

**T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

TARİHİ SÜREÇ İÇERİSİNDE İSTANBUL FATİH FEVZİPAŞA CADDESİ

FEYZA İLTER

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
MİMARLIK TARİHİ VE KURAMI PROGRAMI**

**DANIŞMAN
PROF. DR. NURAN KARA PİLEHVARİAN**

İSTANBUL, 2018

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TARİHİ SÜREÇ İÇERİSİNDE İSTANBUL FATİH FEVZİPAŞA CADDESİ

Feyza İLTER tarafından hazırlanan tez çalışması 25.06.2018 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Nuran KARA PİLEHVARİAN
Yıldız Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri

Prof. Dr. Nuran KARA PİLEHVARİAN
Yıldız Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. İbrahim NUMAN
Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Zafer SAĞDIÇ
Yıldız Teknik Üniversitesi

ÖNSÖZ

İstanbul, yaşaması, katlanması, öğrenmesi zor olduğu kadar tarihini çalışması da zor bir şehir. Beni zorlayacağını en başından tahmin etsem de, zaman zaman bir iç mimar olarak ölçek problemiyle karşılaşmış olsam da yaşadığım şehri daha iyi tanımak için tez konumu İstanbul ile ilişkilendirmek ve bir parçasını çalışmak istedim. Tez konumu, danışmanımın yardımı ile daha önce üzerinde çok fazla çalışılmamış ve tarihi süreçteki önemini benim de okuyarak öğrendiğim Fatih Fevzipaşa Caddesi olarak belirledik. Bu çalışmanın, İstanbul'un kent tarihine mütevazı bir katkı olarak eklenmesini ümit ediyorum.

Tez konumun belirlenmesinden, araştırma ve yazım aşamalarına kadar her dönemde bilgi ve desteğini benimle paylaşan, kendisinden çok şey öğrendiğim tez danışmanım Prof. Dr. Nuran Kara Pilehvarian'a; manevi desteğinin yanı sıra Osmanlıca çeviriler hususunda yardımını esirgemeyen arkadaşım Feyza Başgöze'ye; cadde ile ilgili bilgilerini benimle paylaşarak kaynaklara yönelmemi sağlayan Süleyman Faruk Göncüoğlu'na; tez süreci boyunca kaynaklarını ve çalışma ortamını kullandığım İSAM Kütüphanesi çalışanlarına; manevi desteğini hissettiğim tüm arkadaşlarıma; kardeşlerime ve bu uzun süreci geride bırakırken sabrı ve her türlü desteği ile yanımda olan anneme ve babama teşekkür ediyorum.

Haziran, 2018

Feyza İLTER

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KISALTMA LİSTESİ	vi
ŞEKİL LİSTESİ.....	vii
ÖZET	x
ABSTRACT	xii
BÖLÜM 1	
GİRİŞ	1
1.1 Literatür Özeti	1
1.2 Tezin Amacı	2
1.3 Hipotez	2
BÖLÜM 2	
FEVZİPAŞA CADDESİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ	4
2.1 Doğu Roma / Bizans Dönemi Öncesi	4
2.2 Doğu Roma / Bizans Dönemi	6
2.3 Osmanlı Dönemi	18
BÖLÜM 3	
FEVZİPAŞA CADDESİ	39
3.1 Caddenin Açılışı	39
3.2 Caddenin Genişletilmesi	52
3.3 1960'lerden Günümüze	61
BÖLÜM 4	
SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	68
KAYNAKLAR.....	72

EK-A

HARİTA NO: 005154 ÜZERİNDEKİ AÇIKLAMA 78

EK-B

HARİTA NO: 004862 ÜZERİNDEKİ AÇIKLAMA 81

EK-C

FEVZİPAŞA CADDESİ FOTOĞRAFLARI 82

EK-D

HARİTA 86

ÖZGEÇMİŞ 87



KISALTMA LİSTESİ

bkz.	Bakınız
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İSAM	İslam Araştırmaları Merkezi
km	Kilometre
M.	Miladi
MÖ	Milattan Önce
MS	Milattan Sonra
No	Numara
yy	Yüzyıl

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 2. 1 Bizantion Kenti	5
Şekil 2. 2 Bizantion: 1.-6. Tapınaklar, 7. Stadion, 8. Amfityatro, 9.-15. Tapınaklar, 16.-17. Agora, 18. Tetrastoon [7]	6
Şekil 2. 3 Ayasofya'daki mozaikte Meryem Ana kucağında Çocuk İsa, sağda kentin kurucusu I. Constantinus, solda Iustinianos ile [8]	7
Şekil 2. 4 Konstantinopolis 4. yüzyıl	8
Şekil 2. 5 Mese'nin son halini aldığı 7. yüzyılda Konstantinopolis	9
Şekil 2. 6 Topografik harita üzerinde[11]F. İlder tarafından tepeler ve bölgelerin gösterimi	10
Şekil 2. 7 Konstantinopolis görünüm [14]	11
Şekil 2. 8 Havariyun Kilisesi'nin Vatikan Kodeksi'ndeki çizimi [19]	12
Şekil 2. 9 Iustinianos Dönemi Havariyun Kilisesi'nin görünümü [20]	13
Şekil 2. 10 Röliklerin taşınmasına ait bir resimde arka planda Havariyun Kilisesi [22] ..	14
Şekil 2. 11 Törenler Kitabı'ndaki tören noktalarını gösteren diyagram [26]	15
Şekil 2. 12 Mese'nin kuzeybatı aksı üzerinde caddenin gösterimi	16
Şekil 2. 13 Konstantinopolis gravürü üzerinde [30] F. İlder tarafından aksın işaretlenmesi	17
Şekil 2. 14 Fatih İstanbul'u, 1453-1481 senesinde arkeolojik ve topografik harita[32] ..	19
Şekil 2. 15 Osmanlı İstanbul'u (15. yy) ve Fevzipaşa Caddesi aksı	20
Şekil 2. 16 Melchior Lorichs panoramasında ilk Fatih Cami ve çevresi [39]	21
Şekil 2. 17 Cerasi'nin Divanyolu [40] haritası üzerinde F. İlder tarafından Fatih dönemi İstanbul'u ve cadde aksının gösterimi	22
Şekil 2. 18 Vavassore'nin [48] Fatih Dönemi İstanbul'unu gösteren haritasından detay	24
Şekil 2. 19 Melchior Lorichs panoramasında soldan sağa, Süleymaniye Cami, Şehzade Mehmed Cami ve Bozdoğan Su Kemerli [50]	26
Şekil 2. 20 Matthaus Merian tarafından çizilen İstanbul panoraması [50]	26
Şekil 2. 21 Cerasi'nin Divanyolu [40] haritası üzerinde Fevzipaşa Caddesi'nin F. İlder tarafından gösterimi	27
Şekil 2. 22 Edirnekapi'dan Şehzadebaşı'na doğru Divanyolu'nun perspektif görünümü [54]	28
Şekil 2. 23 Kanuni Sultan Süleyman döneminde Divanyolu üzerinde bir alay gravürü, arka planda solda Fatih Cami [55]	29

Şekil 2. 24	Divanyolu haritası üzerinde kent merkezi ile Eyüp arasında alayın izlediği kara yolu (A – B) ve deniz yolu (A – C) [40]	30
Şekil 2. 25	Padişahın cuma alayı [56]	31
Şekil 2. 26	Kauffer haritasında [32] Fevzipaşa Caddesi aksının gösterimi	32
Şekil 2. 27	J. B. Vanmour'un Elçi Alayı resminde alay Galata'dan geçerken (18. yy) [59]	33
Şekil 2. 28	Direklerarası 19. yy [64]	34
Şekil 2. 29	Moltke'nin İstanbul planı [6] üzerinde Fevzipaşa Caddesi aksının gösterimi	35
Şekil 2. 30	Eyüp Cami önünde Sultan Abdülmecid'in kılıç alayı [36]	36
Şekil 2. 31	Kılıç alayının Mihrimah Sultan ve Fatih camileri arasındaki tertibatı [36]....	37
Şekil 2. 32	Sultan II. Abdülhamid Han, kılıç kuşanmasından sonra alay ile saraya dönerken Eyüp'te [36]	38
Şekil 2. 33	Fatih Şehremaneti Binası [32]	38
Şekil 3. 1	İstanbul 1915-1920 tramvay hattı haritası [67] üzerinde Fatih hatları	39
Şekil 3. 2	Fatih – Harbiye tramvayı [67]	40
Şekil 3. 3	Yol çalışmalarının başlangıcı [68]	41
Şekil 3. 4	Fatih – Devehanı – Edirnekapı istikametinde istimlak edilecek bölge [32] .	42
Şekil 3. 5	Karagümrük yangın bölgesinde istimlak edilecek bölge [32]	43
Şekil 3. 6	Fevzipaşa (Fatih – Edirnekapı tramvay) Caddesi istimlak haritası [32]	43
Şekil 3. 7	Caddenin açılışından önce ve sonra Fatih – Karagümrük aksındaki değişim [40]	44
Şekil 3. 8	Cumhuriyet Gazetesi'nin 27 Şubat 1927'de yaptığı haber [70]	44
Şekil 3. 9	Fevzipaşa Caddesi (Şekil 3. 3'ün cadde açıldıktan sonraki hali) [32]	45
Şekil 3. 10	Cumhuriyet Gazetesi'ndeki açılış haberi [71]	45
Şekil 3.11	Şehremaneti Mecmuası yayınına göre yolun açılmasının iki sene gecikmesine sebep olan bir ev [68]	46
Şekil 3. 12	Semiz Ali Paşa Medresesi'nden Edirnekapı'ya yol çalışması [68]	47
Şekil 3. 13	Semiz Ali Paşa Medresesi'nden Edirnekapı'ya doğru Fevzipaşa Caddesi [68]	47
Şekil 3. 14	Fevzipaşa Caddesi [32]	48
Şekil 3. 15	Millet Kütüphanesi önünde Fatih tramvayı [67]	48
Şekil 3. 16	Caddenin Edirnekapı çevresi [68]	49
Şekil 3. 17	Pervititch haritalarında Fevzipaşa Caddesi'nin genel görünümü [32]	49
Şekil 3. 18	Pervititch haritasında Fatih Külliyesi ve Fevzipaşa Caddesi [32]	50
Şekil 3. 19	Pervititch haritasında Fevzipaşa Caddesi, Çarşamba – Karagümrük aksı [32]	51
Şekil 3. 20	Pervititch haritasında Fevzipaşa Caddesi, Karagümrük – Edirnekapı aksı [32]	52
Şekil 3. 21	Prost'un İstanbul İmar Planı, 1937 [78]	53
Şekil 3. 22	1946 Hava fotoğrafı [81] üzerinde Fevzipaşa Caddesi ve Atatürk Bulvarı ...	54
Şekil 3. 23	Fevzipaşa Caddesi Karagümrük civarı, 1949 [67]	55
Şekil 3. 24	Fevzipaşa Caddesi Fatih Akdeniz Medreseleri önü, 1950 [85]	55
Şekil 3. 25	Menderes dönemi yol ağı [86], kırmızı ile gösterilen Fevzipaşa Caddesi	56
Şekil 3. 26	Milliyet'in haberinde Beyazıt'a bağlanan caddelerin gösterimi [87]	57
Şekil 3. 27	Genişletme çalışmaları sırasında Karagümrük civarı [67]	57

Şekil 3. 28	Fevzipaşa Caddesi düzenlenmesi sırasında Edirnekapı civarı [92]	58
Şekil 3. 29	Fevzipaşa Caddesi düzenlenmesi, sağda Fatih Akdeniz Medreseleri [92]....	59
Şekil 3. 30	Sur kapısının restorasyonu sırasında Fevzipaşa Caddesi, Edirnekapı [86] ...	59
Şekil 3. 31	Fevzipaşa Caddesi düzenlenmesi sırasında Karagümrük, 1957 [67]	60
Şekil 3. 32	Fevzipaşa Caddesi düzenlemesi, 1957 [67]	60
Şekil 3. 33	1966 Hava fotoğrafı [81] üzerinde tarihi yarımada aksları.....	61
Şekil 3. 34	Saraçhane (Haşim İşcan) Geçidi çalışmaları [67]	62
Şekil 3. 35	1970 Hava fotoğrafı [81] üzerinde akslar	62
Şekil 3. 36	Fevzipaşa Caddesi [96].....	63
Şekil 3. 37	Tarihi yarımada 1995 yılı sit bölgeninmesi [95].....	64
Şekil 3. 38	Tarihi yarımada genel ulaşım sistemi [95].....	65
Şekil 3. 39	Fevzipaşa Caddesi Saraçhane yönünden başlangıcı	66
Şekil 3. 40	Fevzipaşa Caddesi, solda Millet Kütüphanesi	66
Şekil 3. 41	Osman Nuri Ergin'in Atikali'de Fevzipaşa Caddesi üzerinde vefat ettiği ev [32]	67
Şekil C. 1	Fevzipaşa Caddesi, Hırka-i Şerif	82
Şekil C. 2	Fevzipaşa Caddesi, Altay Camii	83
Şekil C. 3	Fevzipaşa Caddesi, Karagümrük.....	83
Şekil C. 4	Fevzipaşa Caddesi, Edirnekapı Mihrimah Sultan Camii	84
Şekil C. 5	Fevzipaşa Caddesi, Semiz Ali Paşa Medresesi.....	84
Şekil C. 6	Fevzipaşa Caddesi	85
Şekil C. 7	Fevzipaşa Caddesi, Fatih Akdeniz Medreseleri (Restorasyon Sırasında)	85
Şekil C. 8	Fevzipaşa Caddesi, Millet Kütüphanesi karşısı.....	85
Şekil D. 1	Tarihi süreçte Fevzipaşa Caddesi aksındaki yolların İstanbul haritasında [81] gösterimi.....	86

TARİHİ SÜREÇ İÇERİSİNDE İSTANBUL FATİH FEVZİPAŞA CADDESİ

Feyza İLTER

Mimarlık Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Nuran KARA PİLEHVARİAN

İstanbul'un Fatih ilçesinde, Fatih Külliyesi ile Edirnekapı arasında bulunan Fevzipaşa Caddesi, kentin ilk yapılandırıldığı zamanlardan günümüze ulaşan tarihi ana arterlerden biridir. Bizans dönemindeki adıyla Konstantinopolis I. Constantinus tarafından bir Hristiyan başkent olarak kurgulanırken, 12 Havari'ye adanan ve Constantinus'un anıtsal mezarını da içeren Havariyun Kilisesi kentin kutsaliyet merkezi olmuştur. Havariyun Kilisesi'nden geçerek Harisius Kapısı'na (Edirnekapı) ulaşan Kuzeybatı Mese aksı, Osmanlı döneminde de önemini korumuştur. Fatih Sultan Mehmed, Osmanlı – İslam kenti olarak yeniden yapılandığı İstanbul'u Osmanlı'nın yeni başkenti olarak seçmiş ve külliyesini Bizans döneminin en önemli yapılarından biri olan Havariyun Kilisesi'nin bulunduğu yere yaptırmıştır. Bununla birlikte, kentin yeni kutsaliyet merkezi olarak Eyyub el-Ensari'nin türbesini içeren Eyüp kurulmuş ve burada kılıç kuşanma törenleri yapılmıştır. Topkapı Sarayı ile Eyüp arasında Divanyolu'nu kullanan tören alayı Fatih Külliyesi'nden geçmekteydi. Tarihi süreçte, kuzeybatı Mese / Divanyolu'nun Fatih – Edirnekapı aksında bulunan Fevzipaşa Caddesi, özellikle 19. yüzyıl sonrasında değişen ulaşım araçlarının etkisiyle daha geniş yollara duyulan ihtiyacın bir neticesi olarak Cumhuriyet döneminde İstanbul'da açılan ilk caddelerden biridir. Menderes dönemi imar faaliyetleri sırasında genişletilen cadde, kentin önemli ana arterlerinden biri olmuştur.

Tezde Fevzipaşa Caddesi'nin tarihi gelişimi, akslar üzerinden değerlendirilmiş; caddenin açılışı ile genişletilmesine dair bilgi ve belgeler ile günümüze kadar geçirdiği değişim incelenmiştir. Tarihi süreç, Bizans'tan Osmanlı'ya kentin ana arterleri Mese / Divanyolu'nun Fevzipaşa Caddesi'ne tekabül eden aksında önemli anıtsal yapıların ve

yapılan törenlerin incelenmesini içermektedir. Bu bölümde tarihi anlatımı destekleyen haritalar hazırlanmıştır; böylece akstaki gelişimi haritalar üzerinden izlemek mümkün olmuştur. Caddenin anlatıldığı bölümde, Fatih – Edirnekapı tramvay caddesi olarak açılış öncesi istimlak haritalarına ve İstanbul Şehremaneti (Belediyesi) yayınlarına başvurulmuştur. Hem açılış hem de genişletme çalışmalarının gazetelerdeki yansımalarından yararlanılmıştır. Fevzipaşa Caddesi'nin tarihi sur içi ulaşımını sağlayan diğer ana arterlerle ilişkisinin de incelendiği tezde, kentin en eski yerleşim merkezlerinden biri ve geleneksel yaşam tarzının bir sembolü olan Fatih ile İstanbul'un modern ve Avrupaî yaşam tarzına uygun gelişen merkezleri arasında kurulan ilişkide Fevzipaşa Caddesi'nin açılışının etkili olduğu görülmüştür.

Anahtar Kelimeler: Fevzipaşa Caddesi, Fatih, Edirnekapı, aks, Mese, Divanyolu, kent, tramvay.



ISTANBUL FATİH FEVZIPAŞA STREET IN THE HISTORICAL PROCESS

Feyza İLTER

Department of Architecture

MSc. Thesis

Adviser: Prof. Dr. Nuran KARA PİLEHVARIAN

Fatih Fevzipaşa Street, located between Fatih Complex and Edirnekapi, is one of the historical main arteries that reached today from the first construction of city. While Constantinople was being constructed as a Christian capital by Constantinus I, Church of Holy Apostles, which was dedicated to 12 Apostles and included the mausoleum of Constantinus, became the sacred center of the city. The northwestern axis of Mese that passed through Holy Apostles and reached Harisius Gate (Edirnekapi), was also important in Ottoman period. Sultan Mehmed the Conqueror chose the Istanbul as new capital of Ottoman Empire when he reorganized the city with an Ottoman – Islamic identity. Fatih Complex was built in the place of Church of Holy Apostles. In addition to, as the new sacred center of the city, Eyüp was established, including the tomb of Eyyub el-Ensari and sword-girding ceremonies were held in here. The procession way, which used Divanyolu between Topkapi Palace and Eyüp, passed through the Fatih Complex. In the historical process, Fevzipaşa Street, which is located on the northwestern of Mese / Fatih – Edirnekapi axis of Divanyolu, is one of the first streets opened in Istanbul during republication period as a result of the need for wider roads. The street was enlarged during the Menderes' constructional practices and became one of the main arteries of the city.

In the thesis, the historical development of Fevzipaşa Street has been evaluated on the axes with the informations and documents about the opening and enlarging of street. The historical process involves examination of important monumental buildings and

ceremonies on the axis of Mese / Divanyolu / Fevzipaşı Street. In this section, maps are prepared, so that it is possible to observe the progress of development through the maps. In the section of street's explanation, expropriation maps and Istanbul Sehremaneti (Municipality) publications were applied. Newspapers that made news about opening and enlarging of street were used. The relationship between Fevzipaşı Street and other main arteries providing access to the historical peninsula has been examined. It is observed that the opening of Fevzipaşı Street is effective between Fatih, one of the oldest settlements of the city, a symbol of traditional lifestyle and new modern lifestyle centers of Istanbul.

Keywords: Fevzipaşı Street, Fatih, Edirnekapi, axis, Mese, Divanyolu, city, tram.



1.1 Literatür Özeti

İstanbul Fatih Fevzipaşa Caddesi'ni konu edinen bu tezde, caddenin tarihi süreçteki gelişimi incelenmiştir. Çalışmanın yazım aşaması öncesinde genel olarak İstanbul kent tarihi konusunda literatürde çeşitli kaynakların okuması yapılmış ve okumalar, caddenin bulunduğu alan özelinde daraltılmaya çalışılmıştır.

Tarihi gelişimin anlatıldığı bölümün başında Doğu Roma / Bizans Dönemi öncesi için kısa bir bölüm ayrılmış ve antik döneme değinilmiştir. Caddenin tarihi altyapısının Doğu Roma / Bizans Dönemi'ne kadar dayandığı fark edilerek, anlatım bu dönemde tanımlanan akslar (Mese) üzerinden yapılmıştır. Bu döneme dair bilgiler, Müller-Wiener'in "İstanbul'un Tarihsel Topografyası", Doğan Kuban'ın "İstanbul: Bir Kent Tarihi", Semavi Eyice'nin "Tarih Boyunca İstanbul" ve Zeynep Çelik'in "19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul" adlı kitaplarından yararlanılarak yazılmıştır. Aksların harita üzerinde takip edilebilmesi için Melike Özyurt'un "Osmanlı Hakimiyetindeki İlk Yüzyılında İstanbul'un Kentsel Gelişimi" adlı basılmamış yüksek lisans tezi için hazırladığı harita altlık olarak kullanılarak yeni bir harita hazırlanmıştır. Bu harita üzerindeki bilgiler için de yine Müller-Wiener'in kitabı kullanılmıştır. Fevzipaşa Caddesi aksında Bizans Dönemi'nin en önemli yapısı Havariyun Kilisesi ile ilgili bulunan bilgiler yine bu bölümde önemli bir yer tutmuştur.

Osmanlı Dönemi boyunca da önemini koruyan aks, bu defa Divanyolu ile ilişkili olarak incelenmiştir. Bu bölümde Maurice Cerasi'nin "Divanyolu" adlı kitabından yararlanılmış ve kitaptaki haritaların üzerinde aksın vurgulanmasına çalışılmıştır. Divanyolu'nun Fatih

– Edirnekapı aksında Osmanlı anıtsal yapılarından bahsedilmiş, aksın tören yolu olmasına odaklanılmıştır. Bu amaçla, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi’nde Osmanlı Dönemi alayları ile ilgili maddelerden ve Hakan Karateke’nin Osmanlı merasimlerini konu alan “Padişahım Çok Yaşa” adlı kitabından yararlanılmıştır. Dönemin harita ve gravürleri üzerinde Fevzipaşa Caddesi aksı işaretlenmiştir.

Caddenin açılışı ve genişletilmesine odaklanılan bölümde Cumhuriyet sonrası İstanbul için hazırlanan planlar, imar faaliyetleri, kentin yeni akslarına değinilmiştir. Caddenin tramvay hattı ile birlikte açılışı ile ilgili başlıca kaynak olarak İstanbul Şehremaneti Mecmuası kullanılmıştır. Dönemin (özellikle açılışa dair Haziran 1929 tarihli) gazete haberlerine yer verilmiştir. Tezin bu bölümünde Atatürk Kitaplığı Harita Arşivi’nde bulunan açılış öncesine ait (Fatih – Edirnekapı tramvay hattı / caddesi) istimlak haritalarından yararlanılmıştır. Rumi 1340 (M. 1924) tarihli haritaların üzerindeki Osmanlıca açıklamalar Latinize halleriyle tezin sonunda ek olarak verilmiştir. Menderes Dönemi imar faaliyetleri sırasında caddenin genişletilmesine dair fotoğraflar için İBB Büyükşehir Belediyesi Encümen Arşivi’ne başvurulmuştur. Caddenin günümüze kadar sur içi İstanbul’unun ana arterleri ile birlikte gelişimi hava fotoğrafları üzerinde incelenmiş, caddenin güncel durumu fotoğraflanarak belgelenmiş ve tezde kullanılmıştır.

1.2 Tezin Amacı

Bu tezin amacı; İmparator Constantinus tarafından kurgulandığı MS 330 yılından itibaren kent strüktürünün önemli akslarından ve Cumhuriyet Dönemi İstanbul’unda açılan ilk caddelerden biri olmasına rağmen hakkında yazılmış detaylı bilginin bulunmadığı Fevzipaşa Caddesi’nin tarihi süreçteki değişim ve dönüşümünün sosyal, siyasal ve mimari arka planını belirlemektir. Çalışmada, özellikle caddenin bulunduğu alana odaklanılarak akslar üzerinden tarihsel bir değerlendirme yapmak ve caddenin açılışının kent tarihi içindeki önemini vurgulamak istenmiştir.

1.3 Hipotez

Fatih Fevzipaşa Caddesi İstanbul’un I. Constantinus döneminden itibaren en önemli ana akslarından biri üzerinde bulunmaktadır. Bu aks, kentin yönetim merkezi (Büyük

Saray) ile kutsaliyet merkezi olan Havariyun Kilisesi arasında önemli bir aksı tanımlayan kuzeybatı Mese'dir. Osmanlı döneminde İstanbul yeniden kurgulanırken Fatih Sultan Mehmed Havariyun Kilisesi yerine kendi külliyesini inşa ettirmiştir. Kente Eyüp'te inşa edilen türbe ve külliye ile de yeni bir kutsaliyet merkezi tanımlanmıştır. Padişahların kılıç kuşanma töreni Eyüp'te yapılmış ve saray ile Eyüp arasında yapılan kılıç alayında Fatih Külliyesi içinden geçilmiştir. Fevzipaşa Caddesi kılıç alayı güzergâhının Divanyolu'nun Fatih – Edirnekapı aksında bulunmaktadır. Bu durum Cumhuriyet'e kadar devam etmiş ve Fevzipaşa Caddesi tarihi süreçte kutsal bir tören yolu olarak kullanılmıştır.

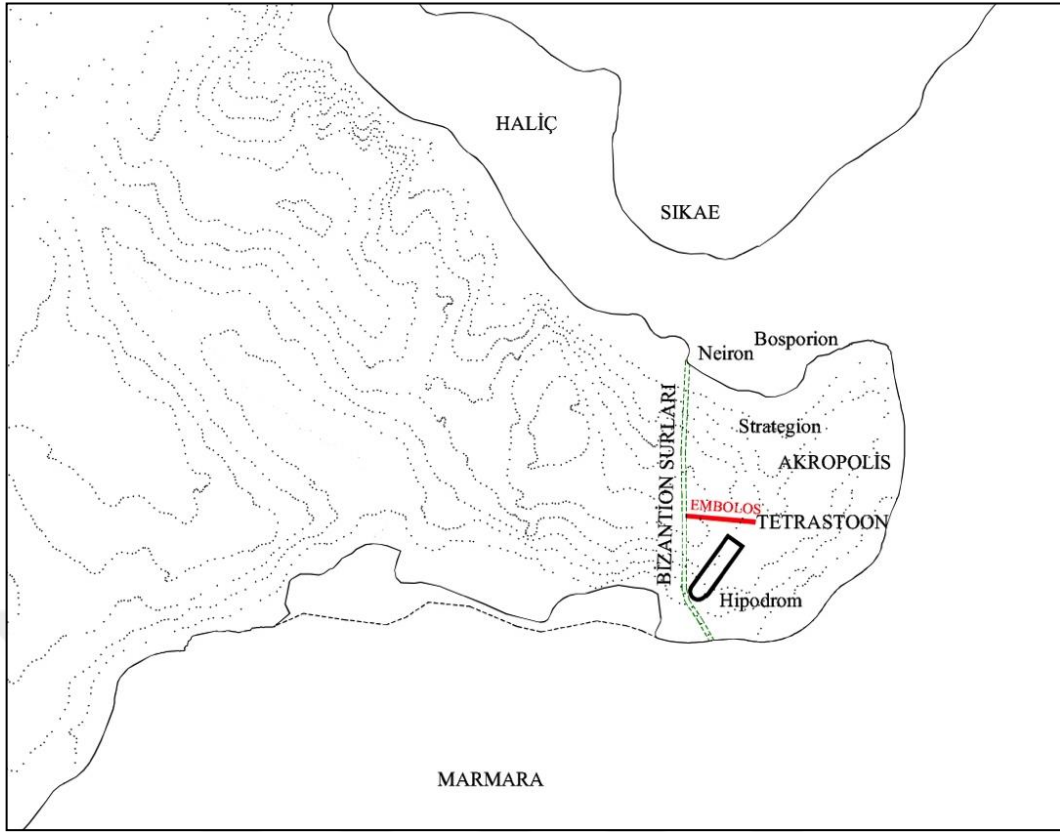
Fevzipaşa Caddesi, Cumhuriyet döneminde İstanbul'da ilk açılan caddelerden biri olmuştur. Açılışı öncesine dair bulunan istimlak haritaları bölgede önemli bir kentsel dönüşümün yaşandığını göstermektedir. Bu süreçte tanımlanan diğer akslarla birlikte, kentin modern yüzünü simgeleyen bölgeleri (Nişantaşı, Harbiye, Beyoğlu) ile geleneksel yaşamı temsil eden bu bölgesini tramvay hattı ile birbirine bağlamakta Fevzipaşa Caddesi'nin rolü oldukça önemlidir.

