye Çarşısı*" denilmiştir.

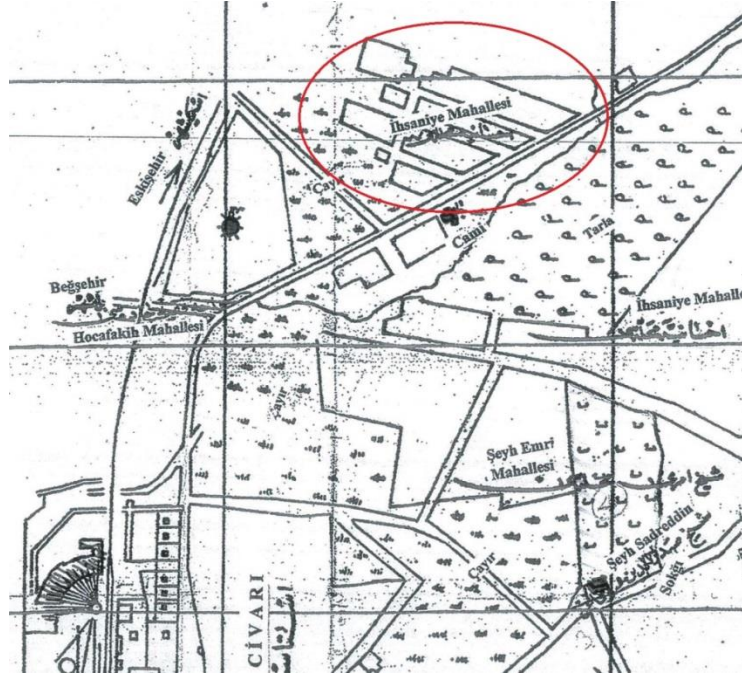
² B.O.A., Sadâret Mektubî Kalemi Mühimme Kalemi Belgeleri, 391/66, 18 Cemaziyelevvel 1284 / 17 Eylül 1867.



Harita 41: 20. Yüzyıl Başlarında Konya Tefikiye Çarşısı
(B.C.A. 230.0.0.0.138.7.1., 4 Kasım 1906)

Tanzimat şehirciliğinin Konya'nın kent mekânına taşıdığı önemli bir diğer gelişme ise, özellikle 19. yüzyılın son çeyreğinde sayıları giderek artan bir biçimde kentlere eklenmeye başlayan göçmen mahalleridir. 1863 tarihli Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'nin Anadolu kentlerindeki ilk mekânsal ürünleri olarak kabul edilen bu mahalleler, ister kırsal kesimde ister kentsel yerleşim alanı içinde kurulmuş olsun belirgin ortak özellikler taşımakta, parselasyon planı ile geleneksel Anadolu köy dokusundan veya kentlerdeki mahalle dokusundan kolaylıkla ayırt edilebilmektedir (Aktüre 1978: 105; Özcan 2006a: 164-165). İlginç olan bir başka husus ise, bu mahallelerin adlandırılmasında genellikle aynı isimlerin kullanılmış olmasıdır. Dönemin padişahlarının isimlerine izafeten verilen Mahmudiye, Hamidiye, Mecidiye gibi mahalle adları, bu yerleşim alanlarının kentsel alanda siyasi iktidarın kendini cisimlendirme bakımından önem arz ettiğini düşündürmektedir. Nitekim bu dönemde, 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşı sonrasında Balkanlardan ve Kırım'dan gelerek Konya'da iskân edilen göçmenlerin yerleştirildiği mahalleler de, Hamidiye, Selimiye, Cedidiye, Mamuriye ve İhsaniye³ adlarını taşımaktadır. Keza bu yerleşim alanları, Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'ndeki hükümlere göre düzenlenen dik açılı yol şeması ve ızgara plan kurgusuyla geleneksel kent dokusu içinde ilk bakışta fark edilmektedir (bkz. Harita 42-43).

³ Konya merkezinde iskan olunan Kırım muhacirleri için kurulan mahalleye, padişah iradesiyle "İhsaniye" adının verilmesi hakkında bkz. B.O.A., Dahiliye Mektubi Kalemi, 946/66, 07 Safer 1323 / 13 Nisan 1905



*Harita 42: 20. Yüzyıl Başlarında Konya İhsaniye Mahallesi
(Konya Büyükşehir Belediyesi Arşivi).*



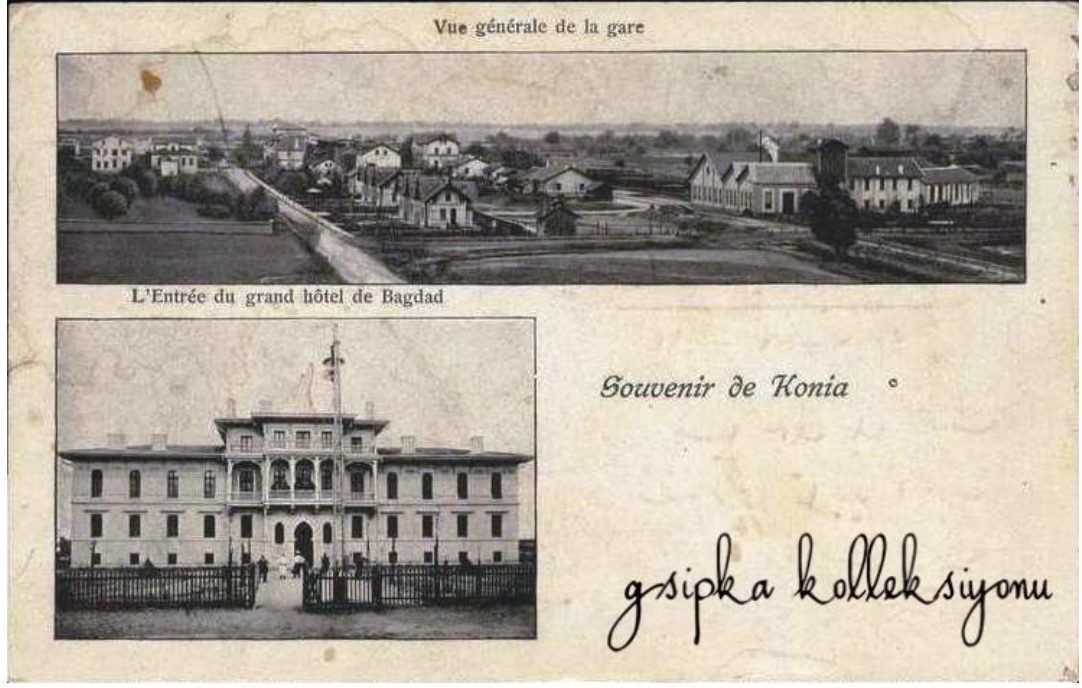
*Harita 43: 20. Yüzyıl Başlarında Konya'daki Göçmen Mahalleri ve Kent Dokusu
(Konya Büyükşehir Belediyesi Arşivi).*

Hiç şüphesiz yangınlar ve göçler gibi faktörler yanında, Konya'da kentsel mekânın kurgusunda önemli değişimleri tetikleyen başka saikler de olmuştur. Bunlardan en önemlisi, tarımsal ve tarım dışı artık ürünün nitel ve nicel özelliklerini, daha önemlisi akım yönünü

değiştiren demiryolu hattının kente ulaşmasıdır. Çok yönlü etkileriyle kent ekonomisinde bir “*kırılma noktası*” olan Konya demiryolu, Anadolu-Bağdat demiryolu hattının bir kolu olarak Deutsche Bank önderliğindeki konsorsiyum tarafından inşa edilmiş, hattın bitirilmesi ve Konya’ya ulaşması ise, 29 Temmuz 1896 tarihinde gerçekleşmiştir. Uzunluğu 445 km olan demiryolu hattı Konya’yı Eskişehir üzerinden İstanbul’a bağladığında, İstanbul’dan Konya’ya trenle iki günde ulaşmak mümkün hale gelmiştir⁴. Demiryolu ulaşımının Konya’nın tarımsal üretiminde dikkate değer yapısal değişimlere yol açmış, ürün miktarı ve çeşidini artırarak ticari sirkülasyonu kolaylaştırmıştır. Başka bir deyişle, geçimlik üretim biçiminden pazar için üretime doğru kayış hızlanmıştır. Herhalde bunun en önemli kanıtı, 1868-1909 yılları arasında tahıl ve baklagil fiyatlarında meydana gelen 4,5 kat artıştır. Endüstriyel bitkilerin, meyve ve sebzelerin fiyatlarında da benzer bir artış söz konusudur (Öztürk 2003: 97). Bunun gibi, 1884 ve 1900 yılları arasında yayınlanmış olan Konya Vilayeti Salnameleri incelendiğinde, demiryolunun kente ulaşmasından sonraki süreç içinde Konya çarşısının yeni işlevler kazandığı, dükkân ve mağaza sayısındaki artışla birlikte çarşı alanının genişlediği anlaşılmaktadır.

Demiryolunun kentsel alandaki uzantısı olan istasyon ise, kent içi trafiği ve kentleşmenin gelişim yönünü belirleyen etkili bir unsurdur (bkz. Resim 57). Nitekim yukarıda sözü edilen yeni göçmen mahalleri için yer seçiminde istasyonun iki yakasının tercih edilmiş olduğunu belirtmek gerekir. Keza, Konya’nın tarihi çarşısındaki pek çok dükkân ya taşınarak ya da şube açarak tren istasyonuna uzanan yolun çevresine yerleşmeye başlamıştır. İstasyona gelen malların depolanmasında kullanılan ambarlar, daha önemlisi kentsel kullanım alanına eklenen yeni yapı türlerinden olan otel ve eğlence mahalleri de istasyon civarında kendini göstermekte gecikmemiştir. 20. yüzyıl başlarına gelindiğinde, Bağdat Oteli, Selçuk Palas, Osmaniye Oteli ve Vatan Oteli gibi kentin Avrupalı otellerinin neredeyse tamamı istasyon caddesi üzerindedir (Özönder 2003: 115; Odabaşı 1998: 41). Bunun yanında aşağıda ayrıntılarıyla ele alınacağı üzere, Tanzimat döneminin en önemli kamu binalarının istasyon caddesinden başlayarak hükümet konağına uzanan hat üzerinde konumlandığını, devrin modern kent içi ulaşım aracı olan tramvayın yine bu hat üzerinde işlediğini de şimdiden belirtmek gerekir. Bütün bunlar Konya istasyonunun, tıpkı önceki bölümlerde konu edinilen Ankara, Bursa ve Edirne kentlerinde olduğu gibi, kentleşmede dönemin etkili çekim odaklarından biri olduğunu yeterince kanıtlamaktadır.

⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. Efe 2005.



Resim 57: 20. Yüzyıl Başında Konya Tren İstasyonu ve Bağdat Oteli
(Güngör Şipka Koleksiyonu, <http://sipkaq.blogspot.com.tr>)

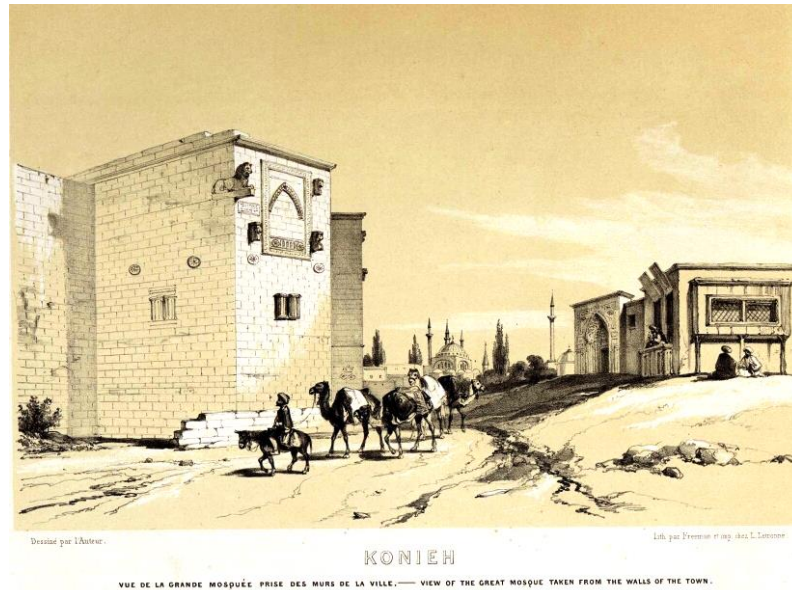
5.2 Konya'nın Yönetici Merkezi ve Hükümet Konağı

Antik dönemde Konya'nın kentsel yerleşimine nüve teşkil eden Alâeddin tepesi, Selçuklu döneminde kentin "yönetici merkezi" vazifesini görmüştür. Eski bir höyük olan bu tepenin etrafının ilk defa surlarla çevrilerek tahkim edilmiş bir alana dönüşmesi Roma döneminde gerçekleşmiştir. Yukarıda açıklandığı üzere, 13. yüzyıl başlarında, kentsel yerleşim alanının genişlemesiyle birlikte kenti kuşatan ikinci bir sur inşa edilmiş, böylece Alâeddin tepesinde bulunan kale bir "iç kale" durumuna düşerek daha çok idari ve askeri fonksiyonlar üstlenmiştir. Nitekim Selçuklu payitahtı Konya'daki ilk yönetim merkezi olan "Alâeddin Köşkü" adlı sarayın da burada inşa edildiği bilinmektedir. Aslında II. Kılıçarslan tarafından 1173 yılında yaptırılan bu saray, daha sonra depremden zarar görmüş, I. Alâeddin Keykubat tarafından adeta yeniden yaptırılmış olduğundan "Sultan Alâeddin Sarayı" adını almıştır. Bugün doğu duvarından bir parçası hala ayakta bulunan ve Selçuklu Sultanlarının kışlık sarayı olan bu yapı oldukça mütevazı boyutlardadır (bkz. Resim 58). Kare plan üzerine, taş ve tuğlalarla iki katlı olarak inşa edilmiş olan sarayın yüksekliği yerden 10 metredir. 19. yüzyıl başlarında yapılan gözlemlere göre, sarayda paviyon tarzında bir sıra ayrı bina vardır. Bunların en önemlisi ise, devletin idari işlerinin yürütüldüğü selamlık dairesidir ve gayet zengin bir dekorasyona sahip olduğu kaynaklarda geçmektedir. Keza 1339 (1920-1921) tarihli "Konya ve Rehberi" adlı eserde, İran mimari üslubunu andıran Alâeddin Köşkü'nün bir kale üzerinde yapıldığı ve minâ-kâri (mine işlemeli) süslemeli büyük bir kapısının olduğu belirtilmektedir (Konya ve Rehberi 1339: 75). Keza Alâeddin Köşkü'nün zemin kat cidarlarının

döşeme taşı ile kaplanarak düz hale getirilmiş ve ön yüzlerine taştan yontularak yapılmış aslanlar oturtulmuştur (Sarre 1989: 105; Atçeken 1998: 20-21). Aşağıdaki resimde görüldüğü üzere, benzer aslan figürleri Alâeddin Camii'nin dış duvarında da yer almaktadır (bkz. Resim 59). Köşk hakkındaki bu kısıtlı bilgiler, mütevazı boyutuna rağmen, gerek kente epeyce yukarıdan bakan konumu, gerekse, üzerinde siyasi iktidarın güç sembollerini taşıması bakımından dönemin kentsel yapı stoku içinde oldukça dikkat çekici bir yapı olduğuna işaret etmektedir.



Resim 58: 1930'larda Konya Alâeddin Köşkü'nün Kalıntıları (Bir Posta Kartı)

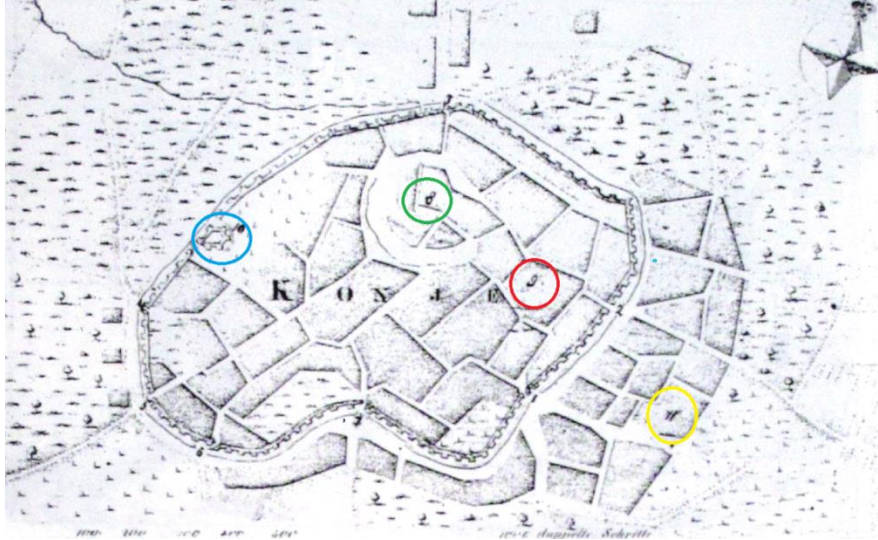


Resim 59: İç Kale Surlarından Konya Alâeddin Camii'nin Duvarları (Laborde 1838: 116)

Selçuklu ve daha sonraki Karamanoğlu Beyliği dönemlerinde devlet merkezi olan Konya'nın, Osmanlı yönetimine girdiğinde, dini, idari, ticari ve kültürel yapılarıyla büyük ve düzenli bir kent olduğu yukarıda açıklanmıştır. Osmanlı döneminde payitaht statüsünü kaybetmiş de olsa, siyasi iktidarın nezdinde Anadolu'nun önemli merkezlerinden biri olarak daima önemsendiği açıktır. Nitekim Fatih Sultan Mehmed, kentin fethinden kısa bir süre sonra, Konya'ya vali olarak o sıralarda Manisa Valisi olan oğlu Şehzade Mustafa'yı atamıştır. Bu tarihten itibaren Konya, son şehzade-vali olarak görev yapan Kanuni'nin oğlu II. Selim'e kadar Şehzade sancağı olmuştur. Kent 16. yüzyılda, Kayseri, İçel, Kırşehir, Beyşehir, Aksaray ve Niğde gibi sancak merkezlerini de içine alan geniş bir sahayı kapsayan Karaman Eyaleti'nin "Paşa Sancağı", yani merkezi durumundadır. Kentin idari konumu 1867 yılına kadar aynı şekilde muhafaza edilmiştir (Türkhan 2003: 58; Akandere 2003: 18).

Konya'nın tarihi nüvesi ve yönetici merkezi olan Alâeddin Tepesi, Selçuklu döneminin sonlarına doğru "iç kale" fonksiyonunu yitirmiş ve daha çok yerleşim yeri olarak kullanılmaya başlanmıştır. Surlar ortasında kalan eski kale yerine batı kesiminde yeni bir iç kale "Ahmedek" yaptırılmış ve geç devirlerde burası "Zindankale" olarak adlandırılmıştır (Baykara 2003: 25) (bkz. Harita 44). Osmanlılar döneminde de müstahkem bir mevki olan Zindankale asıl hisar olarak kullanılmakta, Ankara'da olduğu gibi, hapisane ve askeri birimler burada yer almaktadır (Ergenç 1995: 40). Diğer taraftan artık tümüyle iskân sahası haline gelmiş olan Alâeddin tepesindeki Selçuklu sarayı (Alâeddin Köşkü) ise, Osmanlı valilerine ikametgâh olarak tahsis edilmiştir. Hatta Sultan Cem'in 1474-1480 yılları arasında Konya valiliği yaptığı sırada bu köşkte oturduğu, bu yüzden köşke halk arasında "Cem'in Köşkü" anlamına gelecek şekilde "*Cimcime Köşkü*" denildiği belirtilmektedir (Atçeken 1994: 104; Sarre 1989: 91).

Alâeddin köşkünün 17. yüzyılda terk edilmesi ve yıkılmaya yüz tutması üzerine, Karaman eyaleti beylerbeyi, "*Bedelci Mehmed Ağa Sarayı*" diye isimlendirilen bir konağı yönetim merkezi olarak kullanmaya başlamıştır. B. Ürekli (2002: 164), Konya Şer'iyye sicillerine dayanan çalışmasında, beylerbeyinin ikamet ettiği sarayın Devle mahallesinde, Şerafettin Camii'nin yakınlarında, bugünkü Konya Hükümet Konağı'nın bulunduğu mevkiide olduğunu belirtmektedir. Nitekim 1776 yılında Konya'ya gelen Danimarkalı seyyah Carsten Niebuhr'ın çizdiği, aşağıda görülen haritada "9" sayısı ile işaretlenen yapının Paşa Konağı olduğu belirtilmektedir. Yapının konumu, B. Ürekli'nin çalışmasında tespit edilen yer ile aynıdır. Keza Niebuhr'ın haritasında (bkz. Harita 43), kentin diğer önemli merkezlerinden olan, Alâeddin tepesi "8", hapisane olarak da kullanılmakta olan Zindankale "10", kentin dış mahallesindeki Mevlevihane ise "11" sayısı ile işaretlenerek doğru mevkiilerinde gösterilmiştir (Göyünç 1998: 9).



Harita 44: 18. Yüzyılda, Konya Alâeddin Tepesi, Zindankale, Paşa Konağı ve Mevlevihane (Göyünç 1998: 14)

B. Ürekli (2002: 162-164), Bedelci Mehmed Ağa Sarayı'nın tamiriyle ilgili arşiv kayıtlarından, binanın fiziki yapısı hakkında da önemli verilere ulaşmaktadır. Buna göre, saray; beylerbeyi ve mütesellimin ikametine ayrılmış iki ayrı kısımdan meydana gelmekte, birinci kısma "Sarayı Kebir", ikinci kısma ise "Sarayı Sagir" denilmektedir. İki katlı olarak inşa edilmiş olan yapının üst katında bir "divanhâne", "kahve odası" ve beylerbeyinin oturduğu "oda" bulunmaktadır. Mutfak, has ahır, samanlık gibi müştemilat birimleri ile sarayın önündeki şadırvan ve havuz yapıyı tamamlamaktadır. Görüldüğü üzere, Konya Osmanlı şehirleri arasında büyük bir beylerbeyi sarayına sahip nadir kentlerden biridir. Daha önemlisi, Bedelci Mehmed Ağa Sarayı, Ankara'daki vali konağına kıyasla çok daha erken bir tarihte beylerbeyi için devlet tarafından satın alınarak miri emlak arasına katılmıştır. Böylece Konya valileri daha 17. yüzyılda sürekli bir ikametgâh ve çalışma binasına sahip olmuşlardır. Bu ise, kentin önceki dönemlerde payitaht olarak kullanılmış olmasının getirdiği bir ayrıcalık olması bakımından kentin tarihindeki eski geleneğin devamı olarak düşünülüp vurgulanması gereken bir ayrıntıdır.

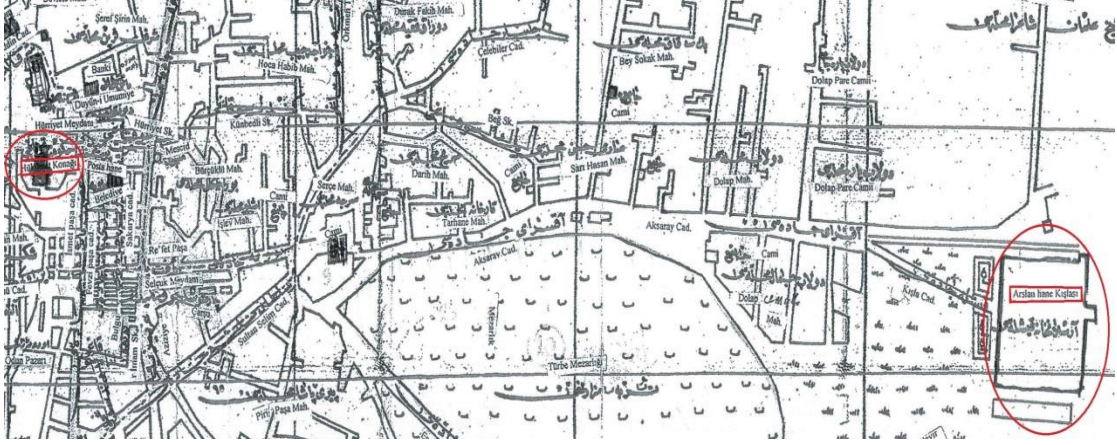
18. yüzyıldan itibaren, merkezi idarenin aleyhine olacak biçimde yerel yönetimde çok daha etkin bir konuma gelen Konya valilerinin kapı halkı sayıca artmıştır. Bu doğrultuda, ihtiyacı karşılamak için yeni konaklar yapılmış, böylece Bedelci Mehmed Ağa Sarayı "eski saray" olarak anılmaya başlanmıştır. Nitekim 18. yüzyılda Karaman Beylerbeyi İbrahim Paşa'nın Bedelci Sarayı'na yakın bir yerde ikinci bir saray yaptırdığı bilinmektedir. Keza 18. yüzyılın sonlarına doğru yine aynı mevkiide 17 odalı başka bir vali konağı daha bulunduğu, bu yapının ise mahzen, selamlık ve harem daireleri ile hapishaneyi barındırdığı kaynaklarda geçmektedir (Ürekli 2002: 171-172). 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren hükümet konağı

binalarının inşa edilmesinden hemen önce, Ankara, Bursa ve Edirne kentlerinde de bu türden yapıların mevcut olduğunu tekrar hatırlatmakta yarar vardır.

19. yüzyıl başlarında ortaya çıkan olağandışı şartlar nedeniyle Konya'nın asırlık yönetici merkezi, bir süreliğine konum değiştirerek merkezden epeyce uzaklaşmış ve kentin doğusuna taşınmıştır (bkz. Harita 45). Bu gelişme, III. Selim tarafından, merkezi iktidarı yeniden güçlendirmek için geliştirilen Nizâm-ı Cedit düzeninin önde gelen taraftarlarından ve uygulayıcılarından olan Kadı Abdurrahman Paşa'nın Konya valiliği döneminde gerçekleşmiştir. Konya'da önce kadılık yapan, 1804 yılından sonra ise bölgeye vali olarak atanan Abdurrahman Paşa, görev yılları boyunca, kent eşrafı ve yeniçerilerin muhalefetiyle karşılaşmış, hatta Nizâm-ı Cedit ordusuna karşı çıkan iki yüz kadar yeniçeriyi idam ettirmiştir. Vali olarak Konya'ya geldiğinde, kent ileri gelenleri tarafından Konya'ya sokulmayan Kadı Abdurrahman Paşa, zor kullanarak kente girdikten ve sükûneti sağladıktan hemen sonra, kendisine karşı yapılacak herhangi bir taarruza veya suikasta meydan vermemek için, merkezdeki konak yerine, kentin dışında "Çimenlik" adı verilen mevkide yeni bir vali konağı yaptırarak oraya yerleşmiştir. Yapının inşası için devletten 100.000 kuruş alınmış, ancak daha sonra bu meblağ valilere ödenen "*hazzeriyye*" veya "*seferiyye*" adı verilen vergi kapsamında halktan alınan paralarla geri ödenmiştir. Keza konağın tamiri gerektiğinde yine kent halkından vergi ya da iane suretiyle para toplanmıştır⁵. Kadı Abdurrahman Paşa'nın Çimenlik mevkiinde yaptırılmış olan bu konağın yeni düzende yetiştirilen Nizam-ı Cedit askerleri için aynı zamanda kışla olarak kullanıldığı bilinmektedir. Bunun yanında, yaptırıldıktan bir süre sonra kent merkezine uzak olması, halkın konağa gidip gelmede zorluk çekmesi, valinin kapı halkına yetmemesi gibi sebeplerle yapı önem kaybetmiştir. Nitekim aşağıdaki haritada görüldüğü üzere, 20. yüzyıl başlarında dahi kent merkezi ile konak arasındaki alanda seyrek bir yapılaşma, hatta mezarlık alanları bulunmaktadır. Bu sebeplerden ötürü idari merkez işlevini çok uzun süre korumayan Kadı Abdurrahman Paşa konağı, 1843 yılında kışlaya dönüştürülmüş ve giriş kapısı önündeki aslanlardan dolayı halk arasında "Aslanlı Kışla" olarak adlandırılmıştır⁶.

⁵ 1814 yılında bu konağın tamiri için gerekli olan elli bin kuruş, eyalete bağlı sancak ve kazalardaki haktan toplanarak karşılanmıştır (bkz. B.O.A., Cevdet Dahiliye 160/7954, 02 Receb 1229 / 20 Haziran 1814). 1820 yılında ise, konağın tamirine harcanmak üzere, Konya Valisi Ebubekir Paşa'ya yetki verilerek halktan iane toplanmıştır (bkz. B.O.A., Cevdet Dahiliye 120/5960, 29 Zilhicce 1235 / 7 Ekim 1820)

⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Şafakçı 2013.



Harita 45: 20. Yüzyıl Başında Konya Hükümet Konağı (solda) ve Kışla Olarak Kullanılan Kadı Abdurrahman Paşa Konağı (sağda)

1850'li yıllardan itibaren Konya'daki yönetici merkez, yeniden kent merkezine taşınmış ve yapının konumu günümüze kadar bir daha değişmemiştir. 18. yüzyıl sonlarında yapılmış olan vali konağı, bu sırada oldukça harap durumda olduğundan pek çok kez tamirattan geçirilerek⁷ taşra yönetiminde yapılan idari reformlarla giderek büyüyen bürokratik örgütlenmeye uygun hale getirilmeye çalışılmıştır. 1300 (1882-1883) tarihli Konya Vilayeti Salnamesinde açıklandığı üzere iki katlı olarak inşa edilmiş olan bu yapı, kırk-elli odalıdır ve içinde bir de evrak mahzeni bulunmaktadır (KVS 1300). Bunun yanında, konakta yapılan tamiratlarla ilgili arşiv kayıtlarından binanın fiziki yapısıyla ilgili kısıtlı da olsa bazı bilgilere ulaşmak mümkündür. Örneğin 1849 tarihli bir kayıta hükümet konağının önüne bir havuz konulduğu ve yapının bitişiğinde bulunan hapishanenin tamir edildiği belirtilmektedir⁸. 1861 yılına tarihlenen bir başka belgeye göre ise, Konya hükümet konağında, tıpkı diğer kentlerde olduğu gibi, valinin ikametgâhına ayrılmış bir harem dairesi bulunmaktadır⁹. Yine arşiv kayıtlarında görüldüğü üzere, vali konağı 1877 yılında çıkan yangından itibaren binanın önemli bir kısmı kullanılamaz hale gelmiş ve Konya'da yeni bir hükümet konağının inşası için valinin önderliğinde ilk girişimler başlatılmıştır. Yeni hükümet konağı inşa edilene kadar, yerel yönetim memurlarını barındıracak büyüklükte başka bina olmadığı için, kamu hizmetleri uzunca bir süre kiralanan yapılarda sürdürülmek zorunda kalmıştır. Diğer taraftan, Tanzimat'ın getirdiği yeni idari, askeri ve mali yapıya paralel olarak gelişmekte olan taşra bürokrasisi Konya'da da kendini göstermekte gecikmemiştir. Nitekim Konya Vilayeti Salnameleri üzerinden takip edildiği üzere her geçen sene, Konya kent merkezinde bulunan yerel yönetim birimlerinde görevli olan memur sayısı hızla artmıştır. 1286 (1869-1870) yılına ait Konya Vilayeti Salnamesi'nde, kent merkezinde toplam 156 memur çalışmakta iken, bu

⁷ Bunlardan biri için bkz. B.O.A., Sadâret Mektubî Kalemi Belgeleri, 76/55, 25 Rebiyülahir 1263 / 12 Nisan 1847

⁸ B.O.A., Cevdet Dahiliye, 249/12435, 06 Recep 1265 / 28 Mayıs 1849.

⁹ B.O.A., İrade Meclis-i Vala, 443/19703, 30 Recep 1277 / 11 Şubat 1861.

sayı beş sene sonra 1291 (1874-1875) yılında 257'ye, 1300 (1882-1883) yılında ise, 319'a çıkmıştır (KVS 1286, 1291, 1300).

1880'li yılların başından itibaren, Konya'da yeni bir hükümet konağı inşası için gerekli meblağı karşılamak üzere kaynak arayışına başlanmış, devlete ait olan arazilerin satılması, vilayetteki belediye sandıklarında biriken paranın kullanılması veya kentteki boş binaların satışa çıkarılması gibi seçenekler gündeme gelmiştir¹⁰. 1883 yılının Temmuz ayında, dönemin valisi Mehmed Said Paşa tarafından Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen bir yazı ile konağın inşa masraflarının ürünlerin yüzde birine karşılık olarak çiftçilerden toplanacak vergi ile karşılanması önerildiyse de merkezi hükümet tarafından kabul görmemiştir. Bunun üzerine Mehmed Said Paşa'nın yönlendirmesi ile kent halkı bir mahzar hazırlamış ve hükümet konağının inşası için gereken meblağın iane suretiyle toplanarak karşılanması için gönüllü olduklarını bildirmişlerdir. Konya Valisi'ne hitaben yazılmış olan mahzar, en başta Mevlevi Dergâhı Postnişini, müderrisler, müftü, meclis-i idare azaları olmak üzere, çok sayıda tüccar, eşraf ve esnafla birlikte 200'ü aşkın kişi tarafından imzalanmıştır. Mahzarda yer alan bazı çarpıcı ifadeler şöyledir;

“...Konya vilâyetinin hükümet konağı bundan altı sene mukaddem muhterik olarak şimdiye kadar inşâ olunmadığı cihetle yine bizim umûrumuzu hukûkumuzu tesvîye ve muhâfaza ile meşgûl olan me'mûrîn-i mevcûde ahâlimizin himmetine ve devlet-i ebed-müddetimizin şân-ı âlisine muvâfık olmayacak mahallerde ikâmet etmekte ve ba'zı da'ireler dahi bezistânda tutulan kira odalarında ifâ-yı vazife eylemekte olduğundan doğrusu şu hâl her tarafta meşhûd ve mesmu' olan terakkiyât-ı sahîhâya karşı kullarını hacil ve şermsâr eylemektedir... vilâyetimizin sâ'ir vilâyetden hamiyetsiz görünmesine ve şerefi yine bize aid olan hükümet konağının böyle muhterik halde kalmasına merhemet-âde-i hazret-i şehriyârîye ma'zûren râzı olmadığımız cihetle...”¹¹

Görüldüğü üzere, kent ileri gelenleri tarafından Vali Mehmed Said Paşa'nın yönlendirmesi ile yazılmış da olsa bu ifadeler, hükümet konağının halkın gözünde devletin itibarıyla özdeşleşmiş bir yapı olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Bunun yanında, devletle halk arasındaki ilişkilerin yürütüldüğü konağın, Konya'daki maddi gelişmeleri (terakkiyat) yansıtacak bir görünüm taşıması gerektiğinin vurgulanması, hatta bu hususun kent halkının sorumluluğu altında olduğuna dair bir algı yaratılmak istenmesi son derece dikkat çekicidir. Bu noktada merkezi hükümet Konya'dan gelen isteği kabul etmiş ve 1884 yılının bahar ayında inşaata başlanmasını onaylamıştır. Çıkarılan padişah iradesinde, hükümet konağı inşaatının devletin nezareti altında kent ileri gelenlerinin üye bulundurduğu özel bir komisyon

¹⁰ B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemî, 1332/76, 24 Ramazan 1297 / 30 Ağustos 1880.

¹¹ B.O.A., Şûrâ-yı Devlet Belgeleri, 1709/14, 08 Zilkâde 1307 / 26 Haziran 1890.

tarafından yürütülmesi hükme bağlanmış, ayrıca suiistimallere meydan verilmemesi ve fakir halktan tek bir akçe dahi alınmaması istenmiştir¹².

1887 yılında Konya’da yeni bir hükümet konağı inşasına başlandığında yerel yönetim kalemleri için, önce Tabip Hava Efendi’nin evi aylık 500 kuruşa kiralanmış, daha sonra bu binada yetersiz kalınca, idari bürolar belediye memurlarının bulunduğu misafirhaneye nakledilmiştir¹³. 1889 yılında yapımı tamamlanan Konya Hükümet Konağı devlet hazinesine çok fazla yük olmaksızın 15.000 liraya mal olmuş, masrafın önemli bir kısmı başta kent halkı olmak üzere, vilayete bağlı diğer sancak ve kazalardan toplanan iane ile karşılanmıştır¹⁴. 1890 yılında binanın son eksikliklerini gidermek için vilayet bütçesinden ayrılan miktar 251.981 kuruştur, bunun bir kısmı bütçenin “*inşâ ve ta’mir tertibi*”nden bir kısmı ise “*zuhûrât tertibi*”nden karşılanmıştır¹⁵. 1891 yılında ise, binanın iç donanımı ve tefrişi için 30.000 kuruş sarfedilmiştir¹⁶. Konya Hükümet Konağı 1905¹⁷, 1918¹⁸ ve 1921¹⁹ yıllarında olmak üzere masrafı vilayet bütçesinden karşılanarak birkaç kez tamir edilmiştir. 1891 yılında Sururi Paşa’nın valilik döneminde resmi açılışı yapılan hükümet konağı, günümüzde hala vilayet merkezi olarak kullanılmaktadır (bkz. Resim 60-63).

Konya hükümet konağının ayırt edici en önemli özelliği mimari projesinin dönemin valisi Mehmed Said Paşa tarafından yapılmış olmasıdır. Osmanlı ricali arasında “İngiliz” lakabıyla bilinen Said Paşa, Mühendishâne-i Bahr-i Hümâyun’da eğitim gördükten sonra, yüksek öğretim için yedi yıllığına İngiltere’ye gönderilmiştir. Dönüşünde mabeyn müşirliği ve bahriye nazırlığı gibi görevlerde bulunmuş olan Said Paşa, II. Abdülhamid döneminin etkin bürokratları arasındadır. Mühendislik ve mimarlık alanındaki uzmanlığı sayesinde dört ayrı eser kaleme alan Paşa’nın, *Fenn-i Mimari* başlıklı kitabı dönemin mimarlık alanındaki en önemli eserlerinden biri olarak kabul edilmektedir (Kılıç 1999: 490). Said Paşa, hükümet konağını dönemin kamu yapılarının, özellikle kışla binalarının mimari özelliklerine benzer bir tarzda planlamıştır. Sadece, ortasında üstü açık bir avlu bulunmasıyla dönemin klişeleşmiş hükümet konaklarından farklıdır (bkz. Resim 62). Doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen bir plan özelliğine sahip olan hükümet konağı, kâgir, düzgün kesme taş örgülü, bodrum üzeri iki katlı olarak inşa edilmiş, dört cephesine ayrı kapılar yerleştirilmiştir. Binanın ön cephesinde

¹² B.O.A., İrade Şurâ-yı Devlet, 73/4308, 18 Cemaziyelevvel 1302 / 5 Mart 1885.

¹³ B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemî, 1475/11, 21 Rebiyülahir 1305 / 6 Ocak 1888; Şurâ-yı Devlet Belgeleri, 1713/13, 08 Zilkâde 1307 / 26 Haziran 1890.

¹⁴ B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemî, 1643/80, 30 Zilkâde 1306 / 28 Temmuz 1889; 1654/83, 09 Muharrem 1307 / 05 Eylül 1890.

¹⁵ B.O.A., İrade Şurâ-yı Devlet, 100/5996, 2 Şevval 1307 / 22 Mayıs 1890.

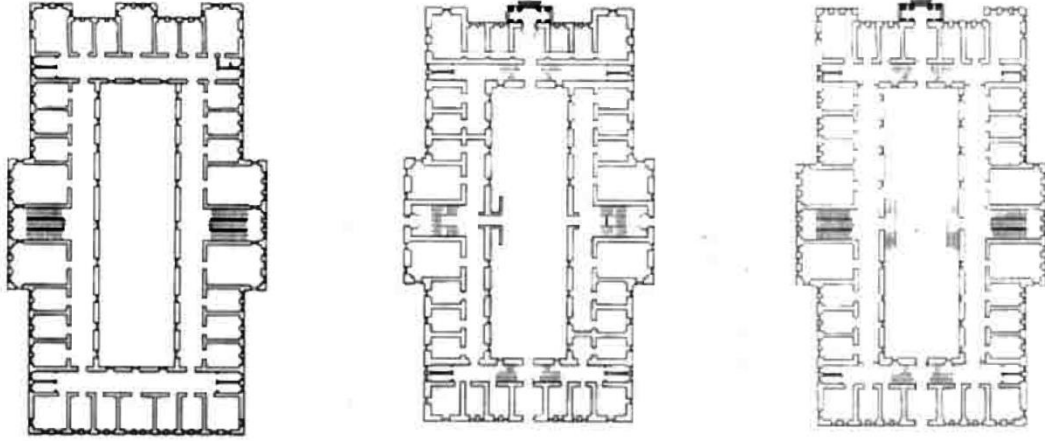
¹⁶ B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemî, 1827/45, 30 Şaban 1308 / 10 Nisan 1891.

¹⁷ B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemî, 1001/9, 22 Cemaziyelahir 1323 / 24 Ağustos 1905.

¹⁸ B.O.A., Mebânî-i Emîriye ve Hapishâneler Müdüriyeti Belgeleri, 20/54, 15 Rebiyülahir 1336 / 28 Ocak 1918.

¹⁹ B.O.A., Mebânî-i Emîriye ve Hapishâneler Müdüriyeti Belgeleri, 18/3, 12 Rebiyülevvel 1329 / 13 Mart 1921.

çıkma yapan cümle kapısı, simetrik olarak yerleştirilmiş dört sütun ile kemerli olarak dizayn edilmiş, böylece yapıya etkili bir görünüm kazandırılmaya çalışılmıştır. Yapının zemin kat pencereleri düz, üst katlarındaki pencereler ise, barok kemerli ve taşkın sövelidir. Binanın zemin ve birinci katında 28, ikinci katta ise 30 olmak üzere toplam 58 odası bulunmaktadır (Duran v.d. 2006: 245) (bkz. Plan 7). Dolayısıyla yine benzerlerine kıyasla büyük bir yapı olduğu rahatlıkla söylenebilir.



Plan 7: Konya Hükümet Konağı Kat Planı (Duran v.d. 2006: 260)



Resim 60: Yapımı Esnasında Konya Hükümet Konağı
(İstanbul Üniv., Nadir Eserler Kütüphanesi, No. 90433/0016)



Resim 61: Yapımı Tamamlandıktan Sonra Konya Hükümet Konağı
(İstanbul Üniv., Nadir Eserler Kütüphanesi, No. 77977/0013)



Resim 62: Konya Hükümet Konağının İç Avlusu
(İstanbul Üniv., Nadir Eserler Kütüphanesi, No. 77977/0013)



Resim 63: Konya Hükümet Konağı Arka Cephe, 2014 (Yasemin Avcı Arşivi)

5.3 Konya Hükümet Konağı Odaklı Yeni Kamu Sitesi

Görüldüğü üzere, Konya'daki yönetici merkezin lokasyonu, 17. yüzyılda kentin tarihi merkezi olan çarşı içinde bir konağın satın alınmasından günümüze de içine alan süreç içinde hiç değişmemiştir. Bedelci Mehmed Ağa Konağı olarak bilinen bu yapı, Tanzimat'a kadar geçen dönemde Karaman Eyaleti Beylerbeyi'nin kapı halkıyla birlikte ikamet ettiği, aynı zamanda idari ve askeri yönetimi yürüttüğü yer olmuştur. Bu dönemde yapı kompleksi içinde beylerbeyinin özel yaşamına ait birimler fazlasıyla yer tuttuğundan, ya da daha doğru ifadeyle bu yapı kompleksi daha çok beylerbeyinin şahsıyla özdeşleşmiş olduğundan, buranın tam manasıyla bir kamu sitesi olduğunu söylemek zordur. Nitekim binanın müstemilatı daha ziyade vali ve kapı halkına hizmet edecek biçimde oluşturulmuştur, sadece eski geleneğe uygun olarak burada bir de hapisane yer almıştır.

Konya vali konağının etrafına yerleşecek olan yeni idari birimlerle birlikte, özel yaşamdan soyutlanmış olarak sadece yerel yönetime ayrılmış tam bir kamu sitesi haline dönüşmesi 1860'lı yıllardan itibaren başlamıştır. Nitekim binanın tamiriyle ilgili 1864 tarihli bir

arşiv kaydında, vali konağından artık hükümet konağı olarak bahsedilmekte, özellikle Konya gibi bir kentte, “*heyet-i hükümete*” ait bir yapının bu derece harap bırakılmasının tasvip edilemeyeceği belirtilmektedir¹. Vali konağının yanında inşa edilerek, buranın bir kamu sitesine dönüşmesini sağlayan ilk yapılardan biri, 1869 yılında inşası gerçekleştirilen telgraf ve posta binasıdır². Osmanlı kentlerinde bu dönemde gelişen hemen bütün kamu sitelerinin ayrılmaz elemanlarından bir diğeri olan evrak mahzenin, aşağıda görülen plan dâhilinde inşasına ise 1869 yılında başlanmıştır (bkz. Plan 8). Bu küçük kâgir yapının işlevi, dönemin valisi Ahmed Tevfik Paşa tarafından “*akçe, evrâk ve defâtir-i sâirenin vaz’ ve muhâfazâsı*” olarak tanımlanmıştır³. Keza, 1873 yılında, hükümet konağının yanında yer alan eski hapisane binasının yanına, aşağıda görülen plan doğrultusunda iki katlı yeni bir bina yapılmış⁴, bundan sonra ıslah edilen eski hapishaneye, “*atik hapisane*”, kâgir olarak inşa edilen yeni yapıya ise “*cedit hapisane*” denilmiştir (KVS 1300) (bkz. Plan 9).

1890 yılında inşa edilen ve sadece yönetim ofislerini kapsayan yeni hükümet konağının çevresindeki kamu sitesi, 20. yüzyıl başlarına gelindiğinde büyük ölçüde gelişimini tamamlanmış durumdadır (bkz. Harita 46). Bu dönemde hükümet konağının hemen yakın çevresinde, zaptiye koğuşu, posta ve telgraf binası⁵, belediye binası ve duyûn-ı umûmiye binasının bulunduğu bilinmektedir. 1876 yılında faaliyete geçen Konya belediyesi ise⁶, ilk yıllarda hükümet konağının bitişiğinde yer almış, ancak daha sonra, kent merkezinde bugünkü İş Bankası binasının bulunduğu mevkiye, Konyalı bankerlerden Yusuf Şar’ın konağına taşınmıştır (bkz. Resim 64). Hükümet Konağı odaklı kamu sitesinin gelişiminde son aşamalardan biri, Ziraat Bankası şubesi için ayrı bir bina yapılmasıdır. Konya Ziraat Bankası şubesi, II. Abdülhamid’in emriyle 1896 yılında açılmış, 1908 yılına kadar, hükümet konağı içinde tahsis edilen odalarda faaliyetini sürdürmüştür. Tarımsal üretimi desteklemek ve çiftçilere kredi açmak gibi görevleri olan Ziraat Bankası’nın, 20. yüzyıl başlarına gelindiğinde,

¹ “... bu misüllü heyet-i hükümetin her yerde ve husûsuyla Konya gibi bir mahâlde harap bırakılması yâr u agyâra karşı tecvîz olunamayacağına...” (B.O.A., İrade Meclis-i Vâla, 502/22709, 07 Ramazan 1280 / 15 Şubat 1864).

