

57571

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TİCARET MEKANLARININ  
OLUŞUM VE GELİŞİM İLKELERİNİN İNCELENEREK  
TİPOLOJİK AÇIDAN SINIFLANDIRILMASI

Yüksek Mimar Yasemen SAY-ÖZER

F.B.E. Mimarlık Ana Bilim Dalı Mimari Tasarım Programında  
hazırlanan

DOKTORA TEZİ

Prof. Dr. Hasan Sener  
Prof. Dr. Mine Tıncel  
Mimari Tasarım

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Kaya DİNÇER

Kaya Dinçer

İSTANBUL, EKİM.1996

57571

U.S. YÜSEKÖĞRETİM KURULU  
DENEYİM MERKEZİ

<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	I
Türkçe Özet.....	IV
İngilizce Özet.....	V
<b>1. BÖLÜM: GİRİŞ</b> .....	1
1.1. Çalışmanın amacı.....	2
1.2. Çalışmanın kapsamı.....	4
<b>2. BÖLÜM: KENT-TİCARET İLİŞKİSİ</b> .....	6
2.1. Ticaretin kentlerin kuruluşuna etkisi.....	8
2.2. Ticaretin kentsel kurumların oluşumuna etkisi.....	10
2.2.1. Meslek örgütlerinin ortaya çıkışı.....	11
2.2.1.1. Avrupa’da meslek örgütlerinin ortaya çıkışı.....	11
2.2.1.2. Türkiye’de meslek örgütlerinin ortaya çıkışı.....	13
2.2.2. Belediye kurumlarının ortaya çıkışı.....	16
2.2.2.1. Avrupa’da belediye kurumunun ortaya çıkışı.....	16
2.2.2.2. Türkiye’de belediye kurumunun ortaya çıkışı.....	17
2.3. Ticaretin siyasal ve sosyo-kültürel yaşama etkisi.....	21
2.3.1. Siyaset - ticaret ilişkisi.....	21
2.3.2. Kültür - ticaret ilişkisi.....	25
2.3.3. Din - ticaret ilişkisi.....	27
2.3.3.1. Musevilik’te ticaret.....	28
2.3.3.2. Hıristiyanlık’ta ticaret.....	29
2.3.3.3. İslam’da ticaret.....	29

<b>3. BÖLÜM: KENTLERİN OLUŞUMUNDA TİCARET YOLLARININ ETKİSİ.....</b>	<b>31</b>
3.1. Kentlerin oluşumunda su yollarının etkisi.....	32
3.1.1. Deniz kıyısında kurulan kentler.....	35
3.1.1.1. Doğal bir liman etrafında kurulan yerleşmeler.....	39
3.1.1.2. Yarımada ya da kıyı ile birleşmiş ada üzerinde kurulan yerleşmeler.....	39
3.1.2. Akarsu üzerinde kurulan kentler.....	39
3.1.3. Akarsu ağzlarında kurulan kentler.....	45
3.2. Kentlerin oluşumunda kara/kervan yollarının etkisi.....	46
3.2.1. Kervan yolu üzerinde kurulan kentler.....	50
3.2.2. Kesişme noktalarında kurulan kentler.....	60
<b>4. BÖLÜM: TİCARETİN KENTSEL MEKANA VE YAPILARA ETKİSİ.....</b>	<b>62</b>
4.1. Ticaretin kentsel mekana etkisi.....	62
4.1.1. Ticaretin biçimlendirdiği bir kentsel mekan olarak “Meydan”.....	62
4.1.1.1. Agora.....	64
4.1.1.2. Forum.....	67
4.1.2. Ticaretin biçimlendirdiği bir kentsel mekan olarak “Sokak”.....	70
4.2. Ticaretin kente ait yapılara etkisi.....	73
4.2.1. Kale.....	73
4.2.2. Surlar.....	74
4.2.3. Yönetim yapıları.....	75
4.2.4. Dinsel yapılar.....	76
4.2.5. Konutlar.....	82

**5. BÖLÜM: TİCARET YAPILARININ ANALİZİ**

<b>VE SINIFLANDIRILMASI.....</b>	<b>86</b>
5.1. Tekrarlanan birimlerden oluşan ticaret yapıları.....	86
5.1.1. Yol üzerinde yer alan birimlerden oluşan ticaret yapıları.....	86
5.1.1.1. Stoa.....	87
5.1.1.2. Sütunlu cadde.....	89
5.1.1.3. Arasta.....	93
5.1.1.4. Pasaj.....	95
5.1.1.5. Günümüzde.....	97
5.1.2. Avlu çevresinde yer alan birimlerden oluşan ticaret yapıları.....	99
5.1.2.1. Kervansaray.....	99
5.1.2.2. Han.....	101
5.2. Tek büyük mekanlı ticaret yapıları.....	104
5.2.1. Bedesten.....	104
5.2.2. Hal Binası.....	107
5.2.3. Büyük mağaza.....	112
5.2.4. Alışveriş merkezi.....	118
<b>6. BÖLÜM: SONUÇ.....</b>	<b>123</b>
6.1. Genel değerlendirme.....	123
6.2. Bölümlerin değerlendirilmesi.....	123
6.3. Ticaret yapılarının değerlendirilmesi.....	125
Kaynakça.....	129
Özgeçmiş.....	138

## ÖZET

Çalışma, ticaretin kentlere ve mekanlara yaptığı etkinin incelenmesiyle başlar. Giriş ve sonuç bölümleri dışında dört aşamadan oluşmaktadır. Çalışmanın hazırlanması sırasında özellikle farklı dönemlere ve kültürlere ait örneklerden yararlanılmıştır. Bunun en önemli nedeni ticaretin evrensel bir olgu olduğu düşüncesidir.

Çalışmanın ilk aşamasını ticaretin kente ve sosyal çevreye yaptığı etkinin incelenmesi oluşturur. Bu bölümde kuramsal kaynaklardan yararlanılarak yapılan çalışma sonucunda, ticaretin kentlerin kurulmalarında en önemli etken olduğu belirlenir. Bu da kaçınılmaz bir şekilde sosyal yaşamı etkiler. Ticaretin değiştokuştan kurtularak gelişmesi, bir takım kentsel kurumların oluşumuna ve tüccarların kent yönetiminde söz sahibi olmalarına neden olur.

İkinci aşama olarak belirlenen üçüncü bölümde, ticaret yollarının kentlerin oluşumuna yaptığı etkiden söz edilmektedir. Ticaretin gelişmesi ile ulaşımın gelişmesi arasındaki paralellik, kentlerin de gelişimini etkiler. Bir ticaret yolu üzerinde bulunan kent, yol kullanıldığı sürece varlığını sürdürür. Ya da tam tersi gerçekleşir ve ticaret yolunun artık kullanılmaması kentin yok oluşunu hazırlar. Ticaret yollarının etkisi altında kentlerin fiziksel dokusunun incelenmesinden hemen sonra yapılan, aynı zamanda konunun devamı niteliğinde gördüğümüz işlem; kent içindeki ticaret bölgelerinin belirlenmesidir.

Üçüncü aşamayı oluşturan dördüncü bölümde, ticaretin yer aldığı kentsel mekanlar ve kente özgü diğer yapılara ticaretin etkisi araştırılmaktadır. Kentsel mekanları oluşturan meydan ve sokaklar, bu çalışma içinde sadece ticaret eyleminin yaşandığı yerler olarak değerlendirilmektedir. Konu bağlamında, ticaret eylemi ile neredeyse bütünleşmiş mekanlar olan agora ve forumdan özellikle söz edilmektedir. Ve kentteki diğer yapılar. Bunlar ticaretle doğrudan ilişkili olmasa da, bir şekilde ticaretten etkilenen yapılardır. Bu yüzden bölümün ikinci kısmında yukarıda sözü geçen yapılar ticaret ilişkisi açısından incelenmektedir.

Ticaretin kentle ilişkisi, kenti biçimlendirmesi, kent içinde bulunduğu bölge önceki bölümlerin konuları oldu. Son aşama olarak gördüğümüz beşinci bölümde ise inceleme konusunu ticaret yapıları oluşturmaktadır. İlk zamanlardan günümüze kadar geçen süre içinde çeşitli örnekler biçimsel açıdan incelendi ve bu anlamda sınıflandırıldılar. Sınıflandırma ilk aşamada iki ana grup altında yapıldı: 1.Tekrarlanan birimlerden oluşan ticaret yapıları, 2.Tek büyük mekanlı ticaret yapıları.

Sonuç bölümünü oluşturan altıncı bölümde, genel değerlendirme adı altında yukarıda özetlenen bölümlerden elde edilen bulgular değerlendirilerek, iki ana başlıkta ortaya konuldu. Bu başlıklar şunlardır: 1.Bölümlerin değerlendirilmesi, 2.Ticaret yapılarının değerlendirilmesi.

## SUMMARY

The study begins with the analysis of the effect of commerce on cities and spaces. It is made up of six parts, including the introduction and the conclusion. The use of examples from different time periods and cultures is intentional. The primary reason for this is the reflection that commerce is universal.

The effect of commerce on the city and social environment forms the basis for the first stage of the study. In this part, following the work done using theoretical sources, it is concluded that commerce is the primary factor behind the foundation of the cities. Inevitably, this fact affects the social life. The development of commerce results in the establishment of urban institutions and, also in the merchants, becoming a major force in the administration of cities.

In part three, the influence of trade routes on the formation of cities is examined. The progress of commerce and the improvement in transportation go hand in hand and this affects the development of cities. A city on a trade route will live on, as long as the route is used. The abandonment of the route will spell death for the city. The process following the analysis of the physical texture of the cities under the influence of trade routes is, determining the commercial districts of the city.

In part four, the effects of commerce on urban space affiliated with trade and other urban buildings is explored. In the study, squares and streets that make up the urban space are treated as places where only commercial activity takes place. In context, agora and forum which served purposes very much affiliated with trade activity, are emphasized in particular. In this section, also, buildings which are affected by, but not closely related to commerce are discussed in terms of their trade relations.

The relation of commerce to the city, the way it influences and shapes the city, and its whereabouts within the city are the topics in the first three stages. In part five, which is the fourth and the last stage, commerce buildings are discussed. Various examples from a wide time spectrum are scientifically analyzed and categorized under two main groups: 1. Commerce buildings formed by repeated units, 2. Commerce buildings with one large space.

In the last part of the study, which is also the conclusion, a final evaluation of first the parts of the study, and then the commerce buildings are done.

## 1. BÖLÜM: GİRİŞ

“Ucuz mal alıp pahalıya satarak aradaki farktan para kazanmak...”<sup>1</sup> şeklinde tanımlanan ticaret, Almanca *Handel*, Fransızca *commerce*, İngilizce *trade* karşılıklarıyla Türkçe'ye Arapça'dan geçmiş bir sözcüktür. Müslümanlıktan önceki devirlerde de ticaret sözcüğü Arapça'da kullanılmaktaydı. Fakat *tcr* kökünden türemiş çok az sözcüğe rastlanması ve *tacir* sözcüğünün aslında *şarap taciri* anlamına gelmesi, bu sözcüğün Arapça'ya da yabancı bir dilden geçmiş olabileceğini düşündürmektedir<sup>2</sup>.

İlk zamanlar sadece kendisi için üretim yapan insan, daha sonra ürününün fazlasını gereksinim duyduğu başka ürünlerle değiş tokuş eder. Böylece ilkel bir düzeyde başlayan ticaret, insanoğlunun yaşamına girer. Neredeyse insanlık tarihi kadar eski olan alışveriş eyleminin, sosyal yaşamda her zaman önemli bir yeri olmuş, insanlar, kültürler ticaret sayesinde birbirlerinden etkilenmişlerdir.

Bütün ilkel toplumlar ticareti<sup>3</sup>, daha ileri uygarlıklardan gelip yerleşen yabancı tüccarlar sayesinde tanımış; ve bu olgu sözkonusu ilkel toplulukların kentleşmesine yolaçmıştır. Örneğin, İlkçağ'a ait bazı belgelerden, Anadolu'daki kentlerin çoğunun aslında, Assur'lu tüccarlar ve yerli tüccarların girişimleriyle kurulmuş ticaret kolonileri olduklarını öğreniyoruz<sup>4</sup>. Kurulan ticaret kolonileriyle iyi örgütlenmiş bir ticaret ağı oluşurken, iki farklı kültür birbirini etkilemiş ve Anadolu'da kentleşme olgusu başlamıştır.

Ticaretin varlığı ile kentlerin oluşumu arasında doğrudan bir ilişki vardır. Ticaretin yoğun yaşandığı dönemlerde, aynı yoğunlukta yeni kentlerin kuruldukları, mevcut yerleşmelerin

<sup>1</sup>O. Hançerlioğlu, *Ekonomi Sözlüğü*, s.310. Türkçemizde tecim, alımsatım ve alışveriş deyimleriyle dile getirilen ticaret çeşitli ürünlerin birbirleriyle değiştirilmesi zorunluluğundan doğmuştur. Doğanın farklılaştırdığı çeşitli üretim bölgelerinin birbirlerine uzaklığı bu aracılık işini zorunlu kılmıştır.

*Genelleşmiş değiştirme* olarak tanımlanan ticaret olgusunda eşdeğerlilik ilişkileri, iki ürün ya da iki ürün kategorisi için geçerli olmaktan çıkıp, sonsuz sayıda farklılaşmış ürünler için geçerli olmuştur.

<sup>2</sup>W. Heffening, 'ticaret' maddesi; *İslam Ansiklopedisi*, Cilt:XII, s.257.

<sup>3</sup>O. Hançerlioğlu, *Ekonomi Sözlüğü*, s.310 dan; Kees, *Kulturgeschichte des Alten Orients*, c.1, s.103.

<sup>4</sup>T.Özgüç, *Kültepe-Kaniş II Eski Yakındoğu'nun Ticaret Merkezinde Yeni Araştırmalar*.

ise ticaret kenti olmaya uygunlukları ölçüsünde geliştikleri görülmektedir. Bunun tam tersi bir durum da sözkonusu olmaktadır. Bir ya da birçok etki altında ticaretin azaldığı ya da durduğu, bunun da kentlerin sönükleşmesine, hatta yokolmasına neden olduğu gözlemlenmektedir.

Eski Yunan'da agorada yoğunlaşan etkin ticaret yaşamı, Atina'nın refahında canlı bir ögeydi. Agoradaki yaşamın canlılığını yitirmesi ise, kentin ölmeye başladığının habercisi oluyordu. Pausanias, İÖ 2.yüzyılda çıktığı Hellas gezisinde yalnızca birkaç yoksul evle, bir iki kutsal alanı içeren Panopeus adında küçük bir yerleşime geldiğinde, oraya polis demeye dilinin varmadığını çünkü, bir agorası bile olmadığını söyler<sup>5</sup>.

### 1.1. Çalışmanın amacı

Çalışmanın amacı kısaca *ticaret mekanlarının oluşumunun ve gelişiminin incelenmesi ve sonuçların değerlendirilmesi* olarak tanımlanabilir. Bu amaç belirlenirken günümüz mimarlık tarihçilerinden J. Joedicke'nin şu iki ilke ile özetlenebilecek düşüncelerinden yola çıkılmış ve mekanların biçimsel anlamda oluşum ve gelişim aşamalarının incelenmesi bu anlayış doğrultusunda yapılmaya çalışılmıştır<sup>6</sup>:

1. Yapı bir anıt olmayıp, işleyen bir organizmadır,

2. Bu organizma yalnızca teknik ve kişisel bir gereksinim halinde değil, aynı zamanda toplumsal bir sorun olarak ele alınmalıdır.

Çalışmada kullanılan ticaret mekanı terimi, ticaret bölge ve yapılarını tanımlamaktadır. Bir birim/dükkan, birçok birimden oluşan bir ticaret yapısı, birçok ticaret yapısından oluşan ticaret/çarşı bölgesi bu terimle anlatılmaktadır. Alışveriş eyleminin geçtiği bazen kapalı bir mekan, bazen ise açık bir mekan bu kavramın içinde yer almaktadır.

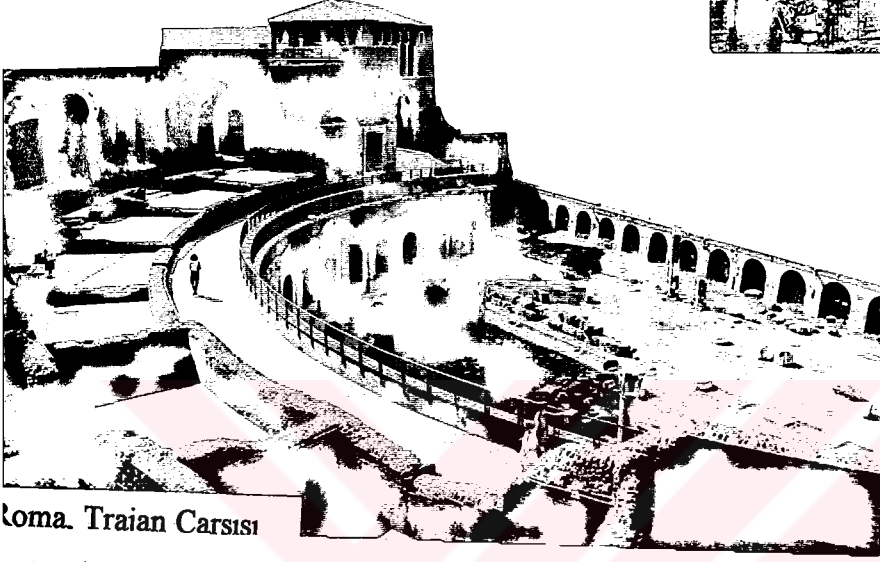
(Şekil 1.1.1.)

<sup>5</sup>R.E.Wycherley, Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu? s.XVII.

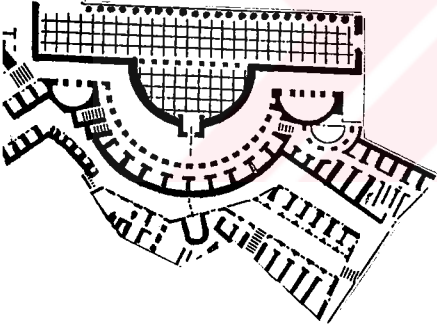
<sup>6</sup>B.Özer, Yorumlar, s.156.



1.Halep. sokak icinde bir dükkan



Roma. Trajan Carsısı



3.Halep, Kapalıçarşı

kil 1.1.1.Ticaret mekanları  
k.1,3 Dia, O.Özer arşivi; Şek.2 Dia,  
oşkun arşivi)

### 1.3. Çalışmanın kapsamı

Ticaret mekanlarının oluşumunda iki önemli unsur vardır: kent ve insan. . Tezde konusu geçen ticaret mekanları kentlere özgü yerlerdir. Kentlerdeki her türlü değişimi bu mekanlarda gözlemlemek olanaklıdır. Sözü edilen değişim insanla bağlantılıdır. Bu düşünceden hareketle, çalışmada ilk olarak, kentlerin kuruluşuna ticaretin etkisinin boyutları çeşitli yayınlardan araştırılmıştır. Daha sonra ticaret-insan ilişkisi bağlamında, ticaretin siyasal ve sosyo-kültürel yaşama etkisinin örneklerle açıklanması gereği duyulmuştur. Bu çerçevede, çalışma, ticaretin kentlerin kuruluşunda oynadığı rolün ve siyasal ve sosyo-kültürel yaşama yaptığı etkilerin araştırılması ile başlamaktadır.

Bir yerleşimin ticaret kenti haline gelebilmesi için en önemli koşul *coğrafi konumunun uygunluğudur*. Şöyle ki: buldukları konum yüzünden bazı yerleşmeler *ticaret yolları* üzerinde yer alırlar ve belki de ilk zamanlar sıradan, önemsiz yerleşmelerken, ticaret yollarına yakınlıkları ölçüsünde ticaret kentleri olarak gelişirler. Çünkü ticaret ile ulaşım arasında her zaman iki yönlü bir işlevsel ilişki söz konusudur ve ana ulaşım yolları ya da diğer bir deyişle ticaret yolları üzerinde yer alan yerleşmeler kent olarak gelişmeye son derece uygundur<sup>7</sup>.

Bir yerin kentleşme aşaması geçirmesi için gereken diğer bir koşul da, mevcut bir yerleşmenin olmasıdır. Ticaretle uğraşanlar, tüccarlar çoğunlukla ticaret yolu üzerinde yer alan kalenin eteklerinde, olanaklıysa topografyanın düz kısmında yerleşirler. Zaman içinde oluşan ticaret bölgesi ya da çarşı bölgesi kalenin eteklerinde yer alır ve kentin daha sonraki gelişimini etkileyen en önemli unsur haline gelir. Öyle ki, bu bölge yaşanan siyasal ya da dinsel değişikliklere rağmen yüzlerce hatta birkaç bin yıl boyunca varlığını sürdürür. Bu bölgenin herhangi bir nedenle artık yaşamaması, kentin de yaşamaması demektir.

---

<sup>7</sup>Burada sözü geçen ticaret yolları ile hammadde bölgesi ve hammaddeye gereksinim duyarak alan bölge arasındaki ulaşım yolu anlatılmak istenmektedir. Hammadde bölgesi ve diğer bölge de ticaret yolu kavramı içinde yer almaktadır.

Eski çağlardan beri çarşı, pazar gibi alışveriş eyleminin yapıldığı kente özgü mekanlar aynı zamanda insanların toplandıkları, birbirleriyle sosyal iletişim kurdukları hareketli, canlı mekanlar olmuşlardır. Eski Yunanlı düşünür Sokrates'in agorada öğrencileriyle biraraya gelmesi, satıcılarla sohbetleri, Donatello, Rembrandt gibi sanatçıların pazar yerlerinde bulunmaktan hoşlanmaları<sup>8</sup> buraların çekiciliğinin kanıtlarıdır. Belki de bu yüzden günümüzün ilerlemiş teknolojisi ile yapılan yeni alışveriş mekanlarının tasarımları eskinin bu tür mekanlarını zamanımızda yaşatmak amacını taşımaktadır.

Çalışma için seçilen örnekler ticaretin ve kentleşmenin başladığı en eski bölgelerden, Akdeniz ve Ege kıyıları ile Anadolu'dan ve kentleşmenin daha sonra yaşandığı Avrupa kıtasındaki yerleşmelerden seçilmiştir.

Seçilen örneklerin incelendiği dönemler, ticaretin yoğun olarak yaşandığı ve henüz kentsel tasarımların başlamadığı dönemler olmuştur. Başka bir anlatım ile örnekler, kendiliğinden gelişmiş kentler arasından seçilmiştir. Bu kriteri uymayan, endüstri devrimi sonrasında planlı kentleşme hareketlerinden etkilenmiş kentler, inceleme dışında tutulmuştur. Böylece kentleşme sürecinde ticaretin rolü, diğer etkenlerin yokluğunda daha sağlıklı bir şekilde değerlendirilebilmektedir

---

<sup>8</sup>G.Özdeş, Türk Çarşıları, s.4, Gustav Oelsner'in 18.02.1950'de G.Özdeş'e yazdığı mektuptan.

## 2. BÖLÜM:

### KENT-TİCARET İLİŞKİSİ

Çalışmanın bu bölümünde ticaretin kentlere ve, siyasal ve sosyo-kültürel yaşama etkisi araştırılacaktır. Araştırmayı desteklemesi amacıyla, özellikle kentlerin kuruldukları dönemlere ait örneklerden yararlanılacaktır.

Kent ve ticaret kavram olarak birbirleriyle içiçedirler. Öyle ki bu içiçeliğe bir takım uygarlıklara ait dilbilimsel çalışmaların incelenmesinde dahi rastlanmaktadır. Örneğin Anadolu'da yaşamış en eski uygarlıklardan biri olan Hititler'in dilinde, ayrımsız tüm yerleşim yerleri *happir(iy)a* adı ile tanımlanmaktadır<sup>1</sup>. Bazı araştırmacılar bu sözcüğün *happar*-(ticaret) ve *iya*(yapmak) sözcüklerinin bileşkesi olduğunu iddia ederler. Buna göre, kent ve ticaret sözcüklerinin arasındaki dilbilimsel bağlantı, Hitit kentlerinin ana işlevinin ticaret olduğunu ya da ticaret amacı ile kurulmuş olduğunu gösteren kanıtlardır.

İÖ 2000 yıllarında Assurlu tüccarlar ticaret amacı ile geldikleri Anadolu'da, yerel beylerle anlaşarak, mevcut yerleşmelerin yakınlarında, konut, depo ve büro olarak kullandıkları evler yapıp, aileleri ile birlikte yaşamaya başlarlar<sup>2</sup>. Yazılı kaynaklarda adlarına rastlanmakla birlikte henüz bulunamamış olan ve sayılarının on kadar oldukları tahmin edilen bu tür yerleşmelerin içinde en önemlisi, Kayseri'nin 20 km kuzeydoğusundaki Kültepe<sup>3</sup> höyüğünün alt kısmında yer alan *Kārum Kaneş*'tir. Assurca'da sözcük tanımı *rihtim* ve *liman* olan *kārum*, aynı zamanda *büyük merkez* anlamında da kullanılmaktadır<sup>4</sup>. Mezopotamya, rihtim ve nehir limanları ile akarsu taşımacılığının yoğun yaşandığı bir

<sup>1</sup>A.Dinçol, Eski Anadolu Dillerinde Yerleşim ve Konut, s.118'den, J.Tischler, Hethitisches Etymologisches Glossar, Innsbruck, 1977, s.166; J.Puhvel, Hitite Etymological Dictionary, c.3, Berlin-New York, 1991, s.124-128.

<sup>2</sup>Assurlu tüccarlar Anadolu'dan bakır, gümüş ve altın gibi değerli madenleri almak, kalay, dokuma ve süs eşyaları satmak amacı ile gelirlerdi. A.Dinçol, Eski Anadolu Dillerinde Yerleşim ve Konut, s.116; N.Sinemoğlu, Sanat Tarihi, Tarih Öncesinden Bizansa, s.258; T.Özgüç, Kültepe-Kaniş II Eski Yakınoğu'nun Ticaret Merkezinde Yeni Araştırmalar, s.XVI.

<sup>3</sup>Kültepe'nin bir başka önemi de yazılı belgelere rastlanan ilk Anadolu yerleşmesi olmasından gelmektedir. Buluntu yaklaşık 11 000 tabletin hepsi ticaret ile ilgilidir.

<sup>4</sup>A.Dinçol, Eski Anadolu Dillerinde Yerleşim ve Konut, s.117.

bölgedir. Rıhtımların sürekli alım satım işlemlerinin yapıldığı merkezler olarak kullanılmasından dolayı, zamanla *kārum*, ticaret yapılan yer, pazar yeri anlamını kazanmıştır.

Roma İmparatorluğu döneminde su yolları üzerinde bulunan ve alım satım merkezleri olarak kullanılan yerler *portus* diye anılırdı<sup>5</sup>. Hollanda ve İngiltere’de *portus*, sur dışında yeralan ve tüccarların yaşadığı yeni kurulan kenti, eski kentten ayırmak amacıyla kullanılırdı. Liman anlamına gelen *port* sözcüğü 10.yüzyılda, Latince surlarla çevrili kent anlamına gelen *urbs*<sup>6</sup> sözcüğü ile eşanlamlı kullanılır oldu.

Tüccarlar ve aileleri bir yol üzerinde, dinsel ya da askeri amaçlı kurulmuş mevcut yerleşmenin yanbaşında, kale<sup>7</sup> duvarlarının eteklerinde yerleştiler. İlk zamanlar sadece tüccarlar ve ailelerinden oluşan yeni yerleşmenin sakinleri kaledeki yaşamdan farklı bir yaşama sahiptiler. Ticaretin gelişmesi ile yeni yerleşmeler sürekli büyürken, nüfusları da gittikçe arttı. Zaman içinde farklı amaçla kurulmuş iki yerleşmenin kaynaşarak birleşmesi ise kent<sup>8</sup> kavramının ortaya çıkmasına neden oldu<sup>9</sup>.

<sup>5</sup>H.Pirenne, Ortaçağ Kentleri, s.112.

<sup>6</sup>14. yüzyılda Avrupa’da kente *urbs*, sakinlerine *cives* denirken, kentlilik, *civilitate*, kültür, kibarlık anlamında bir kavram olarak ortaya çıkmış Fransızca, İngilizce ve Almanca karşılıklarıyla *civilisation*, *civilization* ve *Zivilisation* olarak günümüze kadar gelmiştir.

<sup>7</sup>*Kale* sözcüğünün burada kullanım şekli *şato* anlamından ziyade, ilk kurulan yerleşime ait bölgenin surla çevrilerek kullanılması anlamını taşımaktadır. *Akropol* ve *citadel* ile eşanlamlı kullanılmaktadır. Çalışma içinde bazı karışıklıkları önlemek amacı ile zaman zaman ilk yerleşmeye ait bölge için kale yerine *kale-kent* terimi de kullanılacaktır. Kent devletlerini kurmakla, sosyal ve siyasal alanda zamanlarının en büyük devrimini gerçekleştiren Eski Yunanlılar, ilk zamanlar kale anlamına gelen *polis* sözcüğünü akropol için kullanırlarken, daha sonraları kalenin eteğinde kurulu kent için kullanmışlardır. A.M.Mansel, Ege ve Yunan Tarihi, s.102.

<sup>8</sup>*Kent* sözcüğünün kökeni Soğdca’daki *kanth* sözcüğüne dayanır. İ.Z.Eyüboğlu, Türk Dilinin Etimoloji Sözlüğü, Kent maddesi; “Kend, kand, bugün kent deniyor. Kale, hisar, şehir, kasaba:Taşkend, Semerkand (Farsça’da da kullanılıyorsa da aslı Türkçedir).” Hayat Büyük Türk Sözlüğü,*Kent* maddesi, s.703 “Türkler şehir deyimini hemen hemen dokuz yüzyıldan beri kullanmaktadır. Türkçede bunun karşılığı olan sözcük *balık* tır. Şehir ve kale demek olan balık sözcüğü bir müddet kullanılmış, sonra bunun yerine Soğdca’dan *kent* sözcüğü alınmıştır. Daha sonra da Türk diline Farsça’dan *şehr* sözcüğü girmiş ve bunu Türkler *şehir* haline sokmuştur.” M.Cezar, Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi, s.10.

<sup>9</sup>H.Pirenne, Ortaçağ Kentleri, s.114.

## 2.1. Ticaretin kentlerin kuruluşuna etkisi

Kentlerin kuruluş ve gelişme nedenleri, özellikle 19.yüzyılın sonlarından itibaren bir çok düşünür ve araştırmacı için inceleme konusu olmuştur. Konuyu biçimsel ya da işlevsel açıdan irdeleyen düşünürler dinsel, askeri veya ekonomik kökenli tek bir etkenden ya da bu etkenlerin birleşiminden söz etmişlerdir. Örneğin Eski Yunan ve Roma kentlerinin doğuş nedenlerini inceleyen Fustel de Coulanges<sup>10</sup>, dinsel etmenlerin yer seçimindeki önemini vurgulamıştır. Buna karşılık kentleri ve kalelerini araştıran Maitland<sup>11</sup> kentlerin kaleler ve surlarla çevrilmiş yerleşimler olmasından ötürü askeri öneme dikkat çekmiştir<sup>12</sup>.

Osman Ergin, 1936 yılında yayımlanan bir kitabında<sup>13</sup> Batılılara atıfta bulunarak, "...bence *cit * nin belediyeclik bakımından en doğru tanımı budur." dediği kenti şöyle tanımlar: "Kent, etrafında sur, en yüksek tepesinde kale, ortasında büyük mabet ve bunun çevresinde çarşısı, pazarı ve meydanı bulunan kasabadır." Böylece hem askeri, hem dini, hem de ticari etkenlerden söz ederken, tanımını kısaca şu şekilde açıklar: 1.Düşmanın saldırısına uğradıkları zaman sur içine ve kaleye girerler, 2.Kent dışında yaşayan halk ibadet için oraya gelmeye mecburdur, 3.Çevre halkı ellerindeki hammaddeyi satmak, kendilerine gerekli olan mamul eşyayı almak üzere buraya gelirler.

Kentlerin kuruluş ve yerleşme nedenlerini inceleyen araştırmacıların bir kısmı, kentlerin kuruluşunda en önemli, hatta bazen tek etkenin ticaret olduğundan söz ederler. Bu araştırmacılar, ticaretin ilerlemesinin sonucunda endüstrinin de geliştiğini savunurlar. Zanaat ve endüstrinin ticarete bağımlı olması yüzünden, yeni sınıfa ait insanların gelip kente yerleşmeleri kentlerin nüfuslarının artmasına neden olur.

<sup>10</sup>N.D.Fustel de Coulanges, *La cit  antique*, Paris, Librairie Hachette, 1917; A.Yörükan, *Şehir Sosyolojisinin Teorik Temelleri*, s.29'dan.

<sup>11</sup>F.W.Maitland, *Township and Borough*, Cambridge University Press, 1898; A.Yörükan, *Şehir Sosyolojisinin Teorik Temelleri*, s.30'dan.

<sup>12</sup>A.Yörükan, *Şehir Sosyolojisinin Teorik Temelleri*, s.29.

<sup>13</sup>O.Ergin, *Türkiyede Şehirciliğin Tarihi İnkişafı*, s.34.

L.Mumford, Mezopotamya ile Nil, İndus ve Sarı Irmak vadilerinde ve Akdeniz kıyılarında kurulan ilk büyük yerleşimlerin küçük birer kent niteliğinde olduğunu yazar<sup>14</sup>. Mumford'la aynı düşünceyi paylaşan Benevolo, bu yerleşimlerin kent sayılabilmeye gerekçesini ticarete bağlayarak açıklar<sup>15</sup>: “Kent, verimli tarım ürünlerinin biriktirilmesi ve fazlasının takas edilmesi için bir komuta merkezi olarak ortaya çıkmıştır.”

Anadolu'daki yerleşmelerin gelişimini incelediği yayınında N.Tunçdilek, kırsal alanların üretici duruma geçmeleri ile *tüketim fazlası* ya da *tüketim artığı* ürünün değıştokuşa neden olduğunu belirtir. Bu gerçekleştiğinde, kentleşme olgusunun ilk boyutu olan ticaretin başladığını ve böylece Anadolu'da kentleşmenin temellerinin oluştuğunu söyler<sup>16</sup>.

Ortaçağ Tarihi uzmanı Belçikalı H.Pirenne ise kentlerin kurulmasında ilk ve en önemli etkenin ticaret olduğunu özellikle vurgularken şöyle der<sup>17</sup>:

“Hiçbir uygarlıkta, kent yaşamı ticaret ve sanayiden bağımsız olarak gelişmemiştir. Ne antik çağda ne de modern zamanlarda bu kuralın dışında kalan bir durum olmamıştır. İklim, halk ve din ayrılıkları, bu bakımdan, tıpkı çağların ayrılıkları gibi önemsizdir. Bu geçmişte Mısır, Babil, Yunanistan kentlerinde, Roma ve Arap İmparatorluklarında geçerli olmuş bir kuraldır; tıpkı günümüzde, Avrupa, Amerika, Hindistan, Japonya ve Çin kentlerinde geçerliliğini koruduğu gibi.”

Alman kentlerinin gelişimini inceleyen Rietschel<sup>18</sup>, kentlerin daha çok pazar kurumuna bağılı olarak ortaya çıktıklarını ve çoğu zaman dini ve siyasi bir otorite tarafından belirlenen bölgelerde kurulan pazarlarla oluşan yoğun sosyal yaşamın kentleşmede önemli

<sup>14</sup>L.Mumford, “Kent Öncesi Kültürü: Tapınım Yeri, Köy ve Kale”, s.90.

<sup>15</sup>L.Benevolo, Avrupa Tarihinde Kentler, s.19.

<sup>16</sup>N.Tunçdilek, Türkiye'de Yerleşmenin Evrimi, s.93.

<sup>17</sup>H.Pirenne, Ortaçağ Kentleri, s.103.

<sup>18</sup>S.Rietschel, Markt und Staat in ihrem rechtlichen Verhaeltniss, Leipzig, 1896; A.Yörük, Şehir Sosyolojisinin Teorik Temelleri, s.31'den.

rol oynadığını söyler<sup>19</sup>. Kentin kuruluşunda ilk anda dinsel ya da siyasal bir gücün etkili olması söz konusudur. Fakat kentin daha sonraki gelişimi ticaretin gelişimine bağlıdır.

1693'de bir seyyahın İzmir'i gezdikten sonra, 'bir pazar ve bir fuardan başka bir şey değil' dediğini yazan F.Braudel'in ise yorumu şöyledir<sup>20</sup>: "Ne olursa olsun, her kent önce bir pazardır. Bunun olmaması halinde bir kent düşünülemez olur."

G.Duby "Kent'e ve Kır'a Bakmak" isimli makalesinde, bir yerleşimin *kent* olarak tanımlanabilmesi için, yaşayanların hem belli bir sayısal eşiği aşmaları, hem de çoğunun ticaret ve imalatla ilgilenmeleri gerektiğini belirtir<sup>21</sup>.

H.Suher de bir yerleşmenin gelişmesinde ticaretin önemini vurgular ve şöyle der<sup>22</sup>:

"Mevcut doğal yeraltı ve yerüstü kaynaklarının yarattığı çalışma alanları, uygun doğal koşulların kıymetlendirilmesi ile gelişen ulaşma yetenekleri, üretimin taşınma kolaylığı, yakın bir tüketim merkezi ve pazar yerinin varoluşu, o yerleşmenin kısa süre içinde gelişme yeteneklerine yardım eden temel etkenler olarak temayüz ederler."

## 2.2. Ticaretin kentsel kurumların oluşumuna etkisi

Bütün zamanlarda insanlar ortak düşüncelerini, inançlarını ve ekonomik çıkarlarını korumak amacıyla aralarında birlikler kurmuşlardır. Kentlerin kuruluş ve gelişiminde önemli etkisi olan *ticaret*, kentlerin gelişiminde etkin rol oynayan bir takım kentsel kurumların oluşmasının da nedenidir.

<sup>19</sup>A.Yörükcan, Şehir Sosyolojisinin Teorik Temelleri, s.31.

<sup>20</sup>F.Braudel, Kapitalizmin Şafağında Kentler II, s.65.

<sup>21</sup>G.Duby, Kent'e ve Kır'a Bakmak, s.64.

<sup>22</sup>H.Suher, Yerleşmeler ve Özel Fonksiyon İlişkileri, s.1.



### 2.2.1. Meslek örgütlerinin ortaya çıkışı

Ticaretin aynı türü ile ilgilenen kişilerin biraraya gelerek meslek örgütleri kurmaları eski çağlardan beri rastlanan bir olguydu<sup>23</sup>. Meslek örgütlerinin kuruluşundaki gerçek amaç, ekonomik çıkarları korumaktan öte, üyeleri arasında dinsel birlik sağlamak ve toplumsal dayanışmayı kurup yaşatmaktı. Herhangi bir toplumsal güvenlik kurumunun olmadığı dönemlerde, meslek örgütü, lonca bir anlamda bunu yerine getiriyordu. Dostluk, dayanışma kurumu olarak niteleyebileceğimiz birliğin üyeleri biraraya gelerek yemek yer, içki içer ve sohbet ederlerdi.

Loncaların varoluş nedenlerini H.Heaton şu şekilde açıklar<sup>24</sup>:

“Aynı malı üreten, aynı iskele veya çarşığı kullanan, tek bir ürünün üretilmesine veya ticaretine ayrılmış aynı sokakta yaşayan, aynı fuarlara yolculuk yapan veya aynı hammaddeyi satan insanlar rakip olabilirler; fakat ileriye götürmek zorunda oldukları bazı ortak çıkarları veya ortaklaşa savuşturulması gereken tehlikeler de vardır. Bu durumda onlar da *lonca* adı altında birlikler kurmuşlardır.”

#### 2.2.1.1. Avrupa’da meslek örgütlerinin ortaya çıkışı

İÖ 200 yıllarında Roma’da *collegium* adını taşıyan meslek örgütünde<sup>25</sup> aynı meslekten üyeler biraraya gelerek, kardeşlik<sup>26</sup> ve dayanışma geleneğini yaşatıyorlardı.

<sup>23</sup>İÖ 2600-1100 yılları arasında varlığını sürdüren Minos uygarlığında tıpkı Ugarit, Alalakh ve Hitit uygarlıklarında olduğu gibi bağımsız zanaat loncalarının kent pazarlarında çalıştıkları ileri sürülmektedir. Sarayların ekonomideki tartışmasız egemenliğine rağmen, loncaların varlığı söz konusu olabilmektedir. S.Alexiou, Minos Uygarlığı, s.161; Eski Mısır’da da loncaların varlığına ait kanıtlar vardır. A.İnan, Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti, s.208.