FEVZİPAŞA CADDESİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

2.1 Doğu Roma / Bizans Dönemi Öncesi

Halkedon'da (Kadıköy) kurulduğu bilinen ilk yerleşimden sonra bugünkü Sarayburnu'nda, Megara'dan göçen ve kendilerine yerleşim yeri arayan Megaralılar MÖ 7. yüzyılda Bizantion kentini kurmuşlardır. İstanbul'a ilişkin bilinen ilk şehir devleti olarak ortaya çıkan Bizantion'dan önce, Yarımburgaz Mağarası ve Pendik civarında Neolitik yaşam alanları olduğuna ilişkin bilgiler mevcuttur [1]. Son yıllarda İstanbul'un yeraltı ulaşımı için yapılan çalışmalar kent tarihine dair bilgilerin yenilenmesini sağlamıştır. Beşiktaş'ta yapılan metro kazılarında ortaya çıkan arkeolojik buluntular Erken Demir Çağı'na tarihlendirilmiştir [2]. Yenikapı'daki Marmaray kazıları sırasında ortaya çıkan, bugünkü deniz seviyesinin 6,5 – 9,5 metre altındaki yerleşim yeri ve çukur mezar buluntuları [1], İstanbul'un Bizantion'a yakın bölgelerinde de Neolitik Çağ'a (MÖ 6600 – 5800) uzanan bir geçmişi olduğunu göstermiştir.¹

¹ Marmaray Projesi kapsamında Yenikapı'da yapılan kazılar ile ilgili çeşitli araştırmalar ve yayınlar yapılmıştır. Kentin kuruluşunu Neolitik Çağ'a tarihleyen arkeolojik buluntular ve kent ile ilgili daha fazla bilgi için bkz. "Bizantion'dan İstanbul'a Bir Başkent'in 8000 Yılı"



Şekil 2. 1 Bizantion Kenti¹

Sınırları tahmini olarak bilinen Bizantion'un (Şekil 2. 1), batıda (ana liman) Neorion, doğuda Bosphorion olmak üzere iki limanı bulunmakta ve kentin merkezi olarak bilinen Akropol, Topkapı Sarayı'nın bulunduğu alanda yer almaktaydı. Tarihçi Dionisios'a göre, 35 stadion ölçüsünde bir alanı çevreleyen surlar, sarayın bulunduğu tepenin eteklerinde yer almaktaydı. Günümüze yalnızca isimleri kalan anıtsal yapılar arasında Akropol'deki tapınaklar, stadyum, tiyatro, hamamlar bulunmaktaydı ve Hadrianus (117-138) hamamlar için su yolu yaptırmıştı. Kentin iki ana meydanı Strategion ve Thrakion adlarıyla anılmaktaydı. Akropol'ün güneyinde Tetrastoon adında dört tarafı revaklı bir agora bulunmaktaydı (Şekil 2. 2).

Roma İmparatoru Septimus Severus'un MS 196'da surları ve anıtsal yapıları yıktırmasından sonra kent yeniden yapılandırılmış ve daha geniş bir alanı içeren surlar yaptırılmıştır. Yapım ve onarım faaliyetlerinin kesinliğinin tartışmalı olduğu Severus

¹ Haritalar, altlık olarak M. Özyurt'un "Osmanlı Hakimiyetindeki İlk Yüzyılında İstanbul'un Kentsel Gelişimi" adlı basılmamış yüksek lisans tezi için hazırladığı haritadan ve Müller-Wiener [3] haritası üzerindeki bilgilerden yararlanılarak Feyza İlter tarafından hazırlanmıştır.

döneminin en önemli inşa faaliyetlerinden biri, “tarihsel kentin belkemiği Mese”nin [4] ilk kısmını oluşturduğu düşünülen ve Tetrastoon’u Severus surlarıyla birleştiren revaklı bir yolun (Embolos) açılmasıdır.¹



Şekil 2. 2 Bizantion: 1.-6. Tapınaklar, 7. Stadion, 8. Amfityatro, 9.-15. Tapınaklar, 16.-17. Agora, 18. Tetrastoon [7]

2.2 Doğu Roma / Bizans Dönemi

MS 313'te Milano Fermanı ile Hristiyanlığı resmi din olarak kabul eden I. Constantinus (324-337), yeni dinin başkentliğine Bizantion'u seçmiş ve 330'da resmi törenlerle kurduğu kente “İkinci Roma” adını vermiştir. Konstantinopolis adı ile anılan yeni başkent (Nea Roma), Constantinus'un bilinçli tercihi üzerine, bir Hristiyan başkenti olmak üzere inşa edilmiş ve MS 395'te Roma'nın doğu ve batı olarak ikiye ayrılmasından sonra Doğu Roma'nın merkezi olmuştur.

¹ Kentin Roma ve Bizans tarihi ile ilgili bilgiler (Müller-Wiener, [3]), (Kuban, [4]), (Eyice, [5]) ve (Çelik, [6]) kaynaklarından derlenmiştir. Detaylı bilgi için bu kaynaklara başvurulabilir.

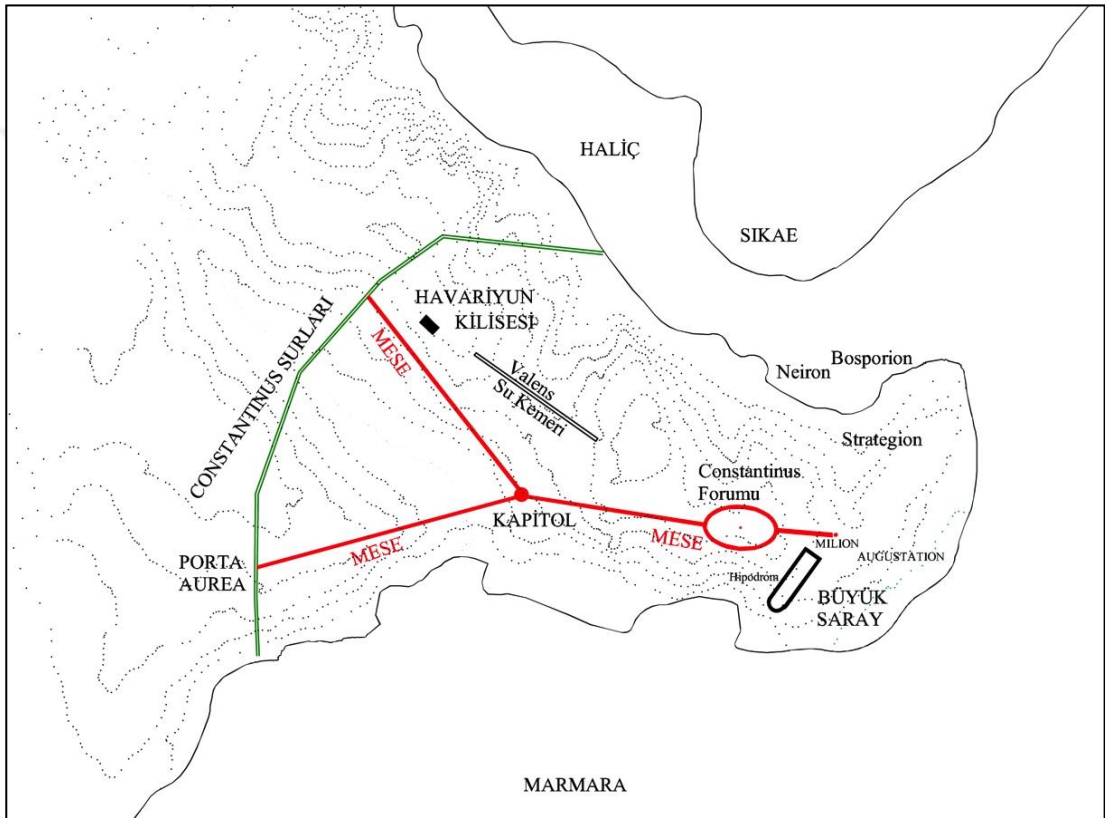


Şekil 2. 3 Ayasofya'daki mozaikte Meryem Ana kucağında Çocuk İsa, sağda kentin kurucusu I. Constantinus, solda Iustinianus ile [8]

I. Constantinus, kent strüktürünü oluştururken topografyanın sağladığı imkânları kullanmıştır. Konstantinopolis'in kuruluşundan itibaren, tepelerin üzerinde önemli mimari anıtlarla Hristiyan kimlik vurgulanmıştır. Havariyun Kilisesi ve forumlar gibi önemli yapılar kentin engebeli yapısından yararlanılarak inşa edilmiştir [3]. Kent sınırlarını belirlerken, Constantinus'un, "elinde mızrağıyla yürüdüğü (...) ne yapması gerektiğini öğreten uhrevi bir gücün kendisine yol gösterdiği" ve böylece sınırları bizzat kendinin belirlediği antik kaynaklarda yer almaktadır [9]. Günümüze ulaşmayan Constantinus Surları'nın geçtiği yeri tam olarak tarif etmek mümkün olmamakla beraber, Byzas Surları'ndan "15 stadia" (yaklaşık 2,5 km) ilerisinde inşa edildiği bilinmektedir.

Müller-Wiener'e göre [3], Constantinus'un kenti, Romalıların ızgara kent planı şeması ile değil; "yelpaze biçiminde ayrılan ana caddeler ve bunları kesen büyük caddeler" şeklinde tasarlanmıştır. Ancak bu sokak dokusu eski kent çekirdeğinde yani Bizantion Agorası'nda görülmektedir. Bizantion kent merkezinin Sarayburnu çevresini kapsadığı ve antik dönemde kentin güney kesiminde fazla yerleşme olmadığı bilinmektedir. Constantinus'un kenti yeniden yapılandırması sonrasında Hipodrom ve beraberindeki yapıların (saray vb.) inşasına bağlı olarak kent merkezi Hipodrom'a kaymış ve kentin ana aksı Mese de bu merkezden başlayarak kurulmuştur [10].

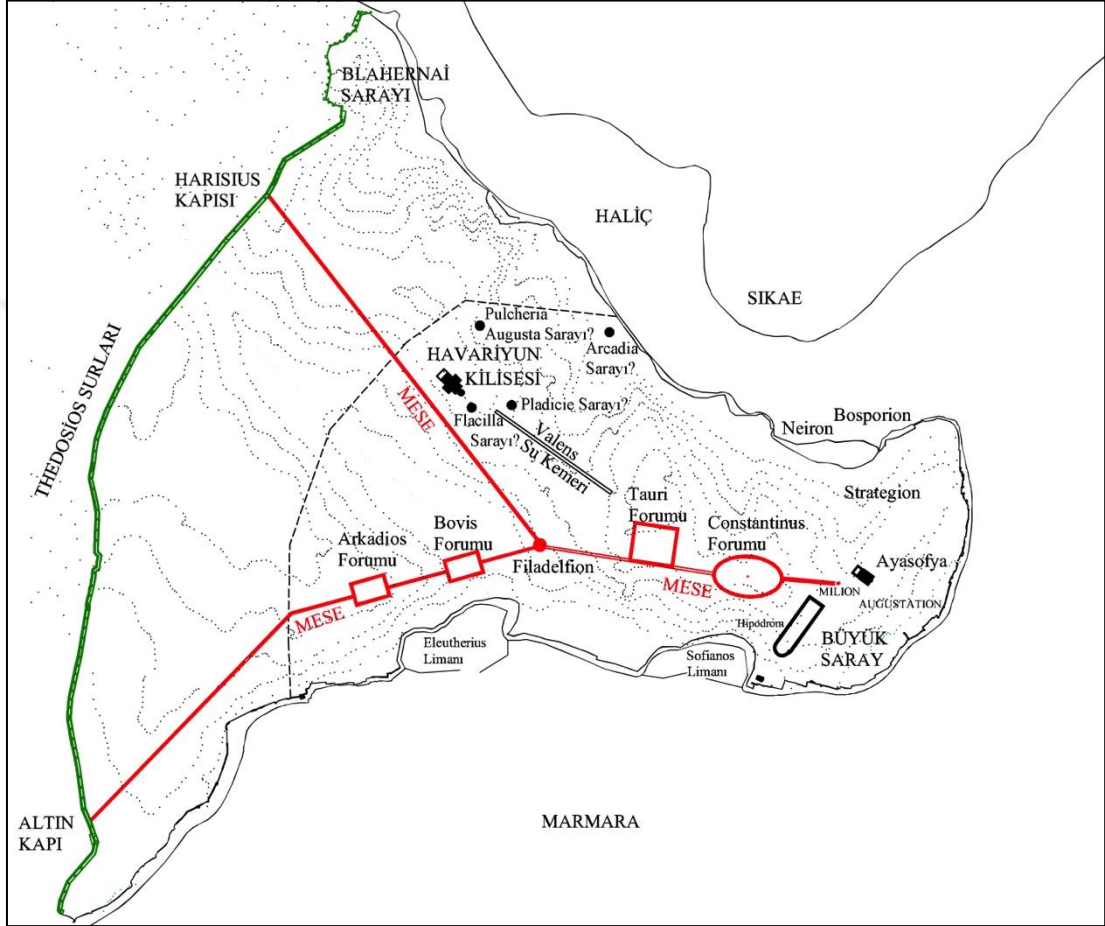
Konstantinopolis, kent çekirdeğinden çıkan ve yer yer forumlarla genişleyen Mese'nin ikiye ayrılmasıyla oluşan bir ana strüktüre sahipti. Severus'un Tetrastoon'u I. Contantinus zamanında kentin ticari ve kamusal merkezini oluşturan Augustation'a dönüştürülmüştür. Mese, bu dönemde, Augustation'dan başlayıp Million'dan sonra Constantinus Forumu'ndan (günümüzde Çemberlitaş) geçerek, Kapitol'de çatallaşarak ikiye ayrılmaktaydı. Mese, güneybatı aksındaki Konstantin Surları'ndaki Porta Aurea (Altın Kapı) adı verilen kapıdan geçmekte; kuzeybatı aksında Havariyun Kilisesi'ne doğru uzanmaktaydı (Şekil 2. 4).



Şekil 2. 4 Konstantinopolis 4. yüzyıl

Kentin forumları, 4. yüzyıl sonu - 5. yüzyıl başında tamamlanmış ve II. Theodosios (408 – 450) döneminde (günümüze kadar ulaşan) yeni surlar inşa edilerek kent sınırları 6 kilometrekareden 14 kilometrekareye çıkmıştır. Mese'nin strüktürü de bu inşa faaliyetleri ile gelişmiştir. Augustation'dan başlayan Mese, Constantinus Forumu'ndan sonra Tauri Forumu'na (günümüzde Beyazıt Meydanı) ulaşmaktaydı. Tauri Forum'unun batısında yer alan ve Mese'nin ikiye ayrıldığı Constantinus döneminin Kapitol'ü, Filedelfion adını almıştır. Filedelfion'da ayrılan yol, güneybatı aksında Bovis Forumu

(günümüzde Aksaray) ve Arkadios Forumu'ndan geçerek Thediosios Surları'nın eski kent kapısıyla aynı adı taşıyan Altın Kapı'sına; kuzeybatı aksı ise yine Havariyun Kilisesi'nden geçerek Harisius Kapısı'na (Edirnekapi) ulaşmaktaydı (Şekil 2. 5). Kuzeybatı aksı ile ilgili bilgiler daha az olmakla birlikte, bu aksın bugün Fatih ve Edirnekapi'yı birbirine bağlayan Fevzipaşa Caddesi'nin bulunduğu alanda olduğu söylenebilir.

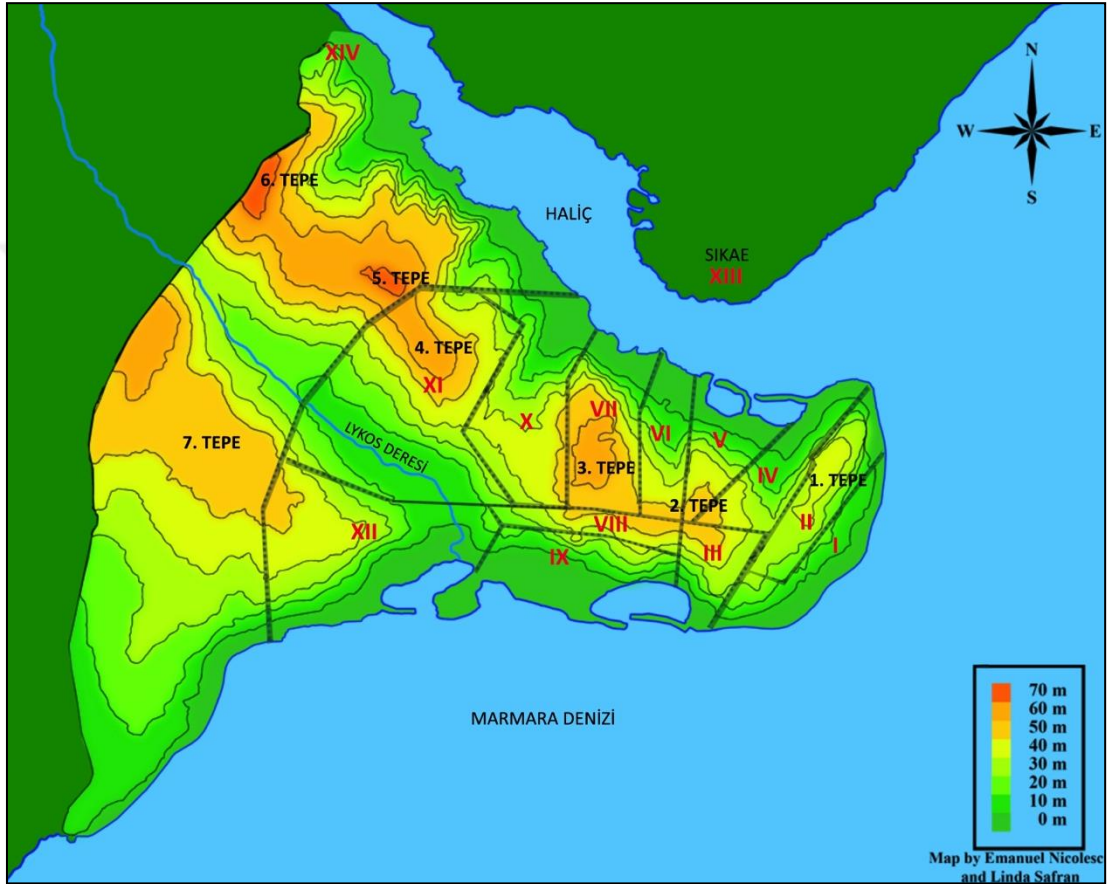


Şekil 2. 5 Mese'nin son halini aldığı 7. yüzyılda Konstantinopolis¹

Kent, yönetim şeması açısından Roma örnek alınarak hepsi ayrı yöneticilere sahip on dört bölgeye ayrılmıştır (Şekil 2. 6). Bu bölgelerden on ikisi Konstantin Surları içinde yer alırken, XIII. bölge Sikaia, XIV. bölge ise Blahernai olarak adlandırılmaktadır. Berger [10], Constantinus'un kenti yapılandırması sırasında ilk etapta iki ayrı bölgenin kurulduğunu ve bu bölgelerden birinin Bizantion Surları'nın hemen dışında, Haliç'e bakan tepelerde; diğerinin Havariyun Kilisesi'nin çevresinde olduğunu söylemektedir. Konstantinopolis'in

¹ Harita üzerindeki saraylar Berger'in haritasından yola çıkılarak işaretlenmiştir (Berger, [10]).

kutsaliyet merkezi ile yönetim merkezi arasında bulunan Mese'nin kuzeybatı aksının ve Haliç'e bakan sırtların, I. Constantinus döneminde düzenlendiği düşünülebilir. Güneybatı Mese'nin forumlarla donatıldığı ve tören yolu olarak kullanıldığı zamana kadar, kuzeybatı Mese kentin ilk ve önemli güzergâhı olmalıdır. Günümüzde Fevzipaşa Caddesi'nin bulunduğu kuzeybatı aksı ve Havariyun Kilisesi çevresi, XI. bölge olarak tanımlanabilir.



Şekil 2. 6 Topografik harita üzerinde [11] F. İlter tarafından tepeler ve bölgelerin gösterimi

Notitia Urbis Constantinopolitanae¹'ye göre, Havariyun Kilisesi'ni içeren bölgede ayrıca, Flaccilla Sarayı ve Pulcheria Augusta Sarayı gibi yapılar bulunmaktaydı. 6. yüzyılda imparator sarayı olarak işlev gördüğü söylenen Flaccilla Sarayı'nın Havariyun Kilisesine bitişik olduğuna dair bilgiler bulunmaktadır [12]. Sadece ismi verilen sarayların mimarisi ile ilgili bir bilgi bulunmamaktadır. 503 ev ve 14 hamam bulunan bu bölge

¹ Konstantinopolis'in 5. yüzyıldaki bölgeleri ve yapıları hakkında bilgi veren anonim bir eser.

önemli bir yerleşim merkezi olduğunu göstermektedir. İmparatorluk ailesinin sıkça ziyaret ettiği mausoleion, hanedana ve elit sınıfa ait konutlar göz önünde bulundurulduğunda, bölgenin toplumsal olarak farklı bir konumda olduğu düşünülebilir [13].



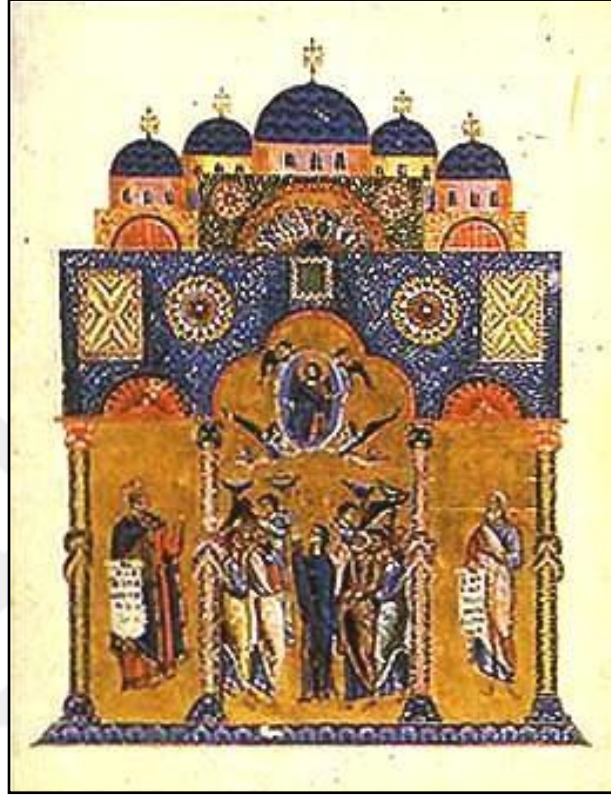
Şekil 2. 7 Konstantinopolis görünüm [14]

Constantinus'un anıtsal mezarını içeren Havariyun Kilisesi'nin yapımı, Constantinus tarafından başlatılmıştır¹. Dördüncü tepe üzerinde yer alan Havariyun Kilisesi, Bizans kent silüetinin en önemli anıtsal yapılarından biriydi (Şekil 2. 8). Nikolaos Mesarites, Havariyun Kilisesi'ni tasvir ederken, kilisenin yerinin "kentnin göbeğinde değil, kalbinde" inşa edildiğini ve buranın "gürültüden uzak ve ibadet için gelinmesi gereken bir yer" olduğunu yazmıştır.² Günümüze hiçbir izi ulaşmayan Havariyun Kilisesi, Ayasofya'nın yapımına kadar kentin en görkemli kilisesi olmuş ve Ayasofya'dan sonra da bu iki kilise güneşle aya benzetilmiştir [16]. Havariyun, hem On İki Havari için bir anıt, hem de

¹ İlk Havariyun Kilisesi'nin yapım tarihi ile ilgili farklı bilgiler bulunmaktadır. 4. yüzyılda Constantinus'un hayatını kaleme alan Eusebius'a göre, I. Constantinus tarafından yapımına başlanılan kilise, oğlu Constantius döneminde bitirilmiştir [15].

² Nikolaos Mesarites (1163- 1216), Havariyun Kilisesi'nin yeri ve yapısı ile ilgili bilgi verdiği bir Ekphrasis yazmıştır. Detaylı bilgi için bkz. G. Downey, "Nikolaos Mesarites: Description of the Holy Apostles at Constantinople"

Constantinus'un on üçüncü havari ve İsa'nın yeryüzündeki vekili olan kendisi için bir mausoleion olmak üzere yapılmıştı [4], [17]. Constantinus'un "Isapostolos" yani "Havarilere Eş" anlamına gelen ünvanı kullandığı ve bu yapıyla iddiasına maddi bir kaynak kazandırdığı düşünülmektedir [18].



Şekil 2. 8 Havariyun Kilisesi'nin Vatikan Kodeksi'ndeki çizimi [19]

Constantinus dönemi planı tam olarak bilinmeyen kilisenin erken dönem yapı geleneği göz önünde bulundurulursa; bazilikal planlı bir kilise ve kiliseye bitişik bir mausoleiondan oluştuğu düşünülebilir [15]. Eusebius'un 4. yüzyılda yazdığı Constantinus'un hayatını anlatan Vita Constantini adlı eserde, yapı "naos" yani "kutsal yapı" olarak nitelenmiştir. Eusebius yapıyı şöyle tanımlamıştır: "Naos, temiz havaya açık, oldukça geniş bir avluyla çevriliydi. Bu dörtgen alan, avlunun ortasındaki naosa bakan revaklarla çevriliydi. Bu revaklar boyunca odalar, banyolar ve lamba odaları, naostan sorumlu kişiler için yapılmış ve uygun bir şekilde donanmış birçok yapı vardı" [9]. Ölümünden sonra da Havarilerle birlikte anılmak isteyen imparator, yapıyı oldukça ihtişamlı bir şekilde inşa ettirmiştir. Naaşı, resmi bir geçit töreni ile Mese boyunca taşınarak, Havariyun'daki mousoleiona getirilmiştir. Havarilerin anısına on iki tabut

koyduran Constantinus'un tabutu, her iki yanında altı tabut olacak şekilde tam ortaya yerleştirilmiştir [9], [17].

Depremler, yangınlar ve Nika Ayaklanması gibi sebeplerle tahrip olan kentin yeniden inşasında İmparator İustinianos (527-565) etkili olmuştur. Havariyun Kilisesi de bu dönemde yıkılmış; haç biçimli plana sahip, beş kubbeli bir yapı olarak yeniden yapılmıştır (Şekil 2. 9). Constantinus dönemi mausoleionu, bu dönemde de varlığını sürdürürken; İustinianos için kilisenin kuzey tarafında haç planlı ikinci bir mausoleion ilave edilmiştir [16].



Şekil 2. 9 İustinianos Dönemi Havariyun Kilisesi'nin görünümü [20]

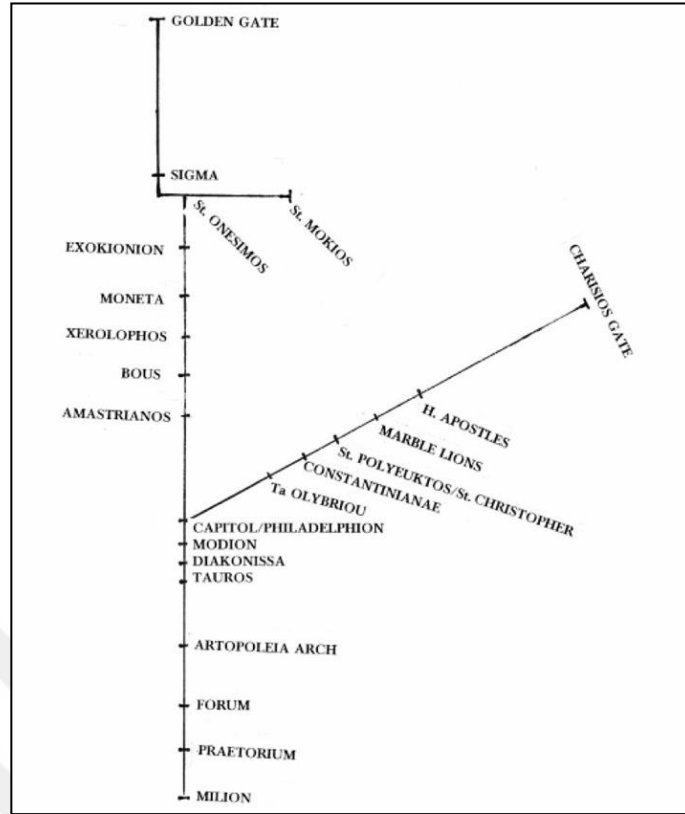
İustinianos döneminde yaşayan Prokopios "Yapılar" kitabında, kilise yeniden inşa edilirken Havarî Andreas, Lukas ve Timetheos'a ait tahta tabutların bulunduğunu yazmıştır (Şekil 2. 10). Havarilerin onuruna kutlama düzenlenerek kutsal ayinle tabutların yeniden toprağa verildiğinden bahseden Prokopios, bu durumu imparatorun dindarlığı ve kutsallığı ile ilişkilendirmiştir [21]. İustinianos dönemi rekonstrüksiyonundan sonra 1028'e kadar Havariyun Kilisesi mausoleionu, imparatorların ve eşlerinin gömüldüğü yer olmaya devam etmiştir [17].