² B.O.A., İrade Meclis-i Vâla, 574/25758, 26 Muharrem 1284 / 30 Mayıs 1867

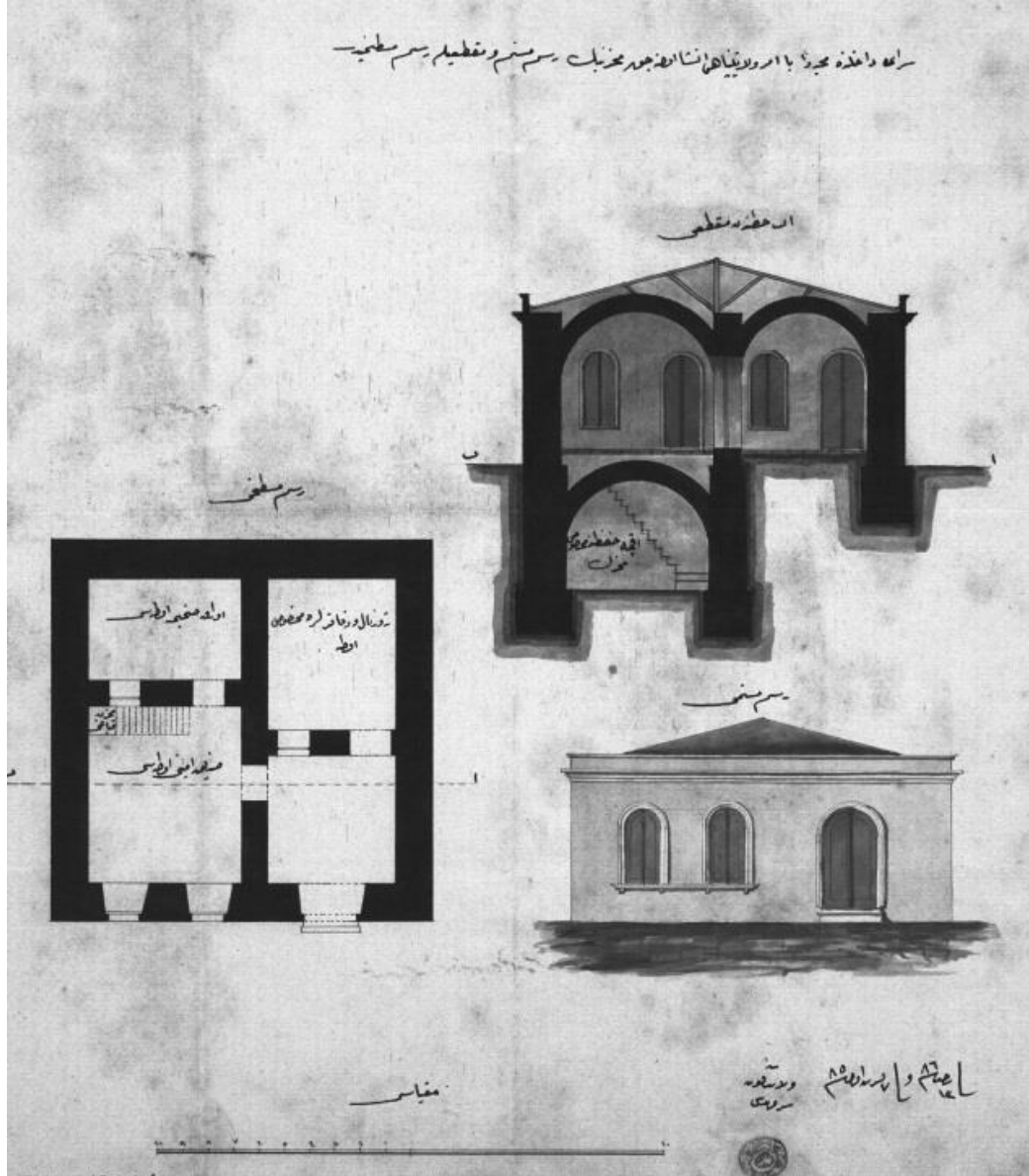
³ B.O.A., İrade Dahiliye, 1294/101720, 03 Safer 1286 / 15 Mayıs 1869

⁴ B.O.A., Şûrâ-yı Devlet Belgeleri, 1703/35, 08 Zilkâde 1307 / 26 Haziran 1890.

⁵ 1867 yılında inşa edilen Konya telgrafhânesi, 20. yüzyıl başlarına gelindiğinde oldukça harap bir durumdadır. Yeni bir telgrafhane inşasıyla ilgili olarak 1903 yılından itibaren birkaç kez girişimde bulunulmuşsa da inşaatı gerçekleştirmek mümkün olmamıştır (B.O.A., Bâb-ı Âli Evrak Odası, 2008/150590, 27 Zilkâde 1320 / 25 Şubat 1903). Hatta 1907 yılında binanın yıkılma tehlikesine maruz kalması yüzünden, telgraf ve posta idaresi, Akif Paşa Mekteb-i İdadisi’nin karşısında kiralanan bir hana nakledilmiştir (B.O.A., Bâb-ı Âli Evrak Odası, 3126/234380, 08 Recep 1325 / 17 Ağustos 1907) Bugünkü Postane binası ise, Hükümet konağının güneybatısında yer almaktadır. I. Ulusal Mimarlık üslûbuna göre, 1926 yılında inşa edilen yapının mimarı Cumhuriyet döneminin ünlü mimarlarından Falih Ülkü’dür (bkz. Aygör v.d. 2010: 516).

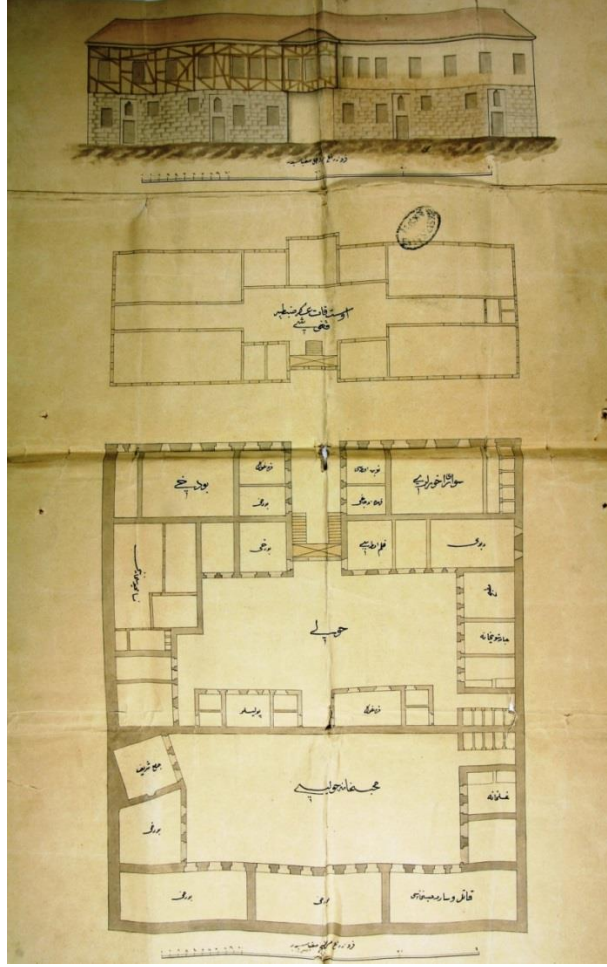
⁶ Bazı kaynaklarda Konya Belediyesi’nin kuruluş tarihi olarak, 1868 yılı verilmekte ve ilk belediye başkanı olarak Muhasebeci Rahmi Efendi’nin adı geçmekte ise de 1869 yılından sonra herhangi bir belediye başkanı tayin edilmediğinden, belediyenin asıl kuruluş tarihi 1876 olarak kabul edilmektedir (Köseoğlu 1998: 104)

“muâmelâtı günden güne tekessür ve tevzî” etmesi sebebiyle, hükümet konağı bahçesinin duvarına bitişik bir arsa üzerinde inşa edilen dört oda, bir sofa ve bir evrak mahzeninden oluşan küçük bir yapıya nakledilmiştir⁷.

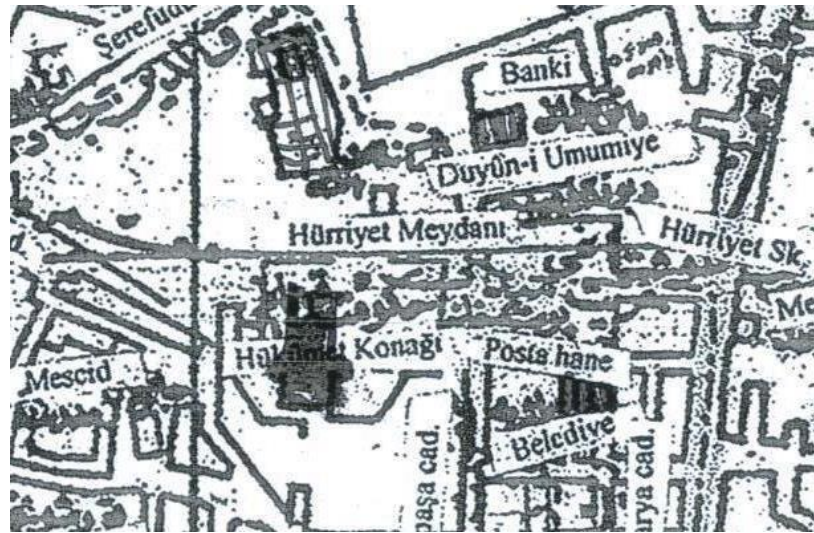


Plan 8: Konya Vali Konağı'nda Yapılan Evrak Mahzeni
(B.O.A., İrade Dahiliye, 1294/101720, 03 Safer 1286 / 15 Mayıs 1869)

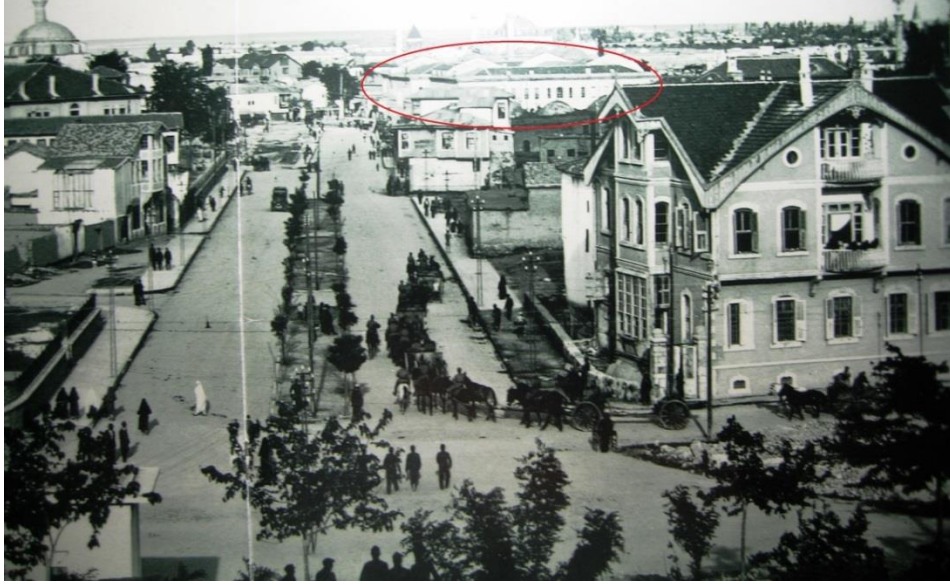
⁷ B.O.A., Şûrâ-yı Devlet Belgeleri, 1221/29, 09 Safer 1326 / 13 Mart 1908.



Plan 9: Konya Hapishanesinin Planı
(B.O.A., Şûrâ-yı Devlet Belgeleri, 1703/35, 08 Zilkâde 1307 / 26 Haziran 1890)



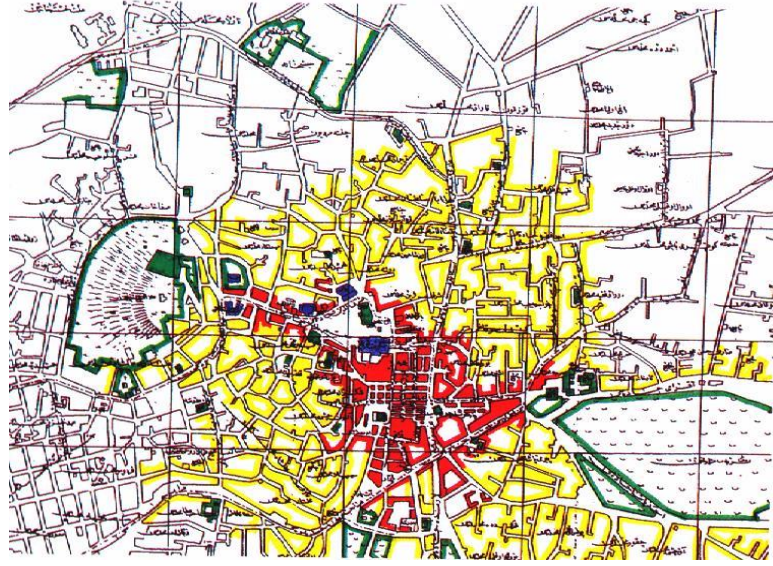
Harita 46: 20. Yüzyıl Başlarında Konya Hükümet Konağı Odaklı Kamu Sitesi
(Konya Büyük Şehir Belediyesi Arşivi)



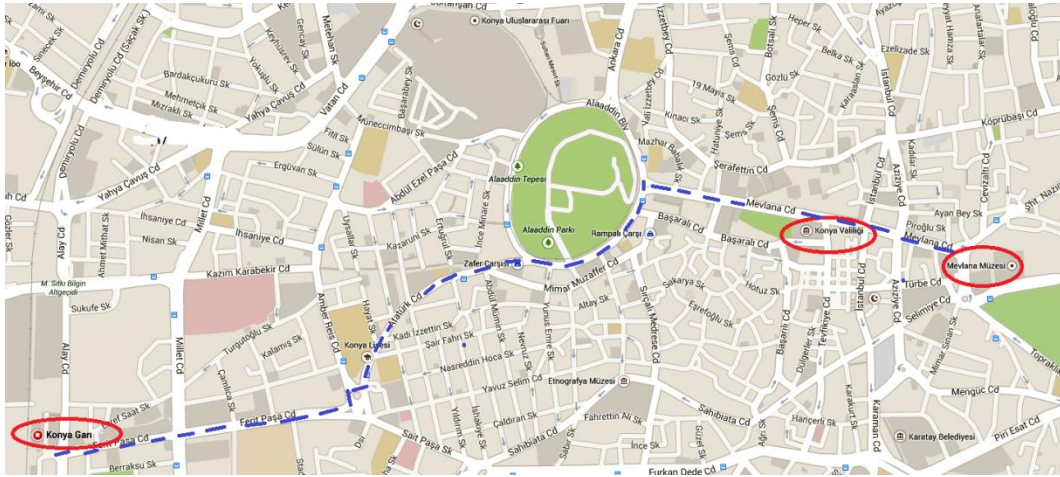
Resim 64: 1930'lu Yıllarda Konya Alâeddin Tepesi'nden Belediye Binası (sağdaki büyük yapı) ve Hükümet Konağı (daire içinde) (Başgelen 1998: 12-13)

Konya'nın hükümet konağı odaklı kamu sitesinin, tam ortasında bulunduğu tarihi çarşının gelişimini bir kat daha arttırdığına şüphe yoktur (bkz. Harita 47). Burada çalışan yerel yönetim memurları, ya da iş takibi için gelen kent halkının gereksinimleri buradaki dükkân ve mağazalardan karşılanıyordu. Özellikle, yukarıdaki resimde görülen, yeni yönetici merkez ile Alâeddin Tepesi arasındaki caddenin (bugünkü Mevlana Caddesi) son derece işlek olduğu, cadde üzerinde 19. yüzyılın kentsel mekâna kazandırdığı yeni yapı tiplerinden olan otel ve lokantaların yer aldığı bilinmektedir (Karpuz 2006: 267). Hatta bu caddenin doğrusal bir hat üzerinde devam edebilmesi için Nizamiye Medresesi yıkılmış ve çevresi yeni çarşı olarak adlandırılmıştır (Uysal 2004: 99). Aynı caddenin hükümet konağının arka cephesinden uzanarak Mevlana Türbesi'ne ulaşan kesiminde çarşı uzantısının gelişmesi de yine aynı dönemde gerçekleşmiştir (bkz. Harita 48). Konya kent merkezinde yapılan alan çalışmasıyla, günümüzde de kentin nirengi noktası olarak bu bölgedeki hareketliliğin son derece dikkat çekici olduğu gözlemlenmiştir. 1891 yılında Konya'ya gelen Fransız şarkiyatçı Clement Huart'ın, Konya hükümet konağı ve çevresindeki çarşının yol düzeni hakkında aşağıdaki ifadeleri bu yargıları desteklemektedir:

“Hükümet Konağı'nın önünde geniş bir meydan yer alıyordu. Etrafını kesme taşlarla örülmüş, dükkânların çevrelediği meydan, ilerde çarşı-pazar şekline bürünerek Celaleddin'in türbesine kadar uzanıyordu. İki yakada yer alan dükkânlar bakımlıydı. Burası hiç de bir doğu şehrine benzemiyordu. Bilinmeyen bir yerden bir yenilik rüzgârının esmiş olduğu anlaşılıyordu, oysa şehrin güneyinde iki toprak duvarın ortasında esrarengiz karmakarışık yollar uzanıyor, küçük kapıları arkasında doğu, bir daha gelmeyecek olan muhteşem geçmişinin rüyasına dalmış uyuyordu” (Huart, 1978: 102)



Harita 47: 20. Yüzyıl Başlarında Konya Çarşısı ve Kent Merkezi (Tunçer 2014)



Harita 48: Konya'daki Tanzimat Anıtları Güzergâhının Günümüzdeki Konumu

Tanzimat döneminin eğitim reformlarını ve batı tarzındaki mimari uygulamaları temsil eden yeni okullar, daha çok Alaeddin Tepesi'nden Konya Garı'na ulaşan İstasyon Caddesi üzerinde yer almaktadır⁸. Hükümet konağı ile İstasyon Caddesi'ni birbirine bağlayan kavşakta konumlanan Sanayi Mektebi ve Konya İdadisi bunlar arasındadır (bkz. Resim 65). Bu yapılar arasında yer alan Darü'l Muallimat, I. Ulusal Mimarlık akımına uygun olarak Osmanlı döneminin son yıllarında 1914-1920 yılları arasında Konya Vilayeti Başmimarlığı tarafından yürüten ve Cumhuriyet döneminin ünlü mimarlarından olan Muzaffer Bey tarafından inşa edilmiştir (Duran v.d. 2006: 249). Bunun yanında, dönemin Konya'daki ilk anıtsal meydan düzenlemesi olan Ziraat Abidesi, 1917 yılında Mimar Muzaffer Bey tarafından İstasyon

⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz. Sarıçelik 2010.

caddesini Alâeddin Tepesi'ne ve ilerisindeki yeni yönetici merkeze bağlayan kavşak noktasında yapılmıştır. Cumhuriyet rejiminin kentsel mekândaki en çarpıcı sembollerinden olan Atatürk heykelinin yeri yine bu mevkiide seçilmiş, heykel 1926 yılında Ziraat Abidesi üzerine dikilmiştir (Duran v.d. 2006: 246, 249) (bkz. Resim 66). Son olarak, dönemin şehircilik anlayışının kentsel mekâna kazandırdığı kamusal alanlardan olan millet bahçesi de yine Ziraat Abidesi'nin bulunduğu kavşaktadır (Odabaşı 1998: 36) (bkz. Resim 67). 1875 yılında inşa edilmiş olan Konya saat kulesi ise işlevsel gereklilik dolayısıyla kente yukarıdan bakan Alâeddin Tepesi'ndeki eski Bizans kilisesinin orta kubbesi üzerinde, Padişah Abdülaziz döneminde Konya Valisi Ahmed Tefvik Paşa tarafından yaptırılmıştır (Acun 2011: 101). 1872 yılında yapımı tamamlanan bu kule, yalın biçimine rağmen Anadolu kentlerindeki ilk saat kulelerinden biri olması dolayısıyla önemlidir (bkz. Resim 68).



Resim 65: Konya İdadî Mektebi (Konya ve Rehberi 1339)



Resim 66: Konya Atatürk Anıtı



Resim 67: Konya Millet Bahçesi (Karpuz 1998: 139)



*Resim 68: Konya Saat Kulesi
(İstanbul Üniv., Nadir Eserler Kütüphanesi, No. 77977/0002)*

Konya'daki yeni yönetici merkez, 19. yüzyıl sonlarında, çok açık bir biçimde kentsel ulaşım akslarının en önemli odak noktasıdır. Bu husus, 1906 yılında Konya'da elektrikli tramvay tesisi için geliştirilen projede açıkça tespit edilebilmektedir. Aşağıdaki haritada görüldüğü üzere (bkz. Harita 49), bu projede üç ayrı tramvay hattı öngörülmüştür; bunlardan biri istasyondan Meram köyüne, diğeri ise yine istasyondan Sille'ye uzanmaktadır. Kent

merkezine giden asıl ana hat ise, istasyondan başlamakta, Ferid Paşa caddesini takip ederek hükümet konağına, oradan buğday pazarına, buradan eski yolu takip ederek buğday pazarına ve tekrar istasyondan Ziraat Mektebi, Alâeddin Camii, telgrafhane ve mevlevi tekkesinden nihayet hükümet konağına ulaşmaktadır. Görüldüğü üzere, istasyondan başlayan bu hattın en önemli nirengi noktası hükümet konağı odaklı yeni kamu sitesidir⁹. Konya'da elektrikli tramvay projesi gerçekleştirilememiş de olsa 1906 yılından itibaren seferlerine başlamış bulunan atlı tramvay hemen hemen aynı güzergâhı izlemektedir. (Odabaşı 1998: 30) (bkz. Resim 69).



Harita 49: Konya Elektrikli Tramvay Projesi
(B.O.A., Şûrâ-yı Devlet Belgeleri, 1222/67, 10 Zilkade 1323 / 6 Ocak 1906).



Resim 69: Konya Hükümet Konağı ve Tramvay (Konya ve Rehberi 1339)

⁹ B.O.A., Şûrâ-yı Devlet Belgeleri, 1222/67, 10 Zilkade 1323 / 6 Ocak 1906; Bâb-ı Âli Evrak Odası, 2960/221962, 26 Şevval 1324 / 13 Aralık 1906.

Konya hükümet konağı, önündeki geniş alanla birlikte kent politikasında etkin rol oynayan önemli bir kamusal merkez olmuştur. Bu husus, daha önce incelenen Bursa, Edirne ve Ankara'daki hükümet meydanlarına kıyasla Konya'da çok daha belirgindir. Aşağıdaki resimlerde görüldüğü üzere, padişahın cülûs yıldönümlerinde yapılan resmigeçitler ve dua törenleri hep burada yapılmaktadır (bkz. Resim 72-73). Bu ise, hükümet konağının kent halkı, hatta kırsal kesimden iş takibi için sık sık buraya gelmek zorunda kalanlar ile devlet arasındaki ilişkilerde çok önemli bir temas noktası olduğunu, böylece gündelik yaşamda belirgin bir yer tuttuğunu göstermektedir (bkz. Resim 70). Nitekim 20. yüzyıl başlarında hükümet konağının hemen arkası yeni şehircilik anlayışına uygun biçimde millet bahçesi olarak düzenlenmiştir (bkz. Resim 71). Gündelik yaşamın yanı sıra kent politikasında da bu mevkiinin devleti temsil eden bir alan olarak önemli bir ağırlığı olduğu vurgulanmalıdır. Nitekim II. Meşrutiyet'in ilanı, Meclis-i Mebusan'ın açılışı gibi önemli siyasi gelişmelerin hemen arkasından kent halkının burada toplandığı, keza sonraki dönemde İzmir'in işgali gibi olaylar karşısında yapılan protesto gösterilerinin yine burada düzenlendiği görülür (bkz. Resim 73-76)¹⁰. Konya hükümet meydanı, haiz olduğu bu politik değer doğrultusunda, II. Meşrutiyet döneminde yeni rejimin kendini tanımlama biçimine uygun olarak "Hürriyet Meydanı" adıyla anılmıştır.

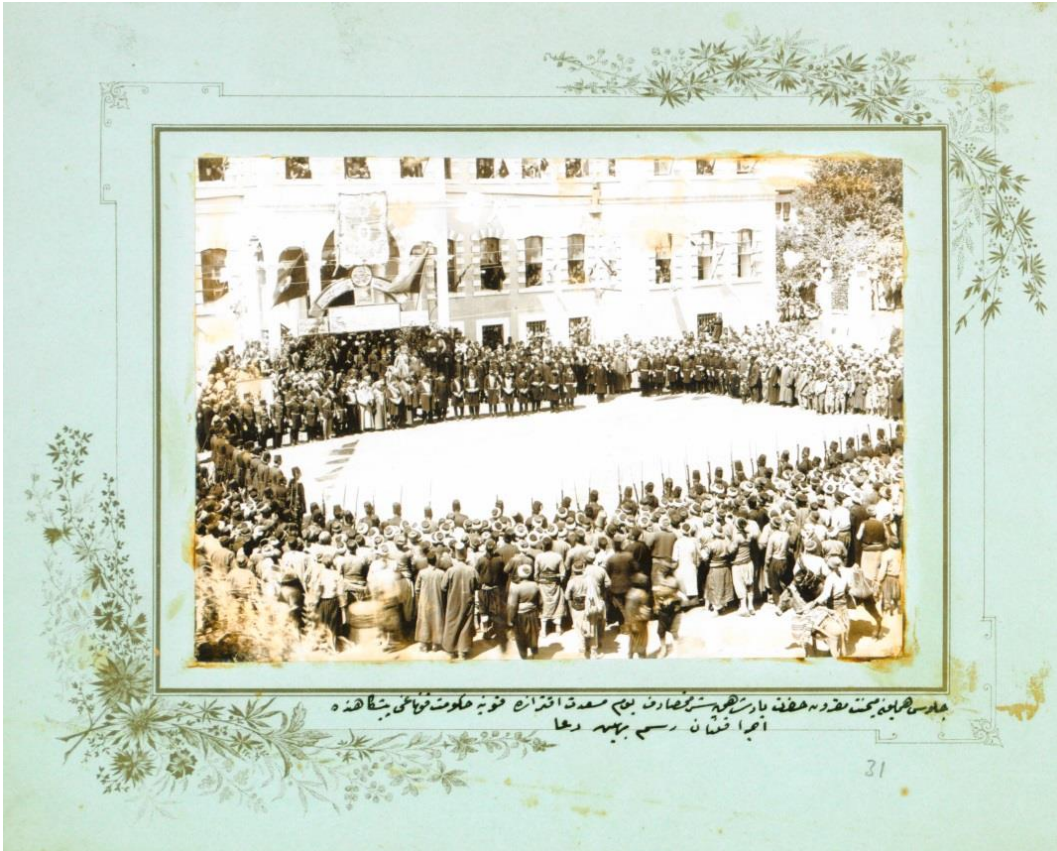


Resim 70: 20. Yüzyıl Başlarında Gündelik Yaşam İçinde Konya Hükümet Meydanı

¹⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. Avanas 1998.



Resim 71: Hükümet Konağı Arkasındaki Millet Bahçesi (soldaki yapı Osmanlı Bankası)
(Konya ve Rehberi 1339)



Resim 72: Konya Hükümet Konağı Önünde Padişahın Cülûs Yıldönümü Töreni
(İstanbul Üniv., Nadir Eserler Kütüphanesi, No. 77934/0031)



*Resim 73: Konya Hükümet Konağı Önünde Padişahın Cülûs Yıldönümü İçin Okunan Dua
(Resimli Kitab, Cilt 2, Numara 9, Haziran 1325 / Haziran 1909)*



*Resim 74: Konya Hükümet Meydanında Cülûs Yıldönümünde Yapılan Resmi Geçit
(Resimli Kitab, Cilt 2, Numara 9, Haziran 1325 / Haziran 1909)*



*Resim 75: Konya Hükümet Meydanında Kanûn-ı Esasi'nin İlan Günü
(Resimli Kitab, Cilt 1, Numara 6, Mart 1325 / Mart 1909)*



*Resim 76: Meclis-i Mebusan'ın Açılış Günü Konya Hükümet Meydanı
(Resimli Kitab, Cilt 2, Numara 9, Haziran 1325 / Haziran 1909)*

6. BÖLÜM: KÜÇÜK ASYANIN LİMANI: İZMİR

6.1 İzmir'in Mekânsal Kurgusu ve Tarihi Kent Merkezi

Arkeolojik bulgulara göre, M.Ö. 11. yüzyıldan itibaren bir iskân sahası olan İzmir'in kentsel nüvesi bugün Bayraklı semtinde yer alan ve Tepekule adı verilen mevkiidir. Dar bir geçitle anakaraya bağlanmış bir yarımada olduğu tahmin edilen bu mevki, en başta güvenlik kaygısı yüzünden yerleşim yeri olarak seçilmiş olmalıdır. Nitekim bu özelliği sayesinde karadan ve denizden gelecek saldırılara karşı korunaklı olan bölge, aynı zamanda yakın çevresindeki küçük derelerin suladığı tarım arazileri ile çevrili olduğundan iktisadi faaliyetler için de elverişli bir sahadır. Bugüne kadar yapılan çalışmalarla, Tepekule yerleşiminin etrafı surlarla çevrili ızgara planlı, birbirini dik kesen sokaklarla örülü bir dokuya sahip olduğu anlaşılmıştır (Darkot 1978: 1243; Yılmaz-Yetkin 2002a: 28). Öte yandan bu yerleşimin M.Ö. 4. yüzyıl sonlarına gelindiğinde terkedildiği, kentin Pagus Dağı (Kadifekale) çevresinde yeniden kurulduğu da bilinmektedir. İzmir kenti, bu dönemde, bugünkü Kadifekale'nin yer aldığı bir iç kale ile buradan başlayarak denize kadar uzanan dış surların içinde yer almıştır. Başka bir ifadeyle, İzmir, tıpkı Bursa, Edirne, Ankara ve Konya gibi, bir kale kent (Castrium) formunda gelişmiş bir yerleşim yeridir (bkz. Harita 50).



Harita 50: Roma Döneminde İzmir'in Dış Surları (Beyru: 2011: 9).

M.Ö. 2. yüzyılın ortalarında Roma hâkimiyetine giren kent, Kadifekale'den limana kadar uzanan sahada gelişimini devam ettirmiştir. Bu dönemde İzmir'in giderek önem kazandığı ve bir ticaret kenti haline geldiği görülür, nitekim tiyatro, stadyum ve agora gibi mimari öğeler Roma dönemi yapıları içinde en dikkat çekici olanıdır. Öte yandan İzmir'in aynı gelişmeyi Bizans döneminde de sürdürdüğünü söylemek biraz zordur. Her ne kadar Bizans İmparatorluğu'nun erken dönemlerinden itibaren kent, dinsel bir merkez (Hiristiyanlığın ilk yayılma devrinde yedi kiliseden biri buradadır) olarak önem taşısa da Bizans'ın iç ve dış sorunları kentsel gelişmeyi duraklatmış görünmektedir (Darkot 1978: 1243; Baykara 2001: 338-39). Keza 11. yüzyıldan itibaren kentteki Bizans hâkimiyeti tartışmalı hale gelmiş, bu tarihten itibaren başlayan Türk yerleşimiyle kent farklı bir kültür çevresine dâhil olmuştur. İzmir'in tarihsel gelişiminde tümüyle yeni bir safha açılması anlamına gelmektedir.

Hiç kuşkusuz, İzmir'in kentsel gelişimini tetikleyen en önemli dinamik en başta coğrafi konumunun yarattığı avantajdır. Güneyde Küçük Menderes ve Büyük Menderes, kuzeyde Gediz ve Bakırçay ırmaklarının suladığı oldukça verimli vadilerin bulunduğu zengin bir arbtölgeye bağlanan kent, aynı zamanda doğal bir çıkış noktası olması ve korunaklı bir limana sahip bulunmasıyla stratejik bir değer taşımaktadır. Bu yüzden tarihin her döneminde çeşitli güçler arasında bir çekişme konusu olan İzmir, Bizans egemenliğinden sonra, 1317 yılında, Aydınoğlu Beyliği'nin bir parçası olmuş, 1344 yılında Haçlılar tarafından istila edilmiş, 1402 yılında ise, tüm kent Timur'un orduları tarafından yağma edilmiştir. Osmanlı devletinin fetret devrinde Aydınoğlu ailesi ile Osmanlılar arasında birkaç kez el değiştirdikten sonra, 1426 yılında kesin olarak Osmanlı egemenliğine girmiştir. Büyük ve istikrarlı bir İmparatorluğun getirdiği barış ortamında (*Pax-Ottomana*) İzmir'in sükûnete kavuştuğu, kentsel yerleşim, demografik ve ticari açıdan belirli bir canlanma döneminin başladığı söylenebilir. 16. yüzyılın ilk çeyreği tamamlandığında, Kadifekale ile Liman Kale arasında üç yeni Müslüman mahallesi oluşarak kentsel yerleşim alanı daha da büyümüştür (Baykara 2001: 40; Goffman 1995: 7) Öte yandan, bu gelişmeler, İzmir'in 16. yüzyılda küçük bir kasaba görünümünden çıktığı anlamına gelmemektedir. Bunun nedeni, söz konusu dönemde uluslararası ticaret yollarının kente uğramaması, dolayısıyla İzmir'in ticari açıdan yerel bir nitelik göstermesidir. Daha önce üzerinde durulduğu üzere, 15. yüzyılda Osmanlı devletinin en önemli ticaret kavşağı Bursa'dır. Nitekim eski ve ortaçağlar boyunca İzmir ticari etkinlik bakımından, Küçük Asya'nın diğer limanlarından (Foça, Ayasoluğ, Kuşadası ve Balat) çok daha geridedir. 16. yüzyılda ise, Batı Anadolu'da üretilen sınırlı miktardaki transit ticaret malları Çeşme'ye gelmekte, buradan Sakız Adası'na oradan da Avrupa'ya gönderilmektedir (Yılmaz-Yetkin 2002a: 46). 16. yüzyılda İzmir'in en belirgin kentsel işlevinin, payitaht İstanbul'un için meyve ve sebze sağlamak olduğu bilinmektedir. "İaşecilik" politikası olarak bilinen bu uygulama çerçevesinde İstanbul'un kent ve çevresindeki tarımsal ürünleri

tekeline tutması, İzmir'in dışı kapalı ve çok da hareketli olmayan bir ticaret ağına dâhil olması anlamına gelmektedir. Bu sebeple uluslararası ticarete açılmayan kent, en azından 17. yüzyıla kadar, tarımsal niteliği ağır basan bir iç ticarete ancak 2.000 kadar nüfusla küçük bir liman kasabası görünümünde kalmıştır¹.

İlginçtir ki İzmir'in Doğu Akdeniz ticaretinde önemli bir toplama merkezi ve nakliye limanı olarak yükselişi, Osmanlı siyasi ve askeri gücünün sarsılmaya başladığı ve ekonomik krizlerin arttığı 17. yüzyılda başlamıştır. Kentin tarihini araştıran uzmanlar, Osmanlı iç gelişmelerine karşıt giden bu yükselişi daha ziyade dış dinamiklere bağlayarak açıklamaktadır. Nitekim S. Faroqhi (2000: 120), 16. yüzyıl sonlarında Halep'in Avrupa ile Asya arasındaki ticaretteki önemini kaybetmeye başlamasıyla, daha önce Erzurum ve Bursa'dan geçerek Balkanlara ve Venedik'e uzanan yolun batı kesiminin güneye kaydığını, böylece Bursa yerine İzmir'in önem kazandığını belirtmektedir. Keza D. Goffman (2000: 100-101), bu dönemde Avrupalı tüccarların ipek ve baharatın taşındığı eski ticaret yolu yerine, Ümit Burnu'ndan geçen deniz yolunu kullanmaya başladıklarına dikkat çekerek, "*Bursa ve Halep gibi eski ticaret merkezlerine zarar veren aynı küresel dönüşümler İzmir'in aniden bir dalga gibi kabarmasına yol açtı*" ifadesini kullanmaktadır. Bunun yanında İzmir'in bir ticaret merkezi olarak gelişmesinin 1620'lerdeki Osmanlı-Safevi savaşlarının Halep odaklı ticaret şebekesini güvensiz hale getirmiş olduğunu da unutmamak gerekir. Şu açıktır ki 1640'lara gelindiğinde tam ortasında İzmir'in yer aldığı son derece girift bir ticaret ağı gelişmiş durumdadır. Batı Anadolu eyaletlerini birbirine bağlayan bu ağ, ticari malları ve insanları İzmir'e sürüklemiş, kent bu ağ içinde toplayıcı merkez görevi üstlenmiş, gemilere yüklenen ticari mallar, artık İstanbul'a değil Batı Avrupa'ya nakledilmeye başlamıştır.

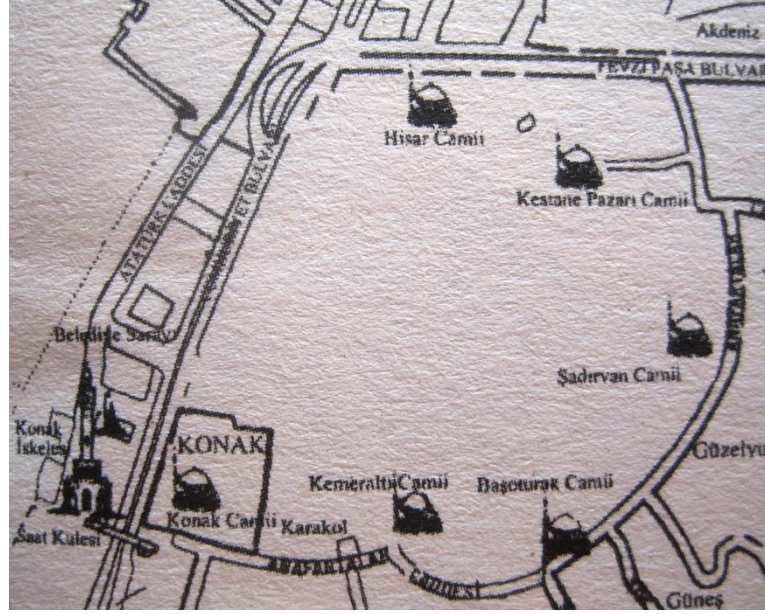
İzmir'in Batı Anadolu'da önemli bir kent odağı olarak yükselişi kısa bir zaman içinde somut kanıtlarla da izlenebilir hale gelmiştir. 17. yüzyıl boyunca artan ticari etkinliğe koşut olarak, kentsel mekân kurgusunda, demografik yapısında ve bu doğrultuda kentsel kimliğinde köklü dönüşümler meydana gelmiştir. Halep-Bursa ticaret yolunun terkedilmesiyle, Batı Anadolu'da daha çok Sakız Adası'nda yerleşik bulunan tacirler ve konsoloslar işlerini ve işyerlerini İzmir'e naklederek liman boyunca kente yerleşmeye başlamışlardır (Kasaba 1994: 5). Kentin nüfusunda belirgin bir artış meydana gelmiş, daha önemlisi, nüfus yapısının kozmopolit karakteri bu dönemde belirginleşmeye başlamıştır. 17. yüzyıl ortalarında kent nüfusunun çoğunluğunu Müslümanların oluşturmalarına karşın, kentte dikkat çekici oranda Ermeni, Rum ve Yahudi Osmanlı cemaatleri ile Felemenk, İngiliz, Fransız ve Venedik toplulukları yaşamaktadır (Goffman 2000: 117). Hepsinde önemlisi İzmir'in tarihi kent merkezi olan Kemeraltı çarşısı bölgesinin gelişmesinin yine 17. yüzyılda gerçekleşmiş olmasıdır. Bu

¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Goffman 1995: 1-19.

dönemde iç limanın yavaş yavaş dolması ticaret mekânları için gereken kentsel alanın oluşmasını sağlamış, böylece çarşı yavaş yavaş iç limanın kapladığı alan üzerinde yayılmaya başlamıştır (Beyru 2011: 21). Nitekim kısmen yağmur sularının sırtlardan getirdiği topraklarla kendiliğinden dolması, kısmen de insan eliyle doldurulması sonucu eski iç liman 19. yüzyıl başlarında tamamen ortadan kalkacaktır.

Türkler, Rumlar, Ermeniler, Yahudiler, Levantenler gibi farklı etnik gruplarla belirlenen kozmopolit bir nüfusa sahip İzmir'de, çarşının mekân organizasyonu tipik bir Osmanlı çarşısından farklı değildir. Nitekim Kemeraltı çarşısının sokakları lonca örgütlenmesi doğrultusunda aynı meslek gruplarını bir araya toplayacak şekilde (Yemişçiler Çarşısı, Bakırcılar Çarşısı gibi) fonksiyonel olarak düzenlenmiştir. Keza çarşının fizik öğelerinin mimarisi de bu doğrultuda şekillenmiştir (Kayın 2001: 27). Kemeraltı Çarşısı'na tipik Osmanlı karakteri kazandıran en temel husus, pek çok başka kentte olduğu gibi, bölgenin gelişimini yönlendiren ticaret yapılarının büyük çoğunluğunun siyasi iktidar ve temsilcileri tarafından inşa ettirilmiş olmasıdır. Bunlar içinde en önemlilerinden biri olan Büyük Vezir Hanı, 17. yüzyıl ortalarında Sadrazam Köprülü Fazıl Ahmed Paşa tarafından inşa ettirilmiş ve anıtsal yapısıyla yapılacak diğer hanlara model oluşturmuştur (Yılmaz-Yetkin 2002a: 50). Büyük Vezir Hanı'nın hemen yanında ve deniz tarafında yer alan iki bedesten Çakı ve Çuha Bedestenleri çarşının mekân organizasyonunda önemli bir merkez halindedir. Vezir Hanı'nın ve bedestenlerin konumlarını kent çarşısı bütünü içinde değerlendiren R. Beyru (2011: 22) bu yapıların, aynı dönemde Avrupalıların kente yerleşmesiyle biçimlenmiş olan Frenk Caddesi'nin başlangıcında ve kervan yolunun denize ve gümrüklere ulaştığı noktada yer almasının çok yerinde bir planlama kararı sonucu olduğuna dikkat çekmektedir.

Hiç kuşkusuz İzmir'in ticari alt yapısının gelişiminde Osmanlı siyasi iktidarının katkıları bunlarla sınırlı değildir. Kentin ticaretini yönlendiren gümrük binasının yapımı, su ihtiyacını karşılamak için su kemerlerinin inşası ve en önemli caddelerinin kaldırım taşıyla döşenmesi, yine 1670'lerde Fazıl Ahmed Paşa'nın Osmanlı kentlerinin tipik altyapısını İzmir'e kazandırmaya yönelik programı içinde gerçekleşmiştir (Goffman 2000: 122: Atay 1995: 40). Ticaret, depolama, konaklama gibi aktivitelerin tamamını ya da bir kısmını bünyesinde barındıran hanların sayısı 17. yüzyılda 25 iken, 1670 yılına gelindiğinde 82'ye ulaşmıştır (Kasaba 1994: 7). Hatta B. Ersoy (1991: 5), Osmanlı döneminde inşa ettirilmiş olan hanların toplam sayısını 101 olarak tespit etmektedir. Osmanlı kent merkezlerinin tipik özelliklerinden biri olan cami ve çarşı birlikteliğini İzmir'de de görmek mümkündür (bkz. Resim 77). Aşağıdaki haritada görüldüğü üzere (bkz. Harita 51), Kemeraltı çarşısının yerleştiği yay üzerinde sıralanmış olan Hisar Camii, Konak Camii (Yalı Camii), Kestane Pazarı Camii, Başoturak Camii ve Şadırvan Camii 17. ve 18. yüzyıl yapılarıdır.



Harita 51: İzmir Kemeraltı Camileri, (Yılmaz-Yetkin 2002a: 49)



Resim 77: Kemeraltı Camileri (Seyhun Binzet Koleksiyonu, Yılmaz-Yetkin 2003: 148)

17. yüzyıl boyunca kent çarşısı deniz kıyısına yakın bölgede yoğunlaşırken, kentin yerleşim alanları da bu bölgenin arkasında içeriye doğru Kadifekale yönünde genişlemiştir. 18. yüzyılın başlarında kentsel yerleşimin sınırlarını, güneyde Müslüman ve Yahudi mezarlıkları, kuzeyde Boyacı deresi belirlemektedir. Bu iki sınır noktası içindeki kentsel nüfus yoğunluğu giderek artmakla birlikte, yerleşim alanı gelir gruplarına göre biçimlenmeye başlamıştır. Kentin ileri gelenleri ikamet bölgesi olarak çarşı ve Hisar Camii civarını tercih ederken, orta tabaka ve zanaatkârlar merkezin arkasından Kadifekale'ye doğru uzanan alanda, fakir Müslümanlar ise daha yukarılarda yerleşmiştir. Kentin belirgin kozmopolitliği konut mahallerinde de görülmektedir; kuzeye doğru olan düzlükte Rum mahalleleri, güneyde daha sınırlı bir alanda Yahudi mahallesi vardır. Ermeni mahalleleri ise, Rum ve Müslüman

mahalleleri arasına konumlanmıştır (Kıray 1972: 27). Yine aynı dönemde, giderek nüfusu artan Avrupalıların barındığı Frenk Sokağı, artık iyiden iyiye belirginleşmeye başlamıştır. Kentin bu kesimi 19. yüzyıl içinde Batı Avrupa'dan ithal edilen mal ve hizmetlerin pazarlandığı ikinci bir ticari merkez haline dönüşecektir (Beyru 2011: 36-37).