<sup>24</sup>H.Heaton, Avrupa İktisat Tarihi I, s.51.

<sup>25</sup>M.A.Kılıçbay, Feodalite ve Klasik Dönem Osmanlı Üretim Tarzı, s.60; H.Heaton, Avrupa İktisat Tarihi I, s.51.

<sup>26</sup>İngilizce yayınlarda bu terim *brotherhood* olarak geçmekte, üyeleri ise Türkçe’de *erkek kardeş* anlamına gelen *brother* sözcüğü ile anılmaktadır. Günümüz Avusturya’ında iş arkadaşlarının, parti üyelerinin birbirlerine hitabet şekilleri lonca üyelerinin birbirlerine hitabet şekli olan *Kollege* biçimindedir.

Özellikle Ortaçağ'da, yaşayabilmek için herkes bir birliğe ait olmak zorundaydı<sup>27</sup>. Birlik bir derebeyi malikanesi, bir manastır olabildiği gibi bir lonca da olabilirdi. Çünkü yaşamsal güvenlik birlikler tarafından sağlanırdı. Dinsel yaşamın simgeleşmiş birliği kilise, ekonomik, sosyal ve politik yaşamın simgeleşmiş birliği ise loncalardı<sup>28</sup>.

L.Mumford Ortaçağ'da tüccar ve zanaatkar loncalarını şöyle tanımlar<sup>29</sup>:

“Tüccar loncası kentin ekonomik yaşamını bir bütün olarak düzenleyip kontrol eden bir kurumdu; satış koşullarını kurallara bağlar, tüketiciyi aldatılmaktan ve dürüst tüccarı haksız rekabetten korur, kentin tüccarlarını dış etkiler tarafından iç pazarda oluşabilecek düzensizliklere karşı savunurdu. Öte yandan zanaatkar loncası, ürünleri üzerinde çalışıp, onları geliştiren, üretim kuralları ile çalışma ve ürün standartlarını belirleyip, kontrol etmek için biraraya gelmiş ustaların örgütüydü.”

İlk zamanlar tüccar ve zanaatkarların loncaları arasında ayırım yoktu. Mallarını satmadan önce işleyen kişiler olan zanaatkarlar da tüccar loncalarına kabul ediliyorlardı. Daha sonra ticaretin ve zanaatların gelişmesi ile zanaatkarların da kendilerine ait loncaları oldu. Kentlerde düzenlenen geçit törenli şenlikler sırasında, loncalar kendilerini simgeleyen bayraklarla törenlere katılıyorlardı<sup>30</sup>. Loncaların bölünerek, sayılarının çoğalması ile aralarında bir takım ayrıcalıklara sahiplenme yüzünden tartışmalar yaşanmaya başlandı<sup>31</sup>.

<sup>27</sup>L.Mumford, *The Culture of Cities*, s.29.

<sup>28</sup>Dayanışma amacıyla kurulu birlikler her bölgede başka isimlerle anılıyor: Hanse, Guild, Freemasons, Elks, Odd Fellows, English Friendly Society, v.b.

<sup>29</sup>L.Mumford, *The Culture of Cities*, s.30.

<sup>30</sup>R.Sédillot, *Dünya Ticaret Tarihi*, s.207.

<sup>31</sup>Almanya'da cenaze kurumları dışında kaydı bulunan ilk loncalar 1099'da Mainz'daki *dokumacılar*, 1106'da Worms'daki *balıkçılardır*. 15.yüzyılda Paris'te yedi lonca diğerlerine göre ayrıcalıklı konumdaydı. Yedi lonca; manifaturacılar, tuhafiyeciler, baharatçılar, sarraflar, kuyumcular, kürkçüler ve kasaplardan oluşuyordu. Floransa'daki ayrıcalıklı loncalar ise noterler, bakkallar, bankerler, yün ve ipek tacirleri, eczacılar ve kürkçülerden kuruluuydu. Diğer loncalar ise kasaplar, kunduracılar, demirciler, hırdavatçılar, duvarcılar, şarapçılar, meyhaneciler, ipçiler, balıkçılar, çorapçılar, silahçılar, çilingirler, dericiler ve fırıncılardan oluşuyordu. Ayrıcalıklı loncalar kentten kente değişebiliyordu; fakat değişmeyen ayrıcalığa sahip loncaların büyük iş yapan tüccarlara ait olmasıydı.

Tüccar loncalarının edindikleri siyasal etki ve iç özerklik bir bölgeden başka bölgeye farklılıklar göstermekle birlikte, ekonomik örgütlenmeleri bütün Avrupa'da birbirine benziyordu. Her loncanın üyeleri ustalar, kalfalar ve çıraklar diye birbirinin astı ve üstü olan çeşitli kategorilere ayrılmıştı. Ustaların sayısı yerel pazarın talebine bağlı olarak sınırlıydı ve ustalığın kazanılması bu işi oldukça güçleştiren bazı koşullara bağlıydı<sup>32</sup>. Üyeler toplantı yeri olarak hizmet veren bir yerde<sup>33</sup> biraraya gelerek içki içiyorlar, çıkarlarını tartışıyorlardı. Önceleri mütevazı evler ya da kiralık odalarda başlayan toplantılar, daha sonraları ihtişamda Katedral ya da Belediye Binaları ile yarışan özel lonca salonlarının bulunduğu hal binalarında sürdü. Bazı ticaret kentlerinde ise lonca üyeleri kendileri için özel binalar yaptırdılar. Kuzey Almanya'nın Greifswald kentinde yaptırılan lonca binası bu tür yapıların ilk örneklerinden biridir. (Şekil 2.2.1.1.1.)

Lonca üyeleri oluşturdukları fondan, savunma tesislerinin onarımı, sokakların düzenlenmesi, okul yapımı gibi kentin birtakım gereksinimlerini karşılıyorlardı ki, bu tür eylemler de zaten loncanın kuruluş amaçlarından biri olan sosyal tarafla ilgiliydi. Zamanla, loncanın aktivitelerinin içinde sadece ekonomik faktörün baskın konuma gelmesi, kurumun ana amaçlarından biri olan dayanışmanın, kardeşliğin yerinin ekonomik çıkarların alması ve din kavgalarının başlaması, kuruluş amaçlarından uzaklaşarak, çökmelerine neden olur<sup>34</sup>.

### 2.2.1.2. Türkiye'de meslek örgütlerinin ortaya çıkışı

Her işkoluna bağlı esnafın kendi loncası çevresinde örgütlenmesi geleneği eski çağlardan beri Anadolu kentlerinde de rastlanan bir olguydu. Loncalar Anadolu'da *Ahiyan-ı Rum*<sup>35</sup> (Anadolu Ahileri) olarak anılır, Bizanslılar ve Selçuklulardan beri bilinir, tanınırdı<sup>36</sup>. *Ahi*

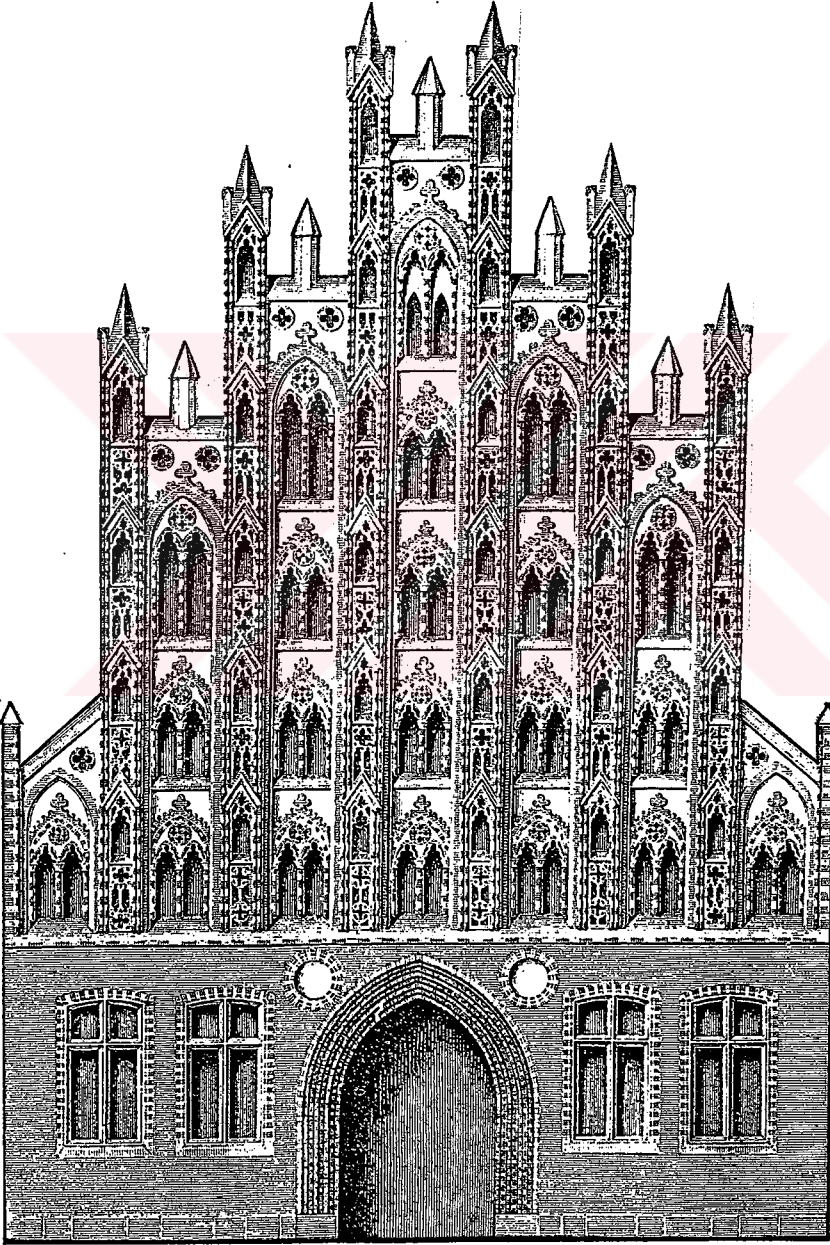
<sup>32</sup>H.Pirenne, Ortaçağ Avrupası'nın Ekonomik ve Sosyal Tarihi, s.149.

<sup>33</sup>Almanca *Gildhalle*, İngilizce *guild hall* olarak kullanılır.

<sup>34</sup>L.Mumford, The Culture of Cities, s.

<sup>35</sup>Ö.Tuncer, 13.Yüzyıl Anadolu Ahilerinin Dünya Siyasi Tarihindeki Yeri, s.35.

<sup>36</sup>S.Aktüre, 19.Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi, s.43.



Şekil 2.2.1.1.1. Kuzey Almanya Greifswald'de Lonca Binası  
(G.Binding, Architectonische Formenlehre)

sözcüğünün arapçada *kardeş*<sup>37</sup> anlamına gelmesi, meslek örgütünün üyelerinin birbirleriyle rekabetten çok dayanışma içinde olduklarını göstermektedir. Sosyal güvenlik sisteminin henüz tam olarak oluşmadığı bir dönemde ahiler, aynı Avrupa'daki loncalarda olduğu gibi, üyelerinin dayanışma içinde bulunduğu bir güvenlik örgütüydü.

S.Aktüre "19.Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi" adlı yayınında Anadolu loncalarının tanımını şu şekilde yapmaktadır<sup>38</sup>.

"Esnaf loncalarının üretimin niteliğini ve niceliğini denetim altında tutmasının yanı sıra en önemli işlevi aynı işkoluna bağlı esnaf ve genelde, kentsel üretime katılın katılmasın, bütün kesimler arasında, sosyal dayanışma sağlaması, kent ölçeğinde de beledi hizmetlere katılmasıdır."

Ahiler meslek örgütlerinde kendilerine özgü bir işleyiş oluşturmuşlardı. Örgüte girecek yeni üye eğitilir, denenir, sınanır, topluma, ustalarına ve örgütlerine bağlılıkta ve saygıda kusur etmeyeceğine ilişkin kendisine yemin ettirilirdi. Daha sonra çırak, kalfa, usta gibi aşamalardan geçerdi<sup>39</sup>.

İlk zamanlar yönetici ve askeri sınıfların egemenliğine karşı kurulan Ahi toplulukları, sosyal yaşamda son derece etkin ve söz sahibi meslek örgütleriydi. Ticaretin gelişmesi ile örgütler yalnız sosyal ve dinsel yaşamla ilgilenmekle kalmayıp, siyasette de söz sahibi olmaya başladılar. Ankara ahilerinin, kent Osmanlıların yönetimine girmeden önceki yıllarda kent yönetimini ele alarak beledi hizmetleri yerine getirdikleri, üretim eylemlerinin ve ticaretin devamlılığını sağladıkları saptanmıştır<sup>40</sup>. M.F.Köprülü de Osmanlı Devletinin kurulmasına yardımcı olan dört önemli güçten birinin Ahiler olduğunu belirtir<sup>41</sup>.

<sup>37</sup>O.Ceylan, Geleneksel Türk Osmanlı Çarşı Yapılarının Oluşumu, Gelişimi ve Yakın Doğu Kültürleri ile Olan Etkileşimleri, yayınlanmamış doktora tezi, s.77.

<sup>38</sup>S.Aktüre, 19.Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi, s.44.

<sup>39</sup>Ö.Tuncer, 13.Yüzyıl Anadolu Ahilerinin Dünya Siyasi Tarihindeki Yeri, s.35.

<sup>40</sup>S.Aktüre, 19.Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi, s.43.

<sup>41</sup>M.F.Köprülü, Osmanlı İmparatorluğunun Kuruluşu, Ankara, Atay Kültür Y., 1972, s.146-172; M.A.Kılıçbay, Feodalite ve Klasik Dönem Osmanlı Üretim Tarzı, s.322'den. M.A.Kılıçbay bu görüşe katılmadığını yayınında belirtirken, gerekçelerini de açıklamaktadır.

17.yüzyıl Anadolu kentinde genellikle her esnaf belirli bölgelerde çalışırdı. Bu yüzden neredeyse her işkolunun kendi adıyla anılan bir çarşısı vardı<sup>42</sup>. Lonca, her işkolunun kendi çarşısı içinde büyükçe bir dükkanın üst katındaki odada toplanıp kendi sorunlarını görüştüğü mekana verilen isimdi ve toplantıların başkanlığını yapan kethüda bu odada otururdu<sup>43</sup>.

Osmanlı devletinde yönetim, başlangıçtan Fatih Sultan Mehmet'e değin geçen zaman içinde merkeziliğin de gelişmesi ile Ahi etkisinden sıyrılır<sup>44</sup>. Ahilik fütüvvet<sup>45</sup> geleneklerini sürdüren sıradan bir tüccar loncasına dönüşürken, siyasal etkinliğini tamamen yitirir.

### 2.2.2. Belediye kurumlarının ortaya çıkışı

Belediye kurumlarına ilk kez Avrupa'da, 10.yüzyıl boyunca etkin tüccar topluluklarının biraraya geldikleri Milano, Ghent, Bruges, Ypres, St.Omer, Lille ve Douai gibi ticaret kentlerinde rastlanır<sup>46</sup>. 14. ve 15.yüzyıllarda Avrupa'nın neredeyse irili ufaklı tüm ticaret kentleri belediye binalarına sahiptir.

#### 2.2.2.1. Avrupa'da belediye kurumunun ortaya çıkışı

10.yüzyılda Avrupa kentlerinde, tüccarlar toplumun en varlıklı kesimini oluştururken, loncalar aracılığı ile sınırlı da olsa kent yönetiminde söz sahibiydiler. Kurdukları fondan kentin bazı ortak gereksinimlerini karşılıyorlardı. Bu durum dinsel kurumların çok daha güçlü olduğu bir dönemde, tüccarların zaman zaman yönetime karşı hoşnutsuzluklarını belli etme hakkını veriyordu.

<sup>42</sup>Bakırcılar Çarşısı, yorgancılar çarşısı, hallaçlar çarşısı, v.b.

<sup>43</sup>S.Aktüre, 19.Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi, s.44.

<sup>44</sup>a.g.e., s.43.

<sup>45</sup>1.Gençlik, delikanlılık. 2.Yardım severlik, el açıklığı, cömertlik. 3.Mertlik, yiğitlik, mürüvvet. 4.Ortaçağ İslam ve Türk aleminde esnaf teşkilatı, tarikat, lonca ve sendikası. Hayat Büyük Türk Sözlüğü *fütüvvet* maddesi, s.400.

<sup>46</sup>H.Pirenne, Ortaçağ Kentleri, s.142.

Döneminin önemli ticaret merkezlerinden biri olan Milano'da tüccarlardan oluşan kentin ileri gelenleri kilisenin yönetimine karşı çıktılar. Tüccarlara, işçiler ve soylular da farklı isteklerle katıldılar. Bir süre sonra başpiskoposun da onayladığı bir *konsül* atandı. Konsülün en önemli özelliği bir yıl süre ile ve seçimle işbaşına gelmesiydi<sup>47</sup>. Milano örneği ticaretin yoğun olduğu diğer İtalyan kentlerini de etkiledi. Artık tüccar sınıfının seçtiği *Konsulat*, yani belediye meclisi, kentin sorunlarıyla ilgilenmek üzere işbaşına geliyordu. İsviçre ve Alman kentlerinde bu meclisin adı *Rat*, İngiliz kentlerinde *Court* idi.

Başlangıçta belediye binası pazar yerinde, iki katlı, iki salonlu bağımsız bir bina idi. Alt kattaki odalarda, pazar yeri boyunca sıralanmış barakalarda korunamayan mallar depolanırdı. Üst kat ise belediye başkanı ve meclis toplantı salonu ile adli yönetim, elçilerin kabulü ve periyodik ziyafet ve törenler için kullanılırdı<sup>48</sup>. Ticaretin gelişmesi ile belediye binaları da bağımsız yapılar oldular. Bir süre sonra Avrupa'da bir çok ticaret kentinde belediye binası kentin merkezinde yer alırken, kulesi, adeta şatoların, kiliselerin kuleleriyle yarışmasına yükselmeye başladı. (Şekil 2.2.2.1. ve Şekil 2.2.2.2.)

### 2.2.2.2. Türkiye'de belediye kurumunun ortaya çıkışı

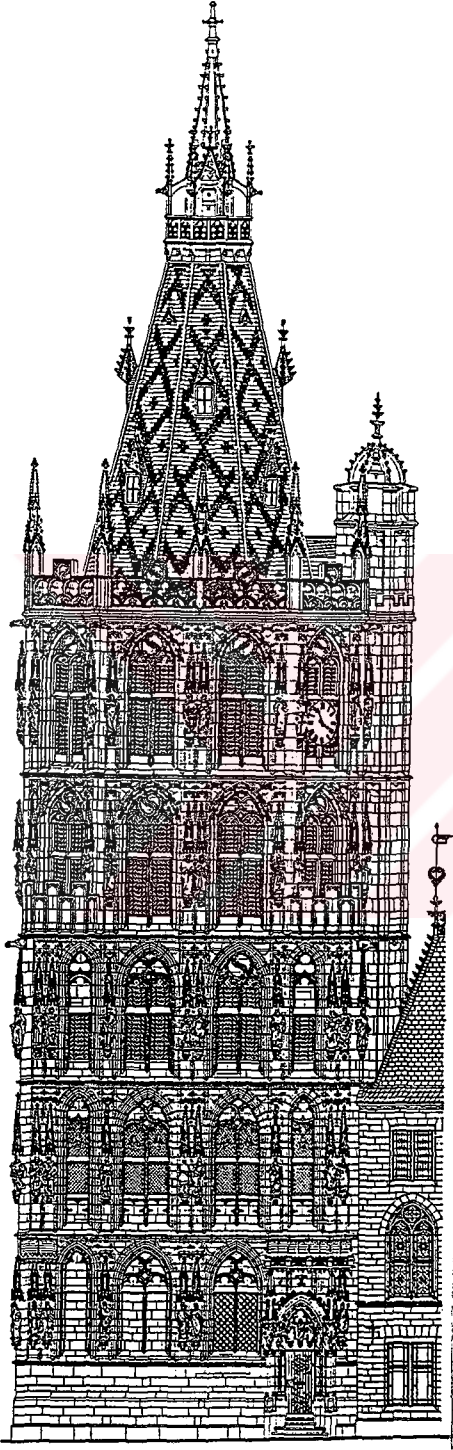
Osmanlı devleti döneminde Türklerin belediye sistemi tamamen vakıf kurumunun işlemesi ile oluşurdu. Zengin kişilerin yaptırdıkları imaretlerden halk ücretsiz yararlanırdı. Kurumları yapan kişiler hem yapım, hem de yönetim giderlerini karşılayacak akarları da sağlardı<sup>49</sup>.

Kent yönetiminde *Kadı* son derece geniş görev ve yetkilerle donanmıştı. Belediye hizmetleri de onun yetki ve sorumluluk alanına giriyordu. Kadı'nın yardımcıları vardı; fakat bu görevlerden bir kısmı, örneğin su, kanalizasyon, yangın söndürme, çarşı temizliği

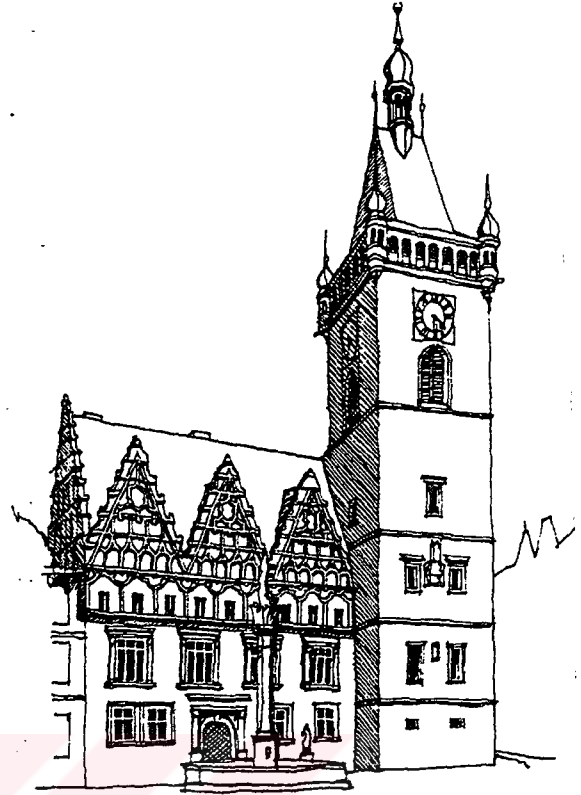
<sup>47</sup>a.g.e., s.136.

<sup>48</sup>L.Mumford, *The Culture of Cities*, s.31.

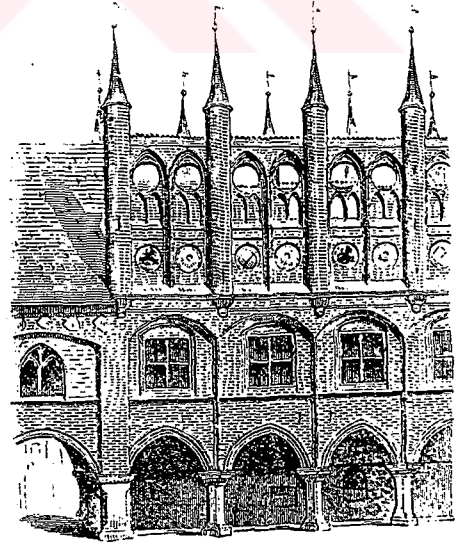
<sup>49</sup>O.Ergin, *Türkiyede Şehirciliğin İnkişafı*, s.46.



Köln Belediye Binası Kulesi, 1407-1414



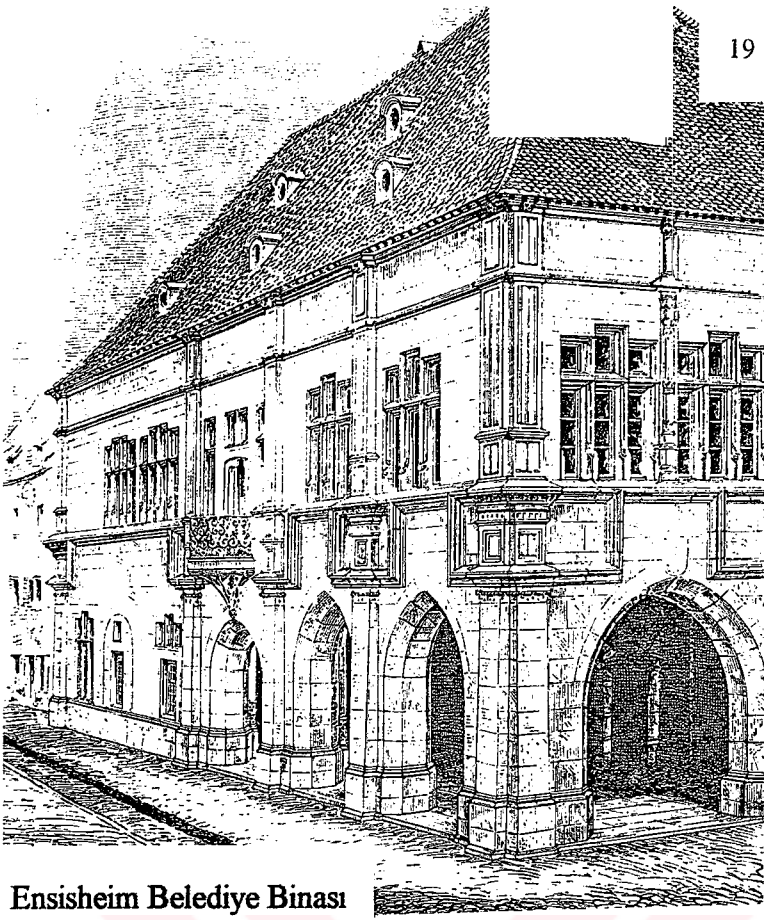
Prag Yeni Kent Belediye Binası ve Kulesi, 1367



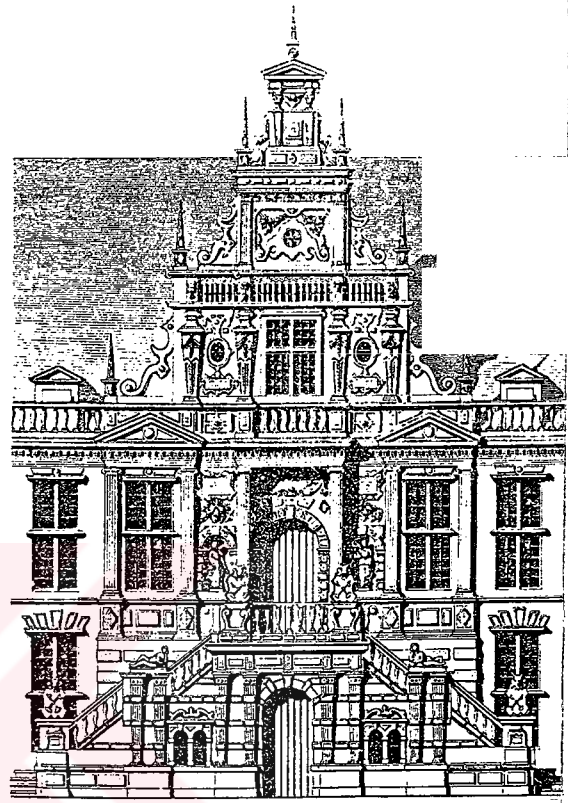
Lübeck Belediye Binası güney kanadı

Şekil 2.2.2.1. 14.-15. yüzyıllarda bazı Avrupa ticaret kentlerinde belediye binaları. (Şek.1,3 G.Binding, Architectonische Formenlehre; Şek.2 J.Stankova, PRAG Historischer Reiseführer Elf Jahrhunderte Architektur.)

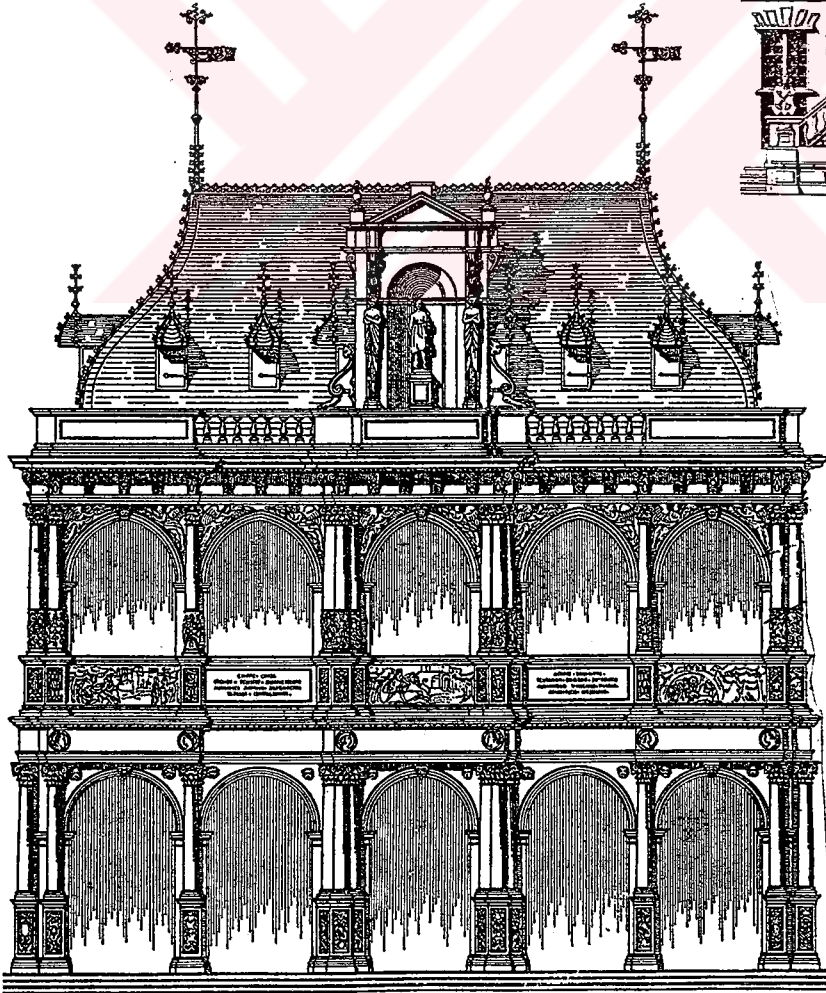




Ensisheim Belediye Binası  
1532-1547



Leiden Belediye Binası  
1597



Köln Belediye Binası giriş holü  
1569-1573

Şekil 2.2.2.2. 16. yüzyılda bazı Avrupa kentlerinde belediye binaları.  
(G.Binding, Architectonische Formenlehre)

gibi hizmetler halk veya lonca örgütleri tarafından yerine getiriliyordu. Esnaf loncalarının da denetçisi olan Kadı, birçok kurum üzerinde tartışmasız kabul edilen yaptırım gücü ve yetkisine rağmen, bazı konularda esnafın ileri gelenlerinin görüşünü alır, düşüncesini sorardı. Kadı'nın kentteki özel konutu, mahkeme, hükümet konağı gibi işlevler yanında, belediye binası olarak da hizmet görürdü. Ankara, Tokat ve Afyon gibi ticaret kentleri için yapılan bir araştırmaya göre, 1826 yılına kadar *yönetici merkez* işlevini gören özel bir yapıya rastlanmamıştır<sup>50</sup>.

Osmanlı devletinin son zamanlarında halkın yoksullaşması, kişilerin yeni imaretler yapamamasına ve eski imaretlerin bakımsızlıktan harap hale gelmesine neden oldu. Ayrıca Kadı'ya birçok konuda yardım eden yeniçeri örgütünün II. Mahmut zamanında kaldırılması ile belediye hizmetlerinde aksamalar görüldü. Esnaf işleri ile uğraşmak üzere 1826'da İhtisap Nazırlığı kuruldu. Daha önceleri ise *İhtisap Ağası* denilen bir belediye memuru Kadı'nın yanında çalışır ve Kadı'nın esnafa verdiği cezayı uygulardı<sup>51</sup>.

İstanbul'da Batı tarzında bir belediye örgütünün kuruluşunu gündeme getiren faktörlerden biri, Kırım Savaşı sırasında Türkiye'de bulunan İngiliz, Fransız ve İtalyan askerlerinin etkisi, diğeri ise, yenileşme hareketi içindeki Tanzimatçıların kentlerdeki ulaşım, su, sağlık gibi sorunları çözümüleme isteğidir. *İstanbul Şehremaneti Dairesi* 1854 yılında resmi bir tebliğ ile kurulduğu halde, belediyeye ait işler Evkaf Nezaretinin denetimi altında sürdürülür<sup>52</sup>.

İstikrarlı bir devlet yönetimi olmaması kentsel kurumların da sağlıklı gelişimini etkilemiş, belediye kurumu ancak Cumhuriyet'ten sonra, 3 Nisan 1930 tarihli belediye kanunu ile bugünkü şeklini almıştır<sup>53</sup>.

<sup>50</sup>S. Aktüre, 19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi, s.93.

<sup>51</sup>O. Ergin, Türkiye'de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı, s.81.

<sup>52</sup>S. Aktüre, 19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi, s.94; O. Ergin, Türkiye'de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı, s.80.

<sup>53</sup>O. Ergin, Türkiye'de Şehirciliğin Tarihi İnkişafı, s.130.

### 2.3. Ticaretin siyasal ve sosyo-kültürel yaşama etkisi

Ticaret sayesinde kurulan karşılıklı ilişkilerin bir sonucu olarak, insanlar, yaşamlar, kültürler kaçınılmaz bir şekilde birbirlerinden etkilenmişlerdir. Bu etkileşimi açıklarken, farklı zamanlara ait ticaret yerleşmelerinden örnekler verilerek, böyle bir etkileşimin varlığı ve derecesi incelenecektir.

#### 2.3.1. Siyaset - ticaret ilişkisi

Siyasal yaşamdaki önemli değişimlerin nedeni araştırıldığında, çoğunun ekonomik yaşantıdaki değişikliklerle çakıştığını görmek olanaklıdır. En eski zamanlardan, günümüze kadar yaşanmış siyasi olayları irdelediğimizde, bu olgunun bir döneme ya da belli bir topluluğa özgü olmayıp, uygarlık tarihi boyunca geçerliliğini koruduğunu görebiliriz.

Eski Mısır'daki yerleşmelerde, günlük ekonomik yaşantının sürdüğü pazar yerleri vardı. Fakat dış ticaret tamamen kralın elindeydi. Dışsatım için gerekli miktarı belirlemek, taşınan malların güvenliğini sağlamak kralın ve yönetici sınıfın elindeydi. Mısır'ın Amarna arşivlerinde saklanan İÖ 14.yüzyıla ait uluslararası bir ticaret anlaşması Mısır ticaretinin firavun ile Asya ve Suriye kralları veya beyleri arasında gerçekleştiğini kanıtlamaktadır<sup>54</sup>.

Bir dönemin önemli ticaret merkezi olan Girit'te bulunan ticaret yerleşmelerindeki saraylar çeşitli büyüklükte ambarlara sahiptiler. Ticaret, prenslerin ya da kent beylerinin denetimi altındaydı. Saraylar ekonominin düzenlendiği, ekonomi ile ilgili kararların alındığı merkez görevini görüyorlardı.

İÖ 2000'li yıllara ait bir yerleşim olan *Kaniş-Kārum* (Kültepe), Kayseri yakınlarında önemli bir Assur ticaret kolonisidir. 1948 yılından beri burada arkeolojik araştırmalar

<sup>54</sup>A.M.Mansel, Ege ve Yunan Mimarlığı, s.159.

yapmakta olan Özgüç, "Kültepe-Kaniş II" adlı yayınında, yerleşimi 'dönemine özgü en önemli uluslararası ticaret merkezi' olarak tanımlar. Böylesine önemli bir ticaret merkezi olmasını, iki ülkenin<sup>55</sup> dostça anlaşmalarına bağlamakta ve yapılan anlaşmadan iki tarafın da karlı çıktıklarını söylemektedir:

“Anadolu şehir beyleri devlet idaresini, insanlar arasındaki anlaşmazlıklara çare bulma sanatını, mahkeme sistemini, ticaretin güvenliğini sağlama metodlarını öğrenmişler ve yüksek Mezopotamya kültürünün kendilerine hazır olarak getirilmiş meyvelerinden istifade etmesini bilmişlerdir. Kuvvetle muhtemeldir ki, prensler ve Assurlular ile sıkı bağ kuran yüksek tabaka, yazıyı ve Assurca'yı bir dereceye kadar öğrenmiş olsun! Bu çağda Anadolu'da monümental sarayların, geniş teşkilatlı binaların, şehirler arasındaki trafiğin kurulmasında ve genellikle şehirlerin büyümesinde bu münasebetlerin tesiri az değildir. Bu tecrübe ve tekamül, yerlilerin devlet kurma sanatını öğrenmelerini ve bunun neticesi olarak da *Eski Hitit Devleti*'ni kurmalarını sağlamıştır.<sup>56</sup>”

Erken Tunç Çağı'nın en önemli ve en ünlü yerleşme merkezi olan *Troya*(Truva)'nın Güneybatı Anadolu, Kuzey Suriye ve Kuzeybatı Mezopotamya ile ticari ilişkilerinin bulunduğu yapılan arkeolojik araştırmalardan bilinmektedir<sup>57</sup>. Antik çağın önemli yazarlarından biri olan Homeros'un destanı *İlyada*'nın ana konusunu, Helena'nın bir Troya kalesinde yaşayan Paris tarafından kaçırılması ve Agamemnon'un, düzenlediği seferle on yıl süren bir kuşatmadan sonra kenti ele geçirmesi oluşturur<sup>58</sup>. A.M.Mansel

<sup>55</sup>İlk çağlarda Anadolu'da kent-devletleri vardı. Her türlü anlaşma kent-devletlerinin yöneticisi beyler ya da prensler tarafından yapılırdı. Burada da iki ülke deyiminden Anadolu kent-devletleri ile Assur devleti anlaşılmalıdır.

<sup>56</sup>T.Özgüç, Kültepe-Kaniş II Eski Yakınoğu'nun Ticaret Merkezinde Yeni Araştırmalar, s.XVI. Özgüç böyle bir yorumda bulunurken, arkeologlar N.Özgüç ile H.G.Güterbock'un araştırmalarından yararlandığını dipnotlarla belirtmektedir.

<sup>57</sup>N.Sinemođu, Sanat Tarihi, Tarih Öncesinden Bizansa. s.249.

<sup>58</sup>Destanlara konu olan yerleşimin İÖ 1400-1200 yılları arasında kurulmuş Troya VIIa kentine ait olduğu kabul edilmiştir.

yıllarca süren savaşların gerçek nedeninin ekonomik olduğunu söyleyerek, şu yorumda bulunur<sup>59</sup>:

“...destanların Truva’sı o zamanın ekonomi ilişkileri günden güne genişleyen Aka ticareti için bir Boğazlar sorunu çıkarmış ve bu ticareti ellerinde bulunduran Aka’ların bu dolaylara bir sefer yapmak ihtiyacını duymuş olmaları büyük bir ihtimalle ileri sürülebilir. İlyada’da pek tabii olarak bunlardan bahsedilmemekte, bu büyük seferin biricik nedeni olarak bir kadın kaçırmaya olayı gösterilmektedir.”

Troya Kazısı Başkanı Prof. Manfred Korfmann, Troya Hazinesiyle ilgili olarak<sup>60</sup>, “bu buluntular Troyalılar’ın, Yunanistan’daki Mikenler’den en azından bin yıl kadar önce *dünya tüccarı* olduklarını kanıtlıyor” derken, Mansel’in görüşünü doğrulamaktadır. Bir başka araştırmacı, Puşkin Güzel Sanatlar Müzesi’ndeki Troya Hazinesi’ni sergiye hazırlayan uzmanlardan Dr.Treister, “Afganistan’dan Baltık’a uzanan bir ticaretin merkezi” olarak tanımladığı Troya için, “Troya Savaşı’nın gerçek nedeninin güzel Helena’nın kaçırlmasından daha çok, o dönemin evrensel boyutlarında bir ticarete sahip Troya’nın zenginliğini ele geçirmeye yönelik bir savaş olduğu” görüşünü belirtmektedir<sup>61</sup>.