Şekil 2. 10 Rölüklerin taşınmasına ait bir resimde arka planda Havariyun Kilisesi [22]

Havariyun Kilisesi, hem imparator mezarlarının hem de azizlere ait rölüklerin bulunması sebebiyle kentin kutsal bir merkeziydi. İmparator, paskalya gibi yortularda Büyük Saray'dan yola çıkarak, resmi törenlerle, Havariyun Kilisesi'ne ulaşırdı [23]. Konstantinopolis'teki törenleri anlatan De Cerimoniis'te¹ Havariyun Kilisesi'nde yapılan törenlere yer verilmiştir. Constantinus ve Helena'nın Havariyun Kilisesi'ne gittikleri gün için yapılan yortuda, imparatoru lahitlerin bulunduğu alanda karşılayan patrik, buhurdanlığı imparatora verirdi. İmparator, Büyük Constantinus ve diğer imparatorların lahitlerini tütsülerdi [24], [25].

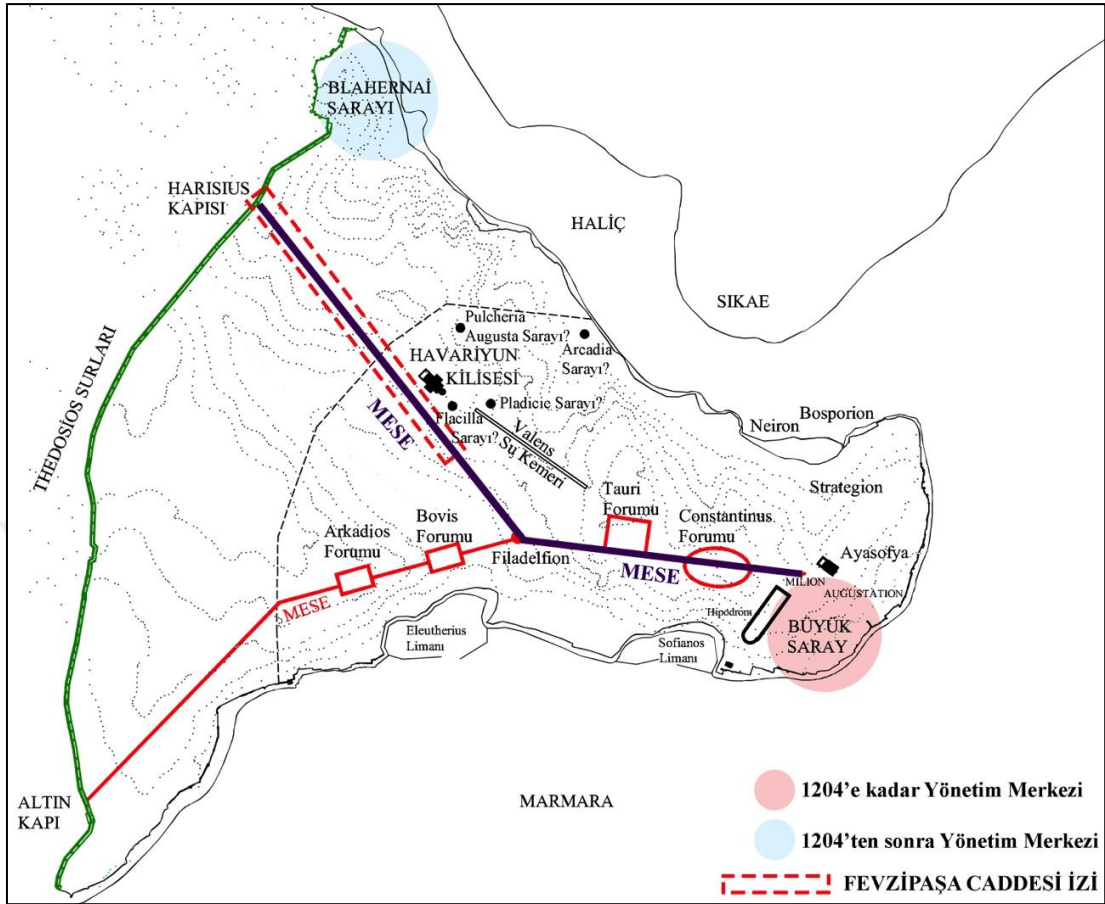
¹ Konstantinos VII. Porfirogennetos'un 10. yüzyıl'da yazdığı eser, 5. yüzyıla dair belgeler de içermektedir.



Şekil 2. 11 Törenler Kitabı'ndaki tören noktalarını gösteren diyagram [26]

Havariyun Kilisesi'nden Büyük Saray'a¹ dönüşte yapılan törende ise tören alayı; aslan heykellerinin bulunduğu yerdeki karşılama sonrasında, sırasıyla Polyeuktos Kilisesi, Filadelfion, Tauri Forumu, Constantinus Forumu, Praetorium gibi önemli noktalardaki törenlerle devam ederek Halke'ye varıyor ve Büyük Saray'ın girişinde sona eriyordu (Şekil 2. 11). Halk, kilise ile saray arasındaki 5 km'lik yolun her 500 m'sinde bir tören yaparak Tanrı'yı ve imparatoru yüceltmektedir [4]. Kuzeybatı aksında Törenler Kitabı'nda adı geçen duraklardan Harisios (Charisios) Kapısı, Havariyun ve Polyeuktos kiliselerinin yerleri bilinmektedir. Mese'nin güneybatı aksını oluşturan, Theodosios Surları'nın Altın Kapısı'ndan (Golden Gate) Milion ve Hipodrom'a kadar olan kısmı zafer yolu olarak tanımlanmaktadır.

¹ Contantinus döneminde yapımına başlanan ve zaman içerisinde eklerle büyüyen Büyük Saray (Magnum Palatium), Hipodrom çevresinde, Ayasofya ile Sultanahmet Camisi arasındaki alanın yarısı ve caminin alanının tümünde yer almaktaydı [6]. Teraslar üzerine yerleşen dağınık yapılar kompleksi olarak tanımlanan saray, 1204'e kadar yönetim merkezi olarak kullanılmıştır.



Şekil 2. 12 Mese'nin kuzeybatı aksı üzerinde caddenin gösterimi

11. yüzyıl itibariyle kentsel alanın kuzeybatıda yoğunlaşması söz konusu olmuştur. Constantinus Surları dışındaki Blahernai (Ayvansaray) bölgesinde, 6. yüzyılın ikinci yarısında yapılan Blahernai Sarayı, dini, ideolojik ve yeni yaşam ritüellerine bağlı sebeplerle Komnenoslar'dan itibaren öncelikli yönetim merkezi olarak kullanılmıştır [27]. Konstantinopolis'in katedral kilisesi (aynı zamanda imparatorluğun başkent kilisesi) olan Ayasofya [28], bu dönemden sonra "kamusal kiliseler şebekesi yerine bir grup manastırın başında bulunuyordu" [29]. Blahernai Sarayı'nın çevresindeki yapılar (Bakire Meryem Kilisesi ve tesisleri) ile beraber çalıştığı göz önünde bulundurulduğunda yönetime Büyük Saray'dan daha uygun olması ve Hipodrom yarışlarından avlanmaya değişen yaşam zevkleri, kentin kuzeybatısında yaşamının avantajları arasında görülmektedir. Ayrıca, bu bölgenin gelişiminde yoğun olarak gözlenen mimari faaliyetlerin de etkisi olmuştur. Bu yeni kentsel merkez, Magdalino

tarafından [29], I. Aleksios'un, Bizans'ı "kökten ve yapısal açıdan dönüştürmesinin kentsel bir yansıması" olarak yorumlanmıştır. Bu bölge, eski merkezin yerine geçmemiş; eski merkezle birlikte gelişmiştir [29]. 1204'e kadar kentin eski merkezi terk edilmemiş, Latin istilası ile Büyük Saray'ın hasar görmesi sonucu Blahernai Sarayı kullanılmıştır. Mese'nin kuzeybatı aksında Havariyun Kilisesi - Blahernai Sarayı güzergahı, 11. yüzyıldan itibaren önem kazanmış; 1204'ten sonra yeni yönetim merkezi ile kentin kutsal merkezini birbirine bağlamıştır (Şekil 2. 12).



Şekil 2. 13 Konstantinopolis gravürü üzerinde [30] F. İlder tarafından aksın işaretlenmesi

IV. Haçlı Seferi ile 1204'te başlayan Latin istilası, Konstantinopolis'i büyük hasara uğratmıştır. Hipodrom'u ve kamu alanlarındaki anıtları talan eden Latinler, imparatorluk sarayını ve Mese'yi yakmıştır. Yapım etkinliği görülmeyen istila dönemi 1261'de sona ermiştir. Bizans İmparatorluğu'nun son yüzyılında topraklar giderek

küçülürken; Ayasofya, Hipodrom gibi kentin anıtsal mekanları harap duruma düşmüş; sütunlu caddeler 12. - 14. yüzyıllardaki depremlerle yıkılmıştır [3]. 14. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı baskısının artmasıyla birlikte Bizans İmparatorluğu'nun sonuna yaklaşmıştır.

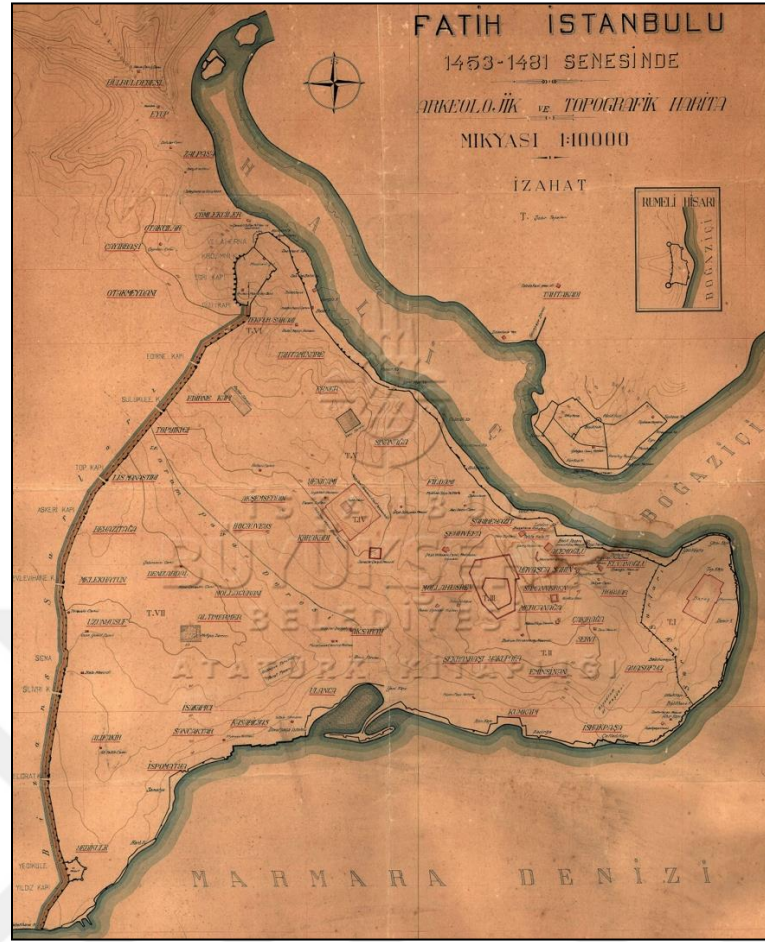
2.3 Osmanlı Dönemi

II. Mehmed'in 29 Mayıs 1453'te Konstantinopolis'e girişiyle kent için yeni bir dönem başlamıştır. Fetihden sonra kent, Konstantiniyye isminin yanı sıra İstanbul olarak da anılmış; II. Mehmed de "Fatih" ünvanını almıştır. Dönemi kayıt altına alan Tursun Bey, Fatih Sultan Mehmed'in vezirlerine, alimlerine ve kullarına "Bundan böyle tahtım İstanbul'dur." diye ilan ettiğini yazmıştır [31]. Fatih Sultan Mehmed, "iki berre iki bahre bakar yer" olan İstanbul'u, Osmanlı için ideal bir yönetim merkezi olarak görmüş ve 1458'de başkenti Edirne'den İstanbul'a taşımıştır. Eski görkemini yitiren kent, bir İslam kenti olarak Fatih Sultan Mehmed Han tarafından yeniden kurulmuştur.

Kentin yeniden iskanı dahilinde, fetih sırasında kenti terk edenlerin geri dönmesi teşvik edilmiş, kölelerin fidye karşılığında yerleşmelerine izin verilmiştir. Başka kentlerden, her dinden topluluklar getirilerek kentin farklı bölgelerine yerleştirilmiştir.

Kentin Bizans dönemindeki sokak dokusu Fatih Sultan Mehmed Han döneminde, külliye çevresinde gelişen mahalleler ile birlikte dönüşmeye başlamıştır [6]. Kentin ana arterlerinin izleri girift sokak dokusu içerisinde takip edilebilmeye devam ederken, büyük meydanlar yeni oluşan mahallelerin veya yerlerine inşa edilen yapıların etkisiyle farklılaşmıştır. Padişahın kente giriş ve çıkışında kullandığı törensel aksın önemli bir kısmını oluşturan kuzeybatı Mese'sini takip eden aks (Fevzipaşa Caddesi), yeni kutsallık ve yönetsel merkezlerin tanımlanmasıyla önemini korumuştur.

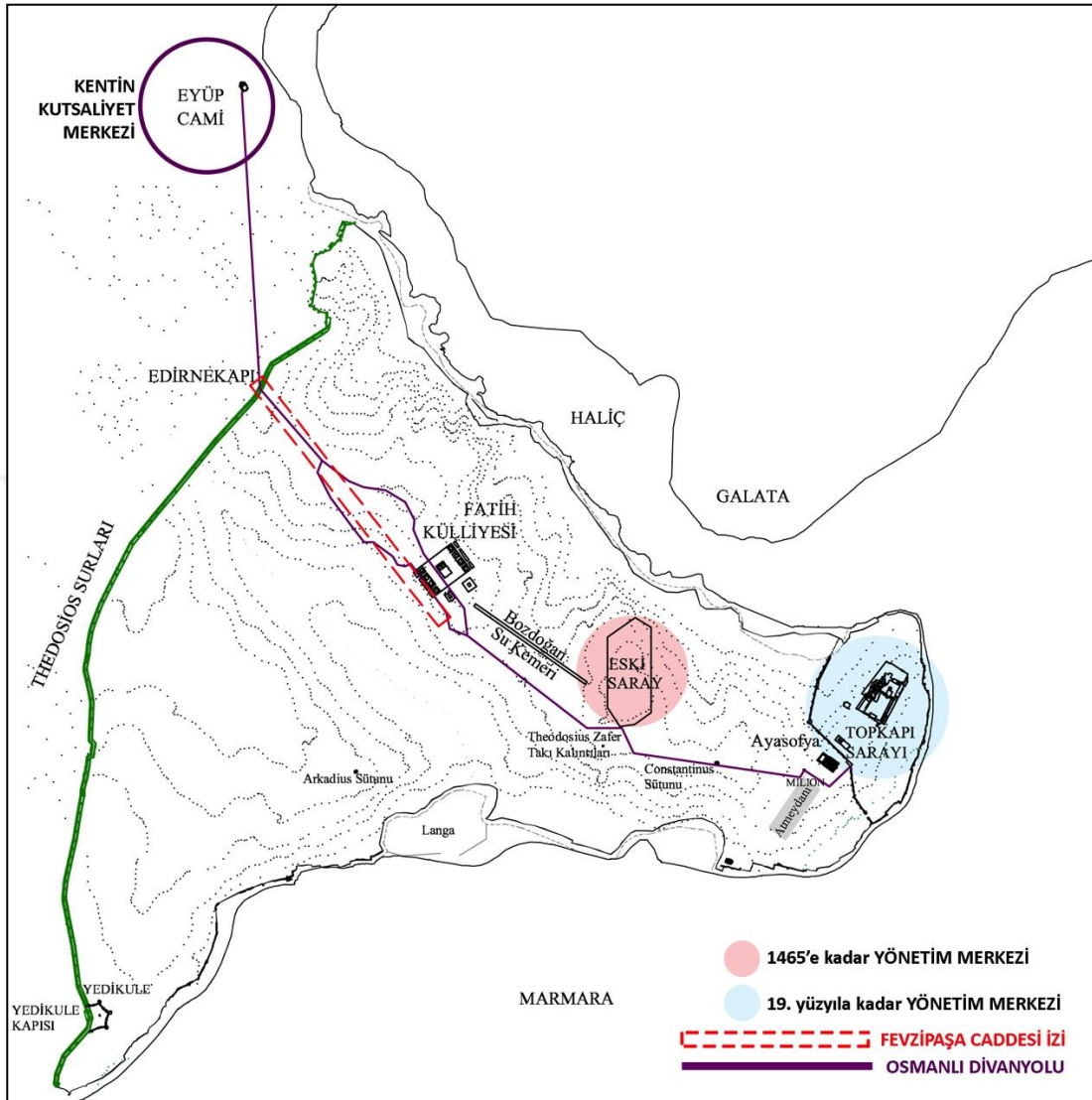
Fetihden hemen sonra Fatih Sultan Mehmed Han, Tauri Forumu'nun bulunduğu yerde Eski Saray'ı inşa ettirmiştir. Fevzipaşa Caddesi aksının başlangıcına yakın bir yer olan Şehzadebaşı'nda da Eski Odalar adıyla yeniçeri kışlaları bulunmaktaydı.



Şekil 2. 14 Fatih İstanbul'u, 1453-1481 senesinde arkeolojik ve topografik harita [32]

Hristiyan bir kentin müslüman bir devlet tarafından fethi ile kentteki ilk mimari dönüşüm, Ayasofya'nın cami olarak kullanılmaya başlanmasıdır. Patriklik merkezi Ayasofya'nın camiye dönüştürülmesi sebebiyle, 1454'te kentin ikinci önemli kilisesi olan Havariyun Kilisesi yeni patriklik merkezi olmuştur [33]. Patrik, kendi isteğiyle 1456'da Pammakaristos Kilisesi'ne geçmiş ve 1568'de kilise Fethiye Cami'ne dönüştürülene kadar patriklik kilisesi olarak kullanılmıştır [34]. Harap halde olan Havariyun Kilisesi yıktırılarak yerine Fatih Külliyesi (1463-1471) inşa edilmiştir. Külliye'nin odak merkezi olan camiye, padişahın 1458'de Eyüp'te inşa ettirdiği camiden ayırmak için "Yeni Cami" denmiştir [35]. İstanbul'un Araplar tarafından kuşatılması sırasında Hz. Muhammed'in sancaktarı olan Ebu Eyyub el-Ensari'nin mezarının bulunduğu söylenen yerde inşa edilen türbe ve cami etrafında, fetih sonrası ilk yerleşmelerden biri gelişmiştir. Eyüp olarak adlandırılan bu bölge, kentte yeni bir

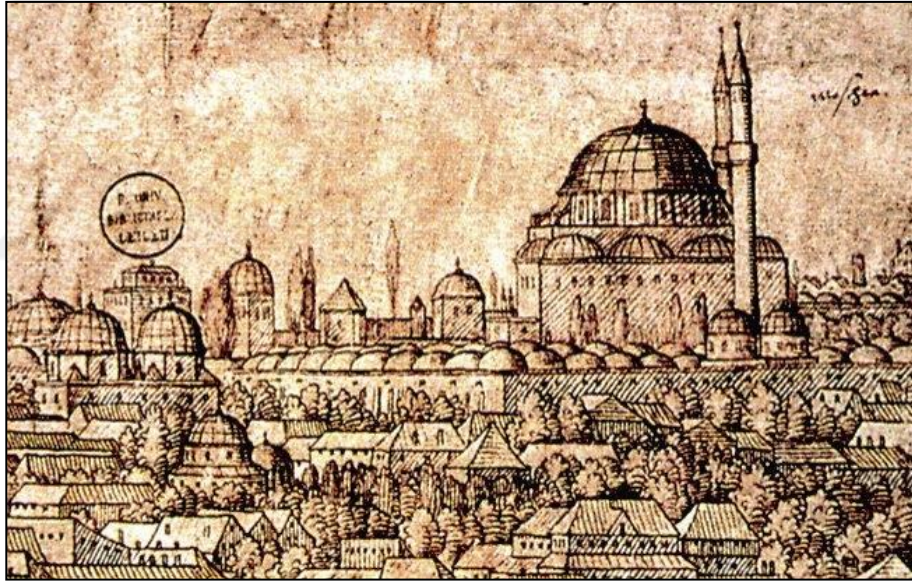
kutsallık alanı ve Müslümanlar için bir ziyaretgâh olmuştur. İlk sultanlar, sefere çıkarken “istimdat” (yardım) dilemek için Eyüp Sultan Türbesi’ni ziyaret etmiştir [36].



Şekil 2. 15 Osmanlı İstanbul’u (15. yy) ve Fevzipaşa Caddesi aksı

Fatih Külliyesi’nin, Hristiyan başkentin kurucusu I. Constantinus’un mezarını içeren Havariyun Kilisesi’nin yerine inşa edilmesi; Fatih Sultan Mehmed’in İstanbul’u, Osmanlı / İslam başkenti olarak yeniden kurmasının sembolik bir göstergesidir [6]. Yer seçimi, Edirne yoluna çıkılan kapı aksı üzerinde olması açısından da önemlidir. Külliyenin inşası ile Edirnekapı (Fevzipaşa Caddesi) aksı vurgulanmıştır [37]. Kentin ilk yapılandırıldığı zamandan beri varlığını koruyan aks, Fatih Sultan Mehmed’den itibaren Osmanlı döneminde itibarını güçlendirmiştir (Şekil 2. 15).

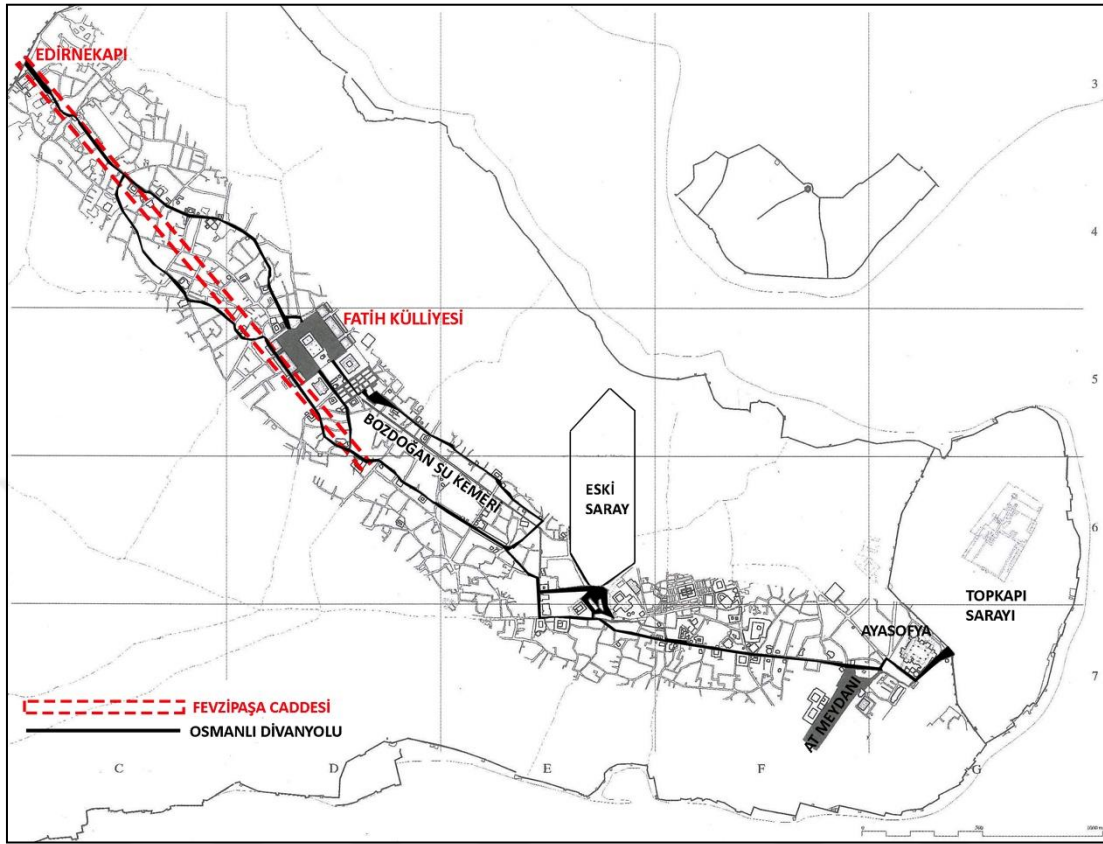
Aksın en önemli anıtsal yapısı olan Fatih Külliyesi (Şekil 2. 16), Osmanlı İstanbul'unun kimliğini oluşturan külliyelerin öncüsü olarak görülmüştür. Tursun Bey, Ayasofya planında ve görkeminde inşa edilen ulu caminin, Ayasofya'dan geri kalmadığını hatta sahip olduğu yeniliklerle onu geçtiğini yazmıştır [31]. Sekiz medresesi (kuzeyde Karadeniz, güneyde Akdeniz Medreseleri) ile, "ilim ve irfanın" yeniden tesis edileceği bir eğitim merkezi olarak tanımlanan külliye [35]; darüşşifa, kervansaray ve imaret de bulunmaktaydı. "Sahn-ı Seman" adı verilen sekiz medrese dışında, sekiz tane de hazırlık medresesi olarak bilinen tetimme medresesi bulunmaktaydı. Fevzipaşa Caddesi'nin genişletilmesi sırasında bu tetimme medreselerinden Akdeniz tarafında olanlar yıkılmıştır [38]. Külliyenin inşasıyla bölgenin çevresinde yerleşim artarken, özellikle medreseleri ile kentin en önemli ilim merkezi olduğu için ulema da burada yoğunlaşmıştır.



Şekil 2. 16 Melchior Lorichs panoramasında ilk Fatih Cami ve çevresi [39]

1459'da Bizantion akropolisinin bulunduğu yerde ilk aşaması 1465'te tamamlanan Topkapı Sarayı inşa edilmeye başlanmıştır. Saray kompleksi, farklı üsluplarda inşa edilen yapılar ve avlulardan oluşmaktaydı. Eski Saray 16. yüzyıl ortasına kadar padişah ve ailesinin ana konutu olarak kullanılırken, Topkapı Sarayı devletin yönetim merkezi olmuştur [4]. Fatih Sultan Mehmed, burada Türk, Bizans ve İran tarzlarında üç köşk yaptırmış ve günümüze yalnızca Çinili Köşk (1472) adıyla bilinen İran tarzındaki yapı ulaşmıştır. Mimariye yansıyan bu üslup çeşitliliği Necipoğlu tarafından, "sultanın

imparatorluk vizyonunun evrenselliği” olarak yorumlanmıştır. Fatih Külliyesi ve Topkapı Sarayı, yeni merkezi yönetimin dini ve dünyevi odaklarını oluşturmuştur [35].



Şekil 2. 17 Cerasi'nin Divanyolu [40] haritası üzerinde F. İlter tarafından Fatih dönemi İstanbul'u ve cadde aksının gösterimi

Yönetim merkezinin Eski Saray'dan Topkapı Sarayı'na taşınması ve Fatih Külliyesi'nin inşası ile, Bizans Mese'sinin bir bölümü üzerinde yeniden bir aks tanımlanmıştır. Bu aks, Topkapı Sarayı ve Ayasofya'dan Bizans'ın Tauri Forum'unda yer alan Eski Saray'a uzanan ve Valens Su Kemer'i'nden Fatih Külliyesine doğru ilerleyip Theodosios Surları'ndaki (eski Harisius Kapısı) Edirnekapi'ya ulaşan Osmanlı Divanyolu'dur.¹ Cerasi'ye göre Divanyolu eksen, düzlemsel tek bir yoldan ziyade, "Topkapı'dan Edirnekapi ve Yedikule'ye uzanan bir sokaklar demeti olarak" gelişmiştir [40]. Topkapı Sarayı ile Eski Saray arasındaki aks Mese'nin izini takip etmektedir. Eski Saray'dan Edirnekapi'ya uzanan aks ise Osmanlı döneminde daha girintili çıkıntılı sokaklardan

¹ Divanyolu, Topkapı Sarayı'nı Edirnekapi'ya bağlayan imparatorluk yoludur. Topkapı Sarayı'ndaki Divanı Hümayun toplantılarından sonra devlet adamlarının kullandığı yol olduğu için bu adı almıştır. Divanyolu ile ilgili detaylı bilgi için bkz. Cerasi, M. (2014). Divanyolu, Kitap Yayınevi, İstanbul.