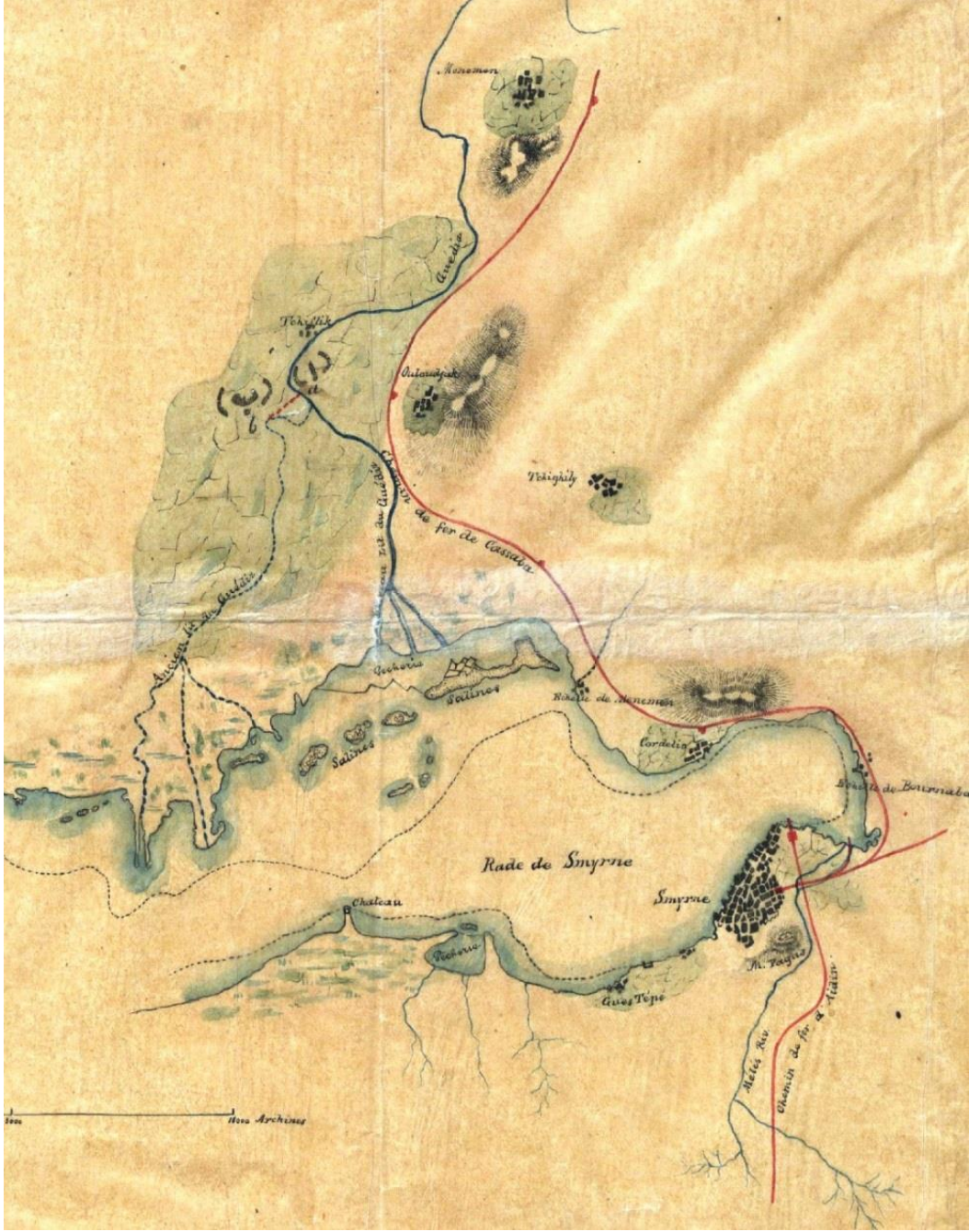
Resim 78: 18. Yüzyıl Başlarında İzmir (Tournefort 1717)



Harita 52: Jean Dennis Barbié du Bocage'ın İzmir Planı (1780)
(Bibliothèque nationale de France, Paris)

18. yüzyılın sonunda, 1780 yılı civarında yapıldığı sanılan yukarıdaki harita (bkz. Harita 52), aslında ölçeksiz bir kroki olmakla birlikte, İzmir'in ilk kent planı sayılması bakımından son derece önemli bir belgedir. İzmir Santa Maria Kilisesi'ne mensup bir İtalyan Fransisken olan Jean Dennis Barbié du Bocage tarafından çizilen, "*Porte di Smyrne*" (İzmir Limanı) başlıklı bu plan Paris'teki Fransız Milli Kütüphanesi'nde bulunmaktadır. Bu plan kentin mekân dokusunun bütün öğelerini kapsamamakta, bugünkü Guzelyalı, Eşref Paşa, Yenişehir, Alsancak semtleriyle sınırlanan bir alanı anlatmaktadır. Kentin belli başlı han, köprü çeşme, gümrük, işyerleri ve mezarlıklar başta olmak üzere birçok fizik öğe plana yansıtılmıştır (Arıkan 2001: 76). Keza Kadifekale ve Boyacı deresi açık bir biçimde seçilmektedir, Büyük Vezir Hanı'nın devamında Punta'ya (Alsancak) kadar olan mevkiide sahil boyunca yerleşen yapılara tek tek işaret edilmektedir. Planda iç limanın artık tümüyle dolduğu ve yapılaşmaya uygun hale geldiği görülmektedir. Nitekim Tanzimat'ın getireceği kamu sitesi, bu alan üzerinde çarşının hemen bitişiğinde gelişecektir.

İzmir'in Doğu Akdeniz'de önemli bir liman olarak yükselişinin ikinci evresi 19. yüzyıldır. Bu evredeki gelişmeleri hazırlayan koşulların üç ana neden üzerine oturduğu görülmektedir. Sanayi devrimi nedeniyle Batı Avrupa ülkelerinin hammadde ve tarım ürünlerine sürekli artan talebi doğrultusunda ortaya çıkan ticari hareketlilik ilk sırada yer almaktadır. İkincisi, İngiltere'nin Hindistan'a kesin olarak yerleşmesiyle Asya ile olan iletişim kanallarını açık tutma zorunluluğu yüzünden Anadolu'nun artan önemidir. Üçüncü olarak, Amerikan Bağımsızlık Savaşı nedeniyle İngilizlerin tekstil sanayisi için ihtiyaç duyduğu pamuğu temin edememesi, dolayısıyla Batı Anadolu'daki pamuk üretimini tetiklemeleridir. Bununla beraber, kentin yükselişinin diğer Osmanlı limanlarındaki gelişmelere zıt bir ivme olmadığı da belirtmek gerekir. Zira bilindiği üzere, 19. yüzyıl Osmanlı ekonomisinin her geçen gün daha sıkı bir biçimde Avrupa merkezli dünya ekonomik sistemine eklemlendiği, bu doğrultuda Osmanlı topraklarındaki tüm Doğu Akdeniz ticareti odaklarının açık bir yükselişe geçtiği dönem olmuştur. Ancak İzmir'deki gelişmelerin çok daha çarpıcı bir hızla gerçekleşmiş olduğunu da belirtmek gerekir. Bunun nedeni, kentin hem Akdeniz, Kızıldeniz ile Karadeniz denizcilik bölgeleri arasında aracı bir konumda bulunması hem de iç karanın önemli bir bölümünü kıyı bölgesine bağlıyor olmasıdır. Başka bir ifadeyle, İzmir oldukça geniş bir art bölgenin limanıdır; bu bölge Batı ve Orta Anadolu'dan ve Suriye topraklarındaki Halep'ten Doğu Anadolu'ya ve oradan Irak'a ve Musul'a ulaşmakta, Ege bölgesini ve Mora'yı kapsamaktadır. Bu bölgelerdeki tarım ürünleri ve sanayi üretimine yönelik hammaddeyi toplayarak Batı'ya ihraç eden, aynı zamanda Batı ürünlerini ithal ederek geniş bir iç pazara dağıtan İzmir'in 18. yüzyıldaki en büyük rakibi İstanbul ve İskenderun'dur. Buna karşın 19. yüzyılda ihracatını cari değerlerle on katına, ithalatını ise sekiz katına çıkaran İzmir, İmparatorluk ticaretinde bu iki limanı geride bırakmıştır (Kasaba 1994: 10).



Harita 53: İzmir'in Demiryolu Bağlantıları
(B.O.A., Haritalar, 504, 29 Zilhicce 1341 / 12 Ağustos 1923)

İzmir'in dünya ticaretinde üstlendiği yeni işlevlere koşut olarak kentsel altyapıda da kaçınılmaz olarak köklü değişimlere gidilmiştir. Bu döneme kadar, kentin art bölgesiyle ilişkisini sağlayacak düzenli yol bağlantılarının bulunmadığı, ürünlerin deve kervanlarıyla kente taşındığı bilinmektedir. Hiç kuşkusuz bu geleneksel ulaşım sistemi artan ticari hareketlilik için son derece yetersiz kalmış, kentte ikamet etmekte olan Batılı iş çevrelerinin girişimleriyle, sanayi devriminin sembolü olan demiryolu oldukça erken bir tarihte İzmir'e ulaşmıştır. Her ikisi de İngiliz sermayesi ile inşa edilmiş olan Aydın-İzmir ve İzmir-Kasaba

demiryolu hatları 1866 yılında işleme açılmıştır² (bkz Harita 53). Bu hatların, rasyonel bir ulaşım ağı kurmak yerine, batı odaklı ticarete hizmet edecek şekilde, hammadde kaynağı ve pazar alanı işlevi gören art bölgeye ağaç dalları gibi uzanan bir yapıda olduğu bilinmektedir. Buna karşın, demiryolu ulaşımının, bölge ekonomisini canlandırarak geçimlik üretimi ticari üretime dönüştüren, hatlar boyunca yeni yerleşim bölgelerinin oluşmasını sağlayan, ayrıca Osmanlı merkezi gücünü ve kontrolünü iç bölgelerde daha etkin kılan olumlu etkilerinin bulunduğu da ifade etmek gerekir. Hepsinden önemlisi, demiryolunun kentsel mekân organizasyonunda ve kentsel büyümede çarpıcı etkiler yaratmış olmasıdır. Nitekim kentsel mekâna eklenen yeni bina tiplerinden olan istasyon binalarının yer seçimi kentin gelecekteki fiziksel gelişiminin yönünü belirleyen önemli bir karar olmuştur. İzmir-Aydın hattının istasyon binası (Alsancak Garı), 1858 yılında mevcut kent yerleşiminin dışında Punta'da kurulmuş, bundan sonraki dönemde İzmir kaçınılmaz olarak kuzey yönünde gelişmiştir. İzmir-Kasaba hattının istasyon binası (Basmane Garı) ise, kent merkezini güneydeki mahallelere ve Batı Anadolu içlerine bağlayacak şekilde Kervan Köprüsü yakınlarında inşa edilmiştir (Bilsel 2009: 148). Bundan sonra kentsel büyüme bir hayli hızlanmış, İzmir körfezinin güney kıyısındaki Karşıyaka, iç bölgede ise Buca ve Bornova kente demiryolları ile bağlanan banliyöler olarak gelişmiştir (Bilsel 1999: 227). 1877 yılında 3 milyon m²'lik yerleşim alanına sahip olan kentte, nüfusun 200.000 civarında olduğu tahmin edilmektedir, bu rakam yüzyıl başındaki kent nüfusunun iki katına ulaşması demek olduğuna göre değişim oldukça çarpıcı boyutlardadır (Kasaba 1994: 13; Kerimoğlu 2013: 83).

Bu dönemde gerçekleştirilen önemli alt yapı projelerinden bir başkası, İzmir'in ticari etkinliğine hizmet edebilecek kapasitede ve demiryolunun uzantısı olacak şekilde inşa edilmiş olan liman ve rıhtımdır. Demiryolu ağı yapımının ilk evresinde, 1868 yılında başlanıp 1880 yılında tamamlanan rıhtım inşaatı, İzmir açısından gerçek bir dönüm noktası olmuştur. Böylece Avrupa metropollerine doğrudan temas halinde olan İzmir limanına büyük tonajlı buharlı gemiler güvenli bir şekilde yanaşıp, yükleme boşaltma yapabilmektedirler. Konak'tan başlayarak kuzeyde Punta'ya kadar ulaşan rıhtımın uzunluğu 4. km'dir, bu alan İzmir'in batılı yaşam kültürünün odağı olarak öne çıkan "Kordon"dur³. Özellikle yüksek gelir grubuna yönelik pek çok kafe, kulüp ve dernek binası burada yer almıştır. Kentlinin tüketim kalıplarında ve gündelik yaşam pratiklerindeki değişimi tetikleyen bu bölgede ve çevresinde kent nüfusunun yüzde 30'unu oluşturan Avrupalılar yoğunlukta bulunmaktadır⁴.

² Ayrıntılı bilgi için bkz. Atilla 2002.

³ İzmir Limanı'nın inşaatı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Frangakis-Syrett 2001.

⁴ 1847-1880 yılları arasında kentteki yabancı nüfusun önemli bir artış gösterdiği anlaşılmaktadır. 1847'de 15.000 kişi olduğu tahmin edilen yabancı nüfus 1880 yılında 50.000 kişiye ulaşmış durumdadır (Yılmaz-Yetkin 2002a: 55).



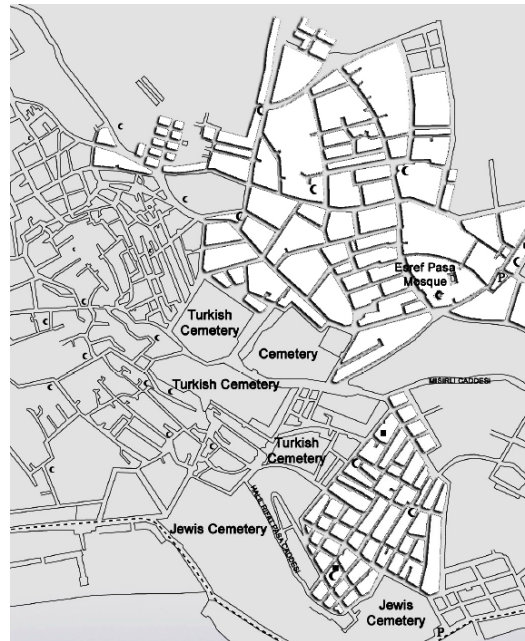
Harita 54: 1856 Tarihli Storari Haritası'nda İzmir Ermeni Mahallesi (İzmir Milli Kütüphane)

Hiç kuşkusuz, 19. yüzyıl boyunca İzmir'in kent formunda ortaya çıkan köklü değişimler farklı kültürlerin ve farklı şehircilik anlayışlarının karşı karşıya gelmesinin sonucudur. Bu süreç içinde kentteki Avrupalı nüfusun etkin bir rol oynadığı yadsınamaz bir gerçektir. Bununla beraber, Tanzimatçı devlet adamlarının kent dokusunu biçimlendiren başarılı kentleşme politikalarının da önemli etkileri olduğunu belirtmek gerekir. 1845 yılında büyük bir yangın geçirdikten sonra adeta yeniden inşa edilmiş olan Ermeni Mahallesi, dönemin yeni “*kent mekânı üretme*” pratiklerinin İzmir'deki, hatta Osmanlı kentlerindeki ilk örneğidir. Avrupa'da geniş çapta tepkilere yol açan bu yangına merkezi hükümet ilgisiz kalmamış, Padişah Abdülmecid'in emriyle yanan alanların yeniden inşası için büyük çapta hazırlıklara girilmiş, önemli bir miktar para tahsis edilmiştir. Kentin yanan bölümlerinde düzenli bir kentleşme planının uygulanmasını sağlamak üzere İstanbul'dan bir mimar halifesi, iki mühendis ve iki dülger gönderilmiştir⁵. Hazırlanan plan, caddelerin genişletilip düzeltilmesini ve yangının asıl sebebi olarak görülen geleneksel ahşap yapılar yerine taş malzeme kullanılmasını öngörmektedir. Nitekim 1854-1856 yıllarında Luigi Storari tarafından hazırlanan plandan alınan yukarıdaki kesitte görüldüğü üzere (bkz. Harita 54), proje hızla hayata geçirilmiş ve on yıllık bir süre zarfında yangına maruz kalan yerler ızgara planlı olarak tamamıyla yeniden düzenlenmiştir. Bunun yanında, İstanbul yolunu kent merkezine bağlayan Haliliye ve Reşidiye caddeleri kentin önemli bulvarları olarak düzenlenmiştir. Osmanlı topraklarında, Tanzimatçıların ortaya koyduğu kentleşme prensipleri doğrultusunda mevcut bir kent dokusunu düzenli bir plana uygun olarak yeniden biçimlendirmeye yönelik bu ilk proje, 1848 yılında yürürlüğe konulan Ebniye Kanunu ile doğrudan bağlantılıdır. 1856 yılında yine bir yangın sonrasında Aksaray Mahallesi'nin yeniden inşa edilmesi gibi, İstanbul'da

⁵ B.O.A., Cevdet Belediye, 64/3167, 29 Zilkade 1261 / 29 Kasım 1845.

gerçekleştirilen diğer planlı uygulamalar İzmir projesinden sonradır. Tanzimatçıların yeni kentleşme anlayışına uygun pratikleri ilk defa İzmir’de gerçekleştirmiş olmaları, kentin İmparatorluk içindeki özel konumu ile ilgili olmalıdır. Zira Avrupa ile sıkı ilişkiler sürdüren İzmir, Osmanlı yetkililerinin nazarında İmparatorluğun Batı karşısındaki “vitrin” i durumundadır⁶. Nitekim aşağıda ayrıntılı olarak ele alınacağı üzere, Tanzimatçı devlet adamlarının bu dönemde oluşan kentin yeni yönetici merkezine bakışları yine aynı düzlemedir.

Ankara, Bursa, Edirne ve Konya kentlerinde daha önce ele alınarak tartışılmış olan göçmen mahallesi olgusuna İzmir’de de rastlanmaktadır (bkz Harita 55). Değirmendağı’nın güney eteklerine göçmenlerin yerleştirilmesi için oluşturulan yeni mahalleler merkezi hükümetin İzmir’de başlattığı planlı yapılanma uygulamalarının devam ettiğini ifade etmektedir (Bilsel 199: 231)⁷. Keza, Kadifekale sırtları yeni göçmen mahalleleri için seçilen yerlerdendir. Nitekim 1892 yılına tarihlenen bir arşiv belgesi, göçmenler için burada oluşturulan yeni mahalleye yerel yönetimin isteği doğrultusunda “*İmariye*” adının verildiğini gösterir⁸.



Harita 55: II. Abdülhamid Döneminde İzmir'deki Göçmen Mahalleleri (Kiper 2006: 172)

Görüldüğü üzere 19. yüzyılın ortalarında başlayan ulaşım yatırımları ve Tanzimatçıların kentleşme politikaları İzmir'in mekân kurgusunu ve kent merkezini

⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Bilsel 1999.

⁷ II. Abdülhamid döneminde İzmir'e göçmenlerin yerleştirilmesi için yapılan planlama uygulamaları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kiper 2006.

⁸ B.O.A., Bâb-ı Âlî Evrak Odası, 116/8695, 15 Cemaziyelevvel 1310 / 5 Aralık 1892.

dönüştürmede etken olmuştur. İzmir-Aydın demiryolunun Alsancak'ta konumlanması, bunun yanında Kemeraltı'ndaki eski limanın kuzeyinde Punta'ya kadar uzanan sahil şeridinde yeni bir liman ve rıhtım inşası ve rıhtıma paralel birinci ve ikinci Kordon caddelerinin açılması kent merkezini kuzeye kaydırmıştır. Kentte odaklanan uluslararası ticaretin yeni gereksinmelerini karşılamak üzere ortaya çıkan, banka, sigorta, yabancı şirketler gibi pek çok kurum sahil boyunca yerleşmiştir. Diğer taraftan Kemeraltı'ndaki tarihi kent merkezi ve çarşısı eski mekânsal yapısını büyük ölçüde korumakta ve uluslararası ticaretten ziyade yerli ticaret ve üretim etkinliklerini bünyesinde toplamaya devam etmektedir (Temiz 2001: 82). Bu suretle kentte artık iki ayrı merkezden bahsedilebilmektedir. Kent merkezi olgusundaki bu parçalanma yukarıda incelenen Ankara ve Bursa gibi kentlerde de görülmektedir, ancak İzmir'deki durumun çok daha keskin olduğu açıktır. Diğer taraftan, Tanzimat reformlarının beraberinde getirdiği yeni kamu sitesinin, eski tarihi merkeze farklı bir nitelik kazandırdığı ve böylece Kemeraltı ve civarının "kent merkezi" karakterini muhafaza etmesini sağladığını da belirtmek gerekir.

6.2 İzmir'in Yönetici Merkezi ve Hükümet Konağı

Antik çağda kendi kendini yöneten serbest kentlerden biri olduğu bilinen İzmir, Roma döneminde merkezi Efes olan eyaletin (*thema*) içinde yer almıştır. Bizans dönemi boyunca aynı idari yapılanmanın bazı küçük değişikliklerle birlikte devam etmiş olduğu düşünülmektedir. 1081 yılındaki Türk fethinden hemen sonra bir ara Çaka Bey'in devletine başkentlik yapmışsa da sonraki Bizans çağı boyunca idari bir özellik göstermemiştir. Keza Batı Anadolu'ya hükmeden Aydınoğulları Beyliği'nin yönetim merkezi İzmir değil, Birgi'dir. 1426 yılında Osmanlı egemenliğine giren kentin ikincil idari statüsü uzun süre devam etmiştir; Osmanlı çağında İzmir, ilk olarak Ayasoluğ'a ardından Anadolu Eyaleti'nin Saruhan (Manisa) Sancağı'na bağlanmıştır. 1534 yılında merkezi Gelibolu olan Kapudan Paşa Eyaleti oluşturulduktan sonra ise, Sığıla Sancağı'na dâhil edilmiştir. İzmir kenti 16. yüzyıldan itibaren Padişah hassı olarak ayrılmıştır, bunun pratikteki anlamı toprağın tımar sistemi doğrultusunda dirliklere bölünmeden, vergileri toplamakla yükümlü bir voyvodanın idaresine bırakılmasıdır. Bu şartlar altından kentin en önemli idari temsilcisi kadı olarak görülmektedir. Mülki, adli ve beledi işlerin sorumlusu olan kadının yanında bir miktar yeniçeri bulunduğu, 18. yüzyıl başlarında kentteki yeniçerilerin sayısının 200 kadar olduğu bilinmektedir (Baykara 2001: 72-73)

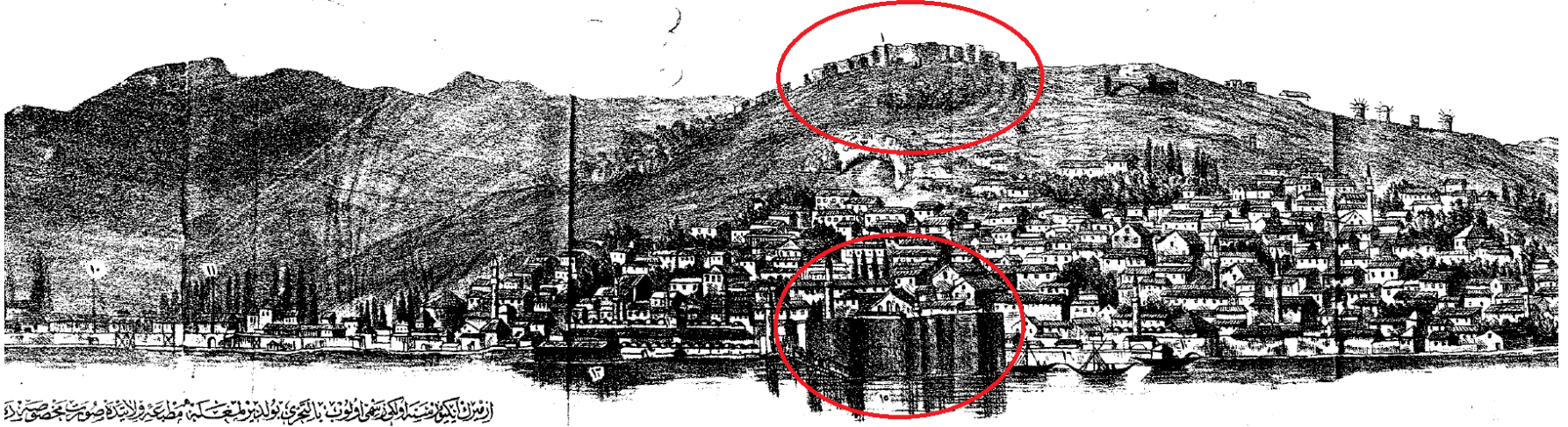
Görüldüğü üzere, Osmanlı devrinin başlangıcından 19. yüzyıl ortalarına kadar İzmir'in, çevre bölgesi için önemli bir siyasi ve idari ağırlık merkezi olduğunu söylenemek zordur. Bu dönemde daha çok Manisa kenti böyle bir konumu işgal etmiştir. Bununla beraber, kentin dar bir çevre için de olsa belirli idari ve askeri işlevleri yüklenmiş olmasından

ötürü, yönetsel bir merkeze de sahip olması gerekir. Bu doğrultuda, Helenistik ve Roma döneminin *Akropolü* olan ve M.Ö. 334'te Pagos Dağı eteklerindeki tepe üzerinde inşa edilen kale dikkate alınmalıdır. Türk devrinde "Kadifekale" olarak adlandırılan bu yapıdan günümüze yalnızca kalenin batısındaki beş kulesi ile güneyindeki duvarlarının bir bölümü kalmıştır. Bunlara dayanarak kalenin uzunluğunun 6 km. olduğu ve sur duvarlarını destekleyen kulelerin 20-25 m. yüksekliğinde olduğu anlaşılmaktadır. Kadifekale, Osmanlılar tarafından da kentin yönetsel ve askeri merkezi olarak kullanılmış olmalıdır. Nitekim 1671-1672 tarihinde kenti ziyaret eden Evliya Çelebi, Fatih Sultan Mehmet'in kalenin sağ köşesinde bir iç kale inşa ettirmiş olduğunu ve "*İzmir'in yüz Mısır hazînesi mâlları*"nın burada muhafaza edildiğini haber verir. Çelebi, Kadifekale içerisinde evlerin bulunmadığını, sadece iç kalede 20 dizdar ve nefer ile yirmi kadar hane ve bir camii bulunduğunu belirtmektedir (Kahraman-Dağlı 1999: Cilt 9, 49). Kadifekale'nin idari işlevleri 18. yüzyıla gelindiğinde neredeyse tümüyle ortadan kalkmış durumdadır. Arşiv kayıtlarından takip edildiği kadarıyla, 19. yüzyıla gelindiğinde Kadifekale'de yangın gözetleme amacıyla yapılmış bir kulubenin var olduğu anlaşılmaktadır⁹. Bir ara Kadifekale'nin tamir edilerek içine koğuş ve cephanelik yapılmak suretiyle top ve topçu yerleştirilmesi gündeme gelmişse de daha sonra vazgeçilmiştir¹⁰.

İzmir'de iç limanın güvenliğini sağlayan ve kentin savunmasında kilit oluşturan asıl önemli yapı, limanın ağzında konumlanan Liman Kalesi'dir (bkz. Resim 79). İlk yapılış tarihi bilinmeyen, ancak 13. yüzyılın başında Bizanslılar tarafından elden geçirilen kale, 14. yüzyılın sonunda St. Jean Şovalyeleri tarafından adeta yeniden yapılırcasına onarılmıştır. Yabancı kaynaklarda "*Neon Kastron*" veya "*Ceneviz Şatosu*" olarak adlandırılan kale, Osmanlı kaynaklarında ise ilk olarak "*Kal'a-İzmir-i Cedit*", (Yeni İzmir Kalesi), sonraları "*Ok Kalesi*", "*Liman Kalesi*", "*Hisar Kalesi*" gibi isimlerle anılmıştır (Gürsoy 1993: 44). 18. yüzyıl başlarına kadar, limanın korunması ve kontrolü işlevini sürdüren Liman Kalesi, iç limanın dolmasıyla tamamen atıl duruma gelmiş, nihayet 1866 yılında, rıhtım inşasından hemen önce Konak ile liman arasındaki ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla yıkılmıştır (Serçe 1998: 53). 17. yüzyıl ortalarında, Köprülü Fazıl Mehmed Paşa tarafından yaptırılan Sancakburnu Kalesi ise, İzmir denizden gelebilecek saldırılara karşı esaslı bir savunma sağlamıştır. Evliya Çelebi'nin "Geçit Kalesi" olarak andığı bu yapıda da kale dizdarları bulunmaktadır (Kahraman-Dağlı 1999: Cilt 9, 49). Günümüzde Narlıdere ilçesi sınırlarında bulunan bu kale, İzmir Körfezine girecek gemiler için diğer yerlerin sığ olması nedeniyle önünden geçmeyi zorunlu kıldığından giriş çıkışları kontrol altında tutmakta, bunun yanında kente yaklaşan körfeze giren gemileri ilk karşılayan resmi yapı olmasıyla sembolik bir anlam da taşımaktadır (Temizkan 2013: 63)

⁹ B.O.A., Sadâret Mektubî Kalemî Mühimme Kalemî Belgeleri, 265/22, 20 Zilhicce 1279 / 8 Haziran 1863.

¹⁰ B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektûbi Kalemî, 1311/103, 28 Rebiyülahir 1287 / 28 Temmuz 1870.



ازبیران آتیکه نیت اول کله شیخ اولونق بالقیو اولدی بیزیم سکتک، و طریق اولدی اولدی اولدی اولدی
تاریخ طبع اولدی سبط استغندر

قورمده باجورده اولدی ازبیران قورمده اولدی ما خود رسمی استغندر اولدی سبط استغندر طبع اولدی سبط استغندر

Resim 79: İzmir Rıhtımı Yapılmadan Önce Liman Kale ve Kadifekale (AVS 1304: 50).

18. yüzyıla gelindiğinde bütün Anadolu'da olduğu gibi, İzmir kentindeki gerçek idari nüfuz ayan ve voyvodalara geçmiştir. Yüzyıl boyunca Batı Anadolu siyasetinde baskın rol oynayan iki ayan ailesi mevcuttur. Bunlardan Bergama'da üstlenmiş olan Araboğulları ve güç merkezi Manisa olan Karaosmanoğulları'nın İzmir merkezli olarak geniş bir alana yayılmış ticaret ağı üzerinde dikkate değer bir etkinliğe sahip olduğu görülür. Özellikle Karaosmanoğulları, Fransızlarla işbirliği yaparak güç kazanma sürecini kendi lehlerine çevirmişlerdir. 18. yüzyıl ortalarında bu aile Manisa, İzmir ve yakın eyaletlerde tarımsal üretim ve vergi toplamada belirleyici bir konumdadır (Goffman 2000:137). Nitekim Karaosmanoğlu Hacı Ahmed Ağa 1771 yılında İzmir Voyvodası olarak seçilmiştir. 1790'lı yıllarda kent ve çevresindeki nüfuz kavgasının şiddetlenmesi üzerine, Karaosmanoğulları yerine başka bir ayan ailesinin, Katipoğulları'nın sivrildiği görülür. 1804 yılına gelindiğinde ise, Katipoğlu Hacı Mehmed Ağa voyvoda olarak İzmir'de geniş bir nüfuz sahibidir (Baykara 2001:73). Bu aileyle özdeşleştirilerek halk arasında "Katipzade Konağı" olarak bilinen yapı ise, ailenin kışlık ikametgâhıdır ve çok açık bir biçimde bu dönemde kentin idari merkezidir (bkz. Resim 80). Tanzimat döneminde 1840'lı yıllardan itibaren oluşmaya başlayan yeni kamu sitesinin nüvesi olan bu konağın cümle kapısının önündeki küçük meydan ise İzmir'in ilk "Konak Meydanı" olarak değerlendirilebilir (Yılmaz-Yetkin 2002a: 61).

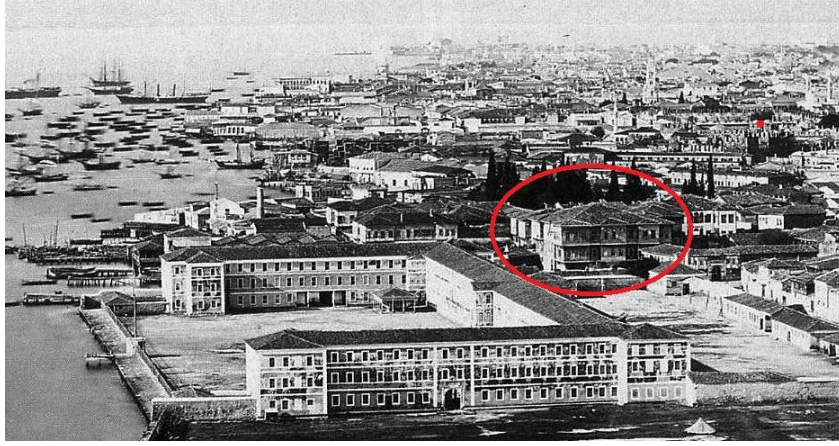
1800'lü yılların başından itibaren İzmir ve çevresine hâkim olan Katipoğlu ailesi ile özdeşleşmiş olan Katipzade Konağı, üç katlı simetrik çift bölümlü ahşap, cumbalı, geleneksel bir Anadolu-Türk evidir (Eyüce 2000b: 4). Mülkiyeti Ali Paşa Vakfı'na ait olan konak 1807 yılında inşa edilmiş olmalıdır¹¹. İzmir ve bölgesine hâkim olan Katipoğlu ailesinin II. Mahmud'un merkezî politikası doğrultusunda 1819 yılında tasfiye edilmesinden sonra, hükümet konağı dönemine göre, mütesellim veya muhassıl unvanları altında İzmir'i yöneten görevlilerin ikameti için tahsis edilmiştir. 1847 tarihli bir belgede, eski adıyla Katipoğlu Konağı'ndan "*mîrî konak*" diye bahsedilmekte, 1845 yılındaki depremden büyük zarar gören konağın tamiri için 69.000 kuruşluk bir tahsisat ayrılmaktadır¹². Bu bilgiler konağın, 1840'lı yıllardan itibaren artık devlet hazinesine ait bir yapı olduğunu düşündürmektedir.

Tanzimatçı devlet adamları tarafından 1850'li yıllardan itibaren giderek daha etkili hale getirilmeye çalışılan merkezî politikalar, İzmir'in idari statüsünde önemli gelişmeler yaratmıştır. Nitekim 1850 yılına kadar Aydın Vilayeti'ne bağlı Sığıla Sancağı'nın idari ve

¹¹ Kent halkı arasında "Katipoğlu Konağı" olarak bilinen bu konağın inşa tarihi kesin olarak bilinmemektedir. Ancak, 1852 tarihli bir belgede binanın yapım tarihi hakkında şu ifadeler yer almaktadır; "*bugünkü gün valimizin konağı bulunan hane bundan kırk beş sene mukaddem bina olunmuş olduğundan...*". Dolayısıyla buna dayanarak, konağın 1807 yılında inşa edilmiş olduğu söylenebilir (B.O.A., Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı, 417/2, 20 Şubat 1852).

¹² B.O.A., Cevdet Dahiliye, 59/2912, 07 Zilhicce 1263 / 16 Kasım 1847.

askeri sahası içinde olmakla beraber ayrı bir mutasarrıflık şeklinde yönetilen İzmir, Vali Halil Rifat Paşa'nın Şubat 1850'de İzmir'e gelmesiyle, bu tarihten itibaren eyalet merkezi olmuştur. 1850 yılından sonra söz konusu idari bölge Aydın Vilayeti olarak adlandırılmaya devam etmişse de merkezi artık Aydın değil İzmir'dir (Baykara 2001: 74). Nitekim bu idari gelişmeleri Katipoğlu Konağı üzerinden de takip etmek mümkündür. 19. yüzyıl başlarında Katipoğlu ailesi ile özdeşleşmiş bulunan yapı, 1850'li yıllara tarihlenen arşiv belgelerinde, artık "vali konağı" adıyla anılmaktadır¹³.



Resim 80: İzmir Katipzade Konağı (<http://wowturkey.com>)

19. yüzyılın ortalarına doğru, limandaki Amerikan Donaması'nın komutanıyla birlikte Paşa'yı ziyaret eden bir seyyahın vali konağı hakkındaki izlenimleri ilginçtir;

"Saray kıyıda'ydı ve kışla meydanında karaya çıktık. Eski bir merdivenden tırmanıp kışlanın içinden geçtik...Geniş kabul salonu boyalı ahşaptan yapılı yalancı mermer kolonlarla süslenmişti, salonu aşırı süslü divanlar ve yastıklar çevreliyordu. Salonun ortasındaki havuzun fiskiyesinden sular tatlı bir şırıltıyla dökülürken, kırmızı süs balıkları soğutulmak üzere havuza konmuş bulunan kavunların arasında oynaşyordu. Bir köşede, çok güzel bahçelere bakan kafesli pencerenin kenarına kolunu dayamış olarak paşa divanında oturuyordu. Hemen önünde, divanın üstünde, üzerinde garip yazı araçları bulunan bir tepsi, mektuplar ve evrakların bulunduğu bir sümen ve zarf olarak kullanılan ipek keseler vardı..." (Schroeder 1846: 110).

Bu dönemde kenti ziyaret eden diğer seyyahların anlatıları da aşağı yukarı aynı içeriktedir¹⁴. Bu anlatılardan konağın etkileyici bir yapı olduğu ve etrafının bahçeyle çevrildiği anlaşılmaktadır. Bu dönemde, tıpkı diğer kentlerde olduğu gibi, İzmir'deki vali konağı, hem valilik makamı hem de vali ve ailesinin ikametgâhı olarak kullanılıyordu. Dolayısıyla bu konak halkın gözünde daha ziyade Katipoğlu ailesi ile özdeşleşmişti. 19. yüzyıl ortalarına

¹³ "... meclis-i vâlâdan yazılan zeyilde gösterildiği vechile İzmir'de vali konağının" B.O.A., İrade Meclis-i Vâlâ, 208/6722, 28 Cemâziyelaahir 1267 / 30 Nisan 1851.

¹⁴ Diğer bir seyyahın anlatımı için bkz. Beyru 2000: 108

gelindiğinde ise, herhangi bir valinin şahsiyle etiketlenmeksizin binadan “vali konağı” olarak bahsedilmektedir. Bu dönemde valilik yapan kişilerin merkezi hükümet tarafından atanmış bürokratlar olduğu, genellikle kısa dönemlerle bu görevi üstlendiği hesaba katılırsa bu husus hiç de şaşırtıcı değildir.

1860’lı yıllara gelindiğinde, yürürlüğe konulan vilayet nizamnameleriyle Osmanlı taşra yönetimi yeni baştan örgütlenirken, oldukça geniş bir sahanın mali, askeri ve idari merkezi durumundaki İzmir kentinde giderek gelişen ayrıntılı bir bürokratik örgütlenme ortaya çıkmıştır¹⁵. Kentte odaklanan yeni resmi kurumlar, daireler ve idari meclisleri için yeni ofislere ihtiyaç duyulmakta olduğundan eski bir ahşap yapı olan Katipzade Konağı, her geçen yıl biraz daha yetersiz kalmıştır. Üstelik daha ziyade bir ikametgâh yapısı taşıyan bu konağın, Tanzimat’ın öngördüğü “kurumsal” bir yerel yönetim için uygun olamayacağı da açıktır¹⁶. Bu sebeple, 1864 yılından itibaren İzmir’de kâgir bir hükümet konağı yapılması için İstanbul ile yazışmalar başlatılmış, yeni bir hükümet konağı için ortaya çıkan işlevsel gereklilik açıklandıktan sonra, yeni binanın “*tanzimat-ı memlekete ve şân-ı devlete*” uygun düşecek şekilde inşa edilmesi istenmiştir. Tanzimat reformlarını yöneten en önemli merkezi hükümet organı olan Meclis-i Vâlâ tarafından kaleme alınan mazbatada yer alan bu ifadeler, İzmir Hükümet Konağı’nın Osmanlı devleti için taşıdığı sembolik anlamı açıkça ortaya koymakta, devletin bu yapıyı bir prestij binası olarak kabul ettiğini göstermektedir¹⁷. Nitekim Hicri 1308 tarihli (1890-1891) Aydın Vilayeti Salnamesi’nde yer alan aşağıdaki ifadeler de devletin İzmir Hükümet Konağı ile nasıl iftihar ettiğini anlatmakta, daha önemlisi bu yapının kenti ziyaret eden yabancılar nezdinde Osmanlı saltanatının itibarıyla özdeşleştirildiğini göstermektedir:

“Mevki’an İzmir’in en güzel ve her tarafa münasebeti olan bir mahallinde mebni bulunan hükümet konağı şehrin en ‘âlî binâsı ve en büyük ziyetidir. İzmir’in intizâm ve mükemmeliyetiyle hakikaten mütenâsib ve emsâli ender bulunan bu binâ-yı fâhir nüzzârın nazarında şân-ı celîl-i saltânâtı ve ‘azâmet-i devlet-i ebed müddet tecessüm ittirir.” (AVS 1308: 551)

Gerçekten de İzmir’deki hükümet konağının mimari üslubu ve inşaat malzemesi incelendiğinde, yukarıda alıntılanan cümleye uygun hareket edildiği anlaşılmaktadır (bkz Resim 81). İtalyan mimar Ron Vitali tarafından hazırlanarak İzmir valisi Mehmed Sabri Paşa’ya sunulan projeye göre, İzmir Sancağı Mutasarrıflığı büroları, vilayet meclislerine ait salonlar ve bürolar ile valinin ikametgâhı, binanın denize bakan tarafında yer alacaktır. Bugün konağın Kemeraltı girişine doğru uzanan bölümünün sonunda ise, vilayet hapishanesi ve zaptiye koğuşlarının bulunması öngörülmüştür (Yılmaz 2003: 12). Hükümet konağı,

¹⁵ 20. yüzyıl başlarında İzmir kentindeki vilayet idare kurumları için bkz. Berber 1999.

¹⁶ B.O.A., Meclis-i Vâlâ Riyâseti Belgeleri, 668/13, 17 Ramazan 1280 / 25 Şubat 1864.

¹⁷ B.O.A., İrade Meclis-i Vâlâ, 453/20260, 10 Rebiyülevvel 1278 / 16 Nisan 1865

hapishane ve diğer müstemilat yapıları için hazırlanan keşifte bütün inşaatın 15 yük 75.210 kuruş masrafla tamamlanacağı öngörülmüştür¹⁸. 1867 yılında Katipzade Konağı yıkılarak, aynı yerde inşaat başlanmış ve konağın açılışı 1872 yılında gerçekleşmiştir. İzmir Hükümet Konağı, neo-klasik üslupta, tümüyle batılı tarzda inşa edilmiş oldukça büyük bir yapıdır. 2.062 m2 zemin üzerinde iki katlı ve 13,5 metre yükseklikte planan yapının 81 odası, denize nazır bir büyük salonu ve balkonu vardır. Dört taraftan girişi bulunan bina, tıpkı Konya Hükümet konağının mimari planında olduğu gibi ortası avluludur (bkz. Resim 83). Döneme ait fotoğraflarda görüldüğü üzere, ana giriş kapısı, Tanzimat binalarında sıkça uygulanan mimari usluba göre öne çıkmalı ve sütunlarla çevrili olarak inşa edilmiş, böylece binaya anıtsal bir görünüm kazandırılmaya çalışılmıştır. Keza bu görünüm binanın önündeki küçük bahçe ve bahçenin ortasındaki havuz ile daha gösterişli kılınmak istenmiştir.



Resim 81: İzmir Hükümet Konağı (AVS 1308: 550)

İzmir hükümet konağı çağdaşı yapılardan çok daha uzun bir süre kentin yönetici merkezi işlevini sürdürmüştür. 1888 yılında, “binanın muhafazâ-i ma'mûriyeti” için kapsamlı bir tamirat gerçekleştirilmiştir¹⁹. Bu tamirat için 38.650 kuruş tahsis edilerek, tamiratın “fenn-i mimâriye” uygun olabilmesi için merkezi hükümet tarafından görevlendirilen mühendisler çalıştırılmıştır²⁰. Keza 1892 yılında konağın eskiyen mefruşatı, 12.000 kuruş harcanarak yenilenmiştir²¹. Cumhuriyet döneminde de İzmir'in yönetici merkezi olma özelliğini koruyan

¹⁸ B.O.A., Meclis-i Vâlâ Riyâseti Belgeleri, 719/29, 25 Şevval 1282 / 13 Mart 1866; Sadâret Mektubî Kalemi Mühimme Kalemi Belgeleri, 394/95, 14 Şaban 1284 / 11 Aralık 1867.

¹⁹ B.O.A., Şûrâ-yı Devlet Belgeleri, 48/4592, 02 Rebiyülevvel 1303 / 9 Aralık 1885; Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi, 1412/34, 18 Recep 1304 / 12 Nisan 1887.

²⁰ B.O.A., Şûrâ-yı Devlet Belgeleri, 716/7, 22 Şaban 1305 / 4 Mayıs 1888; 1382/16, 8 Safer 1306 / 14 Ekim 1888.

²¹ B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi, 2014/52, 03 Cemaziyelevvel 1310 / 23 Kasım 1892.

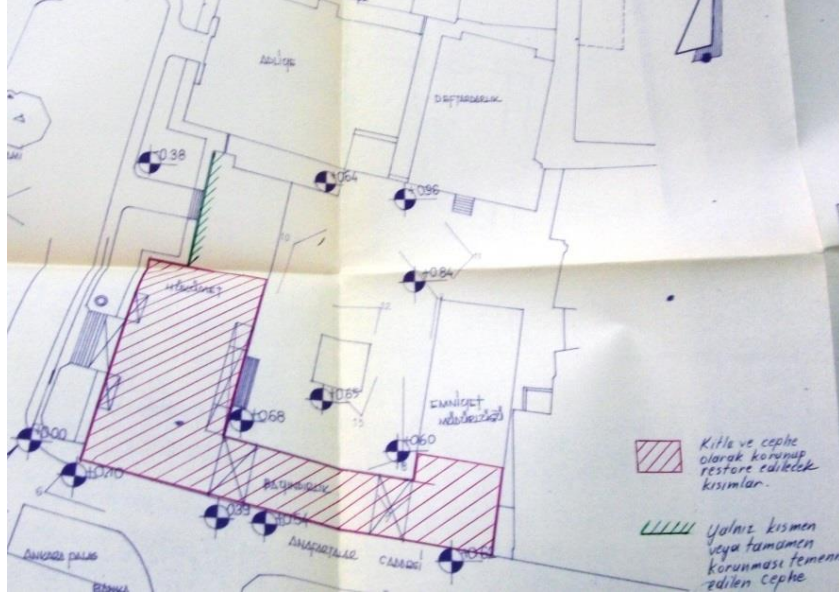
bina orijinal haliyle ne yazık ki günümüze ulaşamamıştır. 1970 yılında çıkan yangında büyük hasar görenek kullanılamaz hale gelen yapı, 1971 yılında açılan mimari proje yarışmasından sonra dış cepheleri orijinal haline oldukça yakın bir biçimde yeniden inşa edilmiştir (bkz Harita 56). Aşağıdaki resimlerde görülen ve bugün İzmir Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü'nde bulunan, 1971 yılında yangından hemen sonra çekilmiş fotoğraflar ve binanın ön cepheleri için yapılmış restitüsyon çizimleri yapının orijinal görünümünü ayrıntılarıyla yansıtmakta ve eski hükümet konağının mimari açıdan değerlendirilebilmesi için uzmanların ilgisini beklemektedir (bkz. Resim 84).