16.yüzyıl sonlarından itibaren Osmanlı İmparatorluğu için hayati önemi olan Doğu-Batı ticaret yolunun Akdeniz’den Okyanuslara kaymasının ve bunun sonucunda ticaret bölgelerinin değişmesinin Osmanlı devletinin çöküşünü hazırlayan en önemli neden olduğunu görüyoruz. Her ne kadar D.Avcıoğlu’nun “ticaret yolunun değişmesi tek başına soyut bir olay olarak ele alınamaz” şeklindeki düşüncesine<sup>62</sup> katılmamak olanaksız da olsa, bu olgunun dengelerin değişmesi, hatta altüst olmasındaki payı azımsanamaz. Prof. İ.Kafesoğlu bir zamanlar ekonomisi oldukça ileri olan Osmanlı Devletinin gerileme nedenlerini açıklarken, şöyle der<sup>63</sup>:

<sup>59</sup>A.M.Mansel, Ege ve Yunan Tarihi, s.82.

<sup>60</sup>Ö.Acar, “Destanları Sarsan Hazine”, Cumhuriyet Dergi, Sayı:526, s.11.

<sup>61</sup>a.g.e., s.11.

<sup>62</sup>D.Avcıoğlu, Türkiye’nin Düzeni, s.54.

<sup>63</sup>a.g.e., s.54.

“Türkler, 16. yüzyıl ortalarına kadar, yeryüzünün en ileri toplumu idiler. Dünyanın yarısı ve en güzel parçaları ellerindeydi. Avrupalıların yeni deniz yolları bulmaları ve kapalı kıta sisteminden çıkmaları, iktisadi düzeni Türkler aleyhine bozdu. Avrupalıları dünyanın efendisi yaptı.”

16.yüzyıldan itibaren Anadolu’da isyanlar ve ayaklanmalarla iç karışıklıklar sürerken, Batı Avrupa devletleri açık deniz ticaretinden kazandıklarıyla sanayinin kalkınmasını hızlandırmışlardı. Bu dönemde Anadolu kentlerinin iç ticareti Türk tüccarlardan yavaş yavaş yabancılara geçmeye başlamıştı. Artık Avrupa sanayiinin hammaddeye gereksinimi vardı. Örneğin eskiden ipekli kumaş alırken, şimdi ham kozaya daha fazla ücret ödüyordu. Bunun sonucunda Anadolu’daki dokuma tezgahları hammadde yokluğundan çalışamaz duruma gelmişti<sup>64</sup>.

Anadolu kentlerinin ekonomisine kısaca göz atıldığında, Ortaçağ’dan beri herbirinin kendine özgü bir sanatla uğraşıp, ticaretini yaptığı görülmektedir. Örneğin, Ankara’da sofçuluk<sup>65</sup>, Tokat’ta bakırcılık, Bursa’da ipekçilik gibi. Kentlerin ürettikleri mallar Avrupa ve Asya pazarlarında kolaylıkla alıcı buluyorlardı. Bu da Anadolu’lu tüccarlara, zanaatçılara, sanatçılara ve hammadde üreticilerine geçim kaynağı sağlıyor, aynı zamanda devlete kazanç getiriyordu<sup>66</sup>.

Sevgi Aktüre'nin “19.Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi” adlı çalışmasına göre, Tokat’ın en büyük ticaret kaynağı olan bakır mutfak eşyası 18.yüzyıl başında İstanbul ve Mısır’a kadar gönderilmekteydi; fakat 19.yüzyılın ikinci yarısında bakırcılığın hammaddesi olan yarı işlenmiş bakırın deniz yoluyla bölge dışına gönderilmesi kentteki bakırcılığın çökmesine, dolayısı ile her türlü küçük endüstrinin büyük sarsıntı geçirmesine neden olmuştur<sup>67</sup>. Bu saptama hemen hemen tüm Anadolu kentleri için geçerlidir.

<sup>64</sup> a.g.e., s138.

<sup>65</sup>Yünden yapılan ince bir dokuma cinsi. Hammadesi tiftik.

<sup>66</sup>N.Tunçdilek, Türkiye’de Yerleşmenin Evrimi, s.133.

<sup>67</sup>S.Aktüre, 19.Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi, s.58.

19.yüzyıl başında ise, yepyeni bir ticaret dönemi başlamıştır. Anadolu kırsal kesimde ürettiği hammaddeyi satar, Batı devletlerinden de her türlü işlenmiş malı satın alır. Tersine bir işleyişle liman kentleri yeniden canlanır, nüfusları artar, çok sayıda dükkan açılır. Örneğin Samsun liman kenti 17. ve 18.yüzyıllarda yaklaşık 3.000 nüfuslu, köy görünümüne bir yer iken, 19.yüzyıl sonlarında buraya yerleşen yabancılarla nüfusu yaklaşık 11.000 olur<sup>68</sup>. Sayıları gittikçe artan dükkanlar sayesinde bu ithal ürünler neredeyse her eve girer. Böylece Anadolu üzerinde tam anlamıyla bir sömürge düzeni kurulmuştur. Kaynaklar tükenme noktasına gelmişken, Osmanlı Devleti yıkılır ve Anadolu toprakları üzerinde genç Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurulur.

### 2.3.2. Kültür - ticaret ilişkisi

İnsan yaşamını birçok yönden etkileyen ticaretin, kültürü etkilemesi kaçınılmaz bir olgudur. Bu etkilenme ticaretle birlikte yüzlerce yıl önce başlamıştır. Günümüzde ise her geçen gün artarak sürmektedir. Etkilenme ya da etkileşim çoğunlukla olumsuz olarak algılansa da, olumlu yanları da bulunmaktadır. Bu konu ile ilgili verilen örnekler, kültürün bir bölümünü oluşturan yazı, dil ve eğitim gibi konuları içermektedir.

Dünyanın en eski tüccarları sayılan Fenike'liler Yunanlılarla sıkı ticaret ilişkisi içindeydiler. Bu ticaret ilişkisi sayesinde Yunanlılar 8.yüzyılın başlarında Fenikeli tüccarlardan yazıyı öğrendiler. Yapılan araştırmalar, Fenikelilerin Yunanlılarla ilişkilerini gösteren yazılı ilk belgelerin ticaretle ilgili olduklarını kanıtlar<sup>69</sup>.

Assurlu tüccarların ticaret kayıtlarını tutmak amacı ile yaklaşık İÖ 3500 yıllarından beri kullandıkları çivi yazısını Anadolu'ya getirmeleri, Anadolu'nun tarihöncesi döneminin kapanmasına neden olur. Tüccarların kullandıkları *Semitik Assurca* dilini, Anadolu beylerinin de mektuplaşırken kullandıkları bilinmektedir<sup>70</sup>. İÖ 1650 yıllarında Hitit

<sup>68</sup>N.Tunçdilek, Türkiye'de Yerleşmenin Evrimi, s.140.

<sup>69</sup>A.M.Mansel, Ege ve Yunan Tarihi, s.127.

<sup>70</sup>Hurriler'den Mama kralı Anum-hirbi, Hint-Avrupa soyundan Kaneş Kralı Warşama'ya çivi yazısı ile yazılmış mektup göndermiştir. A. Dinçol, 'Eski Anadolu Dillerinde Yerleşim ve Konut', s.117.

devletinin kurulması ile Hititler Assurlu tüccarlardan öğrendikleri çivi yazısını kendi dillerine uygulamışlardır<sup>71</sup>.

Türkler, İç Asya topraklarında yaşadıkları dönemde ticaret kolonileri kurmuş olan Soğdaklar'la<sup>72</sup> Göktürk çağlarından beri iyi ilişkiler içindeydiler<sup>73</sup>. İki kültür de kurdukları ticaret ilişkileri sayesinde birbirlerinin yaşantılarını, kültürlerini, mimarilerini önemli ölçüde etkilemişlerdi. Bu etkileşimin ne oranda olduğunu belirlemek ise gerçekte uzun araştırmalar gerektirir. Fakat araştırmamız sırasında karşılaştığımız bir nokta, nedenini ticarete bağladığımız kültürel etkilenmenin ne boyutta olduğunu göstermesi açısından oldukça ilginçtir. Bugün bile kullandığımız, hatta bazı sözlüklerde Türkçe kökenli olduğu yazılan *kent* sözcüğünün aslında Soğdca'dan Türk diline geçmiş bir sözcük olduğunu görülmektedir<sup>74</sup>.

Avrupa'nın gelişmiş kenti olan Venedik'de ticaret, daha 10.yüzyılda teknik bakımdan diğer ticaret kentlerine göre olağanüstü boyutlara ulaşmıştı. O dönemlerde yönetimle birlikte eğitimin de dinsel sınıfın tekelindeydi. Okuma yazma bilen kişilerin sadece dinsel sınıfın üyelerinden oluşması son derece olağandı. Fakat bu dönemde Venedik'te dinsel sınıfa ait olmayan kişiler arasındaki okuma yazma oranı diğer kentlere göre son derece yüksekti<sup>75</sup>. Hem ticaretin ileri olması, hem de okuma yazma bilenlerin çok olması, okur-yazarlığın ticaret ile arasında önemli bir bağ olduğunu göstermektedir.

12.yüzyılda Avrupa'nın birçok ticaret kentinde belediyeler kurulmuştur. Belediye kurumları tüccar çocukları için okullar yaptırmaya başlar. Bu okullar antik çağdan bu

<sup>71</sup> a.g.e., s.118.

<sup>72</sup> İslam Ansiklopedisinin Soğd maddesinde, bu ülkenin Buhara'nın doğusundan Semerkand'a kadar uzanan alanda yer aldığından söz eder.

<sup>73</sup> M.Cezar, Anadolu öncesi Türklerde Şehir ve Mimarlık, s.16.

<sup>74</sup> M.Cezar Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi adlı yayınında 10. sayfada verdiği dipnotta konuyu açıklamakta ve Türklerin Anadolu'ya gelmelerinden sonra Farsça kökenli *şehir* sözcüğünü, Soğdca'dan alınma *kent* sözcüğüne tercih ettiklerini ve kendisinin de *şehir* sözcüğünü kullanmakta olduğunu söylüyor. Bu araştırmada ise tercih edilen sözcük *kent* sözcüğüdür.

<sup>75</sup> H.Pirenne, Ortaçağ Kentleri, s.88.



yana açılan ilk laik okullardır. Ticaret için okur-yazar olmanın gerekliliği artık okulları din sınıfının tekelinden çıkarmıştır<sup>76</sup>.

### 2.3.3. Din - ticaret ilişkisi

Din ve ticaret her dönemde birbirlerine karşılıklı yarar sağlamışlardır. Çok tanrılı dinlerden bu yana sürdürülen dinsel amaçlı kutsal yer ziyaretleri, ticaretin de gelişmesine yolaçmıştır. “İlk tüccar kutsal yer ziyaretlerinin birinde mum satan adamdır” der H.Pirenne<sup>77</sup>.

Mezopotamya bölgesindeki en eski uygarlık kabul edilen Sümer toplumlarında, tapınaklar ekonomik yaşamın sürdüğü yerlerdi<sup>78</sup>. Tüccarlar tapınağa ait binek hayvanları ile dolaşıp, tapınak yararına ticaret yaparlardı. Eski Mısır’da eskiden beri ticaretle krallar ve çevrelerindeki yöneticiler ilgilenirdi. Krallığın zayıfladığı dönemlerde ise ticaretle tapınaklar ilgilenirdi. Önemli bir ticaret bölgesi olan Girit’te, tapınakların sahip oldukları büyük depolar, ekonomideki güçlerinin kanıtlarıydı<sup>79</sup>.

Antik çağda ticari kazanç, ahlaki açıdan çoğu zaman kuşkuyla karşılanmış, ticaretle uğraşanlar hor görülmüş, onlara güvenilmemiştir. Toplumdaki konumları açısından, yerel ticaret yapan küçük esnaf, uzak yerlerle ticaret yapanlara göre daha da az saygın durumdaydı. Esnafın haksız kazanç sağladığı düşüncesi her dönemde hakim olmuştur. Bunun sonucunda, din tarafından alıcının ve toplumun çıkarlarını gözeten katı kurallar konulmuştur<sup>80</sup>. Bu konu ile ilgili verilen örnekler üç büyük din olarak bilinen Musevilik, Hıristiyanlık ve Müslümanlık açısından incelenecektir.

<sup>76</sup> a.g.e., s.176.

<sup>77</sup> R.Sédillot, Dünya Ticaret Tarihi, s.174.

<sup>78</sup> N.Sinemoğlu, Sanat Tarihi, Tarih Öncesinden Bizansa, s.56.

<sup>79</sup> S.Alexiou, Minos Uygarlığı, s.158.

<sup>80</sup> R.Sédillot, Dünya Ticaret Tarihi, s.204.

### 2.3.3.1. Musevilik'te ticaret

Musevi dinine mensup kişiler ticaretin her türü ile ilgilenmelerinden dolayı tüm dünyada tüccar bir halk olarak tanınmışlardır. Ortaçağ'ın başlarında neredeyse her Musevi ticaretin bir türü ile uğraşmaktaydı. Örneğin, alt tabakada yer alanlar rehincilik ve eskicilik yaparken, orta tabaka Yahudiler çiftçi ve küçük tüccara faizle borç para vermekte, üst tabakada ise papalığın bankerlik işlerine bakanlar bulunmaktaydı<sup>81</sup>. Kilise'nin koyduğu faiz yasağı onları kapsamadığı için her türlü mali işlere girebiliyorlardı. Hatta Hıristiyanlar arasında da onlarla işbirliği içinde olanlar vardı. Birçok ülkede Museviler, yönetimler tarafından yüksek vergi vermelerinden ötürü korunurlardı.

Ticaret, farklı toplumlar nezdinde olumsuz düşünceler çağrıştıran bir meslektir. Bu mesleğin, özellikle belli bir dinin mensupları tarafından uygulanması ise, o dine karşı da olumsuz düşüncelerin edinilmesine neden olmuştur. Museviler yıllarca kendilerine ayrılmış özel bölgelerde, diğer halklardan soyutlanmış olarak yaşamak zorunda bırakılmışlardır. Viyana'da *Judengasse*, Londra'da *Jewry Street*, Bordeaux'da *rue Judique*, Bursa'da *Yahudi Mahallesi* gibi bugün hala aynı isimleri taşıyan sokaklar, bölgeler bu durumun kanıtlarıdır. Zaman içinde oluşan Musevi düşmanlığının altında yatan neden ise ekonomik çıkarlardır. H.Heaton, söz konusu düşmanlığı farklı bir dine karşı olmaktan çok, "...borçlunun alacaklısına karşı olan nefreti<sup>82</sup>" olarak yorumlar.

Günümüz ticaret yapılarından olan *büyük alışveriş merkezlerinin* kurulmalarına öncülük eden kişiler olarak da bilinen Museviler, bugün metal, ahşap, kürk, elmas gibi değerli malların ticaretini yapan uluslararası birçok şirkette önemli pay sahibidirler<sup>83</sup>. Ticaretin diğer dallarında da Musevi firmalarının ya da tüccarlarının diğer dinlerin mensuplarına göre etkin rolleri devam etmektedir.

<sup>81</sup>H.Heaton, Avrupa İktisat Tarihi I,s.180.

<sup>82</sup>a.g.e., s.181.

<sup>83</sup>R.Lewinsohn, "Handel" maddesi, Judisches Lexikon, s.1387.

### 2.3.3.2. Hıristiyanlık'ta ticaret

Kilise, ticarete karşı her zaman temkinli, daha doğrusu olumsuz davranmıştır<sup>84</sup>. Çünkü tarımsal bir uygarlığa son derece uygun düşen ülküsünün ticaretin getirdikleri ile etkilenip sarsılacağını düşünmüştür. Dinsel bir metinde yazan<sup>85</sup> “tüccarın Tanrıyı hoşnut etmesi çok güçtür” tümcesi aslında Hıristiyan dünyasının ticarete ve tüccara bakışını özetlemektedir.

Kilise ticarete her zaman karşı çıkmıştı; fakat, dinsel amaçlarla kutsal yerlere yapılan hac ziyaretleri ile din düşmanlığı bahane edilerek yapılan haçlı seferleri ticaretin gelişmesine ve yeni arz-taleplerle, yeni pazarların kurulmalarına neden olmuştur. İlk zamanlar *imansızları dine döndürmek* gibi dinsel endişelerle başlayan Haçlı Seferleri tam bir başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Din açısından başarısız olan bu seferler, ticaret açısından ise son derece başarılı olmuştur. Kilisenin koyduğu Müslümanlarla ticaret yasağı bu seferlerden sonra devam edememiş, böylece Avrupa pazarları uzun zamandan beri özlemini çektikleri hammaddelere kavuşmuşlardır. Dinsel amaçlı seferlerin ticari amaca dönüşmesi ile bulunan yeni yollar zamanla sık kullanılan ticaret yolları haline gelmiştir.

### 2.3.3.3. İslam'da ticaret

Daha önce de belirtildiği gibi, din ile ticaret her zaman birbirlerine yarar sağlamışlardır. İslam dini gibi çok fazla inananı olan bir dinin ticarete hoşgörü ile yaklaşması hem dinin, hem de ticaretin gelişimi için önemlidir. Belki de bunun böyle olmasında, peygamberin kendisinin de tüccar sınıfından biri olmasının ve refahını ticarete borçlu olan Mekke kentinde yaşamasının da etkisi vardır<sup>86</sup>.

<sup>84</sup>H.Pirenne, Ortaçağ Avrupasının Ekonomik ve Sosyal Tarihi, s.29.

<sup>85</sup>H.Pirenne, Ortaçağ Kentleri, s.97.

<sup>86</sup>W.Heffening, İslam Ansiklopedisi, Cilt.XII, s.258.

İslam'ın ilk zamanlarında, çeşitli surelerle, ticaretle ilgilenen kişilerin dürüst ve ahlaki kurallara uyarak ticaret yapmaları istenirken, dini ibadet için ticaretten vazgeçilmemesi üzerine, özellikle cuma günleri alışverişin bırakılarak ibadete gidilmesi konusunda tüccar ve esnaf uyarılmış, cuma günleri dini ibadet zorunlu hale gelmiştir.

Kuran'da ticaret yaşamını ayrıntılı biçimde düzenleyen birçok kural ve yasak vardır. Örneğin şarap, domuz, köpek, kedi, put ve su gibi malların ticaretinin yapılması yasaktır<sup>87</sup>. Buna rağmen Batı'da Kilise 16.yüzyıla kadar çeşitli yasaklarla ticaret ve bankacılığın gelişmesini engellerken, Müslümanlık ticarete ve bankacılığa karşı çıkmamıştır<sup>88</sup>.

Bu bölümü kısaca şöyle özetleyebiliriz: kentleşme olgusu ticaretle birlikte başlar; hatta bazı kentlerin kuruluş nedenleri tamamen ticarettir. Ticaretin gereksinimleri, tüccarları kendi yasalarını hazırlayan dayanışma, kardeşlik örgütleri oluşturmaya zorlamıştır. Bu örgütler sadece Avrupa'ya ya da başka bir bölgeye özgü değildir. Ticaretin yapıldığı en eski yerleşmelerde dahi bu örgütlerin varlığına rastlanmaktadır. Adları değişebilir, kendi içlerinde farklı kurallara sahip olabilirler, fakat sonuçta hepsinin kuruluş amaçları aynıdır. Kentlerin kuruluş ve gelişiminde son derece önemli olan ticaret, kentlere özgü kurumların da oluşumunda etkili olmuştur. Tüccarların kurdukları lonca örgütü, Avrupa kentlerinde belediye kurumlarının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Ticaretin gelişmesi o zamana kadar olmayan bir topluluğu, orta sınıfı (burjuva/kentsoylu sınıfı) yarattı. Yeni sınıfa ait insanlar ya birşeyler alıp satarak, ya da birşeyler üreterek yaşıyor ve zenginleşiyorlardı. Ticaretle uğraşan insanların ya da geniş anlamı ile kentlerin kurdukları iletişim beraberinde birçok konuda etkileşimi getirmişti.

<sup>87</sup> a.g.e., s.259.

<sup>88</sup> D.Avcioğlu, Türkiye'nin Düzeni, s.49. Avcioğlu bugün de bir çok Türk ve Batılı araştırmacının Müslümanlığın kapitalizme geçişin önünde bir engel olarak görüldüğünü yazarken, araştırmacı Maxime Rodinson'un İslamiyet ve Kapitalizm adlı yayınında konuyu derinlemesine inceleyerek, bu iddianın kesinlikle doğru olmadığını ortaya koyduğunu belirtir.

### 3. BÖLÜM

## KENTLERİN OLUŞUMUNDA TİCARET YOLLARININ ETKİSİ

“*Kentler , ticaretin ayak izlerinden doğmuşlardır.*<sup>1</sup>”

Bir önceki bölümde ortaya çıkan sonuç, kentlerin varolmalarının en önemli nedeninin *ticaret* olduğu idi. Ticaret ise varlığını ulaşım yollarına bağımlı olarak sürdürür. Biri olmazsa, diğeri de olmaz diyebileceğimiz ticaret-yol ilişkisi, kentlerin oluşumunu ve gelişimini son derece yakından etkiler. Bu nedenle, üçüncü bölümde, ticaret yollarının kentlerin oluşumuna etkisi incelenerek, kentlerin fiziksel dokusu içinde ticaret bölgeleri belirlenecektir.

Kuruluşu eski çağlara dayanan ve günümüzde hala önemini koruyan bir çok kent, ticaret yolları üzerinde yer almaktadır. H.Pirenne, Ortaçağ'da ticaretin kentlerin oluşumuna etkisini incelediği kitabında, şunları yazmaktadır<sup>2</sup>:

“Kentler, ticaretin yayıldığı tüm doğal yollar boyunca belirmişlerdir. Denebilirse, ticaretin ayak izlerinden doğmuşlardır. Önce, yalnızca deniz kıyılarında ve ırmak boylarında ortaya çıkmışlardır. Daha sonra, ticaret yayıldıkça, bu ilk etkinlik merkezlerini birbirine bağlayan başka kentler kurulmuştur.”

Ticaretle uğraşanlar, ulaşım kolaylığı ve güvenlik gibi nedenlerden ötürü çoğu zaman deniz kıyılarını, akarsu üzerlerini, akarsu ağzlarını, zaman içinde oluşmuş kervan yollarını ve bunların kesişme noktalarını yerleşme yeri olarak seçiyorlardı. Tüccarlar kullandıkları güzergah üzerinde yeni bir yer kurmak yerine, mevcut bir yerleşmenin ya da kale-kentin<sup>3</sup> çevresini uzun süreli barınma amacı ile tercih ediyorlardı. Küçük kasabalarda, kale-

<sup>1</sup>H.Pirenne, Ortaçağ Kentleri, s.105.

<sup>2</sup>a.g.e., s.105.

<sup>3</sup>Mevcut yerleşmelerin hemen hemen hepsi bir *kale* ye sahipti. Kalesi bulunmayan kentlere, bir süre sonra oraya yerleşen tüccarlar tarafından kale yaptırılıyordu. Bu yüzden buradaki yerleşmeleri kale-kent olarak niteliyebiliriz.

kentlerde kurulan tüccar kolonileri buldukları yerleşmelerin gelişmelerinde önemli rol oynadılar. Ekonomik canlılık nüfusun artmasına neden oldu. Ürettiklerine ihtiyaç duyulan zanaatkarlar geldiler ve buralara yerleştiler. Tüccarlar yaşadıkları kentlerin çevresini surlarla kuşattılar. Eski yerleşmenin, kale-kentin sakinleri ile tüccarlar zamanla birbirleri ile kaynaşarak birlikte yaşamaya başladılar. Bu şekilde kentleşerek gelişme gösteren yerleşmelerin hemen hepsinin ortak noktası ticaret yolu üzerinde bulunmalarıydı. Kısaca tüccar kolonisinin oluşması için bir ticaret yolu ve bu yol üzerinde bir yerleşimin varlığı yeterli nedenlerdi.

Ticaret yolları, su yolu ve kara/kervan yolu biçiminde ikiye ayrılarak incelenecektir.

### 3.1. Kentlerin oluşumunda su yollarının etkisi

“Antik Çağ’da her tüccar aynı zamanda bir gemicidir<sup>4</sup>” sözleri su taşımacılığının ticaret içindeki önemini ve ne kadar eskiye dayandığını yeterince vurgulamaktadır.

Özellikle eski çağlarda, teknolojinin bugünkü kadar ileri olmadığı dönemlerde su taşımacılığı, kara taşımacılığına göre ucuz olmasından dolayı her zaman tercih edilmişti. Kara taşımacılığı teknolojisinin geri olması, maliyeti önemli oranda arttırıyordu. Örneğin Roma İmparatorluğu döneminde, bir yağ sıkıcısını 25 mil uzağa götürmek maliyetinin % 14.5’ine, 75 mil uzağa götürmek ise maliyetinin % 75’ine mal oluyordu. 2.yüzyılda bir araba ketenini 240 mil uzağa götürmek ise maliyeti tam iki katına çıkartıyordu<sup>5</sup>. Bir ırmak mavnası ise 50 veya 100 arabanın göreceği işi görüyordu<sup>6</sup>.

En eski uygarlıklardan biri olan Eski Mısır’da Eski İmparatorluk Dönemi (İÖ 2778-2413) olarak adlandırılan zaman içinde ürünlerin bir yerden başka bir yere taşınması için sadece akarsularla, denizden yararlanılırdı<sup>7</sup>. Her türlü ürünün, eşyanın taşınmasında akarsu ve

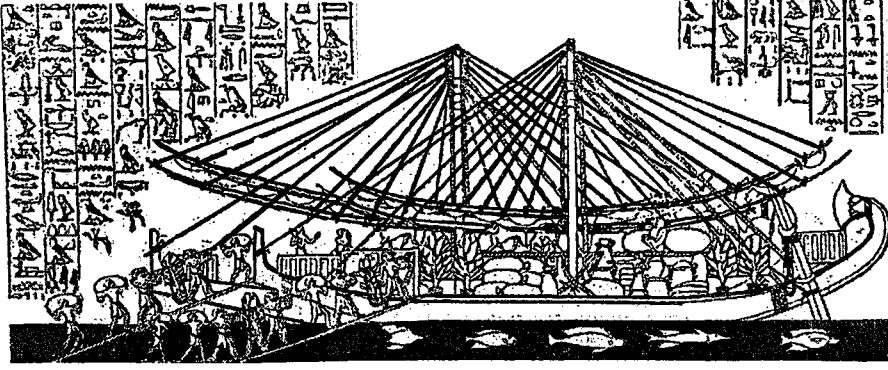
<sup>4</sup>R.Sédillot, Dünya Ticaret Tarihi, s.29.

<sup>5</sup>M.A.Kılıçbay, Feodalita ve Klasik Dönem Osmanlı Üretim Tarzı, s.27.

<sup>6</sup>R.Sédillot, Dünya Ticaret Tarihi, s.319.

<sup>7</sup>A.İnan, Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti, s.209.

denizlerdeki sal, kayık ve gemiler kullanılırdı. (Şekil 3.1.1.) Denizlerdeki gemiler akarsularda kullanılanlara göre daha dayanıklı olurdu. Ticaretin gelişmesi su taşımacılığında en önemli araç olarak kullanılan gemilerin de gelişmesini sağlamıştı.



Şekil 3.1.1. Eski Mısır'da ticaret gemileri (A.İnan, Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti)

Kentlerin doğuşu *ticaretin ayak izlerine* bağlandığına ve ticaretin gelişimi ilk önce su kenarlarında olduğuna göre, ilk kentlerin de su kenarlarında kurulmaları ve gelişmeleri doğaldır. (Şekil 3.1.2.) Su ticaret yolları üzerinde kurulu kentler ve bu kentlerde ticaretin yer aldığı bölgelerin incelenmesi üçe ayrılarak sürdürülecektir:

1. Deniz kıyısında kurulu kentler,
2. Akarsu üzerinde kurulu kentler,
3. Akarsu ağzında kurulu kentler.

Böyle bir ayrıma gidilirken su ticaret yollarının oluşumunda en önemli veri olan coğrafi koşullar özellikle dikkate alınmıştır. Bölümlerde incelenen örnekler, başlangıçta ticaret kenti olarak kurulmuş ya da sonradan ticaret kenti olarak gelişme göstermiş kentlerden seçilmiştir.

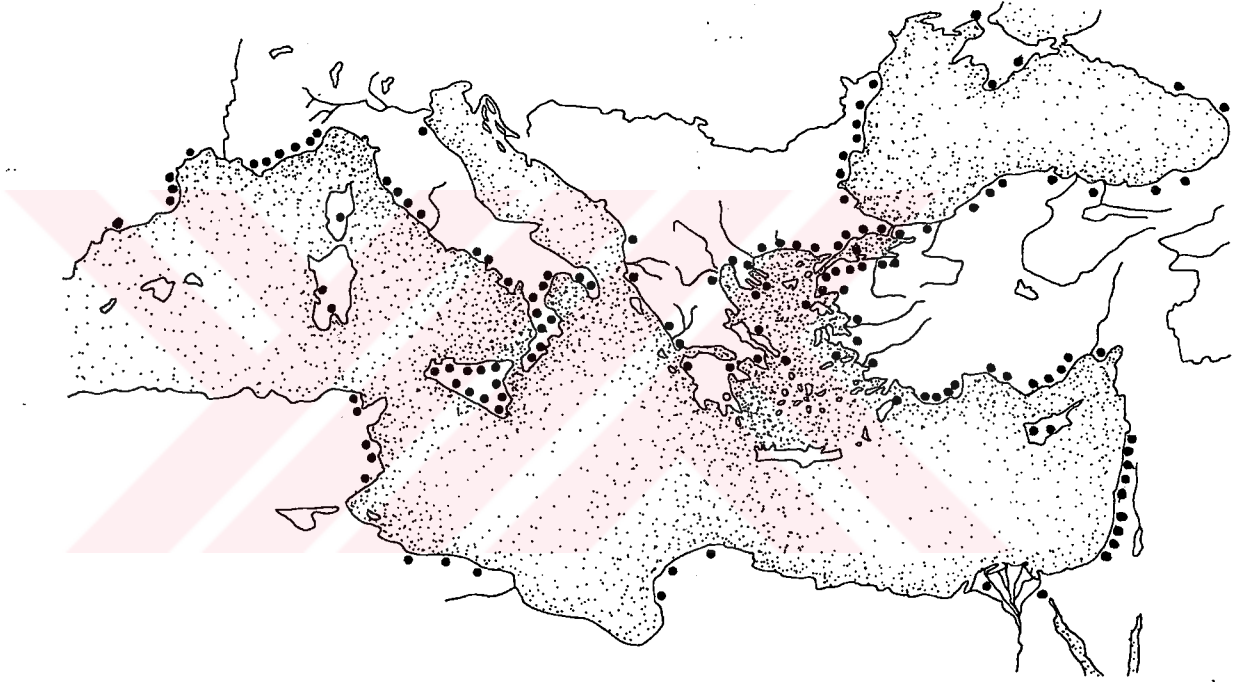


Şekil 3.1.2 Çanakkale Boğazı'nda Marmara denizine doğru bakış  
(L. Benevolo, Die Geschichte der Stadt)



### 3.1.1. Deniz kıyısında kurulu kentler

İÖ 1400-550 yılları arasında, o döneme kadar yaşanmamış önemli bir kentleşme hareketi yaşandı. Yunanlılar<sup>8</sup> Ege adaları ve kıyıları ile İtalya ve İspanya kıyılarını sarsan sömürgecilik hareketlerine giriştiler<sup>9</sup>. Sonunda Platon'un deyişi ile bir havuzun etrafında oturan kurbağaları andırır şekilde, Akdeniz ve Karadeniz'in etrafı (Şekil 3.1.1.1.)



Şekil 3.1.1.1. Yunanlıların sömürgecilik hareketi sonunda Akdeniz ve Karadeniz kıyılarında kurulan kentler. (A.M.Mansel, Ege ve Yunan Tarihi)

<sup>8</sup>Yunanlı olarak nitelendirilen kavimler topluluğu Yakın Doğu'nun ve Girit'in etkisi altında Miken kültürünü meydana getiren ve Yunanca konuşan insanlardan oluşmaktadır. A.Akarca, Şehir ve Savunması, s.14.

<sup>9</sup>Yunanlılar İÖ 1400-550 yılları arasında üç aşamalı olarak sömürgecilik hareketlerine giriştiler. Bu konu bir çok kaynakta *kolonizasyon hareketi* olarak geçer. I. kolonizasyon hareketi tarımsal amaçlı olmakla beraber diğer ikisi tamamen ticari amaçlıdır. R.Stewig, Batı Anadolu Bölgesinde Kültür Gelişmesinin Anahatları; A.M.Mansel, Ege ve Yunan Tarihi.

sömürge yerleşmelerle çevrilmişti<sup>10</sup>. Böyle bir hareketin en önemli amacı<sup>11</sup> ise gerekli hammaddeleri elde etmek ve işlenmiş mallara yeni pazarlar bulmaktı<sup>12</sup>.

*Fetih emelleri* taşımayan bu sömürgecilik hareketi için deniz kenarında bir ya da iki doğal limanı olan yerler seçildi. Seçilen yerde çoğu zaman orada yaşayan yerli bir halk bulunurdu. Mevcut yerleşmenin etrafı surlarla çevrili ise,, yerleştikleri kentin varolan surlarını değiştirmeden aynı şekilde kullanırlardı. Tersi bir durumda, yani surların bulunmadığı yerlerde ise genellikle ilk iş olarak surları yaparlardı. Surla çevrili bu yerleşmelerin *emporion* adını taşıyan ve hemen hemen her zaman kıyıda yer alan pazar yerleri olurdu<sup>13</sup>.

Sömürgelerin kurulduğu yerlerde yaşayan yerel halkların İÖ 2000 ve hatta 3000 yıllarında çeşitli devletlerle ticaret ilişkilerinin olduğu yapılan arkeolojik kazılardan anlaşılmaktadır<sup>14</sup>. Bu da sömürge olarak seçilen bölgelerde mevcut bir yerleşimin varlığını ve ticaretin zaten yapılmakta olduğunu göstermektedir. Daha önce tüccar kolonilerinin oluşumları ile ilgili iki önemli veriden söz edilmişti: 1.Coğrafi koşulların ticarete uygunluğu, 2.Mevcut bir yerleşmenin varlığı. Burada iki koşul da sağlanmakta ve kurulan ticaret kolonileri ile, ticaret kentlerinin gelişim aşaması başlamaktadır.

Batı Anadolu'nun ve Ege adalarının girintili çıkıntılı kıyıları, doğal limanları, arkadaki hinterlandları ile ticaret yerleşimleri olmaya son derece uygundu. Yunanlıların sömürgecilik hareketleri sırasında burada deniz ticaretine dayalı olarak kurulan ticaret ve endüstri kentleri gelişerek, yıllarca canlılıklarını korudular. Özellikle de iyi korunmuş bir limanı olanlar çok çabuk ticaret merkezi haline geldiler.

<sup>10</sup>A.M.Mansel, Ege ve Yunan Tarihi, s.160.

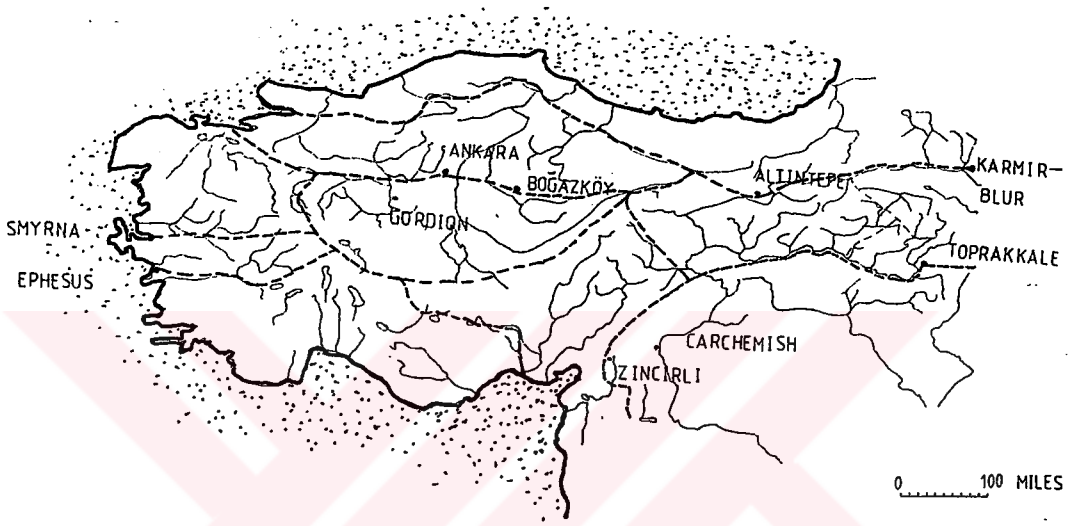
<sup>11</sup>Eski çağlarda Fenikeliler de ticaret amaçlı sömürgecilik hareketlerine girişmişlerdir. Yunanlılardan farkları kurdukları sömürgelere yalnızca *pazar* gözüyle bakmaları olmuştur. Yunanlılar içinse sömürgeler yeni bir vatan kimliği taşımışlardır. Bunun sonucunda Fenike sömürgeleri Yunan sömürgelerinin tersine canlılıklarını kısa sürede yitirmiş ve, varlıklarını sürdürememişlerdir.

<sup>12</sup>A.Akarca, Şehir ve Savunması, s.14.

<sup>13</sup>A.M.Mansel, Ege ve Yunan Tarihi; A.Akarca, Şehir ve Savunması.

<sup>14</sup>A.M.Mansel, Ege ve Yunan Tarihi, s.162.

Eski çağlardan beri Batı Anadolu'nun kıyılarında yer alan bazı ticaret merkezleri, örneğin Efes, Foça ve Smyrna Ön Asya'dan gelen büyük kervan ve ticaret yollarının karadaki son duraklarıydı. Bu kentler, Anadolu'nun iç bölgelerinde kurulmuş kentlerin, her dönemde en önemli ticaret trafiğinin yaşandığı Akdeniz dünyası ile bağlantısını sağlıyorlardı.



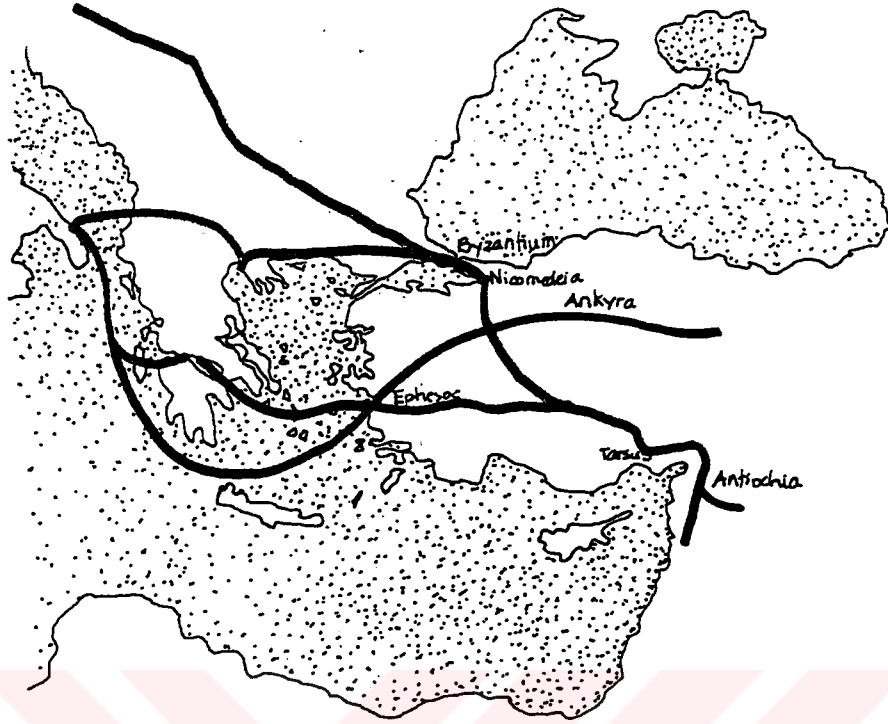
Şekil 3.1.1.2. İÖ 8.yüzyılda Anadolu'da ticaret yolları (T.B.Forbes, Urartian Architecture)

Deniz kenarı koloni kentleri içinde verilebilecek en önemli örnek, İÖ 7.yüzyılda, Yunanlıların ikinci sömürge dalgası zamanında Marmara Denizi kıyılarında kurulan üç koloniden<sup>15</sup> biri olan Byzantion kentidir. Byzantion, kuruluş amacı tamamen ticaret olan bir kentti<sup>16</sup>. Haliç'in ağzında iyi bir limana sahip olması, Akropol'ünün (Topkapı Sarayı'nın bulunduğu yer) kolay savunulması ve balık (en çok palamut) avı için elverişli konumda bulunması, Byzantion'un çok çabuk gelişmesini sağlamıştır<sup>17</sup>. Kısa süre içinde limanları ve kervan yollarının burada kesişmesiyle önemli bir ticaret kenti haline geldi.