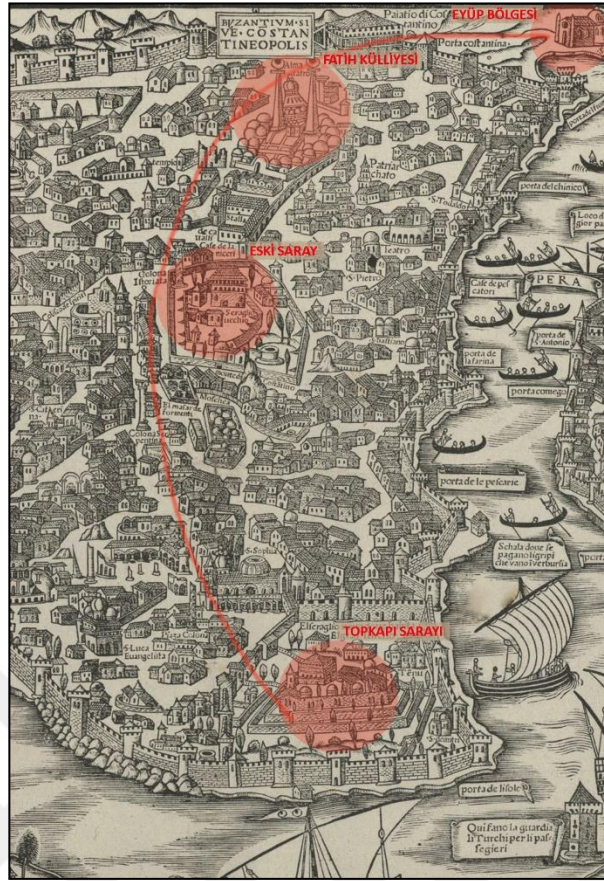
oluşan bir yapıya sahiptir ve Fevzipaşa Caddesi'nin bugün birleştirdiği noktalar arasında tanımlanmaktadır (Şekil 2. 17). Bizans'tan beri kentin kutsal yolu olma özelliğini koruyan bu eksen, tören yolu işlevinin de eklenmesiyle önemini arttırmıştır.

Divanyolu'nda birçok tören alayı yapılmaktaydı. Kentin kutsallık merkezi Eyüp ile yönetsel merkezi Topkapı Sarayı arasında "kılıç alayı" adı verilen tören halkın da katılımının olduğu en önemli ve görkemli alaylardan biriydi (Şekil 2. 18). İktidarı temsil eden kılıç, yeni padişahın yönetimi devralmasının sembolüdür [36]. Cülus töreninden¹ sonra yeni padişahın izleyeceği siyasete ve Allah'tan dileğine göre seçilen kutsal bir kılıç, Eyüp'te şeyhülislam veya nakibüleşraf² gibi dini saygınlığı olan birisi tarafından dualarla padişahın beline bağlanırdı [41]. Kömürciyan bu geleneğin Akşemseddin tarafından kılıç kuşandırılan Fatih Sultan Mehmed'in haleflerine, kendisi gibi Eyüp'te türbeyi ziyaret edip namaz kıldıktan sonra alay ile saraya dönmelerini vasiyet etmesiyle başladığını yazmıştır [42]. Fakat diğer kaynaklarda bu geleneğin 16. yüzyıl sonlarına kadar sadece "türbeler ziyareti" olarak bilindiği ve kılıç kuşanma ile ilgili kesin bilgi bulunmadığı ifade edilmektedir [36], [43]. Osmanlı'daki bu tören, özellikle yabancı elçiler tarafından, Roma'nın taç giyme törenlerine benzetilmiştir. Bu durum, Baron de Tott tarafından "Bizdeki taç giyme töreni neyse Türklerde kılıç alayı odur" şeklinde yorumlanmıştır [44].

"Cuma alayı", "selamlık resmi" veya "cuma selamlığı" olarak bilinen tören, 1453'ten 1924'e kadar devam etmiştir. Padişahın İstanbul'da olduğu zamanlarda, cuma günü saraydan çıkıp bir selatin camisinde namaz kıldıktan sonra geri dönmesi ile tamamlanan alay, halk için padişahı görmek açısından önem arz etmekteydi. Gidilecek cami, sultan tarafından seçilmekteydi [45]. Fatih dönemi ile ilgili yeterli bilgi olmamakla birlikte, padişahın cuma namazı için Fatih Cami'ni tercih etmesi durumunda, Fevzipaşa Caddesi üzerindeki Fatih Cami ile Topkapı Sarayı arasındaki aks cuma alayları için de kullanılmış olmalıdır.

¹ Cülus töreni, Osmanlı'da şehzadelerin tahta çıkma törenidir. 'Cülus' Arapça'da 'oturmak' anlamına gelmektedir [46].

² Nakibüleşraf: Peygamber soyundan olanların (seyyid), işlerine bakmak üzere kendi aralarından seçtikleri görevli [47].



Şekil 2. 18 Vavassore'nin [48] Fatih Dönemi İstanbul'unu gösteren haritasından detay

1481'de vefat eden Fatih Sultan Mehmed'in cenaze alayı Topkapı Sarayı'nda başlamış, ailesinin ikamet ettiği Eski Saray'ın önünden geçmiştir [49]. Sultanın Fatih Külliyesi'ndeki türbesine defnedilmesiyle Fevzipaşa Caddesi'nin bulunduğu alanda Osmanlı döneminin ilk cenaze alayı yapılmış olmalıdır. Bizans döneminde Havariyun Kilisesi'ne imparatorların gömülmesi için yapılan cenaze alayları düşünüldüğünde, aksın bu işlevini, erken dönem Osmanlı İstanbul'unda koruduğu söylenebilir.

Osmanlı İstanbul'unun, eski Mese, yeni Divanyolu güzergâhında gelişmesi 16. ve 17. yüzyıllarda devam etmiştir. Özellikle 16. yüzyıl, yapım etkinliklerinin yoğun olarak görüldüğü bir dönemdir. Fatih Sultan Mehmed'ten sonra Sultan II. Bayezid'in (1481 – 1512), kentin merkezinde, Eski Saray'ın güneyinde inşa edilen külliyesi ile İstanbul'un bir İslam kenti olduğunu yansıtan silüet görünür olmaya başlamıştır [37]. Bayezid Külliyesi kente yeni bir ağırlık merkezi kazandırmıştır [3]. Fatih çevresinde yeni çarşıların açılması, kente Edirnekapi'dan giren malların (bugünkü Karagömrük'teki) kara gümrüğünden geçmesi gibi etkenler, Edirnekapi – Beyazıt arasındaki aksa ticari bir

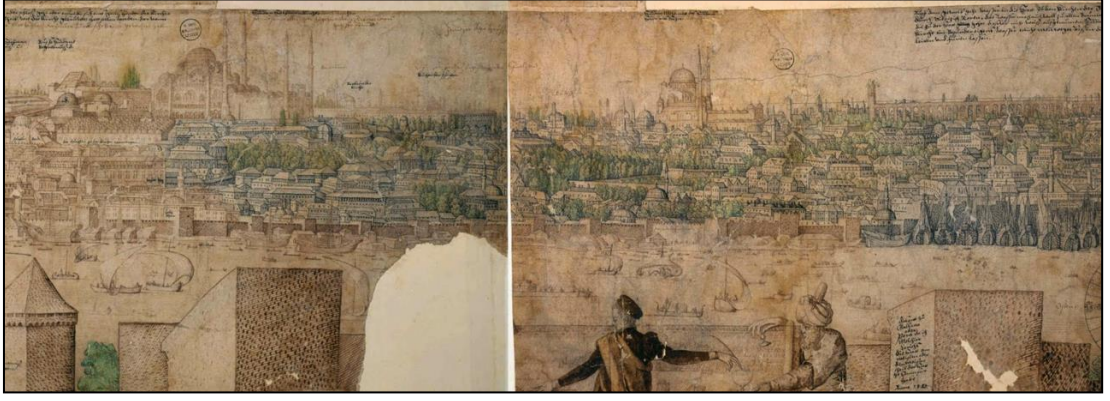
nitelik de eklemiştir. Her ne kadar bu nitelik kentin ticari merkezindeki ile kıyaslanacak boyutta olmasa da, kentin merkezini Edirne yoluna bağladığı için, Fevzipaşa Caddesi aksının “hayati kentsel bir rol oynadığı”[40] bilinmektedir.

Yavuz Sultan Selim’in (1512 – 1520) Mısır’ı fethi ile hilafet Abbasiler’den Osmanlı’ya geçmiş; İstanbul hilafetin ve İslam dünyasının merkezi konumuna gelmiştir¹. Kutsal emanetlerin gelişile kentin dini önemi artarken, padişahlar da İslam dünyasının maddi – manevi hamileri olmuştur [44].

İstanbul silüetinin önemli bir parçasını oluşturan Sultan Selim Külliyesi (1522), İstanbul’un beşinci tepesinde, Kanuni Sultan Süleyman tarafından babası Yavuz Sultan Selim için yaptırılmıştır. Külliye, Fevzipaşa Caddesi güzergâhına oldukça yakın bir konumda, caddenin Haliç’e bakan yamacında yer almaktadır. Yavuz Sultan Selim’in türbesi de bu külliye içinde yer almaktadır. Kanuni, Çorlu’da vefat eden babası Yavuz Sultan Selim’in cenazesini Edirnekapi’da karşılamış, salalar ve dualar eşliğinde gidilen Fatih Cami’nde cenaze namazı kılınmış ve türbesinin yapılacağı yere defnedilmiştir [43]. Böylece, Fevzipaşa Caddesi güzergâhında Osmanlı için en önemli cenaze alaylarından biri daha yapılmıştır.

Kanuni Sultan Süleyman (1520 – 1566) döneminde, özellikle Osmanlı mimarisinin karakterini oluşturan Mimar Sinan yapıları, kent silüetine eklenmiştir. Mimar Sinan’ın en önemli yapılarından biri, Valens Su Kemer (Osmanlı dönemi ismiyle Bozdoğan Kemer) arkasında, Kanuni’nin oğlu Şehzade Mehmed için yaptırdığı Şehzade Mehmed Külliyesi’dir. Fatih ile Bayezid külliyelerinin arasında, Divanyolu üzerinde inşa edilen külliye; Beyazıt – Edirnekapi aksını güçlendirmiş ve yoğunluk tekrar Beyazıt’tan Fatih’e doğru kaymıştır [37].

¹ Yavuz Sultan Selim döneminden itibaren kutsal emanetler İstanbul’a getirilerek Topkapı Sarayı’nın Hırka-i Saadet Dairesi’nde korunmuş ve padişaha bağlılık sözü verilmesi manasına gelen biat törenleri burada yapılmıştır [44].



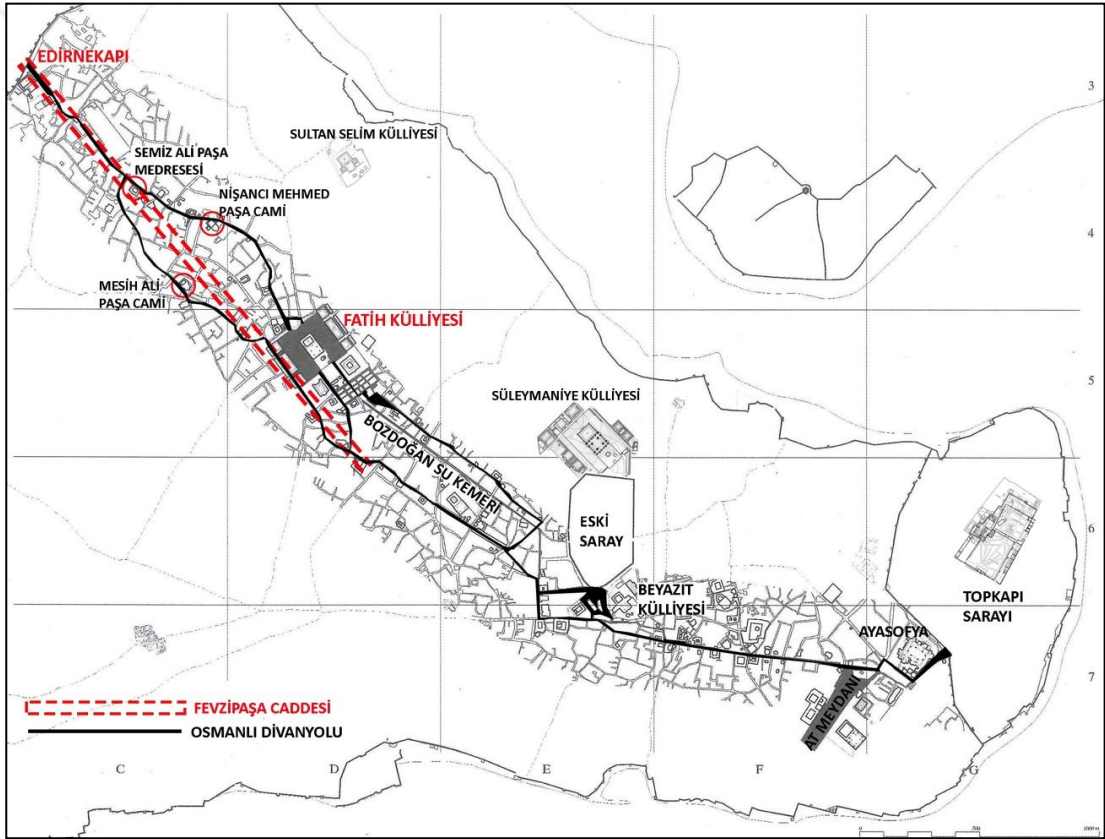
Şekil 2. 19 Melchior Lorichs panoramasında soldan sağa, Süleymaniye Cami, Şehzade Mehmed Cami ve Bozdoğan Su Kemerini [50]

İstanbul'un anıtsal yapılarla donatıldığı Kanuni Sultan Süleyman döneminin "nihai ifadesi" [6] olarak görülen Süleymaniye Külliyesi (1550 – 1557), Eski Saray arazisinin bir bölümünde inşa edilmiştir. Kentin üçüncü tepesindeki; cami, 4 medrese, darüşşifa, darülhadis, darüttıp, imaret, tabhane, hamam ve türbelerden oluşan bu külliye, İstanbul'a Osmanlı ve İslam kenti kimliği kazandıran yapı komplekslerinin en büyük ölçekli olanıdır. Külliye'nin Divanyolu'nda uzaklaşması, yol üzerinde yeterince anıtsal yapı (Ayasofya, Bayezid, Şehzade ve Fatih) bulunması ve kent panoramasına hakim bir devlet arazisi seçilmesi olarak yorumlanmıştır [51]. Bizans'ta Iustinianos dönemi, Osmanlı'da Kanuni Sultan Süleyman dönemi kentin en parlak dönemleri olarak görülmektedir. Bu sebeple, Ayasofya ve Süleymaniye, yalnızca bu hükümdarların değil, kentin bütününün imparatorluk simgeleri olmuştur. Süleymaniye Medreseleri, Fatih Medreseleri'nden sonra ilim hayatına devam edilen üst dereceli medreseler olmuş ve ön plana çıkmıştır [52]. İstanbul'daki tek darüttıp da bu külliye dahilindedir. Süleymaniye Külliyesi'nin çevresi, bu nitelikleriyle ulemanın tercih ettiği bir yerleşim yeri olmaya başlamıştır.



Şekil 2. 20 Matthaus Merian tarafından çizilen İstanbul panoraması [50]

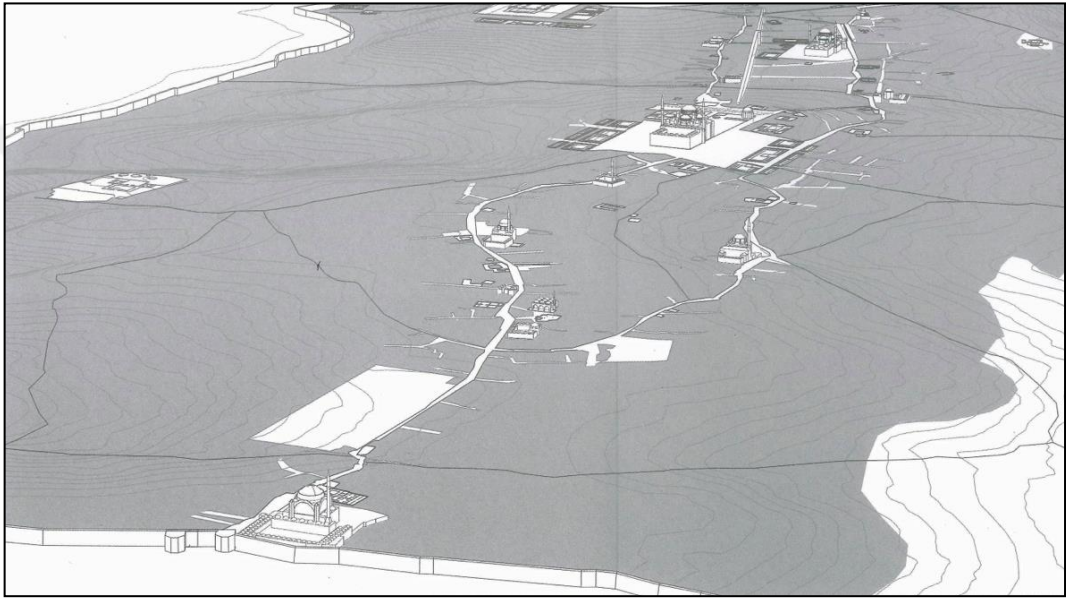
Fevzipaşa Caddesi'ni tanımlayan aksın sınırlarından biri olan Edirnekapi'da Kanuni Sultan Süleyman'ın kızı Mihrimah Sultan'ın külliyesi (1562 – 1565) inşa edilmiştir. Bu aksın son anıtsal külliyesi olarak sayılabilecek Mihrimah Sultan, kentin altıncı tepesinde yer alarak silüetin bir parçası olmuştur. Fevzipaşa Caddesi güzergâhında Divanyolu üzerinde önemli noktalara işaret eden ve “anıtsal çerçeveyi zenginleştiren”[37] başka yapılar da bulunmaktadır. Bunlardan biri 1586 tarihli Mesih Ali Paşa (veya Mesih Mehmed Paşa) Cami, bir diğeri de bugün Çarşamba'da bulunan ve Mimar Sinan'a atfedilen 1588 tarihli Nişancı Mehmet Paşa Cami'dir. Yine bir Mimar Sinan yapısı olan Semiz Ali Paşa Medresesi (1558 – 1559), bugünkü Fevzipaşa Caddesi üzerinde yer almaktadır.



Şekil 2. 21 Cerasi'nin Divanyolu [40] haritası üzerinde Fevzipaşa Caddesi'nin F. İlter tarafından gösterimi

Bugün, Fatih Cami'nin güneyinden geçerek Edirnekapi'ya ulaşan Fevzipaşa Caddesi'nin Divanyolu izini yukarıda bahsi geçen yapılarla takip etmek mümkündür (Şekil 2. 21): Babühümayun'dan başlayan Divanyolu, sırasıyla; Ayasofya çevresinden ve Atmeydanı'ndan (eski Hipodrom), Bayezid Külliyesi'nin cami ve medresesi arasından

geçmekteydi. Beyazıt'tan Fatih Külliyesi'ne ulaşırken ya Bozdoğan (Valens) Su Kemerı'nın kuzeyindeki vadi ya da güneyinde Şehzade Cami ve Eski Odaların bulunduğu alan kullanılmaktaydı. Fatih Külliyesi'nden Edirnekapı'ya da iki farklı güzergâh izlenmekteydi. Bunlardan ilki ve esas olanı, Fatih Külliyesi'nin içinden geçerek kuzeyde Zincirlikuyu sokaklarından Nişancı Mehmet Paşa Cami önünden devam eden; diğeri külliyenin güneyindeki çifte medrese sırasındaki sokaktan başlayıp Mesih Ali Paşa Cami'ni geçen güzergâhtı. Bu iki yol, Semiz Ali Paşa Medresesi civarında kesişerek Edirnekapı'ya ulaşmaktaydı [53].



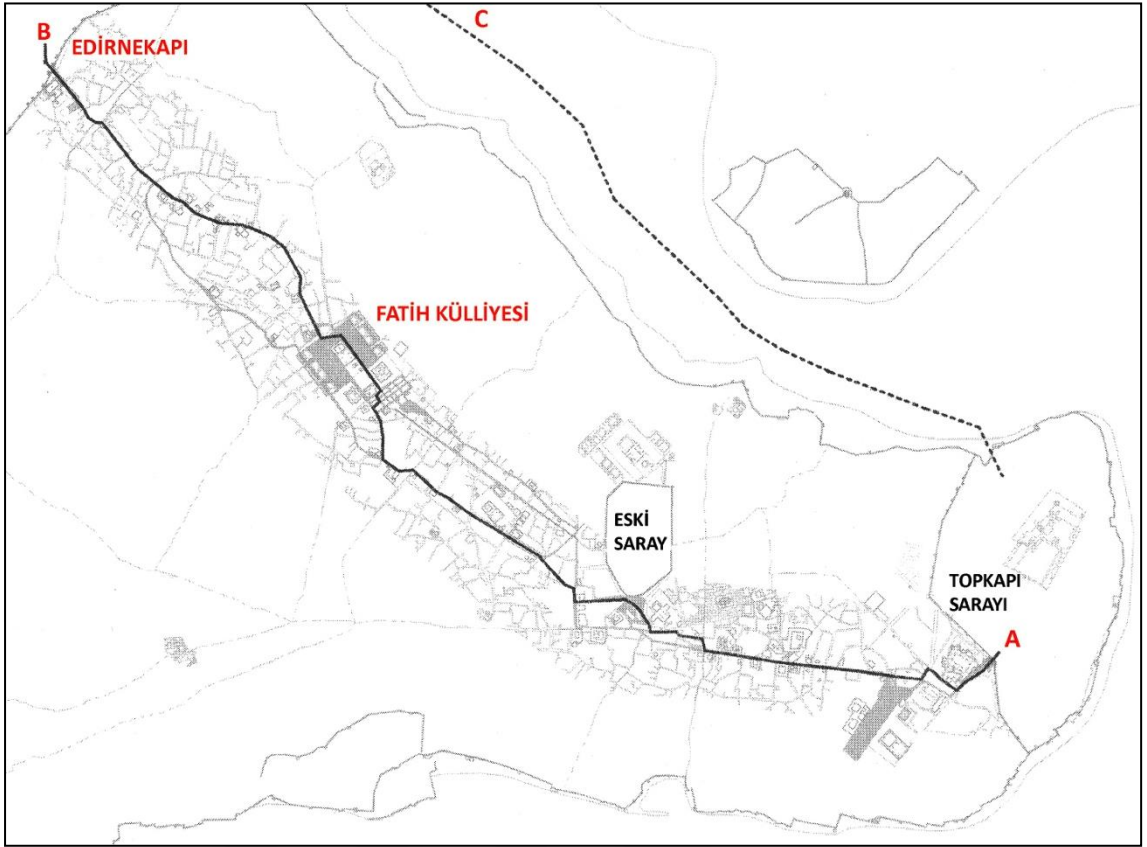
Şekil 2. 22 Edirnekapı'dan Şehzadebaşı'na doğru Divanyolu'nun perspektif görünümü [54]

Avrupa'ya seferlere çıkılırken düzenlenen askeri geçit törenleri de Divanyolu üzerinde yapılmaktaydı. Ordunun Edirnekapı'dan yolculanması öncesinde, Topkapı Sarayı – Edirnekapı güzergâhını kullanan askeri alay, Fatih Sultan Mehmed'in türbesini de ziyaret etmekteydi. Halkın ilgi gösterdiği ve 1596'da Macarlara karşı sefere çıkarken yapılan alaya; ordu, ulema, padişah ve maiyetinin de katıldığı bilinmektedir [40]. Bu durum, Fevzipaşa Caddesi aksının, halkı askeri ve siyasi otorite ile bir araya getirmesi açısından önemli bir törende kullanıldığını göstermektedir. Halkın ilgi gösterdiği bu askeri geçit törenine, çeşitli karışıklıklara yol açması sebebiyle, Sultan I. Abdülhamit Han döneminde son verilmiştir [40].



Şekil 2. 23 Kanuni Sultan Süleyman döneminde Divanyolu üzerinde bir alay gravürü, arka planda solda Fatih Cami [55]

16. yüzyılda Zal Mahmud Paşa gibi devlet adamlarının camilerini ve türbelerini Eyüp'te yaptırmaları ile bu çevrenin gelişimi devam etmiştir. Osmanlı tarihi boyunca kentin en kutsal mekanı olarak kabul edilen Eyüp'teki kılıç kuşanma töreni, Sultan I. Ahmed (1603 – 1617) döneminde resmi alaylar arasına girmiştir. Törenin belli bir kurala bağlanması ise 17. yüzyıl sonlarına doğrudur [41]. Halk, tören günü Fatih ile Beyazıt arasında alayın geçeceği güzergâhı doldurmaktaydı. Padişah, saraydan Eyüp'e denizden veya karadan ulaşmaktaydı (Şekil 2. 24). Padişahın hem gidiş hem dönüşü karadan yaptığı zamanlar olmuştur fakat halkın yeni padişahı görmesi amacına ulaşılabilmesi için denizden gidip dönmek gibi bir uygulama yapılmamıştır [36]. Saraydan çıkan alay, belli bir hiyerarşik düzende sıralanarak korteji oluşturmaktaydı. Padişaha 61. Yeniçeri Ortası tarafından Eski Odalar'da (bağlılığı sembolize eden bir ritüel olarak) şerbet sunulur buradan Fatih Sultan Mehmed Türbesi'ne geçilip dua edilirdi. Divanyolu üzerinden devam edip Edirnekapi'dan çıkan kortej Eyüp'e ulaşmaktaydı. Eyüp Sultan Türbesi'nde dua edip namaz kılan padişah kılıç kuşanma töreninden sonra saraya dönüşte genellikle deniz yolunu kullanmıştır. Deniz yoluyla Eyüp'e gelmesi durumunda, saraya dönüş için kara yolu kullanılmaktaydı. Fatih Sultan Mehmed'in türbesini ziyaret ve Eski Odalar'daki şerbet ritüeli dönüşte yapılmaktaydı [41]. Eyüp ile Topkapı Sarayı arasında kullanılan kara yolu, Fevzipaşa Caddesi'nin bulunduğu güzergâhın önemini göstermektedir.



Şekil 2. 24 Divanyolu haritası üzerinde kent merkezi ile Eyüp arasında alayın izlediği kara yolu (A – B) ve deniz yolu (A – C) [40]

Yavuz Sultan Selim döneminde, cuma selamlığı yarı resmi bir programa bağlanmıştır. Bu programa göre yol boyunca karşılıklı olarak askerler sıralanır ve kuşluktan sonra saray erkanı birinci avluda toplanırdı. Padişahın önünde ve arkasında yer alan devlet erkanı ve alay korteji ile (Şekil 2. 25), Babüsselam'dan çıkılarak namaz kılınacak camiye ulaşıldı [45]. Sultan II. Selim, cuma namazı için Ayasofya ya da Fatih Cami'ni tercih etmiş ve cuma alayı da saray ile bu camilerden biri arasında yapılmıştır. İki saat kadar süren cuma namazı sonrasında alay, aynı yoldan saraya dönmekteydi [56]. Fatih Cami'nin cuma namazı için tercih edildiği zamanlarda yine, Fevzipaşa Caddesi güzergâhının kullanılmış olduğu düşünülebilir.