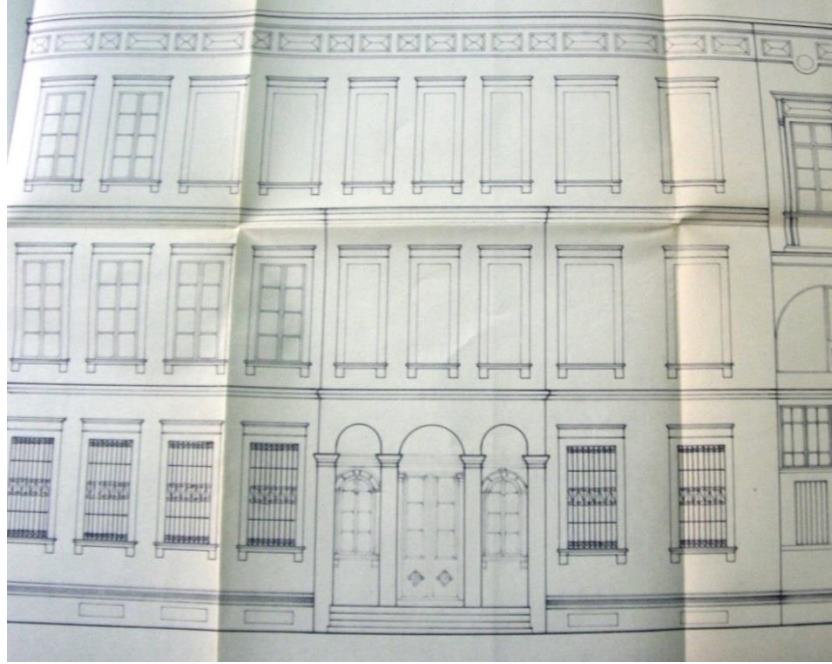
*Resim 82: 1970 Yangınından Sonra İzmir Hükümet Konağı
(İzmir Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi)*



*Resim 83: 1970 Yangınından Sonra İzmir Hükümet Konağı'nın İç Avlusu
(İzmir Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi)*



Harita 56: 1970 yangınından sonra İzmir Hükümet Konağı'nın aslına uygun olarak restore edilecek kısımları (İzmir Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi)



Resim 84: İzmir Hükümet Konağı'nın Ön Cephesi (İzmir Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Arşivi)

6.3 İzmir Hükümet Konağı Odaklı Yeni Kamu Sitesi

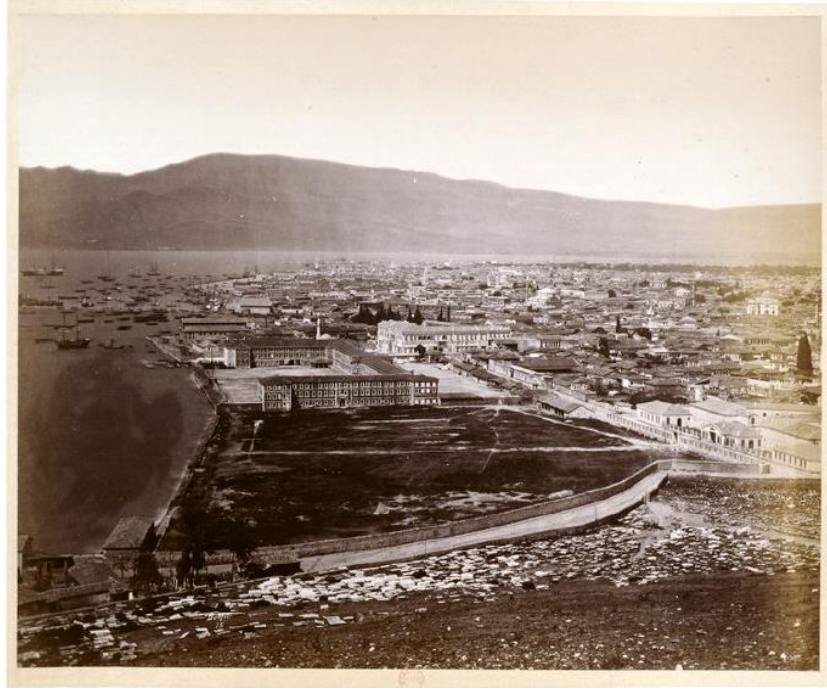
Görüldüğü üzere, Tanzimat'ın idari, askeri ve eğitsel alanlardaki ıslahlarının İzmir'e kazandırdığı yeni kamu sitesinin ilk nüvesi Katipzade konağıdır. Bunun yanında bu yapının Osmanlı siyasi iktidarından ziyade kentteki ayân nüfuzunu temsil etmiş olduğunu da vurgulamak gerekir. Bu doğrultuda günümüzde "Konak Meydanı" olarak anılan bu alan,

devlet otoritesinin kentteki en önemli merkezi olarak tanımlandığında, bu alanı oluşturan ilk mimari eleman Sarı Kışla olmaktadır. Yapımına, Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasından hemen sonra, Sultan II. Mahmud'un "*Asakir-i Mansure-i Muhammediye*" adlı modern askeri örgütlenmeyi kurduğu aşamada, bizzat padişah emri ile başlanılan Sarı Kışla 1829 yılında tamamlanmış ve yapının arka tarafı askerlerin eğitimleri için talim alanı olarak düzenlenmiştir¹. İstanbul'da yapılan kışlaların planları doğrultusunda merkezi idare tarafından hazırlanan yapı planına göre tasarlanmıştır. "U" planlı ve üç katlı kâgir bir bina olarak inşa edilen yapının uzunluğu 230 metreye ulaşmakta, 6000 kişilik kapasitesiyle bulunduğu konumda bir duvar halinde kıyıyı kapatmaktadır (Tibet 2005: 44; Eyüce 2000b: 35). Sarı Kışla'nın lokasyonu, merkezi hükümetin ısrarıyla özellikle kent merkezinde ve deniz kenarında seçilmiştir. Bunun sebebi, o tarihe kadar denizden bakıldığında, İzmir'in kentsel silüetinde devleti temsil edecek herhangi bir yapının bulunmayışındır (Yılmaz 2003: 14). Hâlbuki bu yıllarda, uzun süredir kentte konumlanmış bulunan yabancı konsoloslukların, yine Avrupalılara ait pek çok örgütün sahil şeridinde mimari açıdan oldukça etkileyici yapılarla temsil edildiği bilinmektedir. Aşağıdaki resimde görüldüğü üzere, merkezi hükümetin arzusu doğrultusunda planlanan Sarı Kışla, hemen yanı başındaki hükümet konağı ile birlikte deniz tarafından bakıldığında devleti hissettiren, daha önemlisi yenilenen Osmanlı idaresini cisimlendiren oldukça heybetli bir yapıdır (bkz Resim 85-86).



Resim 85: İzmir Hükümet Konağı ve Sarı Kışla (Coşkun Önen Koleksiyonu).

¹ B.O.A., Hatt-ı Hümayûn, 594/ 29136 , 15 Recep 1247 / 20 Aralık 1831.



Resim 86: İzmir Sarı Kışla ve Hükümet Konağı (Bonfils 1878: 49)

İzmir'in yeni yönetici merkezinin önemli yapılarından bir diğeri vilayet hapishanesidir. 1883 yılında ayrı bir hapishane binası yapılmadan önce, Kemeraltı bölgesinde yer alan Yemişçiler Çarşısı'ndaki Cezayir Hanı hapishane olarak kullanılmıştır. 1850'li yıllara gelindiğinde Osmanlı devletinde yeni bir ceza infaz anlayışını benimsemek yolunda önemli adımlar atılmakta, cezanın bedene ödettirilmesi anlayışından vazgeçilerek, suçluların toplumdan ayrılması ve özel bir mekânda cezalarını çekme anlayışı benimsenmektedir, bu ise Osmanlı topraklarındaki tüm ceza infaz yapılarının baştan aşağı yeni bir örgütlenme içinde planmasını zorunlu kılmıştır. İzmir'de özel bir vilayet hapishanesinin inşası, kentin vilayet merkezi olmasının hemen ardından 1850'li yıllarda gündeme gelmiştir. Arşiv kayıtlarından takip edildiği üzere, ilk kez 1853 yılında eski Katipzade Konağı'nın bahçesine bir hapishane binasının inşası için keşifler yapılmış, ancak bu çalışmalar sonuç vermemiştir. 1864 yılında yeni bir hükümet konağı inşası tasarlanırken, binanın Kemeraltı'na uzanan bölümünün sonunda hapishane ve zabtiyeler için de bir birim yapılması plana dâhil edilmiştir. Mali ödeneğin bir türlü bulunamaması sebebiyle, İzmir vilayet hapishanesinin inşasına ancak 1883 yılında başlanabilmiştir (Adak 2006: 45-46). Sonuçta Fransız cezaevlerinin planları model alınarak geliştirilen bir plan uyarınca inşaat tamamlanmış², böylece dönemin anlayışı

² 1887 yılında İzmir Vilayet hapishanesinde 800 kadar mahkum bulunmaktadır (B.O.A., Şurâ-yı Devlet Belgeleri, 2509/47, 14 Rebiyülahir 1305 / 30 Aralık 1887. 1898 yılında ise, hapishanede ıslah ve genişletme çalışmaları yapılmış, hapishane içinde inşa edilecek bir hastahane, bir koğuş ve muvakkithane için 38.647 kuruş tahsisat ayrılmıştır (B.O.A., Şurâ-yı Devlet Belgeleri, 2677/45, 10 Cemâziyelevvel 1316 / 26 Eylül 1898).

içinde yönetici merkezin ayrılmaz birimlerinden biri daha hükümet konağının yakınında yer almıştır.

Şimdiye kadar incelenen Bursa, Edirne, Ankara ve Konya kentlerinde görüldüğü üzere, eğitim sistemindeki dönüşümü temsil eden idadi ve sanayi mektebi gibi okullar için de hemen daima lokasyon olarak yeni kamu merkezlerinin bulunduğu alanın veya yakın çevresinin seçilmiş olması oldukça dikkat çekicidir. Nitekim aynı anlayışı İzmir’de de görmek mümkündür. 1886 yılında İzmir’de hizmete giren Mekteb-i İdadi hükümet konağının yanbaşıda yer alarak, kamu sitesinin asli unsurlarına dâhil edilmiş, üstelik Konak Meydanı’nın bütünlüğünü ihlal etmeden konumlandırılmıştır (Yılmaz 2003: 16). Binanın ön cephesi, mimari özellikleri bakımından, tıpkı hükümet konağı gibi, o dönemde Osmanlı resmi binalarında yaygın olarak görülen neo-klasik üslubun etkisi altındadır (bkz Resim 87). Meydanın yapısal karakterini destekleyecek biçimde ön cephesi meydana dönük olarak inşa edilen bu bina, 1900’lü yılların başından itibaren Adliye binası olarak kullanılmış, ancak ne yazık ki hükümet konağı gibi 1970 yangınından büyük zarar gördüğünden yıkılmış ve günümüze ulaşamamıştır.



Resim 87: İzmir Mekteb-i İdadi (AVS 1308: 551)

İzmir’in yeni yönetici merkezine kentsel yaşamda önemli bir ağırlık kazandıran, bu alanı “gerçek” bir kamusal mekân olarak işaretleyen en önemli yapı hiç kuşkusuz Saat Kulesi’dir. 1901 yılında II. Abdülhamid’in 25. cülûs yıldönümü için, İzmir’liler namına “bir hatıra-yı ubudiyet ve sadakat” olarak, İzmir Valisi Kıbrıslı Kamil Paşa ile Belediye Reisi Eşref

Paşa'nın yönetiminde oluşturulan özel bir komisyonun girişimleriyle inşa edilmiştir (Tibet 2005: 47-48). Saat kulesinin lokasyonu elbette tesadüfen seçilmiş değildir. Kentin tarihsel çarşı merkezi Kemeraltı'nın hemen ucunda, Tanzimat'ın kamu sitesinin tam ortasında yer alan saat kulesi, "Avrupalı zamanı" kent yaşamında pekiştirmek için önemli bir araç olmuştur. Mimari açıdan oryantalist eğilimli yapıların kentteki en anıtsal örneği olan bu yapı, kent silüetinde düşey bir öge olarak Osmanlı iktidarını temsil etmiştir³. Bunun yanında dört cephesinde II. Abdülhamid'in tuğrasını ve Osmanlı devlet armasını taşıyan kule, Osmanlı iktidarını kentin yeni yönetici merkezinde cisimleştirerek kamusal alana aktarılmasını sağlamış, devleti en az hükümet konağı kadar "inşa edilmiş bir gerçekliğe"⁴ dönüştürmüştür (bkz. Resim 88). Nitekim padişahın takdirini ve onayını kazanma çabasıyla kulenin inşaatı sırasında mücevherle süslenmiş gümüş bir maketi II. Abdülhamid'e sunulmuştur⁵. Söz konusu maket bugün Topkapı Sarayı Müzesi'nde bulunmaktadır (Ersoy 2000: 280). İzmir Saat Kulesi, II. Abdülhamid'in iktidarıyla o derece özdeşleşmiştir ki II. Meşrutiyet'in ilanından hemen sonra Konak Meydanı'nda yapılan kutlamalar sırasında kule, istibdat rejiminin sembolü olarak algılandığından balyoz darbeleriyle yıkılmak istenmiş, olay ancak bir görevlinin tabancasını çekip havaya ateş etmesiyle önlenmiştir (Aksoy 1986: 87).



Resim 88: İzmir Saat Kulesi (Bibliothèque nationale de France, Paris)

³ İzmir Saat Kulesi'nin mimari açıdan değerlendirilmesi için bkz. Acun 2011: 57-58; Ersoy 2000: 277-287.

⁴ Bu tanımlama U. Tanyeli'den (1999b: 174) ödünç alınmıştır.

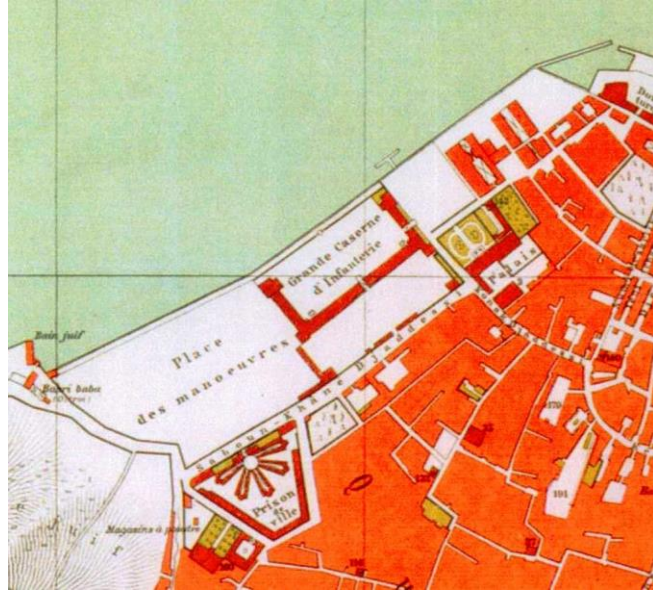
⁵ B.O.A., Yıldız Perakende Evrakı Umum Vilayetler Tahrirâtı, 53/67, 02 Zilhicce 1318 / 23 Mayıs 1901; Yıldız Sadrazam Kamil Paşa Evrakı, 13/120, 02 Zilhicce 1318 / 23 Mayıs 1901.

Hükümet Konağı ve Sarı Kışla ile tanımlanan kentin yeni yönetici merkezi, 1886 yılında inşa edilen İzmir İdadisi, 1883'te inşasına başlanan Vilayet Hapishanesi ile daha da gelişmiştir. Aşağıdaki haritalarda görüldüğü üzere (bkz. Harita 57-59), 20. yüzyılın başlarında, kentlerdeki yeni kamu sitelerinin ayrılmaz elemanlarından olan belediye binası ile Posta ve Telgraf binası da Konak Meydanı'nda yerlerini almış durumdadır. Keza aynı yıllarda alana eklenen diğer bir yapı ise Ziraat Bankası şubesidir. 1906 yılında daha önce hükümet konağına bir saat uzaklıktaki bir handa çalışan banka şubesinin konağa yakın bir mahale nakledilmesine karar verilmiştir⁶. Bu yapıların, İzmir'in en önemli meydanının merkezi işlevselliğini arttırdığına, böylece kentlinin gündelik yaşamında önemli bir uğrak yeri ve buluşma odağı haline getirdiğine kuşku yoktur (bkz. Resim 89). Ancak bu yapılar içinde özellikle saat kulesinin yeni kamu merkezine tam bir kamusal alan niteliği kazandırdığı açıktır. 19. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı kentlerinde inşa edilen saat kulelerini fonksiyonları ve kentsel konumları açısından değerlendiren A. Cengizkan (2002: 17), bu kuleleri kamu alanı ile özel alan arasındaki ayrımı belirlemek açısından önemli bir nirengi noktası olarak değerlendirmektedir.

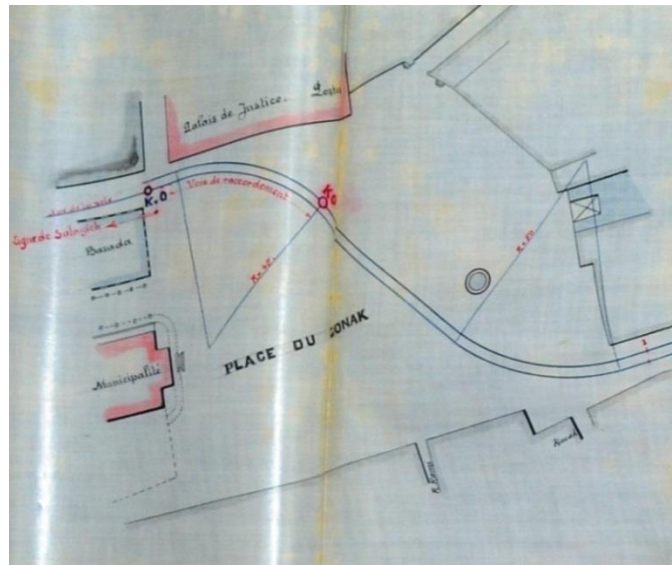
Bir ucu kentin çarşı eksenli merkezine değen, diğer ucu kentin uluslararası ticaret limanına ve Avrupalıların yaşam merkezi Frenk Mahallesi'ne uzanan Konak Meydanı'nı, dönemin şehircilik anlayışı doğrultusunda bir rekreasyon alanı haline getirmeye yönelik olarak, II. Meşrutiyet'in ilanından sonra bazı çalışmaların yapılmış olması son derece dikjate değerdir. 1908 yılının Aralık ayında İzmir'in yerel yönetimi, bu devirde adeta "moda" haline gelmiş, tanımlı ve planlı bir alan üzerinde bir "park" ya da dönemin tabiriyle bir "*millet bahçesi*" oluşturmak isteyerek merkezi hükümete başvurmuştur. Elbette böyle bir alan için Konak Meydanı'nda yeterli yer olmadığından, Sarı Kışla'nın yıkılması ve arsasının belediyeye terk edilmesi gündeme gelmiştir. Yapılan yazışmalarda, kışlanın "*ehemmiyet-i mevki'ye ile gayr-i mütenâsip*" bulunduğu altı çizilmiş olması önemlidir. Bu ise, giderek sivil karakteri pekişmekte olan Konak Meydanı'ndaki yapılaşma içinde askeri birimlerin artık "uygunsuz" addedilmekte olduğunu ifade etmektedir. Millet bahçesi'nin rekreasyon işlevi, içinde yapılması planlanan Osmanlı kulübü, halk kütüphanesi ve tiyatro gibi yapılarla daha da güçlendirilmek istenmiştir. Binaların yapımı için gerekli olan meblağın, kentte düzenlenecek piyango hasılatından karşılanması önerilmiştir. İzmir belediyesi tarafından hazırlanan bu proje, "*memleketçe arzu ediliyor*" ifadesiyle merkezi hükümete sunulmuştur. Keza kentteki Avrupalılar tarafından da desteklenen proje, İzmir basınının önemli sözcülerinden olan Ahenk Gazetesi'nde belediyenin en parlak "*teşebbüs-i ümranperveris*" olarak tanıtılmıştır (Serçe 1998: 142). Ne var ki yerel idare ile merkezi hükümet arasındaki yazışmalar 1911 yılına

⁶ B.O.A. Bâb-ı Âlî Evrak Odası, 2848/213581, 19 Rebiyülahir 1324 / 12 Haziran 1906.

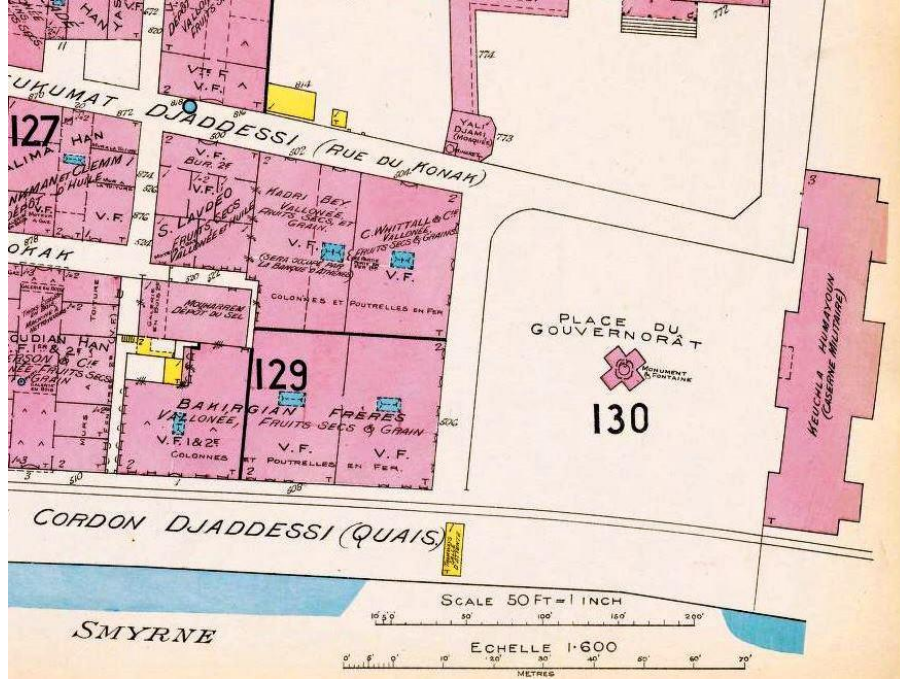
kadar devam etmişse de bu projenin tam anlamıyla gerçekleştirilmesi mümkün olmadı. 1913 yılında kışlanın dış bahçe duvarının kaldırılması, hükümet önündeki dış meydan ile hükümet bahçesinin birleştirilmesi gibi tasarılar tekrar gündeme geldiyse de İzmir'lilerin Avrupai tarzda bir parka kavuşması ancak Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında gerçekleşmiştir. 1925 yılında yapımına başlanan Bahri Baba Parkı, kentsel bir yaşam tarzı içinde kurgulanan bir rekreasyon alanıdır, hemen sonrasında yakın çevresine inşa edilen Türk Ocağı, Milli Sinema ve Milli Kütüphane gibi Cumhuriyet döneminin kamusalık anlayışını temsil eden yapılarla bütünleşmiştir (Temiz 2001: 85).



Harita57: Konak ve Çevresi (1876, Lamec Saad Haritası, İzmir Milli Kütüphane)



Harita 58: İzmir Hükümet Konağı Odaklı Kamu Sitesi (B.C.A., 230.000.116.1.1, 35E1, 10 Mayıs 1904)



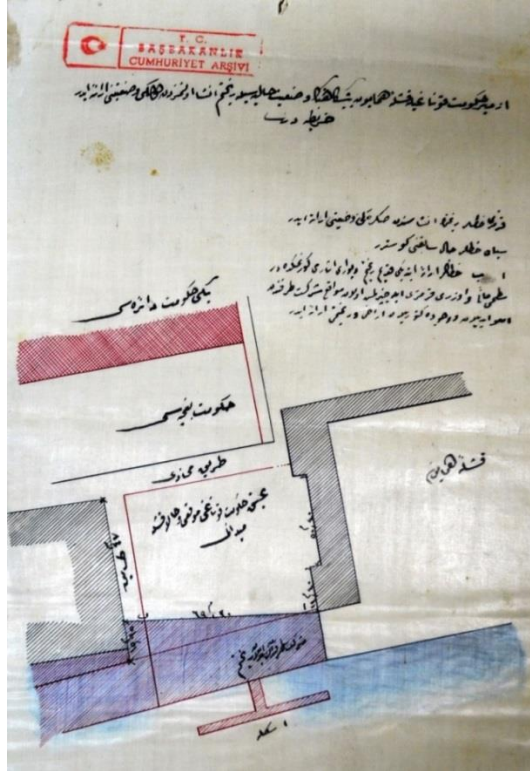
Harita 59: İzmir Hükümet Konağı Odaklı Kamu Sitesi (1905, Charles E. Goad Haritası, İzmir Milli Kütüphane)



Resim 89: İzmir Konak Meydanı (Seyhun Binzet Koleksiyonu, Yılmaz-Yetkin 2003: 23)

1829 yılından 1908 yılına kadar geçen sürede gelişimini büyük ölçüde tamamlayan yeni kamu sitesi, kentin mekânsal dağılımı ve ulaşım aksları içinde oldukça önemli bir nirengi noktasıdır. 1880 yıllarına gelindiğinde kent, Kadifekale eteklerinden denize uzanan eski yerleşim alanlarının dışına taşmış bulunmaktadır; güneyde Karataş'tan başlayıp Güzelyalı'ya doğru uzanan yeni yerleşim alanları oluşmuş, kuzeyde Kordon bölgesindeki yerleşim ise,

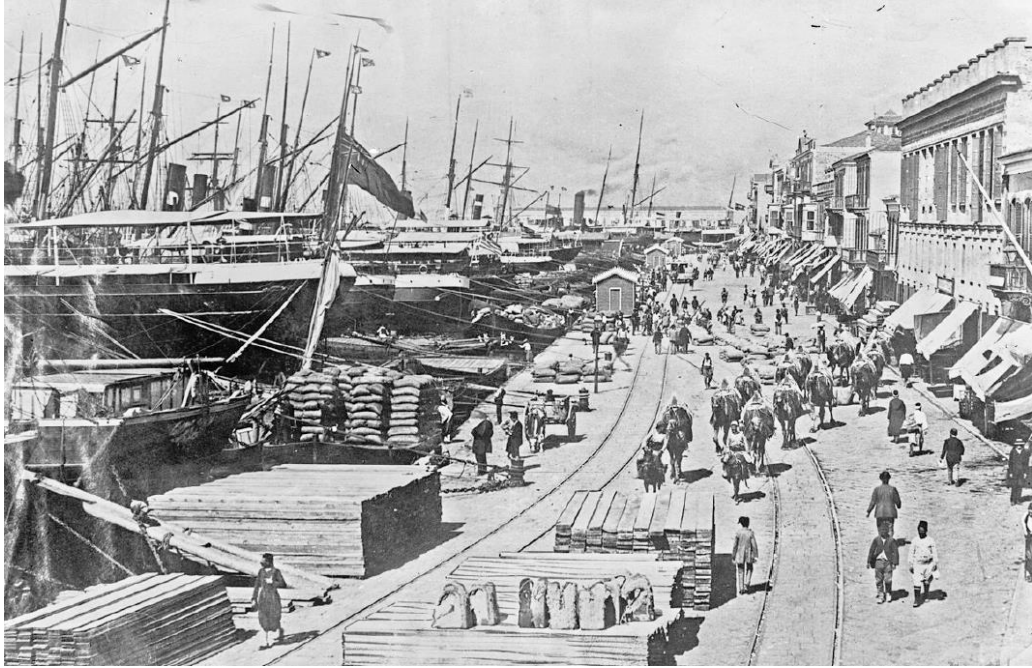
neredeyse körfezin sonuna ulaşmıştır (Yılmaz 2003: 22). Hükümet konağı odaklı kamusal merkez, kentin geleneksel çarşısı olan Kemeraltı'na ve hanlar bölgesine çok yakın bir mevkidedir, ancak daha yukarıdaki eski Türk mahalleleri ile merkezi birbirine bağlayan yollar dar ve dolambaçlı olduğundan bu mahallelerden merkeze ve limana düzenli bir geçiş sağlanamamaktadır. Bu sorunu çözmek maksadını taşıyan ilk girişim, Mithat Paşa'nın İzmir Valiliği yıllarına (1880-1881) rastlar. Midhat Paşa o dönemde kentin ulaşım akslarını bütünüyle yeniden örgütlemek istemiş, bu doğrultuda Alsancak Garı'nı Konak Meydanı'na bağlamak için geniş ve düz bir caddenin açılmasını, bu caddeden uzanacak kolların ise Müslüman ve Yahudi Mahalleri'nden geçerek, Basmane Garı'na ulaşmasını planlamıştır. Midhad Paşa'ya göre, bu projenin en önemli hedefi, Konak Meydanı'nın odak olduğu etkili bir bağlantı sistemi kurmak ve böylece kentte giderek yerleşmekte olan sosyal parçalanmayı ortadan kaldırmaktır (Bilsel 2009: 155-156). Ne var ki son derece geniş çaplı bir kamulaştırma çalışması gerektiren bu proje, 1930'lu yıllara kadar gerçekleştirilemeyecektir (Serçe 2001). Diğer taraftan Hükümet Konağı ve Sarı Kışla'ya denizden ulaşımı sağlayan rıhtım ve iskele 1880'li yılların sonunda ıslah edilerek, Konak'ın deniz bağlantısı düzenli hale getirilmiştir (bkz. Harita 60)⁷.



Harita 60: İzmir Konak Meydanı ve İskele
(B.C.A., 230.000.127.3.5, 35R/7, 15 Eylül 1303 / 27 Eylül 1887)

⁷ B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi, 1495/67, 7 Recep 1305 / 20 Mart 1888.

19. yüzyıl sonlarına gelindiğinde İzmir'in yeni kamu sitesini limana, Alsancak ve Basmane Garlarına bağlayan en etkili ulaşım sistemi atlı tramvay hatlarıdır. Atların çektiği ilk tramvay, rıhtımın inşasından hemen sonra Konak ile Punta arasında hizmete girmiştir (bkz. Resim 90-91). Fransız sermayesi ile kurulan "Smyrna Tramvay Kumpanyası" tarafından işletilen bu hattı, Konak ile Güzelyalı (o dönemdeki adıyla Kokaryalı) arasında işleyen diğer hat izlemiştir. 20. yüzyıl başlarında on kilometrelik bir sahil şeridi boyunca işleyen tramvay hatları içinde Konak Meydanı en az istasyon binaları ve liman kadar önemli bir kavşak, hatta bir ana duraktır⁸. Nitekim Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında Konak ile Güzelyalı arasında elektrikle işleyen bir tramvay hattı kurulmasına yönelik projeler geliştirilmiş⁹, 1929 yılında Konak'tan kalkıp Güzelyalı yönünde ilerleyen ilk elektrikli tramvay hizmete girmiştir (Zengel-Sayar 2004: 52) Merkezi hükümet, özel sermaye ve kentteki yönetim kurumları tarafından tasarlanan bütün bu projeler, Konak Meydanı adını alan yeni kamu sitesinin kentin uzamsal örgütlenmesinde 19. yüzyılın sonlarından önemli bir düğüm noktası haline geldiğini ve bu özelliğini sonraki devirde de güçlendirerek sürdürdüğünü göstermektedir.



Resim 90: İzmir Rıhtımı ve Tramvay (1922, Bibliothèque nationale de France, Paris)

⁸ S. Ferit Eczacıbaşı, anılarında Cumhuriyet'in ilk yıllarında Konak'ın kent ulaşımında ne derece önemli bir düğüm noktası olduğunu şu sözlerle anlatmaktadır: "Bir zamanlar sağlı sollu çınar ve süs ağaçlarıyla süslü olan yolun ortasında eskiden çift sıra tramvay rayları bulunurdu. Güzelyalı yönünden gelen tramvaylar, Konak çevresine yaklaşırken önce Milli Kütüphane'nin önünden geçip, Askeri Kırathane'den Hükümet Konağı'na kıvrılır ve İzmir Saat Kulesi çevresinde bir tur attıktan sonra Konak ana durağında bir süre beklerdi. Tramvaylar vakitleri gelince, İnönü Caddesi üstünden, yeniden Güzelyalı'ya doğru yola çıkardı" (Aksoy 1986: 272).

⁹ C. A., 230.000.117.4.1, 35E/6, 14 Mart 1927



Resim 91: İzmir Rıhtımı ve Tramvay (Coşkun Önen Koleksiyonu)

Tanzimat reformlarının İzmir'in kentsel mekân organizasyonunda yarattığı en önemli sonuç olarak ortaya çıkan yeni kamu sitesinin kentsel yaşamda ağırlıklı bir politik kimliğe sahip olması üzerinde durulması gereken bir husustur. Diğer kentlerdeki hükümet konağı önü meydanlarında olduğu gibi, ilk yıllarda daha ziyade cülûs, resmi açılış, bayram, hatta yabancı konukların ağırlanması gibi özel günlerde yapılan resmi törenlere¹⁰ evsahipliği yapan bu alan zaman geçtikçe gerçek bir "kamusal alan" niteliği kazanarak halka mâl olmaya başlamıştır. Nitekim Konak Meydanı'nın, II. Meşrutiyet döneminde başlayan görece özgürlük ortamında doğrudan sivil inisiyatifle gerçekleştirilen buluşmalar için de seçiliyor olması son derece dikkate değerdir. II. Meşrutiyet'in ilan edildiği kentte duyulur duyulmaz başlayan kutlamalar sırasında Mekteb-i İdadi öğrencileri, boyunlarında kırmızı-beyaz kurdeleler olduğu halde, Saat Kulesi önünde toplanmış ve Kordon'a doğru yürüyüşe geçmişlerdir (Kechriotis 2010: 163). Kozmopolit nüfusu ve Avrupalı yaşam kültürüyle İzmir kentinde İmparatorluğun pek çok kentinden çok daha erken bir dönemde, "modern" anlamda bir "kamuoyu"nun oluştuğu bilinmektedir. Dolayısıyla, özellikle güçlü bir yerel basının etkisindeki politik yaşam İzmir'de bir hayli hareketli, iç ve dış politikadaki gelişmelere duyarlıdır. Örneğin 1909 yılına ait bir arşiv belgesinde, Köylü Gazetesi'nin hükümet aleyhinde, kentte mitingler düzenlemek istediğini haber verilmektedir¹¹. Keza 1911 yılında Girit Adası idaresinin Osmanlı hükümetinin gönderdiği kadıları kabul etmesi üzerine, Konak Meydanı'nda elli bin kişinin toplandığı bir

¹⁰ Bkz. Zandi-Sayek 2009: 193-194

¹¹ B.O.A., Dahiliye Nezâreti Muhaberât-I Umumiye İdaresi Belgeleri, 2-4/29, 21 Zilkade 1317 / 4 Aralık 1909.

miting organize edilmiş, halka hitaben ateşli nutuklar söylenmiştir¹². 1914 yılında savaş şartları dolayısıyla kentte ortaya çıkan zahire sıkıntısı, yine Konak Meydanı'nda yapılan bir "nümayiş" ile dile getirilmiştir¹³. II. Meşrutiyet yıllarında Konak Meydanı, yeni rejimin ideallerini yansıtacak şekilde "Hürriyet Meydanı" adını almış, Cumhuriyet döneminde kolektif hafızayı canlı tutmak, topluma ulusal bilinç kazandırmak maksatlı buluşmaların ve bayram kutlamalarının mekânı olmuştur (bkz. Resim 92)¹⁴. Bütün bunlar, Tanzimat ile ortaya çıkan yeni kamu sitesinin, kitle mobilizasyonunda için gerekli olan politik içeriği kazanmış olduğunu yeterince kanıtlamaktadır.



Resim 92: İzmir Konak Meydanı'nda 9 Eylül Kutlamaları
(1933, Coşkun Önen Koleksiyonu)

¹² B.O.A., Bâb-ı Âlî Evrak Odası, 3907/292956, 21 Cemaziyelahir 1329 / 20 Mayıs 1911.

¹³ B.O.A., Dahiliye Nezâreti, Şifre Kalemî Belgeleri, 517/91, 13 Nisan 1914.

¹⁴ İzmir'de Cumhuriyet dönemi kutlamaları için bkz. Yılmaz-Yetkin 2002b; Dikçam 2012.

7. BÖLÜM: KÜÇÜK ASYANIN KARADENİZ'E AÇILAN LİMANI: TRABZON

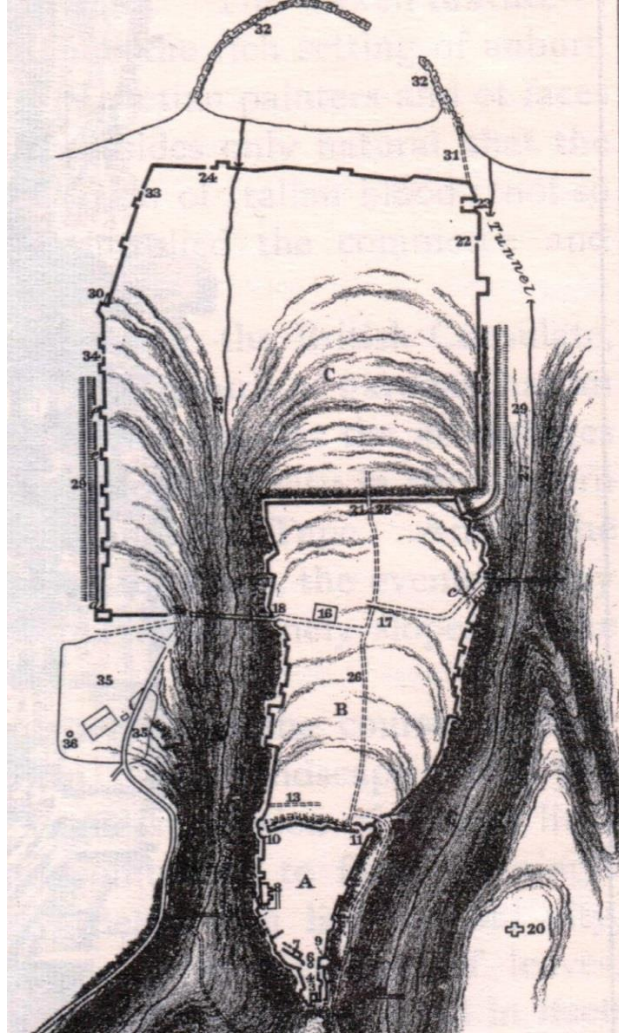
7.1 Trabzon'un Mekânsal Kurgusu ve Tarihi Kent Merkezi

Yerleşme tarihi M.Ö. 2000'e kadar giden Trabzon kentinde ilk imar faaliyetlerinin Miletoslular tarafından gerçekleştirildiği düşünülmektedir. Lydia devletinin ticari faaliyetlerine zarar vermesi üzerine, Miletoslular Karadeniz kıyılarında yeni yerleşim yerleri aramışlar, M.Ö. 670'li yıllarda *Trapezus* ticaret kolonisini kurmuşlardır. Günümüz Trabzon'unun nüvesini oluşturan liman bölgesindeki ilk ticari yapıların inşası, bu koloni yerleşimi dönemine tarihlenmektedir. Buna karşılık, Trabzon'un önemli bir liman kenti olarak ortaya çıkması, bölgenin M.Ö. 63 yılında Roma egemenliğine girmesi ile başlamıştır. Kent, bu dönemde "serbest şehir" statüsü ile önemli bir sınır kenti ve askeri üs işlevi görmüş, özellikle İmparator Hadrianus (M.S. 117-138) zamanında gerçekleştirilen imar faaliyetleri ile ticari önemini bir hayli arttırmıştır. Trabzon'da iki işlek limanın yanı sıra, saraylar, dalgakıran, su kemerleri ve tapınakların inşası bu dönemde gerçekleşmiştir (Özsait 2000: 41). Roma döneminde Çin'den ve Orta Asya'dan gelen ham ipeğin Trabzon ve İskenderun yoluyla batıya gönderildiği bilinmektedir. Kentin ticari önemi Bizans döneminde de devam etmiştir, yine de Ortaçağlardaki en parlak devir, hiç kuşkusuz Trabzon merkezli Komnenos Devleti'nin (Trabzon Rum İmparatorluğu) kurulmasından sonradır. 1204 yılında İstanbul'un Haçlıların eline geçmesi üzerine, Komnenos hanedanı üyeleri tarafından kurulan bu devlet, Trabzon'un Osmanlılar tarafından fethine kadar bölgeye hâkim olmuşlardır. Kentin uluslararası ticari öneminin belirgin bir yükselişe geçmesi, Komnenos devletinden geniş ticari imtiyazlar alan Ceneviz ve Venediklilerin faaliyetleri sayesinde 13. ve 14. yüzyıllarda gerçekleşmiştir¹. Cenevizliler, bugünkü limana hâkim bir noktada yer alan *Leon Castron* adıyla kayıtlarda geçen bir kale yaptırmışlar ve kendilerine ait bir iskelede ticari faaliyetlerini sürdürmüşlerdir (Tezcan 2002: 86).

1461 yılında Osmanlılar tarafından fethedilen Trabzon kenti, Doğu Karadeniz'de uluslararası ticarete ağırlığı olan önemli bir liman durumundadır. Kente bu statüyü sağlayan en önemli husus, doğu ile batı arasındaki tarihi kara ve deniz yollarının başlangıcı ve bitişinde yer alıyor olmasıdır. İran üzerinden Orta Asya ve Hindistan'dan gelen ticari malları Karadeniz limanlarına, İstanbul ve Avrupa'ya ulaştıran önemli bir aktarma noktası olan kent, aynı zamanda Anadolu ve Balkanlardan gelen yolları birbirine bağlayan bir kavşak

¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Atalar 2000.

konumundadır. Ayrıca Doğu Karadeniz kıyılarındaki diğer limanlardan farklı olarak, Anadolu içlerine, hatta güney Kafkasya ve İran'a ulaşan geniş bir art bölgeye sahiptir (Tekindağ 1979: 456). Diğer taraftan Osmanlı döneminde kentin asıl işlevi, ticari bir aktarma noktası olması yanında siyasi ve askeri bir üs vazifesi görmesidir. Nitekim özellikle İran üzerine yapılan askeri seferler sırasında savaş malzemesi, iaşe ve asker sevki Trabzon üzerinden gerçekleştirilmiştir (Aygün 2002: 2).



Harita 61: Trabzon Sur İçi Kent, 1901 (Lynch 1901: 13)

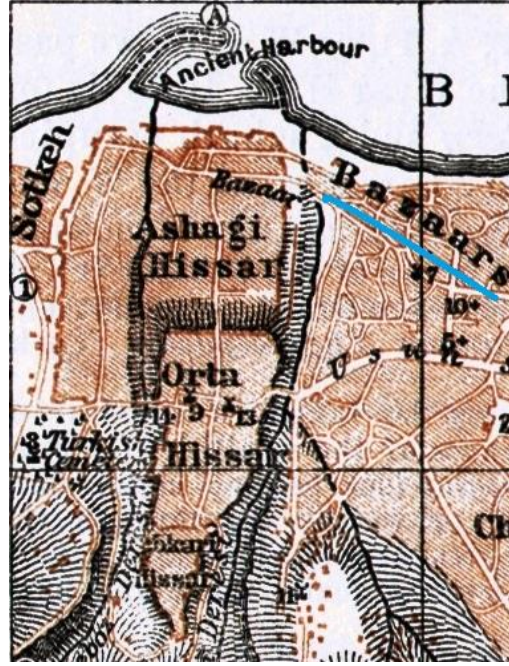
Osmanlı devletinin egemenliği altına girdiği sırada kentin mekânsal kurgusunu belirleyen en önemli unsur, kenti üç bölüme ayıran surlardır (bkz. Harita 61). Osmanlı kayıtlarında geçtiği şekilde bu bölümler; güneyde yüksek bir tepe üzerinde yer alan *Kule* veya *İç Kale* (Yukarıhisar), bunun kuzeyinde bulunan, doğusu ve batısı derin vadilerle sınırlanan *Kale-i Evsat* (Ortahisar) ve en kuzeyde deniz kenarında bulunan *Kale-i Zir*

(Aşağıhisar) adlarını taşımıştır. Bu alanlar dışında kentin doğu ve batı varoşlarında Rumlara, Ermeni ve Latinlere ait yerleşim yerlerinin olduğu bilinmektedir. İç Kale, ya da Yukarıhisar bölgesi, akrapol işlevi görmesi yanında kentin ilk yerleşim yeridir. Ortahisar bölgesi, İç kalenin kuzeyindeki düzlük boyunca uzanır, diğer iki yerleşim alanına nazaran çok daha geniş bir bölgeyi kapsayan Aşağıhisar'ın kuzeyindeki sınırını deniz belirler. Surların bugünkü kalıntılarının en eski bölümü Roma dönemine M.S. 1. yüzyıla tarihlenmektedir, öte yandan kentin çok daha eski dönemlerden beri surlarla çevrili olduğu bilinmektedir, mesela M.Ö. 5. yüzyılda kenti ziyaret eden Ksenefon, Trabzon surlarının varlığından bahsetmektedir (Karpuz 1996: 104). İç Kale surları 6. yüzyılda Bizanslılar tarafından genişletilerek yeniden inşa edilmiştir. Aşağıhisar bölgesinin surlarla çevrilmesi ise büyük ölçüde, Komnenos devletinin hâkimiyeti yıllarında II. Alexios (1297-1330) döneminde gerçekleşmiştir (Tuluk 2010: 33-34,36; Tezcan 2002: 86; Çelik 2002: 129). Yine Komnenos devrinde 1378 yılında Ortahisar sağlamlaştırılmış, İç Kale saray ve ilavelerle imar edilmiştir (Öksüz 2006: 49).