<sup>15</sup>Megaralılar tarafından kurulan üç koloni, Kalchedon, Byzantion ve İzmit körfezinin güney yakasında yer alan Astakos. Kalchedon ve Astakos başlangıçta tarımsal amaçlarla kurulmuştur.

<sup>16</sup>R.Stewig, Batı Anadolu Bölgesinde Kültür Gelişmesinin Ana Hatları, s.21. Stewig, bu saptamaları E.Kirsten'in *Raumordnung und Kolonisation in der griechischen Geschichte* ve C.Roebeck'un *Ionian Trade and Colonisation* yayınlarını dipnotunda kullanarak yapmaktadır.

<sup>17</sup>A.M.Mansel, Ege ve Yunan Tarihi, s.166.



Şekil 3.1.1.3. 1. ve 2.yüzyıllarda en çok kullanılan ticaret yolları (W.M.Ramsay The Historical Geography of Asia Minor'dan yararlanarak çizilmiştir.)

3.yüzyılda Roma İmparatorluğu Akdeniz çevresine yerleşmiş kavimler topluluğundan kuruluydu. Romalıların sevgi ve gururla *mare nostrum*<sup>18</sup> diye andıkları Akdeniz, İmparatorluğun varlığını borçlu olduğu, tüm zamanların en önemli ticaret yoluydu<sup>19</sup>. Geçen zamanla Akdeniz çevresindeki imparatorluklar, yönetimler değişmiş, ama ticari etkinlikler, ticaret merkezleri arasında gelip giden tüccarların varlığı hiçbir zaman değişmemiştir. Akdeniz, tüm siyasal değişimlere rağmen, her zaman en önemli ticaret yolu olma işlevini korumuştur. Kıyısında kurulu kentlerin hemen hemen hepsi ticaret amaçlı yerleşmelerdi. Bu kentlerin içinde Venedik, Piza, Cenova gibi kentler çok çabuk geliştiler ve önemli ticaret merkezleri haline geldiler. Sözü geçen kentlerden Venedik, Konstantinopolis ile yoğun ticaret ilişkisi içindeydi. Buğday, şarap, kereste, tuz ve yasak olmasına karşın köle getiriyor, bunlara karşılık değerli dokumalar alıyordu. Papa'nın Müslümanlarla ticareti yasaklamasına rağmen, Venedikli tüccarlar Müslümanlarla yakın

<sup>18</sup>Latince bizim denizimiz.

<sup>19</sup>H.Pirenne, Ortaçağ Kentleri, s.11.

ticaret ilişkisi içindeydiler. Venedik Avrupa'nın Doğu ile bağlantısını sağlayan önemli bir liman görevi görüyordu. Aynı zamanda da, Akdeniz kıyısında yer alan diğer İtalyan kentleri Pisa, Cenova, ve Napoli'nin gelişimi için örnek olmuştur.

Deniz kıyısında kurulu kentler, coğrafi biçimleri ticaret bölgelerinin oluşumlarını etkiledikleri için ikiye ayrılarak incelenecektir.

### **3.1.1.1. Doğal bir liman etrafında kurulan yerleşmeler**

Bu tip yerleşmelerde çoğunlukla limanın hemen arkasında yükselen bir topografya vardır. Kent liman etrafında yelpaze biçiminde gelişir. Kentin ticaret bölgesi limanın hemen arkasında, topografyanın düz olduğu kısımda yer alır. Rodos, Knidos, Halikarnassos, Samos, Pire, Myndos tipik örneklerdir. (Şekil 3.1.1.1.)

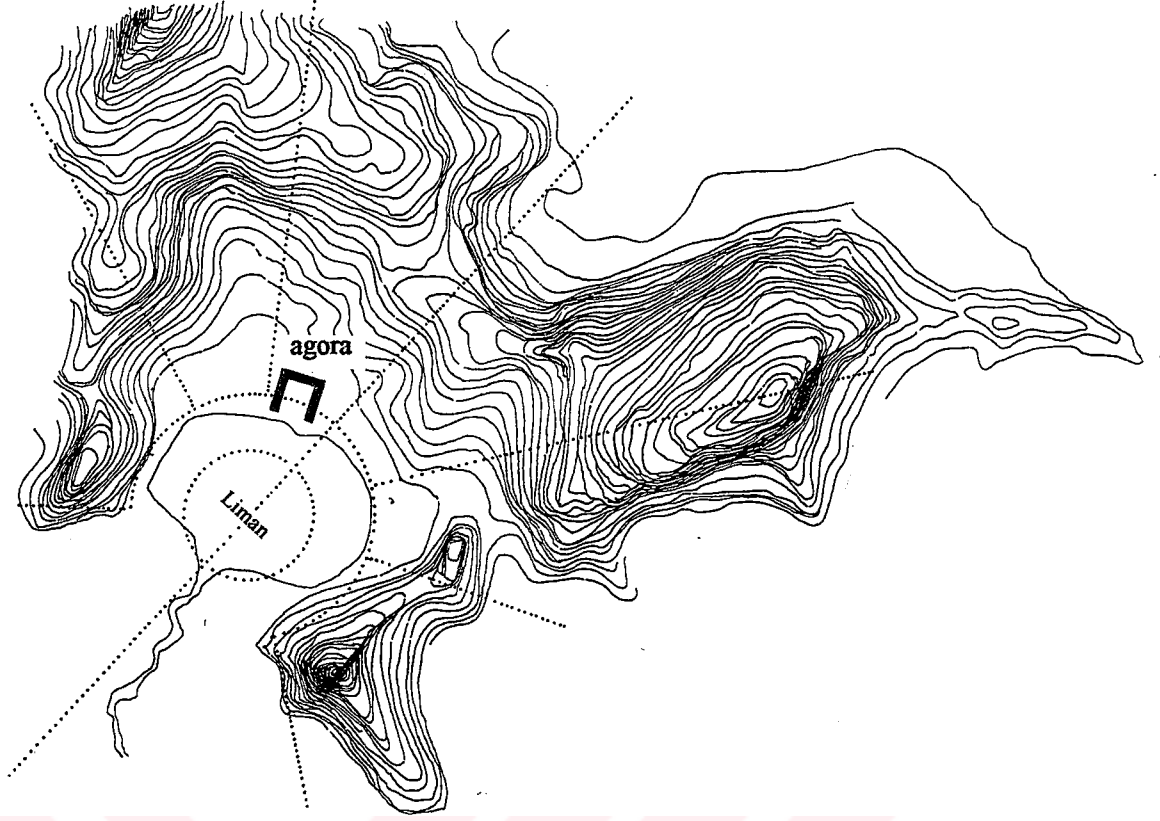
### **3.1.1.2. Yarımada ya da kıyı ile birleşmiş ada üzerinde kurulan yerleşmeler**

Bu yerleşmeler *dış bükey bir doğal relief*<sup>20</sup> üzerinde kurulu kentler olarak da nitelenebilir. Birden çok limana sahip olan bu tür kentlerde limanların işlevleri birbirlerinden farklıdır. Örneğin askeri liman, ticaret limanı gibi. Ticaret bölgesi, ticari limana yakın bir yerde, düz alanda konumlanmıştır. Miletos, İasos, Eski İzmir, Faselis, Side gibi kentler bu konuma örnektir

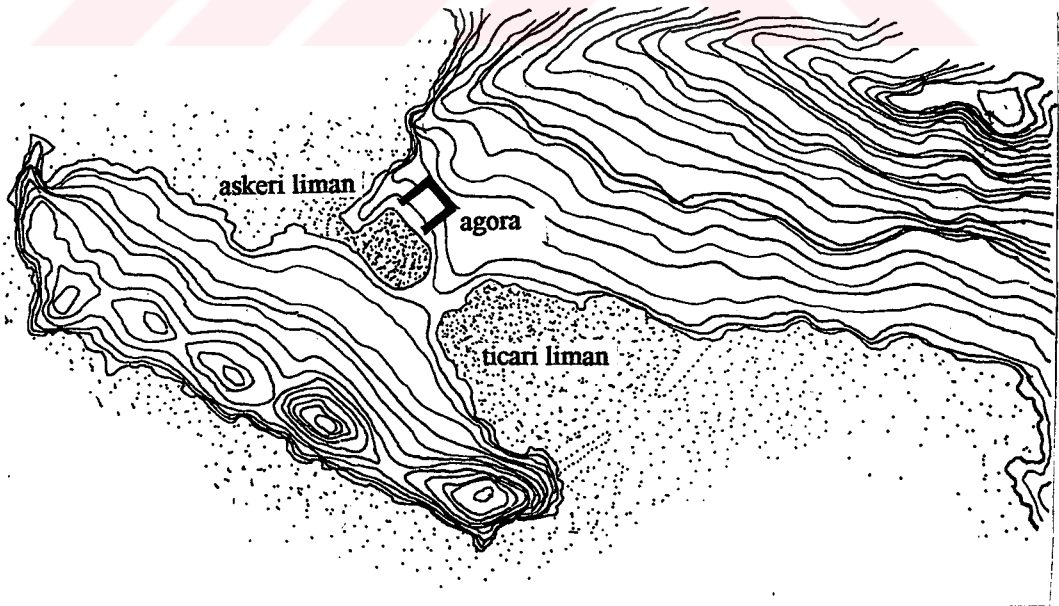
### **3.1.2. Akarsu üzerinde kurulan kentler**

Avrupa'da özellikle Tuna, Rhein, Seine gibi büyük akarsular her zaman için önemli ticaret yolları olmuştur. Nehir gemileri, mavnalar ticaret amacı ile yüzlerce yıldan beri bu akarsularda sürekli kullanılmıştır. (Şekil 3.1.2.1.)

<sup>20</sup>O.Özer, Mimarideki Doğa ve Kavram Boyutlarının Bir Antik Kent'te İrdelenmesi, s.23.



Şekil 3.1.1.1. Doğal bir liman etrafında kurulu yerleşme: Kaunos

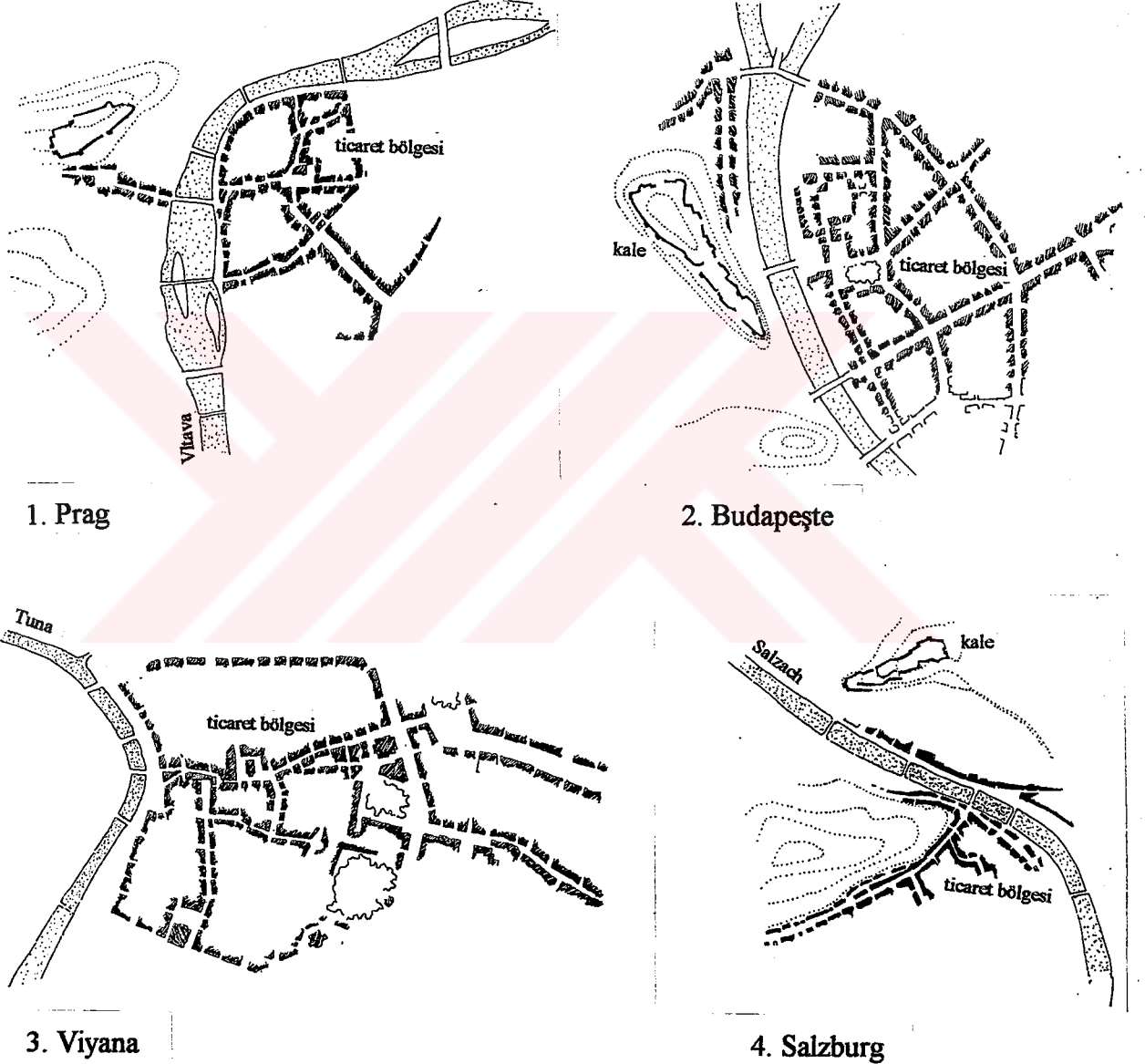


Şekil 3.1.1.2. Yarımada üzerinde kurulu yerleşme: Knidos



Şekil 3.1.2.1. Akarsu taşımacılığı günümüzde de sürmektedir. 1993 yılında Avusturya'da Melk'ten Tuna Nehri. (Dia, O.Özer arşivi)

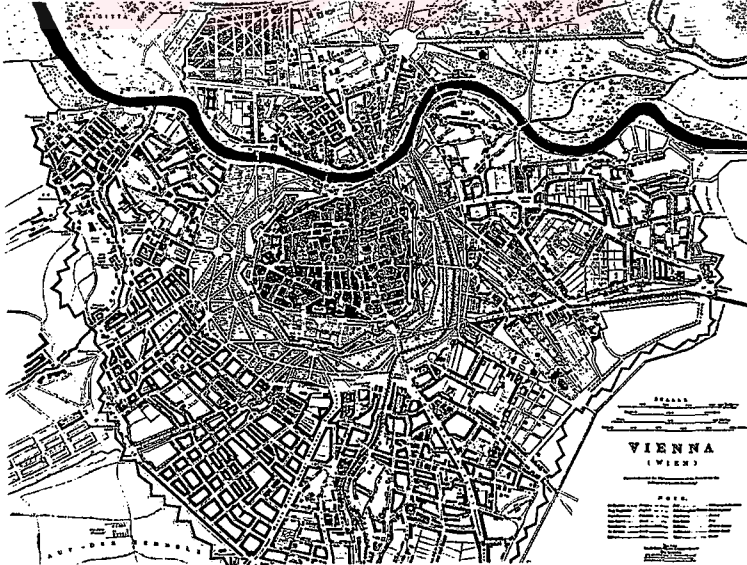
Ortaçağ, Avrupa'da ticaretin yoğun yaşandığı bir dönemdi. O dönem içinde ticaret amacıyla bir çok kentin kurulduğunu veya mevcut yerleşmelerin ticaret kenti olarak geliştiği görülmektedir. Akarsuların üzerinde kurulan kentlerin hemen hemen hepsi ticaret amacı ile kurulmuş ya da o yüzden gelişmiş kentlerdir. Bu kentlerin büyük bir çoğunluğu varlıklarını halâ ticaret/endüstri kentleri olarak sürdürmektedirler. Günümüz Avrupa ülkelerindeki başkentlerinin çoğu bu tip kentlerdir. (Şekil 3.1.2.2.)



Şekil 3.1.2.2. Akarsu üzerinde kurulan kentler ve ticaret bölgeleri (Şek. Kent haritalarından yararlanılarak hazırlanmıştır.)

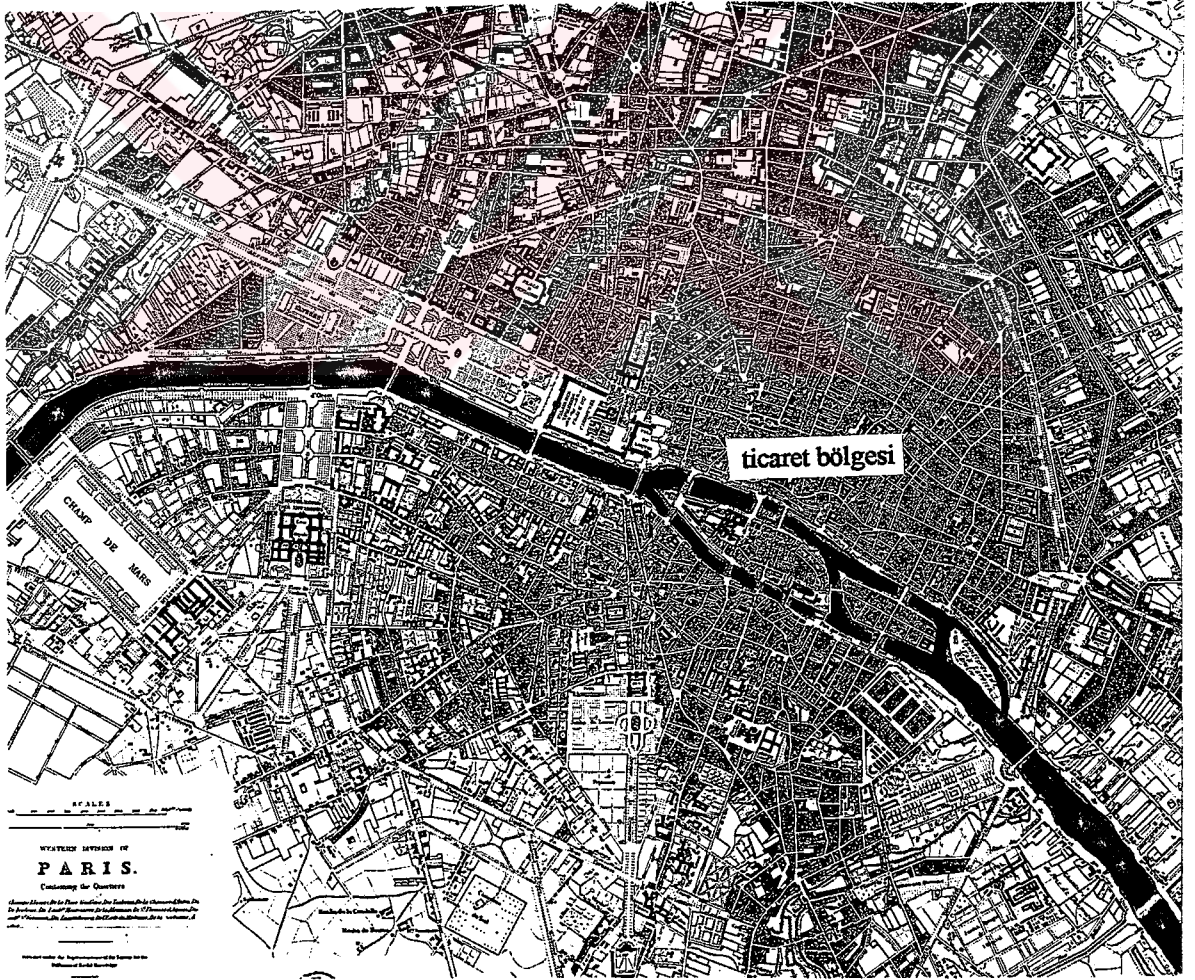


Akarsu üzerinde kurulan kentlere örnek olarak Tuna nehrine açılan bir kanal üzerinde kurulu olan *Viyana* kentini gösterebiliriz. Kent, 1683 yılında Osmanlılarla yaptığı savaşı kazandıktan sonra Habsburg Hanedanlığının başkenti oldu. Başkent oluşu ile ekonomik etkinliği daha da arttı. Ticaretle gittikçe zenginleşen kentte özellikle 19.yüzyılda yoğun bir imar hareketi yaşandı. İmparator için biri (Hofburg) kentin merkezinde, diğeri (Schönbrunn) yeni yerleşmede olmak üzere iki saray inşa edildi. Kent içindeki saray ticaret bölgesinin merkezinde yer alıyordu. Daha önceki gelişimi sırasında eski kentin çevresinde, surların dış kenarında yarım kilometre genişliğinde yeşil bir kuşak bırakılmıştı. Yeşil kuşağın çevresinde oluşan yeni mahallelerin etrafı surlarla çevrelendi. İmparator'un aldığı karar ile eski kentin çevresindeki surlar yıkıldı. Yeşil kuşak üzerinde bir opera, bir kitaplık, yeni bir belediye, bir dizi müze, galeri ve çarşı gibi kamu yapılarının yapımı için bir yarışma açıldı. Avrupa kentlerinde ticaretin simgesi haline gelen belediye binası eski kent merkezinden taşındı ve yeni yerinde devasa boyutlarda, önünde törenlerin, şenliklerin düzenlendiği geniş meydanı ile yeniden inşa edildi. Günümüzde, Belediye Meydanı kente özgü bir çok etkinliğin gerçekleştiği bir *kentsel merkez* olma özelliğini korumaktadır. (Şekil 3.1.2.3.)



Şekil 3.1.2.3. Viyana.

Akarsu üzerinde kurulu ticaret kentlerine diğerk bir örnek de *Paris*'tir. Seine nehri üzerinde kurulu kent üç bölümden oluşur. Ortada dinsel ve siyasal merkez olan 8 hektarlık bir ada üzerinde Cité, sağ kıyıda yeralan ticaret bölgesi ve sol kıyıda yeralan üniversite. Kentin gelişimi Roma kentinin bulunduğu sol kıyı yerine, daha önceleri Galyalı kabileler tarafından tapınım ve toplantı yeri olarak kullanılan, bataklıkların sınırladığı, ticaret bölgesi olan sağ kıyıda, yarım daire biçiminde gerçekleşmiştir<sup>21</sup>. Bu kıyıdaki ticaret bölgesinde yaşayan tüccarlar mesleklerine göre gruplaşarak yerleşmişlerdi. Kuyumcular Caddesi (rue de Joaillerie), Dokumacılar Caddesi (rue de la Lingerie), Kemerciler Caddesi (rue de la Courroierie), İpçiler Caddesi (rue de la Chanvrerie), Kasaplar Meydanı (carrefour de la Tonneliers) gibi. 12. ve 13.yüzyıllarda alınan kararla Paris'in *cit , ville* ve *universit * olarak üçe bölünmesi, daha sonraki gelişiminin de aynı anlayışla sürmesine neden oldu. (Şekil 3.1.2.4.)



<sup>21</sup>L.Benevolo, Avrupa Tarihinde Kentler, s.37.

### 3.1.3. Akarsu ağzlarında kurulan kentler

Bu kentler geniş hinterlandı olan kentlerdi. İlk zamanlar tarımsal amaçla kurulmuş olmalarına rağmen, konumlarının uygunluğu yüzünden kısa zaman içinde ticaret kentleri haline geldiler. Akarsular, iç bölgelerle bağlantıları sağlayan önemli yollardı. Akarsu ağzında kurulu kentler, hinterlandları olmasa bile, iç tarafta kurulu kentlerin, özellikle akarsu üzerlerindeki pazarı haline geldiler.

Batı Anadolu kıyılarında I.Yunan sömürge dalgası olarak adlandırılan dönem içinde kurulan ve sürekli gelişim gösteren kentler<sup>22</sup> hep büyük ırmak vadilerinin sonunda kurulu kentlerdi. Örneğin Efes ve Milet, Bergama devleti durduğu sürece, Arabistan ve Hindistan'dan gelen malların Akdeniz'e gönderildiği önemli liman kentleriydi. Bu durum tüccarların buralara yerleşmelerine, kentlerin nüfuslarının artarak, büyümelerine neden oluyordu.

Eski çağlarda *Efes* kentinin tüccarlar açısından önemi büyüktü. Bu kent Anadolu'nun batıya açılan kapısıydı. Bütün Anadolu'yu geçen *Kral Yolu*<sup>23</sup> nun da başlangıcı ya da bitişiydi. Limana sürekli ticaret gemileri yanaşır, her türlü malı buraya boşaltır ve alırlardı. Arabistan ve Hindistan'dan gelen mallar yüklenirken, Yunanistan ve diğer Akdeniz ülkelerinden gelen mallar boşaltılırdı. Döneminin en büyük ticaret ve bankacılık merkezi olarak tanınırdı<sup>24</sup>. İÖ 88 yılında dini cemaatin tuttuğu kayıtlara göre Efes'in nüfusu 80.000 di<sup>25</sup>. Zamanla limanın dolması kentin de yokoluşunu hazırladı. Limanın kullanılmaması ticaretin bitmesi demektir. Ticaret yapılamayınca Efes hiçbir zaman eski parlak günlerine dönemedi ve sadece dinsel bir merkez olarak kaldı.

<sup>22</sup>I.Yunan sömürge dalgası zamanında kentler tarımsal endişelerle kurulmuşlardı. Ticaret kentleri haline gelmeleri daha sonradan olmuştur. Ama II. ve III. Yunan sömürge dalgası başından beri ticaret amacı taşıyordu.

<sup>23</sup>W.M.Ramsay, Herodot'un Kral Yolu'nu şöyle tarif ettiğini söyler: Efes'ten Cilicia geçidi ile Susa'ya giden büyük yol. Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası, s.26.

<sup>24</sup>S Türkoğlu, Efes'in Öyküsü, s.44.

<sup>25</sup>R.Stewig, Batı Anadolu Bölgesinde Kültür Gelişmesinin Anahatları, s.53. Yazar o dönemlerde burada yaşayan nüfusun büyük çoğunluğunu İtalyanların oluşturduğu ihracatçı, büyük ticaret sahipleri ve faizle para veren kişiler olduğunu belirtir.

### 3.2. Kentlerin oluşumunda kara/kervan yollarının etkisi

Bir üst bölümde sözedildiği gibi, ticaretin yapıldığı eski dönemlerde, maliyeti fazla yükseltmemesinden dolayı, su ticaret yolları kara ticaret yollarına göre her zaman tercih edildi. Fakat İÖ 250 yıllarında bütün denizlerde korsanlık çok büyük bir tehlike olarak başgösterince, tüccarlar kara yollarını zorunlu olarak eskisinden daha çok kullanmaya başladılar.

Gezgin tüccarlar gelenekselmiş belirli yolları izliyorlardı. Tüccarların kullandıkları, belki de keşfettikleri yollar, zamanla büyük kervanların geçtiği yollar haline geldi. Hatta sürekli kervanlar tarafından kullanılan yollar *kervan yolu* olarak anılmaya başlandı. Tüccarlar güvenlik nedeniyle kafileler halinde seyahat ediyorlar, bazı durumlarda yüksek dağ yollarını ve sarp patikaları tercih ederlerken, olanaklar el verdikçe ırmaklardan ve akıntılardan da yararlanıyorlardı. Bu yollar hammadde merkezlerinden yerleşmelerin olduğu kıyı bölgelerine doğru uzanıyorlardı. Bu yollarda bir gün içinde ulaşılacak noktalar, konaklama yerleri, her çeşit alıcı ile karşılaşılacak değiş-tokuş merkezleri biliniyordu.

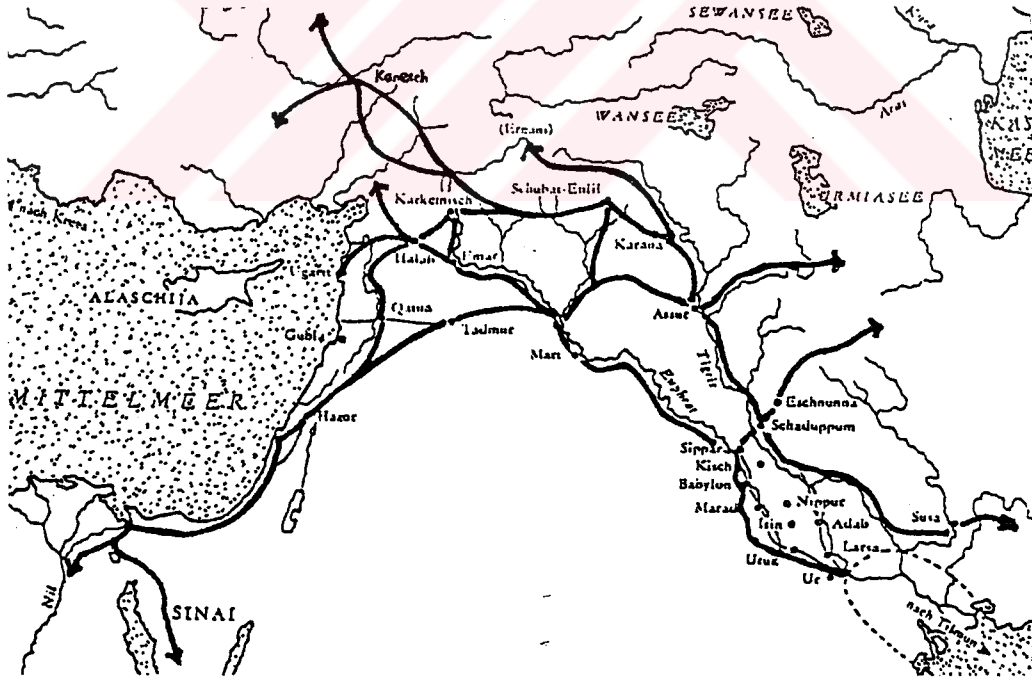
Kervanlar iki amaca hizmet ederdi. Birincisi malların taşınması, ikincisi ise hacılar, gezginler ve tüccarların güvenlik içinde yolculuk edebilmeleriydi. Soyguncuların, haydutların kervanlara saldırımları olağan sayılırdı. Bu yüzden kervanın sorumluluğunu üstlenen bir kervanbaşı olurdu. 19.yüzyılda Bursa'da yerli halk tarafından yürütülen iç ticaretin kervanlarla nasıl gerçekleştiğini Thomas Allom adlı gezgin şu şekilde anlatmaktadır:

“Ticaret kervanları sabah erkenden yola çıkarlar. En önde, birçok katırın sırtında ilerleyen kervanbaşı çok güzel bir giysi taşır. Yanında hizmetkarları vardır. Kervanın güvenliğini bunlar sağlar. Daha arkada ise sıra atlar ve develer vardır. Sabahın ilk saatlerinde epeyce yol alan kervanlar saat on sularında mola verirler. Bu arada develerin yükleri indirilir, hayvanlar otlamaya salınır... Kervanbaşı toplanma buyruğu verir yeniden, herkes bu

sese anında uyar, develerin yükleri, atların koşumları bağlanır ve yeniden yola koyulunur...<sup>26</sup>”

H.Heaton, *büyük yol* dediği en önemli ve en çok kullanılan ticaret yolunu şu şekilde tarif ediyor<sup>27</sup>:

“Nil deltasından başlayıp, Süveyş kıstağından geçip, sonra Kuzey Suriye’ye yönelmekteydi ve çok kullanılmaktaydı. Bu yol Suriye’de çatallaşmaktaydı. Kollardan biri Küçük Asya’ya, Hititlerin ülkesine, Efes’e veya Troya’ya uzanmaktaydı; buralardan da Avrupa’ya bir yol uzanmaktaydı. Diğer kol Suriye çölünün kuzeyinden Fırat ve Dicle’ye doğru yarım bir daire çizerek bir kaç yöne ayrılmaktaydı. Bunlardan biri nehirler boyunca inerek, sulanan toprak ve kentlerden -Babil, Uruk, Ur ve diğerleri- geçtikten sonra İran körfezi ve Hind’e uzanmaktaydı. Diğeri ise nehirleri aştıktan sonra Kaşgar, Buhara, Semerkand gibi kentlerden geçerek, dağları aştıktan sonra Hind’e veya ipek diyarı Çin’e ulaşmaktaydı.” (Şekil 3.2.1.)



Şekil 3.2.1 İÖ 2.yüzyılda en çok kullanılan ticaret yolları.(H.Klengel, Handel und Handler im alten Orient.)

<sup>26</sup>Yurt Ansiklopedisi, Cilt:3, s.1667.

<sup>27</sup>H.Heaton, H. Avrupa İktisat Tarihi I, s.15.

Anadolu, Doğu ile Batı arasındaki tarihi ticaret yolu üzerindedir. Osmanlılar döneminde de kentler, Selçuklu, Bizans ve Roma döneminde olduğu gibi uluslararası ticaret yolu üzerinde kurulmuşlardı. Bu kentler ticaretin hareketliliği oranında canlılıklarını korumuşlar, ticaret yolunun işlevini yitirmesi ile de sönükleşmişlerdi<sup>28</sup>.

Anadolu'da ilk ticaret yollarının ne zaman kullanılmaya başlandığı tam olarak bilinmemekle birlikte İÖ 500 yıllarında Perslerin (İranlılar) Anadolu'yu istilaları sırasında ilk defa Batı Anadolu'dan bir kara yolunun İç Anadolu'dan, Asya içine doğru uzandığı düşünülmektedir<sup>29</sup>. Ramsay de Strabon'a dayanarak, İÖ 300-100 yıllarında Anadolu'daki ticaret yollarının sıkça kullanılmakta olduğunu belirtir<sup>30</sup>. III.Yunan sömürge dalgası ile Batı Anadolu kıyı kentlerinin tamamen ticari karaktere bürünmeleri, Anadolu'nun içlerinden Suriye ve Mezopotamya'ya kadar uzanan bir karayolu bağlantısının sürekli kullanılmasını gerekli kılmıştır<sup>31</sup>.

Romalılar döneminde eski dönemlerde yapılan yollar kullanılmakla birlikte yeni ticaret yollarının yapımına da hız verildi. Yeni ticaret yollarının oluşması ise yollar üzerinde ticaret amaçlı kentlerin kurulmasına ve küçük yerleşmelerin canlanmasına neden oldu<sup>32</sup>.

Ticaret amacı ile kullanılan karayolunda birinci derecede önemi olan yol, doğu ile batıyı bağlayan yoldu. Diğerleri kuzey-güney doğrultusunda ona saplanan ikincil yollardı. Bunlardan Efes ile Kapadokya'yı bağlayan ticaret yolu en çok kullanılan yollardan biriydi. (Şekil 3.2.2) Daha sonra Efes'in yerini İzmir aldı. 1866 yılında kullanıma açılan

<sup>28</sup>D.Avcioğlu, Türkiye'nin Düzeni, s.21 de bahsi geçen büyük kentleri şu şekilde sıralar: önce Konya, Kayseri, Sivas, sonra Tokat, Amasya, Ankara ve daha sonra Bursa, Edirne, İstanbul, Filibe, Sofya, Üsküp ve Selanik.

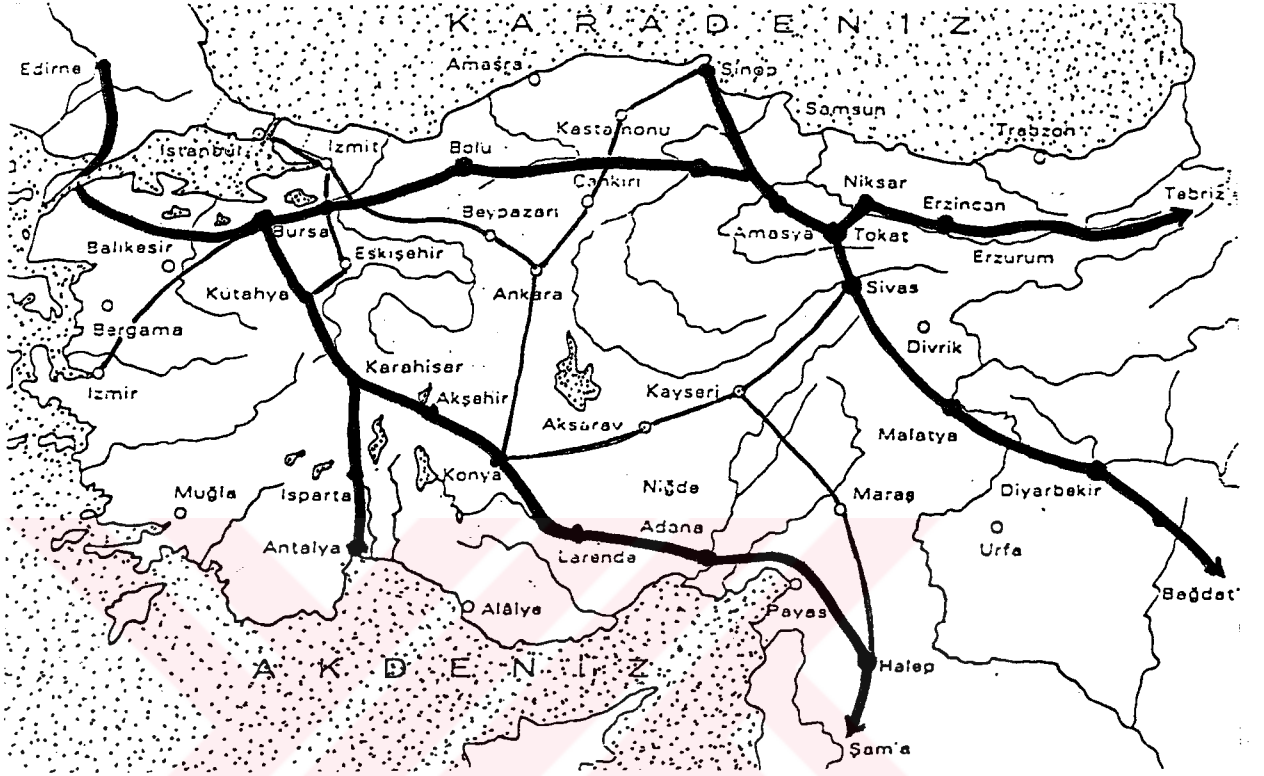
<sup>29</sup>R.Stewig, Batı Anadolu Bölgesinde Kültür Gelişmesinin Anahatları, s.33. Yazar konusu geçen yolun İran şahının Sard'dan Sus'a yaptırdığı yol olduğunu belirtiyor.

<sup>30</sup>W.M.Ramsay, Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası, s.44.

<sup>31</sup>R.Stewig, Batı Anadolu Bölgesinde Kültür Gelişmesinin Anahatları, s.44.

<sup>32</sup>W.M.Ramsay, Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası, s.48.

demiryolu, antik karayolu ile aynı güzergahta<sup>33</sup> yapıldı. Teknolojin getirdiği bu kazanım, İzmir'in en önemli ticaret kentlerinden olma özelliğini güçlendirdi.



Şekil 3.2.2 14.yüzyılda Anadolu'da kullanılan ticaret yolları. (M.Akdağ, Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Coğrafyası )

Kara ticaret yollarının kentlerin oluşumuna ve gelişimine etkisi incelenirken, bu yollardan *kervan yolu* olarak söz edilmektedir. Yapılan çalışma bu aşamadan itibaren, 1.Kervan yolu üzerinde kurulan kentler, 2.Kesişme noktalarında kurulan kentler olarak ikiye ayrılarak incelenecektir.

<sup>33</sup> Artık kullanılmayan bir istasyon olan Çamlık İstasyonundaki müzede İÖ 129 yıllarına tarihlenen bir taş Magnesia-Aydın arasındaki antik yolda Efes'e kaç kilometre kaldığını göstermektedir. Taşın üzerinde "Manius oğlu Manius Aguilus Consul 5" yazısı okunmaktadır. A.Abacıoğlu, "Terkedilmiş İstasyonlar Hattı", Cumhuriyet Dergi, s.11.

### 3.2.1. Kervan yolu üzerinde kurulan kentler

Farklı kültürlere ait halkların gelip yerleştikleri, yurt olarak benimsedikleri bir ülke olan Anadolu, aynı zamanda önemli kervan yollarının üzerinden geçtiği geniş bir bölgeyi kapsar. Bu yollar üzerinde zaman içinde bir çok kent kurulmuştur. Yeni kurulan kentlerin neredeyse hepsinin, İlkçağ ya da Ortaçağ'da kurulmuş eski kentlerin temelleri üzerinde yer almaları, Anadolu'da kentleşmenin, tıpkı ticaret yollarının kullanımında olduğu gibi sürekli yaşanan bir olgu olduğunu gösterir.