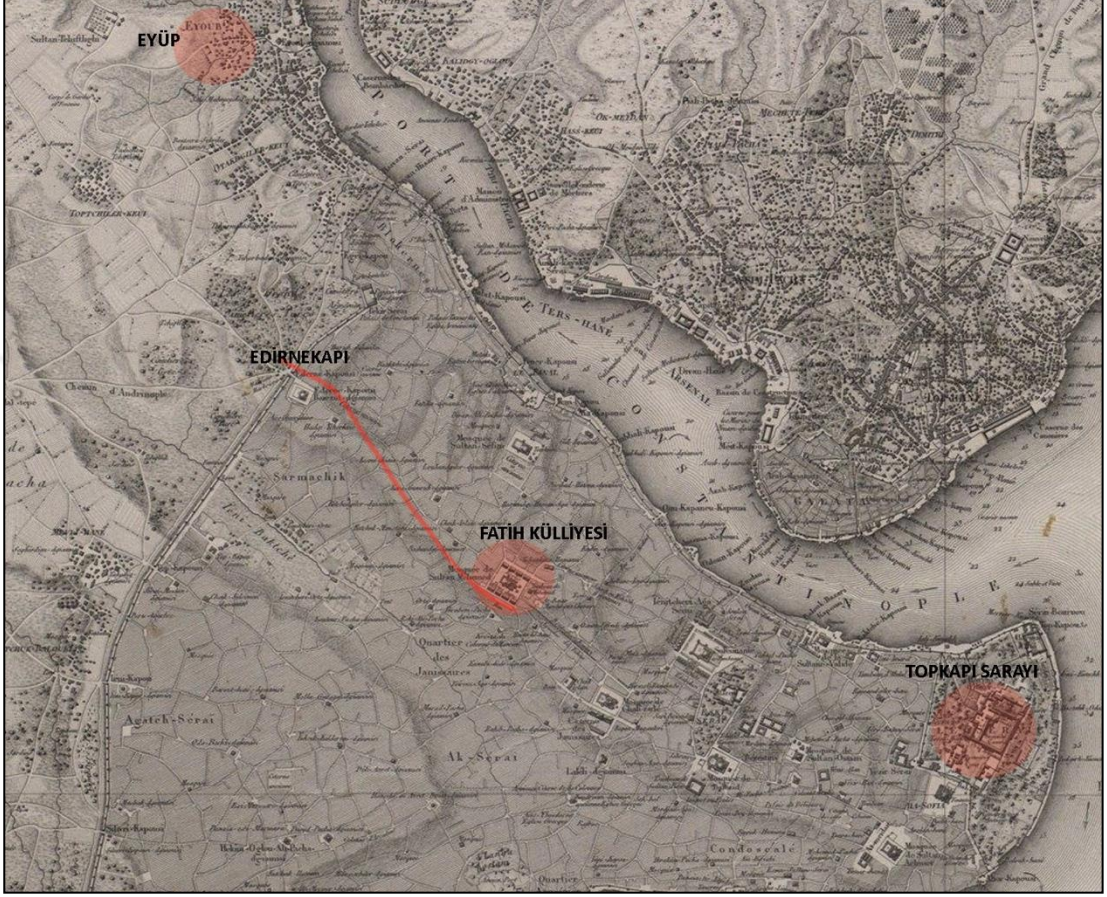
Şekil 2. 25 Padişahın cuma alayı [56]

Anıtsal yapı etkinliğinin 16. yüzyıla kıyasla azaldığı 17. yüzyılda, Divanyolu üzerinde yapılan küçük külliyeler kentin yeni donatılarını oluşturmuştur. Fevzipaşa Caddesi çevresinde; Kadiasker Mustafa Efendi Medresesi (Karagümrük), Ankaravi Mehmed Efendi Medresesi (Saraçhane), Gazanfer Ağa Medresesi (Bozdoğan Kemeru bitişğinde), Amcazade Hüseyin Paşa Külliyesi (Saraçhane) gibi yapılar Edirnekapi – Beyazıt güzergâhını zenginleştirmiştir. Fatih Külliyesi çaprazında Fevzipaşa Caddesi başında konumlanmış Feyzullah Efendi Medresesi de 18. yüzyıl başında bu aksa eklenen önemli yapılardan biridir. Özellikle eğitim yapılarının bu çevrede yer alması, aksın sosyal ve kültürel statüsünü korumaya devam ettiğini göstermektedir [57].

Fevzipaşa Caddesi'ni de içine alan sur içi İstanbul'unda ve Divanyolu aksında önemli yapı etkinlikleri devam etmiştir. Bunlardan birisi de, Fevzipaşa Caddesi üzerindeki, 1766 depremiyle yıkılan Fatih Cami'nin, 1771'de Şehzade Mehmed Cami tipolojisinde yeniden inşa edilmesidir. Divanyolu aksında, kentin ikinci tepesinde, son anıtsal külliye (Nuruosmaniye Külliyesi, 1749 – 1755) inşası ile kent silüeti tamamlanmıştır.

17. yüzyılın ikinci yarısından sonra; Beşiktaş Sarayı'nın yapımı, kent nüfusunun artışıyla sur dışı yerleşim alanlarının artması, Beşiktaş – Sarıyer hattındaki kıyıların önem kazanması, Lale Devri'nde (1718 – 1730) Kağıthane çevresinin konaklar ve köşkler ile yeni bir merkez oluşturması gibi sebeplerle 18. yüzyıldan sonra kentin bu eski yerleşim merkezinde fazla bir gelişme görülmemiştir.

İstanbul'un ilk bilimsel ölçekli haritası Kauffer¹ tarafından hazırlanmıştır. 1786 tarihli haritadan 18. yüzyıl sonu İstanbul'unun topografyası, sokak dokusu, mimari yapıların dağılımı gibi bilgiler edinilmektedir. Şekil 2. 26'da Fevzipaşa Caddesi aksı, Kauffer haritası üzerinde gösterilmiş ve önemli noktalar işaretlenmiştir.



Şekil 2. 26 Kauffer haritasında [32] Fevzipaşa Caddesi aksının gösterimi

Tanzimat'a kadar İstanbul'a gelen elçilerin kente, Fevzipaşa Caddesi'nin sınırlarından birini oluşturan Edirnekapi'dan girdiği bilinmektedir. Edirnekapi'dan kente girme geleneği, yalnız karayolunu kullanarak gelen elçiler için değil, denizyolu ile gelenler için de geçerliydi. Denizyolu ile gelen İngiliz ve Fransız elçileri Galata'ya çıkıp Haliç'ten dolaşarak Edirnekapi'dan kente girmektedir. Anadolu'dan gelen İran elçileri ise, Üsküdar'dan Beşiktaş'a, oradan Haliç'e ve nihayetinde Edirnekapi'ya gelmekteydi [58].

¹ François Kauffer, Fransız inşaat mühendisi. 1776'da Fransız elçi Choiseul de Gouffier ile İstanbul'a gelmiştir. 1784'ten 1802'deki ölümüne kadar Osmanlı devletinin hizmetinde çalışmıştır.

Bununla birlikte, elçilerin kente girişinde de alayların düzenlendiği söylenmektedir (Şekil 2. 27).



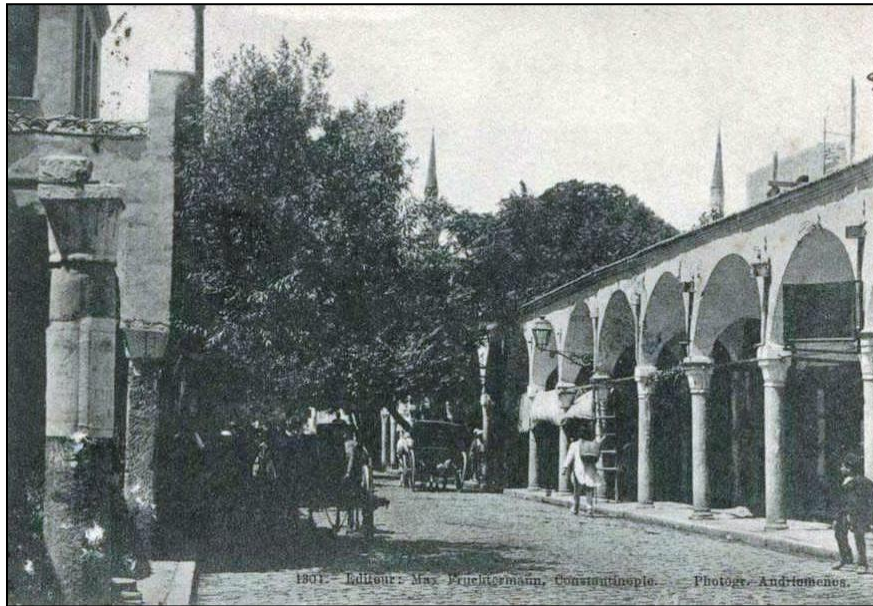
Şekil 2. 27 J. B. Vanmour'un Elçi Alayı resminde alay Galata'dan geçerken (18. yy) [59]

Kılıç alaylarının daha önceki şekliyle devam ettiği 17. ve 18. yüzyıllarda, cuma selamlığının güzergâhı değişmiştir. Özellikle 18. yüzyılda padişahların cuma selamlığını deniz yoluyla yaptığı ve Haliç'ten Eyüp Sultan Cami, Yeni Cami, Kasımpaşa, Beşiktaş ve Üsküdar'daki camilere gittiği bilinmektedir [45]. Bu durumda Fevzipaşa Caddesi aksı, cuma selamlığı güzergâhı olma niteliğini yitirmiştir.

Tanzimat'tan Cumhuriyet'e kadar iktisadi, siyasi, sosyal ve kültürel değişimler İstanbul'un mimari ve kentsel yapısına da yansımıştır. Avrupa ile etkileşimler; kervansarayların otellere, bedestenlerin işhanlarına tercih edildiği bir ortam için altyapı oluşturmuştur [60]. Sanayi kuruluşları, askeri yapılar (kışlalar) gibi yeni mimari yapıların kent içinde yer aldığı bu dönemde, Avrupa ile etkileşimler cami ve konut (saray) yapılarının mimarisine yansımaya devam etmiştir. 1856'da sarayın Topkapı'dan Dolmabahçe'ye taşınması ve Bab-ı Âli'nin yeniden yapılandırılması ile sarayın işlevlerinde kısmi değişimler olmuştur. Sarayın sahile taşınması, Boğaziçi kıyılarında yerleşimin artması, padişahların kıyı şeridindeki camileri tercih etmesi ile birlikte deniz

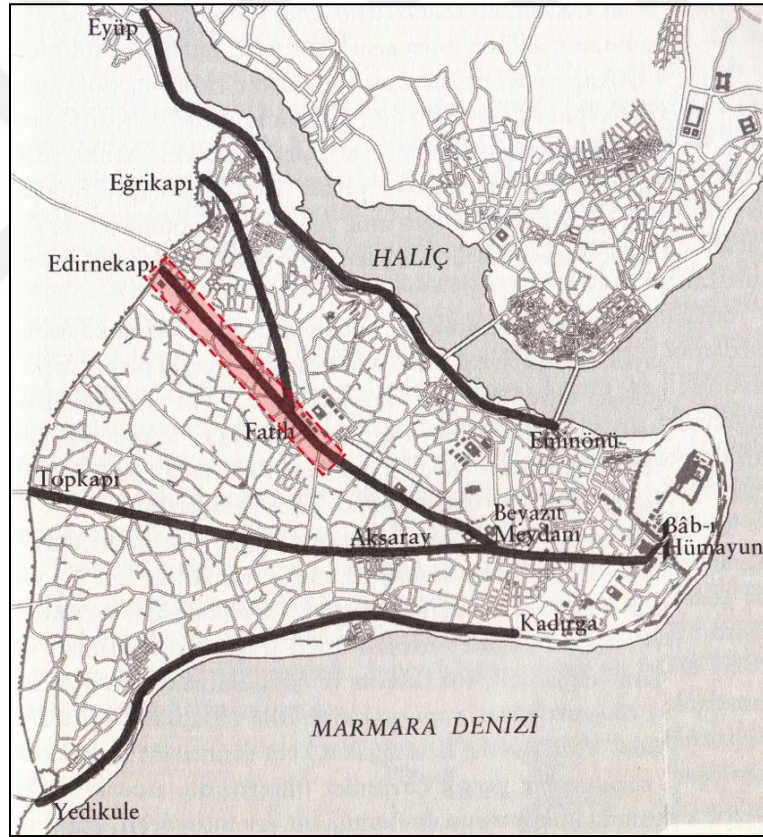
yolu ulaşımının önemi de artmıştır. 19. yüzyılda yeni mahallelerin yapılandırılması ile yeni akslar tanımlanmıştır. Kentin kutsaliyet merkezi Eyüp önemini korurken; Fevzipaşa Caddesi çevresindeki nitelik, Nişantaşı ve Şişli çevresine doğru kaymaya başlamıştır.

Avrupa kültürünün yaşam biçimlerinin Osmanlı toplumunda kabul görmeye başlamasının bir yansıması olarak, tüketim merkezleri, tiyatrolar ve eğlence yerleri ortaya çıkmıştır. Her ne kadar bu tür eğlence yerlerinin kentin Galata ve Pera bölgesinde yoğunlaştığı bilinse de, “geleneksel kesimin merkezinde hiçbir değişimin olmadığını söylemek” [60] doğru değildir. Bunun en önemli örneği, Şehzadebaşı’ndaki Direklerarası’dır (Şekil 2. 28). II. Mahmud döneminde Yeniçeri Ocağı’nın kaldırılması (1826) ile Eski Odalar ve Yeni Odalar işlevini kaybetmiştir. 19. yüzyıla kadar yeniçerilerin gezi alanı olan, adını kagir dükkanların önündeki mermer sütunlu revaklardan alan Direklerarası, Yeniçeri Ocağı’nın kaldırılmasından sonra kentin önemli bir eğlence alanı olmuştur [61]. 1910’da Fatih – Beyazıt tramvay hattı için cadde genişletilmesine kadar, bu revakların varlığını koruduğu bilinmektedir [62]. Fevzipaşa Caddesi’ne oldukça yakın bir konumda olan, Bizans döneminde Filadelfion olarak bilinen Direklerarası, “Bizans döneminin bakiyesi”[62] olarak da tanımlanmıştır. Meddahların, kukla ve Karagöz oyunlarının, çeşitli tiyatro temsillerinin yer aldığı Direklerarası’nda özellikle Ramazan eğlenceleri ünlüdür. Şehzadebaşı aynı zamanda, Darülbedayi’nin ilk çalışmalarının yapıldığı yerdir [63].



Şekil 2. 28 Direklerarası 19. yy [64]

İstanbul'un ilk kentsel planlama çalışmaları, 19. yüzyılda yabancı mühendisler aracılığıyla olmuştur. Bunlardan Fevzipaşa Caddesi aksını da içeren çalışma Alman mühendis Helmuth von Moltke tarafından yapılmıştır. II. Mahmud'un kent planlaması için görevlendirdiği Moltke, 1835 – 1839 arasında İstanbul için beş ana arter önerdiği bir kent planı hazırlamıştır.¹ Bu arterlerden biri Beyazıt Meydanı ile Edirnekapı'yı birbirine bağlamaktaydı. Fatih Külliyesi'nde ikiye ayrılan bu arter, Edirnekapı ve Eğrikapı'ya ulaşmaktaydı [6]. Moltke'nin Bizans'ın ana arterlerini izleyerek oluşturulmuş projesi (Şekil 2. 29), eski kent çekirdeği içinde doğrudan ulaşımı sağlamayı amaçlamış fakat uygulamaya konulmamıştır. Fatih Külliyesi ile Edirnekapı arasında açılması düşünülen arterin günümüzde Fevzipaşa Caddesi'ni tanımlaması, buradaki planlı caddeleşmenin bir öncülü olarak görülebilir.



Şekil 2. 29 Moltke'nin İstanbul planı [6] üzerinde Fevzipaşa Caddesi aksının gösterimi

¹ Moltke'nin planına ait sadece raporlar mevcuttur. Öneri raporu Osman Nuri Ergin tarafından Mecelle-i Umur-u Belediye'de yayımlanmıştır. Raporda, ana arterlerle birlikte, caddelerin genişliği, yapıların niteliği, anıtsal yapılar önünde meydanlar gibi öneriler de bulunmaktadır.

Osmanlı döneminde saray, Yıldız Sarayı'nın inşası ile birlikte son kez değişmiştir. III. Selim döneminden itibaren hanedana ait köşklerin bulunduğu Yıldız'da, Sultan II. Abdülhamid Han (1876 – 1909) tarafından yaptırılan eklerle Yıldız Sarayı olarak adlandırılan bir yapı kompleksi oluşmuştur. Sultan II. Abdülhamid Han'ın cuma selamlıkları için kullandığı Hamidiye Cami (1886) de sarayın yanına yaptırılmıştır.

Bu süreçte cuma alayı güzergâhı olma niteliğini kaybeden Fevzipaşa Caddesi aksında kılıç alayları, Cumhuriyet'e kadar devam etmiştir (Şekil 2. 30). Sultan II. Abdülhamid Han döneminden itibaren gazeteler aracılığıyla, kılıç alayı günü ve programı halka önceden bildirilmiştir. Böylece İstanbul'a yakın şehirlerden de halkın katılımının etkisiyle yoğun bir kalabalık olmuştur. 19. yüzyılda alay programında, Yeniçeri Ocağı'nın kapatılması ve Tanzimat'ın ilanı ile bazı değişiklikler yapılmıştır [41]. Güzergâhta fazla bir değişiklik olmamakla birlikte, Yeniçeri Ocağı'nın kapatılması sonrasında, padişahın Eski Odalar'a uğrama ritüeli ve yeniçerilerin törendeki görevleri geçerliliğini yitirmiştir.



Şekil 2. 30 Eyüp Cami önünde Sultan Abdülmecid'in kılıç alayı [36]

19. yüzyıl kılıç alaylarına dair bilgiler daha fazla ve detaylıdır. Sultan Abdülmecid'in çoğunlukla Beylerbeyi Sarayı'nda ikamet etmesi, 19. yüzyılın ortasında sarayın Dolmabahçe'ye taşınması gibi sebeplerle, Eyüp'e gidiş genellikle deniz yolu aracılığıyla olmuştur. Deniz yoluyla ulaşım da saltanat kayığı kullanılırken, istisna olarak Mehmed Reşad'ın vapur kullandığı bilinmektedir. Eyüp'ten saraya dönüşte (Şekil 2. 31),



Şekil 2. 32 Sultan II. Abdülhamid Han, kılıç kuşanmasından sonra alay ile saraya dönerken Eyüp'te [36]

19. yüzyıl Osmanlı İstanbul'undaki değişikliklere rağmen, Fevzipaşa Caddesi aksının, kılıç alaylarının da etkisiyle kullanılmaya devam ettiği görülmektedir. Fatih Sultan Mehmed'in yapılandığı bu çevrenin yeni yüzü, henüz 20. yüzyılın başındaki yapım etkinlikleriyle görünür olmuştur. Bunlardan birisi, idari değişikliklerin bir yansıması olarak, bugünkü Fatih İtfaiye ile Tayyare Şehitleri Anıtı arasında Fatih Şehremaneti binasının (Belediye sarayı) inşa edilmesidir (Şekil 2. 33). 1913'te inşa edilen ve I. Ulusal Mimarlık döneminin en önemli eserlerinden biri olan binanın mimarı Terziyan'dır.



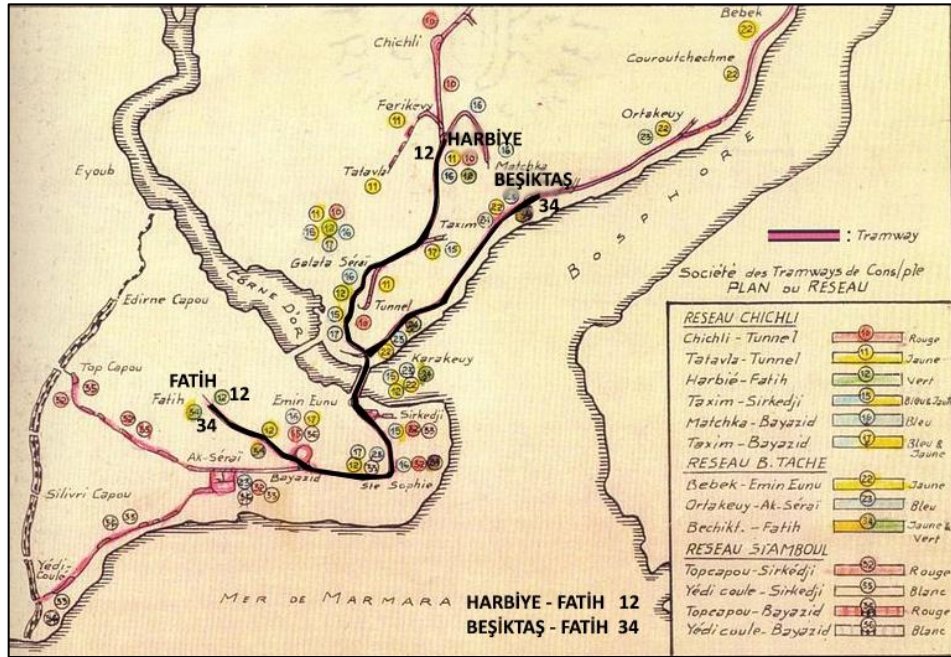
Şekil 2. 33 Fatih Şehremaneti Binası [32]

BÖLÜM 3

FEVZİPAŞA CADDESİ

3.1 Caddenin Açılışı

İstanbul'un kent içi ulaşımında 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren çeşitli ulaşım araçları kullanılmaya başlanmıştır. Bu dönemde ulaşım için üç dönüm noktası tanımlanabilir. Bunlar 1850'den itibaren vapur, 1870'lerde tramvay ve tünel, 1914'ten sonra elektrikli tramvaylardır [65]. İstanbul'un ulaşım ağında önemli bir yer tutan tramvay hatları, birçok noktayı birbirine bağlamaktaydı (Şekil 3. 1). Fatih'te bugünkü Millet Yazma Eser Kütüphanesi önünden kalkan Harbiye – Fatih, Beşiktaş – Fatih tramvay hatları bulunmaktaydı [66].



Şekil 3. 1 İstanbul 1915-1920 tramvay hattı haritası [67] üzerinde Fatih hatları

Kentin eski ve yeni merkezlerini birbirine bağlaması açısından oldukça önemli olan tramvaylar, Türk Edebiyatı'nda romanlara konu olmuştur. Peyami Safa, Avrupaî ve geleneksel yaşam tarzları arasındaki farklılığı ve erken Cumhuriyet döneminde, topluma yansımalarını içeren eseri Fatih – Harbiye’de, bu iki merkezi birbirine bağlayan tramvayı önemli bir metafor olarak kullanmıştır (Şekil 3.2). Kentin eskiyi, geleneği/geçmişi simgeleyen semti Fatih ile yeniyi, geleceği temsil eden Harbiye arasında kalan bir gencin, bu iki uç arasındaki (gerek ruhi gerekse fiziksel) gidiş gelişlerinin işlendiği roman, dönemin toplumsal yapısının kente yansımalarını içermektedir.



Şekil 3. 2 Fatih – Harbiye tramvayı [67]

20. yüzyılın başında kentte elektrikli tramvayın kullanılmaya başlanmasıyla daha geniş yollara ihtiyaç duyulmuş ve geniş arterler açılmaya başlanmıştır. Cumhuriyet döneminde açılan ilk yollardan biri, Fatih Külliyesi'nin güneyinde yer alan ve Edirnekapi'ya uzanan Fevzipaşa Caddesi'dir. 20. yüzyılın ilk çeyreğine kadar tramvay hattı, Fatih'in dar sokakları sebebiyle Edirnekapi'ya ulaşamamıştır. Caddenin erken bir dönemde açılması, sokak dokusunun ve genişliklerinin bu bölgedeki ulaşım ihtiyaçlarını karşılayamamasının bir sonucudur.

Fatih'ten Edirnekapi'ya tramvay hattı 1907'de zorunlu bir hat olarak düşünülmüştür fakat uygulamaya geçmemiştir. O dönemde bir medresenin yıkımının veya istimlakinin

mümkün olmadığı; güzergâhın tek hat olarak medreselerin önünden geçerek, Malta çarşısı arkasından ve mahalle aralarından Zincirlikuyu yolu ile Çukurbostan önünden Edirnekapı'ya ulaşacağı belirtilmiştir. Birçok yerde tek rayın döşenmesi düşünülmüş ve bu dönemde Çukurbostan civarı istimlak edilmiştir. Güzergâh üzerindeki bazı binalar alınarak, Fatih tramvay istasyonundan Malta çarşısına kadar tetimme medreseleri önüne tek hat döşemiştir [68]. Fakat güzergâh üzerinde Fatih tetimme medreselerinin bulunması; Fatih, Cibali, Altımermer yangınları ve I. Dünya Savaşı'nın etkisi ile Edirnekapı – Fatih tramvay hattı, açılmasının kararlaştırıldığı dönemde yapılamamıştır [65], [68]. Şehremaneti Mecmuası yayınına göre, hattın o dönemde düşünüldüğü gibi tek yönlü olarak dar sokaklardan geçirilerek yapılmasına engel olan bu sebepler, geniş bir caddenin açılmasını sağlamış ve bu durum çevrenin yararına olmuştur. 1926'dan sonra yangın haritası üzerinde hattın yeni güzergâhı Şehremini Haydar Bey tarafından gerçekleştirilerek yolun açılmasına engel olan medreseler ile birçok bina alınmış ve hattın 800 – 900 metresinin düzleştirilmesi sağlanmıştır [68].

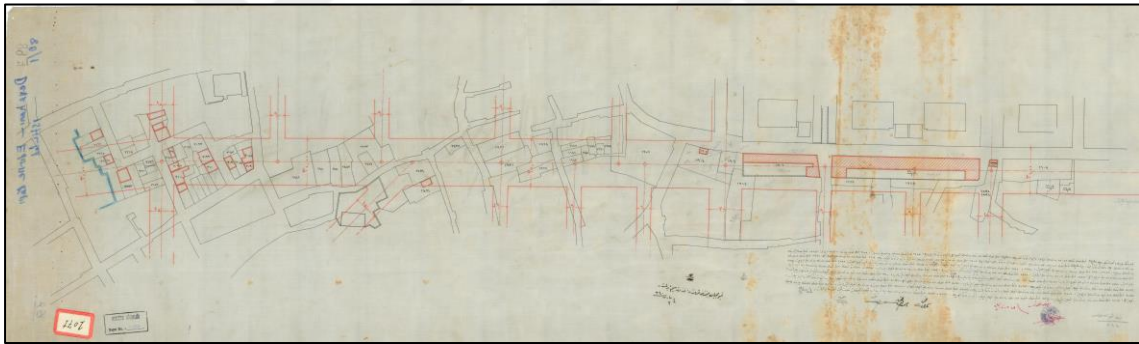


Şekil 3. 3 Yol çalışmalarının başlangıcı [68]

Fevzipaşa Caddesi'nin açılışı öncesinde yoğun istimlak hareketleri görülmüştür. Tramvay şirketiyle 200 bin liralık bir sözleşme yapan şehremaneti, 138 parça bina ve arsanın istimlak edilmesine karar vermiştir. Fatih'ten itibaren 1,8 km'lik 30 metre

eninde bir cadde açılmıştır [69]. Yol çalışmaları öncesinde istimlak haritaları hazırlanmıştır.

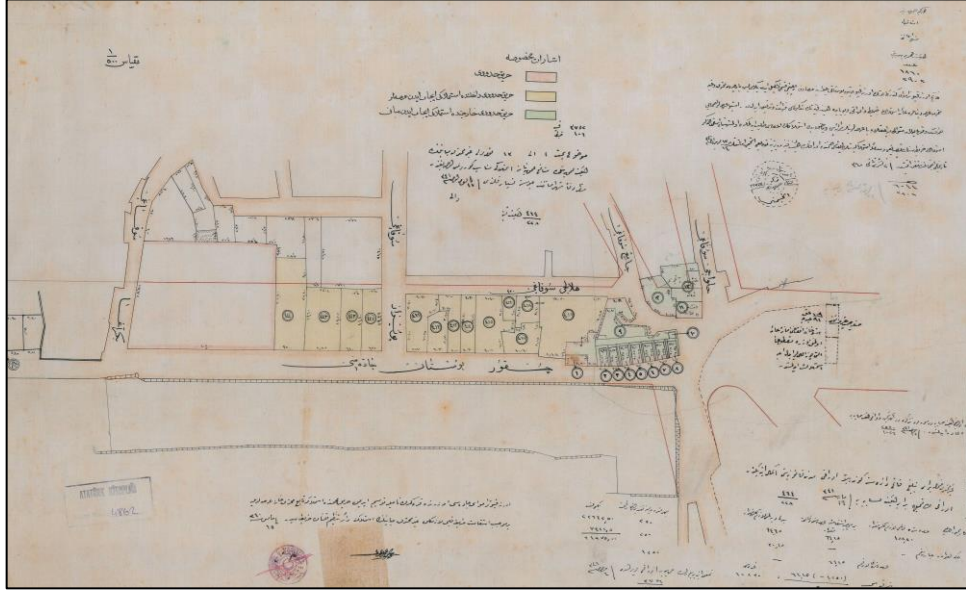
Fatih – Devehanı – Edirnekapı istikamet haritasında (Şekil 3. 4), bölgedeki arsa ve binalar numaralandırılmıştır. Rumi 1340 (M. 1924) tarihli haritada, her arsa ve binanın bulunduğu alanın metrekaresi ile binaların istimlakine karşılık verilecek ücretlerin açıklaması bulunmaktadır (EK-A). Harita incelendiğinde yeni caddenin Fatih Akdeniz Tetimme Medreseleri üzerinden geçeceği görülmektedir. Cadde açılırken yıkılan bu en önemli yapılardan “1907/1 harita numaralı medrese arsasının be her metro murabbaina 800 ve mevcut ebniyesine 1.200.000; 1907 harita numaralı diğer medresenin arsasının be her metro murabbaina 800 ve mevcut ebniyesine 600.000”¹kuruş değer biçilmiştir. Bununla birlikte açılacak 30 metrelik caddeyi (Fevzipaşa Caddesi’ni) dik kesen 9 – 10 metrelik ara caddeler de haritada görülmektedir.