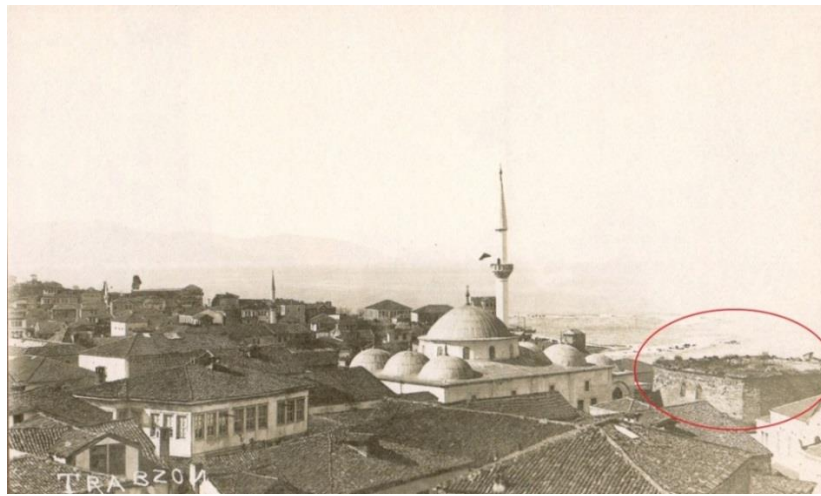
Kenti çevreleyen surların adedi döneme göre değişmekle birlikte, 17. yüzyılda toplam on bir kapısının bulunduğu bilinmektedir. Bu kapılarda ikisi sur dışına açılmakta, ikisi Yukarıhisar'ı Ortahisar'a bağlarken, diğer ikisi, Ortahisar'dan Aşağıhisar'a geçiş vermektedir. Aşağıhisar kısmında yer alan Moloz ve Mumhane kapıları liman ile kent çarşısını birbirine bağlayacak biçimde konumlanmıştır (bkz. Harita 61). Kent çarşısı, Aşağıhisar bölgesinin doğusunda, kuzeyde denizden başlayarak güneye doğru yükselen denize meyilli arazide konumlanmıştır (bkz. Harita 62). Kentin merkez çarşısı dışında, Pazarkapı, Tabakhane, Ortahisar ve Gâvur Meydanı'nda da nispeten daha küçük ölçekli ticari yapılar bulunmaktadır (Tuluk 2010: 38). 19. yüzyılda bunlar arasından özellikle Gâvur Meydanı ve burayı Ortahisar'daki kamu sitesine bağlayan Uzun Sokak üzerinde çarşı daha da yayılacaktır.

Osmanlı kentlerinde yaygın olarak görülen çarşı tipolojisini Trabzon'da da görmek mümkündür. 17. yüzyıla ait kayıtlarda "*Sûk-ı Sultanî*" adıyla anılan bu büyük çarşı, meslek gruplarına göre ayrılan çarşılardan (Abacılar Çarşısı, Attar Çarşısı, Kazgancılar Çarşısı gibi), cami ve hanlardan oluşan bir bütündür (İnan 1998: 176) (bkz. Harita 62). Kent çarşısının oluşmasında limanın belirleyici etkisi açıktır, keza gümrük binası da çarşıya ve Aşağıhisara yakın bir konumda yer almıştır. Kent çarşısının asıl odağı, diğer kentlerde olduğu gibi bedestendir (bkz. Resim 93). Transit ticarete konu olan malların alınıp satıldığı ve depolandığı Trabzon Bedesteni mimari özellikleri açısından erken Osmanlı dönemine ait olduğu tahmin edilmektedir. Buna karşın, bazı araştırmacılar, plan, kitle kuruluşu ve yapım tekniğinde göze çarpan arkaik özelliklerin ve yapı strüktüründeki belirsizliğin söz konusu dönemin mimari gelenekleriyle çeliştiğini ifade etmekte, dolayısıyla Trabzon Bedesteni'nin Osmanlı fethi öncesi var olan bir yapının temelleri üzerine yerel yapım teknikleri ile inşa

edilmiş olabileceği belirtmektedir (Tuluk 2010: 41). 17. yüzyıl başlarında harabe haline gelen bedestenin, sonradan bazı kısımlarının yeniden inşa edildiği ve ticari işlevleriyle kullanılmaya devam edildiği görülür² Kentin en önemli ticaret yapılarından olan hanlar ise, yine bedestenin etrafında yoğunlaşmaktadır. Kaynaklarda adı geçen en erken tarihli han (Taş Han) 16. yüzyıla tarihlenmektedir. N. Aygün (2002: 158), 18. yüzyıla ait arşiv kayıtlarında ticari amaçlı 14 hanın adının geçtiğini, bunun yanında kentte 12 hanın konaklama hizmeti verdiğini tespit etmiştir.



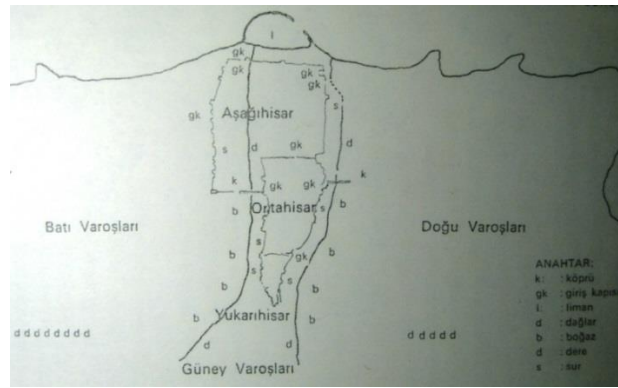
Harita 62: Trabzon Sur İçi Kent, 1911 (Yasemin Avcı Arşivi)



Resim 93: Trabzon Çarşı Camii ve Bedesten (Bölükbaşı 2006: 231).

² Ayrıntılı bilgi için bkz. İnan 2010.

Osmanlı fethinden sonra, Trabzon'daki kentsel genişleme Müslümanların kente iskânına paralel olarak gerçekleşmiştir. Osmanlı siyasi iktidarı, bir Bizans kentine Osmanlı kimliği kazandırmak maksadına yönelik olarak fetihten hemen sonra, kentin en büyük kilisesini (*Panagia Chrysocephalos*) *Cami-i Atik* (Fatih Camii, Ortahisar Camii) adıyla camiye çevrilmiş ve kente gönüllü gelenler bu caminin çevresine yerleştirilmiştir (Tuluk 2010: 43). Bu tarihten itibaren, gönüllü yerleşim ya da sürgün yoluyla kentteki Müslüman nüfusun giderek arttığı görülür. Osmanlı kentlerinin iskân sisteminin tipik özelliklerinden biri olan, farklı dine mensup grupların ayrı ayrı mahallelere yerleşmesi eğilimini Trabzon'da da görmek mümkündür. Nitekim 1583 tarihli Tahrir Defterini inceleyen H. Bostan (2000: 168), bu tarihte kentin nüfusunun 11.000 civarında olduğunu, tahminen 6100 kişiden oluşan Müslüman nüfusun yaklaşık olarak %24'ünün sur içi bölge olan Ortahisar ve Aşağıhisar'da, %30'unun doğu varoşlarında %40'ının ise batı varoşlarında yaşadığını tespit etmiştir. Buna karşın, 4900 kişiden oluştuğu düşünülen Hristiyan nüfusun %80'inin doğu varoşlarında, %18'i ise batı varoşlarında yaşamaktadır (bkz. Harita 63). Bundan hareketle, aşağıdaki haritada da görüldüğü üzere, Hristiyan nüfusun genellikle büyük limana yakın olan mevkileri, Müslümanların ise kentin yönetici merkezi olan İç Kale dolaylarındaki alanı yerleşim sahası olarak seçme eğiliminde oldukları söylenebilir. Bunun yanında Osmanlı siyasi iktidarının kentin gelişimini yönlendiren iki önemli müdahalesi Müslüman yerleşiminin yönünü tayin etmesi bakımından dikkate değerdir. Bunlar, kentin en önemli anıtsal yapılarından olan, batı varoşlarına yaptırılan Hatuniye Külliyesi ile doğu varoşlarında inşa edilen İskenderpaşa Külliyesi'dir. Türbesi ile birlikte günümüze ulaşan Gülbahar Hatun Camii külliyesinin en önemli yapısıdır, bunun yanında imaret, mektep, dar'ül-kurrâ gibi birimleri de içinde barındıran yapı 1510'larda inşa edilmiş olmalıdır. Bundan 15 yıl sonra kentin diğer ucunda yapılmış olan İskenderpaşa Külliyesi ise, Trabzon'da bir süre valilik yapmış olan İskender Paşa tarafından yaptırılmıştır³.



Harita 63: Trabzon Kenti Mekân Kurgusu (Lowry 1981: 8)

³ Ayrıntılı bilgi için bkz. Albayrak 2000



Resim 94: 18. Yüzyıl Başlarında Trabzon (Tournefort 1711)

Trabzon'un kentsel mekân kurgusunda iki önemli meydan öne çıkmaktadır. Birincisi, kentin doğu varoşlarında yer alan Kavak/Kabak Meydanı, ikincisi ise Trabzon merkezindeki irili ufaklı bir çok limana yakın olan Gâvur/Kafir Meydanı'dır. Yavuz Sultan Selim'in şehzade sancağı olarak bölgeyi yönettiği dönemde Kabak Meydanı'na ok atışlarını işaretleyen dikili taşlar yaptırdığı bilinmektedir, sonraki dönemlerde bu meydan, güreş müsabakalarının yapıldığı, bayramlarda kent halkının bir araya geldiği bir alan olmuştur. Adını hemen yakınındaki gayrimüslimlerin yaşadığı mahallelerden alan Gâvur Meydanı ise, tarihi, Trabzon-Erzurum yolunun başlangıcı, İran'dan gelen yolcu ve ticari malların denizle buluştuğu yer olması bakımından kent yaşamında daima önemli bir merkezdir (Aygün 2002: 139). Nitekim, aşağıda ele alınacağı üzere, 19. yüzyılın sonunda bu meydan belirli bir politik değer de taşımakta ve kent halkı tarafından "Hürriyet Meydanı" olarak adlandırılmaktadır.

Tarihin en erken devirlerinden itibaren, ticari faaliyetler bakımından daima bir cazibe odağı olan Trabzon'un, 19. yüzyılın ilk yarısında belirgin bir yükselişe geçtiği açıktır. Bilindiği gibi, 18. yüzyıl sonlarında 1774 tarihli Küçük Kaynarca Anlaşması'nın imzalanması ve 1783'te Kırım'ın Rusya'nın eline geçmesiyle Karadeniz'in yabancılara yasaklanmış "kapalı deniz" statüsü sona ermiştir. Rusya'nın Karadeniz'de artan nüfuzunu dengelemek isteyen Osmanlı devleti, bu denizi bütün devletlere açma gereği hissetmiş, bu doğrultuda 1799 yılında İngiltere'ye, 1802'de Fransa'ya ve sonraki yıllarda diğer Avrupa devletlerine Karadeniz'de ticaret yapma hakları tanınmıştır (Aygün 2000: 8). Trabzon ticaretindeki Osmanlı tekelinin kaldırılmasıyla Avrupa ülkelerine ait ticaret gemilerinin Karadeniz'e girmesi Trabzon'un bir aktarma merkezi olarak önemini hızla arttırmış, limanın ticari kapasitesini bir

hayli genişletmiştir⁴. Karadeniz'in güney doğusunda yer alan tüm yerleşim yerleri için doğal bir merkez konumunda olan Trabzon, aynı zamanda Erzurum, Tebriz ve hatta Tahran'ın limanı işlevini görmekteydi. Avrupa'nın endüstri ürünleri, Trabzon limanı aracılığıyla Osmanlı devletinin doğu eyaletlerine ve İran içlerine ulaşıyor, bunun karşılığında Osmanlı ürünleri ve İran ipeği Batı Avrupa ülkelerine gönderiliyordu (Turgay 1994: 47-48). 20. yüzyıl başlarına gelindiğinde Avrupalı devletlerin hemen hepsi kentte konsolosluklar açmıştır. Bu dönemde, Trabzon'da Avusturya-Macaristan başkonsolosluk seviyesinde, İngiltere, Fransa, Rusya, İtalya, İran, Yunanistan, Belçika ve İspanya ise konsolosluk düzeyinde temsil edilmekteydi (TVS 1318: 166). Bunun yanında, uluslararası ticarete söz sahibi olan Avusturya'nın *Lloyd*, Fransızların *Messengeries*, Rusların *Black Sea Company* gibi birçok gemicilik şirketinin düzenli seferlerle Trabzon limanına uğradığı bilinmektedir (Goloğlu 1975: 219; Yılmaz 2009: 376).

Trabzon limanının Avrupa merkezli ekonomik sisteme eklemlenmesi ile birlikte yoğunlaşan ticari faaliyetlerin kent nüfusu ve kentsel mekân üzerinde de doğrudan sonuçları olmuştur. En başta 19. yüzyıl başlarında 10-15 bin raddesinde olan kent nüfusunun yüzyıl sonlarına doğru 70 bin dolaylarına ulaştığı tahmin edilmektedir. Bunun yanında eskiden beri kentin önemli bir ticari bölgesi olan doğu kesimi bu dönemde daha da önem kazanmıştır. Özellikle limanın bu tarafta olması ve Erzurum'a giden ticari yolun buradan başlaması bu kesimde dikkate değer bir gelişmenin yaşanmasına yol açmıştır. Nitekim kentte tesis edilen konsoloslukların tamamı buradadır. Bunun yanında, kentin eski konaklama tesisleri olan han ve kervansaraylardan farklı olarak modern bir barınma imkânı sunan otellerin yine çoğunlukla Gâvur Meydanı ve çevresinde toplandığı görülmektedir (Yılmaz 2009: 376) (bkz. Resim 106). Keza II. Meşrutiyet yıllarında, Avrupai lokanta, kafe, mağaza ve eczanelerin burada bulunduğu görülmektedir.

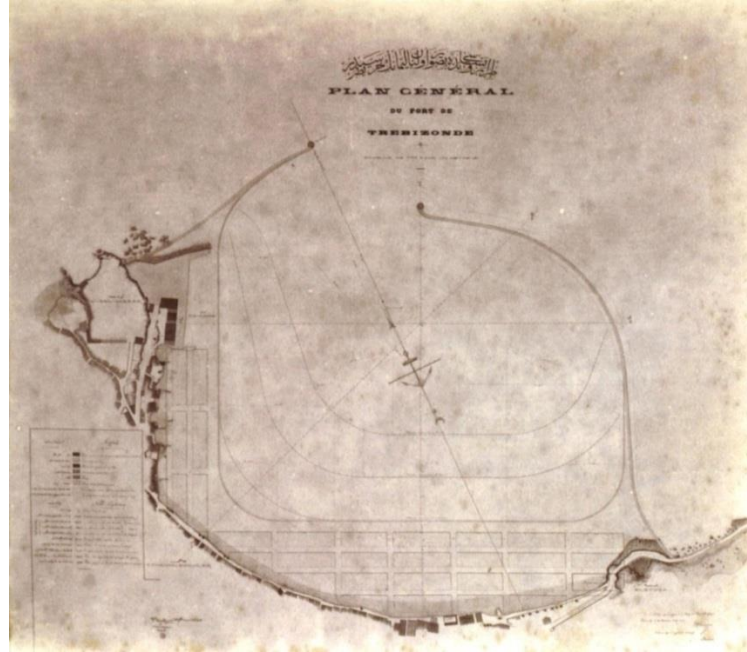
Trabzon'un bir liman kenti olarak yükselişinin 19. yüzyılın ikinci yarısında aynı hızla devam ettiğini söylemek zordur. Bunun en önemli sebebi, 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla Trabzon limanında odaklanan transit ticaretin kısmen Basra-Kirmanşah-Tahran yoluna kaymasıdır. Keza aynı dönemde 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nın kent üzerindeki olumsuz etkilerini de hesaba katmak gerekir⁵. Trabzon limanının ticaret kapasitesindeki düşüşün bir diğer sebebi ise, 1860'lı yılların sonundan itibaren Rusların, Kafkasya demiryollarını yapmaya başlamalarıdır. Bu dönemde Tiflis-Bakü ve Tiflis-Poti demiryollarını inşa eden Ruslar, İran ticaretini büyük ölçüde kendi ülkelerine çekmeyi başarmışlardır. Buna

⁴ Örneğin, Trabzon limanından yapılan ihracat indeksi 1832 yılında 100.000 İngiliz sterlini iken, bu rakam 1860'da 40.769.000 sterline yükselmiştir. (Ayrıntılı bilgi için bkz. Baskıcı 2012: 43)

⁵ Ayrıntılı bilgi için bkz. Öztürk 2007.

karşın, Osmanlı devleti aynı yıllarda Trabzon-Erzurum yolunu yenilemiş olsa da, Rusların demiryolu ile rekabet edilememiştir (Tozlu 2001: 385).

19. yüzyılın ikinci yarısında Trabzon kentinin altyapısını geliştirmek maksadıyla Osmanlı merkezi idaresinin gündeme getirdiği en önemli proje, Trabzon'da giderek artan ticari faaliyetleri destekleyecek altyapıya sahip modern bir limanın inşasıdır (bkz. Harita 64). Bu dönemde Trabzon'da büyük tonajlı gemilerin demirleyeceği bir limanın olmaması, mevcut limanın ise, kumla dolmuş bulunması yüzünden kente iki-üç saat mesafede olan Polathane Limanı kullanılmakta, buraya indirilen yük ve yolcular kiralık teknelerle Trabzon'a nakledilmektedir. Nitekim yeni bir limanın inşasına yönelik ilk çalışmalar 1870'li yılların sonunda ortaya çıkmıştır. Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa'nın 1879 yılında yaptırdığı çalışmalar sonucu, Trabzon limanında dalgakıran ve rıhtım inşası için 434 milyon liralık bir masrafın gerektiği anlaşılmıştır. Ne var ki Hasan Fehmi Paşa'nın girişimi ile başlatılan liman inşası, yeni inşa edilen liman daresi⁶ ve Çömlekçi yönünde yapılan sed duvarıyla⁷ 1903 yılına kadar belirli bir aşama kaydetmiş olsa da tamamlanamamıştır. 1910 yılında Trabzon limanının inşası tekrar gündeme gelmiş, hatta kısa süre içinde Osmanlı devleti ile Osmanlı-İngiliz ortaklığına dayalı bir kuruluş olan Türkiye Milli Bankası ile bir imtiyaz sözleşmesi dahi yapılmıştır. Ne var ki takip eden savaş dönemleri dolayısıyla bu girişim de akil kalmıştır⁸.



*Harita 64: Trabzon Limanı Projesi
(İstanbul Üniv., Nadir Eserler Kütüphanesi, No. 90441/0036)*

⁶ B.O.A., Bâb-ı Âlî Evrak Odası, 1320/98930, 25 Muharrem 1317 / 5 Haziran 1899.

⁷ B.O.A., İrade Ticaret ve Nafia, 10/1319, 29 Cemaziyelahir 1319 / 13 Ekim 1901.

⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz. Baytal 2013.



Resim 95: Trabzon Çömlekçi Limanı 1920'ler (Bölükbaşı 2006: 30)

Bütün bunlara rağmen, 19. yüzyıl boyunca Trabzon kentinde belirgin bir nüfus ve servet yoğunlaşmasının ortaya çıktığını, buna paralel olarak kentsel yerleşim alanının genişlediğini söylemek mümkündür. Nitekim kenti çevreleyen dış surlar, kentin büyümesini kolaylaştırmak amacıyla 1890'lı yıllarda Vilayet yönetimi tarafından yıkılmak istenmiş, ancak bu hususta Seraskerlik Makamının onayı alınamamıştır⁹. Kentsel büyümenin yanı sıra, bu dönemde kentteki kamusal binaların, dinsel ve eğitsel kurumların sayısında da belirli bir artış söz konusudur. 1813'te kentte 18 cami, 10 kilise ve 8 han var iken, 1847'de camilerin sayısı 22'ye, kiliselerin sayısı ise 27'e yükselmiştir. Keza kente gelen tüccarlara konaklama hizmeti sunan hanların sayısı 14'e çıkmıştır. Kentteki yapılaşmanın en önemli kanıtı, emlak vergisinden elde edilen yüksek gelirdir. Nitekim büyük bölümü Trabzon'dan toplanan 5.174,665 kuruşluk emlak vergisi geliri vilayetin 1859 yılındaki toplam gelirinin üçte birini oluşturmuştur (Turgay 1994: 67)

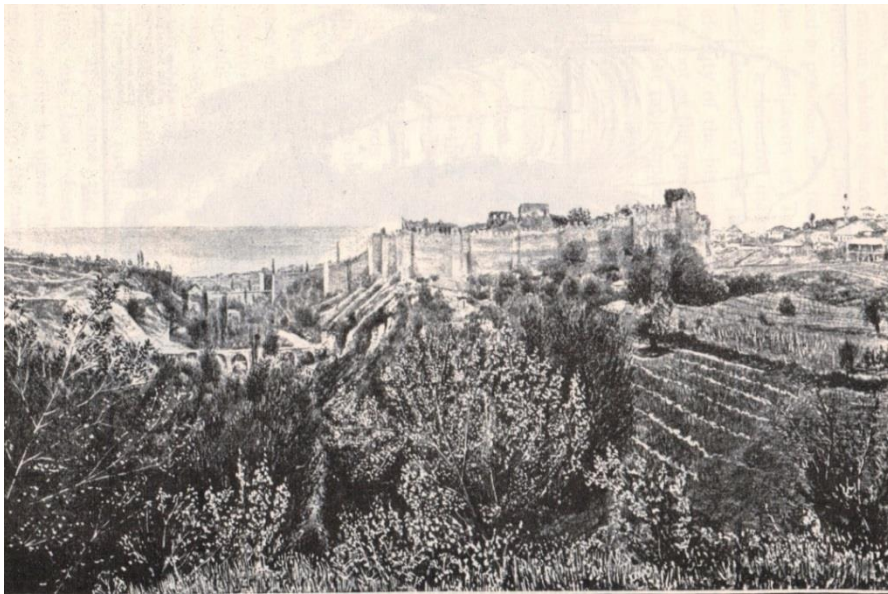
7.2 Trabzon'un Yönetici Merkezi ve Hükümet Konağı

1461 yılında Osmanlı devletinin yönetimine geçen Trabzon'da mevcut dengeler bir süre muhafaza edilmiş, ilk yıllarda bölge herhangi bir beylerbeyliğe bağlanmaksızın, bağımsız yönetici ve kumandanlar, kale dizdarları, subaşılar, kadılar ve ümera tarafından yönetilmiştir. Kentin ve bölgenin önem kazanması, II. Bayezid devrinde (1481-1512), önce şehzade Abdullah'ın daha sonra Şehzade Selim'in sancakbeyi olarak buraya gönderilmesiyle başlamıştır (Kılıç 2001: 100; Kılıç 2000: 179; İnbaşı 2007: 312-313). Nitekim Yavuz Sultan

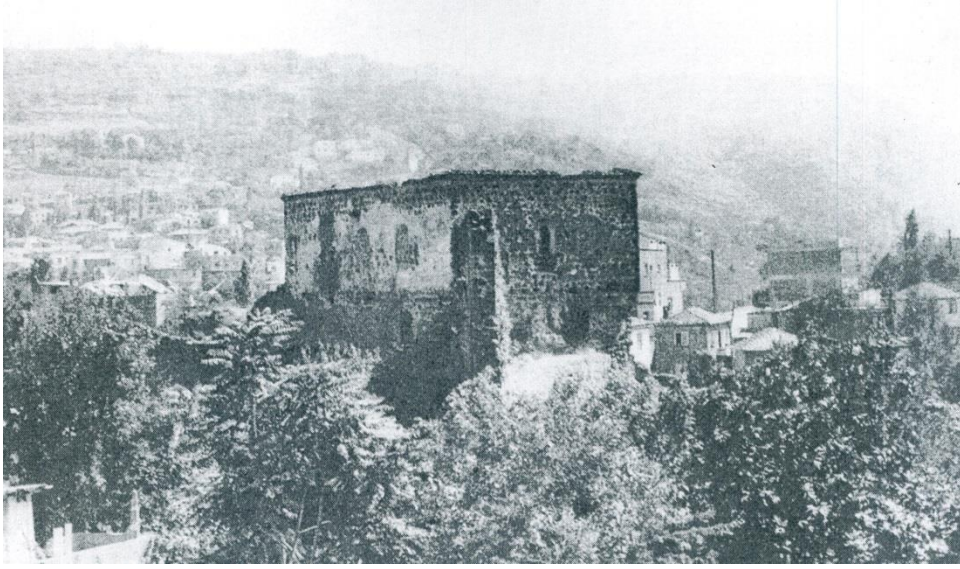
⁹ B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektûbi Kalemi, 1821/91, 14 Şaban 1308 / 25 Mart 1891; 1178/23, 22 Şaban 1325 / 30 Eylül 1907.

Selim, Osmanlı padişahı olarak sürdürdüğü saltanat döneminden (1512-15209 çok daha uzun bir süre, 1418-1510 yılları arasında 29 yıl boyunca Trabzon'u yönetmiştir. Trabzon'un 16. yüzyıl başında ve Yavuz Sultan Selim döneminde Sivas, Amasya ve Tokat bölgesini içine alan Rum Beylerbeyliği'ne bağlı olduğu görülür (Kılıç 2001: 101). Bundan sonraki dönemde ise, kimi zaman Anadolu, kimi zaman Rum Beylerbeyliği tarafından yönetilen bir sancak merkezi olarak konumunu sürdürmüştür. Trabzon'un idari statüsünde 18. yüzyılın ilk yarısında önemli bir değişiklik ortaya çıkmış, Trabzon ve Batum sancakları uzun süre Trabzon Eyaleti'nin Paşa sancağı olmuştur. Osmanlı idare sisteminde çok sık karşılaşılmayan bu uygulama ile eyalet zaman zaman "*Eyalet-i Batum nam-ı diğer Trabzon*" şeklinde kayıtlara geçmiştir (Kılıç 2000: 191).

Trabzon kentinin antik dönemdeki akropolü olan Yukarıhisar'ın (ya da Trabzon Kalesi), Osmanlı egemenliği altında da uzun yıllar kentin yönetici merkezi olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır (bkz. Resim 96). Nitekim Trabzon'un fethinden sonra Trabzon Rum İmparatorluğu döneminden kalma Komnenos Sarayı'nın sancakbeyi konağı olduğu, hatta Yavuz Sultan Selim'in yöneticilik yaptığı dönemde burada oturduğu belirtilmektedir (Kılıç 2001: 101; Kardeş 2001, I, 59) (bkz. Resim 97). Komnenos Sarayı'nın Osmanlı idari otoritesini temsil edenler tarafından ne kadar süreyle kullanılmış olduğu belirlemek mümkün olamamıştır. Bunun yanında, K. İnan'ın (1998: 174) aktardığı 17. yüzyıla ait bir kadı sicili kaydında, kentin yöneticileri için müstakil bir ikametgâhın olmadığı, "*züema ve tımar erbabının bir iki defa kale içinde saray kiralayıp*" kira masrafının ise diğer kentlerde olduğu gibi, eyalet halkı tarafından ödendiği belirtilmektedir.



Resim 96: Trabzon Yukarıhisar (Lynch 1901: 12)

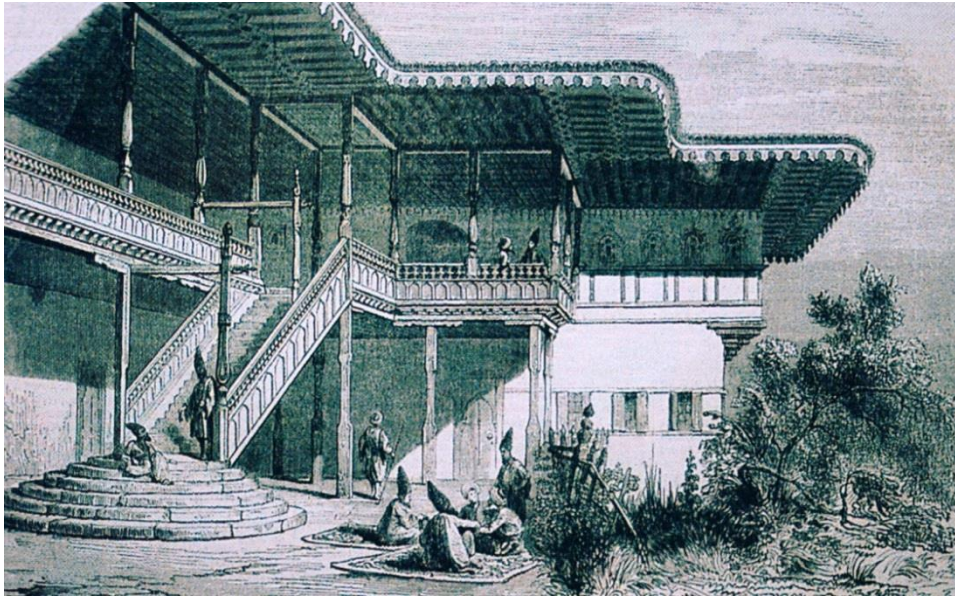


Resim 97. Trabzon Komnenos Sarayı (Kardeş 2001, I, 59)

Osmanlı yönetimi altında Trabzon kalesinin, en azından 18. yüzyıl ortalarına kadar bakımlı olmasına özen gösterildiği anlaşılmaktadır. Bu ise kalenin kentin güvenliği ve yönetimi bakımından antik dönemden beri sürdürdüğü işlevleri muhafaza ettiğini göstermektedir. Nitekim fetihten bir süre sonra 1469 tarihinde kale surları tamir edilmiştir. 1491-1492 tarihli sur kitabesinden anlaşıldığına göre, kalenin bundan sonraki tamiri Sultan Selim'in sancakbeyi olduğu dönemde gerçekleşmiştir. Keza kalenin 1541 yılında ve son olarak 1764 ve 1786 yıllarında bakımdan geçirildiğine dair kayıtlar vardır (Öksüz 2006: 50). Trabzon kentinin fethi ile birlikte kalenin yönetimi ve kentin güvenliği, bütün kale görevlilerinin komutanı durumunda olan dizdarlara bırakılmıştır. 1486 yılında Trabzon kalesinde 133 *mustahfız* ve 76 *azeb* mevcut olduğu bilinmektedir, 1583 yılında ise, *mustahfız* sayısı 77'ye *azeb* sayısı ise 36'ya düşmüştür. Nitekim 16. yüzyılda Trabzon kalesini koruyan tımarlı *mustahfız* ve *azeb*lerin yerini Yeniçeriler ve Beşliler almaya başlamış, onların sayısı da 18. yüzyıl başlarında 200 iken, yüzyıl sonlarında yarı yarıya azalmıştır. 19. yüzyıl başlarında kenti ziyaret eden P. Minas Bijşkyan, İçkale'nin silah deposu olarak kullanıldığını, içinde herhangi bir mesken bulunmadığını belirtmektedir (Çelik 2001: 132, 139). Bu bilgiler 16. ve 17. yüzyıllarda İçkale'nin eski fonksiyonlarını sürdürdüğünü, ancak 18. yüzyıl sonlarına doğru kentin yönetici merkezi olarak önemini kaybetmeye başladığını göstermektedir. Bunun en önemli sebebi, Osmanlı devletinde yönetim erkinin söz konusu dönemde ayan ailelerine geçmiş olmasıdır.

18. yüzyılda Canikli ve Hazinedaroğlu aileleri gibi ayan hanedanları tarafından yönetilen Trabzon'da yönetici merkezin bu ailelere ait olan ve konak, köşk, saray gibi

isimlerle anılan yapılar olduğuna şüphe yoktur¹⁰. Bu konaklar içinden “Üçüncüzade Sarayı” adıyla kayıtlarda geçen ayan konağı tipik bir örnek olarak oldukça dikkat çekicidir (bkz. Resim 98). Üçüncüoğlu ailesinden Ömer Paşa tarafından Trabzon’a vali olduğu 1739 yılında yapımına başlanan saray, ortalama bir ev ya da konaktan çok daha büyük bir yapı kompleksidir. Saray, kentin antik dönemden kalma yönetici merkezi olan kaleden oldukça uzakta, kentin ana yerleşkesi dışında limana yakın bir mevkiide konumlanmıştır. Güzelhisar adıyla bilinen bu mevki ticari açıdan önemli olması yanında askeri nakliyat da sıklıkla kullanılmaktadır. Ömer Paşa’nın 1742 yılında öldürülmesinden sonra ise, bu saraya kimsenin yerleşmediği belirtilmektedir¹¹.



Resim 98: Trabzon Üçüncüzade Sarayı (Nemlioğlu 2006: 55)

19. yüzyıl başlarında Batum’dan Ordu’ya kadar uzanan geniş bir eyaletin merkezi olan Trabzon’u yöneten valilerin Ortahisar bölgesinde bulunan ve “Paşa Sarayı” olarak anılan bir konakta oturdukları anlaşılmaktadır¹². Nitekim 1820 yılına tarihlenen bir arşiv kaydı, Vali

¹⁰ Örneğin, Hazinedarzâde Süleyman Paşa zamanında, ailenin elinde Samsun, Fatsa, Ünye’de, Çarşamba ve Bafra’da ayrı ayrı konakları olduğu tespit edilmiştir. Bunlar içinden özellikle Çarşamba, Bafra ve Ünye’deki konaklar, “Paşa Sarayı” olarak anılacak derecede büyüktür. Ünye’deki büyük konak Süleyman Paşa tarafından inşa edilmiş, hatta bu yapının ünü İstanbul’a kadar ulaşmıştır. Ailenin diğer nüfuzlu zengin bir üyesi olan Hazinedarzâde Memiş Paşa’nın Trabzon’da Bayram Bey Mahallesi’nde 4500 kuruş gibi yüksek değerinde havuzlu bir köşkü bulunmaktadır (Bay 2007: 263).

¹¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Öztürk 2010.

¹² Örneğin 1832 yılında Trabzon’a gelen Charles Texier, “Ortahisar denilen dört kapılı istihkâmı, bir hamam ve Paşa Sarayı ikiye ayırır” demektedir (Goloğlu 1975: 117). Keza 1850-1851 yıllarında Trabzon’da bulunan İngiliz Seyyah Frederich Walpole, Trabzon Valisi Bekir Rüstem Paşa’yı Ortahisar’daki Paşa Sarayı’nda ziyaret etmiştir (Yılmaz 2007: 448).

Hüsrev Paşa'nın girişimleriyle Trabzon kalesi içinde (suriçi bölge kastedilmektedir) bir vali sarayının inşasının düşünüldüğünü, binanın planlarını hazırlamak ve inşaata nezaret etmek üzere İstanbul'dan Cani Kalfa'nın tayin edildiğini göstermektedir¹³. 1828 tarihine ait bir başka arşiv kaydı ise, bir süredir valiler için hep aynı konağın kullanıldığına işaret etmektedir, dolayısıyla sözü edilen bu konak büyük ihtimalle Cani Kalfa tarafından tasarlanan bina olmalıdır¹⁴. 1836 yılında ise, Trabzon'daki Vali Konağı geniş çaplı bir tamirattan geçirilmiş, tamirat masrafinin dörtte biri dönemin Valisi Osman Paşa tarafından karşılanmış, geri kalan kısım ise eyalet halkı arasında tevzi edilmiştir¹⁵. 1847 yılında kente gelen Doktor Perunak Feruhan Bey, tuttuğu gezi notlarında eşraf konakları, camiler, hamamlar, dükkân ve çeşmelerin bulunduğu Ortahisar'ı tarif etmekte, buradaki "vali sarayını" yeni bir bina olarak anmaktadır (Usta 1999: 128). 1860 yılında aynı yapının, bitişiğindeki hapisane ile birlikte tamiri tekrar gündeme gelmiş, bunun için 42.000 kuruş tahsisat ayrılmıştır¹⁶.

1862 yılında Ortahisar'da meydana gelen yangında vali konağının ciddi hasar gördüğü anlaşılmaktadır. Aynı kayıtlarda konağın fiziki yapısı hakkında kısıtlı da olsa bir takım bilgilere ulaşmak mümkündür. Buna göre, 1820'lerde inşa edildiği kuvvetle muhtemel olan bu konak, tümüyle ahşap bir yapıdır, binanın en alt katı "*borçlu*" hapisanesi olarak kullanılmakta, ayrıca konağın hemen yanı başında cinayet suçlarına mahsus bir de kâgir hapisane bulunmaktadır. Bu esnada vali sarayının içinde kalem odaları, nüfus ve tapu müdürlüğü, tahrirat kalemi gibi birimlerin çalıştığı, valiye ait bir de harem dairesinin bulunduğu 1862 yangını ile ilgili kayıtlarda görülmektedir¹⁷. Keza yangında nüfus defterleri ve tapu kayıtlarının tamamen yok olduğundan, buna karşın maliye kayıtlarının, ticaret mahkemesi evrakının kurtarıldığından bahsedilmektedir, bu ise henüz ayrı bir arşiv binasının mevcut olmadığına, yerel yönetime dair her türlü kayıt ve evrakın da vali konağında muhafaza edildiği işaret eder¹⁸.

Trabzon'da Tanzimat döneminin yapı anlayışına uygun olarak yeni ve kâgir bir hükümet konağının inşası için yerel hükümet ile merkezi hükümet arasındaki yazışmalar 1863 yılında başlamıştır. 1864 tarihli bir yazışmada, konağın 36 odalı, kâgir bir bina olacağı ifade edilmektedir¹⁹. Keza daha önce yerel idare memurları için konağın duvarlarına bitişik olarak 3 odanın inşa edildiği, bunların sayısının 14'e çıkarılmak istendiği anlaşılmaktadır.

¹³ B.O.A., Cevdet Maarif, 80/3975, 11 Cemaziyelahir 1235 / 26 Mart 1820.

¹⁴ B.O.A., Hatt-ı Hümayûn, 1012/42468b, 03 Cemaziyelahir 1244 / 11 Aralık 1828.

¹⁵ B.O.A., Hatt-ı Hümayûn, 601/29378, 29 Zilhicce 1251 / 16 Nisan 1836.

¹⁶ B.O.A., Meclis-i Vâlâ Riyâseti Belgeleri, 594/61, 12 Receb 1279 / 4 Şubat 1860.

¹⁷ B.O.A., Sadâret Mektubî Kalemi Mühimme Kalemi Belgeleri, 251/53, 07 Receb 1279 / 24 Aralık 1862; İrade Dahiliye, 504, 34204, 11 Ramazan 1279 / 2 Mart 1863.

¹⁸ B.O.A., Meclis-i Vâlâ Riyâseti Belgeleri, 646/50, 20 Şevval 1279 / 10 Nisan 1863.

¹⁹ B.O.A., Meclis-i Vâlâ Riyâseti Belgeleri, 664/16, 01 Şaban 1280 / 11 Ocak 1864

Yapımı padişah iradesiyle onaylanan ve bina keşfinde 389.889 kuruşa mal olacağı anlaşılan bina masrafının kısmen hazine tarafından karşılanması istenmiştir. Nitekim Divân-ı Muhasebat'ta konu ele alınarak Meclis-i Vâlâ'ya havale edilmiş, inşaat masrafının kısmen kentteki bazı boş arsaların satışından, kısmen de ve hazineden ayrılacak tahsisat ile ödenmesine karar verilmiştir. Meclis-i Vâlâ'da kaleme alınan mazbatada hazine tahsisatının gerekçesi şöyle açıklanmaktadır: "...Trabzon şehri Bahr-i Siyâh'ın Artvin sevâhilinde en ma'mûr ve cesîm mahallerden olarak saye-i umrân-vâye-i hazret-i şâhânede esbâb-ı medeniyeti an be an ilerlemekte bulunması cihetiyle hey'et-i hükûmetin o derece bir mevki'-i muntazamda ikâmesi yâr ü agyâra karşı muhâsenâtı mûcib olacağı..."²⁰ Görüldüğü üzere, Trabzon hükümet konağı, daha önce incelenen örneklerde olduğu gibi, yine devletin itibarını temsil eden bir yapı olarak kabul edilmekte, konağın kentteki medeni ilerlemelerle uyumlu bir yapı olması istenmektedir. Gerçekten de aşağıdaki resimde görüldüğü üzere, Trabzon Hükümet Konağı yüksek konumu, kâgir yapısı ve büyüklüğü ile kentin bu kesimindeki yapı stoğu içinde dikkat çekici bir binadır (bkz. Resim 100). Nitekim 1309 (1891-1892) tarihli Trabzon Vilayeti Salnamesi'nde hükümet konağı, "*pek metin ve şekil ve heyeti dilnişin*" bir yapı olarak tarif edilmektedir (TVS 1309: 188).

Trabzon Hükümet Konağı'nı mimari özellikleri ve işlevselliği açısından benzerleri arasında ilginç kılan ve oldukça nadir rastlanan önemli bir özelliği, konağın sokağa bakan tarafında duvarlarına bitişik olarak bir sıra dükkânın yer alıyor olmasıdır. Yerel hükümet tarafından konağın inşası sırasında yaptırılan bu dükkânlar, kiraya verilmek suretiyle elde edilecek gelirin konağın inşa masraflarının geri kazanılmasında kullanılması öngörülmüştür. Nitekim 1865 yılına ait bir arşiv kaydında, "*hükümet konağının tahtında*" 22 adet dükkânın yer aldığı, bunlardan bazılarının lokanta, terzi dükkânı, eczane, kahvehane ve arzuhalci dükkânı olarak kiralanmış olduğu anlaşılmaktadır²¹. Daha önce de belirtildiği üzere, hükümet konağının bulunduğu Ortahisar bölgesi, belli ölçüde de olsa kentin ticari alışveriş alanlarından biridir. Bu doğrultuda hükümet konağının altındaki dükkânlar ile bölgedeki ticari faaliyetlere katkı sağlayan bir yapılanma olduğunu belirtmek gerekir.

1865 yılında inşası devam etmekte olan bu yapıyı, eski vali konağından ayıran en önemli özellik, binanın yalnızca yerel hükümet dairelerinin idari bürolarına ayrılmış olması, vali ve ailesi için harem dairesinin bulunmamasıdır. İki daireden oluştuğu kayıtlarda geçen binada vali için dört çalışma odası bulunmaktadır. Hükümet konağı, diğer kamu binalarında sıkça yapıldığı gibi "münakasa" usulüyle müteahhidlere verilmeden, doğrudan devlet tarafından (*taraf-ı mirî*) inşa ettirilmiş, bu sebeple ön görülen inşaat bedeli yetersiz kalmıştır.

²⁰ B.O.A., İrade Meclis-i Vâlâ, 501/22662, 19 Şaban 1280 / 29 Ocak 1864.

²¹ B.O.A., İrade Meclis-i Vâlâ, 541/24308, 04 Cemzîyelahir 1282 / 25 Ekim 1865.

1864 yılının Ekim ayında binanın eksiklerinin tamamlanması için 170.000 kuruşluk ek bir ödenek sağlanmış, ayrıca bu ödenekle bitişikteki hapis haneye yeni bir koğuşun inşa edilmesine izin verilmiştir²². 1867 yılında inşası tamamlandığı anlaşılan Trabzon hükümet konağı, 1895 yılında 70.000 kuruş masrafla genişletilerek kapsamlı bir tamirattan geçirilmiş²³, 1904 yılında ise, iki katlı olarak yapılmış olan binaya üçüncü bir kat ilavesi yapılarak artan daire ve memur sayısı doğrultusunda ortaya çıkan sıkışıklık giderilmek istenmiştir. İlgili arşiv kaydında görüldüğü üzere, hemen hemen bütün yerel yönetim daireleri bu yapı içinde toplanmış durumdadır. Diğer kentlerde olduğu gibi ayrı bir adliye binası Trabzon'da olmadığından nizamiye mahkemesinin personeli, şer'i mahkeme ve ticaret mahkemesi memurları da konağın içinde kendilerine ayrılan odalar da çalışmaktadır. Kısacası, 1867 yılında inşası tamamlanan Trabzon Hükümet Konağı, her hangi bir biçimde valinin şahsiyle özdeşleşmiş bir bina değildir, genişleyen Tanzimat bürokrasisine, belgelerdeki ifadeyle "*heyet-i hükümete*" hizmet eden bu binanın tüm vilayet halkına açık, sıkça uğranılan bir mekân olduğuna kuşku yoktur. Nitekim 1892 yılında, hakkında çok sayıda şikâyet olan Arnavudzade Hasan Sıtkı'nın hükümet konağına giriş çıkışını men eden Trabzon valisi, merkezi hükümet tarafından uyarılarak, "*bâb-ı hükümetin umûm için merkez-i müracaat olduğu halde teb'a-yı şahânelerinden hiçbir kimsenin duhûl ve mürâca'atına sedd olunmak mümkün olamayacağı*" kendisine bildirilmiştir²⁴.

Cumhuriyet döneminin başlarına kadar kentin yönetici merkezi olarak kullanılan hükümet konağı, 1920'li yılların sonunda yıktırılmış, yerine inşa edilen yeni binanın açılışı Cumhuriyet'in 10. yıldönümü kutlamaları sırasında gerçekleşmiştir (bkz. Resim 101). I. Ulusal Mimarlık üslubunun geç dönem uygulamalarından biri olan yapı, 19. yüzyılın ikinci yarısında inşa edilmiş olan kamu binalarında sıkça görülen bir uygulama olarak orta akstaki giriş bölümünde öne doğru çıkma yapmaktadır (Yazıcı 2008: 953-954). İki katlı, yüksek tavanlı ve geniş ahşap saçaklı olarak yapılan binanın cephelerindeki mavi cini süslemeler ve kemerli bitişler gösterişli ve dikkat çekicidir (Özen v.d. 222) (bkz. Resim 101). 1987 yılına kadar valilik binası olarak hizmet eden yapı, günümüzde Kültür ve Turizm Müdürlüğü'nün idari binası olarak kullanılmakta ve çevresinde yer alan kafe, dükkân ve diğer tarihi yapılarla birlikte kent yaşamında bir cazibe merkezi oluşturmaktadır.

²² B.O.A., Meclis-i Vâlâ Riyâseti Belgeleri, 711/27, 19 Cemziyelevvel 1282 / 10 Ekim 1864; Sadâret Mektubî Kalemi Mühimme Kalemi Belgeleri, 341/89, 25 Rebiyûlahir 1282 / 17 Eylül 1865.

²³ B.O.A., Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi, 58/31, 11 Şaban 1312 / 7 Şubat 1895.

²⁴ B.O.A., Yıldız Perakende Evrakı Mabeyn Başkîtâbeti, 24/84, 30 Cemaziyelevvel 1309 / 1 Ocak 1892.