Kervan yolu üzerinde bulunan önemli kentlerden birisi *Ankara*'dır. Ankara, Mezopotamya'da Susa kentinde başlayan ve Anadolu'yu baştan başa katederek Batı Anadolu kıyısında Efes'de son bulan *Kral Yolumun* üzerinde yer alır. Daha sonraki dönemlerde Hac yolunun da içinden geçmesi önemini iyice artırır. Özellikle 9. ve 10.yüzyıllarda üzerinde yer aldığı kervan yolunun sık kullanılması ile tamamen ticaret kenti haline gelir. Bu dönemlere ait gümrük depolarının varlığı, vergilerin düzenli biçimde toplanarak kayıtlara işlenmiş olması, Ankara'nın *ticaret kenti* olma özelliğine sahip olduğunu göstermektedir<sup>34</sup>. (Şekil 3.2.1.1.)

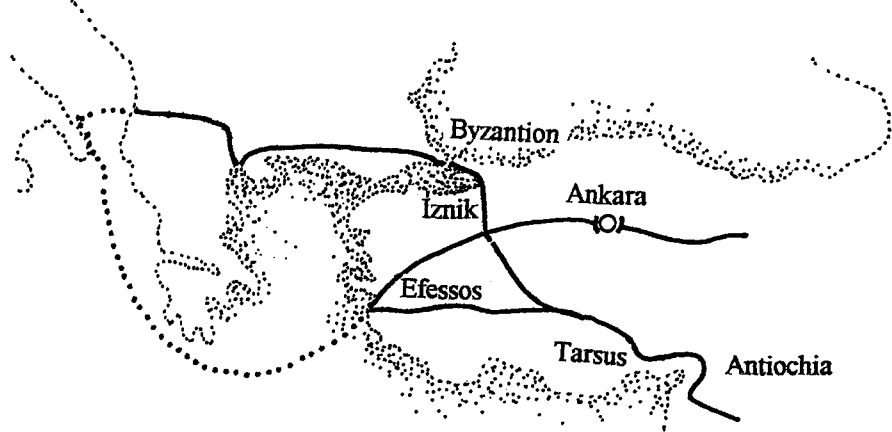
16.yüzyılda yakın çevredeki tarımsal alandan kente gelen artık ürünün miktarı son derece azdı. Buna karşılık kentte, çeşitli işlenmiş mal üretimi ve ticaretine yönelik bir etkinlik vardı. Ankara kentinin çevresi hayvancılığa elverişli olduğundan, özellikle dericilik ve soğuklukla ilgili işler önemli bir ticaret konusu oluşturuyordu. Aynı döneme ait bir araştırmada kentte 43 çeşit esnaf kolu belirlenmiştir<sup>35</sup>. Aynı tür işi, üretimi yapan esnaf, bir çok ticaret kentinde olduğu gibi Ankara'da da aynı bölgede birarada yaşamaktaydı. Ticaretin üretim kısmı ile ilgilenen kişilerin atölyeleri ve konutları birarada bulunurdu. Örneğin dericilikle uğraşan kişiler *Debbağlar* mahallesinde (Günümüzün Bent Deresi

<sup>34</sup>Yurt Ansiklopedisi, Cilt:1, s.530.

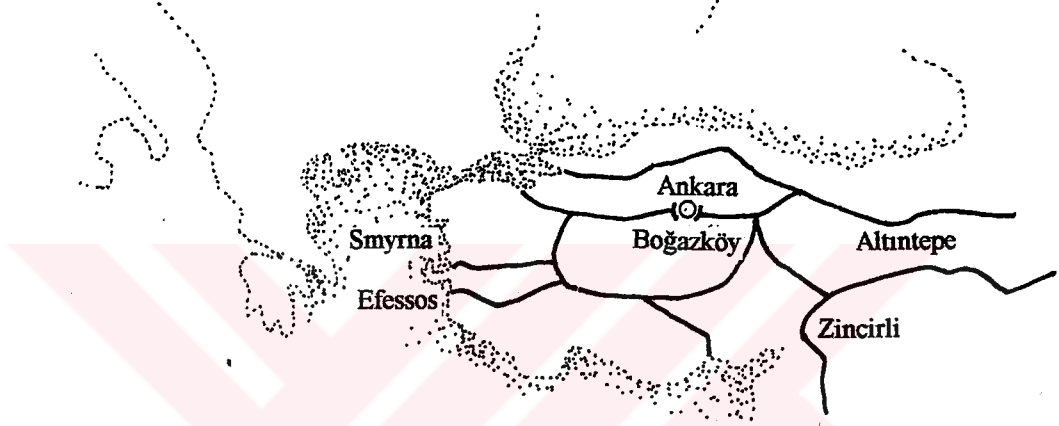
<sup>35</sup>S.Aktüre, 19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi, s.113. Belirlenen esnaf kolları şunlardır: Bezzaz, bezirci, bostancı, çanakçı, debbağ, demirci, kaftancı, külahçı, keçeci, kazancı, kalaycı, kuyumcu, muhtab, pabuççu, sabuncu, sofçu, sof yuyucu, sof perdahtçı, saraç, semerci, yorgancı, terzi, benna, cerrah ve tabib, dellak, dellal, katırcı, boyacı, berber, neccar, nalbant, mumcu, kürkçü, attar, arpacı, bakkal, çerçi, eskici, kassab, oduncu, meyvacı, kahveci, kuruyemişiçi.



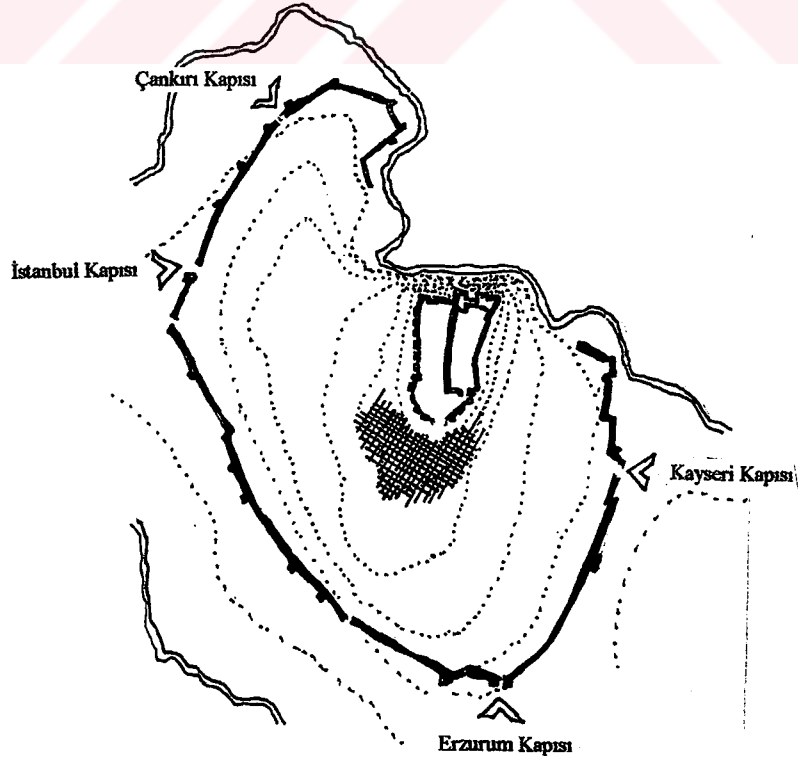
Şekil 3.2.1.1. Ankara



Şekil 3.2.1.1.2. 1. ve 2. yüzyıllarda Ankara'dan geçen ticaret yolları (W.M.Ramsay, The Historical Geography of Asia Minor'dan yararlanarak çizilmiştir.)



Şekil 3.2.1.1.1. İÖ 8.yüzyılda Ankara'dan geçen ticaret yolları (T.B.Forbes, Urartian Architecture)



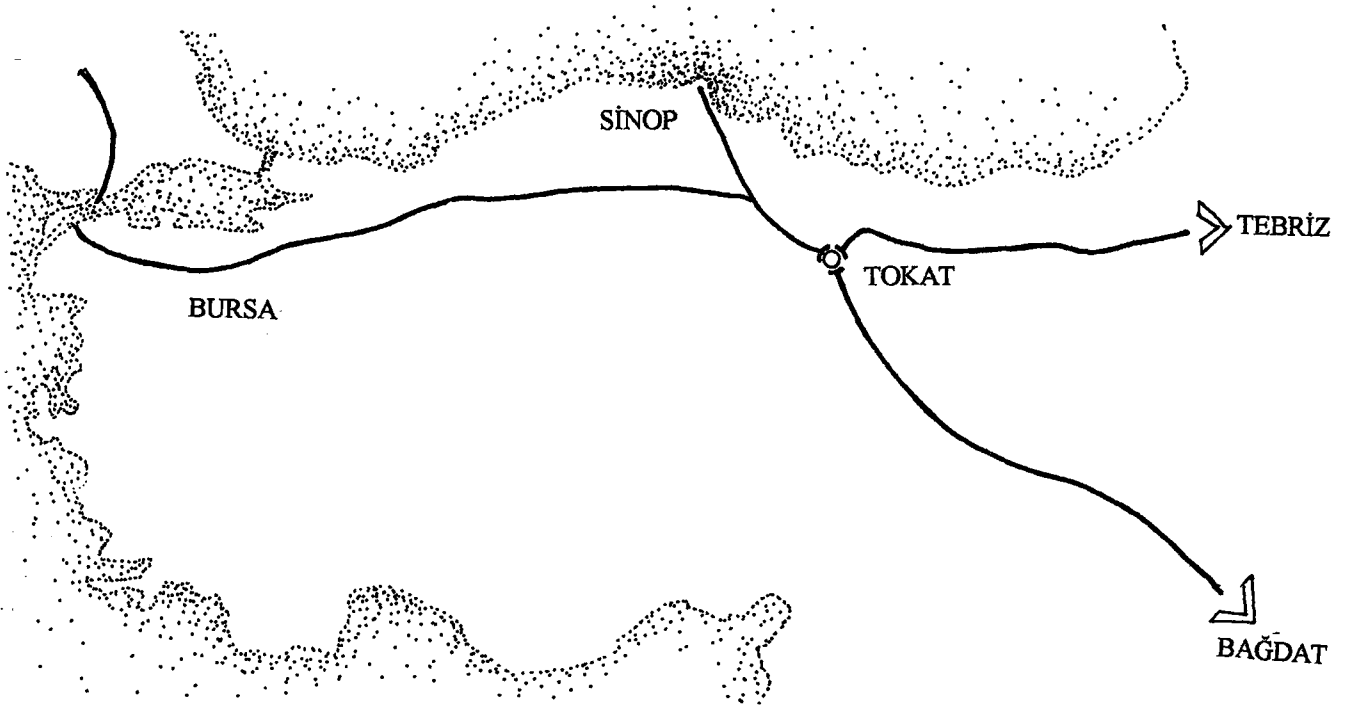
Şekil 3.2.1.1.3. Ankara, kale ve çarşı bölgesi (M.Cezar, Tipik Yapıları ile Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi )

semti) oturlardı. Kalenin güneyindeki Hisar Kapısı'nın hemen dışındaki düzlük pazar yeri işlevi görürdü. Daha sonraki yüzyıllarda bu pazar yerinin çevresine çeşitli hanların yapılması, burasının ticaret merkezi kimliğine bürünmesine neden olmuştur. Gene buraya yapılan Cuma Camii (Ahi Şerafeddin Camii) ile ticaret etkinliğine dinsel unsurun da eklenmesi, ticaret merkezi olma özelliğini güçlendirmiştir.

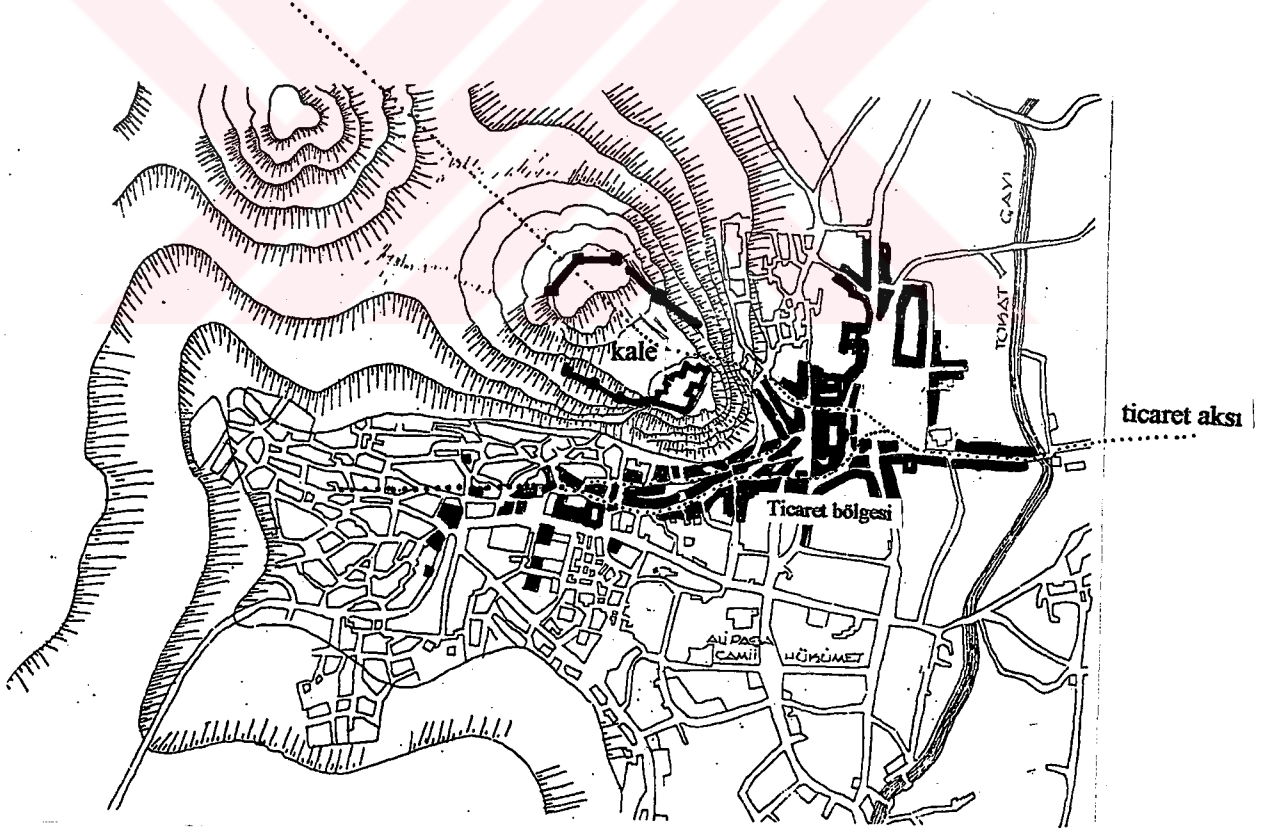
Kervan yolu üzerinde kurulan bir başka ticaret kenti *Tokat*'tır. 15. ve 16.yüzyıllarda bölgeler arası ticaret ve İzmir'deki dışsatım piyasası ile kurduğu bağlantı ile kent, ekonomik yönden büyük gelişim gösterdi. İran'dan Anadolu'ya gelen ipek, kumaş ilk olarak Tokat'ta vergilendirilirdi. Anadolu'nun bakırcılık merkezi de olan Tokat'ta, 16. yüzyılda ticaretin daha da gelişmesi ile bir çok ticaret yapısı inşa edildi. 1550-1600 yıllarında Tokat'ta 1 bedesten ve 5 han ile 969 dükkan vardı<sup>36</sup>. Bunların içinde en önemlisi, arastaları ile birlikte yapılan bedestendir. Ticaret bölgesi dediğimiz çarşı bölgesi, diğer Osmanlı egemenliğindeki kentler gibi bedestenin çevresinde, kentin merkezinde konumlanmıştı. Çarşıda, diğer kentlerde olduğu gibi, ayrı sanat kollarından kişiler ayrı yerlerde çalışırdı<sup>37</sup>. Pazarlar da at, tahıl, iplik satılan bölümlere ayrılmıştı. (Şekil 3.2.1.2.)

<sup>36</sup>Yurt Ansiklopedisi, Cilt:10, s.7084.

<sup>37</sup>S.Aktüre, 19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi, s.146'da 1772 yılına ait Şer'ye Siciline göre Tokat'ta 46 çeşit esnaf kolu bulunduğunu belirtir. Dabak, göncü, saraç, mutaf, semerci, palancı, keçeci,kavaf ve dikici, cilacı, kazancı, demirci ve çilingir, nalbant, nalçacı, kundakçı ve kılınççı, hurdacı, kalaycı, kazzaz ve iplikçi, basmacı, tarakçı ve çıkırıkçı, pamukçu, bezzaz ve koltukçu, boyacı, puşici ve ipekçi, setenci, bakkal ve manav, ekmekçi ve çörekçi, kasap ve kırışçı, kadayıfçı, şerbetçi, şıracı, arpacı, kiremitçi ve çömlekçi, kireççi, keresteci, taşçı, attar, berber, kavukçu ve takkeci, kürkçü ve kalpakçı, kuyumcu, omcacı, hamamcı, urgancı, terzi, eskici, mizan ve peştemalçı, hallaç, elvancı.



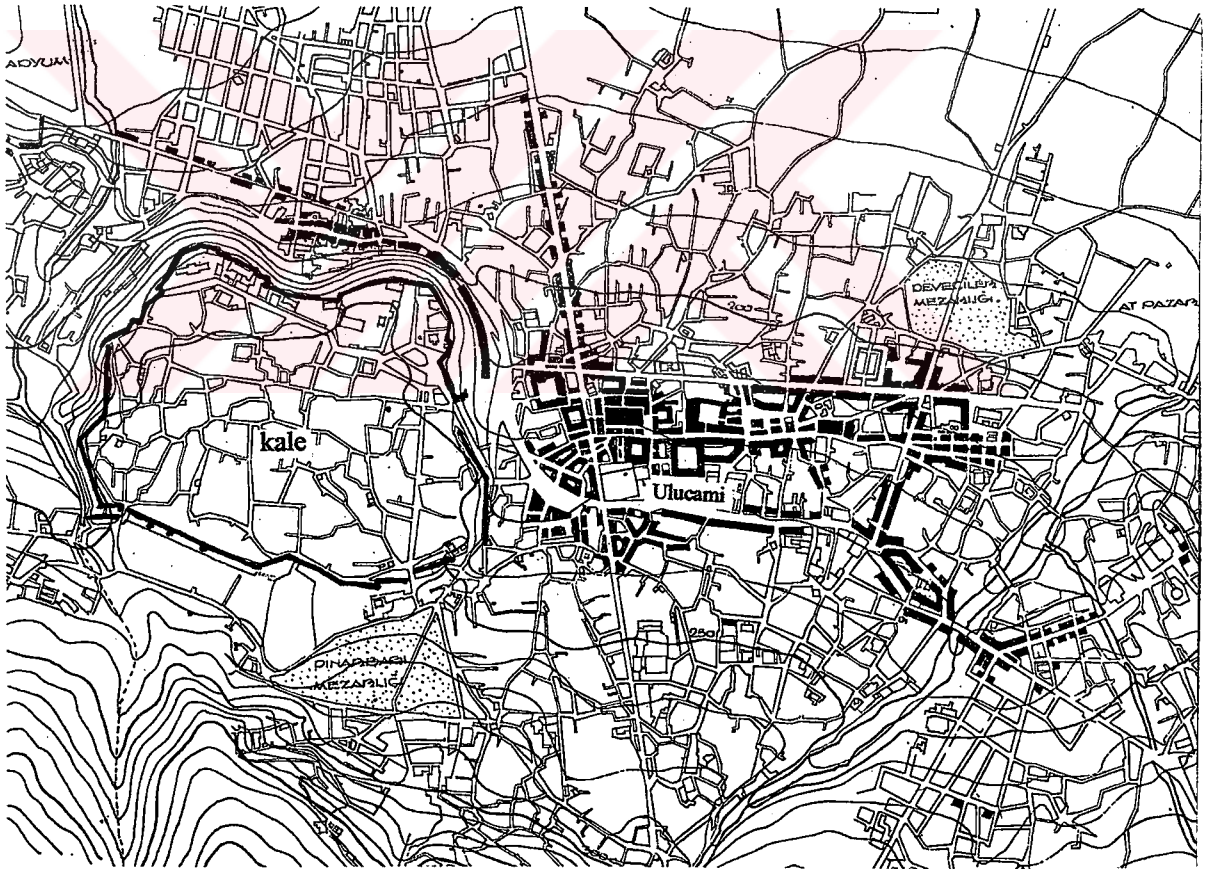
Şekil 3.2.1.2.1. Tokat'ın 14. yüzyılda Tebriz-Bursa, Bağdat-Bursa ticaret yolları üzerindeki konumu (M.Akdağ, Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Coğrafyası)



Şekil 3.2.1.2.2. Tokat, kale ve çarşı bölgesi (G.Özdeş, Türk Çarşıları)

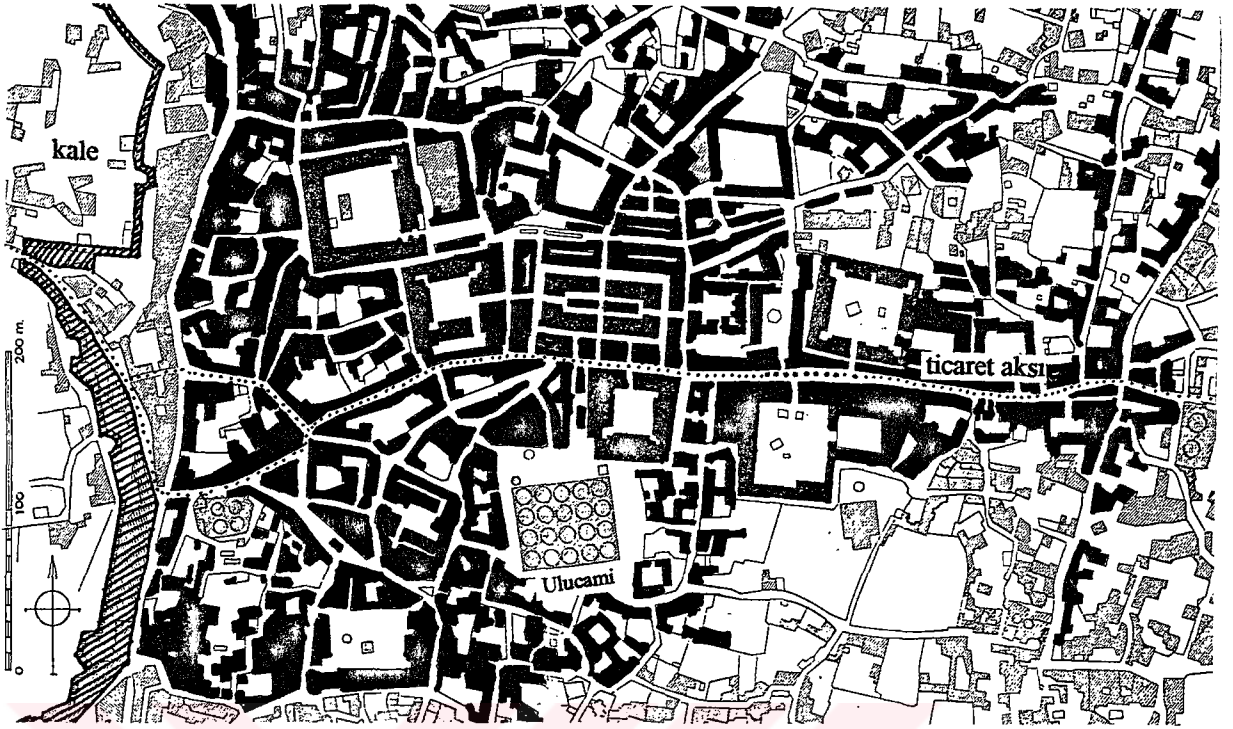
Şekil 3.2.1.2. Tokat

Ticaret yolu üzerinde yer alan bir diğer kent *Bursa*'dır. Özellikle Osmanlılar döneminde başkent olmasının da getirdiği ayrıcalıkla ticaret büyük gelişme göstermiştir. 19.yüzyılda Bursa'yı gören gezgin Thomas Allom, konumu yüzünden uluslararası ticaret merkezi haline gelen kentlerden biri olarak niteler Bursa'yı<sup>38</sup>. Mekke'ye kadar uzanan Şam ve Bağdat kervanlarının uğrak yeri olması, kentin ticaret açısından önemini iyice arttırmıştır. Bursa'nın çarşı bölgesi, kalenin doğusunda, kale duvarının 200-300 m uzağında düz bir alan üzerinde kurulmuştur. Kentin daha sonraki gelişimi, ticaret bölgesinin çevresinde olmuştur. (Şekil 3.2.1.3.) Çarşı bölgesi doğu-batı doğrultusunda yer alan *Kapalıçarşı* ve *Uzunçarşı* ticaret aksının çevresinde gelişmiştir. (Şekil 3.2.1.4.) Bedesten bu aksın kuzeyinde yer alır. Bursa'nın çarşı bölgesinde günümüzde de kullanılan bir çok önemli han vardır. Koza Hanı, Fidan Hanı, Emir Hanı, Geyve Hanı ve Pirinç Hanı gibi.



Şekil 3.2.1.3.1. Bursa, kale ve çarşı bölgesi. (G.Özdeş, Türk Çarşıları)

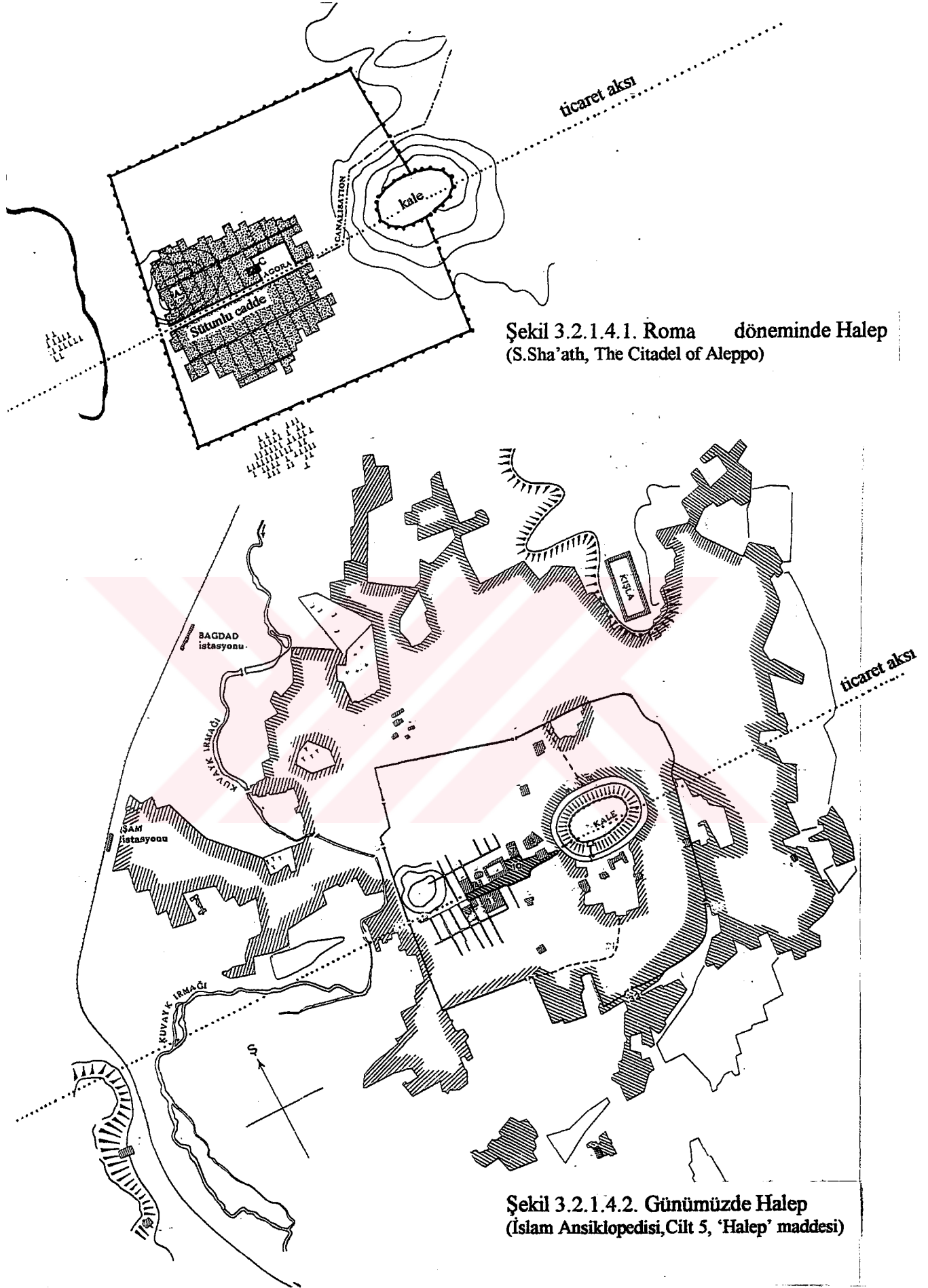
<sup>38</sup>Yurt Ansiklopedisi, Cilt:3, s.1666.



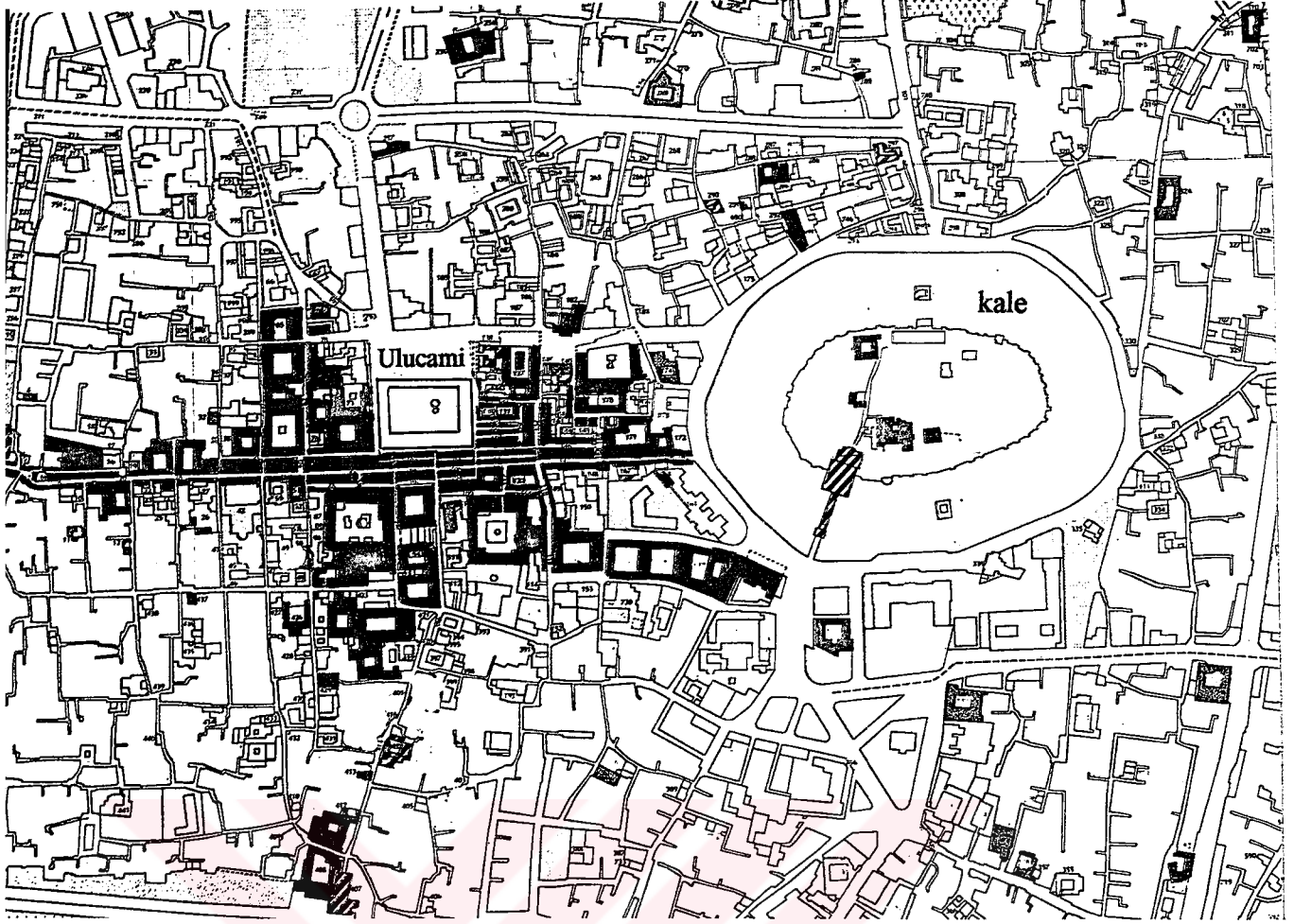
Şekil 3.2.1.3.2 Bursa çarşı bölgesi, yol geçmeden önceki hali. (A.Gabriel, Une Capital Turquie -Brousse-Bursa,1)

Kervan yolları üzerinde kurulan bir başka kent, dünyanın en eski ticaret kentlerinden biri olarak nitelenen *Halep*'tir. Halep adına, Hititler'le kurduğu ticaret ilişkileri sayesinde İÖ 2000 yıllarından itibaren rastlanılmaktadır. İÖ 64 yıllarında Roma'nın Suriye eyaletine ait bir kent olan Halep'te, o günlerde kalenin alt tarafında kurulan *sütunlu alışveriş caddesi*, çevresine eklenen yeni dükkanlar ve hanlarla zaman içinde sürekli gelişti ve büyüdü. (Şekil 3.2.1.4.1.) Özellikle 15. yüzyılda Venediklilere, İtalyan mamulü kumaş karşılığında, Gilan ipeği satan kervanların buluşma noktası haline geldiğinde önemli bir gelişme kaydetti. Halep, İskenderun ve Trablus limanlarını kullanarak, Avrupa'dan kumaş, cam, madeni eşya, kimyevi maddeler ve kağıt alırken, ipekli, pamuklu kumaşlar ile hinterlandından gelen boya ve ilaç hammaddelerini satıyordu<sup>39</sup>. Ticari etkinlikler arttıkça, çevre yerleşmelerden kente akınlar çoğaldı, zanaatkarların oluşturduğu yeni mahalleler ortaya çıktı. Bu yoğun ticaret etkinliğinin sonucu olarak yontma taş kullanılarak yeni hanlar inşa edildi, eskiler onarıldı. Doğuya uzanan doğrultuda (Antakya

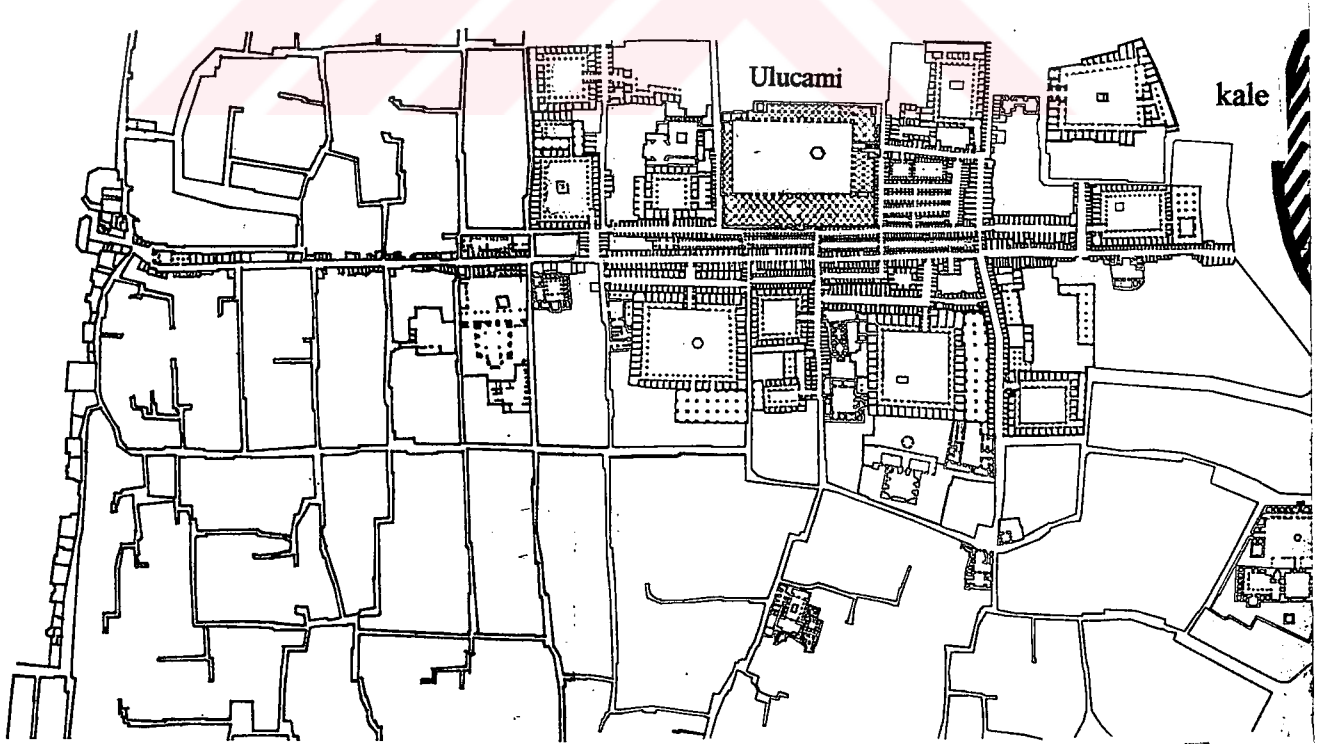
<sup>39</sup>İslam Ansiklopedisi, Cilt V, s.121.



Şekil 3.2.1.4. Halep

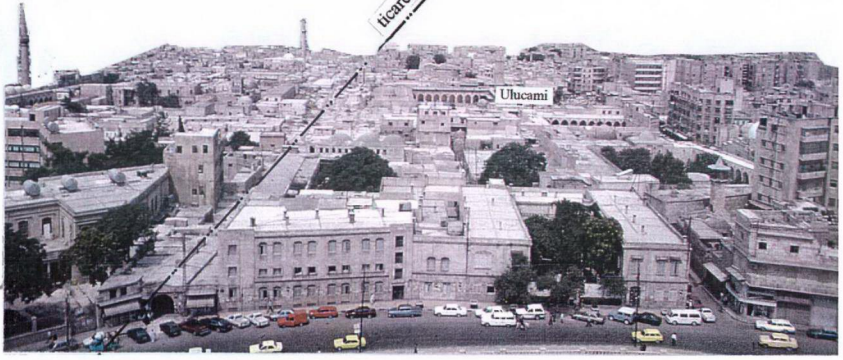


Şekil 3.2.1.4.3. Halep ticaret aksının kent içindeki yeri  
(S. Sha'ath, The Citadel of Aleppo)



Şekil 3.2.1.4.4. Ticaret Aksı  
(M. Schrabi, Der Bazaar)

ticaret aksı



Şekil 3.2.1.4.5. Kale'den çarşı bölgesine bakış  
(Dia, O.Özer arşivi)

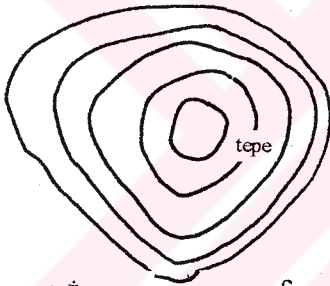


Şekil 3.2.1.4.6. Kale ve çevresinin görünümü  
(Dia, O.Özer arşivi)

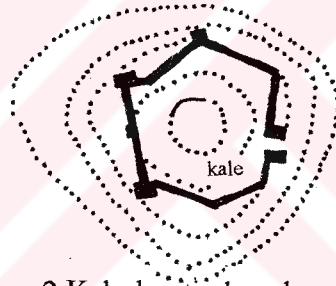


Kapısına doğru) Romalılar zamanında oluşturulan sütunlu çarşı aksı çevresine ticari yapılardan başka, cami ve eğitim yapıları da eklendi. (Şekil 3.2.1.4.3.) Halep’le sürekli ticaret ilişkileri içinde bulunan Venediklilerden sonra, Fransızlar, İngilizler ve Hollandalılar da burada konsolosluklar ve ticaret evleri açtılar. 18.yüzyılda kentin dokusu neredeyse bugünkü durumuna yakındı. (Şekil 3.2.1.4.2.)