Şekil 3. 4 Fatih – Devehanı – Edirnekapı istikametinde istimlak edilecek bölge [32]

Şekil 3. 5, Edirnekapı tramvay caddesi üzerindeki Karagümrük yangın bölgesinde istimlak edilecek alanı gösteren Teşrinisânî 1340 (M. Kasım 1924) tarihli haritadır. Çukurbostan civarındaki 25 parçalık arsa ve binadan oluşan bölgede, yanmış bina arsaları ve yangından etkilenmemiş fakat açılacak yolun ortasına denk gelen binalar, yangın sınırı dahilinde istimlak edilecektir (EK-B).

¹ 1907/1 harita numaralı medrese arsasının mertrekairesine 800 ve mevcut binasına 1.200.000; 1907 harita numaralı diğer medresenin arsasının metrekaresine 800 ve mevcut binasına 600.000.



Şekil 3. 5 Karagömrük yangın bölgesinde istimlak edilecek bölge [32]

“Fatih – Edirnekapı otuz metrelik tramvay caddesinin istimlak haritası” (Şekil 3. 6), bugün Karagömrük Mahallesi’ne bağlı Altay Camii Şerifi civarında istimlak edilecek bölgeyi göstermektedir. 1926 tarihli haritaya göre yeni cadde bazı sokakların ortasından geçmektedir. Sadece bu bölgede bile birçok bina, bostan ve sokağın yeni dokuda yer almayacak olması, caddenin açılışı ile gerçekleşen dönüşümün büyüklüğü hakkında fikir vermektedir.



Şekil 3. 6 Fevzipaşa (Fatih – Edirnekapı tramvay) Caddesi istimlak haritası [32]



Şekil 3. 7 Caddenin a ılı ından önce ve sonra Fatih – Karag mr k aksındaki değişim [40]

Caddenin açılış tarihi ile ilgili ihtilaf söz konusudur.  ehremaneti'nin 1926 – 1929 arasında    senelik icraatlarına dair yapılan yayınında, 1926 tarihindeki icraatlar altında caddenin açıldığı belirtilmiştir [69]. Fakat Cumhuriyet Gazetesi'nin 27  ubat 1927 tarihli "Fatih'ten Edirnekapı'ya Doğru Tramvay Hattı" başlıklı haberinde ( ekil 3. 8),  nceki günden itibaren tramvay direklerinin kurulduğu ve tellerin asılmaya ba landığı yazmaktadır.  ehremaneti ile tramvay şirketinin anlaşmasına göre, 1,8 km'lik yolun önce 1 km'lik kısmı bitirilip tramvay şirketine teslim edecek, daha sonra 800 m'lik kısım tamamlanacaktır. Fakat  ehremaneti  ubat 1927'ye kadar yolun sadece 800 m'lik kısmını tamamlamıştır. Haberde, rayların d  enmesi ve hattın bir an önce açılması için,  ehremanetinin resmi bir yazı ile tramvay şirketinden, yapılan 800 m'lik kısımda çalışmaya ba lanmasını isteyeceği belirtilmiştir [70].



Şekil 3. 8 Cumhuriyet Gazetesi'nin 27  ubat 1927'de yaptığı haber [70]



Şekil 3. 9 Fevzipaşa Caddesi (Şekil 3. 3'ün cadde açıldıktan sonraki hali) [32]

Fatih – Edirnekapı tramvay hattının resmi açılışı 20 Haziran 1929'da saat altıda, TBMM reisi Kazım Paşa, Şehremini (Belediye Başkanı) Muhittin Bey, İstanbul Milletvekili Abdülhak Hamit Bey, Merkez Kumandanı Emin Paşa, Belediye Cemiyeti, emanet ve vilayet erkânı, tramvay şirketi müdürleri ve halkın katılımıyla yapılmıştır (Şekil 3. 10). Fatih meydanında yapılan törenin açılış konuşmasını Muhittin Bey yapmıştır [71].



Şekil 3. 10 Cumhuriyet Gazetesi'ndeki açılış haberi [71]

Muhittin Bey konuşmasında, hattın açılışından önce “İstanbul’un herhangi bir yerinden Edirnekapı’ya gitmenin, bir labirent içinden hacce gitmek gibi bir mesele” olduğunu ve bu yol ile artık oldukça kolaylaştığını söylemiştir. Mevcut yolun genişletilmesinin çözüm olmaması sebebiyle “mahalleleri yırtarak ve yıkarak” yeni yolun açıldığını ve arsalar haricinde 140’ı aşkın bina satın alındığını belirtmiştir. Arsa ve bina sahipleri ile anlaşmazlıklar çıkmış ve hat üç sene gibi uzun bir sürede tamamlanmıştır (Şekil 3. 11). Topografyadaki yükseklik farklılıkları sebebiyle, yer yer doldurma yer yer zemini düzleştirme gibi çalışmalar yapılmıştır [68].



Şekil 3. 11 Şehremaneti Mecmuası yayınına göre yolun açılmasının iki sene gecikmesine sebep olan bir ev [68]

Fatih – Edirnekapı tramvay caddesi (Fevzipaşa Caddesi), Muhittin Bey’in ifadesiyle “...yalnız bir mahalle veya semt yolu değildir. Aynı zamanda İstanbul’u bir belkemiği gibi baştanbaşa kateden büyük bir ana yolun son kısmıdır” ve “Azapkapı’dan itibaren Gazi Köprüsü – Unkapanı Meydanı – Gazi Bulvarı¹’ni takiben tatbikine gayret edilen program” tamamlandığında önemi daha da artacaktır. Cadde çevresinin açılış öncesinde adeta köhne bir yapıya sahip olduğu; şehrin en çalışkan, temiz ve üretken vatandaşlarından oluşan çevre sakinlerinin bu şartlardan ötürü mağdur olduklarını belirten belediye başkanına göre cadde, medeniyetin nimetlerindendir. Dar ve karmaşık sokak yapısı, Avrupa medeniyetine dönük gelişen kentlere uygun

¹ Gazi Bulvarı olarak adlandırılan yol, Fevzipaşa Caddesi gibi erken Cumhuriyet döneminde açılan Gazi Mustafa Kemal Caddesi olmalıdır. Cadde daha sonra Atatürk Bulvarı’nın geçeceği güzergâh üzerindedir ve konuşmanın yapıldığı 1929’da henüz Atatürk Bulvarı tamamlanmamıştır.

görülmemektedir. Milliyet gazetesinin açılış haberini, “Edirnekapı sokaklarına da medeniyetin ayağı girdi” [72] başlığıyla yapması bu anlayışın yansıması olarak görülebilir.



Şekil 3. 12 Semiz Ali Paşa Medresesi’nden Edirnekapı’ya yol çalışması [68]



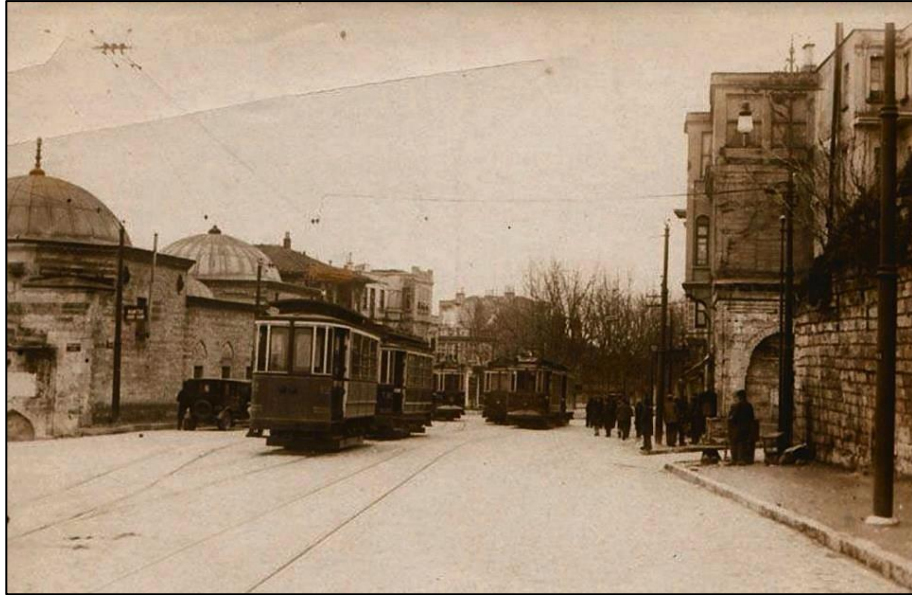
Şekil 3. 13 Semiz Ali Paşa Medresesi’nden Edirnekapı’ya doğru Fevzipaşa Caddesi [68]

Konuşmalar sonrasında, yola gerilen şeridi Abdülhak Hamit Bey kesmiş ve tramvaya binilerek Edirnekapı’ya gidilmiştir. Fatih’ten Edirnekapı’ya kadar güzergâh boyunca yola dizilen halk tramvayın geçişini izlemiştir. Edirnekapı Mihrimah Sultan Camisi avlusunda hazırlanan ikramlar davetlilere sunulmuş ve tören sona ermiştir[71].



Şekil 3. 14 Fevzipaşa Caddesi [32]

Yeni açıldığı dönemden itibaren, Şehremaneti Mecmuası ve çeşitli gazetelerde Fatih Edirnekapı caddesi veya Fatih Edirnekapı tramvay caddesi olarak adlandırılan cadde, adını Mareşal Fevzi Çakmak'tan almaktadır [73]. Göncüoğlu [66], istimlak sırasında Fatih tetimme medreselerinin yıkılmasına tepkinin azaltılması amacıyla, halkın sevdiği bir paşanın adının caddeye verildiğini ileri sürmektedir.



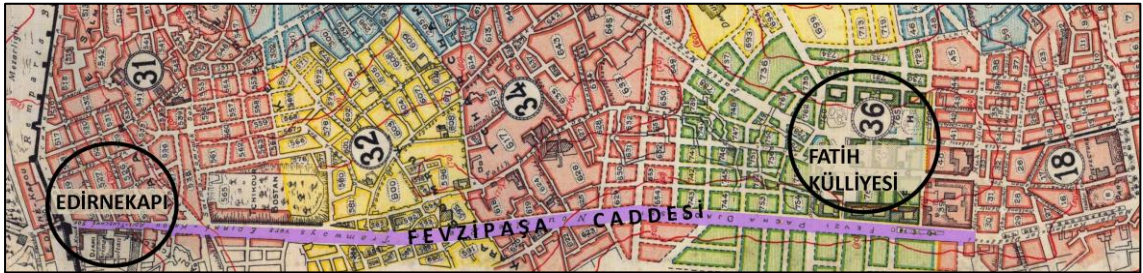
Şekil 3. 15 Millet Kütüphanesi önünde Fatih tramvayı [67]

Çukurbostan – Edirnekapı güzergâhında Divanyolu aksıyla örtüşen Fevzipaşa Caddesi, Fatih Külliyesi içinden geçen aksı kullanmamıştır. Tetimme medreselerinin yıkılmasıyla

Fatih Külliyesi'ne teğet geçerek Edirnekapı'ya direkt olarak ulaşmıştır. Caddenin açılmasıyla beraber, önceden kullanılan çift sıra medresenin içinden geçen dar sokak yok olmuş ve Fatih Külliyesi'nin batı tarafındaki girişleri önem kaybetmiştir [74]. Daha sonra açılacak yollar da, topografyanın sağladığı şartlara göre değil, kenti dönüştürmeye yönelik bir prensiple tasarlanacaktır.



Şekil 3. 16 Caddenin Edirnekapı çevresi [68]

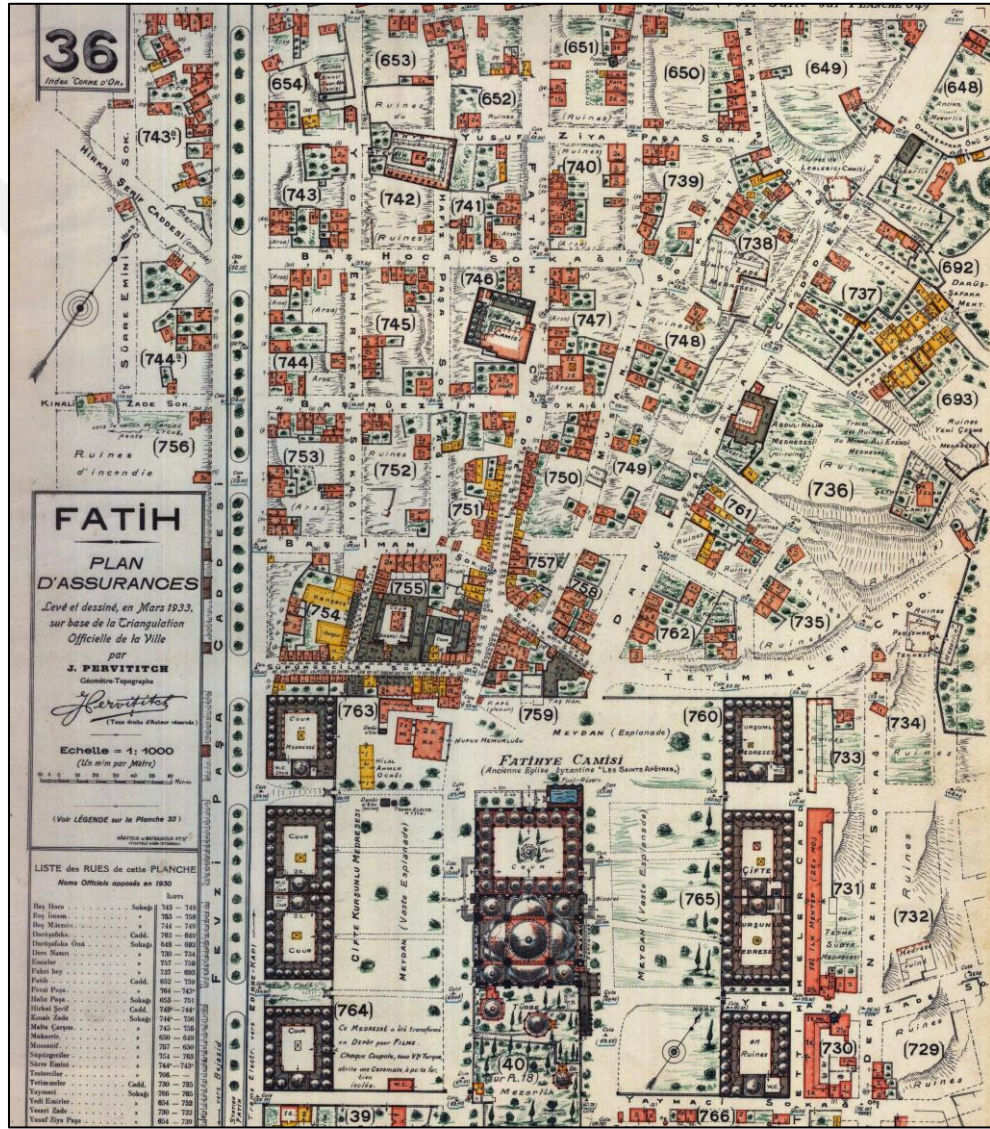


Şekil 3. 17 Pervititch haritalarında Fevzipaşa Caddesi'nin genel görünümü [32]

Fevzipaşa Caddesi'nin açılışından sonraki ilk halini Pervititch haritalarında¹ incelemek mümkündür (Şekil 3. 17). Haritaların 1929'da hazırlanan Fatih bölgesi, Edirnekapı, Kariye, Çarşamba, Karagümrük bölgelerinde Fevzipaşa Caddesi ve çevresi detaylı bir şekilde görülmektedir. Yapı malzemelerine göre farklı renklerde ifade edilen yapıların

¹ Pervititch Sigorta Haritaları, Türkiye Sigortacıları Merkez Dairesi için 1922 – 1945 yılları arasında topograf mühendis Jacques Pervititch tarafından hazırlanan haritalardır.

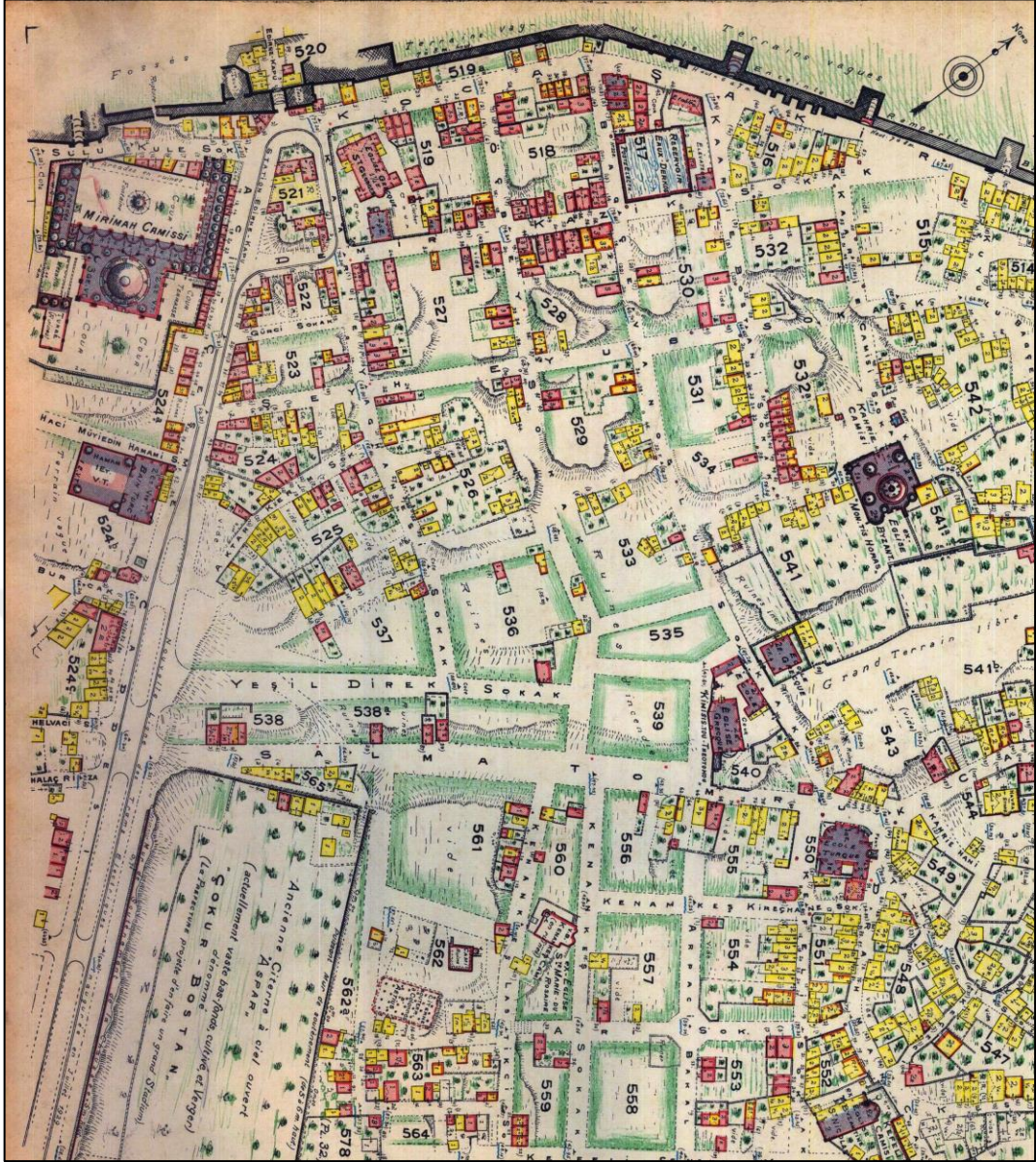
kat yükseklikleri de üzerlerinde belirtilmiştir¹. Buna göre Fatih Külliyesi – Çarşamba arasında Fevzipaşa Caddesi üzerinde 2 ve 3 (nadiren 4) katlı kâgir binaların bulunduğu görülmektedir (Şekil 3. 18). Caddenin Çarşamba – Karagümrük aksında, daha çok ahşap olan binalar yine 2 ve 3 katlıdır (Şekil 3. 19). Cadde üzerindeki yapı dokusunun seyrekleştiği Çukurbostan – Edirnekapi arasında 1 – 2 katlı ahşap, 2 – 3 katlı kâgir binalar bulunmaktadır. Bununla birlikte haritada, caddenin Çukurbostan ile Edirnekapi arasındaki kısmı Acıçeşme Caddesi olarak adlandırılmıştır (Şekil 3. 20).



Şekil 3. 18 Pervititch haritasında Fatih Külliyesi ve Fevzipaşa Caddesi [32]

¹ Sarı lejant ahşap binaları gösterirken; taş, tuğla, betonarme kısaca kâgir binalar için pembe lejant kullanılmıştır [75].





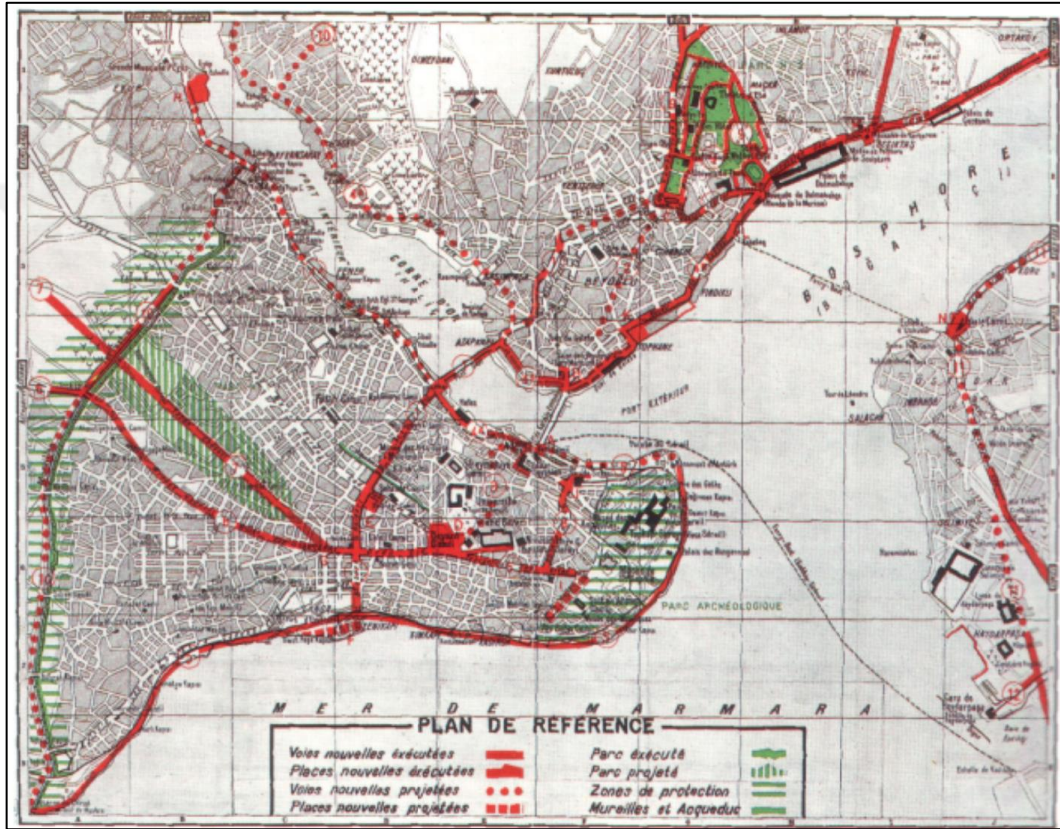
Şekil 3. 20 Pervititch haritasında Fevzipaşa Caddesi, Karagömrük – Edirnekapi aksı [32]

3.2 Caddenin Genişletilmesi

İstanbul'un yapısal dönüşümünün en önemli adımları Henri Prost¹ (1936 – 1951) döneminde atılmıştır. Prost, İstanbul için hazırladığı ilk çalışma olan Avrupa Ciheti Nazım Planı'nı (Şekil 3. 21), 1937'de tamamlamış fakat plan onaylanmadan Atatürk

¹ Henri Prost, Fransız şehir plancısı ve mimar. 1933'te İstanbul'un kentsel planlaması için davet edilmiş, o dönemde Paris metropoliten alan planlamasını yaptığı için 1935'te İstanbul'a gelebilmiştir. İmar Müdürlüğü ile beraber 'şehircilik danışmanı' olarak İstanbul planlama yapmış ve 1951'e kadar çalışmıştır [76].

vefat etmiş ve ancak 1939’da Bayındırlık Bakanı Ali Fuat Cebesoy’un onayıyla yürürlüğe girmiştir [76]. Prost’un planları uzun süre yürürlükte kalmasına rağmen uygulamaya geçmemiştir [77]. Fakat 1940’lardan sonra, kentin önemli noktalarında Prost’un önerilerine yönelik uygulamalar yapılmıştır. Bunlardan bazıları; Atatürk Bulvarı ve Refik Saydam Caddesi’nin açılması, Taksim İnönü Gezisi, Maçka Parkı ile Lütü Kırda Spor ve Sergi Sarayı’nı içeren alan, Eminönü ve Üsküdar meydanlarının düzenlenmesi, Boğaz’da sahil yollarının açılmasıdır [76].



Yapılan düzenlemelerden Fevzipaşa Caddesi ile ilişkili görülebilecek olanı Atatürk Bulvarı’nın açılmasıdır¹. Kentin kuzey – güney doğrultusunda planlanan “omurga”nın tarihi yarımadaadaki bölümünü Atatürk Bulvarı oluşturmuştur [76]. Bulvar, Fevzipaşa Caddesi’nin devamı gibi görülebilecek Macar Kardeşler Caddesi ile Saraçhane civarında

¹ Unkapanı, Aksaray ve Yenikapı’yı birbirine bağlayan Atatürk Bulvarı’nın inşası farklı dönemlerde yapılarak tamamlanmıştır. İlk etap Yenikapı – Aksaray arasındadır ve 1925’te tamamlanmıştır [79]. Unkapanı – Saraçhanebaşı arasındaki kısım 1943’te tamamlanmış ve açılışı 26 Şubat 1943’te yapılmıştır. Aksaray’a kadar olan kısım da 21 Kasım 1944’te açılmıştır [80].

kesişmektedir. Prost'un daha önceki çalışmalarında tarihi ve doğal çevreyi koruyarak çalıştığı bilinse de, İstanbul'da özellikle Atatürk Bulvarı planında, tarihi kent dokusunu tümüyle dönüştürmeye yönelik bir strateji kullandığı görülmektedir [76].

şekil 3. 22'de 1946'da çekilen hava fotoğraflarıyla oluşturulmuş harita üzerinde tarihi yarımadaanın bir kısmı görülmektedir. Atatürk Bulvarı, kentin ana arterlerinden biri olarak yerini almıştır. Fevzipaşa Caddesi, suriçi İstanbul'unun ana akslarından biri olarak Edirnekapi ile Fatih Külliyesi arasında uzanmaktadır.



şekil 3. 22 1946 Hava fotoğrafı [81] üzerinde Fevzipaşa Caddesi ve Atatürk Bulvarı

Demokrat Parti'nin iktidarda olduğu dönemde (1950 – 1960), İstanbul'un imarı konusunda oldukça değişim yaşanmıştır. 1951'de Prost planlarının uygulanabilir kısımlarının tespiti için inceleme yapacak bir revizyon komisyonu oluşturulmuştur. Analiz çalışmalarından sonra, planın uygulama olanağı olan kısımları korunurken, plana uygun olamayacak kısımların değiştirilmesi konusunda karar verilmiştir [82]. Bu durum dönem imarının bir plan dahilinde yapıldığı görünümünü verse de, tam olarak gerçeği yansıttığı söylenemez.