*Resim 99: 1865 yılında İnşası Tamamlanan Trabzon Hükümet Konağı
(İstanbul Üniv., Nadir Eserler Kütüphanesi, No. 90441/0036)*



Resim 100: Trabzon Hükümet Konağı ve Çevresi (Bölükbaşı 2006: 271)

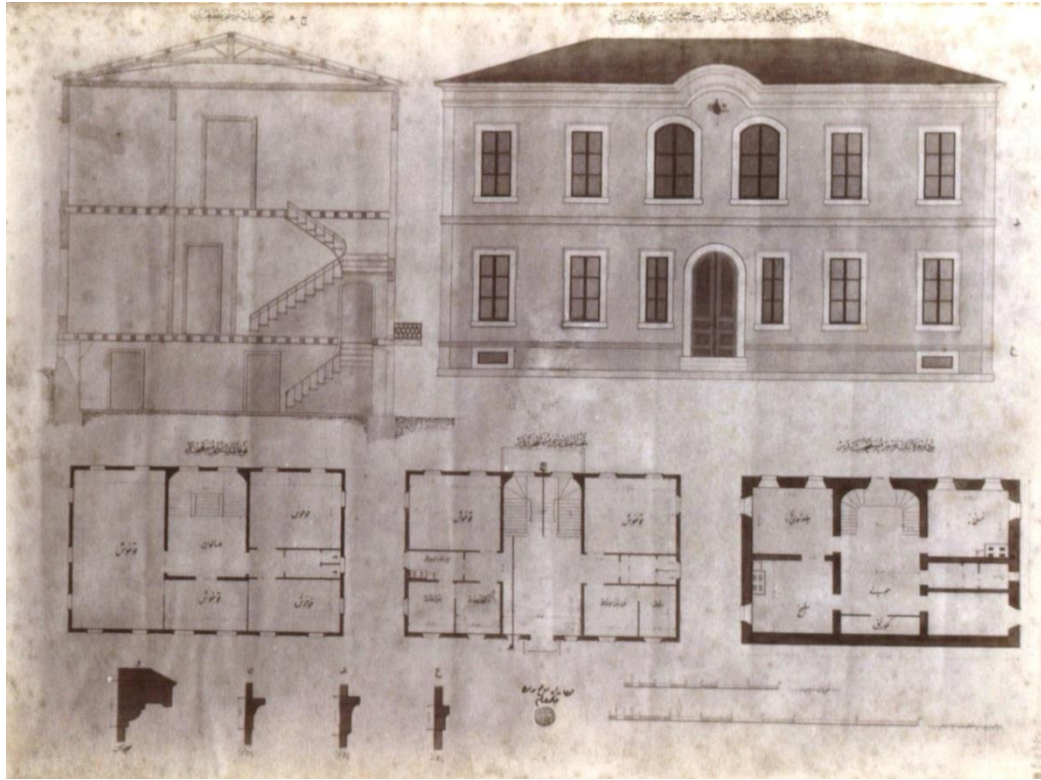


Resim 101: Trabzon Hükümet Konağı, 2014 (Yasemin Avcı Arşivi)

7.3 Trabzon Hükümet Konağı Odaklı Yeni Kamu Sitesi

Görüldüğü üzere, Trabzon kentindeki yönetici merkezin, en azından 1820 yılından itibaren, kentin tarihi çekirdeği olan Ortahisar'da hep aynı mevkiide konumlanmıştır. Daha önce belirtildiği üzere, Ortahisar bölgesi Osmanlı kimliğinin kente yansıtıldığı ilk yer olması bakımından önem taşımaktadır. Zira Osmanlı fethinden sonra kentteki ilk Müslüman yerleşimleri burada yoğunlaşmış, fethin sembolü olarak buradaki büyük kilise camiiye (Fatih Camii) çevrilmiştir. Trabzon kentinde yapılan alan çalışmasında görüldüğü üzere, 19. yüzyıl sonlarında kent eşrafına ait Avrupalı üslupta inşa edilmiş olan konak ve köşk türü yapılar da bu civarda bulunmaktadır. Hacı Rüştü Bey'e aid olan ve 1880 yılına tarihlenen konak bunlardan biridir. Dolayısıyla, Trabzon'da yönetici evi için ilk dönemlerde, Yukarıhisar'daki Komnenos Sarayı kullanılmış bile olsa, en azından 17. yüzyıl başlarından itibaren Ortahisar bölgesinin seçilmiş olması hiç de şaşırtıcı değildir. Ortahisar'da 1820 yılında inşa edilmiş olan "vali konağı" ya da "vali sarayı" olarak adlandırılan yapı, zaman içinde "hükümet konağı"na dönüşmüş, etrafına yerleşen diğer devlet binaları ile gelişmekte olan kamu sitesinin en önemli odağı olmuştur. Çalışmada incelenen diğer kentlerde olduğu gibi, vali konağından sonra, Trabzon'un yönetici merkezini oluşturan mimari öğelerden ilki, hiç şüphesiz hapisanedir. Bir ceza infaz yeri olarak valinin yaptırım gücünü temsil edip pekiştiren hapisanenin, hükümet konağının adeta ayrılmaz bir parçası olarak uzun yıllar aynı mevkiyi korumuş olduğunu vurgulamak gerekir.

1881 yılına gelindiğinde oldukça harap bir duruma gelmiş olan Trabzon hapishanesi, iki yüz mahkûm mevcuduyla ihtiyacı karşılamaktan çok uzaktır. Keza çarşı duvarına ve meskenlere bitişik olan bu eski yapının dönemin yeni ceza infaz standartları için uygun olmadığı da açıktır²⁵. Dönemin standartlarına uygun yeni bir hapishanenin inşası için yapılan keşifte 2 yük 75.000 kuruş gibi oldukça büyük bir meblağın gerektiği tespit edilmiştir. Aşağıdaki plan doğrultusunda inşası iki yıl içinde tamamlanan hapishanenin fotoğrafı da alınarak İstanbul'a gönderilmiştir (bkz. Plan 10, Resim 102)²⁶. Kesme taş duvarlı ve geniş bir avlu içinde konumlanan yapı, iki kat ve iki bölümden oluşmaktadır. Hapishanenin inşası sırasında hükümet konağının avlusuna alt katı şadırvan, abdest alma yeri, üst katı mescid olarak kullanılan bir yapı daha ilave edilmiş²⁷, böylece hükümet konağı odaklı yeni yönetici merkezin kamusal yaşamdaki ağırlığın daha da artırılmıştır. 1897 yılında ise, o döneme kadar hükümet konağında saklanmakta olan yerel yönetime ait her türlü arşiv kaydının muhafazası için bir evrak mahzeni yapılmasına karar verilmiştir²⁸.



Plan 10: Trabzon Hapishanesi
(İstanbul Üniv., Nadir Eserler Kütüphanesi, No. 90441/0033)

²⁵ "...hapishane denilen dairenin kâidesi vechile mahbes olmaya layık bir mahâl olmadığından başka çarşının duvarına ahâli hanelerine muttasıl ve mulâsık ve bir tarafı dahi tarik bulunmasıyla da her-bâr envâ-yı su'ûbât ve müşkilâta tesâdüf olduğu derkârdır..." B.O.A., Şûrâ-yı Devlet Belgeleri, 1834/22, 2 Safer 1299 / 24 Aralık 1881).

²⁶ B.O.A. Bâb-ı Âlî Evrak Odası, 1061/79503, 04 Şaban 1315 / 29 Aralık 1897.

²⁷ B.O.A., Dahiliye Mektubi Kalemi, 2839/79, 21 Cemaziyelevvel 1327 / 10 Haziran 1909.

²⁸ B.O.A. Bâb-ı Âlî Evrak Odası, 892/66847, 03 Şaban 1314 / 7 Ocak 1897.



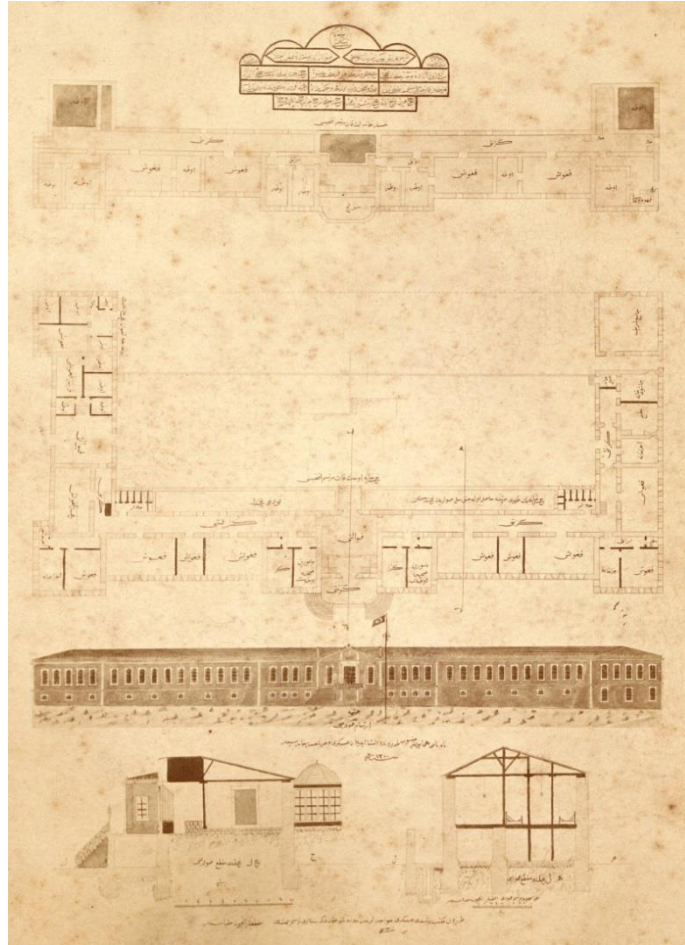
Resim 102: Trabzon Hapishanesi
(İstanbul Üniv., Nadir Eserler Kütüphanesi, No. 90441/0021)

Trabzon'da Ortahisar'da oluşan yeni kamu sitesi dışında, Tanzimat dönemi yapılarının bir araya geldiği iki ayrı alan daha vardır. Bunlardan ilki kentin eski meydanlarından biri olan Kavak/Kabak Meydanı, diğeri ise Kâfir/Gâvur Meydanı olarak bilinen alandır. Burada devlet tarafından yaptırılan ilk yapı 1868 yılında inşasına karar verilen Gureba Hastahanesi'dir (bkz. Resim 103, Plan 11). Kentteki yoksul ve kimsesizlerin bakım ve tedavisinin sağlamanın “*şân-ı âlî*” nin bir gereği olduğuna dikkat çekilerek, inşasına başlanan gureba hastanesi “U” planlı olarak tasarlanmıştır (bkz. Plan 11). Konumlandığı arazinin eğiminden dolayı, kuzey cephe bodrum katıyla birlikte iki kat, güney cephe ise tek katlıdır. Binaya giriş kuzey cephenin ortasında yer alan taç kapıdan yapılmaktadır (Özen v.d. 1910: 204). Kavak Meydanı'nda boy gösteren diğeri bir kamu yapısı, 1887 yılında büyük bir kalabalığın katılımıyla açılışı yapılan Mekteb-i İdadi'dir²⁹. 1309 (1891-1892) tarihli Trabzon Vilayeti Salnamesi'nde bu yapıdan “*meydanın en münâsib bir mevki'inde latif ve dil-nîşîn bir bab kâgir mekteb-i idadi dahi bina edilmiştir ki bu ebniye-i âliyenin revnak ve letâfeti zaten Trabzon'un en latif ve havadar bir mahalli olan o mevki'-i dilgüşânın şerefini pek ziyâde arttırmıştır.*” diye bahsedilmektedir (TVS 1309: 188). Gerçekten de aşağıdaki resimde görüldüğü üzere, mimari özellikleri açısından döneme ait kamu yapıları içinde bu bina oldukça dikkat çekicidir (bkz. Resim 104).

²⁹ B.O.A., Yıldız Perakende Evrakı Umum Vilayetler Tahrirâtı, 10/56, 16 Safer 1305 / 3 Kasım 1887.



Resim 103: Trabzon Gureba Hastahanesi
(İstanbul Üniv., Nadir Eserler Kütüphanesi, No. 90441/0004)



Plan 11: Trabzon Gureba Hastahanesi
(B.O.A. Fotoğraflar, No. 1327)



Resim 104: Trabzon Mekteb-i İdadi (1910) (Bölükbaşı 2006: 319)

Trabzon'da Tanzimat reformları ve bu reformların getirdiği bürokratik örgütlenme doğrultusunda inşa edilen kamu binalarının bir araya geldiği bir başka alan ise Kâfir/Gâvur Meydanı (ya da Meydan-ı Şarki) adıyla bilinen bölgedir. 19. yüzyıl sonlarına gelindiğinde bu alanda, belediye binası, telgrafhane gibi doğrudan Osmanlı siyasi iktidarını ve yerel yönetimini temsil eden binalar yanında Duyun-ı Umûmiye Dairesi, Yunan Konsolosluğu gibi yapılar, çok sayıda Avrupa'dan ithal edilmiş ticari mamuller satan dükkân ve mağazalar hatta kentin ilk otelleri yer almaktadır. Bu alanı önemli kılan bir başka husus ise, 19. yüzyıl sonlarında dönemin resmi kutlamalarına mekân olmasıdır. Hükümet konağı odaklı olarak başlayan vilayet erkânı, eşraf ve ulemanın katılımıyla gerçekleşen resmi törenlerin¹ bir ayağı da bu meydanda yapılmakta, padişahın doğum günü ve cülûs yıldönümü kutlamalarında meydana yer alan kamu binaları süslenerek, çoğunlukla belediye binası önünde törenler gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında Tanzimat'ın kentsel mekân üretme yöntemlerinden biri olarak ortaya çıkan ve "millet bahçesi" tabir edilen parkın da burada yer alıyor olması önemlidir. Trabzon Hükümet Konağı'nın inşası sırasında valilik görevini yapmakta olan Esad

¹ Örneğin 1906 yılında yapılan cülûs yıldönümü kutlamaları hakkında G. Selcik (2002: 55-56), dönemin etkin yerel gazetelerinden biri olan Trabzon Gazetesi'ne dayanarak şunları aktarmaktadır: "Cülûs yıldönümü için resmi tören yapmak amacıyla vilayet erkânı, ümera-yı askeriye, eşraf ve ulema resmi elbiselerini giymiş halde hükümet havalisinde toplanmıştır. Trabzon Valisi Reşad Bey'in açılış konuşmasından sonra İskender Paşa Medresesi Müderrisi Mehmed Tevfik Efendi tarafından da münasip dualar okunmuştur. Duadan sonra binlerce ahali üç defa 'Padişahım çok yaşa' diyerek duaya icabet etmişlerdir. ...Resmi tebrik devam ettiği sırada hükümet civarında Asakir-i Şahâne Mızıkası devamlı surette çalarak halkı coşturmaktaydı."

Muhlis Paşa tarafından 1871 yılında yaptırılan bu park, Osmanlı taşrasındaki belediye bahçelerinin ilk örneklerindendir. Aşağıda resimde görüldüğü üzere, meydanın orta yerinde bulunan bu alan, düz ve geniş ve düzgün bir caddenin ikiye ayırdığı çevresi parmaklıklar içine alınmış karşılıklı iki park şeklinde düzenlenmiştir. Nitekim 1309 tarihli (1891-1892) Trabzon Vilayeti Salnamesi'nde, millet bahçesinden övgüyle bahsedilmekte, bu alanın “*teferrüç ve teneffüs için tahsis ve tehiyye edilmiş olmasına mebni mevsim-i sayfada orası bir teferrüçgâha ferahfezâ olmak hizmetini ifâ etmekte*” olduğu vurgulanmaktadır. Bu ifadeler, millet bahçesinin Trabzon halkı için önemli bir buluşma alanı olduğunu ifade etmektedir. Keza 1911 tarihli bir belgede ise, kentin ortasında dört tarafı işlek caddelerle çevrili olan millet bahçesinin, halkın ve özellikle tatil günlerinde okul öğrencilerinin “*yegâne teneffüsgâhi*” olduğu belirtilmektedir (bkz. Resim 107-108). Bu sebeple, Avrupa parklarına benzer bir tarzda düzenlendiği günden itibaren bu alanda alkollü içki satışı yasaklanmıştır. Öte yandan 1910 yılında vilayet meclisi tarafından özel işletmecilere kiralanın millet bahçesinde bira ve şampanya satışına izin verilmesi üzerine, çok sayıda tüccar ve eşraf tarafından bir “*arz-ı mahzar*” hazırlanmış, böyle bir alanda içki satılmasının ahlaken ve kanunen doğru olmadığı ifade edilerek kararın bozulması için yerel yönetim Sadarete şikâyet edilmiştir². Meselenin nasıl halledildiğine dair herhangi bir arşiv kaydına rastlanmamış da olsa bu dilekçenin yüze yakın kişi tarafından mühürlenmiş olması, kent halkının millet bahçesine verdiği önemi göstermesi bakımından son derece dikkat çekicidir. Millet bahçesinin, kent yaşamında bir cazibe merkezi olarak önemini zaman içinde daha da arttırdığı anlaşılmaktadır. Keza 1910 yılında millet bahçesinin bitişiğinde yer alan Rûsumat İdare'sine ait transit ambarın, ticari mal taşımacılığı yapan at ve develerin geliş gidişi yüzünden, bahçenin “*letâfeti ihlâl*” etmesi sebebiyle kaldırılmasına ve arsasının belediyeye terk edilmesine karar verilmiştir³. Kentin ilk sineması, yine millet bahçesinde I. Dünya Savaşı yıllarında yer almıştır (Çapa-Çiçek 2004: 19).

Görüldüğü üzere 19. yüzyıl sonlarına gelindiğinde, hükümet konağı odaklı kamu sitesi, Gâvur Meydanı, kentin tarihi merkezi olan çarşı ve elbette liman kentsel mekânın en önemli odakları halindedir. Nitekim yerel hükümet, bu odaklar arasında düzenli yol bağlantıları oluşturmak maksatlı girişimlerde bulunmuştur. Hükümet konağı inşa edilir edilmez, dönemin valisi Emin Muhlis Paşa, 1872 yılında kentin içinden geçen ve batıya doğru uzanan bir yaptırmış, yolun geçtiği yerdeki ve hükümet konağı çevresindeki kale duvarlarını ve kale kapılarını yıktırılmıştır. Böylece doğuda Tabakhaneye, batıda Kavak Meydanı'na giden bir yol açılmıştır (Bal 2004: 231). Hükümet konağını Gâvur Meydanı'na bağlayan yol düzeni

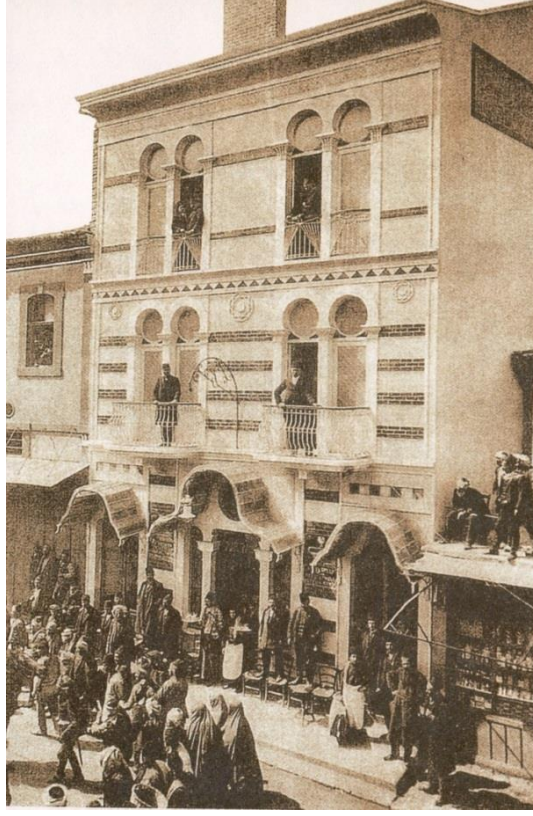
² B.O.A., Dahiliye İdarî Kısım Belgeleri, 70-1/12, 10 Rebiyülahir 1329 / 10 Nisan 1911.

³ B.O.A., Muhaberât-ı Umumiye İdaresi Belgeleri, 74-1/36, 04 Rebiyülevvel 1328 / 16 Mart 1910.

içindeki en işlek cadde ise Uzun Sokak'tır (bkz. Harita 66). Uzun Sokak, tıpkı günümüzde de olduğu gibi, 20. yüzyıl başlarında da kentin en önemli caddelerinden biridir. Caddenin her iki yanı çeşitli ticarethaneler, dernek ve okullarla çevrilidir. Bunun yanında Osmanlı Ticaret Kulübü, Fırka Komutanı'nın konağı, Asâkir-i Şahâne Karakolu, Divân-ı Umûmiye-i Osmaniye Nezareti Dairesi gibi yapılar da burada yer almakta, bu sokağın sonunda ise II. Meşrutiyet döneminde kent yaşamında ağırlıklı bir yer tutan Gâvur Meydanı'na ulaşılmaktadır (Çapa-Çiçek 2004: 15-16). Meydanın önceki dönemde baskın gözükten ticari ve idari karakteri, II. Meşrutiyet döneminde belirgin bir politik değer de kazanmıştır. Öyle ki bu dönemde meydanın artık yeni rejiminin ideallerine uygun olarak "Hürriyet Meydanı" adıyla anılmakta olduğunu belirtmek gerekir (bkz. Resim 105). II. Meşrutiyet'in ilanı ile yapılan kutlamaların gerçekleştiği alanlardan biri de burasıdır. Keza 1911 yılında Trabzon'u ziyaret eden dönemin önde gelen politik liderlerinden Tanin Gazetesi yazarı Ahmed Şerif, İttihad ve Terakki Partisi'nin meşhur Maliye Nazırı Cavid Bey ile İttihad ve Terakki Cemiyeti'nin hatibi ve propagandacısı Naci Bey bu alanda karşılaşmış, Cavid Bey'in verdiği nutuk binlerce kişi tarafından dinlenmiştir (Bal 2004: 55). Hürriyet Meydanı, politik değerini Cumhuriyet döneminde de muhafaza etmiştir. 1924 yılında kenti ziyaret eden Atatürk, bu meydanda binlerce kişi tarafından karşılanmıştır (bkz. Resim 110-111).



Resim 105: Trabzon Hürriyet Meydanı (Bölükbaşı 2006: 118)



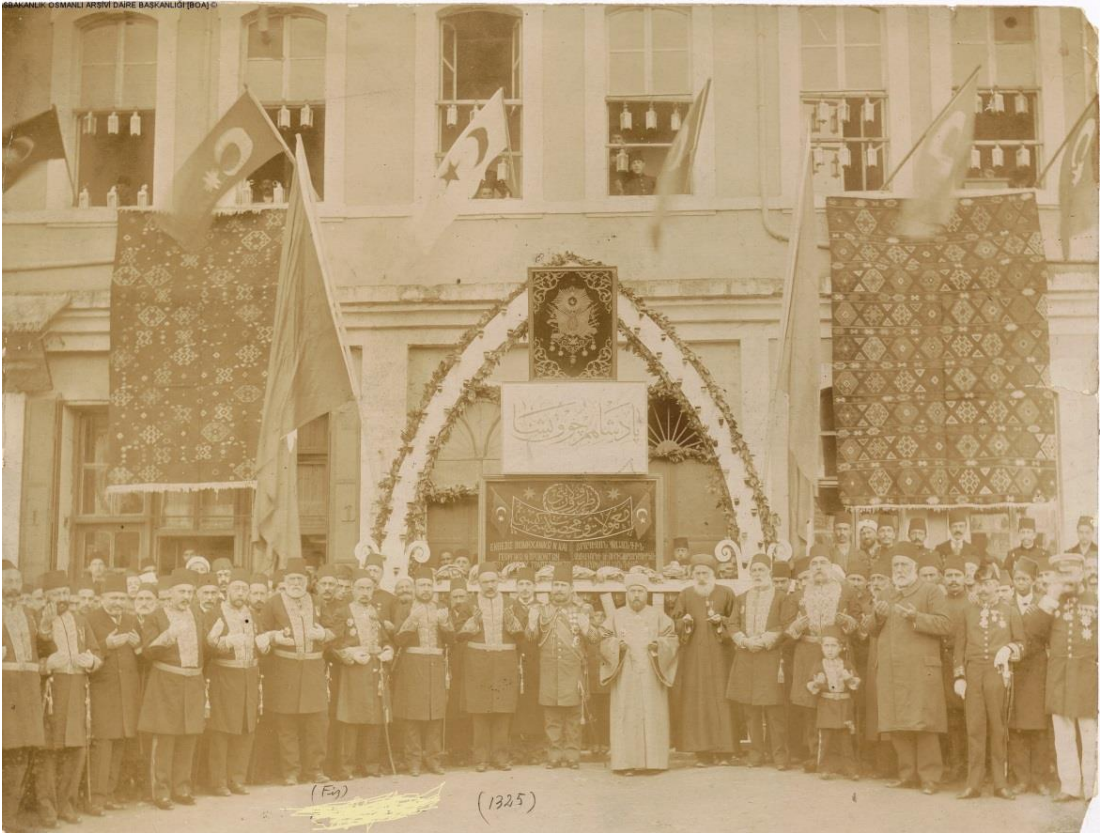
Resim 106: Trabzon Gâvur Meydanı'ndaki Cihan Oteli (Bölükbaşı 2006: 198)



Resim 107: Trabzon Millet Bahçesi
(İstanbul Üniv., Nadir Eserler Kütüphanesi, No. 90441/0045)



Resim 108: Trabzon Millet Bahçesi (Bölükbaşı 2004: 136)



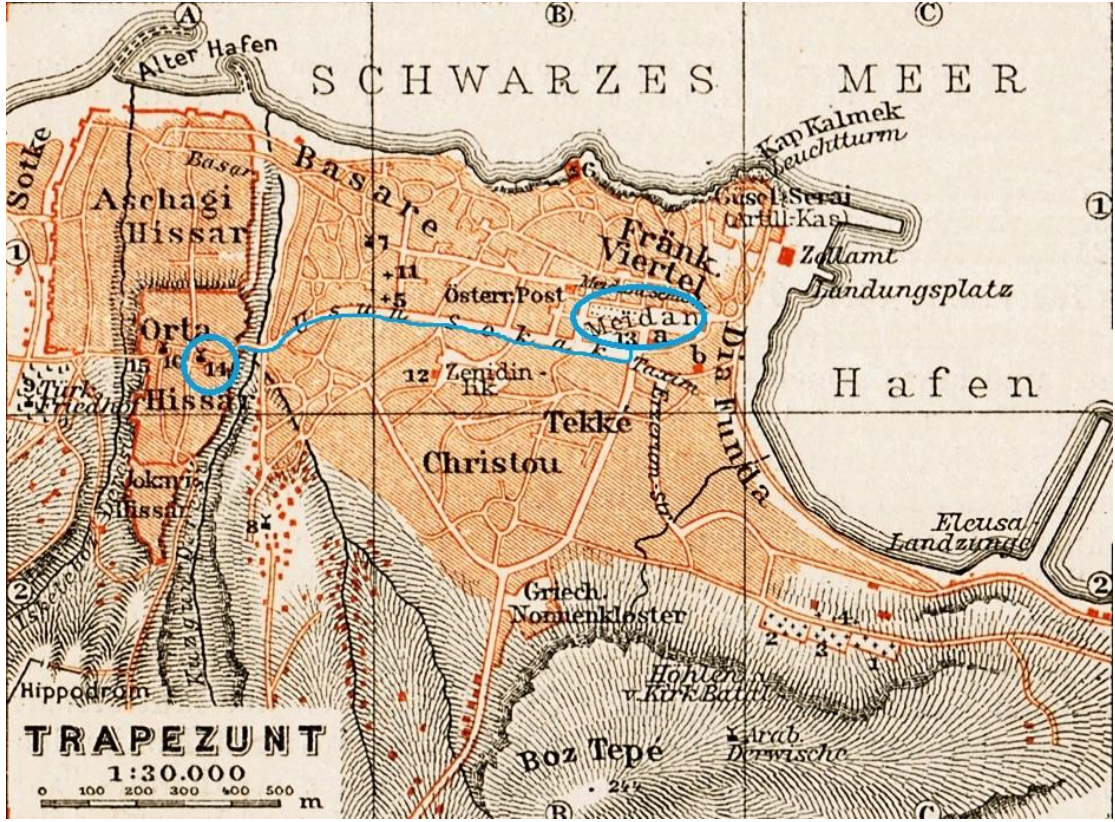
Resim 109: Trabzon Belediye Binası Önünde Ziraat ve Sanayi Sergisi'nin Açılış Töreni (1904)
(B.O.A. Fotoğraflar, No. 1864)



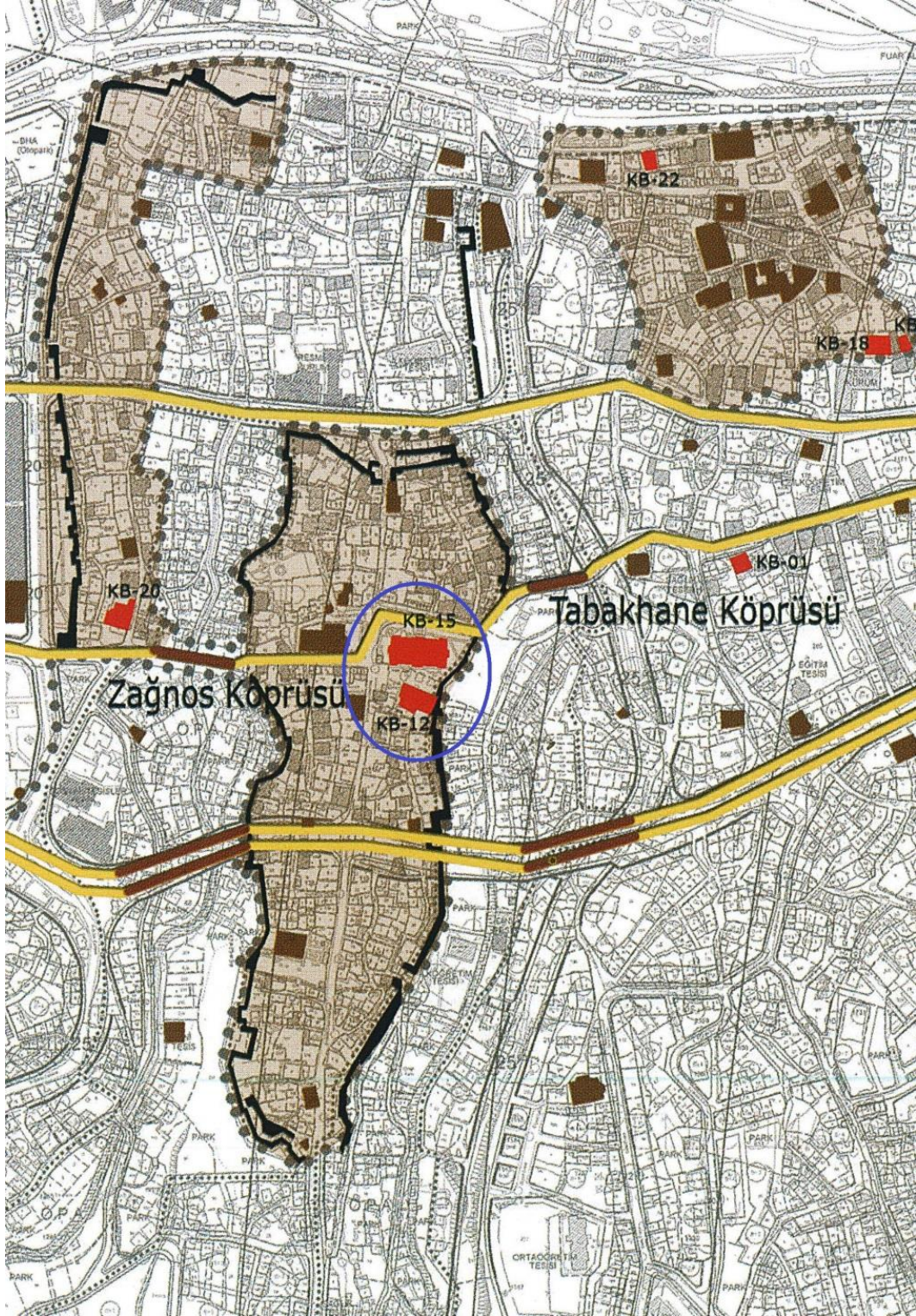
Resim 110: Trabzon Belediye Binası Önünde Bayram Kutlaması (1927) (Bölükbaşı 2006: 154)



Resim 111: Atatürk'ün Trabzon Hürriyet Meydanı'nda Karşılması, 1924 (Bölükbaşı 2006: 588)



Harita 66: Trabzon Hükümet Meydanı ile Hürriyet Meydanı'nı bağlayan Uzun Sokak, 1911 (Yasemin Avcı Arşivi)



Harita 67. Günümüz Trabzon Haritasında Hükümet Konağı Odaklı Kamu Merkezi
(Özen v.d. 2010: 199)

SONUÇ

Tarihin her döneminde, siyasi iktidarın toplum nezdinde gücünü pekiştirmek için mekânı araç olarak kullandığı, bu sebeple kentlerin mekânsal kurgusunu belirleyecek dolaylı ya da dolaysız politikalar geliştirdiği bilinmektedir. Zira yaptırımcı gücün bölgesel merkezi olan kentler aynı zamanda siyasi erkin sembolik yankılarını da içinde barındırmaktadır. Bu sebeple, kentleri çağlar boyunca iktidarın ideolojisini geniş bir çevreye taşıyan ve merkezdeki kültürel-sosyal dönüşümleri bu çevreye aktaran önemli kanallar olarak nitelemek mümkündür. Osmanlı coğrafyasında tüm tarihsel dönemler boyunca geçerli olduğu görülen bu husus, Tanzimat dönemine gelindiğinde çok daha çarpıcı bir boyut kazanmıştır. Zira Osmanlı tarihinde kritik bir siyasal eşik olarak kabul edilen Tanzimat dönemi, devleti yeni örgütsel araçlarla yeniden merkezileştirmek için atılmış adımların karakterize ettiği bir devirdir. Buna paralel olarak, hukuk, vergi sistemi, eğitim gibi pek çok alanda başlatılan yeni uygulamalarla devlet ülkenin her yerinde temsil edilir olmak, böylelikle en ücra bölgeleri bile ulaşılabilir, denetlenebilir ve daha önemlisi tasarlanabilir kılmak istemiştir. Dolayısıyla bu dönemde yapılan her yeni reform büyük ölçüde merkezi otoriteyi güçlendirmeye yöneliktir. Tanzimat döneminde kent mekânını düzenlemek yolunda ortaya çıkan gayretleri de aynı idari strateji bağlamında değerlendirmek mümkündür. Tanzimat döneminde modernleşme meselesi devletin devamını sağlayacak bir strateji olarak benimsenmiş, daha ötesi kent mekânları modernleşmenin somut “göstergesi” olarak algılanmıştır. Bunun yanında, Osmanlı devletinin Avrupa karşısındaki imaj probleminin de kent mekânını düzenleme çabalarında önemli bir rol oynadığını belirtmek gerekir. Bu dönemde, Osmanlı yönetimi kendisinin de “*düvel-i muazzama*”nın bir üyesi olduğunu çeşitli vasıtalarla vurgulamakta, ayrıca bu iddiasını güçlendirmek için kent mekânını bir “prestij alanı” olarak görmektedir. Bu stratejik yaklaşıma uygun olarak Tanzimat döneminde kent alanını düzenlemek yolunda sayısız yasal düzenleme yapılmış, yeni kurumlar oluşturulmuş, imar denetimi ve kentsel alanın kullanımı konusunda tümüyle yeni uygulamalar geliştirilmiştir.

Tanzimatçı devlet adamları için, Batı’da olduğu gibi temiz ve bakımlı kentler yaratma arzusu önemlidir, ancak bunun yanında kentlerin idari işlevlerini güçlendirmek ve böylece merkezle olan ilişkilerde etkin çalışan bir bürokratik mekanizma oluşturma isteği de vardır. Bu anlayış, kaçınılmaz biçimde kentlerin üst irade ile ilişkisini de yeniden şekillendirmiştir. Tanzimat reformlarıyla değişen taşra yönetimi, yeniden örgütlenen eğitim sistemi, yeni haberleşme ve ulaşım vasıtalarının ortaya çıkması, iç güvenliğin yeniden organize edilmesi ve önceki dönemde devletin işlevleri dışında kalan pek çok kamusal hizmet alanını doğrudan

kendi bünyesine alması, kentsel mekân üzerinde sonuç yaratan etkili değişimlerdir. Bu süreç içinde Osmanlı kentlerinin mekânsal yapısında şimdiye kadar hiç görünmeyen yeni mimari öğeler ortaya çıkmıştır. Bu yapılar en başta hükümet konakları olmak üzere, çoğunlukla onun yanında yer alan idadi, sanayi mektebi gibi yeni okullar, adliye binası, jandarma dairesi, belediye binası, postane, hatta hapishane gibi yeni kamu binalarıdır. Bu yapılar genellikle hükümet konağının çevresinde bir araya gelerek “*hükümet meydanı*” adıyla anılan yeni bir “*kamu sitesi*” oluşturmuştur.

Çalışmada ortaya çıkan en önemli sonuçlardan biri, hükümet konağı yapılarının ilk örneklerinin çoğunlukla 1860’lı yıllara tarihlenmesidir. Aynı yıllarda Osmanlı taşra idaresini yeniden örgütlemek yolunda önemli idari ve mali düzenlemelerin yapıldığını hatırlamak gerekir. Bu düzenlemelerde takip edilen temel prensip, idari ve mali açıdan güçlü bir merkezîyetçilik kurmak, başka bir ifadeyle merkezi iktidarı İmparatorluğun her bölgesinde yetkin kılmaktır. Bu doğrultuda, vilayetlerde İstanbul’daki bürokratik yapıya paralel idari birimler kurulmuş ve yeni makamlar oluşturulmuştur. Dolayısıyla kentlerde inşa edilen hükümet konakları en başta söz konusu idari birimleri bir araya getirme ihtiyacını karşılamaya yöneliktir. Kamu binalarının inşa ve tamiri için çoğunlukla vilayet bütçelerinde yer alan “*inşaat ve tamirat tertibi*” başlıklı ödenekten yararlanılmıştır. Söz konusu ödeneğin yetersiz kalması durumunda ise, inşa veya tamir masrafı yine vilayet bütçelerinde beklenmedik masraflar için ayrılmış olan “*zuhurât tertibi*” kaleminden karşılanmıştır. Konya örneğinde görüldüğü üzere, hükümet konaklarının inşa ve tamir masraflarını karşılamak için başvurulan bir başka yöntem ise, iane kampanyaları düzenlemek şeklindedir. Bunun yanında, Trabzon örneğinde incelendiği üzere, zaman zaman hükümet konağının inşasını finanse etmek maksadıyla, lokanta, kahvehane, terzi dükkânı gibi ticarethanelerin yapıldığı, bunların kiraya verilmesi yoluyla elde edilen gelirin inşaat masraflarını karşılamak için kullanıldığı da olmuştur.

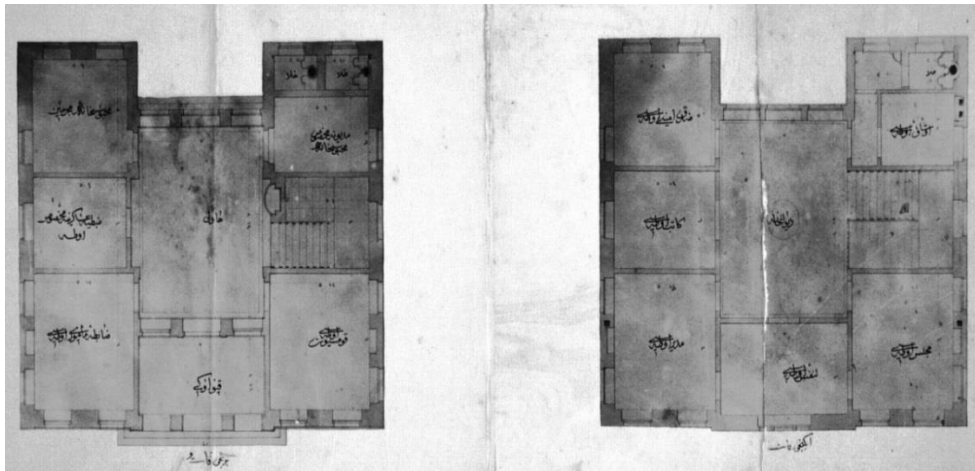
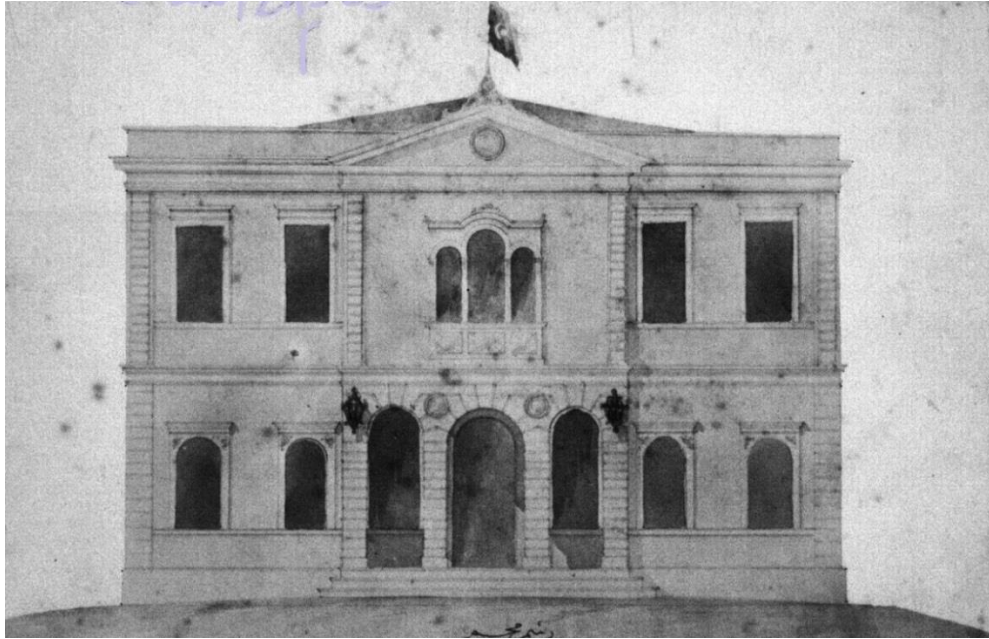
Tanzimat döneminin merkezîyetçi eğilimleri doğrultusunda, devlete ait olan bu binaların inşa ve tamiri için padişah iradesi gerekmekte, böylece merkezi yönetim vilayetlerdeki kamusal yapılaşmayı en başından denetleyerek sürece dâhil olmaktadır. Bu durum, çeşitli kentlerdeki hükümet konaklarının ve diğer kamusal yapıların benzeri mimari üsluplar içinde inşa edilmiş olmasını açıklamaktadır. Tanzimat’ın idari yapılarının pek çoğunda, cephe biçimlenmesi ve mimari dil bakımından ampir üslup ve neo-klasik anlayış hâkimdir. Antik Roma ve Yunan mimarlığına gönderme yapan ve 19. yüzyıl Avrupa mimarisinde de sıklıkla kullanılan bu üslup, temsil ettiği yalınlık, strüktürel denge ve simetri sayesinde idari binalara anıtsallık ve resmiyet kazandırdığı için tercih edilmiş olmalıdır. Tanzimat’ın kamu yapılarının çoğunlukla belirli bir mimari üslup etrafında birleşmesini sağlayan bir başka husus, bu

yapıların inşasında takip edilen bürokratik prosedürdür. Hükümet konağı ya da çevresinde yer alan kamu yapılarının inşaa veya tamirati söz konusu olduğunda yerel yönetim tarafından gönderilen keşif, plan ve gerekçe yazıları, merkezi bürolarda incelenmekte, özellikle İstanbul Şehremaneti, bu evrakı yakından takip etmektedir. Bunun yanında bina keşiflerinin, bazı durumlarda merkezden gönderilen mimar veya mühendisler tarafından da yapıldığı da olmuştur. Osmanlı okullarında yetişmiş olan bu mimarlar, dönemin mimarlık üslubunu ve eğilimlerini kamu binalarına yansıtmakta, bu sayede özellikle hükümet konaklarında birbirine benzeyen şemalar, mimari üsluplar, yapı malzemeleri kullanılmaktadır. Diğer taraftan kamu binalarındaki merkezi kontrolün özellikle ilk dönemlerde çok daha baskın olduğunu ifade etmek gerekir. Örneğın 1866 tarihli bir arşiv belgesi İzmir Eyaleti'ne bağılı kazalarda yapılacak olan hükümet konakları için merkezi yönetim tarafından belirlenerek, padişah iradesiyle onaylanmış şablon bir planın bölgeye gönderilmesiyle ilgilidir. Aşağıdaki planda görülen şematik yapı, iki katlı, simetrik kütleli, yalın pencere dizilerinin her iki kanatta bulunduğu, ön cephesi çıkıntılarla hareketlendirilmiş kâgir bir yapıdır.

Yapının iç yerleşim planı (özellikle büyük bir avlunun çevresine dizilmiş odaların yer aldığı birinci kat) incelendiğinde, geleneksel Osmanlı konaklarında görülen plan kurgusuna uygun düştüğü görülür. Yapının birinci katı, hapisaneye ve zaptiye memurlarına ayrılırken, ikinci katında kaza müdürü odası, kâtip odası, divânthane, sandık emini odası olmak üzere yerel yönetim büroları bulunmaktadır. Burada dikkat çekici bir husus, daha ilk hükümet konaklarının inşaa edildiği yıllardan itibaren, hapisane yapısının binanın ayrılmaz bir ögesi olarak kabul edilmiş olmasıdır. Nitekim incelenen bütün kentlerde önce vali konağının içinde, daha sonra hükümet konağının hemen yanında daima bir hapisane birimi yer almaktadır. Bir ceza infaz yeri olarak valinin yaptırım gücünü temsil edip pekiştiren hapisane için böyle bir yer seçiminin söz konusu olması şaşırtıcı değildir. Hükümet konağı odaklı kamu sitesinin klişeleşmiş mimari öğelerinden bir başkası ise posta ve telgraf dairesidir. Bu yapı ise, merkezi hükümetin taşra yönetimi üzerindeki yaptırım gücüne hizmet etmekte, merkezi hükümet telgraf aracılığıyla vilayette ortaya çıkan her türlü gelişmeden anında haberdar olmaktadır.

Aşağıdaki planda görülen yapı oldukça küçük boyutlu bir hükümet konağıdır, yine de o yıllarda kazalarda görev yapan memurlar ve idari organlar için yeterli olacağı düşünülmüş olmalıdır. Öte yandan, çalışmada açıklandığı üzere 1867 yılından itibaren gerçekleştirilen reformlarla birlikte taşra bürokrasisi giderek genişlemiş, taşrada görev yapan memurların sayısı belirgin bir biçimde artmıştır. Bunun yanında aşamalı olarak katılımcı yönetime geçişin başlamasıyla birlikte, bunun gerektirdiği çeşitli komisyonlar ve meclisler oluşturulmuş, halktan gelen temsilcilerin de bulunduğu bu istişare organlarının genellikle düzenli aralıklarla

gerçekleşen toplantıları için çalışma ofislerine ihtiyaç duyulmuştur. Bu örgütsel yapı beraberinde çok daha büyük boyutlu hükümet konaklarının inşa edilmesini sağlamıştır. Örneğin, Ankara, Konya, Edirne ve Trabzon hükümet konakları 30-40 odalı yapılardır, buna karşın çok daha büyük bir bina olan İzmir'deki hükümet konağı 80 odalıdır. Aşağıdaki planda şematize edilmiş olan uygulamanın siyasi iktidar tarafından kabul edilmiş bir kalıbın varlığına işaret ettiği açıktır. Nitekim çalışmada görüldüğü üzere, hemen hemen bütün örneklem alanı olan kentlerdeki yapılar, en azından genel hatlarıyla bu yapıyla büyük bir benzerlik içindedir. Dolayısıyla Tanzimat döneminde devlet mekanizmasında uygulanmak istenen "standartlaştırma" prensibinin bu yapıların planında ve mimari üslubunda da söz konusu olduğu rahatlıkla söylenebilir.