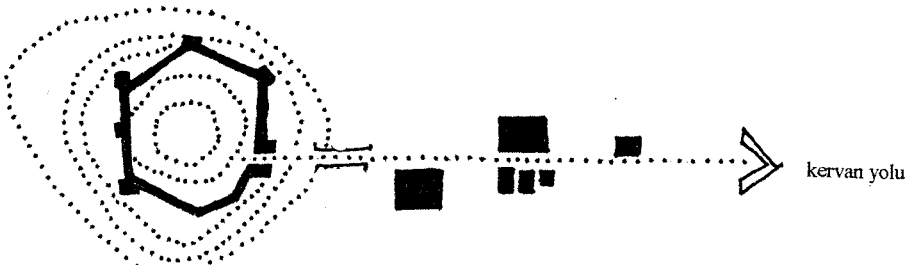
Kervan yolları üzerinde yeralarak ticaret kenti özelliğini kazanan kentlerin bir çoğunun ortak özelliği, çevreye hakim, yüksekçe bir yerde bulunan bir kaleye sahip olmalarıdır. Kervan yolları kullanıldığı, geliştiği sürece kalenin çevresine merkezi ticaret bölgesi olan yeni yerleşmeler kuruldu, kentlerde yaşayanlar refah içinde yaşamlarını sürdürdüler. Ticaret yolunun zaman içinde çeşitli etkenlerle değişmesi, kullanılmaması ise bu tür kentlerin gelişimini olumsuz etkilemiş, halkın kentlerini terketmesine, kentin cansız, sönük bir kasaba haline gelmesine neden olmuştur. (Şekil 3.2.1.5.)



1.İnsansız topografya

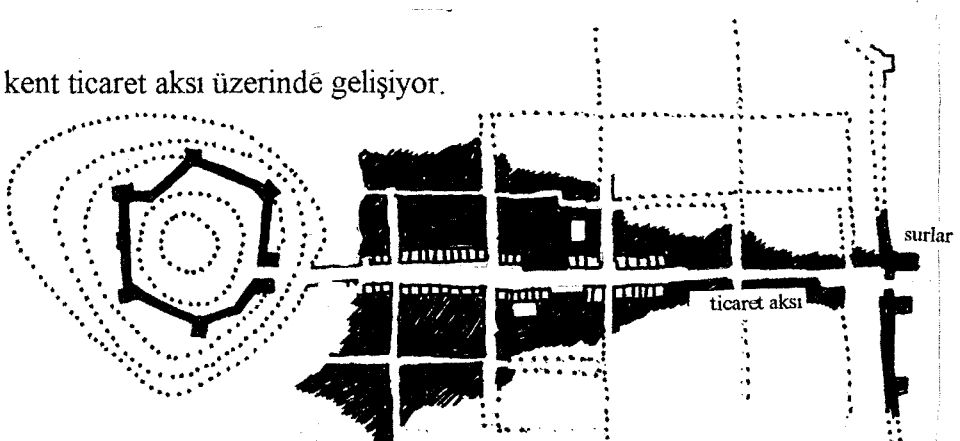


2.Kale-kentin kurulması



3.Kervan yolunun kullanılması ile tüccar yerleşmeleri oluşmaya başlıyor

4.Zamanla kent ticaret aksı üzerindē gelişiyor.



### 3.2.2. Kesişme noktalarında kurulu kentler

Kervan yollarının biterek, su yolunun başladığı yerler, yani kervan yolu ile su ticaret yolunun kesiştiği bölgeler ticaret kentlerinin kurulduğu yerlerdir. Burada daha önceden varolan yerleşmeler ticaret yollarının hareketliliği, canlılığı ölçüsünde gelişmişlerdir.

Bu tip kentlere İstanbul'u örnek verebiliriz. Daha önce deniz kenarında kurulan ticaret kentlerine örnek gösterdiğimiz bu kentin ticaret açısından gelişmesinin bir nedeni de, Anadolu'dan geçen kervan yollarının bitiş ya da başlangıç noktalarından biri olmasıdır. İstanbul üretim merkezi olmaktan çok tüketim ve dağıtım merkezi olmuştur. Ankara yünüleri, Tokat bakırları, Bursa ipeklileri ve Anadolu'nun diğer kentlerinden kervan yollarıyla gelen çeşitli ürünler burada buluşmaktadır. Sadece Anadolu kentlerinden değil, İran'dan, Suriye'den gelen kervanların da buluşma ve dağılma yeridir. Kervan ve su yolu ticareti karşılıklı sürdürükçe, İstanbul'un ticaret bölgelerindeki ticari amaçlı yapılar, depolar, hanlar, kervansaraylar çoğalmıştır. (Şekil 3.2.2.1)



Şekil 3.2.2.1. İstanbul, kurulan ilk ticaret bölgesi.

Bu tip kentlere bir diğerk örnek İzmir'dir. Bulunduğu konum nedeniyle İstanbul'dan çok daha eski bir ticaret kentidir. Antik dönemden beri kervan ve su ticaret yolunun kesişme noktasında kurulu bir ticaret kenti olarak önemini korumuştur. Savaşlar nedeniyle 16. ve 17.yüzyıllarda ipek yolunun değişerek Anadolu'ya kayması ile İzmir dış bölgelerle bağlantıyı sağlayan en önemli liman kenti olmuştur. Kentin ticaret açısından önemi arttıkça ticari amaçlı binaların da çoğaldığı görülmektedir. 1675'de yeni gümrük binasının, ek rıhtımın, depo ve hanların yaptırılmasının nedeni o dönemde artan ticaret ile yeni yerlere gereksinim duyulmasıdır. 1648'de İzmir'de 60 kadar olan han sayısı, 1671'de 82'ye çıkmıştı. Aynı tarihte kentte 3060 dükkan vardı. 18.yüzyıl yapıları olduğu düşünölen bedestenler şunlardı: Yol Bedesteni, Sandal Bedesteni, Bakır Bedesteni ve Çuha Bedesteni.

İzmir ticaretinde kervanların büyük önemi vardı. İran'ın ham ipeği, Antalya yöresinin orman ürünleri, Ankara'nın tiftiği, Bursa'nın ipekli, Ege Bölgesi'nin pamuklu ve yünlü ürünleri kervanlarla İzmir'e getirilir, burada Avrupa'lı tüccarlara satılırdı. Aynı biçimde Avrupa'dan gelen mallar İzmir'de boşaltılır, buradan kervanlarla Anadolu ve İran'daki kentlere gönderilirdi. İran'dan alınan ham ipek İsfahan, Kaşan, Kum, Tahran, Kazvin, Tebriz, Erivan, Kars, Erzurum, Tokat, Ankara ve Afyon'dan geçerek İzmir'e Kasım ile Mayıs-Haziran ayları arasında 6 ay süren kervan yolculuğundan sonra ulaştırılıyordu<sup>40</sup>.

Bu tip ticaret kentlerinin plan şeması genellikle şöyledir: İyi korunmuş bir liman, limanın hemen yanbaşında ticaret bölgesi ve bu ticaret bölgesine doğru gelen kervan yollarının izleri.

<sup>40</sup>Yurt Ansiklopedisi, Cilt:6, s.4267.

## 4. BÖLÜM

### TİCARETİN KENTSEL MEKANA VE YAPILARA ETKİSİ

Üçüncü bölümde, kentlerin oluşumunu ve gelişimini etkileyen ticaret yolları ile kentlerin fiziksel dokusu içinde yer alan ticaret bölgelerinin konumu incelenmişti. Bu bölümde ise, ticaretin kentsel mekana ve kentte yer alan, ama işlevi ticaret olmayan diğer yapılara etkisi araştırılacaktır.

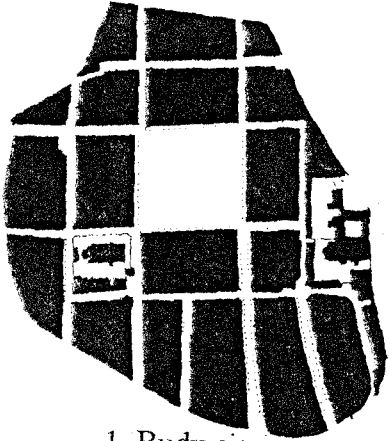
#### 4.1. Ticaretin kentsel mekana etkisi

İlkel de olsa tüm toplumlar, bireyelerine toplanma ya da buluşma merkezleri sağlama gereği duyar. Dinsel törenlerin yerine getirilmesi, pazarların kurulması ile siyasal ve hukuksal toplantıların gerçekleştirilmesi için belli yerlerin ayrılmasına ihtiyaç duyulur. Buluşmaların, toplanmaların yaşandığı tüm kentsel mekanlarda aynı zamanda ticaret de yer alır. Meydanlar ve sokaklar ticaret yapılarının henüz yapılmadığı dönemlerden başlayıp, günümüze kadar ticaret etkinliklerinin sürdürüldüğü kentsel mekanlardır.

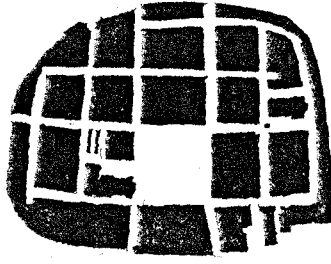
##### 4.1.1. Ticaretin biçimlendirdiği bir kentsel mekan olarak "Meydan"

Meydanlar her dönemde, her uygarlıkta çeşitli ticaret eylemlerine sahne olmuş kentsel mekanlardır. Meydanlarda ticaret sayesinde oluşan canlılık ve hareket, insanları buraya çeken nedenlerdendi. İnsanlar buraya yalnızca ticaret için gelmezlerdi. Diğer insanlarla karşılaşmak, hoşça vakit geçirmek de amaçları arasındaydı.

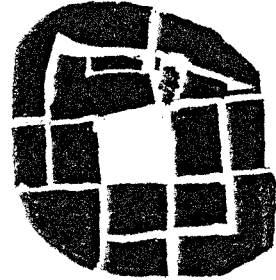
Ortaçağ'da, Avrupa kentlerinde haftanın bir ya da bir kaç günü pazar kurulurdu. Kentin ortasındaki meydanda, kilisenin yakınlarında kurulan pazara, çevre köylüler ve kentteki esnaf gelirdi. Kent merkezinde yer alan *pazar meydanları* Ortaçağ kent kültüründe önemli bir yere sahipti. (Şekil 4.1.1.1.)



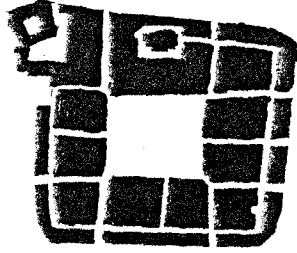
1. Budweis



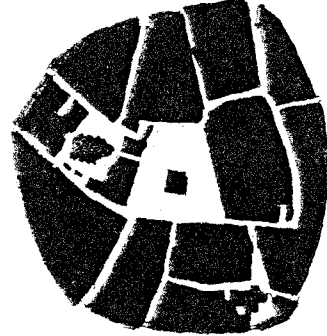
2. Klattan



3. Wodnian



4. Morawska Trebova



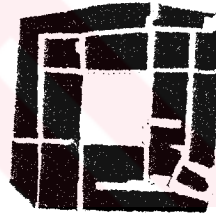
6. Unicov



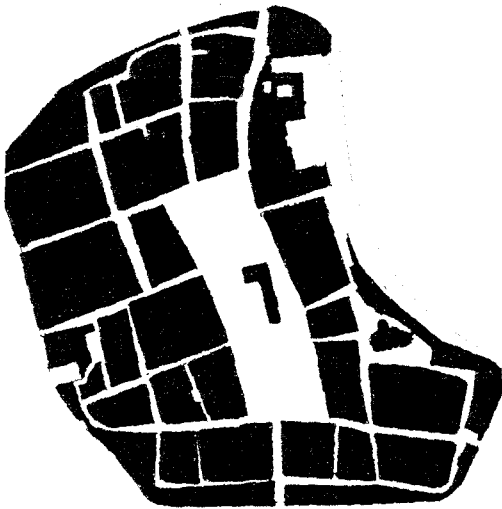
5. Prager Neustadt



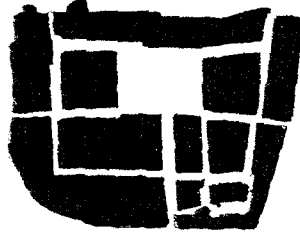
7. Domazlice



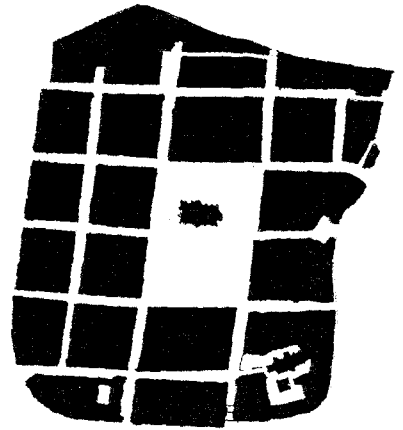
11. Novy Jicin



8. Iglau



9. Colin



10. Pilsen

Şekil 4.1.1.1. Ortaçağ'da pazarların kurulduğu Çek ve Slovak kökenli kent meydanları  
(1-4, 6-11 E.Raith, Einkaufen in der Stadt, 5. Prager Neustadt, Prag Historischer Reiseführer Elf Jahrhunderte Arc.)

Eski kentlerin merkezlerinde yer alan bu meydanlarda artık önceki yüzyıllarda olduğu gibi düzenli olarak pazarlar kurulmasa da, meydanlar hala *pazar meydanı* olarak anılmaktadır<sup>1</sup>. Bazı ülkelerde yılın belirli günlerinde kurulan *modern* pazarlarla eski gelenek sürdürülmekte, belki de bu meydanların geçmişteki işlevleri anımsatılmak istenmektedir. Satışı yapılan malların içeriği artık tamamen değişmiştir. Eskiye öykünerek hazırlanan pazarlar neredeyse tiyatro dekoru gibidirler. Pazarın kurulduğu günlerde, meydanlarda yaşanan canlılık ise değişmeyen tek şeydir. Örneğin Viyana'da Noel'e (24.Aralık) beş hafta kala başlayan *Weichmachtsmarkt* ya da diğer adı ile *Christkindelmarkt* kentin önemli meydanlarında, kiliselerin hemen yanıbaşlarında kurulmaktadır.

Meydanlara ticaretin yer aldığı kentsel mekanların gelişimi açısından baktığımızda Agora, Forum gibi kavramlarla karşılaşıyoruz. Ticaretin bu kavramlarla içiçeliği ve tezin de ana fikrini ticaret mekanlarının oluşturması, kavramlara bu açıdan bakarak inceleme yapmayı gerekli kıldı.

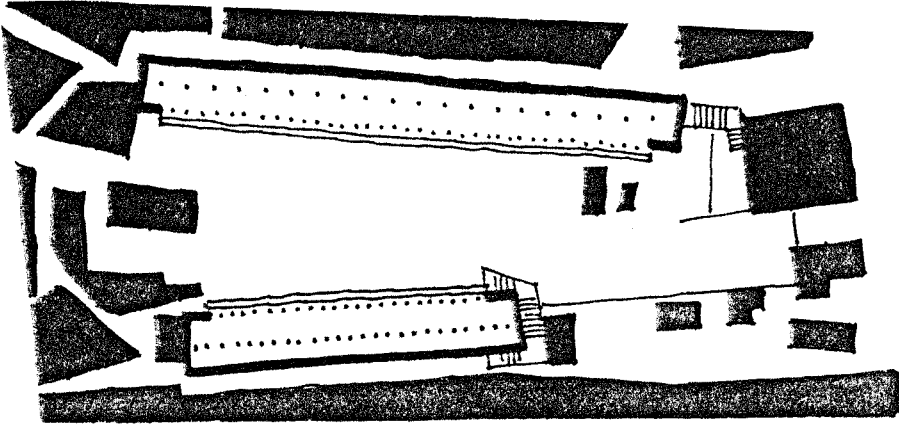
#### 4.1.1.1. Agora (Şekil 4.1.1.1.1.)

Homeros'un kullandığı anlamı ile *toplanma* sözcüğünün karşılığı olan *agora*, Eski Yunan kentlerinde siyasal, sosyal ve ticari bir merkezdi. Kentin ortasında, düzensiz ya da dikdörtgen planlı bir meydandı. Eğimin az olduğu, hatta düz yerlerde konumlanırdı. Liman kentlerinde, liman yakınında bulunurdu. Kente gelen ana yollar agorada kesişirdi.

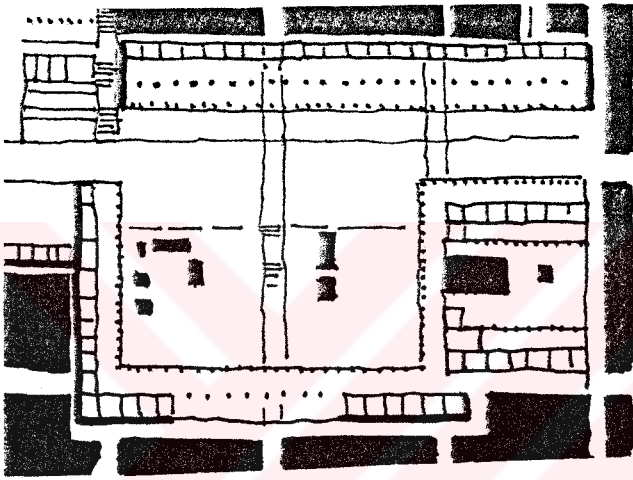
İlk zamanlar siyasal ve sosyal yanı daha ağırlıklıyken, ticaretin gelişmesi agoranın ticari bir nitelik de kazanmasına neden olmuştur. Henüz ticaret amaçlı yapıların yapılmaya başlanmadığı dönemlerde, ilkel agora, stoalarda kurulan geçici satış tezgahları ile kolayca pazara dönüşebilen kentsel bir mekandı<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>Avrupa eski kent merkezlerindeki meydanların, Marktplatz, place de Marché, piazza del Mercado, Groote Markt olarak adlandırıldığını görebiliriz.

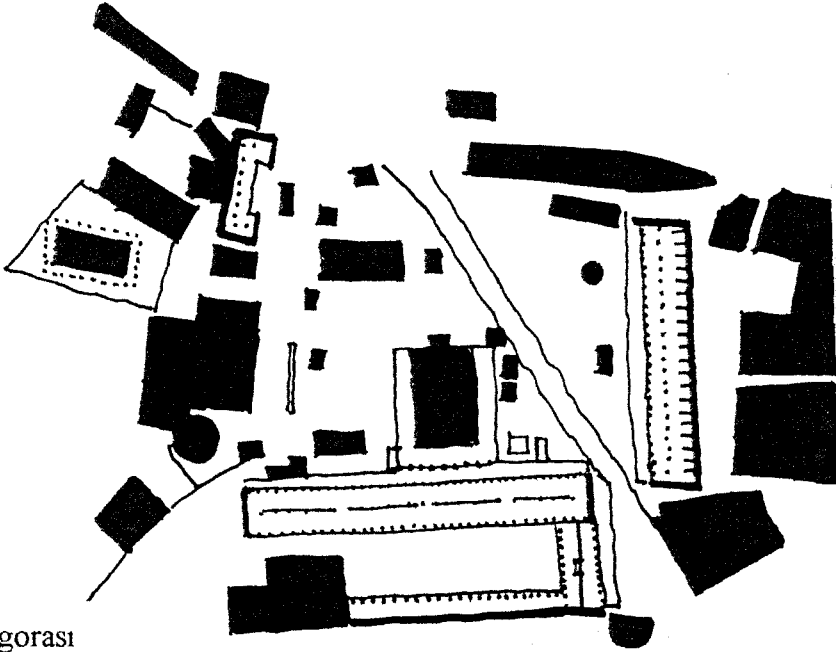
<sup>2</sup>R.E.Wycherley, Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu? s.41.



1. Assos Agorası



2. Priene Agorası



3. Atina Agorası

Şekil 4.1.1.1 Agoralarda stoaların konumu  
(1-3, L. Benevolo, Die Geschichte der Stadt)

Agora, eski Yunan kentlerinde, büyük olasılıkla ticaretin yapıldığı ilk kentsel mekandır. Böyle bir düşünce edinmemize ise Herodotos'un 'Herodot Tarihi'nde yeralan ve Pers kralı Kyros'un<sup>3</sup> Sparta elçisine söylediği sözlerin değerlendirildiği şu satırlar neden olmuştur<sup>4</sup>:

“ ‘Yalan yere yeminler ederek birbirlerini aldatmak için kentlerinin orta yerinde özel bir buluşma yeri ayırmış olan insanlardan korkum yoktur...’  
Kyros bu hakareti bütün Yunanistan'ın yüzüne çarpıyordu, çünkü orada satılan ve satın alınan şeyler için çarşılar vardır; Pers'lerde böyle bir şey yoktur, çarşı bilmez, buna benzer şeyleri yoktur.”

Agora'daki ana mimari eleman *stoa* idi. Nasıl *agora* sözcüğünün karşılığı her hangi bir dilde bulunamıyorsa, *stoda* da aynı durum söz konusudur. Kökeni ve ilk defa kimler tarafından kullanıldığı bilinmemekle beraber, Mısırlıların önemli tapınaklarının ön kısmında, Minos ve Miken saraylarında rastlanılmaktadır<sup>5</sup>. Fakat bağımsız mimari bir eleman olarak kullanımı Eski Yunanlılar'da görülmektedir.

Agora alanını sınırlayan eleman olan stoalar halkı yağmurdan ve güneşten koruyan, arka duvarlarında bir sıra oda, ya da dükkan bulunan revaklardı. Ticaret kolonilerinde ortaya çıkan toptancı tüccarlar, spekülâtörler ve bankerler, stoaları borsa ve alışveriş merkezi olarak da kullanırlardı<sup>6</sup>.

Bazı agoralarda satışa sunulan eşyalar için belirli yerler ayrılmıştı. Bu bölgeler satış yapılan ürünle adlandırılırdı. Agorada satışları denetleyen *agoranomos* adı verilen görevliler vardı. Diğer görevlilerse agoranın ve sokakların temiz tutulmasıyla ilgilenirler, işçilerle işveren arasındaki ilişkiyi düzenlerlerdi<sup>7</sup>.

<sup>3</sup>İÖ 559-529 yılları arasında Pers kralı.

<sup>4</sup>Herodotos, I. Kitap, 153.

<sup>5</sup>R.E.Wycherley, Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu? s.90.

<sup>6</sup>a.g.e., s.42.

<sup>7</sup>a.g.e., s.53.



Agorada ya da agora yakınında çoğunlukla iki önemli resmi yapı vardı: *Bouleuterion* ve *prytaneion*. Yani devlet işlerinin yürütüldüğü konsey toplantı binası ve görüşmelerin yapıldığı, yemek yenilen, resmi konukların ağırlandığı başkanlık binası. Ayrıca tapınaklar, çeşmeler, yazıtlar, tanrılara ve kahramanlara adanmış sunaklar ile kahramanların ve şehre hizmet etmiş kişilerin heykelleri bulunurdu<sup>8</sup>.

#### 4.1.1.2. Forum (Şekil 4.1.1.2.1.)

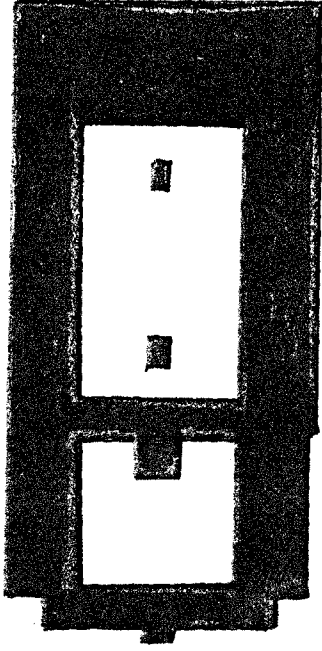
Forum kısaca agoranın Roma'daki şekli olarak tanımlanabilir. Forum (çoğulu Fora), genellikle kentin merkezinde, dikdörtgen biçimli, çevresi yapılarla kuşatılmış alanlardır. Kentlerde çoğunlukla bir tek forum olur ve kentin en önemli tapınağı burada yer alır. Forum ilk zamanlar ağırlıklı olarak ticaret merkezi işlevi görmüştür. Devlet otoritesinin artması ile tapınaklar, resmi yapılar yapılmaya başlanınca, ticaret eylemi bir anlamda buradan dışlanmıştır. Dışlanma, büyük kentlerde biri resmi (forum civile), diğeri ticaretin yer aldığı (forum venale) iki forumun oluşmasına neden olur.

Roma'da, İmparator Trajan zamanında, Trajan Forumu'nun yapılmaya başlandığı 110 yıllarında Forum'un kuzeydoğusunda, dev bir tuğla yapının da inşasına başlanır. 150 dükkan, büro ve depo ile<sup>9</sup>, çok katlı alışveriş merkezlerinin öncüsü sayılabilecek bu yapının alt katında meyva ve sebze, birinci katında şarap ve yağ, ikinci ve üçüncü katlarında baharat, beşinci katında da balık satılmaktaydı<sup>10</sup>. Çarşıdaki dükkanlar çok erken saatlerde açılır, öğlen kapanırdı. (Şekil 4.1.1.2.2.)

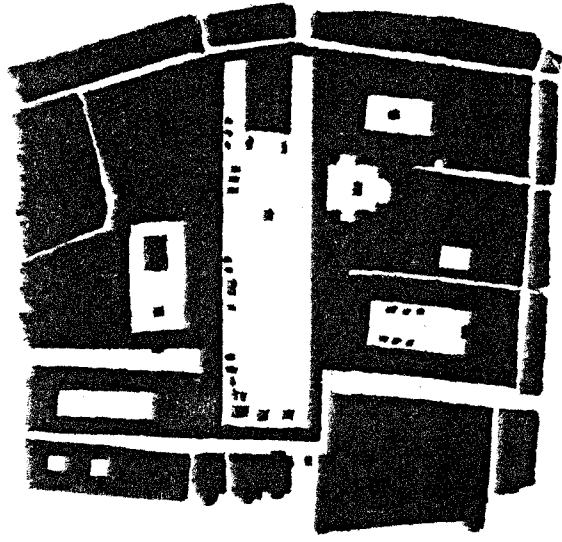
<sup>8</sup>A.Akarca, Şehir ve Savunması. s.26.

<sup>9</sup>N.Pevsner, Building Types, s.235; W.Müller und G.Vogel, Atlas zur Baukunst I., s.243.

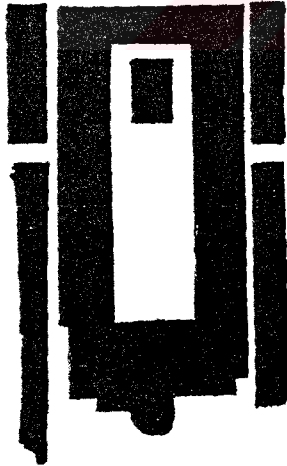
<sup>10</sup>R.Sédillot, Dünya Ticaret Tarihinden, s.109.



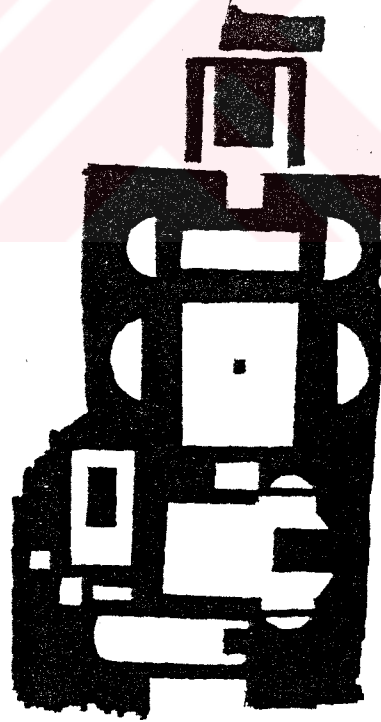
1. Saint Bertrand de Comminge



2. Pompeji:Forum



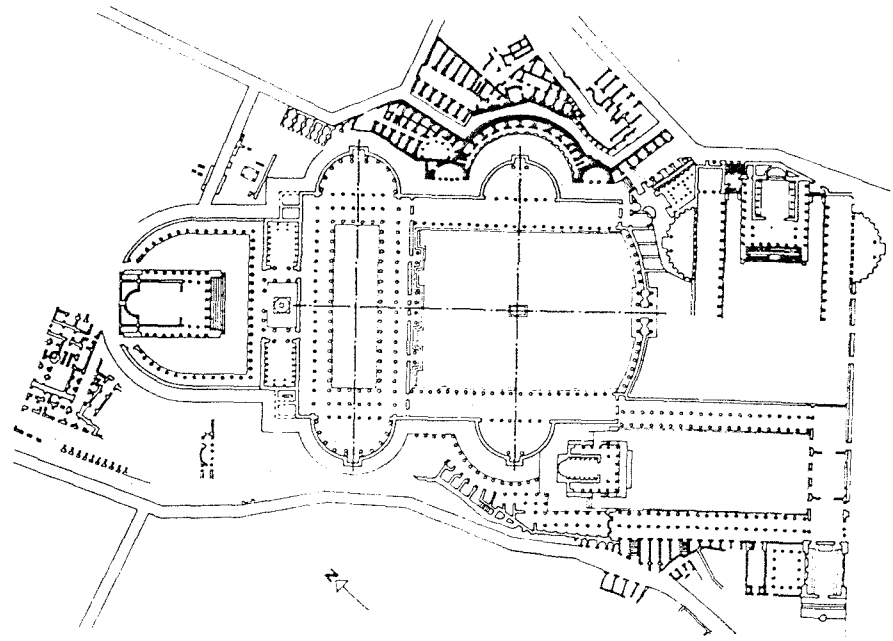
3. Augusta Raurica:Forum



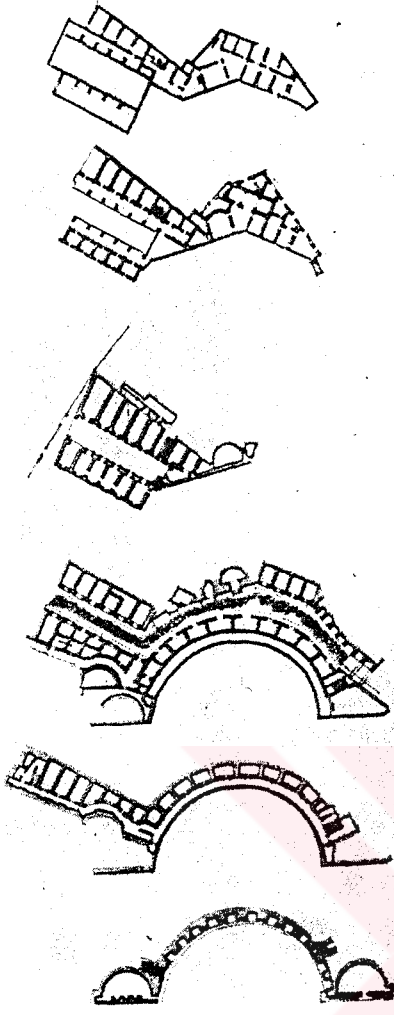
4. Roma:Imperial Forum

### Şekil 4.1.1.2.1. Forum

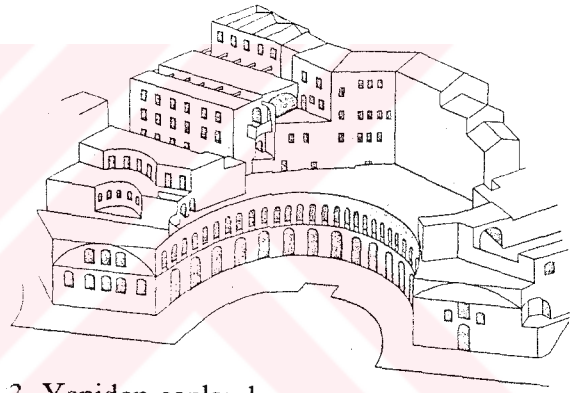
(Şek.1 R.Martin, Architecture et Urbanisme; Şek.2,3 W.Müller und G.Vogel, Atlas zur Baukunst; Şek.4 R.Krier, Urban Space)



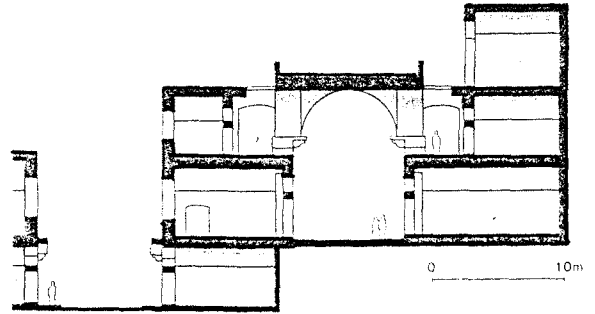
2. Çarşı'nın Forum'da konumu



1. Kat planları



3. Yeniden canlandırma



4. Kesit



5. Çarşı'dan Forum'a bakış

### Şekil 4.1.1.2.2. Trajan Forum'unda çok katlı çarşı

(Şek.1,2 R.Martin, Architecture et Urbanisme;  
Şek.3,4 W.Müller und G.Vogel, Atlas zur Baukunst;  
of the

#### 4.1.2. Ticaretin biçimlendirdiği bir kentsel mekan olarak "Sokak"

Sokakların da meydanlar gibi arabaların ve yayaların geçmesi, pazarların kurulması, toplantıların ve kutlamaların yapılması gibi işlevleri yüzlerce yıldan beri sürmektedir.

Erken Ortaçağ kentinde sokakların işlevi ulaşımı olduğu kadar, satıcı-tüketici arasındaki iletişimi de sağlamaktı. Yapıların sütunlu olması sayesinde, altlarında, sokaktakileri yazın güneşten, kışın yağmurdan koruyan mekanlar oluşurdu. Bu tür fiziksel bir korunmanın önemi esnaf ve zanaatkarlar düşünüldüğünde büyüktü. 17.yüzyıla kadar vitrin camı kullanamayan dükkan sahipleri zamanlarının çoğunu dükkanlarının önünde, sokakta mallarını tanıtarak, müşterilere seslenerek geçirirlerdi. Sokaklar ticari aktivite ile birlikte kent yaşamının kesintisiz sürdüğü kentsel mekanlardı.

Büyük Roma kentlerinde İS 1.yüzyıldan itibaren temsili *alışveriş sokakları* ortaya çıkmaya başlar (bkz. 5.1.1.2.). Sokağın her iki yanında da sütunlar ve sütunların arkalarında tüccarların büroları yer alır. Bu tür sokakların kökeninin Antakya ve İskenderiye kentleri olduğu söylenmekle birlikte, bunlara Yunan sömürgelerinde de rastlanır<sup>11</sup>.

Anadolu'da, Romalılardan kalma alışveriş sokakları Osmanlı devleti zamanında da varlıklarını sürdürmüşlerdir. Özellikle ticaretin geliştiği kentlerde kullanımları yoğunlaşmıştır. Bu kentlerde ana aksın sağına, soluna yeni ticaret yapıları, ana sokağı kesen ikinci derecede yeni alışveriş sokakları eklenmiştir. Hatta *ulucami* gibi kentin en önemli dinsel yapısı bu aks üzerinde ya da yakınlarında yapılmış ve sonuçta aks Osmanlılarda sürekli yaşayan en önemli kentsel mekan olmuştur.

<sup>11</sup>R.D.Martienssen, The Idea of Space in Greek Architecture, s.31.

14.yüzyılda Semerkand'ta ticaret amaçlı bir kentsel tasarım gerçekleşir. Timur, kentin bir ucundan diğer ucuna uzanan bir cadde açılmasını emreder. Nedeni ticaretin çok yoğun olduğu bu kentte, malların sergilenip, satılacakları yerlerin yetersiz olmasıdır. Cadde boyunca yer alan evler tüm itirazlara karşın yıkılır. Biri önde, diğeri arkada olmak üzere iki odalı dükkanlar karşılıklı inşa edilir. Çarşının içine çeşme ve havuz türünde anıtsal yapılar eklenir<sup>12</sup>.

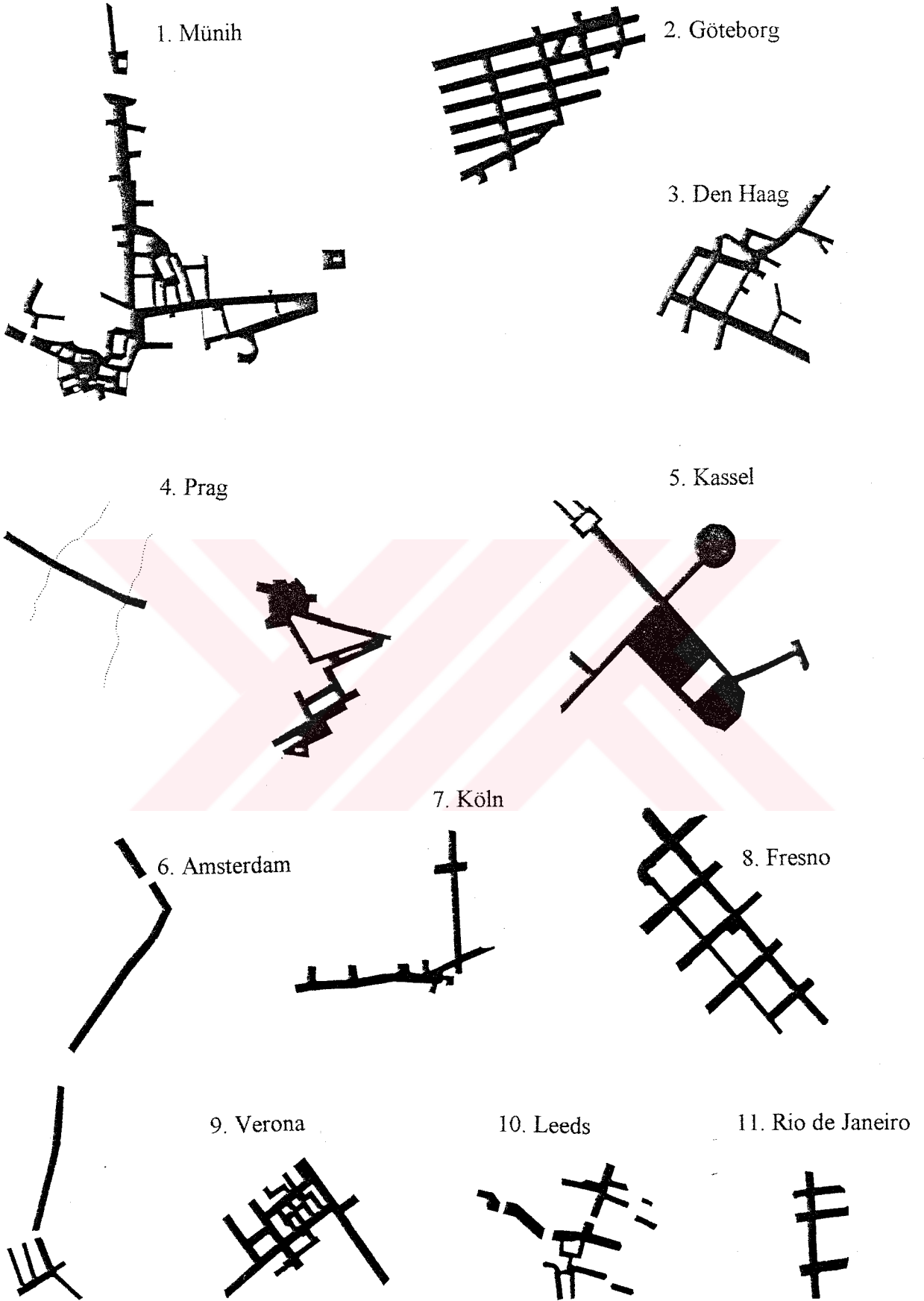
Ticaretin yoğun olduğu kentlerin hemen hemen hepsinde bir ucu meydana açılan ana cadde boyunca dükkanlar ve diğer ticaret yapıları sıralanır. Bu cadde büyük olasılıkla kent kurulduğundan beri ticaret aksı olma özelliğini sürdürmektedir. Buraya açılan ikinci derecede önemli sokaklar da ticaretteki gelişme ile orantılı bir şekilde alışveriş eylemine katılırlar. Oluşan alışveriş aksı-ticaretin yoğun yaşandığı sokağı böyle nitelendirebiliriz-1950'lerde ortaya çıkan kent planlama çalışmalarında önemli bir veri olur. Birçok Avrupa kentinde, alışveriş aksı üzerindeki taşıt trafiği kaldırılarak, tamamen yayalara ait bölgeler haline getirilir. (Şekil 4.1.2.4.) Hollanda ve Almanya bu anlamda ilk örneklerin uygulandığı ülkelerdir<sup>13</sup>. Günümüzde bir çok kentte aynı uygulama artarak sürmektedir. Buraları daha çekici hale getirmek amacıyla yeşil bantlarla ayrılmış yerlerde kahvehane, pastane veya ayaküstü yemek yenen mekanlar tasarlanarak, bir anlamda kentte yaşayan insanlara boş vakitlerini değerlendirme seçeneği sunulmaktadır. Motorlu araçların kullanılmadığı alışveriş caddelerini, modern zamanların arastaları, pasajları diye tanımlamak yanlış olmasa gerek...