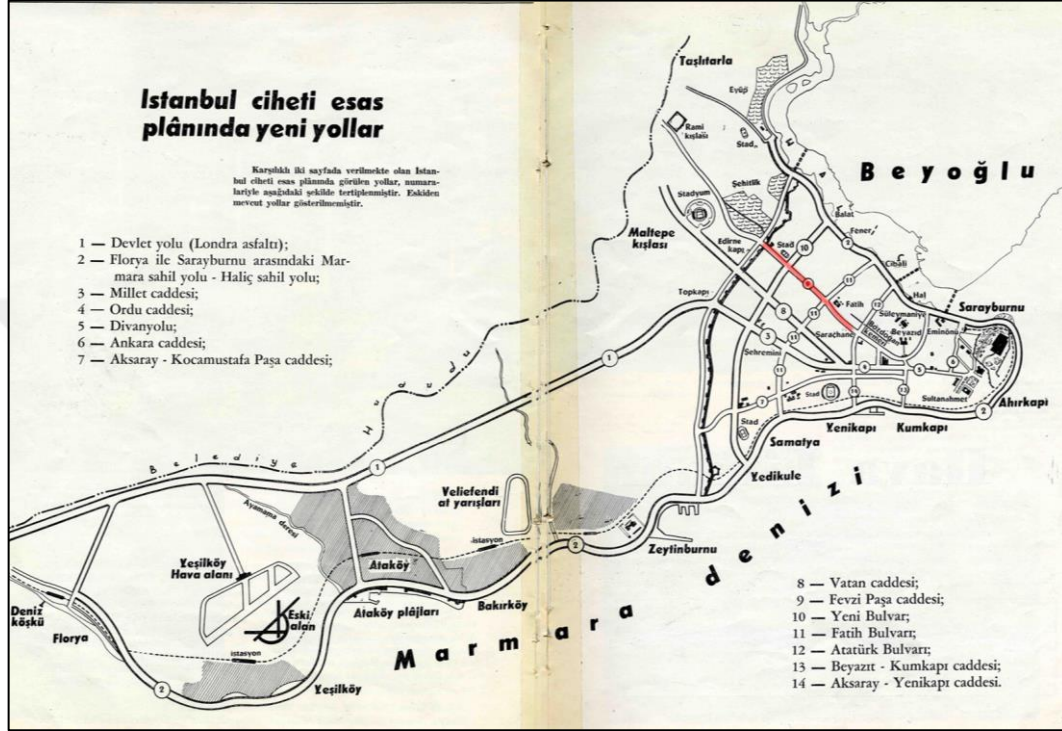
Şekil 3. 23 Fevzipaşa Caddesi Karagömrük civarı, 1949 [67]

1956 sonrası Menderes'in imar ile şahsen ilgilendiği dönemdir. Cumhuriyet'in tek parti döneminde, başkent olması sebebiyle imar etkinlikleri daha yoğun olarak Ankara'da görülmüş ve seçim öncesinde DP sözcüsü tarafından İstanbul'un bu dönemde ihmal edildiği ileri sürülmüştür [83]. 1956'dan itibaren İstanbul'u daha modern bir kente dönüştürmesi beklenerek yapılan uygulamalar, Prost planı etkisinde Amerikan kentleri görünümüne ulaşma isteğinin bir sonucudur [84]. Kentin tarihi dokusu ve topografyasının değiştirilmesi ile elde edilen mekansal düzenlemenin etkisi günümüze kadar ulaşmıştır.



Şekil 3. 24 Fevzipaşa Caddesi Fatih Akdeniz Medreseleri önü, 1950 [85]

1956 – 1960 arasında, Vatan¹ ve Millet² caddeleri, Londra Asfaltı (D 100), Aksaray Meydanı, Kennedy (Sirkeci – Florya) Sahil Yolu gibi birçok yol açılmış ve Fevzipaşa Caddesi genişletilmiştir (Şekil 3. 25). Açılan yolların birbiriyle bağlantısının kurulmaya çalışıldığı, istimlaklerin yoğun olarak görüldüğü bu dönemde, İstanbul’un bütününde bir dönüşüm meydana gelmiştir.



Şekil 3. 25 Menderes dönemi yol ağı [86], kırmızı ile gösterilen Fevzipaşa Caddesi

Dönemin gazeteleri, gerek çalışmalar öncesinde gerekse çalışmalar sırasında, konu ile ilgili haberlere sık sık yer vermiştir. Milliyet’in 1957’de “Beyazıt’a Bağlanan Yeni Ana Caddeler” başlığıyla verilen haberinde (Şekil 3. 26), Vatan Caddesi’nin Prost planına göre 1 numaralı parkın bulunacağı yerde, şehrin en geniş yollarından biri olarak inşa edileceği yazmaktadır [87]. Bu haberde, Edirnekapi Caddesi olarak adlandırılan

¹ Vatan Caddesi (Adnan Menderes Bulvarı), Aksaray Meydanı ile Topkapı surları arasında, Bayrampaşa Deresi vadisi boyunca uzanan, yaklaşık 3 km uzunluğundaki cadde [88]. Fevzipaşa ve Millet caddelerinin paralelindedir.

² Millet Caddesi (Turgut Özal Caddesi), Londra Asfaltı’nın suriçinde devamı olan, Aksaray Meydanı ile surların Topkapı noktasına kadar uzanan cadde. Bizans Mese’sinin güneybatı aksı ile çakışmaktadır. Şehrin ana giriş kapılarından biri üzerinde olduğu için Osmanlı’da da önemini koruyan bu akstaki yolun önceki adı Topkapı Caddesi’dir [89].

Fevzipaşa Caddesi ve Topkapı Yolu olarak adlandırılan Millet Caddesi'nde yapılan çalışmalardan da bahsedilmektedir.



Şekil 3. 26 Milliyet'in haberinde Beyazıt'a bağlanan caddelerin gösterimi [87]

Fevzipaşa Caddesi, genişletilerek Şehzadebaşı istikametinde devam ederek Beyazıt Meydanı'na ulaşacak şekilde düzenlenecektir [90]. Caddenin Vefa Stadı (Karagümrük) ile Edirnekapi arasındaki kısmında değişiklikler yapılacak ve Vefa Stadının önünde dirsek yapacak olan yol Mihrimah Cami'nin arkasındaki surlara kadar uzanacaktır [91]. Cadde, Vatan Caddesi gibi surlardan çıkarak Londra Asfaltı'na bağlanacaktır [90].



Şekil 3. 27 Genişletme çalışmaları sırasında Karagümrük civarı [67]

Yol alışmaları dolayısıyla tramvay hattı, 1958'e kadar kademeli olarak kaldırılmış, cadde araç trafiğine uygun olarak yeniden düzenlenmiştir. Edirnekapı Mihrimah Cami önündeki mahalle, meydan düzenlenmesi amacıyla istimlak edilmiştir [92].



şekil 3. 28 Fevzipaşa Caddesi düzenlenmesi sırasında Edirnekapı civarı [92]

Genişletme alışmaları sırasında cadde kotuyla ilgili değişiklikler de yapılmıştır (şekil 3.29). Milliyet'in Ağustos 1957'de yaptığı haberlere göre, "Caddenin Belediye Sarayı'na kadar olan kısmı plana uygun genişliğe" ulaştırılmıştır. Fevzipaşa Caddesi 0.5 – 2.0 metre arasında hafriyat yapmak suretiyle düzenlenecek ve beton asfalt olarak inşa edilecektir [90]. Fakat Edirnekapı'da ve Saraçhane'de ayrı ayrı başlayarak yapılan çalışmalar sonucu kot farkı ortaya çıkmıştır. Aradaki farkı eşitleyebilmek amacıyla yapılan düzenlemelerle cadde kotu 2.4 ile 3.5 metre arasında alçaltılmış ve yol üzerindeki apartmanların bodrum katları giriş katı haline gelmiştir [92]. Fatih Kllyesi Akdeniz Medreseleri'nin temelleri, bu çalışmalar sırasında ortaya çıkmıştır [4].



Şekil 3. 29 Fevzipaşa Caddesi düzenlenmesi, sağda Fatih Akdeniz Medreseleri [92]

Fevzipaşa Caddesi genişletme çalışmaları 1958'in ortalarında son aşamalarına gelmiştir. Edirnekapi sur kapısı restore edilerek Londra Asfaltı ile bağlantı cadde istikameti değiştirilerek sağlanmıştır (Şekil 3. 30). Edirnekapi ile Fatih arasında refüj bulunurken, Fatih'ten Beyazıt'a kadar refüjsüz olarak tasarlanmıştır [93].



Şekil 3. 30 Sur kapısının restorasyonu sırasında Fevzipaşa Caddesi, Edirnekapi [86]



Şekil 3. 31 Fevzipaşa Caddesi düzenlenmesi sırasında Karag mr k, 1957 [67]

Raylı taşımanın geri plana atıldığı bu dönemde açılan caddeler, kentin sonraki yıllarda da ana bağlantılarını sağlamıştır. Fevzipaşa, Vatan ve Millet caddeleri arasındaki ara yolların genişletilmesi, yol ağı düzenlenmesinin tamamlayıcı unsurları olmuştur.



Şekil 3. 32 Fevzipaşa Caddesi düzenlemesi, 1957 [67]

3.3 1960'lerden Günümüze

Menderes dönemi imar faaliyetleri sonucunda kentin suriçindeki ulaşım ağı motorlu taşıtlara uygun caddeler ile örülmüştür. Yapılan düzenlemeler sonrasında, Unkapanı ile Yenikapı'yı birbirine bağlayan Atatürk Bulvarı Aksaray Meydanı'nda Vatan, Millet ve Ordu caddeleri ile kesişmektedir. Kentin en eski yolu Mese/Divanyolu aksındaki Ordu Caddesi, yine Mese'nin güneybatı aksında olduğu bilinen Millet Caddesi ve kentin yeni aksı Vatan Caddesi ile surdışına doğru bağlanmaktadır. Fevzipaşa Caddesi de Edirnekapı'dan surdışına çıkarak Vatan ve Millet caddeleri gibi D-100 karayoluna bağlanmaktadır (Şekil 3. 33).



Şekil 3. 33 1966 Hava fotoğrafı [81] üzerinde tarihi yarımada aksları

Kentin en eski yerleşim yerlerinden biri olan Fatih'i, özellikle 19. yüzyıl sonrasında bankalar, işhanları ile kentin ticaret merkezlerinden biri haline gelen Karaköy'e; Avrupaîkent imajına sahip Şişli, Nişantaşı'na bağlayan Fevzipaşa Caddesi – Atatürk Bulvarı aksındaki gelişim 1960'lerden sonra da devam etmiştir. Haşim İşcan'ın belediye başkanlığı döneminde, Beyazıt – Edirnekapı aksında Saraçhanebaşı'nın düzenlenmesi 2 Eylül 1964'te başlanmıştır. Fevzipaşa Caddesi'nin devamındaki Macar Kardeşler Caddesi ile Atatürk Bulvarı arasındaki kesişimini düzenleyen Saraçhane Geçidi (Şekil 3.34), Beyazıt – Edirnekapı yolunun altına alınmıştır [94].



Şekil 3. 34 Saraçhane (Haşim İşcan) Geçidi çalışmaları [67]

1970’te Aksaray alt ve üst geçit çalışmaları ile Atatürk Bulvarı üzerinde bir düzenleme daha yapılmış; Vatan, Millet, Ordu caddeleri arasındaki kesişmeler meydan düzenlemesindeki etkisine nazaran zayıflamıştır (Şekil 3. 35).



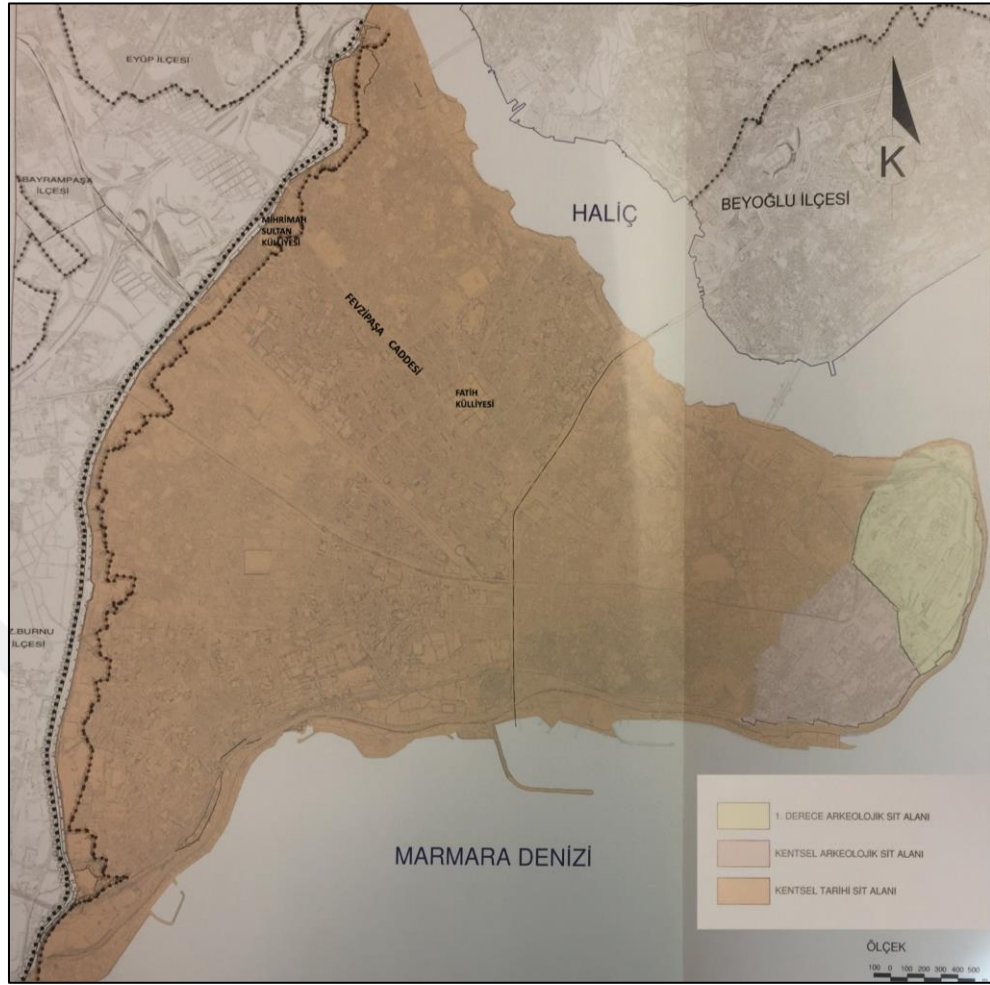
Şekil 3. 35 1970 Hava fotoğrafı [81] üzerinde akslar

1970’den sonra artan otomobil sayısı ile kent içi ulaşım ve park sorunları artmış; konutların yıkılarak yerlerine otopark yapılması gibi sonuçlar ortaya çıkmıştır. Suriçi İstanbul’unda bostanların imara açılması, kamu yapılarının artışı ile eski kent dokusu büyük oranda tahribata uğramıştır. İstanbul için 1980’lere kadar geliştirilen çeşitli plan önerileri ve raporlara rağmen kontrolsüz büyümenin önüne geçilememiştir. 1983’ten itibaren planlama çalışmalarını etkileyecek yasal mevzuat değişiklikleri ve koruma yasaları gündeme gelmiş fakat 1984 – 1989 arasında görülen imar hareketleri onaylanan planlara ve yasalara uygun olmamıştır [95].



Şekil 3. 36 Fevzipaşa Caddesi [96]

Tarihi yarımada, 1995’te kentsel ve tarihi sit alanı ilan edilmiştir (Şekil 3. 37). Fatih Külliyesi ve (Edirnekapı) Mihrimah Sultan Külliyesi gibi anıtsal yapıları üzerinde bulunduran Fevzipaşa Caddesi de, bu kentsel tarihi sit alanı sınırları içindedir.



Şekil 3. 37 Tarihi yarımada 1995 yılı sit bölgelenmesi [95]

Günümüzde ticari niteliği ile bilinen Fevzipaşa Caddesi, tarihi yarımada'nın en önemli ana arterlerinden biridir (Şekil 3. 38). Cadde, güneyinde Halıcılar Caddesi, Akdeniz Caddesi ve Akşemseddin Caddesi ile direkt olarak Vatan Caddesi'ne; Şehzadebaşı yönünde Macar Kardeşler Caddesi ile Atatürk Bulvarı'na bağlanmaktadır. 2x3 şeritli geometride olan caddenin birer şeridinin park amaçlı kullanılması, ana aksı kesen birçok bağlantı yolları gibi sebeplerle cadde günümüzde oldukça yoğun bir trafiğe sahiptir.



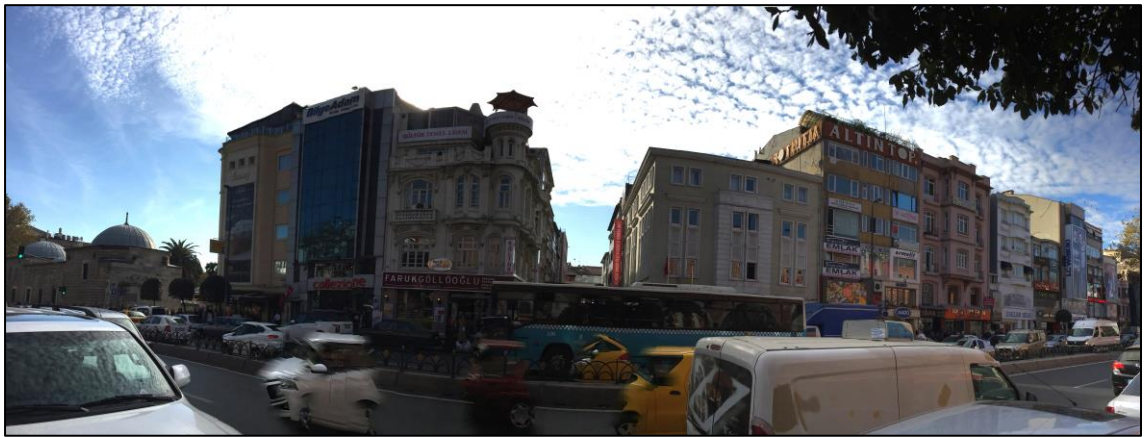
Şekil 3. 38 Tarihi yarımada genel ulaşım sistemi [95]

Fatih Külliyesi ve çevresi, Fatih bölgesinin birinci derece odak noktalarından biridir. Fevzipaşa Caddesi'nin Atikali'ye doğru uzanan bölgesindeki yoğunlaşma da yine odak niteliği taşımaktadır [95]. Ticari amaçlı kullanılan yapıların caddenin bu bölgesinde yer alması, yoğunluğun sebebi olarak görülebilir. Cadde üzerindeki çoğu apartmanın giriş katında, giyim sektörüne hizmet eden dükkanlar bulunmaktadır. Karagümrük bölgesinden itibaren cadde yoğunluğu azalmaktadır.



Şekil 3. 39 Fevzipaşa Caddesi Sarayhanı yönünden başlangıcı

Cadde, güneyde Millet Kütüphanesi (Fezullah Efendi Medresesi, 1700) önünden, kuzeyde Fatih Külliyesi köşesinden başlayarak Edirnekapı sur kapısına kadar uzanmaktadır. Cadde üzerinde Osmanlı döneminin anıtsal yapılarından Fatih ve Mihrimah Sultan külliyelerinin yanı sıra; Atik Ali Paşa Camii (1500), Semiz Ali Paşa Medresesi (1550-1560) ve Altay Camii (1670) bulunmaktadır.



Şekil 3. 40 Fevzipaşa Caddesi, solda Millet Kütüphanesi

Fevzipaşa Caddesi, tarihi - anıtsal yapılar kadar oldukça eski konut yapılarını da üzerinde bulundurmaktadır. Cadde ve çevresinin 1970'lere kadar kültürel ve ekonomik

olarak günümüzdekinden daha üst düzeydeki bir sosyal yapıya hitap ettiği söylenebilir. Gerek cadde üzerindeki apartmanlar, gerekse Fatih Külliyesi ve Karagömrük civarındaki yerleşimler tarih boyunca önemli kişilerce kullanılmıştır (Şekil 3. 41).



Şekil 3. 41 Osman Nuri Ergin'in Atikali'de Fevzipaşa Caddesi üzerinde vefat ettiği ev
[32]

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Kentsel strüktürü I. Constantinus tarafından yapılandırılan suriçi İstanbul'un ana arterlerinin izleri günümüze kadar ulaşmıştır. Bu arterlerden biri Fatih Fevzipaşa Caddesi'dir. Hristiyan bir başkent olarak tasarlanan Konstantinopolis'te, seçilen yeni dinin 12 Havarisi adına inşa edilen ve Constantinus'un anıtsal mezarını içeren Havariyun Kilisesi kentin önemli bir kutsaliyet merkeziydi. 11. yüzyıla kadar imparatorların gömüldüğü ve önemli dini törenlere sahne olan kilise, kentin dördüncü tepesi üzerinde yer almaktaydı. Hanedana ve elit sınıfa ait konutların bulunduğu Havariyun Kilisesi çevresi, kentin ilk yapılandırıldığı zamandan itibaren önemli bir yerleşim merkezi olmuştur. Kentin yönetim merkezi Büyük Saray ile Havariyun Kilisesi arasında çeşitli törenlerin yapıldığı bilinmektedir. Bu törenler için kentin omurgası niteliğindeki ana cadde Mese kullanılmaktaydı. Yer yer forumlarla genişleyen ve ikiye ayrılarak kentin önemli noktalarına ulaşan Mese'nin kuzeybatı aksı Havariyun Kilisesi'nden geçerek Harisius Kapısı'na ulaşmaktaydı. 1204'ten sonra sarayın Blahernai'ye taşınmasıyla Blahernai – Havariyun Kilisesi aksı önem kazanmıştır. Havariyun – Harisius Kapısı (Edirnekapi) arasında kuzeybatı Mese, günümüzde Fevzipaşa Caddesi'nin bir parçasıdır.

Fatih Sultan Mehmed'in bir Osmanlı / İslam başkenti olarak yeniden kurduğu İstanbul'un Osmanlı döneminde en önemli caddesi Divanyolu'dur. Kısa bir süre kullanılan Eski Saray'dan sonra Bizantion akropolisinin bulunduğu yerde inşa ettirilen Topkapı Sarayı ile Beyazıt Meydanı arası Divanyolu olarak bilirse de, bu aksın Edirnekapi'ya kadar uzandığı söylenebilir. Fetihden hemen sonra bir kutsaliyet merkezi olarak kurulan ve Eyyub el- Ensari'nin türbesini içeren Eyüp, padişahların istimd

(yardım) dilemek için ziyaret ettiği ve kılıç kuşanma törenlerinin yapıldığı yerdir. Devletin başına geçen her padişah için mutlaka yapılan bu törende, Topkapı Sarayı ile Eyüp arasında alaylar düzenlenmiştir. Havariyun Kilisesi yerine inşa edilen Fatih Külliyesi'nin içinden geçip Fatih Sultan Mehmed'in türbesini ziyaret etmek bu alayın değişmeyen ritüeli olmuştur. 19. yüzyılda, sarayın önce Dolmabahçe sonra Yıldız'a taşınmasına ve denizyolunun da kullanılmasına rağmen, halkın yeni padişahı görmesi ve Fatih'in türbesini ziyaret amaçları doğrultusunda, alayın karayolu güzergâhı terk edilmemiştir. Bu güzergâhın Fatih Külliyesi – Edirnekapı aksı yine Fevzipaşa Caddesi'nin birleştirdiği noktalar arasını tanımlamaktadır.

Osmanlı döneminde bu aks yalnızca kılıç alayı vesilesiyle değil, cenaze alayı ve cuma selamlığı gibi törenler için de kullanılmıştır. Fevzipaşa Caddesi'nin sınırlarını tanımlayan noktalardan biri olan Edirnekapı, Osmanlı dönemi için önemli bir kent kapısıdır. Tanzimat'a kadar yabancı elçilerin kente Edirnekapı'dan girdiği bilinmektedir. Bununla birlikte, Sultan I. Abdülhamid Han dönemine kadar, Avrupa'ya sefere çıkılmadan önce Divanyolu üzerinde askeri geçit törenleri yapılmış ve ordu Edirnekapı'dan yolculanmıştır. Halkın ilgisinin yoğun olduğu bu alay aracılığıyla Fevzipaşa Caddesi aksı, halk ile askeri ve siyasi otoriteyi bir araya getiren önemli bir yol olma işlevini sürdürmüştür.

17. yüzyıldan itibaren, İstanbul'un surdışı yerleşimleri artmış, kent sınırları Lale Devri'nde Kağıthane çevresinde ve Beşiktaş – Sarıyer hattındaki kıyılardaki yerleşimlerle genişlemeye başlamıştır. Bu durum suriçi İstanbul'unda kentsel gelişimin 18. yüzyıldan itibaren yavaşlamasına sebep olmuştur. 19. yüzyılda, Nişantaşı – Şişli aksında odaklanan yeni mahalleler Fevzipaşa Caddesi çevresindeki, kentin merkez aksı ve elitlerin ikamet alanı olma niteliğinin bu aksa kaymasına sebep olmuştur.

19. yüzyıldan itibaren değişen ulaşım araçları ile kentte daha geniş yollara ihtiyaç duyulmuştur. Özellikle elektrikli tramvayın şehir içi ulaşımında etkili olmaya başlamasıyla bazı bölgelerdeki girift sokak dokusu ulaşım engel teşkil etmiştir. Tarihi suriçi İstanbul'un en önemli bölgelerinden biri olan Edirnekapı'ya ulaşım da Fatih'in bu özelliği sebebiyle uzun bir süre problem olmuştur. Fatih – Edirnekapı tramvay caddesi (Fevzipaşa Caddesi) açılana kadar tramvay hattı Fatih Medreseleri'nin karşısındaki

Feyzullah Efendi Kütüphanesi'ne (Millet Yazma Eser Kütüphanesi) kadar yapılandırılmış; Fatih - Harbiye, Fatih - Beşiktaş tramvaylarının son durağı bu mevki olmuştur. 1907'de zorunlu hat olarak düşünülen Fatih – Edirnekapı hattı, cadde üzerinde Fatih Tetimme Medreseleri'nin bulunması, yangınlar ve I. Dünya Savaşı'nın etkisiyle yaklaşık yirmi yılda tamamlanabilmiştir.

Atatürk Kitaplığı'nda bulunan, açılacak Fatih – Edirnekapı tramvay caddesinin Rumi 1340 (M. 1924) ve 1926 tarihli istimlak haritaları, caddenin açılışı öncesinde yıkılacak yapıları göstermektedir. Cadde güzergâhında istimlak edilecek mülk sahipleriyle çıkan anlaşmazlıklar ve dönem dönem çıkan yangınlar sebebiyle 3 yıl süren çalışmalar neticesinde, 20 Haziran 1929'da tramvay hattının resmi açılışı yapılmıştır. Şehremaneti tramvay şirketi ile eş zamanlı olarak çalışmış, cadde açılırken tramvay hattı döşenmiştir. Gazeteler caddenin açılış haberini, tramvay hattı açılışı başlığı ile vermiştir (bkz. sayfa 45 – 48) ve ayrıca bir “Fevzipaşa Caddesi” adıyla açılış haberi bulunmamıştır. Bu durumda Fevzipaşa Caddesi'nin açılışı, tramvay hattının açılışıyla beraber yapılmış olmalıdır.

Caddenin açılması için başta Fatih Akdeniz Tetimme Medreseleri olmak üzere birçok bina ve arsa istimlak edilmiştir. Eski dokuda yer alan sokaklardan bazıları cadde hizasında olduğu için kaldırılmış, yeni caddeyi dik olarak kesen yeni sokaklar düzenlenmiştir. Cumhuriyet döneminde İstanbul'da açılan ilk caddelerden biri olan Fevzipaşa Caddesi ulaşım ihtiyacına binaen düzenlenirken yaşanan bu değişim, bu dönemin ilk kentsel dönüşümü olarak görülebilir.

Fevzipaşa Caddesi'nin açılmasıyla, İstanbul'un geleneksel yaşam formunun sembolü ve en eski yerleşim merkezlerinden biri olan Fatih ile kentin yeni ve modern yaşam merkezleri arasında ulaşım kolaylaşmış ve bu iki sosyal doku arasındaki etkileşim artmıştır. 1940'larda kente dahil olan yeni caddeler ve bulvarlar ile bu ilişki kuvvetlendirilmiştir.

Özellikle 1956 – 1960 arasında etkili olan Menderes dönemi imar faaliyetleri sırasında, 1930'larda İstanbul'a gelerek nazım planı hazırlayan Fransız şehir plancısı ve mimar Henri Prost'un önerileri incelenmiş ve buna yönelik uygulamalar yapılmıştır. Kent dokusunu oldukça değiştiren bu uygulamalar neticesinde kentin ulaşım ağında etkili

olacak büyük caddeler açılmış, Fevzipaşa Caddesi genişletilmiştir. Araç trafiğine uygun şekilde düzenlenen caddeden tramvay hattı kaldırılmıştır. Caddenin genişletilmesi sırasında diğer caddeler ve bulvarlar ile ilişkisi yeniden ele alınmış ve bağlantıları sağlanmıştır. Edirnekapi ve Saraçhane yönlerinde ayrı ayrı başlanan çalışmalar dolayısıyla caddede kot farkı sorunu ortaya çıkmış, bu durum binaların bodrum katlarının giriş katına dönüşmesine sebep olurken, Fatih Akdeniz Medreseleri'nin temellerinin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Edirnekapi yönünde sur kapısına kadar uzatılan cadde buradan D100 karayoluna bağlanmıştır. Saraçhane yönünde ise Macar Kardeşler Caddesi aracılığıyla Atatürk Bulvarı'na ulaşmaktadır. Tarihi yarımadanın 1995'te tarihi kentsel sit alanı ilan edilmesi sonrasında caddede önemli bir değişim yaşanmamıştır.