*Plan 12: Örnek Hükümet Konağı Planı, 1866
B.O.A., İrade Meclis-i Vâlâ, 546/24533, 13 Şaban 1282 / 1 Ocak 1866.*

Tanzimat öncesi dönemde *paşa kapısı*, *vali sarayı* ya da *vali konağı* gibi adlarla anılan yapılardan tümüyle farklı olarak yerel yöneticinin şahsiyle özdeşleşmeyen hükümet konağı, arşiv belgelerinin diliyle “*heyet-i hükümete*” mekân olmuştur. Başka bir deyişle, kentlerde ortaya çıkan hükümet konağı odaklı yeni kamu sitesi, memurlukların kişisellikten çıktığını, himaye ve intisap sisteminden profesyonelliğe ve bürokratlığa geçişin gerçekleştiğini gösteren somut kanıtlar olarak kabul edilmelidir. Elbette bu gelişme birden biri oluşmuş değildir. Öncelikle klasik sistemde olduğu gibi, kente atanan yöneticilerin kendi adlarına kentte bir konak kiralayarak burada yerleşmeleri ve aynı zamanda yönetim görevlerini burada yürütmeleri usulünden vazgeçilmiş, çoğunlukla yerel kaynaklar kullanılarak yeni yapılar inşa edilmiştir. Hükümet konaklarının inşasıyla birlikte, şahsileşmiş yerel iktidar olgusu ortadan kalkmış, bunun yanında mesken ve iş yeri ayrımı da yerleşmeye başlamıştır. Böylece devlet, eyaletlerde çeşitli kanalları kullanarak yerel iktidarı ele geçirmiş paşalarla ve adeta padişah saraylarının birer küçük modeli gibi yapılanmış paşa kapılarıyla değil, merkez tarafından atanmış bürokrat kimliği ağır basan yöneticilerle ve devlete ait dairelerin bir araya geldiği hükümet konaklarıyla temsil edilir olmuştur. Eğitim, sağlık, belediye, iletişim, askerlik ve hukuk alanındaki işler burada yürütüldüğünden, kent halkı ya da herhangi bir sebeple kenti ziyaret edenler sık sık buraya uğramak zorunda kalmakta, böylece yeni kamu sitesi gündelik yaşamın önemli bir merkezi olarak gözükmemektedir. Nitekim Trabzon örneğinde tartışıldığı üzere, hiç kimse valinin isteği ile bile olsa buraya gelmekten men edilememektedir.

Tanzimat döneminde hükümet konağı odaklı yeni kamu sitesinin lokasyonu söz konusu olduğunda, örneklem kentlerin ortak bir özellik gösterdiği söylenebilir. Yeni kamu sitesi, ya da Tanzimat’ın yeni yönetici merkezi, çoğunlukla çarşı odaklı eski kent merkezine oldukça yakın bir alanda, hatta bazen Konya örneğindeki gibi tam da çarşı merkezi içinde konumlanmıştır. Bu lokasyonu belirleyen temel husus, elbette çarşının gündelik yaşam için oluşturduğu çekim gücünden faydalanma, kent halkı için kolay ulaşılır olma isteğidir. Öte yandan, bu alanın çarşıyla olan yakınlığına rağmen kendi başına, idari, siyasi hatta seküler karakterli bir başka kent merkezi oluşturmuş olduğunu da vurgulamak gerekir. Bu doğrultuda, Tanzimatçılar tarafından kentsel ulaşım aksları ve sistemi yeniden düzenlenirken kamu sitesinin lokasyonu daima hesaba katılmış, bu alan kentin ulaşım araçlarının güzergâhını belirleyen bir odak olarak kabul edilmiştir. Özellikle İzmir örneğinde görüldüğü üzere, dönemin modern ulaşım aracı olan tramvayın güzergâhları bu merkeze göre tayin edilmiştir. Ya da Konya örneğinin ortaya koyduğu gibi, yeni ulaşım vasıtalarına yönelik projeler geliştirilirken hükümet konağının bulunduğu alan önemli bir merkez olarak göz önünde tutulmuştur. Kent halkının hükümet konağı ve etrafındaki yapılarla oluşan yeni kamu sitesinin kentsel yerleşim alanı içinde önemli bir odak olacağına farkında olması son derece dikkat çekicidir. Bu sebeple,

mesela Ankara örneğinde görüldüğü üzere, hükümet konağının inşa edileceği mevkiinin saptanmasında yazdıkları dilekçelerle sürece dâhil olmuşlar, merkezi hükümete yaptıkları kamu baskısıyla kararı etkilemeye çalışmışlardır. Öte yandan Osmanlı devletine payitahtlık yapmış Bursa ve Edirne'deki ise, yönetici merkez adeta kemikleşmiş bir lokasyona sahip olduğundan, inşa edilecek hükümet konağının nerede yer alacağı konusu her hangi bir tereddüte ya da tartışmaya yol açmamış, yönetici merkezin konumu söz konusu olduğunda yüzyıllardır devam eden gelenek korunmuştur.

Hükümet meydanlarının zaman içinde daha da gelişmesine paralel olarak söz konusu meydana modern anlamda bir kamusal alan, bir kent merkezi olma özelliğini pekiştirecek başka adımlar da atılmıştır. Bu adımlardan biri, hükümet meydanına oldukça yakın bir mevkide planlı yeşil alanların, parkların oluşturulmasıdır. Bu dönemde kent mekânını etkileyen her yeni uygulamada İstanbul'un model olduğu bilinmektedir, aynı kural bu hususta da geçerlidir. 1869 tarihinde yapımı tamamlanan Taksim Bahçesini, Tepebaşı Bahçesi izlemiş, kısa bir süre içinde İstanbul'un pek çok bölgesinde "*millet bahçesi*", "*memleket bahçesi*" ya da "*belediye bahçesi*" adıyla anılan yeşil alanlar ortaya çıkmıştır. İlk örneklerini İstanbul'da gördüğümüz millet bahçelerini, aynı adlarla 1880'li yıllardan itibaren pek çok taşra kentinde de bulmak mümkündür. Bu ise, Osmanlı şehirciliğinde Batılı kent formlarına uygun, daha önce görülmemeyen bir anlayışın daha ortaya çıktığını ve yaygın bir biçimde uygulandığını göstermektedir. Örneklem alanı olan kentlerde görüldüğü üzere, millet bahçeleri, çoğunlukla kentin tek ana caddesinin üzerinde ve çoğunlukla hükümet konağı odaklı kamu sitesinin yakınında yer almıştır. Dönemin yeni kent mekânlarından olan "*millet bahçeleri*", sadece kent halkının gezip dinleneceği, açık havadan yararlanabileceği bir yer değil, içinde tiyatro ve belediye gazinosu, hatta sinemanın yer aldığı, mitinglerin düzenlendiği, askeri bandonun gösteriler yaptığı kent yaşamında önemli bir cazibe noktasıdır.

Çalışmanın tartışıldığı üzere, hükümet konakları, basitçe "kamu binalarının ortaya çıkışı" olarak tanımlanabilecek bir gelişme olarak ele alınmamalıdır. Bu olgu yeterince irdelendiğinde, söz konusu süreç, modernite ve dönüşüm gibi bu döneme has tartışmaları gündeme getiren bir zemin oluşturmaktadır. Tanzimatın kentsel mekânda yarattığı sonuçlardan biri olan hükümet konakları, aynı zamanda çevresindeki diğer yapılarla birlikte yenilenen devlet imajını somutlaştıran yapılar olarak değerlendirilmelidir. Bu yapılar sayesinde devlet "inşa edilmiş bir gerçekliğe" kavuşmakta, soyut ve müphem bir olgu olmakta çıkıp cisimleşmektedir. Bunun yanında, Avrupa kentlerindeki ihtişamlı kamu yapılarıyla karşılaştırılması halinde bazıları oldukça mütevazı ölçülerde olan bu yapıların hayal kırıklığı yaratması mümkündür. Keza Osmanlı kentlerini ziyaret eden seyyahların anlatılarında zaman zaman bu binalardan oldukça olumsuz izlenimlerle bahsedildiğini de

söylemek gerekir. Öte yandan, bu yapıları Osmanlı yaşam kültürüne yabancı kişilerin gözüyle ya da farklı bir kültür çevresine ait yapıları ölçüt olarak değil, orada yaşayan kentlinin nazarında ya da kırsal kesimden gelenlerin algılayışında değerlendirmek her halde çok daha doğru olacaktır. Örneğin iki yüz haneli bir köyde doğup büyümüş olan Erturan Elmas, (2010: 166) 1950'li yıllara ait olduğu sandığımız bir anısında, bu algılayışı Bursa'ya bağlı bir kasaba olan Orhangazi'deki hükümet konağı ile ilgili olarak şöyle aktarmaktadır:

“...o yıllarda Orhangazi beş bin nüfuslu küçük bir kasabaydı. Fakat daha büyük yerleşim yeri görmemiş olan biz köylü çocukları için Orhangazi, Paris anlamına geliyordu. Öyle ya orada elektrik, sinema, mağaza, kasap, çarşı, pazar vardı. İki katlı kaloriferli koskoca bir ortaokul mevcuttu. Hele bir hükümet konağı vardı ki tam üç katlıydı. Bu bina bizim gözümüzde adeta bir gökdelendi. Çünkü biz köyde tek katlı, derme çatma, ahşap binalar arasında büyümüştük”.

Halkın gözünde devletin gücünü yerel düzeyde temsil eden bu yapıların, hem merkezi iktidar hem de yerel idare tarafından daima önemsendiğini, arşiv belgelerinde de sık sık ifade edildiği gibi, “*yâr ü agyâra karşı devlet-i âliyenin şan ve şerefiyle mütenasip*” olmasına özen gösterildiğini ifade etmek gerekir. Bunun gibi sadece hükümet konaklarının değil, devlete ait binaların bulunduğu kamu sitesinin de devletin “*şeref ve hususiyeti ile mütenasip bir suret-i muntazam ve mükemmeliyette bulundurulmasına*” itina edilmeye çalışılmıştır. Bu ifadeler devletin alabildiğince genişlediği, siyasi iktidarın kamusal otoritesini temsil eden idari kurumların ve bu otoriteye aracılık eden bürokratların tüm ülkede ve toplum arasında yaygınlaştığı bir dönemde, hükümet konaklarının ve çevresindeki meydanın devletin kamusal ihtişamını sergileyen bir yapı olarak görüldüğüne işaret etmektedir.

Hiç kuşkusuz, hükümet konakları halkın zihniyetinde her yerde ve her zaman “*hazır*” bir devlet imgesinin oluşmasında oldukça etkili olmuştur. 19. yüzyıl sonlarında kentlerde, hatta kasabalarda boy gösteren hükümet konakları, Osmanlı varlığının ve gücünün en önemli simgeleri olması yanında devlet ile halkın yeni bir görünüm altında buluşması anlamına da gelmiştir. Bu binaların ortaya çıkışı, en başta merkezîyetçilik prensibiyle ve modern devletin oluşumu bağlamında devletin taşrada yeniden örgütlemesiyle ilişkili olduğu şimdiye kadar yeterince vurgulanmıştır. Bunun yanında söz konusu binaların, gündelik işlevleri dışında, imparatorluk tebaasına, padişahın siyasi ve idari iktidarını, devletin yüceliğini hatırlatan sembolik güç merkezleri işlevi gördüğünü de belirtmek gerekir. Başka bir deyişle bu yapılar siyasi iktidarın meşruiyetini sergileme, devletin kendini cisimlendirme yöntemlerinde ve kamuya hükmetme araçlarında önemli bir değişimin gerçekleştiğini somut olarak ortaya koymuştur. Bu dönemden itibaren Osmanlı padişahları saltanatlarının meşruiyetleri adına anıtsal camiler yaptırmaktan ziyade, devleti temsil eden, tümüyle sivil karakterli resmi hizmet binalarında temsil edilmişlerdir. Padişah tuğrası, devlet arması ya da sancak gibi, siyasi

iktidarın sembolik göstergeleri artık gündelik işler için gidilen devlet yapılarında sergilenmekte, halk sık sık bunlarla temasa geçmektedir. Nitekim bu meydanların Osmanlı kent yaşamında artık çok daha sık görülen, resmi kutlamaların, açılış törenlerinin, sonraki dönemde nutukların, hatta kitle gösterilerinin mekânı olduğu da dikkate alınmalıdır. Hükümet meydanlarında gerçekleştirilen resmi törenlerin, halkın nazarında Osmanlı iktidarının meşruiyetini pekiştirmeye, siyasi ve askeri gücün teşhir edilmesini sağlamaya yönelik olduğu bilinmektedir. Bunun yanında devletin varlığı ile doğrudan ilişkili olan bu alanlar, özellikle İzmir ve Konya örneklerinde görüldüğü gibi, giderek sadece halkın inisiyatifiyle düzenlenecek olan miting ve gösteriler için de seçilecek, böylece ulus devlete geçiş sürecinde modern bir kitle toplumunun ilk örnek buluşmalarının sergilendiği kamusal alanlar olacaktır.

KAYNAKÇA

I. Arşiv Belgeleri

A. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (B.O.A.) (İstanbul).

Bâb-ı Âli Evrak Odası

25/1858, 1 Zilhicce 1309/ 29 Haziran 1892
25/1858, 1 Zilhicce 1309/ 29 Haziran 1892
47/3524, 16 Muharrem 1310 / 10 Ağustos 1892;
116/8695, 15 Cemaziyülevvel 1310 / 5 Aralık 1892.
157/11716, 1 Şaban 1310 / 18 Şubat 1893
192/14346, 15 Şevval 1310 / 2 Mayıs 1893.
678/50798, 12 Rebiyülevvel 1313 / 13 Eylül 1894
509/38150, 05 Cemaziyülevvel 1312 / 4 Kasım 1894.
543/40705, 03 Recep 1312 / 31 Aralık 1894;
826/61887, 06 Rebiyülevvel 1314 / 15 Ağustos 1896.
892/66847, 03 Şaban 1314 / 7 Ocak 1897.
1001/75011, 2 Rebiyülahir 1315 / 31 Ağustos 1897.
908/68047, 12 Ramazan 1314 / 14 Şubat 1897.
1061/79503, 04 Şaban 1315 / 29 Aralık 1897.
1075/80609, 09 Ramazan 1315 / 01 Şubat 1898.
1174/87981, 21 Rebiyülevvel 1316 / 9 Ağustos 1898.
1265/94833, 28 Ramazan 1316 / 9 Şubat 1899.
1320/98930, 25 Muharrem 1317 / 5 Haziran 1899.
2008/150590, 27 Zilkade 1320 / 25 Şubat 1903
2298/172293, 04 Muharrem 1322 / 21 Mart 1904
2848/213581, 19 Rebiyülahir 1324 / 12 Haziran 1906.
2960/221962, 26 Şevval 1324 / 13 Aralık 1906.
3126/234380, 08 Recep 1325 / 17 Ağustos 1907
3642/273102, 13 Ramazan 1327 / 28 Eylül 1909.
3907/292956, 21 Cemaziyülahir 1329 / 20 Mayıs 1911.

Cevdet Askeriye

500/20904, 29 Zilkade 1261 / 29 Kasım 1845

Cevdet Belediye

64/3167, 29 Zilkade 1261 / 29 Kasım 1845.

Cevdet Dâhiliye

320/15954, 29 Muharrem 1223 / 27 Mart 1808.
160/7954, 02 Recep 1229 / 20 Haziran 1814
120/5960, 29 Zilhicce 1235 / 7 Ekim 1820
323/7, 13 Muharrem 1256 / 17 Mart 1840.
59/2912, 07 Zilhicce 1263 / 16 Kasım 1847.
249/12435, 06 Recep 1265 / 28 Mayıs 1849

Cevdet Maarif

80/3975, 11 Cemaziyülahir 1235 / 26 Mart 1820.

Cevdet Maliye

539/22155, 27 Şevval 1245 / 21 Nisan 1830.

Dâhiliye İdarî Kısım Belgeleri

70-1/12, 10 Rebiyülahir 1329 / 10 Nisan 1911.

Dâhiliye Nezareti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti Belgeleri

61/-1, 24 Recep 1339 / 3 Nisan 1921.

Dâhiliye Nezareti Mebânî-i Emîriye ve Hapishâneler Müdüriyeti Belgeleri

34/53, 26 Muharrem 1330 / 16 Ocak 1912.

Dâhiliye Nezâreti Mektubî Kalemi

1311/103, 28 Rebiyülahir 1287 / 28 Temmuz 1870.

1332/76, 24 Ramazan 1297 / 30 Ağustos 1880.

1342/11, 04 Şaban 1301 / 30 Mayıs 1884.

1412/34, 18 Recep 1304 / 12 Nisan 1887.

1475/11, 21 Rebiyülahir 1305 / 6 Ocak 1888;

1495/67, 7 Recep 1305 / 20 Mart 1888.

1643/80, 30 Zilkade 1306 / 28 Temmuz 1889

1654/83, 09 Muharrem 1307 / 05 Eylül 1890.

1821/91, 14 Şaban 1308 / 25 Mart 1891

1827/45, 30 Şaban 1308 / 10 Nisan 1891.

1982/92, 10 Muharrem 1310 / 4 Ağustos 1892

1996/102, 12 Safer 1310 / 5 Eylül 1892

2010/100, 24 Rebiyülevvel 1310 / 16 Ekim 1892.

2014/52, 03 Cemaziyülevvel 1310 / 23 Kasım 1892.

2043/89, 29 Cemaziyülahir 1310 / 18 Ocak 1893

2055/120, 9 Şaban 1310 / 26 Şubat 1893

206/17, 258 Şaban 1311/ 14 Şubat 1894.

294/5, 11 Rebiyülahir 1312 / 12 Ekim 1894.

16/34, 12 Recep 1312 / 9 Ocak 1895

58/31, 11 Şaban 1312 / 7 Şubat 1895.

348/11, 28 Şaban 1312 / 24 Şubat 1895.

74/2, 26 Şevval 1312 / 22 Nisan 1895.

2274/67, 19 Recep 1317 / 23 Kasım 1899.

2274/67, 08 Rebiyülevvel 1319 / 25 Haziran 1901

599/56, 19 recep 1320 / 22 Ekim 1902.

946/66, 07 Safer 1323 / 13 Nisan 1905

1001/9, 22 Cemaziyülahir 1323 / 24 Ağustos 1905.

1178/23, 22 Şaban 1325 / 30 Eylül 1907.

1285/11, 25 Recep 1326 / 23 Ağustos 1908.

2839/79, 21 Cemaziyülevvel 1327 / 10 Haziran 1909.

Dâhiliye Nezâreti Muhaberât-ı Umumiye İdaresi Belgeleri

2-4/29, 21 Zilkade 1317 / 4 Aralık 1909.

Dâhiliye Nezâreti Şifre Kalemi Belgeleri

517/91, 13 Nisan 1914.

Dâhiliye Nezâreti Tesrî-i Muamelât Komisyonu

14/38, 06 Cemaziyülevvel 1315 / 3 Ekim 1897.

21/25, 20 Cemaziyülevvel 1316 / 6 Ekim 1898.

Fotoğraflar

No. 1327

No. 1864

Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı
417/2, 20 Şubat 1852.

Haritalar

569, 29 Zilhicce 1278 / 27 Haziran 1862.
1300, 21 Cemaziyülahır 1321 / 14 Eylül 1903.
2138, 21 Cemaziyülahır 1321 / 14 Eylül 1903.
504, 29 Zilhicce 1341 / 12 Ağustos 1923

Hatt-ı Hümâyûn

1012/42468b, 03 Cemaziyülahır 1244 / 11 Aralık 1828.
595/29167, 08 Cemaziyel-ahir 1244 / 16 Aralık 1828.
593/29046, 19 Şaban 1244 / 24 Şubat 1829.
1001/42456A, 23 Ramazan 1244 / 29 Mart 1829
600/28347, 29 Zilkade 1244 / 2 Temmuz 1829
594/ 29136, 15 Recep 1247 / 20 Aralık 1831.
592/29033/B, 09 Şevval 1249 / 19 Şubat 1834;
601/29378, 29 Zilhicce 1251 / 16 Nisan 1836.

İrade Dâhiliye

7/313, 15 Cemâziyel-ahir 1255 / 26 Ağustos 1839.
175/9425, 14 Recep 1264 / 16 Haziran 1848.
432/28579, 20 Şevval 1275 / 23 Mayıs 1859.
511/8, 21 Rebiyülahır 1278 / 26 Ekim 1861
504, 34204, 11 Ramazan 1279 / 2 Mart 1863.
521/35498, 19 Şevval 1280 / 28 Mart 1864.
542/ 37728, 17 Cemaziyülahır 1282 / 7 Kasım 1865.
1294/101720, 03 Safer 1286 / 15 Mayıs 1869
679/47349, 5 Muharrem 1291/ 22 Şubat 1874
712/49842, 16 Zilkade 1292 / 14 Aralık 1875.
1278/100577, 12 Zilkade 1309 / 8 Haziran 1892.
1477/32, 10 Ramazan 1327 / 25 Eylül 1909

İrade Defter-i Hakani

5/1314, 09 Cemziyelahir 1314 / 25 Kasım 1896.

İrade Hariciye

292/18426, 25 Cemaziyülahır 1301 / 23 Mart 1884.

İrade Hususi

31/1312-CA093, 23 Cemâziyel-evvel 1312 / 22 Aralık 1894.

İrade Maarif

10/1322/C-2, 15/ Cemaziyülahır 1322 / 27 Ağustos 1904

İrade Meclis-i Mahsûs

8/350, 16 Rebiyülahır 1273 / 14 Aralık 1856.

İrade Meclis-i Vâla

95/1974, 16 Cemaziyülevvel 1263 / 2 Mayıs 1847.
208/6722, 28 Cemâziyelahir 1267 / 30 Nisan 1851.
443/19703, 30 Recep 1277 / 11 Şubat 1861.
501/22662, 19 Şaban 1280 / 29 Ocak 1864.
502/22709, 07 Ramazan 1280 / 15 Şubat 1864

453/20260, 10 Rebiyülevvel 1278 / 16 Nisan 1865
541/24308, 04 Cemaziyelahir 1282 / 25 Ekim 1865.
574/25758, 26 Muharrem 1284 / 30 Mayıs 1867
582/26144, 05 Şaban 1284 / 2 Aralık 1867
575/25811, 13 Safer 1284 / 05 Haziran 1868

İrade Şûrâ-yı Devlet

73/4308, 18 Cemaziyülevvel 1302 / 5 Mart 1885.
100/5996, 2 Şevval 1307 / 22 Mayıs 1890.

İrade Ticaret ve Nafia

10/1319, 29 Cemaziyülahir 1319 / 13 Ekim 1901.

Maliye Nezareti Masraf Defteri

6316, 1260 / 1844-1845.

Mebânî-i Emîriye ve Hapishâneler Müdüriyeti Belgeleri

150/6, 6 Recep 1332 / 31 Mayıs 1914
20/54, 15 Rebiyülahir 1336 / 28 Ocak 1918.
18/3, 12 Rebiyülevvel 1329 / 13 Mart 1921.

Meclis-i Vâlâ Riyâseti Belgeleri

47/44, 10 Rebiyülahir 1263 / 02 Nisan 1847.
348/59, 5 Cemaziyülevvel 1272 / 13 Ocak 1856.
355/116, 07 Cemâziyelahir 1274 / 23 Ocak 1858.
577/10, 10 Rebiyülevvel 1275 / 18 Ekim 1858.
580/77, 28 Cemaziyülevvel 1275 / 3 Ocak 1859.
594/61, 12 Recep 1279 / 4 Şubat 1860.
646/50, 20 Şevval 1279 / 10 Nisan 1863.
660/25, 13 Cemaziyülahir 1280 / 25 Kasım 1863.
664/16, 01 Şaban 1280 / 11 Ocak 1864
668/13, 17 Ramazan 1280 / 25 Şubat 1864.
711/27, 19 Cemziyelevvel 1282 / 10 Ekim 1864;
697/71, 13 Cemaziyülevvel 1281 / 14 Ekim 1864
1016/56, 01 Rebiyülahir 1282 / 24 Ağustos 1865.
719/29, 25 Şevval 1282 / 13 Mart 1866
1054/40, 16 Şevval 1284 / 10 Şubat 1868.

Muhaberât-ı Umumiye İdaresi Belgeleri

3-3/9, 23 Şevval 1327 / 7 Kasım 1909.
74-1/36, 04 Rebiyülevvel 1328 / 16 Mart 1910.

Sadaret Âmedî Kalemî Defterleri

27/6, 08 Safer 1267 / 13 Aralık 1850.

Sadâret Mektubî Kalemî Meclis-i Vâlâ

78/51, 20 Cemaziyülahir 1271 / 27 Şubat 1856.
81/55, 2 Muharrem 1273 / 2 Eylül 1856.

Sadâret Mektubî Kalemî Mühimme Kalemî Belgeleri

76/55, 25 Rebiyülahir 1263 / 12 Nisan 1847
167/9, 7 Rebiyülevvel 1276 / 4 Ekim 1857.
251/53, 07 Recep 1279 / 24 Aralık 1862;
265/22, 20 Zilhicce 1279 / 8 Haziran 1863.

341/89, 25 Rebiyülahir 1282 / 17 Eylül 1865.
17 Şaban 1280 / 27 Ocak 1864.
391/66, 18 Cemaziyülevvel 1284 / 17 Eylül 1867.
395/84, 12 Şaban 1284 / 9 Aralık 1867.
394/95, 14 Şaban 1284 / 11 Aralık 1867.
385/55, 19 Safer 1284 / 11 Haziran 1868.
459/79, 2 Cemaziyülahir 1290 / 28 Temmuz 1873

Sadâret Mektubî Kalemi Umum Vilayet Yazışmaları

309/1, 17 Recep 1274 / 3 Mart 1858.
309/1, 23 Rebiyülahir 1278 / 28 Ekim 1861

Şûrâ-yı Devlet Belgeleri

1534/23, 23 Şevval 1297 / 28 Eylül 1880.
1910/21, 28 Zilkade 1298 / 22 Ekim 1881
1834/22, 2 Safer 1299 / 24 Aralık 1881
289/23, 28 Rebiyülahir 1300 / 8 Mart 1883
1338/7, 17 Şaban 1301 / 12 Haziran 1884
1534/23, 17 Recep 1302 / 2 Mayıs 1885.
48/4592, 02 Rebiyülevvel 1303 / 9 Aralık 1885
2502/6, 22 Cemaziyülevvel 1303 / 26 Şubat 1886.
2508/2, 14 Rebiyülahir 1305 / 30 Aralık 1887.
2509/47, 14 Rebiyülahir 1305 / 30 Aralık 1887.
1332/25, 15 Şaban 1305 / 27 Nisan 1888
1339/27, 15 Şaban 1305 / 27 Nisan 1888.
716/7, 22 Şaban 1305 / 4 Mayıs 1888;
1382/16, 8 Safer 1306 / 14 Ekim 1888.
1703/35, 08 Zilkade 1307 / 26 Haziran 1890.
1709/14, 08 Zilkade 1307 / 26 Haziran 1890.
1709/14, 08 Zilkade 1307 / 26 Haziran 1890.
1713/13, 08 Zilkade 1307 / 26 Haziran 1890.
1336/20, 15 Şaban 1310/4 Mart 1893.
1341/35, 11 Safer 1311 / 24 Ağustos 1893.
2604/17, 18 Safer 1311 / 31 Ağustos 1893
1342/17, 8 Zilhicce 1311 / 12 Haziran 1894.
207/40, 25 Zilkade 1312 / 20 Mayıs 1895.
1345/2, 2 Ramazan 1314 / 4 Şubat 1897
365/30, 17 Şevval 1315 / 11 Mart 1898.
2676/20, 10 Cemâziyelevvel 1316 / 26 Eylül 1898.
2677/45, 10 Cemâziyelevvel 1316 / 26 Eylül 1898
1351/3, 20 Rebiyülevvel 1320 / 27 Haziran 1902
1352/26, 16 Recep 1321 / 8 Ekim 1903
1222/67, 10 Zilkade 1323 / 6 Ocak 1906
1214/28, 09 Safer 1326 / 13 Mart 1908.
1221/29, 09 Safer 1326 / 13 Mart 1908.
1216/44, .09 Safer 1326 / 13 Mart 1908
1219/3, 09 Safer 1326 / 13 Mart 1908
1353/17, 18 Rebiyülahir 1336 / 31 Ocak 1918.
1353/24, 18 Rebiyülahir 1336 / 31 Ocak 1918

Umûr-ı Mahalliye-i Vilayât Müdüriyeti Belgeleri

13/54, 23 Zilhicce 1336 / 29 Eylül 1918.

Yıldız Mütenevvî Maruzat Evrakı
114/122, 17 Şaban 1312 / 13 Şubat 1895.
192/18, 03 Rebiyülevvel 1317 / 12 Temmuz 1899.

Yıldız Perakende Evrakı Mabeyn Başkitâbeti
24/84, 30 Cemaziyülevvel 1309 / 1 Ocak 1892.

Yıldız Perakende Evrakı Umum Vilayetler Tahrirâtı
10/56, 16 Safer 1305 / 3 Kasım 1887.
53/67, 02 Zilhicce 1318 / 23 Mayıs 1901
78/61, 23 Muharrem 1324 / 19 Mart 1906.

Yıldız Sadrazam Kamil Paşa Evrakı
13/120, 02 Zilhicce 1318 / 23 Mayıs 1901.

B. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (B.C.A.) (Ankara)

230.000.127.3.5, 35R/7, 15 Eylül 1303 / 27 Eylül 1887
230.000.116.1.1, 35E1, 10 Mayıs 1904
230.0.0.0.138.7.1., 4 Kasım 1906
230.000.016.63.1, 22E/1, 9 Ekim 1910
30.10.00.138.991.1, 132/8, 19 Mart 1925.
30.10.00.122.866.11, 101/13, 24 Eylül 1925.
230.000.117.4.1, 35E/6, 14 Mart 1927
230.000.117.4.1, 35E/6, 14 Mart 1927

II. Gazeteler ve Salnameler

Ayine-i Vatan

Düstûr

Le Monde Illustré

Resimli Kitab

Salname-i Vilayet-i Ankara

1300 / 1882-1883.

1309 / 1892-1893.

1311 / 1894-1895.

1318 / 1900-1901.

1320 / 1902-1903.

1320 / 1902-1903.

Salname-i Vilayet-i Aydın

1296 / 1878-1879.

1297 / 1880-1881.

1298 / 1880-1881.

1308 / 1890-1891.

1313 / 1895-1896.
1315/ 1897-1898.
1316 / 1898-1899.
1317 / 1899-1900.
1319 / 1901-1902.
1313 / 1905-1906.

Salname-i Vilayet-i Bursa

1297 / 1879-1880.
1301 / 1883-1884.
1302 / 1884-1885.
1315 / 1897-1898.
1318 / 1900-1901.
1322 / 1904-1905.
1323 / 1905-1906.
1324 / 1906-1907.
1325 / 1907-1908.
1927.

Salname-i Vilayet-i Edirne

1292 / 1874-1875.
1306 / 1888-1889.
1307 / 1889-1890.
1308 / 1890-1891.
1309 / 1891-1892.
1310 / 1892-1893.
1311 / 1894-1895.
1313 / 1895-1896.
1316 / 1898-1899.
1317 / 1899-1900.
1319 / 1901-1902.

Salname-i Vilayet-i Konya

1296 / 1878-1879.
1303 / 1885-1886.
1315 / 1897-1898.
1317 / 1899-1900.
1318 / 1900-1901.

Salname-i Vilayet-i Trabzon

1288 / 1871-1872.
1294 / 1877-1878.
1309 / 1891-1892.
1313 / 1895-1896.
1316 / 1898-1899.
1319 / 1901-1902.
1322 / 1904-1905.

III. Kitap ve Makaleler:

Abacı, Z., (2005), *Modernleşme Sürecinde Bursa Kentinin Mekânsal ve Sosyal Değişimi (1860-1910)*, (Basılmamış Doktora Tezi), Bursa: Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Abacı, Z., (2007), "Bursa'nın Kent Dokusundaki Değişim (18.-19. Yüzyıllar)", *Bursa'nın Kentsel ve Mimari Gelişimi*, Editör: Çiftçi, C., Bursa: Gaye Kitabevi, s. 165-182.

Abacı, Z., (2013), "19. Yüzyılda Modern Kentler Yaratma Tahayyülünün Uygulama Alanı Olarak Bursa: Araf'taki Osmanlı Şehri", *Bursa'da Zaman*, Sayı 7, s. 54-61.

Acun, F. (2001). "Osmanlı Döneminde Anadolu Şehirlerinin Gelişmesinde Devletin Rolü: Karahisar Örneği", *Bellekten*, Cilt 115, Sayı 242, s. 161-192.

Acun, F. (2005). "Osmanlı Şehirlerinde Devlet ve Sivil Toplum", *Sivil Toplum*, Cilt 3, Sayı10, s. 51-60.

Acun, H. (2011). *Osmanlı İmparatorluğu Saat Kuleleri*, Ankara: Atatürk Kültür Merkezi Yayını.

Adak, U. (2006), *XIX. Yüzyılın Sonları XX. Yüzyılın Başlarında Aydın Vilayeti'ndeki Hapishaneler* (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir: Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Adıyeke, N. (2010). "Bir Siyasi-İdari Kurum Olarak Osmanlı'da Cami", *Kebikeç: İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Sayı 30, s. 5-14.

Afyoncu, F. (2001). *XVII. Yüzyılda Hassa Mimarları Ocağı*, Ankara: Kültür Bakanlığı Kültür Eserleri.

Ağaldağ, S. (2000), "Eski Konya Savunması (Surlar ve Kapılar)", *Yeni İpekyolu Konya Ticaret Odası Dergisi, Konya Kitabı III*, s. 107-118.

Ak, E. T. (2012), "19. Yüzyıl Edirne Nüfusu: Demografik ve Sosyal Bir Değerlendirme", *Edirne'nin 650. Yılı Sempozyumu Bildirileri*, Editör: Sezgin, İ. vd., Edirne: Trakya Üniversitesi, s. 231-263.

Akandere, O. (2003), "Konya Vilâyeti Salnâmelerine Göre XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Konya Sancağı'nın İdarî ve Mülkî Yapısı", *Osmanlı Döneminde Konya*, Editör: Küçükdağ, Y. Konya: Konya Valiliği Yayınları. s. 15-44.

- Akdoğan, M. S. (2009), "The Developmental Work Carried Out by Ottoman Governors in Konya After the Tanzimat", *Thirteenth International Congress of Turkish Art*, Editör: David, G. -Gerlyes, I., Budapest: Hungarian National Museum
- Akın, B. A. (2013). "Osmanlı'da İslami Hükümlerin Belirleyiciliğinde Varolabilen "Gösteri" Türleri: Meddah, Karagöz ve Orta Oyunu", *Zeitschrift für die Welt der Türken Journal of World of Turks*, Cilt 5, Sayı 2, s. 33-42
- Akpınar, T. (1998), "Alman Seyahatnamelerinde Edirne", *Edirne: Serhattaki Payitaht*, Editör: İşli, E. N., İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, s. 255-277.
- Aksoy, Y. (1986), *Bir Kent, Bir İnsan: İzmir'in Son Yüzyılı, S. Ferit Eczacıbaşı'nın Yaşamı ve Anıları*, İstanbul: Dr. Nejat F. Eczacıbaşı Yayınları.
- Aktüre, S. (1981), *XIX. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekânsal Yapı ve Çözülmesi*, , Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi.
- Aktüre, S. (1985), "Osmanlı Devletinde Taşra Kentlerindeki Değişimler," *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 4, İstanbul: İletişim Yayınları, s. 891-904.
- Akyürek, G. (2009). "Tanzimat Döneminde Mimarlığın Değişen Bilgisi: Fenn-i Mimari, Gazeteler ve Diğerleri", *TALİD Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, Cilt 7, Sayı 13, s. 93-120.
- Akyürek, G. (2011), *Bilgiyi Yeniden İnşa Etmek: Tanzimat Döneminde Mimarlık, Bilgi ve İktidar*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Altınay, A. R. (2000). *Onuncu Asr-ı Hicride İstanbul Hayatı*, Hazırlayan: Uysal, A., Ankara: Kültür Bakanlığı, Kültür Eserleri
- Anonim (2013a), *Bursa Kalesi ve Kaleiçi*, Bursa: Bursa Büyükşehir Belediyesi.
- Anonim (2013b), *Tarihin Tanığı Fotoğraflarla Edirne*, Edirne: Edirne Belediyesi Yayınları.
- Arıkan, Z. (1993), İmar-İskân, Ticaret ve Ekonomisiyle XVI-XVII. Yüzyıllarda Edirne", *Edirne*, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, s. 103-123.
- Arıkan, Z. (2001), "Storari'nin Kemeraltı Planı", *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, Sayı 4, s. 76-80.
- Armağan, M. (1999). "Osmanlı Şehrine Kavramsal Bir Yaklaşım", *Osmanlı*, Editör: Eren, G., Cilt 5, İstanbul: Yeni Türkiye Yayınları, s. 536-544.

Armağan, M. (1998), "Osmanlının Anahtarlarını Taşıyan Şehir: Edirne", *Edirne: Serhattaki Payitaht*, Editör: İşli, E. N., İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, s. 151-165.

Atalar, M. (2000), "XIII. Ve XIV. Yüzyıllarda Karadeniz Ticaretinde Trabzon'un Yeri ve Önemi", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, Hazırlayan: Çiçek, K., v.d., Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, s. 131-135.

Atalay, A. (2009), "Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Bankacılık ve Konya'da Faaliyet Gösteren Bankalar", *Yeni İpekyolu Konya Ticaret Odası Dergisi, Konya Kitabı XII*, s. 111-121.

Atar, Ç. (1995), "XVIII ve XIX. Yüzyıllarda İzmir'de Ticari Gelişim", *Ege Mimarlık Dergisi*, Sayı 15, s. 32-46.

Atçeken, Z. (1998), *Konya'daki Selçuklu Yapılarının Osmanlı Devrinde Bakımı ve Kullanılması*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Atilla, A. N. (2002), *İzmir Demiryolları*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.

Avanas, A. (1998), *Milli Mücadele'de Konya*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi

Avcı, Y. (2004), *Değişim Sürecinde Bir Osmanlı Kenti: Kudüs (1890-1914)*, Ankara: Phoenix Yayınları.

Aydın, Ö. (2014). "Sultan II. Abdülhamit Dönemi Yapılarında İmparatoru / İmparatorluğu Temsil Eden Semboller"

<http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=378&RecID=2910S>.

Aydın, S. v.d. (2005), *Küçük Asya'nın Bin Yüzü*, Ankara: Ankara: Dost Kitabevi.

Aydoğdu, N. Y.-Kara, İ. (2005), *Namık Kemal, Osmanlı Modernleşmesinin Bütün Meseleleri, Bütün Makaleleri 1*, İstanbul: Dergâh Yayınları.

Aygör, E. v.d. (2010), *Konya İl Merkezi Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıkları Envanteri*, Konya: Konya Büyükşehir Belediyesi.

Aygün, N. (2000), "Trabzon Gümrüğü 1750-1800", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, Hazırlayan: Çiçek, K., v.d., Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, s. 311-325.

Aygün, N. (2002), *XVIII. Yüzyılda Trabzon'da Ticaret* (Basılmamış Doktora Tezi), Ankara: Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Ayverdi, E. H. (1958). *19. Asırda İstanbul Haritası*, İstanbul: İstanbul Fetih Derneği-İstanbul Enstitüsü Yayınları.

Badi, A. (2000), *Riyâz-ı Belde-i Edirne*, Hazırlayan: Kazancıgil, R. İstanbul: Edirne Vaviliği Yayınları.

Bağbancı, Ö.-Bağbancı, B. (2010). "Urban Reforms of Tanzimat: Early Urbanization and Transportation Practices in the Formation Process of Turkish Reconstruction System (1839-1908) in Bursa the First Capital of Ottoman Empire", *World Academy of Science, Engineering and Technology*, Cilt 42, s. 964-969.

Bağbancı, Ö. (2010). "Hanlar Bölgesinin 14. Yüzyıldan Günümüze Değişim ve Dönüşüm Süreci", *Çarşının Öyküsü Bursa*, Bursa: Bursa Araştırmaları Merkezi, s. 196-207.

Bal, M. A. (2004), *Hatıralarda Trabzon'un Yakın Tarihi (1850-1950)*, Trabzon: ABP Yayınevi.

Baş, A.- Bozkurt, T. (2003), "Konya Bedesteni", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 10, s. 507-529.

Baskıcı, M. (2012), "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt 67, Sayı 3, s. 33-56

Başgelen, N. (1998), *Bir Zamanlar Konya*, İstanbul: Kentbank Yayınları

Bay, A. (2007), *Trabzon Eyaletinde Mütegalibe Hareketleri ve Âyanlık (1750-1850)* (Basılmamış Doktora Tezi), Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Bayar, Y. (2013), *1873-1875 Orta Anadolu Kıtılgı* (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü.

Bayartan, M. (2005a). "Tarihi Coğrafya Çalışmaları Açısından Şehir ve Osmanlı Şehri", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Coğrafya Dergisi*, Sayı 13, s. 85-92.

Bayartan, M. (2005b). "Osmanlı Şehrinde Bir İdari Birim: Mahalle", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Coğrafya Dergisi*, Sayı 13, s. 93-107.

Baykal, K. (1982). *Bursa ve Anıtları*, İstanbul: Cenkler Matbaacılık.

Baykara, T. (2001), *İzmir Şehri ve Tarihi*, İzmir: Akademi Kitabevi.

Baykara, T. (2003), "Anadolu Selçukluları Döneminde Konya", *Tarih ve Kültür Başkenti Konya*, Hazırlayan: Ersöz, S., Konya Büyükşehir Belediyesi Yayınları, s. 20-34.

Baytal Y. (2013), "Trabzon Limanı İnşası", *History Studies: International Journal of History*, Cilt 5, Sayı 3, s. 21-35.

Benevolo, L. (1995). *Avrupa Tarihinde Kentler*, çeviren: Nirven, N., İstanbul: Afa Yayıncılık.

Berber, E. (1999), *Yeni Onbinlerin Gölgesinde Bir Sancak: İzmir (30 Ekim 1918-15 Mayıs 1919)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Beyru, R. (2000), *19. Yüzyılda İzmir'de Yaşam*, İstanbul: Literatür Yayınları.

Beyru, R. (2011), *19. Yüzyılda İzmir Kenti*, İstanbul: Literatür Yayınları.

Bisel, C. (1999), "The Ottoman Port City of İzmir in the 109th Century: Cultures, Modes of Space Production and the Transformation of Urban Space" *7 Centuries of Ottoman Architecture 'A Supra-National Heritage'*, Editör: Akın, N. v.d., İstanbul.

Bilsel, C. (2009) "Modern Bir Akdeniz Metropolüne Doğru", *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi?: Bir Osmanlı Limanından Hatıralar*, Editör: Smyrnelis, M. C., Çeviren: Ergüden, I., İstanbul: İletişim Yayınları, s. 143-160.

Birgül, M. F. (Haz.) (2012), *Hasan Tâif Efendi, Hatıra ya da Bursa'nın Aynası*, Ankara: Sistem Ofset.

Bonfils, F. (1878), *Souvenirs d'Orient: Album Pittoresque des Sites, Villes et Ruines les plus Remarquables de la Syrie et de la Côte-d'Asie*, Paris

Boran, A. (2001), *Anadolu'daki İç Kale ve Mescidleri*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Bostan, H. (2000), "XV.-XVI. Yüzyıllarda Trabzon Şehrinde Nüfus ve İskan Hareketleri", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, Hazırlayan: Çiçek, K., v.d., Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, s. 167-177.

Bozkurt, E. (1991), *İzmir Hanları*, Ankara, Atatürk Kültür Merkezi Yayınları

Bölükbaşı, A. (2006), *Anılarda Trabzon*, Cilt 1, Trabzon: Serander Yayınları.

Börtücene, D. (1994), *Ankara Posta Kartları ve Belge Fotoğrafları Arşivi Kataloğu*, Ankara: Santur (Sanat ve Turizm Yayın Organizasyonu).

Can, C., (2000). "Tanzimat ve Mimarlık", *Osmanlı Mimarlığının 7 Yüzyılı, "Uluslarüstü Bir Miras"*, Editör: Akın, N.-Batur, A.-Batur, S., İstanbul: Yem Yayın, s. 130-136.

Can, S. (2007). "Son Dönem Osmanlı Mimarlığının Teşkilat Yapısı", *Sanat Dergisi*, Sayı 12, s. 103-112

Cengizkan, A., (2002) *Modernin Saati: 20. Yüzyılda Modernleşme ve Demokratikleşme Pratiğinde Mimarlar, Kamusal Mekan ve Konut Mimarlığı*, Ankara: Mimarlar Derneği, Boyut Yayın Grubu

Cerasi, M. (2001). *Osmanlı Kenti, Osmanlı İmparatorluğu'nda XVIII. ve XIX. Yüzyıllarda Kent Uygarlığı ve Mimarisi*, Çeviren: Ataöv, A., İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Cerasi, M. (2006). *Divanyolu*, Çeviren: Ali Özdamar, İstanbul: Kitap Yayınevi.

Cezar, M. (1985). *Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi*, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.

Crane, H. (1991). "The Ottoman Sultan's Mosques: Icons of Imperial Legitimacy", *The Ottoman City and Its Parts: Urban Structure and Social Order*, Editör: Bierman, I.-Abaou-El-Haj, R., New Rochelle: Aristide D. Caratzas, s. 173-243.

Çadırcı, M. (1997), *Tanzimat Dönemi'nde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Çadırcı, M. (2000), "Yönetim Merkezi Olarak Ankara'nın Geçirdiği Evrim", *Tarih İçinde Ankara*, Editör: Yavuz, A. T., Ankara: T.B.M.M. Basımevi, s. 89-95.

Çapa, M.-Çiçek, R. (2004), *Yirminci Yüzyılın Başlarında Trabzon'da Yaşam*, Trabzon: seander Yayınları

Çelik, G.-Kuban, Z. (2009), "İstanbul Tarihi Yarımadası'nda Tanzimat Dönemi İdari Yapıları" *İtü Dergisi: Mimarlık, Planlama, Tasarım*, Cilt 8, Sayı 1, s. 67-80.