Gelişmiş ülkeler olarak tanımladığımız bir çok Avrupa ülkesinde çalışanların iş saatlerinin azalması ile alışveriş saatleri de azalmaktadır<sup>14</sup>. Çoğu dükkanın üst katlarının büro amacı ile kullanılması ile özellikle akşamları buraları, deyiş yerindeyse ölü mekanlar haline

<sup>12</sup>M.Cezar, Anadolu Öncesi Türklerde Şehir ve Mimarlık, s.436.

<sup>13</sup>E.Raith, "Einkaufen in der Stadt", s.50, Taşıt trafiğinden arındırılmış ilk kentler Rotterdam, Kassel, Köln, Stuttgart ve Essen.

<sup>14</sup>Örneğin Viyana'da cumartesi günleri birçok market, mağaza gibi ticaret yerlerinin çalışma saatleri 07:30 ile 13:00 arasındadır. Dinsel (5.Ocak, 15.Ağustos, vb.) ya da ulusal (1.Mayıs, vb.) önemli günlerde açık market ya da mağaza bulmak neredeyse olanaksızdır.



Şekil 4.1.2.4. Çeşitli kentlerde yaya alışveriş yolları

(Sek1.4 Kent haritalarından yararlanılarak hazırlanmıştır; Şek.2,3,5,6,7,8,9,10,11 O.Göçer, Şehirlerde

gelmektedir. Kentsel mekanların ticaretin dışında, örneğin kültürel etkinlikler, barınma gibi, amaçlarla kullanılması buraların sürekli yaşanır olmasını sağlayacaktır. Örneğin Viyana'da eski kentin içinde bugün en önemli alışveriş sokakları olan *Kärtner Strasse* ile *Graben*'da dükkan ve büro dışında otel ve konutlar da yer almakta, günboyu süren hareket, akşamları azalsa da tamamen yok olmamaktadır.

## 4.2. Ticaretin kente ait yapılara etkisi

Ticaret bölgeleri kentsel mekanlardır; bu yüzden diğer kentsel fonksiyonlarla hep yanyana olmuşlardır. Ticaret, kentte yer alan diğer işlevlere ait yapıları her zaman etkilemiştir. Belediye yapılarının Ortaçağ Avrupası'nda ticari mekanlarla aynı yapıyı kullanmaları, cuma camilerinin (ulucami) bedesten ve hanlarla yakın konumlanmaları, kiliselerin önündeki meydanların *pazar meydanları* olarak anılmaları gibi bu anlamda birçok örnek bulabiliriz. Dördüncü bölümün bu kısmında kente özgü yapıların ticaret işlevinden nasıl etkilendiği araştırılacaktır.

### 4.2.1. Kale

Kaleler, büyük bir olasılıkla, insanoğlunun inşa ettiği ilk kamusal yapılarıdır. Başlangıçta bunlar, toplanma, özellikle korunma amaçlı yerlerdi. Planları ve kullanılan malzeme, arazinin topografyasına ve eldeki malzemeye bağlı kalmakla birlikte, genel yapılanmaları her yerde aynıydı. Çoğunlukla yüksekçe bir yerde, taş bloklarla yapılmış surlarla çevrili, bazı durumlarda hendekle korunan kapılardan içeri girilen, kare ya da daire gibi geometrik biçimlere sahip mekanlardı.

Kaleler olağan zamanlarda boş kalıyor, dinsel törenler için ya da savaş zamanı sığınma amacıyla halk içeri giriyordu. İlk zamanlar halkın arasına toplandığı bu yerler, sonradan tapınakların inşa edildiği, yöneticilerin saraylarını yaptığı ve yaşamaya başladıkları mekanlar haline dönüştü. Zengin tüccarların, zanaatkarların yerleşmeleri ile kaledeki

nüfus gittikçe yoğunlaştı. Kale yönetsel, dinsel, siyasal ve ekonomik bir merkez konumuna geldi<sup>15</sup>.

Kuruluşu eski zamanlara dayanan Yunan kentlerinin merkezine *akropol* denirdi ve ulaşılması güç bir tepede yer alırdı. Hatta kent anlamına gelen *polis* sözcüğü başlangıçta akropol ile eşanlamlı kullanılırdı. Krallık döneminde, kralın sarayı, tapınaklar burada bulunur, halk ise buraları tehlike zamanlarında bir sığınak olarak kullanırdı. Yönetimin krallıktan demokrasiye geçmesi ile akropol eski önemini yitirince, onun yerini kentin aşağı bölümünü oluşturan agora aldı<sup>16</sup>. Canlı bir çekirdek iken, kentin eki haline gelen akropol, yeri geldiğinde kale görevini sürdürdü.

Eski Yunanlıların akropol diye adlandırdıkları kaleye hemen hemen tüm uygarlıklarda rastlanmaktadır. Günümüz İngilizcesinde ve Rusçasında *kent* anlamına gelen *town* ile *gorod* sözcükleri başlangıçta *kapalı yer* anlamına gelmekteydi<sup>17</sup>. Türkçe'de de kent ilk zamanlar kale ile aynı anlamı taşırdı<sup>18</sup>.

#### 4.2.2. Surlar

Kentlerin surlarla çevrenmesi çok eski çağlardan beri rastlanan bir durumdur. Buna, savunma, güvenlik gibi nedenlerden dolayı gerek görülmüştür. Tepede kurulu kentlerde surların şekli çoklukla arazinin topografyasına bağlıydı. Ovada kurulu kentlerde surlar yalnızca yerleşim yerini çevirirlerdi. Yarımada üzerinde kurulu kentlerde ise surlar kıyı çizgisini izlerdi.

Ticaret yolları üzerinde kendilerine yaşayacakları bir yer arayan tüccarlar ve aileleri, mevcut kalelerde yer olmadığından, çoğunlukla kale surlarının çevresini yerleşmek üzere seçmişlerdi. Tüccarların mevcut kentlerin çevrelerine yerleşmeleri ile zamanla *dış kent*

<sup>15</sup>H.Pirenne, Ortaçağ Kentleri, s.51.

<sup>16</sup>R.E.Wycherley, Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu? s.4.

<sup>17</sup>H.Pirenne, Ortaçağ Kentleri, s.50.

<sup>18</sup>Hayat Büyük Türk Sözlüğü, 'Kent' maddesi, s.702.



diyebileceğimiz ikinci bir kent oluştu. Çok geçmeden tüccarlar kendi yerleşmelerinin etrafını surlarla çevirdiler. Surlar gerçekte bir tüccar kentinin en önemli özelliği idi. Bir süre sonra ilk yerleşme ile tüccar yerleşmesi arasında kalan kale duvarları yıkılmaya başladı. Kale işlevini tamamen yitirdiğinden, onarılmasına gerek görülmedi.

Sur üzerinde yer alan çeşitli kapılar genellikle ticaret için sıkça gidilen yerleşmelerin adı ile anılmaktadır. Yakın ticaret ilişkileri içinde olan kentlerde bu yolun izi sur kapısından geçip, kent içinde de devam eder. Kent içinde devam eden kısmı artık kentin ana caddesi, başka bir tanımla ana ticaret aksıdır. Dükkanlar ve diğer ticaret yapıları bu yolun üzerinde yer alır.

#### 4.2.3. Yönetim yapıları

Eski dönemlere ait uygarlıklarda yöneticiler ticaretle her zaman yakın bir şekilde ilgilenirlerdi. Yöneticilerin ticaretle ilgilenmeleri gerçekte çok sık rastlanan bir olguydu. Uluslararası bir çok ticaret antlaşması yöneticilerin istekleri, çıkarları doğrultusunda gerçekleşirdi. Yöneticilerin sarayları ticari kararların alındığı bir merkez konumundaydı. Örneğin Assurlu tüccarların Anadolu'da mevcut kentlerin yanında yerleşmeleri, Anadolu kent beyleri ile yaptıkları ticari antlaşmalar sonucunda gerçekleşmiştir.

Demokrasi ile yönetilen Eski Yunan kentlerinde özel yapıların karşısı olan kamu yapıları ve alanları kentlere başından beri egemendi. Yönetimle ilgili yapılar ticaretin de yer aldığı agorada bulunurdu. Bunlar kralın danışma meclisi görevini üstlenen *bouleuterion*<sup>19</sup>, siyasal haklara sahip yurttaşlardan kurulu halk meclisinin toplantı yeri *ekklesiasterion*<sup>20</sup> ve yabancı ülkelerden gelen elçilerin ağırlandığı *prytaneion*<sup>21</sup> yapıları idi<sup>22</sup>.

<sup>19</sup>”Boule:Danışma meclisi görevinin yanısıra,parasal konularla, savaş ve dış siyaset sorunlarıyla uğraşan, Halk meclisinde görüşülecek maddeleri hazırlayan etkin bir hükümet organı. Bouleuterion:Boule'nin toplantı yeri.” R.E.Wycherley, Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu? s.203.

<sup>20</sup>”Ekklesia:Halk Meclisi. Devlet görevlilerini seçer, yas çıkartır, savaş, barış ve anlaşma imzalanması gibi konularda karar alırlar. Ekklesiasterion:Ekklesia'nın toplandığı yer.” R.E.Wycherley, Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu? s.203.

<sup>21</sup>”Prytaneion: Ocağında sürekli ateş yanan, seçkin yabancıların, yabancı ülkelerden gelen elçilerin, savaşta ya da Hellenler arası oyunlarda kazandıkları başarılarla halkın övgüsünü toplayan yurttaşların

Yunan kentlerindeki yönetim yapılarının agora gibi ticaretin sürekli varolduğu bir mekanda bulunması özelliği Roma kentlerinde tam karşıtı bir duruma dönüşür. Büyük kentlerde yönetim kendi amaçları doğrultusunda kullanmak üzere ticareti forumdan dışlar. Ticaretin yapılmadığı forum bir anlamda yönetimin gücünün simgesi bir yer haline dönüşür.

Ticaretin gelişmesi ile ilk kez Avrupa kentlerinde oluşan belediyeler, uzun süre hal binalarının üst katlarını büro, toplantı salonu amaçlı kullandılar. Kent içindeki konumları ise çoğunlukla kentin merkezi olan pazar meydanlarının bir kenarında oldu. (Şekil 4.2.3.1.) Kentlerin kalabalıklaşmaları, büyümeleri ticaret-yönetim ilişkisinin sonucunda oluşan belediye binalarının önemini hiç bir zaman azaltmadı. Örneğin Viyana Belediyesi 1872-1883 yıllarında yeni yerinde devasa boyutlarda, önünde törenlerin, şenliklerin düzenlendiği geniş meydanı ile yeniden inşa edildi. Günümüzde, Belediye Meydanı kente özgü bir çok etkinliğin gerçekleştiği bir *kentsel merkez* olma özelliğini korumaktadır. (Şekil 4.2.3.2.)

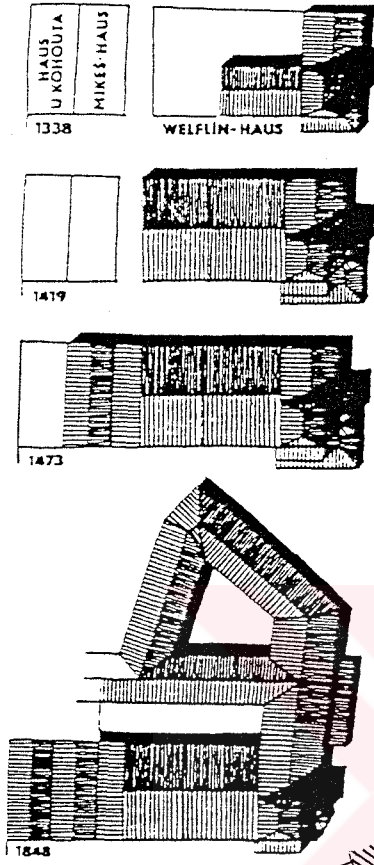
#### 4.2.4. Dinsel yapılar

Kentlerin gelişiminin ilk aşamalarında, merkezi tapınak olan kontrollü totaliter bir ekonomi ile karşılaşırız. Tapınak bölgesi sadece dinsel ağırlıklı bir bölge değildi; aynı zamanda malların üretildiği ve depolanıp dağıtıldığı bir ticaret bölgesi olarak da kullanılırdı. Ancak kent nüfusunun artması ve ekonomik faaliyetlerin daha karmaşık hale gelmesinden sonra tapınaklar ile ticaret yapıları kısmen birbirlerinden ayrıldı.

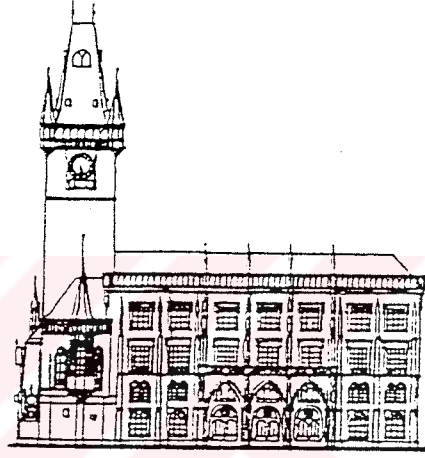
---

ağırlandıkları yapı. Koloni kuracak kişiler, yanlarına bu ocakta yaktıkları odunları alırlar ve gittikleri denizaşırı ülkede yeni bir prytaneion kurarlardı.” R.E.Wycherley, Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu? s.203.

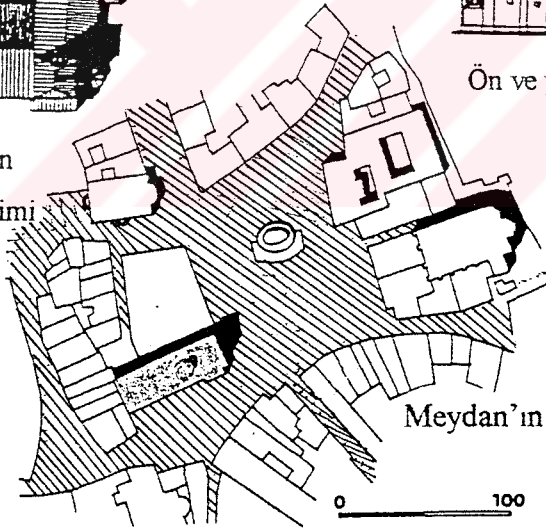
<sup>22</sup>R.E.Wycherley, Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu? s.101.



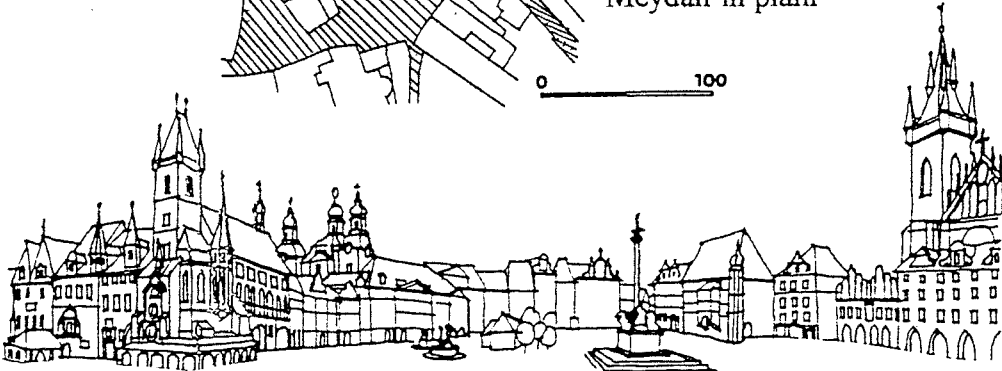
Belediye Binası'nın  
zaman içinde gelişimi



Ön ve yan görünüşler

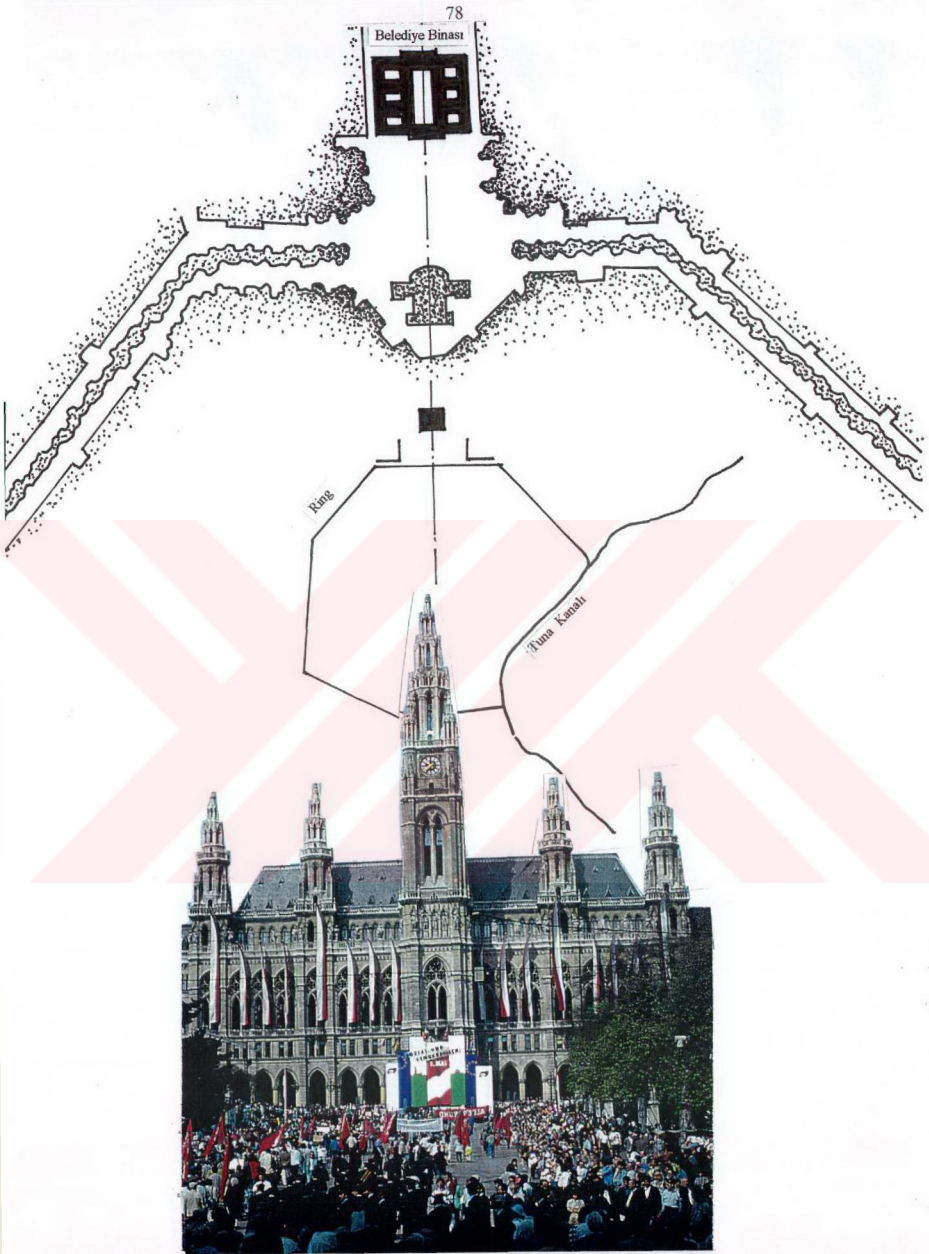


Meydan'ın planı



1743 de Eski Kent Meydanı'nın görünümü, sol tarafta Belediye Binası.

Şekil 4.2.3.1. Prag Eski Kent'te Belediye binası, zaman içinde gelişimi ve kent içinde konumu. (J.Stankova, PRAG Historischer Reiseführer Elf Jahrhunderte Architektur.)



#### Şekil 4.2.3.2. Viyana Belediyesi

(Dia, Y. Say Özer Arşivi, çizimler için Wiener Stadt und Landesarchiv'den sağlanan Viyana haritalarından yararlanılmıştır.)

Hititler'in başkenti Hattuşaş'ta (Boğazköy) yapılan arkeolojik kazılarda çeşitli amaçlarla kullanılan depoların önemli bir kısmının büyük tapınakların çevresinde kurulduğu anlaşılmıştır. Adeta dinsel bir yapının koruyuculuğu altına sığınmış, güven içindeki özel yerlerde... Hava Tanrısı ile Güneş Tanrıçasına adanmış en önemli dinsel yapı olan Tapınak I'i çevreleyen depolar bu konu için oldukça önemli örneklerdir. Her biri kendi içlerindeki merdivenlerle dört bölüme ayrılan ambarlar, çoğunlukla dar, uzun dikdörtgen biçimli, 3-3,5m genişliğinde, 9-27m uzunluğundadır. Alt kat 82 ambardan oluşmaktadır. Ambarların nasıl kullanıldıkları konusuna gelince, küçükleri 900lt, büyükleri 1750lt olan çömlerle, büyük olasılıkla serin ortamda bulunması gereken içeceklerin, belki de yiyeceklerin saklandığı düşünülmektedir. Plan düzenleri konusunda yeterli veri bulunmayan üst kattaki odalarda ise kumaş, giysi ve kil tabletlerin saklandığına dair kanıtlar bulunmuştur<sup>23</sup>. (Şekil 4.2.4.1.)

Ambarların tapınak yapısını çevrelemesine, Thebes'deki Ramesseum ve Medinet Habu gibi büyük Mısır tapınaklarında da rastlanmaktadır<sup>24</sup>. Nil'in sol kıyısında bulunan II.Ramses tapınağının arkasındaki duvarın içinde tuğladan yapılmış tonozlu ambarlar bulunmaktadır.

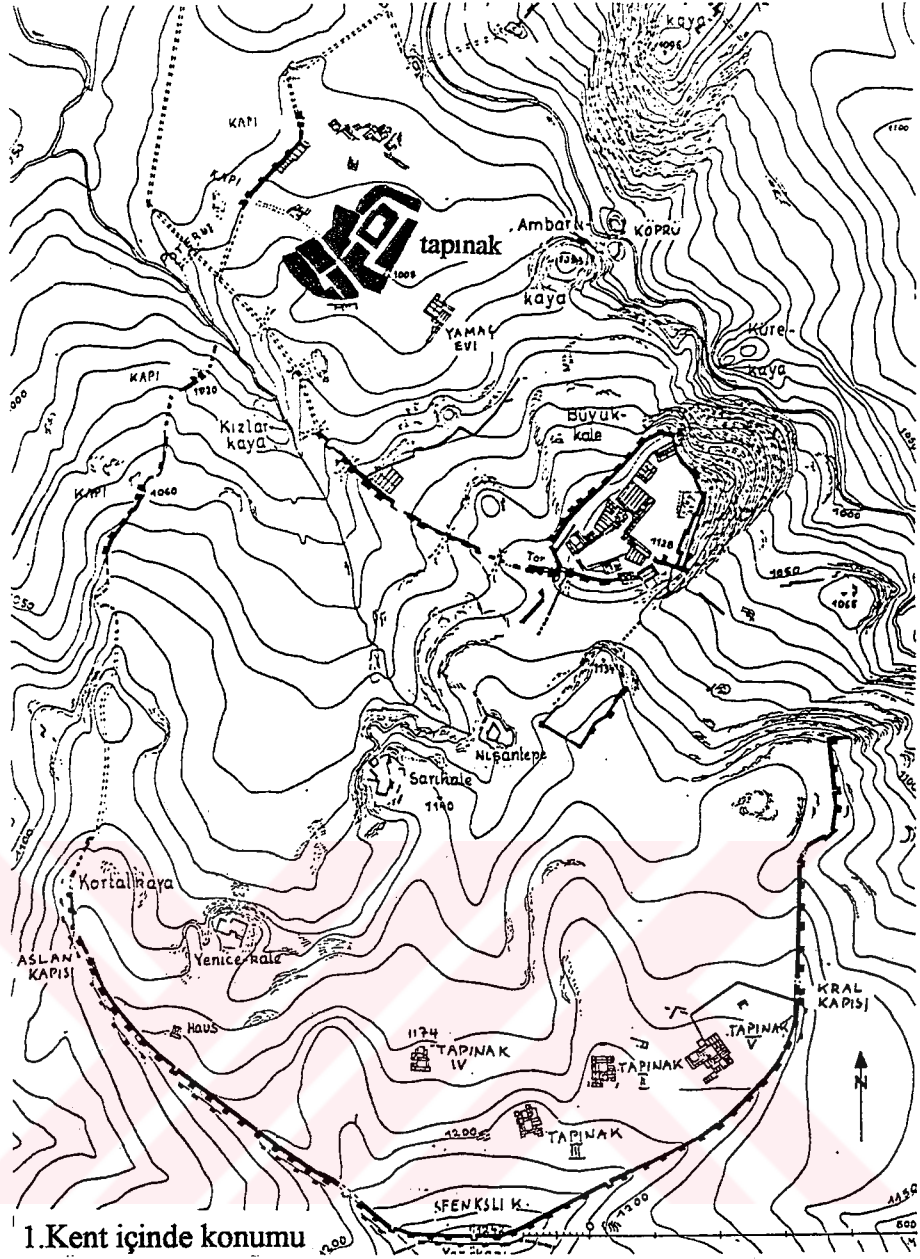
Eski Mısır'da tapınaklara dinsel tören için gelen halk, tören bitince pazar kurulan yere giderdi. Pazarlar tapınaklara yakın yerlerde, genellikle sokak üzerinde kurulurlardı.

Ortaçağda bir çok Avrupa kentinde kilise en önemli yapıydı ve kentin merkezinde yer alırdı. Kilisenin önündeki meydanda haftanın bir veya birkaç gününde pazar kurulurdu<sup>25</sup>. Kent merkezindeki kilise ya da katedralin kuleleri her taraftan görülebilirdi.

<sup>23</sup>R.Naumann, Eski Anadolu Mimarlığı, s.489.

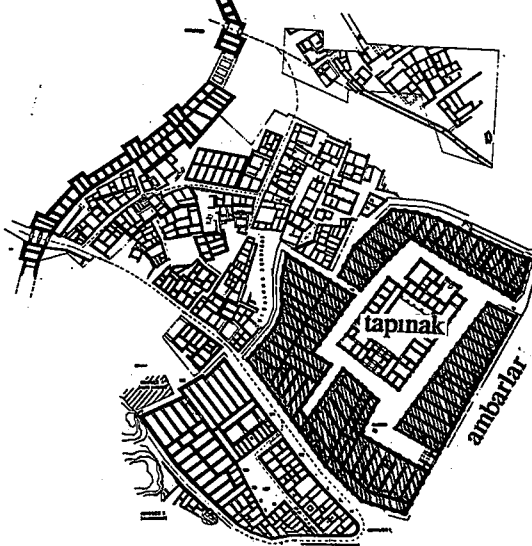
<sup>24</sup>a.g.e., s.489.

<sup>25</sup>R.Sédillot, Dünya Ticaret Tarihinden, s.202. Almanca Marktplatz, Fransızca place de Marché, İtalyanca piazza del Mercado olarak hala günümüzde kullanılmaktadır.

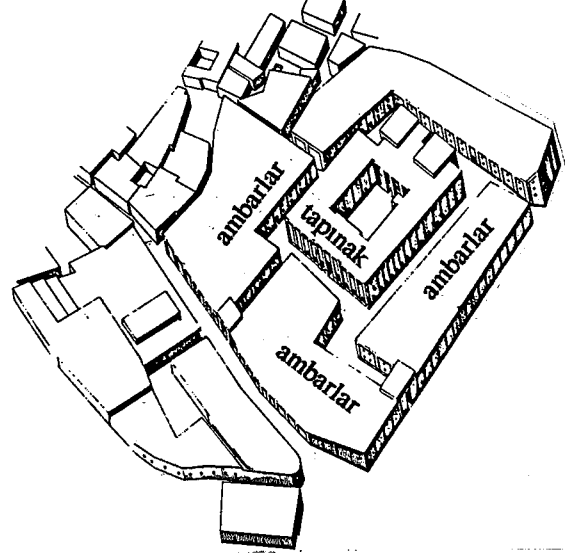


1. Kent içinde konumu

2. Plan



3. Yeniden canlandırma



Şekil 4.2.4.1. Ticaret, dinsel yapı ilişkisi:Hattuşa (Boğazköy)  
 (Şek.1 R.Naumann, Eski Anadolu Mimarlığı; Şek.2,3 P.Neve, Hattusas Information)

Pazarların kilise yakınlarında kurulması rastlantıdan çok bilinçli bir seçimdir. Kalabalıkları toplayıcı dinsel kurumların yakınlarında yine kalabalığa gereksinimi olan başka bir kurum da pazardır. Kiliseler ilk kuruldukları zamanlarda kentin hazinesinin saklandığı yerlerdi. Büyük sunağın arkasında resmi belgeler korunurdu. Eski dönemlerde başlayan dinsel yapı-ticaret yapısı yakınlığı, ilişkisi tek tanrılı dine geçildiğinde de bir takım değişikliklerle sürmüştür.

İslamın ibadet yapısı olan cami diğer dini yapılarda olduğu gibi insanların toplu halde buldukları bir mekandır. Özellikle *cuma camii*nin bu açıdan büyük önemi vardı. Cuma camilerinden en büyüğü kentin merkezinde yer alırdı. Çarşı da bu caminin yakınında bulunurdu. Ana yolların buraya açılmasıyla bir anlamda kent meydanı oluşurdu. Caminin yakınlarında kitapçılar, mumcular ve güzel kokulu suların satıldığı kapalı kısımlar olurdu<sup>26</sup>. Her ne kadar cuma camii ya da diğer adı ile *ulucami*, "Cuma camii, şehirdeki günlük yaşantıda insan toplayıp insan dağıtan, yani şehirdeki hareketliliğe temel teşkil eden diğer kurumlara ait binaların da kendi çevresi ya da yakınında gelişmesinde etkili oluyordu.<sup>27</sup>", şeklinde tanımlanmakla birlikte, tersi bir tanım da yapılabilir: Kentin en hareketli bölgesini oluşturan *çarşı* ya da *ticaret bölgesi*, dinsel yapıların da burada yer almasına neden olmuştur.

İslam kentlerine özgü ticaret bölgesi olduğunu savunan M. Cezar, tanımını şu şekilde açıklar<sup>28</sup>:

"Ortada şehrin en büyük camisi, onun yakınında icabında pazar da kurulan meydan ve çarşı ile şehri doğudan batıya, güneyden kuzeye kateden cadde ve bu caddelerin merkeze yakın bölümlerinde ticari faaliyetin yoğunluk arzettiği bir hüviyetin sahibi bulunacaktır. "

<sup>26</sup>R.Stewig, *Batı Anadolu Bölgesinde Kültür Gelişmesinin Ana Hatları*, s.184.

<sup>27</sup>M.Cezzar, *Anadolu Öncesi Türklerde Şehir ve Mimarlık*, s.372.

<sup>28</sup>a.g.e., s.94.

Samanilerin başkenti olan Semerkand, ekonomik ve kültürel açıdan önemli bir merkezdi. İlk zamanlar kalenin içinde yer alan cuma camii, ticaretin kale dışında, şehristan tarafında yer alması ile o tarafa geçer. Artık kentin gelişmesinde ana belirleyici unsur ticarettir.

İlk zamanlar kalede yer alan caminin, ticaret bölgesine, aşağı kentin merkezine inmesi, İslam egemenliği altındaki bir çok kentte rastlanan bir olguydu. Bu durum Eski Yunan kentlerinde, başlangıçta merkez görevi gören akropoldeki önemli tapınakların durumu ile de benzeşmektedir. Ticaretin gelişmesi, önceleri ikincil konumda olan agoranın da gelişmesine neden olur. Bir süre sonra akropolün yerini agora almıştır ve eskiden akropolde yer alan önemli tapınaklar artık agoraya inmiştir.

#### 4.2.5. Konutlar

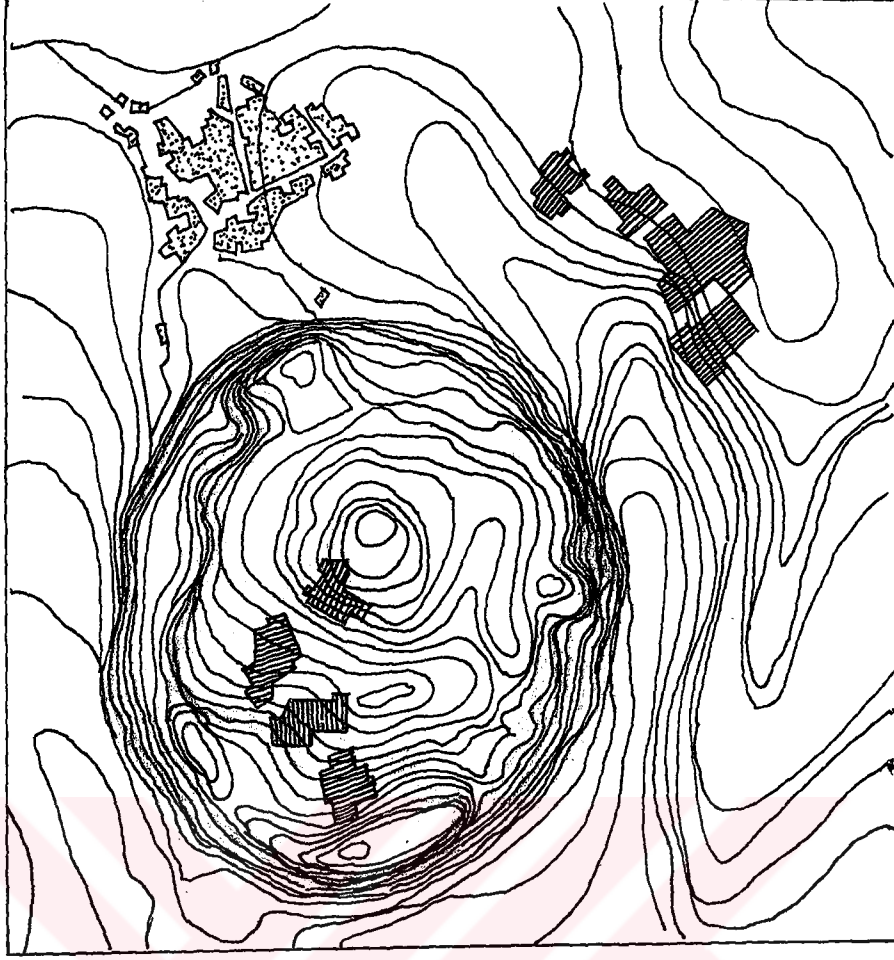
Konutların ticaret yapıları ile ilişkilerine iki açıdan bakabiliriz: ilki kentlerdeki tüccarlara ait konutlar, ikincisi zanaatkarlara ait konutlar.

Anadolu'da belki de ilk ticaret kolonisi olan Kaniş-Karumu'nda yapılan arkeolojik kazılarda henüz kutsal ve resmi binalara rastlanmamıştır. Buna karşılık Assurlu tüccarlara ait konutlar bulunmuştur. Assurlu tüccar evleri, yerli tüccar evlerine oranla daha çoktur ve çoğunlukla ayrı mahallede yer almaktadırlar. İki, üç katlı, sık ve düz damlı zengin tüccar evlerinde, kil tabletler etiketli olarak hem zemin ve bodrum, hem de üst katlarda bulunmuştur<sup>29</sup>. Sadece alışverişten sözeden 11.000 buluntu kil tablet, ticaret sistemi üzerine bilgi vermektedir. Tüccarlar senenin büyük kısmını alışveriş yapmak, alacaklarını toplamak üzere seyahatte geçirirken, evlerindeki yaşam sürmektedir. (Şekil 4.2.5.1.)

<sup>29</sup>R.Naumann, Eski Anadolu Mimarlığı, s.489



## 1.Kaneş-Karum'da Assurlu tüccarların yerleşmeleri.



## 2.tüccar konutları (yeniden canlandırma)



## Şekil 4.2.5.1. Ticaret, konut ilişkisi:Karum-Kaneş(Kültepe)

(Şek.1 T.Özgüç, Kültepe-Kaniş II Eski Yakındoğu'nun Ticaret Merkezinde Yeni Araştırmalar, Şek.2 H.Klengel, Handel und Händler im alten Orient.)

11-12.yüzyıllarda Türkistan'daki kentlerin gelişimine anıtsal yapıların yanında meslek gruplarına ait mahalleler de katkıda bulunmuşlardır<sup>30</sup>. Hem yasalar, hem de ekonomik koşullar, konutlarla işyerlerinin aynı mahallede, hatta aynı yapıda bulunmalarını gerektiriyordu. Sokaklar, mahalleler belirli mesleklere göre ayrılmıştı. Kentlere özgü sanatlar, meslekler oluşmaya başlamıştı. Bazı işlerin ya da mesleklerin gelişmesi o kadar hızlı oluyordu ki, yasa ve yönetmelikler bu doğal gelişime uyum gösteremiyorlardı.

Öte yandan ticaretin mesleklere göre gruplanarak kendi adıyla anılan mahalleler kurulmasına Ortaçağ Avrupa kentlerinde de rastlanmaktaydı. Aynı işkolundan olan tüccarlar ve zanaatkarlar aynı mahallelerde yaşıyorlardı. Semtler artık orada yer alan ticaretin adıyla anılmaktaydı: parfömcüler mahallesi, çömlekçiler mahallesi gibi. O dönemde uluslararası ticaretin artması, yabancı ülkelerle ticari ilişkiler içinde bulunan tüccarların zenginleşmesine neden olmuştu. Bu zenginliği tüccarların yaşadığı evlere de yansımıştı. (Şekil 4.2.5.2.)

Kentin tüm mekanları şu ya da bu şekilde ticaret eylemi ile ilişkilidir. Özellikle kentsel mekanlar olarak tanımlanan meydan ve sokak bu eylemin en yoğun yaşandığı yerlerdir. Kentin diğer yapıları ise ticaretten dolaylı da olsa etkilenir. Bu etkilenme binlerce yıldan beri, tüm kültürlerde, özünde değişmeden sürmektedir.

---

<sup>30</sup>M.Cezar, Anadolu Öncesi Türklerde Şehir ve Mimarlık, s.376.

## 5. BÖLÜM

### TİCARET YAPILARININ ANALİZİ VE SINIFLANDIRILMASI

Başlangıçta özel bir mekana gereksinim göstermeyen alışveriş eylemi, sokaklarda, meydanlarda yapılırdı. Daha sonra bu amaç için kullanılan özel mekanlar oluştu. Çalışmanın bu kısmında alışveriş amacıyla kullanılan tüm yapılar araştırıldı ve belirlenen yöntem doğrultusunda bir sınıflandırma yapıldı.

Mekanların analizi ve değerlendirilmesi amaçlı araştırmalarda çeşitli yöntemler kullanılmaktadır. Mekan kavramının farklı boyutlarıyla ele alındığı çalışmalarda uygulanan yöntemleri şu biçimde özetlemek olanaklıdır.

- Geometrik Analiz Yöntemi: Mekanın ve mekanı oluşturan birimlerin geometrik özelliklerine göre incelenmesidir.
- Fonksiyonel Analiz Yöntemi: Fonksiyon mekan ilişkisinin incelenmesidir.
- Yapısal Analiz Yöntemi: Mekanda kullanılan strüktürel öğelerin ve konstrüksiyon sisteminin incelenmesidir.
- Estetik Analiz Yöntemi: Mekani ve birimleri sanatsal bir ürün olarak kabul ederek çeşitli oran ve ölçülerle incelenmesidir.
- Göstergibilim Kaynaklı Analiz Yöntemi: Mekanın ve elemanlarının simgesel özellikler taşıdığı kabul edilerek bu anlayış içinde incelenmesidir.
- Stilistik Analiz Yöntemi: Belirli dönemlerin ürünü olan formların çözümlenerek yorumlanmasıdır.
- Tipolojik Analiz Yöntemi: Mekanların benzerlik ve farklılık özelliklerinin gözönüne alınarak incelenmesidir.