Fevzipaşa Caddesi, günümüzde ticari niteliği ile ön plana çıkan fakat gerek tarihi altyapısı yeterince bilinmediğinden gerekse üzerindeki anıtsal yapılarla anılmadığından sahip olduğu değer in farkında olunmadığı bir caddedir. Oysa tarihi süreçte önemli bir tören yolu güzergâhında olan cadde, kentin yönetim ve kutsaliyet merkezleri arasında kullanılan en önemli akslardan biridir ve üzerinde Fatih ve Mihrimah Sultan gibi iki önemli anıtsal yapıyı bulundurmaktadır. Sonuç olarak; Fatih Fevzipaşa Caddesi'nin, İstanbul'un bir Hristiyan başkent olarak İmparator Constantinus tarafından kurgulanması sırasında kentin ana arterlerinden biri olarak yapılandırılan yol olduğu, Fatih Sultan Mehmed Han'ın kenti fethinden sonra bir İslam başkenti kurgusunda önemini sürdürmeye devam ettiği, 19. yüzyılda gelişen (Pera'daki) yeni yerleşim alanları ile tramvay aracılığıyla eski ve yeni kent arasındaki bağlantıyı kurduğu, Cumhuriyet Dönemi'nde ise başta medreseler olmak üzere birçok yapının istimlakı sonucu kent içindeki yerini aldığı ve genişletme çalışmaları ile son haline ulaşp sur içi İstanbul'un en önemli ana arterlerinden biri olmaya devam ettiği söylenebilir.

KAYNAKLAR

- [1] Özdoğan, M. (2010). “Tarih Öncesi Dönemlerin İstanbul’u”, Bizantion’dan İstanbul’a Bir Başkentin 8000 Yılı, Sakıp Sabancı Müzesi Yayınları, İstanbul, 36 – 45.
- [2] Genceoğlu, D. ve Ülger, S. (2017). Beşiktaş Kazıları Bize Ne Anlatıyor, <http://aktuelarkeoloji.com.tr/besiktas-kazilari-bize-ne-anlatiyor>, 19 Mart 2018.
- [3] Müller-Wiener, (2001). İstanbul’un Tarihsel Topografyası: 17. Yüzyıl Başlarına Kadar Byzantion-Konstantinopolis-İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- [4] Kuban, D., (1996). İstanbul: Bir Kent Tarihi, 1. Baskı, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.
- [5] Eyice, S. (2006). Tarih Boyunca İstanbul, İstanbul, Etkileşim Yayınları.
- [6] Çelik, Z., (1996). 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul, 1. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- [7] Byzantium 1200, Byzantion, <http://www.byzantium1200.com/byzantion.html>, 17 Şubat 2017.
- [8] Wordpress, High Sophia Justinian and Constantine, <https://theheartthrills.files.wordpress.com/2013/11/hagia-sophia-6-justinian-and-constantine.jpg>, 2 Şubat 2017.
- [9] Yavuz, M. F. (2014). Byzantion / Byzas’tan Constantinus’a Antik İstanbul / Antik Edebi Kaynaklar, 1. Baskı, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Yayınları, İstanbul.
- [10] Berger, A., (2000). “Streets and Public Spaces in Constantinople”, Dumbarton Oaks Papers No: 54, 161 – 172.
- [11] Individual UToronto, Interactive Map of Constantinople, <http://individual.utoronto.ca/safran/Constantinople/Map.html>, 3 Mart 2018.
- [12] Sodini, Jean-Pierre, (2004). “Konstantinopolis: Bir Megapolün Doğuşu (4.-6. Yüzyıllar)”, Bizans Uygarlığına Çapraz Bakışlar Konferansları, 22 Kasım 2004, IFEA, İstanbul, 13-33; Derleyen: Annie Pralong (2011). Bizans – Yapılar, Meydanlar, Yaşamlar, 1. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul.

- [13] Kutlay, A. (2016). Constantinople in Early Fifth Century: The Notitia Urbis Constantinopolitanae, Daily Life and an Archaeological Perspective, Yüksek Lisans Tezi, Koç Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- [14] The Odyssey Online, Constantinople, <https://www.theodysseyonline.com/constantinople>, 17 Şubat 2017.
- [15] Savaşkan, A. (1973). Havariyun Kilisesi, Yayınlanmamış Lisans Bitirme Tezi, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü, İstanbul.
- [16] Atik, N. (2004). “Havariler Kilisesi”, Sanat Tarihi Defterleri, 8: 103 – 114.
- [17] Freely, J. ve Çakmak, A. S., (2005). İstanbul’un Bizans Anıtları, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- [18] Norwich, J. J. (2013). Bizans I Erken Dönem (MS 323-802), Kabalcı Yayınevi, İstanbul.
- [19] Wikipedia, Kokkinobaphos Holy Apostles, https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/18/Kokkinobaphos_Holy_Apostles.jpg, 2 Şubat 2017.
- [20] Byzantium 1200, Holy Apostles, <http://byzantium1200.com/apostles.html>, 17 Şubat 2017.
- [21] Prokopios, (1994). İstanbul’da Iustinianus Döneminde Yapılar, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.
- [22] Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Relics with Church of the Holy Apostles in background, <http://www.doaks.org/resources/online-exhibits/holy-apostles/the-holy-apostles/translation-of-john-chrysostom2019s-relics-with-church-of-the-holy-apostles-in-background>, 18 Ocak 2018.
- [23] Yalçın, A. B. (1995). Havariyun Kilisesi, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 4: 23-24, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [24] Kalavrezou, I. (2017), “İmparatorluğun Yardım Elleri: Bizans Sarayında İmparatorluk Törenleri ve Rölik Kültü”, 97 – 138; Magure, H. (2017), Bizans Saray Kültürü 829-1204, 1. Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- [25] Featherstone, M. (2009). “All Saints and The Holy Apostles: De Ceramoniis II, 6-7”, Nea Rhome, 6: 235 – 248.
- [26] Mango, C. (2000), “The Triumphal Way of Constantinople and the Golden Gate”, Dumbarton Oaks Papers, 54: 173-188.
- [27] Malamut, E. (2006). “I. Aleksios Komnenos Döneminde Konstantinopolis (1081-1118)”, Bizans Uygarlığına Çapraz Bakışlar Konferansları, 22 Mart 2006, IFEA, İstanbul, 35-48; Derleyen: Annie Pralong (2011). Bizans – Yapılar, Meydanlar, Yaşamlar, 1. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul.
- [28] Auzepy, M. F. (2004). “Konstantinopolis’in Siyasal ve Dinsel Yaşamında Ayasofya’nın Yeri”, Bizans Uygarlığına Çapraz Bakışlar Konferansları, 21 Ocak

- 2004, IFEA, İstanbul, 100-116; Derleyen: Annie Pralong (2011). Bizans – Yapılar, Meydanlar, Yaşamlar, 1. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul.
- [29] Madgalino, P. (2012) Ortaçağ'da İstanbul: Altıncı ve Onüçüncü Yüzyıllar Arasında Konstantinopolis'in Kentsel Gelişimi, İstanbul, Koç Üniversitesi Yayınları.
- [30] Maps on the Web, Konstantinopolis, <http://mapsontheweb.zoom-maps.com/image/130056157398>, 28 Aralık 2017.
- [31] Tursun Bey, (1977). Tarih-i Ebü'l-Feth, Hazırlayan: A. Mertol Tulum, İstanbul Fetih Cemiyeti, İstanbul.
- [32] Atatürk Kitaplığı, İstanbul.
- [33] Yerasimos, S. (1999). "Osmanlı İstanbul'unun Kuruluşu", Osmanlı Mimarlığının 7 Yüzyılı "Uluslararası Bir Miras" Kongre Bildirileri, 25/26/27 Kasım 1999, IFEA, İstanbul, 195 – 212; Editörler: Nur Akın, Afife Batur, Selçuk Batur, 1. Baskı, YEM Yayın, İstanbul.
- [34] Norwich, J. J. (2013). Bizans III Gerileme ve Çöküş Dönemi (MS 1082-1453), Kabalcı Yayınevi, İstanbul.
- [35] Necipoğlu, G. (2010). "Konstantinopolis'ten Konstantiniyye'ye: II. Mehmed Döneminde Yaratılan Kozmopolit Payitaht ve Görsel Kültür", Bizantion'dan İstanbul'a Bir Başkent'in 8000 Yılı, Sakıp Sabancı Müzesi Yayınları, İstanbul, 262 – 277.
- [36] Karateke, H. T. (2014). Padişahım Çok Yaşa! Osmanlı Devletinin Son Yüz Yılında Merasimler, 1. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul.
- [37] Kuban, D. (1994). "Kent'in Gelişmesi (Osmanlı Dönemi)", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4, 531 – 537, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [38] Eyice, S. (1994). "Fatih Külliyesi", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 3: 265 – 270, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [39] İslam Ansiklopedisi Online, Fatih Camii ve Külliyesi, <https://cdn.islamansiklopedisi.org.tr/madde/12/fatih-camii-ve-kulliyesi-9.jpg>, 6 Şubat 2018.
- [40] Cerasi, M. (2014). Divanyolu, 2. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul.
- [41] Sakaoğlu, N. (1994). Kılıç Alayı, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 4: 555 – 557, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [42] Kömürciyan, E. (1988). İstanbul Tarihi: XVII. Asırda İstanbul, 2. Baskı, Eren Yayıncılık, İstanbul.
- [43] Ertuğ, Z. (1999). XVI. Yüzyıl Osmanlı Devleti'nde Cülus ve Cenaze Törenleri, Kültür Bakanlığı, Ankara.
- [44] Alikılıç, D. (2004). Osmanlı'da Devlet Protokolü ve Törenler İmparatorluk Seramonisi, 1. Baskı, Tarih Düşünce Kitapları, İstanbul.
- [45] Sakaoğlu, N. (1994). Cuma Selamlığı, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 2: 443 – 444, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.

- [46] Özcan, A. (1993). Cülus, TDV İslam Ansiklopedisi, 8: 108 – 114.
- [47] Türk Dil Kurumu, Nakibüleşraf, <https://tdk.gov.tr>, 3 Mart 2018.
- [48] Harvard Blogs, Vavassore Giovanni Andrea – İstanbul Constantinople, <http://blogs.harvard.edu/houghton/files/2013/09/45565757.jpg>, 1 Mart 2018.
- [49] Necipoğlu, (2007). 15. ve 16. Yüzyılda Topkapı Sarayı: Mimari Tören ve İktidar, Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.
- [50] Tarihi İstanbul Konstantiniyye, İstanbul Panoramaları, <http://istanbul-constantinople.culturalspot.org>, 4 Mart 2018.
- [51] Yerasimos, S. (2004). İstanbul İmparatorluklar Başkenti, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- [52] Furat, (2004). XV. ve XVI. YY’larda Fatih ve Süleymaniye Medreseleri’nde Verilen Dini Eğitimin Karşılaştırılması, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- [53] Bugatti ve D’agostiono (2014), “İzlenen Yolda ve Sokak Düzenlemesinde Çeşitlemeler”, 33 – 41; Cerasi, M. (2014). Divanyolu, 2. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul.
- [54] Cerasi, M. (2004), The Istanbul Divanyolu, Ergon Verlag, Würzburg.
- [55] The Newyork Review, Kanuni Sultan Süleyman döneminde bir alay, <http://cdn.nybooks.com/wp-content/uploads/2015/01/Coecke-turks.jpg>, 2 Mart 2018.
- [56] And, M. (1994). 16. Yüzyılda İstanbul: Kent – Saray – Günlük Yaşam, 2. Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- [57] Kuban, D. (1994). Fatih, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 3: 261 – 263, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [58] Olker, B. (1968). Edirnekapusu, İstanbul Ansiklopedisi, 9: 4922 – 4924, Koçu Yayınları, İstanbul.
- [59] Pera Müzesi Online, Elçi Alayı, <https://www.peramuzesi.org.tr/Eser/Elci-Alayi/196/1>, 23 Mart 2018.
- [60] Tekeli, İ. (1985). “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Kentsel Dönüşüm”, Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi, 4: 878 – 890, İletişim Yayınları, İstanbul.
- [61] Çavaş, R. (1994). Direklerarası, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 3: 60 – 61, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [62] Anonim (1966). Direklerarası, İstanbul Ansiklopedisi, 8: 4602 – 4604, Koçu Yayınları, İstanbul.
- [63] Anonim (1966). Direklerarası, Türk Ansiklopedisi, 8: 331 – 332, Milli Eğitim Basımevi, Ankara.

- [64] Tumblr, İstanbul Direklerarası, https://78.media.tumblr.com/64ff150cb0a002ac844199e94c3279c8/tumblr_nco6leDTTG1tmm2yno1_1280.jpg, 23 Mart 2018.
- [65] Tekeli, İ. (2009). İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- [66] Göncüoğlu, S. F. (2013). “Fatih Semti”, İstanbul’un Kitabı: Fatih, 1: 17 – 35, Fatih Belediye Başkanlığı Kültür Yayınları, İstanbul.
- [67] Fevzipaşa Caddesi Fotoğrafları, İBB Encümen Arşivi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul, 24 Aralık 2015.
- [68] Mecmua (1929). “İstanbul Şehrinde İmar ve Tanzim Faaliyetleri”, İstanbul Şehremaneti Mecmuası, 58: 333 – 346.
- [69] Suat, A. (1929). “İstanbul Şehremaneti’nin Üç Senelik İcraatine Dair”, İstanbul Şehremaneti Mecmuası, 59: 365 – 367.
- [70] Cumhuriyet Gazetesi, (1927). Fatih’ten Edirnekapi’ya Doğru Tramvay Hattı, İstanbul.
- [71] Cumhuriyet Gazetesi, (1929). Bugünden İtibaren Edirnekapi Tramvayı İşlemeğe Başlıyor, İstanbul.
- [72] Milliyet Gazetesi, (1929). Fatih Edirnekapi Tramvayı, İstanbul.
- [73] Göktürk, H. (1969). Fevzipaşa Caddesi, İstanbul Ansiklopedisi, 10: 5725 – 5726, Koçu Yayınları, İstanbul.
- [74] Bugatti ve D’agostiono (2014), “19. Yüzyılda Değişim ve Reform”, 151 – 158; Cerasi, M. (2014). Divanyolu, 2. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul.
- [75] Batur, A. (2001). Pervititch haritaları ya da Bir Kenti Yeniden Okumak, <http://earsiv.sehir.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/11498/16969/001511028006.pdf?sequence=1>, 28 Nisan 2016.
- [76] Birsell, F. C. (2010). “Henri Prost’un İstanbul Planlaması (1936-1951): Nazım Planlar ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü”, 101 - 151; Editörler: F. C. Birsell, P. Pinon, İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet’in Modern Kentine: Henri Prost’un İstanbul Planlaması (1936-1951), İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Kataloqları 7, İstanbul.
- [77] Özler, Ş. (2007). Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934 – 1995, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, İstanbul.
- [78] İstanbul Urban Database, Prost İmar Planı, <http://www.istanbulurbandatabase.com>, 10 Nisan 2018.
- [79] MEB, (1949). Cumhuriyet Devrinde İstanbul, Ankara.
- [80] Durhan, Ö. S. (2009). Erken Cumhuriyet İstanbul’unda Kentsel Değişim (1928 – 1950), Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [81] İstanbul Şehir Haritası, İstanbul, <https://www.sehirharitasi.ibb.gov.tr>, 11 Nisan 2018.

- [82] Suher, H. (1994). Planlama, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 6: 265 – 275, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [83] Cumhuriyet Gazetesi, (1950). Seçimler ve İstanbul’un Vaziyeti, İstanbul.
- [84] Akpınar, İ. Y. (2010). “İstanbul’da Modern Bir Pay-ı That: Prost Planı Çerçevesinde Menderes’in İcraatı”, 167 – 200; Editörler: F. C. Birsell, P. Pinon, İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet’in Modern Kentine: Henri Prost’un İstanbul Planlaması (1936-1951), İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Katalogları 7, İstanbul.
- [85] Ayverdi, E. H. (1973), Osmanlı Mimarisinde Fatih Devri, İstanbul Fetih Cemiyeti Enstitüsü Yayınları, İstanbul.
- [86] Neşriyat ve Turizm Müdürlüğü, (1958). İstanbul’un Kitabı, İstanbul.
- [87] Milliyet Gazetesi, (1957). Beyazıt’a Bağlanan Yeni Ana Caddeler, İstanbul.
- [88] Akbulut, R. (1994). Vatan Caddesi, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 7: 371 – 372, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [89] Anonim (1994). Millet Caddesi, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 5: 462 – 463, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [90] Milliyet Gazetesi, (1957). Beyazıt ve Civarı Yakında Yepyeni Bir Şekil Alacak, İstanbul.
- [91] Milliyet Gazetesi, (1957). İmar Çalışmaları Süratle Gelişiyor, İstanbul.
- [92] Göncüoğlu, S. F. (2013). Kare Kare İstanbul, İBB Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul.
- [93] Milliyet Gazetesi, (1958). Edirnekapı Yolu Yeni Şekil Alıyor, İstanbul.
- [94] Anonim (1993). Atatürk Bulvarı, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 1: 382 – 384, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [95] İBB Planlama ve İmar Müdürlüğü, (2003). Tarihi Yarımada (Eminönü Fatih) 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, İstanbul.
- [96] Salt Online Arşivi, Fevzipaşa Caddesi Fatih İstanbul, <https://www.archives.saltresearch.org>, 4 Mayıs 2016.

HARİTA NO: 005154 ÜZERİNDEKİ AÇIKLAMA

Atatürk Kitaplığı, Fatih – Devehanı – Edirnekapı İstikamet Haritası, Harita No: 005154 üzerindeki açıklamadır:

“Bâlâdaki cetvelde gösterildiği vecihle;

1609/1 harita numaralı mülkün arsasının be-her metro murabba'ına 300 ve ebniyesine kaimen 40.000,

1609/2 harita numaralı mülkün arsasının be-her metro murabba'ına 250 ve ebniyesine kaimen 65.000,

1627 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 400,

1628 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 300,

1597 harita numaralı çeşmenin (...) be-her metro murabba'ına 1000 ve enkazına kaimen 30.000,

1907/1 harita numaralı medrese arsasının be-her metro murabba'ına 800 ve mevcut ebniyesine 1.200.000,

1907 harita numaralı diğer medresenin arsasının be-her metro murabba'ına 800 ve ebniyesine 600.000,

1914 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 250,

1651 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 400,

1659 - 1660 harita numaralı arsaların be-her metro murabba'larına 250'şer,

1645 ve 1646 harita numaralı arsaların be-her metro murabba'larına ayrı ayrı 625'er,
1647 ve 1926 harita numaralı arsaların be-her metro murabba'larına ayrı ayrı 250'şer,
1931 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 300 ve 2437 harita numaralı
arsanın be-her metro murabba'ına 350,
2489 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 300,
2491 harita numaralı (...) arsanın be-her metro murabba'ına 275 ve ebniyesine kaimen
5000,
2454 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 275,
2453 2452 2451 harita numaralı arsaların be-her metro murabba'larına ayrı ayrı
250'şer,
2449 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 275,
3088 harita numaralı mülkün arsasının be-her metro murabba'ına 225 ve ebniyesine
kaimen 75.000,
3087 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 275,
3100 harita numaralı mülkün arsasının be-her metro murabba'ına 225 ve ebniyesine
kaimen 100.000,
3099 harita numaralı mülkün arsasının be-her metro murabba'ına 225 ve ebniyesine
kaimen 120.000,
3093 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 275,
3094 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 250,
3096 harita numaralı mülkün arsasının be-her metro murabba'ına 225 ve ebniyesine
kaimen 65.000,
3097 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 300,
3101 harita numaralı mülkün arsasının be-her metro murabba'ına 225 ve ebniyesine
kaimen 70.000,
3157 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 225,

3159 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 275,

3160 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 250,

2217 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 275,

3164 harita numaralı mülkün arsasının be-her metro murabba'ına 225 ve ebniyesine kaimen 50.000,

3165 3166 harita numaralı arsaların be-her metro murabba'ına ayrı ayrı 225şer kuruş kıymet takdir ve (...) olunmuştur.(11 Mart 1340)

Kuyumciyan Efendi tarafından ahz ve tersim edilmiştir. (2 Mart 1340)”



HARİTA NO: 004862 ÜZERİNDEKİ AÇIKLAMA

Atatürk Kitaplığı, Harita No: 004862 üzerindeki açıklamadır:

“Edirnekapi tramvay caddesi üzerinde Karagömrük nâmiyle tevsim edilen harik mahallinde istimlâke tâbi muhterik hane arsalarıyla ber-mucib istikamet-i tarike kalbi lazım gelen gayr-ı muhterik mebâninin istimlâkine dair tanzim kılınan haritasıdır. (15 Mayıs 1340)”

“Fatih Edirnekapi tramvay güzergâhının Edirnekapi Çukurbostanı civarına müsadif 3. kısmı teşkil eden 25 parçadan müteharrik ve gayr-ı müteharrik arsa ve binalara ait istimlâk harita ve evrâkı ve bu bâbda heyet-i fenniye'nin müzekkeresi kıraat ve tetkik edildi. İş bu arsalar ashâbı tarafından vukû' bulan mütevâli müracaatlarda ya arsalarının (iadesi?) veyahut bedel-i istimlâkin itâsı talep edilmekte olmasına binâ'en salifü'z-zikr istimlâk haritasının tasdiki ve muamele-i istimlâkiyesinin ifâsı zımında evrâkın heyet-i fenniye müdüriyetine tevdi'i encümen-i emânetin 13-14 Teşrin-i sâni 1340 tarihli içtimâ'ında takarrur etmiştir. (21 Teşrin-i sâni 1340)”

FEVZİPAŞA CADDESİ FOTOĞRAFLARI

Feyza İlter tarafından çekilen fotoğraflardır (2015).



Şekil C. 1 Fevzipaşa Caddesi, Hırka-i Şerif



Şekil C. 2 Fevzipaşa Caddesi, Altay Camii



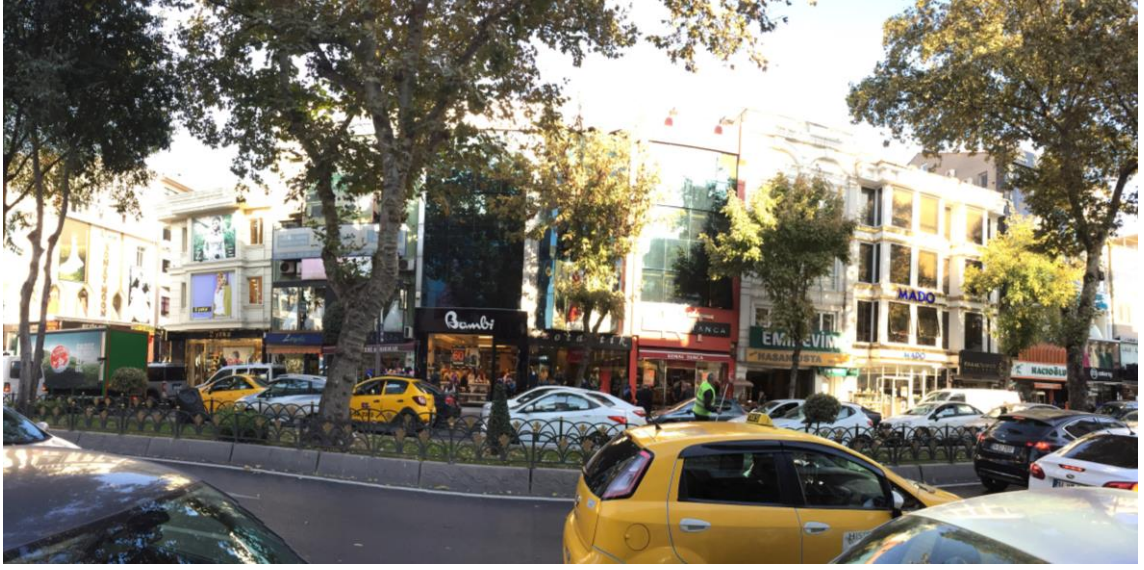
Şekil C. 3 Fevzipaşa Caddesi, Karagömrük



Şekil C. 4 Fevzipaşa Caddesi, Edirnekapı Mihrimah Sultan Camii



Şekil C. 5 Fevzipaşa Caddesi, Semiz Ali Paşa Medresesi



Şekil C. 6 Fevzipaşa Caddesi

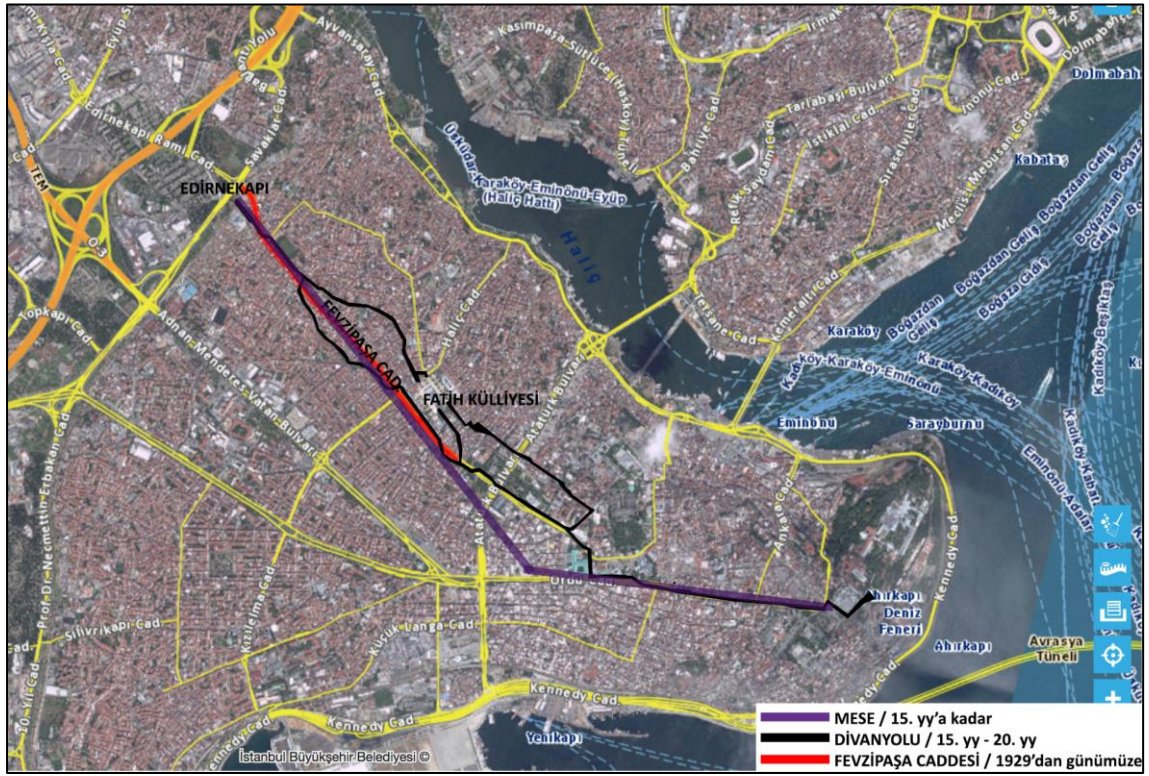


Şekil C. 7 Fevzipaşa Caddesi, Fatih Akdeniz Medreseleri (Restorasyon Sırasında)



Şekil C. 8 Fevzipaşa Caddesi, Millet Kütüphanesi karşısı

HARİTA



Şekil D. 1 Tarihi süreçte Fevzipaşa Caddesi aksındaki yolların İstanbul haritasında [81] gösterimi

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Feyza İLTER
Doğum Tarihi ve Yeri : 05.06.1987, İstanbul
Yabancı Dili : İngilizce
E-posta : fyzilter@gmail.com

ÖĞRENİM DURUMU

Derece	Alan	Okul/Üniversite	Mezuniyet Yılı
Y. Lisans	Mimarlık Tarihi	Yıldız Teknik Üniversitesi	2018
Lisans	İç Mimarlık	İstanbul Teknik Üniversitesi	2012
Lise	Sayısal	Özel İrfan Lisesi	2004

İŞ TECRÜBESİ

Yıl	Firma/Kurum	Görevi
2012-2013	Görhan İnşaat ve Mobilya	İç Mimar

YAYINLARI

Makale

1. İlter, F. ve Pilehvarian, N. (2018). “Fatih Fevzipaşa Caddesi’nin Açılışı ve İstanbul’un Kentsel Gelişimindeki Yeri”, FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi (ISSN 2147-3153), 11: 263 - 291.