Çelik, Ş, "15-17. Yüzyıllar Arasında Trabzon Kalesi", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri*, Cilt I, Hazırlayan: Aslan, M.K.-Öksüz, H., Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, s. 129-141.

Çelik, Z. (1996), *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul*, Çeviren: Deringil, S., İstanbul: Tarih Vekfi Yurt Yayınları.

Çetin, E. (2013). "Osmanlı'da Gündelik Hayat'a Sosyolojik Bir Bakış", *Toplum Bilimleri*, Sayı 7, s. 277-294.

Çetin, O. (1994), *Sicillere Göre Bursa'da İhtida Hareketleri ve Sosyal Sonuçları*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Gökbilgin, T. (1978). "Edirne", *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 4, İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, s. 107-127.

Gürsoy, M. (1993), *Bizim İzmirimiz*, İstanbul: Metis Yayıncılık.

Darkot, B. (1978a). "Ankara", *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 1, İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, s. 437-453.

Darkot, B. (1978b). "İzmir", *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 5, İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, s. 1239-1251.

Darkot, B. (1993), "Edirne, Coğrafi Giriş", *Edirne'nin 600. Fethi Yıldönümü Armağan Kitabı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, s.1-12.

Dede, R.-Dostoğlu, N. (2011). "Geçmişten Günümüze Bursa Tarihi Ticaret Aksı", *Çarşının Öyküsü Bursa*, Bursa: Bursa Araştırmaları Merkezi, s. 234-241.

Demirel, F. (2011). *Sultan II. Abdülhamid'in Mirası: İstanbul'da Kamu Binaları*, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.

Demirel, F. (2012). "Sultan Mehmed Reşad'ın Edirne Seyahati", *Edirne'nin 650. Yılı Sempozyumu Bildirileri*, editör: Sezgin, İ. vd., Edirne: Trakya Üniversitesi, s. 341-348.

Demirhan, M. F. (2013), *Osmanlı Pâdişah Türbeleri*, Edizioni Ca' Foscari - Dijital Yayın.

Denel, S. (2000), "19. Yüzyılda Ankara'nın Kentsel Formu ve Konut Dokusundaki Farklılaşmalar", *Tarih İçinde Ankara*, Editör: Yavuz, A. T., T.B.M.M. Basımevi, s. 129-152.

Dikçam, U. U., (2012) *İzmir'de 9 Eylül Kutlamaları 1923-1938*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi, Kültür Yayını.

Dostoğlu, N.-Oral, E. Ö. (1999), "Bir Osmanlı Başkenti Olarak Bursa'nın Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Fiziksel Değişim Süreci", *Osmanlı Mimarlığının 7 Yüzyılı "Uluslararası Bir Miras"*, Editör: Akın, N. - Batur, A. - Batur, S. İstanbul: Yem Yayın, s. 221-229.

Duran, R. v.d. (2006), "Konya'daki Geç Dönem Osmanlı Yapıları", *Yeni İpekyolu Konya Ticaret Odası Dergisi, Konya Kitabı IX*, s. 235-263.

Dündar, A. (2000). *Arşivlerdeki Plan ve Çizimler Işığında Osmanlı İmar Sistemi (XVIII. ve XIX. Yüzyıl)*, Ankara: Kültür Bakanlığı Milli Kütüphane Basımevi.

Efe, A. (2005). "Almanya'ya Verilen İkinci Demiryolu İmtiyazı: Hububat Hattı", *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, Sayı 18, s. 95-117.

Elmas, E. (2010), *Şiire Bakış ve Ötesi*, İstanbul: Kanes Yayınları

Emecen, F. (1998) "Tarih Koridorlarında Bir Sınır Şehri: Edirne", *Edirne: Serhattaki Payitaht*, Editör: İşli, E. N., İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, s. 49-69.

Emiroğlu, K. (1999), *Anadolu'da Devrim Günleri: II. Meşrutiyet'in İlanı*, Ankara: İmge Kitabevi.

Erder, L. (1976). *The Making of Industrial Bursa: Economic Activity and Population in a Turkish City 1835-1975*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Princeton University.

Ergenç, Ö. (1981). "Osmanlı Şehirlerindeki Yönetim Kurumlarının Niteliği Üzerinde Bazı Düşünceler", *VIII. Türk Tarih Kongresi (Ankara 11-15 Ekim 1976)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, s. 1265-1274.

Ergenç, Ö. (1995). *Osmanlı Klasik Dönemi Kent Tarihçiliğine Katkı: XVI. Yüzyılda Ankara ve Konya*, Ankara: Ankara Enstitüsü Vakfı Yayınları.

Ergenç, Ö. (1996). "Osmanlı Şehrinde Esnâf Örgütlerinin Fizik Yapıya Etkileri", *İslam Geleneğinden Günümüze Şehir ve Yerel Yönetimler*, Editör: Akyüz, V., İstanbul: İlke Yayınları, s. 407-417.

Ergenç, Ö. (2006). *XVI. Yüzyılın Sonlarında Bursa: Yerleşimi Yönetimi Ekonomik ve Sosyal Durumu Üzerine Bir Araştırma*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Ergin, O. N. (1995). *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, Hazırlayan: Özdemir, C. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları

Ersoy, İ., (2000), "İzmir Saat Kulesi", *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, Sayı 4, izmir, s. 277-287.

Erzen, A. (2010), *İlkçağda Ankara*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Eyice, S. (1972), *Ankara'nın Eski Bir Resmi*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Eyice, S. (1998) "Edirne Saat Kulesi ve Üzerindeki Bizans Kitabesi", *Edirne: Serhattaki Payitaht*, Editör: İşli, E. N., İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, s. 311-323.

Eyüce, Ö. (2000a). "Meydanlar", *Ege Mimarlık Dergisi*, Sayı 34, s. 11

Eyüce, Ö. (2000b). "Resimlerle Geçmişten Günümüze Konak", *Ege Mimarlık Dergisi*, Sayı 35, s. 4-8.

Faroqi, S. (2000). *Osmanlı'da Kent ve Kentliler*, Çeviren: Kalaycıoğlu, Neyyir, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Frangakis-Syrett, E. (2001), "The Making of an Ottoman Port: the Quay of Izmir in the Nineteenth Century", *The Journal of Transport History*, Cilt 22, Sayı 1, s. 23-46.

Gabriel, A. (1958), *Une Capitale Turque Brousse*, Paris.

Gencel, Z. (2000). "Geleneksel Türk Kentinde Meydan Kavramı", *Ege Mimarlık Dergisi*, Sayı 34, s. 22-25.

Georgeon, F. (1996), "Keçi Kılından Kalpağa: Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Yılında Ankara'nın Gelişimi", Editör: Dumont, P. – Georgeon, F. *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Çeviren: Berktaş, A. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 99-115.

Gerber, H. (1988). *Economy and Society in an Ottoman City, Bursa, 1600-1700*, Jerusalem: Hebrew University Press.

Goffman, D. (1995). *İzmir ve Levanten Dünya*, Çev. Kalaycıoğlu, N. – Anadol, A., İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları,

Goloğlu, M. (1975), *Trabzon Tarihi: Fetihden Kurtuluşa Kadar*, Trabzon: Serander Yayınları.

Goffman, D. (2003), "Köyden Kolonyal Liman Kentine", *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti Halep İzmir ve İstanbul*, Editör: Goffman, D.-Eldem, E., İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Gökbilgin, T. (1949). "Bâb-ı âli", *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 2, İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, s. 174-175.

Gökbilgin, T. (1977), "Edirne Şehrinin Kurucuları" *Edirne'nin 600. Fethi Yıldönümü Armağan Kitabı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, s. 161-178.

Gökbilgin, T. (1978). "Edirne", *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 4, İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, s. 107-127.

Gökçe, N. (2007) "Edirne 1858 Hükümet Konağı Yangını", *Toplumsal Tarih*, Sayı: 159, s. 82-86

Göyünç, N. "Niebuhr ve 1766 Sonlarında Konya", *Yeni İpekyolu Konya Ticaret Odası Dergisi, Konya Kitabı I*, s. 7-14.

Grunebaum, G. V. (1965). "The Structure of the Muslim Town," *Islam: Essays in the Nature and Growth of a Cultural Tradition*, Editör: Grunebaum, G. V., Londra: Routledge and Kegan, s. 141-158

Gül, M.–Lamb, R. (2004) "Mapping, Regularizing and Modernizing Ottoman Istanbul: Aspects of the Genesis of the 1839 Development Policy", *Urban History*, Cilt 13, Sayı 3, s. 420-436

Gündoğan, S. A. (2011), "Babıali'nin Mimari Gelişimi", *Sigma*, Sayı 3, s. 341-347.

Gür, B. F. (2002). "Spatialisation of Power/Knowledge/Discourse: Transformation of Urban Space Through Discursive Space Representations in Sultanahmet, Istanbul", *Space and Culture*, Sayı 5, s. 237-252.

Gürkaş, T. (2009), "Bir Mimarlık Tarihi Alanı Olarak Türkiye'de Peyzaj Mimarlığı Tarihi ve Peyzaj Mimarlığı-Devlet İdeolojisi İlişkisi", *TALİD Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, Cilt 7, Sayı 13, s. 171-190.

Hakkı, R. (1992). *The Ottoman Kulliye Between the 14th and 17th centuries: Its Urban Setting and Spatial Composition*, (Basılmamış Doktora Tezi), Virginia: Virginia Polytechnic Institute and State University

Haskan, M. N.–Gülersoy, Ç. (2000), *Hükümet Kapısı: Bâbı Âlî*, İstanbul: Çelik Gülersoy Vakfı Yayını.

Hızlı, M. (2001), "Bursa'da Selâtin İmaretleri", *Uludağ Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt 10, Sayı 1, s. 33-62.

Huart, C. (1978), *Mevlevîler Beldesi Konya*, Çeviren: İstanbul: Tercüman Yayınları.

Işın, E. (1985) "Osmanlı Modernleşmesi ve Pozitivizm", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 2, İstanbul: İletişim Yayınları, s. 352-362.

İnan, K. (1998), "Kadı Sicillerine Göre Trabzon Şehrinin Fiziki Yapısı (1643-1656), Osmanlı Araştırmaları, Cilt 18, s. 161-195. n

İnalçık, H. (1993), "Edirne'nin Fethi", *Edirne'nin 600. Fethi Yıldönümü Armağan Kitabı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, s. 137-159

İnalçık, H. (1996). "İstanbul: Bir İslam Şehri", *İslam Geleneğinden Günümüze Şehir ve Yerel Yönetimler*, Editör: Akyüz, V. İstanbul: İlke Yayınları, s. 317-340

İnalcık, H. (1997). "İstanbul'un İncisi: Bedesten", *İktisat ve Din*, Editör: Özel, M., İstanbul: İz Yayıncılık, s. 119-136.

İnalcık, H. (2003). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Klasik Çağ (1300-1600)*, Çeviren: Sezer, Ruşen, İstanbul: Yağı Kredi Yayınları

İnalcık, H. (2011). "15. ve 16. Yüzyıllarda Bursa'da Sanayi ve Ticaret", *Çarşının Öyküsü Bursa*, Bursa: Bursa Araştırmaları Merkezi, s.134-140.

İnan, K. (2010), "Bedestenlerin Türk Ticari Mimarisindeki Yeri ve Trabzon Bedesteni", *Trabzon Kent Mirası: Yer-Yapı-Hafıza*, Editör: Tuluk, Ö. İ.-Düzenli, H. İ., İstanbul: Klasik Yayınları, s. 155-172

İnbaşı, M. (2007), "Trabzon/Batum Eyaleti Valileri (1755-1795)", *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*, Cilt 1, Hazırlayan: İnan, K. v.d., Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, s. 311-396.

İslamoğlu, H. (2004). "Politics of Administering Property: Law and Statistics in the Nineteenth-Century Ottoman Empire", *Constituting Modernity: Private Property in the East and West (Islamic Mediterranean)*, Editör: İslamoğlu, H., Londra: I. B. Tauris, s. 276-300.

Kadıoğlu M. – Görkay, K. – Mitchell, S. (2011), *Roma Döneminde Ankyra*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Kaftancı, G. (2000). "Avrupa'da Örneklerle Meydan Kavramına Bir Yaklaşım", *Ege Mimarlık Dergisi*, Sayı 34, s. 20-21.

Kahraman S. A. – Dağlı, Y. (Haz.) (1999) *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi (Topkapı Sarayı Kütüphanesi Bağdat 305 Numaralı Yazmanın Transkripsiyonu - Dizini)*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Kaplanoğlu, R. (2008), "Kent Haritalarına Göre Bursa'nın Kentsel Gelişmesi", *Bursa Şehrinin Gelişmesi ve Kentsel Planlama Kültürü*, Editör: Oğuzoğlu, Y., Bursa: Gaye Kitabevi, s. 72-81.

Kaplanoğlu, R. – Balkan, N. (2009), *120 Yıllık Tarihi Bir Çınar: Bursa Ticaret ve Sanayi Odası*, Bursa: Bursa Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları.

Karateke, H. T. (2005). "Legitimizing the Ottoman Sultanate: A Framework For Historical Analysis", *Legitimizing the Order: the Ottoman Rhetoric of State Power*, Editör: Karateke, H. T.-Reinkowski, M., Londra: E. J. Brill, s. 13-52.

Karateke, T. H. (2004). *Padişahım Çok Yaşasın!, Osmanlı Devletinin Son Yüzyılında Merasimler*, İstanbul: Kitap Yayınevi

Kardeş, O. N. (2001), *Eski Fotoğraflarda Trabzon*, İstanbul: Çağlayan Basımevi.

Karpuz, H. v.d. (1998), *Fotoğraflarla Geçmişte Konya*, Konya: Konya Büyükşehir Belediyesi Yayınları.

Karpuz, H. (2006), "İlk Fotoğraf ve Kartpostallardaki Konya Şehri", *Yeni İpekyolu Konya Ticaret Odası Dergisi, Konya Kitabı IX*, s. 265-271.

Kasaba, R. (1994), "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914) Editör: Keyder, Ç. v.d., Çeviren: Güven, G. Ç.*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 1-22.

Kawamo, S. "Edirne Eski Sarayı", *Edirne'nin 650. Yılı Sempozyumu Bildirileri, edirtör: Sezgin, İ. vd.*, Edirne: Trakya Üniversitesi, s. 43-48.

Kayıcı, H. (2013) *Salnamelere Göre İdarî, Sosyal ve Ekonomik Yapısıyla Edirne Sancağı*, Edirne: Edirne Valiliği Kültür Yayınları. Kaplanoğlu, R. (2006), *Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Bursa (1876-1926)*, İstanbul: Avrasya Etnografya Yayınları.

Kayın, E. (2001), "Kemeraltı Kentsel Mekânı Üzerine Bir Ütopya", *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, Sayı 4, s. 68-75.

Kaygalak, S. (2005). "Osmanlı'da Kentsellik ve Kentler: Kent Tarihi Yazımında Kültürelciliklerin Ötesine Geçebilmek", *Mülkiye*, Cilt 29, Sayı 246, s. 19-36.

Kaygalak, S. (2008), *Kapitalizmin Taşrası: 16. Yüzyıldan 19. Yüzyıla Bursa'da Toplumsal Süreçler ve Mekânsal Değişim*, İstanbul: İletişim Yayınları.

Kaynar, H. (2000). "Siyasal İktidar ve Şehir: 19. Yüzyıl Osmanlı Şehirlerindeki Mekânsal Değişimler Üzerine", *Kebikeç: İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Sayı 10, s. 141-157

Kazancıgil, R. (1991), *Edirne İmaretleri*, Edirne: Türk Kütüphaneciler Derneği Edirne Şubesi Yayınları.

Kazancıgil, R. (1999), *Edirne Sarayı ve Yerleşim Planı*, Edirne: Edirne Valiliği Yayınları.

Kechriotis, V. 2010, "Celebration and Contestation: the People of Izmir Welcome the Second Constitutional Era in 1908", *Studies of History and Philology*, Editör: Lappas, K. v.d., Athens: Crete University Press 2010, 157-181

- Keene, D. (2005) "Cities and Empires", *Journal of Urban History*, Cilt 32, Sayı 1, s. 8-21.
- Keleş, H. (2001). "Vakfiyelere Göre XV. Yüzyılda Bursa'da İmar Faaliyetleri", *G.Ü. Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi*, Cilt 21, Sayı 1, 177-188.
- Kerimoğlu, T. (2013), "19. Yüzyılda Reformlar ve İzmir", *İzmir Kent Ansiklopedisi*, Cilt 1, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, s. 81-89.
- Kılıç, A. (1999), "Said Paşa (Eğimli, İngiliz, Büyük), Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi, Yayınlayan: Çakıroğlu, E. Cilt 2, İstanbul: Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık, s. 490.
- Kılıç, O. (2000), "XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Trabzon Eyaleti'nin İdari Taksimatı ve Tevcihati", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, Hazırlayan: Çiçek, K., v.d., Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, s.179-192.
- Kılıç, R. (2001), "Trabzon Valisi Şehzade Selim ve Faaliyetleri", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri*, Cilt I, Hazırlayan: Aslan, M.K.-Öksüz, H., Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, s. 99-115.
- Kıray, M. B., (1972), *Örgütlemeyen Kent: İzmir'de İş Hayatının Yapısı ve Yerleşme Düzeni*, Ankara: Türk Sosyal Bilimler Derneği Yayınları,
- Kırlı, C. (2009). *Sultan ve Kamuoyu: Osmanlı Modernleşme Sürecinde "Havadis Jurnalleri"*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Kiper, N. (2006) *Resettlement of Immigrants and Planning in İzmir during the Hamidian Period*, (Basılmamış Doktora Tezi), İzmir: İzmir Institute of Technology.
- Konya ve Rehberi* (1339), İstanbul Ahmed İhsan ve Şürekası.
- Köker, O. (Ed.) (2013) *Orlando Carlo Calumeno Koleksiyonundan 100 Yıl Önce Türkiye'de Ermeniler*, İstanbul: Birzamanlar Yayıncılık
- Köksal, Yonca (2004), "Kıbrıslı Mehmed Emin Paşa'nın Rumeli Müfettişliği", *Toplumsal Tarih*, Sayı 131, s. 56-62.
- Köseoğlu, A. (1998) "Çarşı Ağalığı'ndan Büyükşehir Belediyesine", *Gönüllerin Başkenti Konya*, Editör: Köseoğlu, A.-Toy, İ. Konya: Konya Büyükşehir Belediyesi Yayınları, s. 104-110.
- Kuran, A. (1996) "A Spatial Study of Three Ottoman Capitals: Bursa, Edirne, and Istanbul" *Muqarnas*, Cilt 13, s. 114-131

Kurşun, Z.-Kahraman, S. A.,-Dağlı, Y. (Haz.) (1999). *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Kuruyazıcı, H. (1998) "Selimiye Bir Yapı Dört Farklı Görünüm", ", *Edirne: Serhattaki Payitaht*, Editör: İşli, E. N., İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, s. 363-372.

Kuzucu, K. (2012), "Ahmed İzzet Paşa'nın Edirne Valiliği", *Edirne'nin 650. Yılı Sempozyumu Bildirileri*, edirtör: Sezgin, İ. vd., Edirne: Trakya Üniversitesi, s. 164-218.

Küçükdağ, Y. (1989), *Lâle Devrinde Konya*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Konya: Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Laborde, L. (1838), *Voyage de l'Asie Mineure*, Cilt I, Paris: Impriments de l'Institut de France.

Lowry, H. (1981), *Trabzon Şehrinin İslamlaşma ve Türkleşmesi (1461-1583)*, İstanbul: Boğaziçi Yayınları.

Lynch, H. F. B. (1901), *Armenia Travels and Studies*, London: Longmans, Green and Co.

Mamboury, E. (1933), *Ankara: Guide Touristique*, Ankara: Ministère Turc de l'Intérieur

Mantran, R. (1991), *XVI. ve XVII. Yüzyılda İstanbul'da Gündelik Hayat*, Çeviren: Kılıçbay, M.A., İstanbul: Eren Yayıncılık.

Meeker, M. E. (2005), *İmparatorluktan Gelen Bir Ulus: Türk Modernitesi ve Doğu Akdeniz'de Osmanlı Mirası*, Çeviren: Vardağlı, T., İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Muşmal, H. (2008), "1867 Konya Çarşısı Yangını ve Etkileri Üzerine Bir İnceleme Denemesi", *Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 32, Sayı 1, s. 97-116.

Nemlioğlu, C. (2005), *Görsel Belgelerde Trabzon: Panel ve Tablolar, Yağlıboya-Suluboya-Karakalem Gravür ve Litrografiler (1461-1914)*, İstanbul: Trabzon Araştırmaları Merkezi Vakfı.

Nutku, Ö. (1987). *IV. Mehmet'in Edirne Şenliği*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Odabaşı, S. (1998), *20. Yüzyıl Başlarında Konya'nın Görünümü*, Konya: Konya Valiliği Yayınları.

Oğuzoğlu, Y. v.d. (1987) "Bazı Belgelere Göre 17. Yüzyılda Konya Alaeddin Camii'nde Yapılan Onarımlar", *V. Araştırma Sonuçları Toplantısı*, Ankara: T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü, s. 77-89.

- Oktay, T. (2008). "Osmanlı Döneminde Modern Belediye'nin Doğuşu ve Gelişimi", *Selçuklu'dan Cumhuriyet'e Şehir Yönetimi*, Editör: Özvar, E. – Bilgin, A., İstanbul: Türk Dünyası Belediyeler Birliği Yayınları, s. 377-402.
- Onur, O (1990), "Edirne Kent Planının Geçirdiği Evrelere Kısa Bir Bakış", *Mimarlık*, Cilt 28, Sayı: 240, s. 64-67.
- Onur, O (2006), *XVI. Yüzyıldan XX. Yüzyıla Belgelerle Edirne*, İstanbul: Ege Basım ve Reklam Sanatları Ltd. Şti.
- Ortaylı, İ. (1977). "İstanbul'un Mekânsal Yapısının Tarihsel Evrimine Bir Bakış", *Amme İdaresi Dergisi*, Cilt 2, s. 77-97.
- Ortaylı, İ. (1985). "Tanzimat ve Meşrutiyet Dönemlerinde Yerel Yönetimler," *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt I, İstanbul: İletişim Yayınları, 231-244.
- Ortaylı, İ. (2000a). *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahallî İdareleri (1840-1880)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Ortaylı, İ. (2000b), "19. Yüzyıl Ankara'sına Demiryolunun Gelişi, Hinterlandının ve Hintlanddaki Üretim Eylemlerinin Değişimi", *Tarih İçinde Ankara*, Editör: Yavuz, A. T., T.B.M.M. Basımevi, s. 207-219.
- Ortaylı, İ. (2008). "Bursa'nın Önemi", *Bursa Şehrinin Gelişmesi ve Kentsel Planlama Kültürü*, Editör: Oğuzoğlu, Y., Bursa: Gaye Kitabevi, s. 9-12.
- Osman, R. (1994), *Edirne Rehnümâsı*, Hazırlayan: Kazancıgil, R. Edirne: Türk Kütüphaneciler Derneği Edirne Şubesi Yayınları.
- Ödekan, A. (1994). "Ampir Üslubu", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 1, İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yayını, s. 247-249.
- Öksüz, M. (2006), *Onsekizinci Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon: Toplum-Kültür-Ekonomi*, Trabzon Serander Yayınları.
- Önal, Ş. (1994). *Functional Analysis of Public Meeting Squares in the Seljuk and Ottoman Cities* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Nottingham: The University of Nottingham.
- Öz, M. (2005). "Osmanlı Klasik Döneminde Anadolu Kentleri", *TALİD: Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, Cilt 3, Sayı 6, s. 57-88.

Özbek, N. (2002). "Osmanlı'dan Günümüze Türkiye'de Sosyal Devlet," *Toplum ve Bilim*, Sayı 92, s. 7-33

Özcan, K. (2004), "Anadolu'da Toprak-İnsan İlişkileri Üzerine Bir Araştırma: Selçuklu Çağında Konya Kent Peyzajı", *Yeni İpekyolu Konya Ticaret Odası Dergisi, Konya Kitabı VII*, s. 83-93.

Özcan, K. (2005), "Vakfiyelere Göre Selçuklu Kentinde Ticaret Mekânlarının Örgütlenme Düzeni Üzerine Bir Araştırma: Konya Örneği", *Yeni İpekyolu Konya Ticaret Odası Dergisi, Konya Kitabı VIII*, s. 269-277.

Özcan, K., (2006a). "Tanzimat'ın Kent Reformları: Türk İmar Sisteminin Kuruluş Sürecinde Erken Planlama Deneyimleri (1839-1908)", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları: Adnan Adıvar Özel Sayısı*, Cilt 7, Sayı 2, s. 149-180.

Özcan, K. (2006b), "Anadolu'da Bizans Kentlerinin Mekânsal Örgütlenme Düzeni ve İşlevsel Kimliği Üzerine Notlar" *Yeni İpekyolu Konya Ticaret Odası Dergisi, Konya Kitabı IX*, s. 41-47

Özdemir, R. (1986), *XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Ankara*, Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları.

Özdeş, G. (1951), *Edirne İmar Planına Hazırlık Etüdü*, İstanbul: İstanbul Matbaacılık.

Özen, H. v.d. (2010), *Trabzon Kent İçi Kültür Varlıkları Envanteri*, Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları.

Özendes, E. (1999), *Osmanlı'nın İkinci Başkenti Edirne: Geçmişten Fotoğraflar*, İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları.

Özendes, E. (2000), *Osmanlı'nın İlk Başkenti Bursa: Geçmişten Fotoğraflar*, İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları

Özer, M., (2011) "Edirne Yeni Saray'ın Avadis Benliyan Tarafından Hazırlanan 1905 Tarihli Vaziyet Planı Hakkında Düşünceler", *14. Uluslar Arası Türk Sanatları Kongresi, Kongrede Sunulan Bildiriler*, Paris

Özönder, H. (2003), "Konya'da İlk Tren ve Bunun Sosyo-Ekonomik Boyutları", *Osmanlı Döneminde Konya*, Editör: Küçükdağ, Y. Konya: Konya Valiliği Yayınları, s. 111-120

Özsait, M. (2000), "İlkçağ Tarihinde Trabzon ve Çevresi", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, Hazırlayan: Çiçek, K., v.d., Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, s. 35-45.

Öztürk, S. (2003), "Osmanlı Döneminde Konya Ekonomisi'ne Dair Tespitler", *Osmanlı Döneminde Konya*, Editör: Küçükdağ, Y. Konya: Konya Valiliği Yayınları. s. 93-110.

Öztürk, T. (2007), "Osmanlı-Rus Savaşı'nın (1768-1774) Trabzon Üzerindeki Etkileri", *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*, Cilt 1, Hazırlayan: İnan, K. v.d., Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, s. 295-309.

Öztürk, T. (2010), "Arşiv Belgelerine Göre Trabzon'da Üçüncüoğlu Sarayı", *Trabzon Kent Mirası: Yer-Yapı-Hafıza*, Editör: Tuluk, Ö. İ.-Düzenli, H. İ., İstanbul: Klasik Yayınları, s. 237-264.

Pakalın, M. Z. (1983). *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.

Pınar, İ. (1998), *19. Yüzyıl Anadolu Şehirleri*, İzmir: Akademi Yayınları.

Polat, S. (2013), *Kamusal Dış Mekânlarda Mimari Kimliği Değerlendirmek İçin Bir Yöntem Önerisi: Bursa-Cumhuriyet Alanı Örneği*, Bursa: Nilüfer Belediyesi Yayınları.

Pamuk, Ş. (1994). *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları

Peremeci, O. N. (1939). *Edirne Tarihi*, İstanbul: Resimli Ay Matbaası.

Renda, G. v.d.(2004), *Ankara: Başkent'in Tarihi, Arkeolojisi ve Mimarisi*, Ankara: Ankara Enstitüsü Vakfı.

Saint-Laurent, B., (1989). *Ottomanization and Modernization, The Architectural and Urban Development of Bursa and the Genesis of Tradition 1839-1914*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Harvard University.

Saint-Laurent, B., (1996) "Bir Tiyatro Amatörü: Ahmed Vefik Paşa ve 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Bursa'nın Yeniden Biçimlenmesi", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Editör: Dumont, P. - Georgeon, F., İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s.79-98.

Sarıçelik, K. (2010), *Konya'da Modern Eğitim Kurumları (1869-1919)*, Konya: Çizgi Kitabevi.

Sarre, F. (1989), *Konya Köşkü*, Çeviren: Uzluk, Ş. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Schroeder, F. (1846), *Shores of Mediterranean*, Cilt 1, New York: Harper and Brothers Publishers.

Selcik, G. (2002), *Trabzon Gazetesi'ne Göre Trabzon Vilayeti (1906-1907)* (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü

- Serbestoğlu, İ. (2013). "Abdülaziz ve Teftiş: Ali Rıza Efendi'nin Canik Sancağını Teftişı", (Yayınlanmamış Bildiri), *Sultan Abdülaziz ve Dönemi Sempozyumu*, Ankara: 12-13 Aralık, (https://www.academia.edu/5669368/Abdulaziz_ve_Teftis_Ali_Riza_Efendinin_Canik_Sanca_gini_Teftisi)
- Serçe, E. (1998). *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmir'de Belediye (1868-1945)*, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları
- Serçe, E. (2001), "Bir Şirket Komedi ve Bir Bulvarın Öyküsü", *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, Sayı 4, s. 60-67.
- Sezgin, İ. (2012) "Tarih İçinde Edirne", *Edirne Taşınmaz Kültür Varlıkları Envanteri*, Cilt 1, Yayınlayan: Kırçın, Ş. v.d., Edirne: Edirne Valiliği Yayınları.
- Shaw, S. J. (1975). "The Nineteenth-Century Ottoman Tax Reforms and Revenue System", *International Journal of Middle East Studies*, Cilt 6, Sayı 4, s. 421-459
- Sinanlar, S. (2005). *Atmeydanı: Bizans Araba Yarışlarından Osmanlı Şenliklerine*, İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Singer, A. (2002). *Osmanlı'da Hayırseverlik: Kudüs'te Bir Haseki Sultan İmareti*, Çeviren: Şendil, D., İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Sjoberg, G. (2002). "Sanayi Öncesi Kenti", *20. Yüzyıl Kenti: Derleyen ve Çeviren: Duru, B.-Alkan, A.*, Ankara: İmge Kitabevi.
- Şafakçı, H. (2013), "Kadı Paşa Sarayı", *Tarihin Peşinde: Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Sayı 9, s. 101-112.
- Şahinalp, M. S.-Günel, V., (2012). "Osmanlı Şehircilik Kültüründe Çarşı Sisteminin Lokasyon ve Çarşı İçi Kademelenme Yönünden Mekânsal Analizi", *Millî Folklor*, Sayı 93, s. 149-168.
- Şapolyo, E. B. (1971), *Atatürk ve Seymen Alayı*, Ankara: Ankara Kulübü Yayınları.
- Şirin, İ. (2009), *Osmanlı İmgeleminde Avrupa*, İstanbul: Lotus Yayınevi.
- Tansel, F. A., (1964a), "Ahmed Vefik Paşa", *Bellekten*, Sayı 109, s. 117-139.
- Tansel, F. A., (1964b), "Ahmed Vefik Paşa'nın Eserleri", *Bellekten*, Sayı 110, s. 249-283.
- Tanyeli, U. (1999a), "Bursa Tartışmaları", *Bursa Defteri: Üç Aylık Kent Kültürü ve Düşün Dergisi*, Sayı 2, s. 9-25.

Tanyeli, U. (1999b), "İslam Dünyasında Modern Zaman Bilincinin Doğuşu ve Mekânsal Kavrayış Sorunsalı", *Anytime Konferans Bildirileri Kitabı*, Editör: Davidson, C., Ankara: Mimarlar Derneği Yayınları, s. 166-175.

Taş, H. (2006), *XVII. Yüzyılda Ankara*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Tekdemir, A. (2012) "Edirne Tramvay Projesi", *Edirne'nin 650. Yılı Sempozyumu Bildirileri*, editör: Sezgin, İ. vd., Edirne: Trakya Üniversitesi, s. 329-339.

Tekeli, İ.- Ortaylı, İ. (1978). *Türkiye'de Belediyeciliğin Evrimi*, Ankara: Ayyıldız Matbaası

Tekeli, İ. (1985). "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 4, İstanbul: İletişim Yayınları, s. 878-904.

Tekeli, İ. (1987). "Osmanlı İmparatorluğunda ve Türkiye Cumhuriyeti'nde Kent Planlama Pratiğinin Gelişimi ve Kültürel Mirasın Korunmasındaki Etkileri", *İslam Mimari Mirasını Koruma Konferansı*, İstanbul: İki Nokta Yayınları, s. 159-173.

Tekeli, İ. (1999), "Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye'de Kent Planlaması", *Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik*, Editör: Bozdoğan, S.-Kasaba, R., Çeviren: Elhüseyni, N., İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Tekeli, İ. (2010). *Türkiye'nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları*, , İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Tekeli, İ. (2011). *Anadolu'da Yerleşme Sistemi ve Yerleşme Tarihi Yazıları*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Tekin, Y. (2002), *Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Modern Ulus Devlete Yönelik Girişimler* (Basılmamış Doktora Tezi), Sivas: Cumhuriyet Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Tekindağ, Ş. (1979). "Trabzon", *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 12, İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi, s. 455-477.

Temiz, A. D. (2001), "Tarihi Kent Merkezi Kemeraltı'nda 19. Yüzyıldan Bugüne Meydana Gelen Mekânsal Dönüşümler", *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, Sayı 4, s. 81-91.

Temizkan, A. (2013), "Evliya Çelebi Seyahatnâmesi'nin İzmir Faslındaki Osmanlı İktidarının Göstergeleri Üzerine Bir Değerlendirme", *Kent ve Seyyah: Evliya Çelebi'nin Gözüyle İzmir ve Çevresi*, Editör: Ekici, M.-Gökçe, T., s. 59-80.

Ter, Ü-Özbek, O (2005), "Kent Merkezlerinin Oluşumunda Alansal Gömülülük: Konya Tarihi Kent Merkezi", *Gazi Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Dergisi*, Cilt 20, Sayı 4, s. 527-536.

Tezcan, M. (2001), "İpek Yolu ve XIV. Yüzyıla Kadar İpek Yolu Ticaretinde Trabzon'un Yeri", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri*, Cilt I, Hazırlayan: Aslan, M.K.-Öksüz, H., Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, s. 71-90.

Tibet, D. M. (2005), *19. Yüzyıldan Günümüz Dönemine İzmir'de Yaşanan Sosyal, Ekonomik Değişimler Çerçevesinde Konak Meydanı'nın Geçirdiği Evrelerin İncelenmesi* (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara: Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Tosyavizade, R.O. (1994), *Edirne Rehnüması*, Yayınlayan: Kazancıgil, R., Edirne: Türk Kütüphaneciler Derneği Edirne Şubesi Yayınları.

Tournefort, J. P. (1717), *Relation d'un Voyage du Levant fait par Ordre du Roy: Contenant L'histoire Ancienne et Moderne de Plusieurs Isles de l'Archipel, de Constantinople, des Côtes de la Mer Noire, de l'Arménie, de la Géorgie, des Frontières de Perse et de l'Asie Mineure*, Paris.

Tozlu, S. (2001), "19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımından Trabzon Limanı", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri*, Cilt I, Hazırlayan: Aslan, M.K.-Öksüz, H., Trabzon: Trabzon Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, s. 381-397.

Tuluk, Ö. İ. (2010), "Osmanlı Dönemi Trabzon'unda Mimari Yapı Kültürü", *Trabzon Kent Mirası: Yer-Yapı-Hafıza*, Editör: Tuluk, Ö. İ.-Düzenli, H. İ., İstanbul: Klasik Yayınları, s. 31-53.

Tunçer, M. (2001) *Ankara Şehri Merkez Gelişimi (14.-20. YY)*, Ankara: Kültür Bakanlığı Kültür Eserleri.

Tunçer, M. (2014), Tarihsel Çevre Koruma Politikaları: Konya, <https://independent.academia.edu/MehmetTunçer>

Tural, E. (2007), "Kuzeybatı Anadolu Kentlerinde İki Osmanlı Aydını ve Ahmed Vefik Paşa Raporu", *Çağdaş Yerel Yönetimler*, Cilt 16, Sayı 2, s. 95-119.

Turan, N. S. (2006). "İktidarı Simgeleyen İdari ve Törensel Bir Mekan Olarak Osmanlı Sarayının Tasarımı", *İstanbul Üniversitesi İktisad Fakültesi Dergisi*, Cilt 56, Sayı 1, s. 91-129.

Turan, Ş. (1963). "Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt 1, Sayı 1, Ankara. s. 159-202.

Turgay, A. Ü. (1994), "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)* Editör: Keyder, Ç. v.d.), Çeviren: Güven, G. Ç., İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s.45-72.

Türkhan, S. (2003), "Osmanlı Döneminde Konya", *Tarih ve Kültür Başkenti Konya*, Editör: Ersöz, S. Konya: Konya Büyükşehir Belediyesi Yayınları, s. 57-74.

Türküne, M. (2003), *Siyaset*, Ankara Lotus Yayıncılık.

Uluengin M. B. – Turan, Ö. (2009). "İmparatorluğun İhtişam Arayışından Cumhuriyet'in Radikal Modernleşme Projesine: Türkiye'de Kentsel Planlamanın İlk Yüz Yılı" *TALİD Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, Cilt 13, Sayı 3, s. 352-436.

Uluengin, F. – Uluengin, B. (2010). *Osmanlı Anıt Mimarisinde Klasik Yapı Detayları*, İstanbul: Yem Yayın.

Umar, B. (1981) *Eski Eserler Hukuku*, İzmir: Ege Üniversitesi Yayınları.

Usal, A. (2006) "Edirne Konakları ve Evleri", Edirne Vergi Dairesi Başkanlığı, <http://www.edirnevdb.gov.tr/kultur/konaklar.html>

Usta, V. (1999), *Anabasis'ten Atatürk'e Seyahatnamelerde Trabzon*, Trabzon: serander Yayınları.

Uysal, M. (2004), "Selçuklu ve Osmanlı Dönemi Konya Kenti Ticaret Mekânları", *Yeni İpekyolu Konya Ticaret Odası Dergisi, Konya Kitabı VII*, s. 95-101.

Uysal, M. (2010), "Tarihsel Süreçte Geleneksel Konya Çarşısı İçin Bir Mekânsal Analiz", *Milli Folklor*, Sayı 86, s. 149-162.

Ürekli, B. (2011), "Konya Beylerbeyi Sarayı", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 7, s. 161-174.

Welter, V. M. (2013) "From Locus Geni to Heart of the City: the Spirit of the City", *Modernism and the Spirit of the City*, Editör: Whyte, I. B., New York: Routhledge, s. 35-56.

Yerolimpos, A. (1993) "A Contribution to the Topography of 19th Century Adrianople." *Environmental Design: Journal of the Islamic Environmental Design Research Centre*, Sayı 1-2, Rome: Dell'oca Editore, s. 130-37.

Yerolimpos, A. (1996) *Urban Transformations in the Balkans 1820-1920 : Aspects of Balkan Town Planning and the Remaking of Thessaloniki*, Selanik: University Studio Press, 1996.

Yazıcı, S. (2012), "Edirne Ayaklanması (1908)", *Edirne'nin 650. Yılı Sempozyumu Bildirileri*, editör: Sezgin, İ. vd., Edirne: Trakya Üniversitesi, s.

Yazıcı, N., (2007a). "Osmanlının İlk Mimarlık Kitabı: Usul-u Mimari-i Osmani", *Arkitekt*, Sayı 497, s. 12-19.

Yazıcı, N. (2007b). *Osmanlılarda Mimarlık Kurumunun Evrimi ve Tanzimat Dönemi Mimarlık Ortamı*, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Yazıcı, N. (2008), "Trabzon Örneğinde Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Hükümet Konağı Binaları", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Cilt 1, Sayı 5, s. 943-959.

Yenen, Z. (2011). "Kurumsal ve Ekonomik Yapılanma Koşutunda Bursa Ticaret Merkezinin Fizik Mekânının Oluşumu", *Çarşının Öyküsü Bursa*, Bursa: Bursa Araştırmaları Merkezi, s. 186-195.

Yenişehirlioğlu, F. (2001). "Bir Çöl Kenti Be'er-Sheva," *Ortadoğu'da Osmanlı Dönemi Kültür İzleri Uluslararası Bilgi Şöleni Bildirileri*, Ankara: Atatürk Kültür Merkezi Başkanlığı Yayınları, 623-633

Yerasimos, S. (1996) "Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Editör: Dumont, P.- Georgeon, F., Çeviren: Berktaş, A., İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 1-18.

Yeşilkaya, N. G., (2007), "From a Courtyard to a Square: Transformation of the Beyazıt Meydanı in the Early Nineteenth Century İstanbul (1)", *Middle East Technical University Journal of Faculty of Architecture*, Cilt 24, Sayı 1, s. 71-92.

Yılmaz, F.-Yetkin, S. (2002a), *İzmir Kent Tarihi*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.

Yılmaz, F.-Yetkin, S. (2002b), *Cumhuriyet'in İlanı ve İzmir Kutlamaları*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.

Yılmaz, F. (2003), *Tarihsel Süreç İçinde Konak Meydanı*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.

Yılmaz, F.-Yetkin, S. (2003), (Ed.), *İzmir Kartpostalları 1900*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.

Yılmaz, Ö. (2007), "İngiliz Seyyah Frederick Walpole'un Trabzon İzlenimleri", *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*, Cilt 1, Hazırlayan: İnan, K. v.d., Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, s. 2439-452

Yılmaz, Ö. (2009), "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Cilt II, Sayı 7, s.

Zandi-Sayek, S. (2009), "Bayramlar ve Tören Alanları: 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Ritüel ve Politika", *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi?: Bir Osmanlı Limanından Hatıralar*, Editör: Smyrnelis, M. C., Çeviren: Ergüden, I., İstanbul: İletişim Yayınları, s. 183-196.

TÜBİTAK
PROJE ÖZET BİLGİ FORMU

Proje Yürütücüsü:	Doç. Dr. YASEMİN AVCI
Proje No:	110K534
Proje Başlığı:	Tanzimat Döneminde Kent Mekânında Devletin Erki Ve Temsili: Hükümet Konakları
Proje Türü:	Araştırma
Proje Süresi:	36
Araştırmacılar:	
Danışmanlar:	
Projenin Yürütüldüğü Kuruluş ve Adresi:	PAMUKKALE Ü. FEN-EDEBİYAT F. TARİH B.
Projenin Başlangıç ve Bitiş Tarihleri:	15/04/2011 - 15/07/2014
Onaylanan Bütçe:	83766.0
Harcanan Bütçe:	70265.98
Öz:	<p>Osmanlı kentlerinin büyük çoğunluğunda devlet erkini temsil eden idari binaların tarihçesi Tanzimat dönemiyle başlar. Tanzimat öncesi dönemde yönetim için inşa edilmiş ayrı kamu binaları olmadığından, vali ve kadılar kendi ikametgâhlarını aynı zamanda yönetim işleri için de kullanmışlardır. İdari binaların yokluğunda, Osmanlı kentlerindeki anıtsal yapılar büyük çoğunlukla vakıf bünyesinde inşa edilen, ulucami, bedesten ve külliye gibi yapılardır. Bu yapılar, klasik dönem Osmanlı kentinde merkezin yerini, ulaşım akslarının yönünü ve ikamet alanlarının dağılımını belirler. Öyle ki kente gelen yollar bu yapılarda sonuçlanır ve yapıların aralarında düzenli bağlantılar vardır. Tanzimat döneminde ise idari merkezleşme sürecinde gerçekleşen reformlar başta olmak üzere çok çeşitli etkenler vasıtasıyla, kentlerin işlevleri çeşitlenmiş, ekonomik potansiyelleri artmış ve yerel yönetim alanındaki idari etkinlikleri güçlenmiştir. Bu ise doğal olarak kent dokusuna ve bina tiplerine de yansımıştır. Tanzimat reformlarıyla değişen taşra yönetimi, yeniden örgütlenen eğitim sistemi, yeni haberleşme ve ulaşım vasıtalarının ortaya çıkması, iç güvenliğin yeniden organize edilmesi ve devletin daha pek çok kamusal hizmet alanını doğrudan kendi bünyesine almaya çalışması, Osmanlı kentlerinin mekânsal yapısına şimdiye kadar hiç görünmeyen yeni mimari öğeler kazandırmıştır. Bu yapılar en başta hükümet konakları olmak üzere, çoğunlukla onun yanında yer alan okul, adliye binası, jandarma dairesi, belediye binası, postane, hatta hapishane gibi binalardır. Bu binalar bir araya gelerek ?hükümet meydanı? adıyla anılan yeni bir ?kamu sitesi? oluşturmuştur. Bu yeni idari merkez, Osmanlı kentlerindeki kamusal alan olgusunda kapsamlı bir değişimin ortaya çıkması anlamına da gelir. Bunun yanında, devlet-toplum ilişkileri söz konusu olduğunda ise yeni idari merkez hem işlevsel hem sembolik olarak vilayetlerin payitaht İstanbul'a daha sıkı bağlanmaya çalışıldığını ifade etmektedir. Bu çalışma Tanzimat döneminde Osmanlı kentlerinde ortaya çıkan ve devletin kentsel mekâna en önemli müdahalesi olan hükümet konaklarına ve onun çevresinde gelişen hükümet meydanlarına odaklanmaktadır. Çalışmanın örneklem alanı olarak her biri vilayet idare merkezi olan İzmir, Ankara, Konya, Bursa, Trabzon ve Edirne kentleri seçilmiştir. Hükümet konağının çevresinde gelişen yeni kamu sitesinin kentlerin fiziksel yapısında ne gibi değişimlere yol açtığı sorusu çalışmanın en temel problemidir. Bunun yanında, çalışmada yeni idari merkezin devlet-toplum ilişkilerinde, kentsel yaşamda nasıl bir değişimi tetiklediği de sorgulanmak istenmektedir. Çalışmanın temel kaynakları, 19. yüzyıla, özellikle yüzyılın son çeyreğine, ait arşiv belgeleridir. Bunun yanında, resim-fotoğraf, gravür, kent planı, bina planları, kent krokileri gibi görsel kaynaklara da başvurulmuştur.</p>
Anahtar Kelimeler:	Tanzimat, Osmanlı kentleri, hükümet konakları, kamusal alan
Fikri Ürün Bildirim Formu Sunuldu Mu?:	Hayır
Projeden Yapılan Yayınlar:	1- Osmanlı İmparatorluğu'nda Kamusal Alan Düzenlemeleri ve Anıtsal Çalışmalar (1840-1917) (Bildiri)1- Tanzimat Döneminde Kent Mekanında Devletin Erki ve Temsili: Hükümet Konakları (Bildiri - Uluslararası Bildiri - Sözlü Sunum),