*Tipolojik analiz* bu tezin oluşumunda yararlanılan yöntemdir. “Morfolojinin değişmez ögesini araştıran bir sistematik”<sup>1</sup> olarak tanımlanan tipoloji, tarihsel gelişimi içinde farklı yaklaşıma sahip bir çok sınıflandırmayla karşımıza çıkmaktadır. Bu değişik tipolojik yaklaşımların sınıflandırılmasında en kapsamlı olarak kabul edilen çalışmalardan biri

<sup>1</sup> A.YÜCEL, Tipoloji ve Tip Kavramları Hakkında. s.17

Arjantinli sanat tarihçi Waisman'a aittir. Bu tezde temel alınan Waisman'ın çalışması şu şekilde kategorilere ayrılmıştır.

- Strüktürel Tipolojiler,
- Biçimsel Tipolojiler,
- Yapıt/Çevre İlişkileri Tipolojileri,
- Çevre Tekniklerinin Kullanılma Biçimi Tpolojileri
- İşlevsel Tipolojiler

Tipolojik analiz işleminde kullanılan yaklaşımlar gözden geçirildiğinde, tez kapsamında kullanılan analiz yöntemi *işlevsel tipolojiler* olarak belirlenmiştir. Bunun sonucunda ticaret yapılarının mekansal özelliklerinin irdelenmesi ile şu şekilde bir sınıflama oluşturulmuştur. (Şekil 5.1.)

ANA MEKAN KURGUSU	TEKRARLANAN MEKANLARDAN OLUŞAN TİCARET YAPILARI		TEK BÜYÜK MEKANLI TİCARET YAPILARI
	YOL ÜZERİNDE YERALAN TİCARET YAPILARI	AVLU ÇEVRESİNDE YERALAN TİCARET YAPILARI	
ÖRNEKLER	<ul style="list-style-type: none"> <li>• STOA</li> <li>• SÜTUNLU CADDE</li> <li>• ARASTA</li> <li>• PASAJ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• KERVANSARAY</li> <li>• HAN</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BEDESTEN</li> <li>• HAL BİNASI</li> <li>• BÜYÜK MAĞAZA</li> </ul>

Şekil 5.1.

### 5.1. Tekrarlanan birimlerden oluşan ticaret yapıları

Ticaret yapılarının birimlerden oluşması eski zamanlardan beri rastlanan bir özelliktir.

Yapılan çalışmada, birimlerin oluşturduğu yapılar ikiye ayrılarak incelenmektedir:

1. Bir aks üzerinde yer alan birimlerin birbirlerine eklenerek çoğalması,
2. Birimlerin bir avlu etrafında yer alarak kompakt bir kütle oluşturmaları.

### 5.1.1. Yol üzerinde yer alan birimlerden oluşan ticaret yapıları

Yol üzerinde yer alan ticaret yapılarının incelenmesine ilk olarak *stoa* ile başlanacaktır. Stoa, basit ve ticaret yapısı olmaya son derece uygun plan şeması ile, bu tür yapıların ilk örneklerinden biridir.

#### 5.1.1.1. Stoa (Şekil 5.1.1.1.1)

Stoa, Antik dönem mimarlığının birçok işleve sahip, önemli yapılarından biridir. Eski Yunan kentlerinde genellikle agorada yer alır. Sıcağa karşı bir gölgelik, yağmura, rüzgara karşı bir korunak olarak kullanılan stoanın, tıpkı agora için olduğu gibi, başka bir dilde karşılığı yoktur.

Duvarlarında kent tarihi ile ilgili olayların anlatıldığı büyük boyutlarda resimlerle bezeli stoalar, meclisin ya da mahkemenin toplandığı yer olduğu gibi, yöneticiler tarafından da büro olarak kullanılır, resmi belgeler burada saklanırdı. Tüccarlar stoanın arkasında yer alan odaları işyeri, dükkan ya da ambar olarak kullanırlardı<sup>2</sup>. Zamanla ticaretin agorada yoğunlaşması, stoaların daha çok ticaret amacı ile kullanımına neden olmuştur.

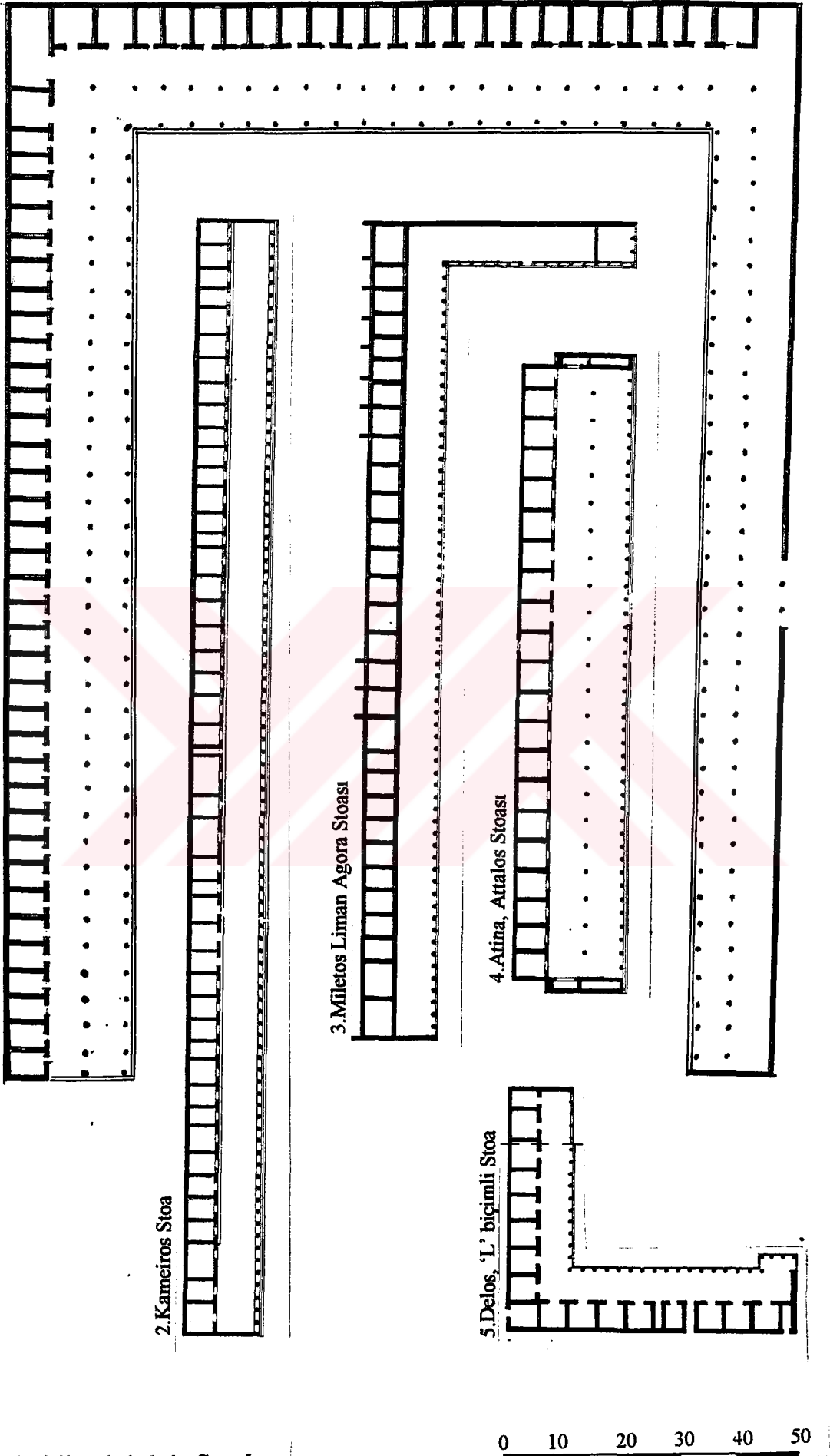
Bir çok işleve hizmet veren stoların planları son derece basittir. Plan şemaları “Birbirine paralel iki çizginin çekilmesi, bunlardan birinin duvarla, diğerinin kolonlarla yükseltilmesi...”<sup>3</sup> biçiminde özetlenebilir. Bu dikdörtgen yapı tipi, zaman içinde gereksinim duyuldukça bazen birbirine eklenerek, bazen ise arada boşluk bırakılarak yapılmıştır.

Priene Agora’sında yer alan üç stoanın da arkasında dükkanlar vardır. Giriş amacı ile kullanılan güney kenarının ortasına dükkan konulmamış, sütunlu geniş bir iç avlu elde edilmiştir. Batıdaki sütunların arkasında yer alan kısım balık ve et pazarı olarak kullanılmış, böylece kötü kokulu ve pis atıkları olan bu malların alışverişi bir ölçüde diğer ticaret dallarından ayrılmıştır.

<sup>2</sup> R.E.Wycherley, Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu? s.95.

<sup>3</sup> O.Özer, “Mimarideki Doğa ve Kavram Boyutlarının Bir Antik Kent’te İrdelenmesi”, yayınlanmamış doktora tezi, s.50.

## 1.Magnesia Kuzey Stoa



Şekil 5.1.1.1.1. Stoaalar

(Şek. J.J.Coulton, The Architectural Development of the Greek Stoa)

Planlı ilk kent örneklerinden biri olan Miletos<sup>3</sup> antik çağda önemli bir ticaret kenti idi. Kentin ortasında, düz kısımda, agoraya ayrılan yerde stoalar zaman içinde inşa edildi. En önemli ve belki de ilk yapılan bölüm olan doğu stoası, tamamen ticaret amacı ile kullanılan bir yapı idi<sup>4</sup>.

#### 5.1.1.2. Sütunlu cadde

Hellenistik dönemden sonra da, özellikle Roma çağında stoalar cadde kenarlarında karşılıklı yer alırdı. Zamanla stoaların arkasına ticari amaçlı kullanımı olan odalar, yani birimler eklendi. Bir süre sonra bu caddeler *sütunlu alışveriş caddeleri* olarak anılmaya başlandı. Bu tür caddelerin ilk örnekleri Roma döneminden itibaren bilinmekle birlikte, Side, Ephesos gibi Yunan sömürge kentlerinde de rastlanmaktadır. (Şekil 5.1.1.2.1.)

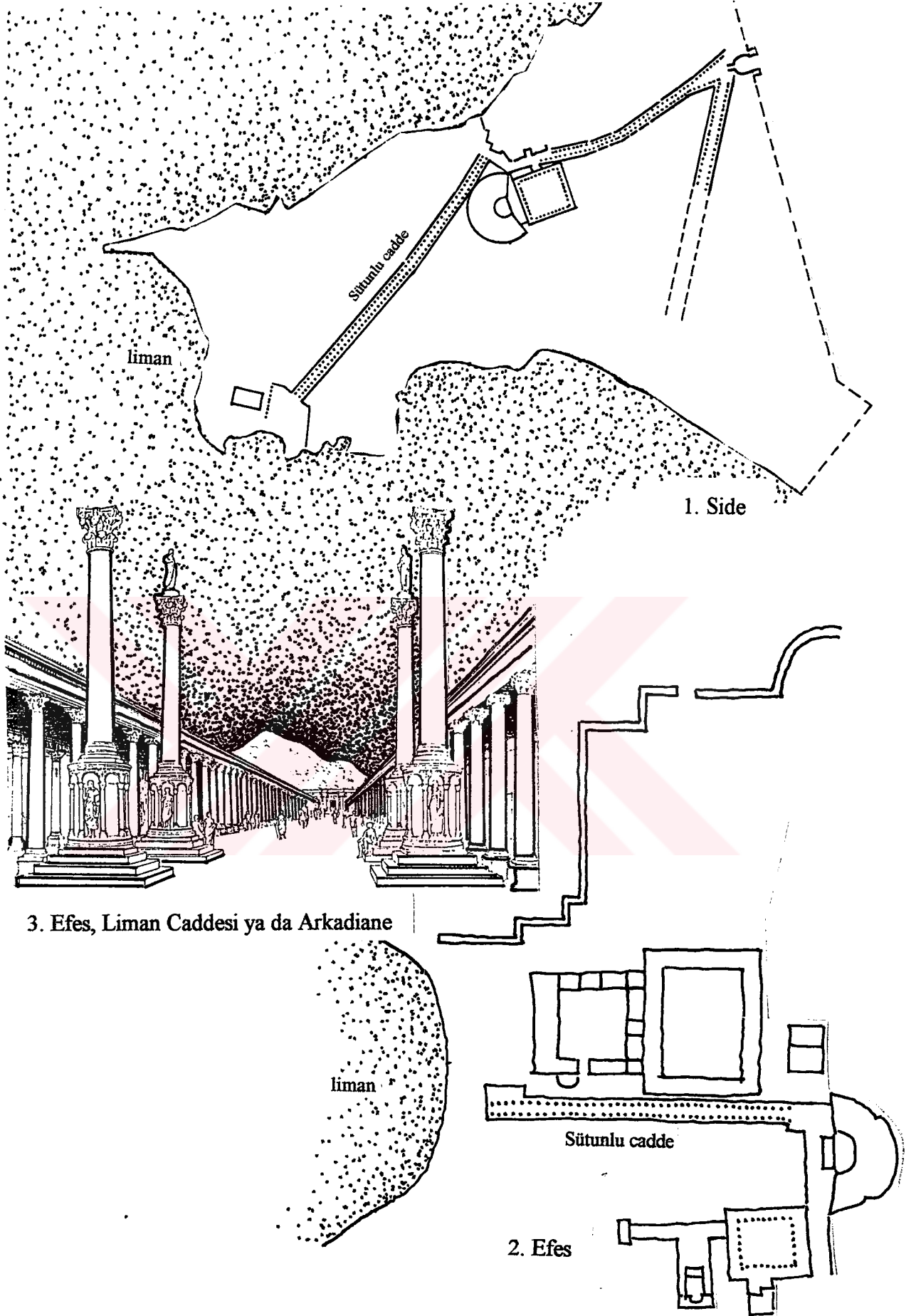
Halep'te Romalılar zamanında kalenin eteğinde yapılan *sütunlu alışveriş sokağı* zaman içinde yaşanan siyasal, dinsel tüm değişimlere rağmen, yüzlerce yıldan beri hala alışveriş işlevini sürdürmektedir. Bu sokak üzerinde yapılacak dikkatli bir gözlem kentin ikibin yıl içinde geçirdiği siyasal, sosyal ve ekonomik değişimleri somut bir şekilde sergiler. (Şekil 5.1.1.2.2.)

Bizans'ın başkenti Konstantinopol'un sütunlu ana caddesi Mese (bugünkü Divanyolu) boyunca dükkanlar ve tezgahlar sıralanırdı. Bu ticaret aksı Osmanlılar zamanında da canlılığını korudu. Nevşehirli Damat İbrahim Paşa 1720'lerde Şehzadebaşı'nda cami, medrese, kütüphane, sebil ve çeşmeden oluşan bir külliye yaptırdı. Külliyenin yaşaması amacıyla yaptırdığı arasta Divanyolu'nda yer alıyordu<sup>5</sup>. 19.yüzyılda cadde genişletme çalışmalarında her ne kadar dükkanların çoğu ortadan kaldırılmışsa da, caddenin alışveriş işlevi günümüzde de sürmektedir. (Şekil 5.1.1.2.3.)

<sup>3</sup>Çok eski bir ticaret kenti olan Miletos arkaik çağda düzensiz bir yapılaşmaya sahipti. Persler tarafından yağmalanmasının ardından, sağ kalıp geri dönen kent sakinleri Miletos'u *ızgara planlı* ya da *Hippodamus yöntemi* olarak anılan sisteme göre yeniden kurdular.

<sup>4</sup>R.E.Wycherley, *Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu?* s.58.

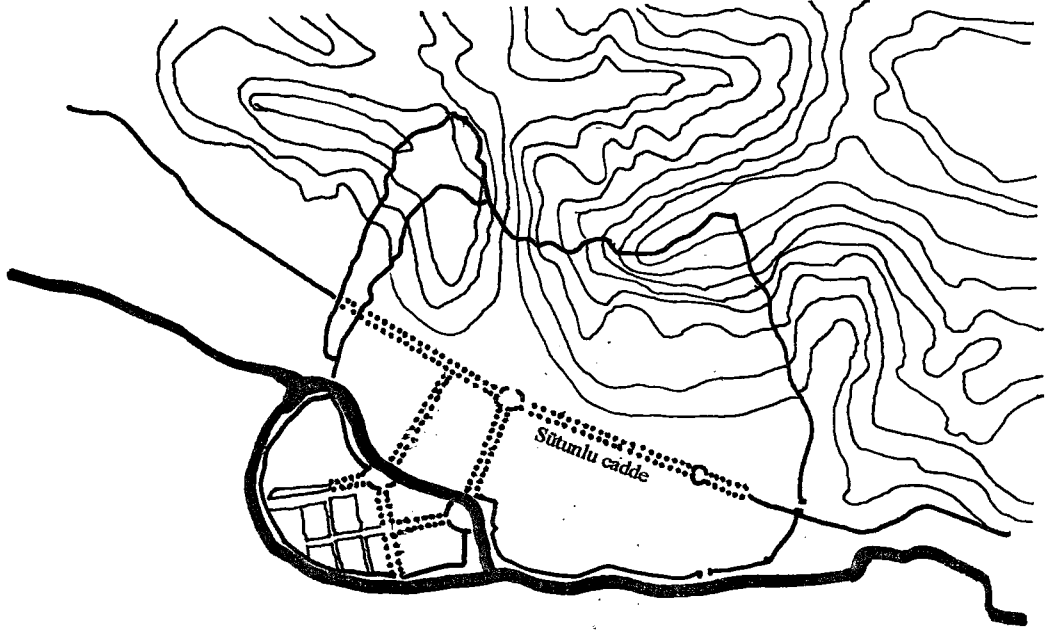
<sup>5</sup>S.Eyice, "Arasta" maddesi, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt:1, s.297.



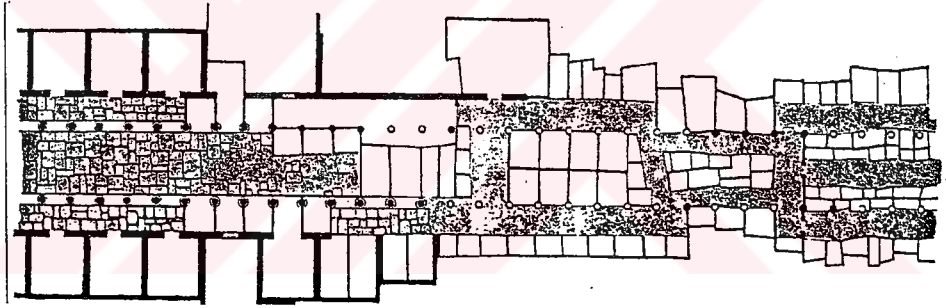
3. Efes, Liman Caddesi ya da Arkadiane

Şekil 5.1.1.2. İYunan sömürge kentlerinde sütunlu caddeler  
(Şek.1,2 E. Akurgal, Ancient Ruins of Turkey; Şek.3 S. Türkoğlu, Efes'in Öyküsü.)

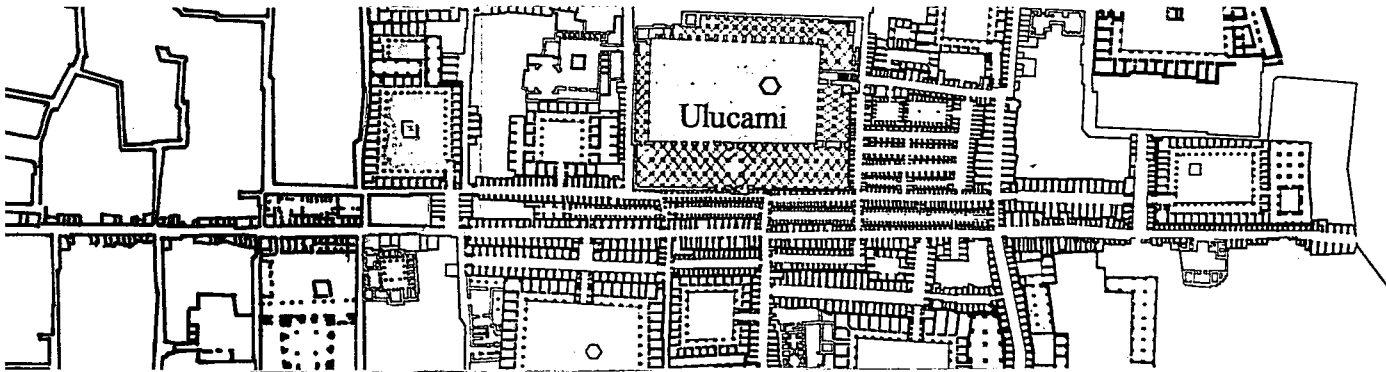




1. Antakya, kent içinde sütunlu caddeler



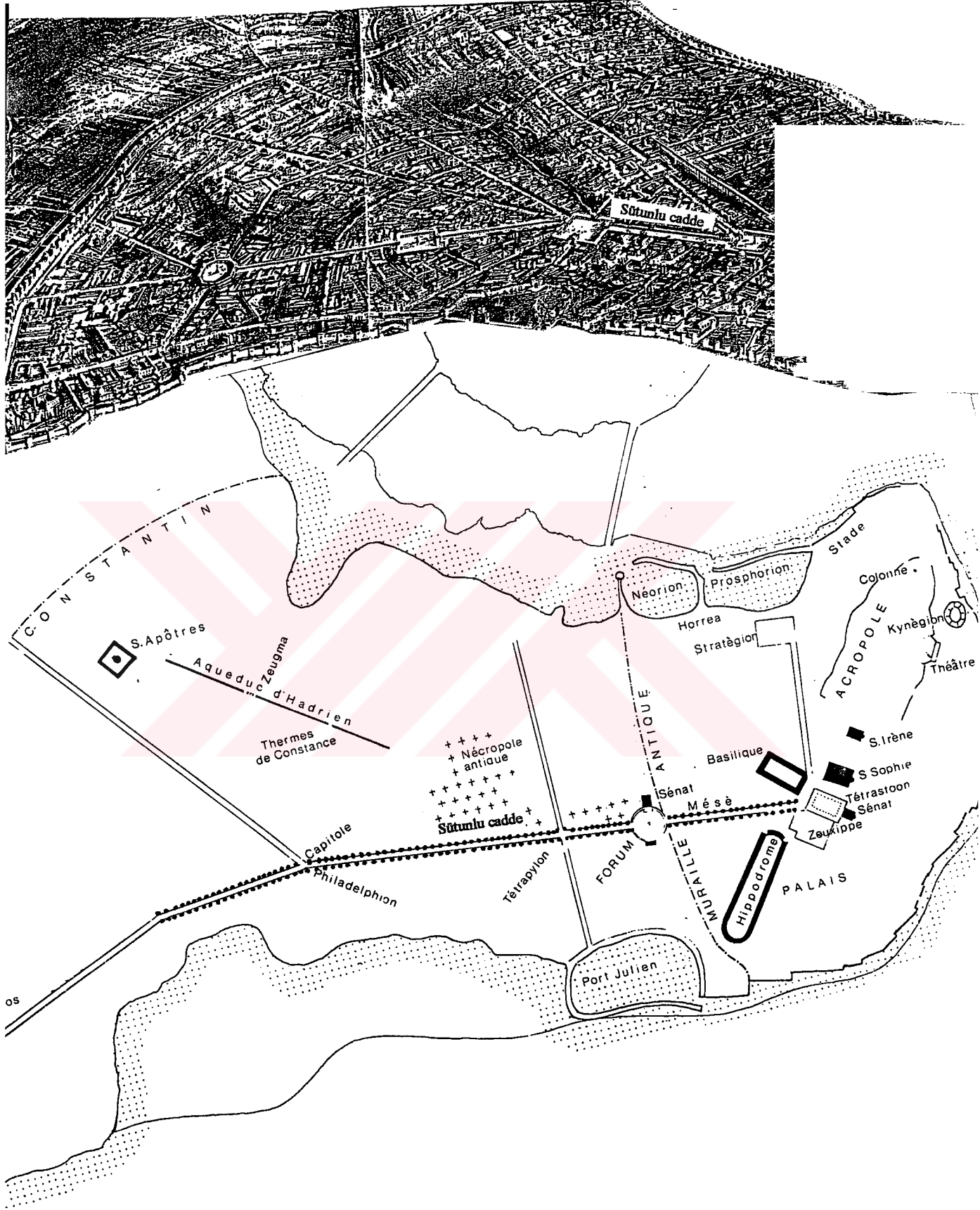
2. Halep,  
sütunlu caddenin günümüzde alışveriş caddesi olarak kullanımı



3. Halep, sütunlu cadde ve çevresinin günümüzdeki durumu

### Şekil5.1.1.2.Roma döneminin sütunlu caddeleri

(Şek.1 A.Akarca, Şehir ve Savunması'ndan yararlanılarak çizilmiştir; Şek.2 A.Demir, Antakya;J.Sauvaget, "Le Plan de Laodicée-sur-Mer", Bulletin Etudes Orientales'den; Şek.3 M.Scharabi, Der Bazar.)



Şekil 5.1.1.2.3 Bizans döneminde Mese; sütunlu cadde

(Şek.1 S.Kostof, The City Assembled; Şek.2 C.Mango, Le Développement Urbain De Constantinople.)

### 5.1.1.3. Arasta (Şekil 5.1.1.3.1.)

Arastayı kısaca *karşılıklı yeralan stoaların ortasındaki sokağın üstü örtülü hali* olarak tanımlayabiliriz<sup>6</sup>. Böylece buradan geçen, alışveriş yapan insanlar güneşten ve yağmurdan korunacaklardır. G.Özdeş'e göre ise arasta, üstü örtülü veya dükkanları saçaklı çarşıların eski ismidir<sup>7</sup>.

Arastalar, özellikle gelişmiş olan ya da geliştirilmek istenen bölgelerdeki alışveriş sokaklarının üzerinde bulunurlar ve aynı malı satan dükkanlardan oluşurlar. Ortadaki yol ilk zamanlar gölgelik veren asmalar ve ahşap çatılar ile örtülü iken, yangınlar nedeni ile, sokağın üzeri çoğunlukla beşik tonoz örtü ile kapatılmaya başlanmıştır. Bir kısım arastalarda dükkanların üstü kubbe ile kapatılmış olmakla beraber, çoğunlukla tonoz örtü tercih edilmiştir. Kullanım şekli olarak sadece Türkiye'ye özgü olduğu, bu konu üzerine Kuzey Afrika ve Yakınoğu ülkelerinde araştırma yapan M.Scharabi tarafından belirtilmektedir<sup>8</sup>.

Selçuklulardan beri Anadolu'da rastlanan vakıf kurumları tarafından cami, medrese, imaret, tabhane, sebil ve kervansaray gibi kazanç amacı gütmeyen, tamamen kamu yararına olan yapılar grubu, diğer adı ile *külliye* yapılırdı. Külliyelerin varlıklarını sürdürebilmeleri için gelir getiren yapılara gereksinimleri vardı. Bu amaçla arasta, han, bedesten gibi ticaret yapıları yaptırıldı. Kişiler de kendi geçimlerini sağlamak üzere dükkanlar, hanlar yaptırırlardı; fakat arasta türü yapılar çoğunlukla kamu yararına olan yapıların yaşatılması amacını güderdi. Arastaların gelir getirme dışında bir görevi de külliyein merkezi olan camiye cemaat sağlamaktı<sup>9</sup>.

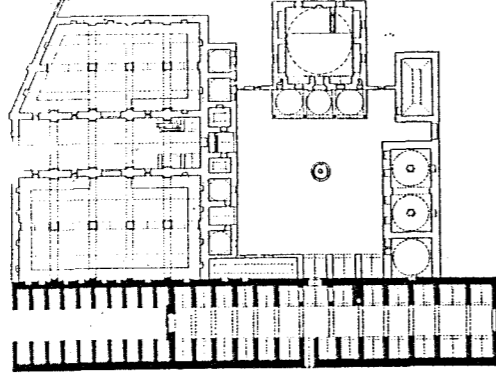
<sup>6</sup>Mevcut arastaların içinde üstü açık ya da yarı açık sokağa yalnızca bir kaç örnekte rastlanmaktadır.

<sup>7</sup>G.Özdeş, *Türk Çarşıları*, s.7.

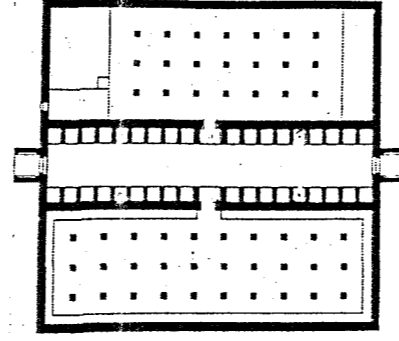
<sup>8</sup>M.Scharabi, *Der Bazar, Das traditionelle Stadtzentrum im Nahen Osten und seine Handelseinrichtungen*, s.26.

<sup>9</sup>S.Eyice, "Arastalar" maddesi, *İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt:1, s.296.

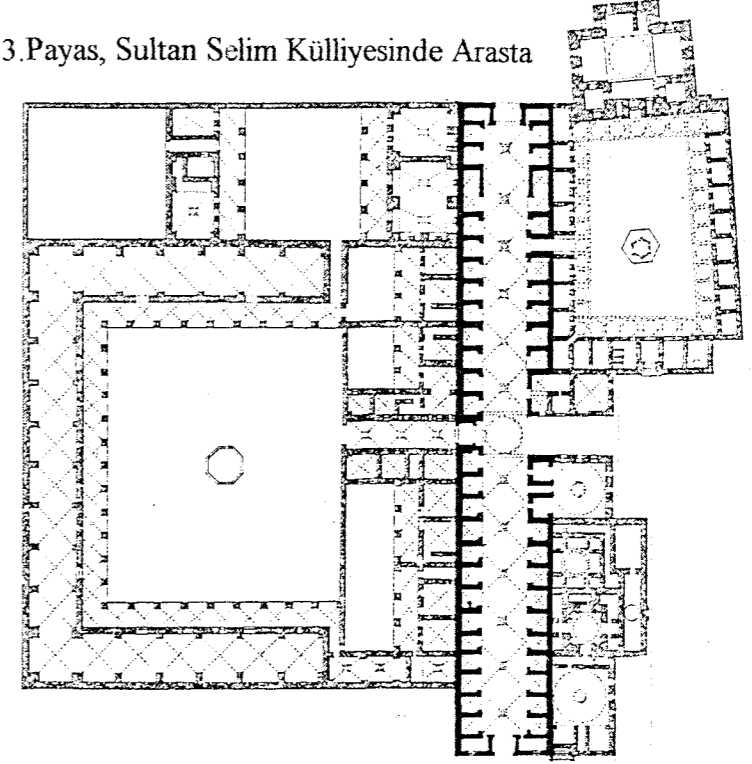
1.İlgın, Lala Mustafa Paşa Külliyesinde Arasta



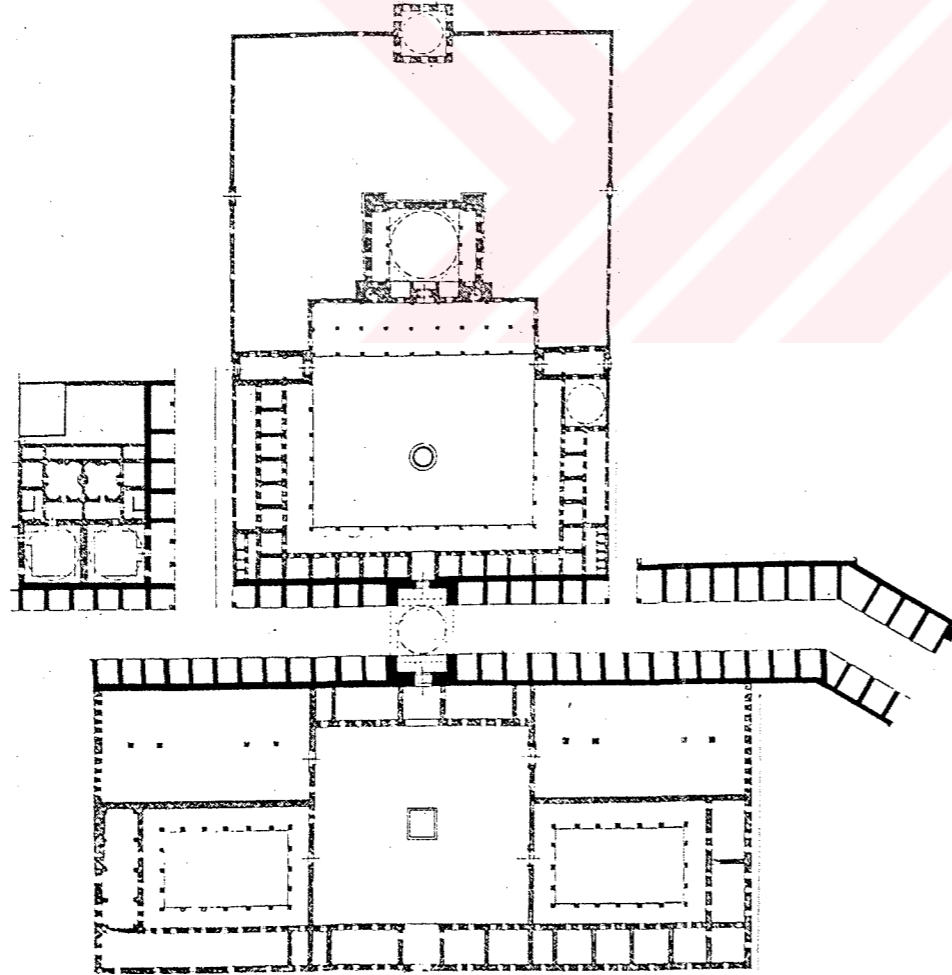
2.Sivas, Yeni Han ve Arasta



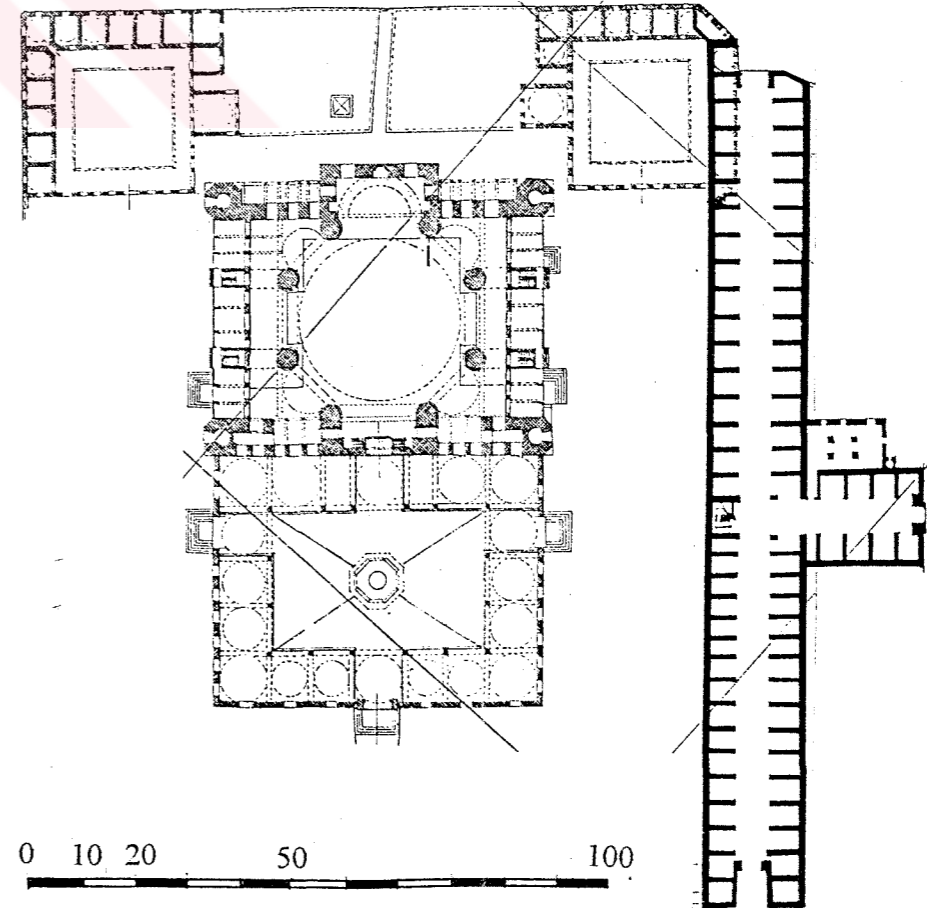
3.Payas, Sultan Selim Külliyesinde Arasta



4.Lüleburgaz, Sokollu Külliyesinde Arasta



5.Edirne, Selimiye Külliyesinde Arasta



0 10 20 50 100

### Şekil 5.1.1.3.1. Arastalar

(Şek. 1,3,4,5 G.Özdeş, Türk Çarşıları; Şek. 2 M.Cezar, Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi.)

İstanbul'daki arastalar içinde en önemlisi, Yeni Cami'ye gelir getirmesi amacı ile 1660 yılında Valide Turhan Sultan tarafından mimar Kasım Ağa'ya yaptırılan Mısır Çarşısı'dır<sup>10</sup>. Yerinde Bizans döneminde de bir kapalı çarşı bulunan<sup>11</sup> 'L' biçimli arasta yapıldığı ilk zamanlar *Yeni Çarşı* olarak anılırdı. 18.yüzyılın ortalarından itibaren *Mısır Çarşısı* denilmeye başlandı. Bunun da nedeni Mısır'dan gelen baharatların ve çeşitli ürünlerin burada satılması idi.

#### 5.1.1.4. Pasaj (Şekil 5.1.1.4.1)

Pasajları, sokakları birbirine bağlayan, büro veya çok katlı konut yapılarının altında yer alan, iki tarafı dükkanlı geçitler şeklinde tanımlayabiliriz<sup>12</sup>. Arastalar gibi yaya trafiğini yönlendirici özelliğe sahiptir.

İstanbul'da ilk pasajların yapımı Beyoğlu'nda 19.yüzyılın ortalarında başlamıştır. İstiklal Caddesi boyunca sıralanan pasajlar yalnızca geçit olma özelliği dışında birer alışveriş ya da eğlence merkezi olma özelliği taşırlar. *Şark Pasajı*, Lebon Pastanesi, kitapçılar, perukçu, kuaför ve kürkçüleri, *Hacopulo Pasajı*, düğmecisi, tokacı, şapkacı ve terzileri, *Elhamra Hanı* aynı adlı sinema salonu ile anımsanmaktadır<sup>13</sup>. Bugünkü *Çiçek Pasajı* ise başlangıçtaki çiçekçilik döneminden sonra bir birahaneler mekanına dönüşmüştür.

1824-25 yılında Fransa'da yayınlanan bir araştırma, pasajlarda ne tür ürünlerin ticaretinin yapıldığı ile ilgiliydi. Bu araştırmaya göre pasajlarda kahve salonu bulunurken, dükkanlarda en çok şekerleme, çikolata, pasta, meyva, eldiven, ayakkabı, mücevher, müzik notaları, tütün ve oyuncak satılırdı<sup>14</sup>.

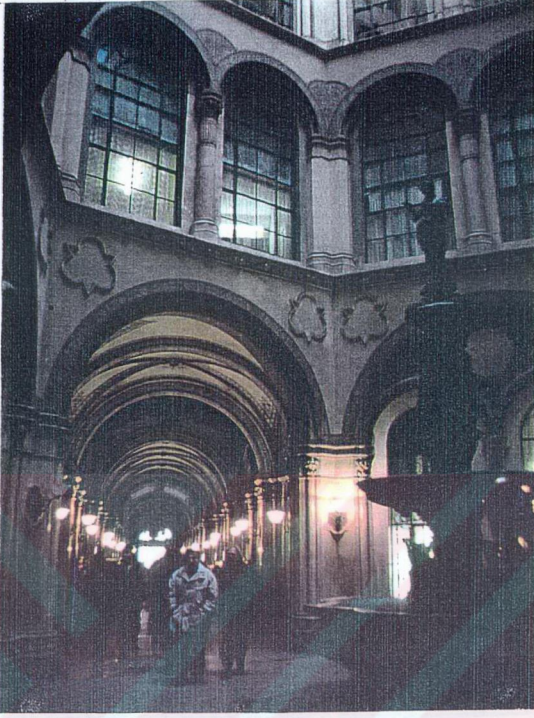
<sup>10</sup>G.Özdeş, *Türk Çarşıları*, s.35.

<sup>11</sup>T.Baytop, "Mısır Çarşısı" İstanbul Ansiklopedisi, Cilt:5, s.449.

<sup>12</sup>Türkçe'ye, Fransızca'dan geçmiş bir sözcük olan *pasajın* diğer dillerde karşılıkları şöyledir: Fransızca'da *passages*, İngilizce'de *arcade*, Almanca'da *Passagen*, İtalyanca'da *gallerie*.

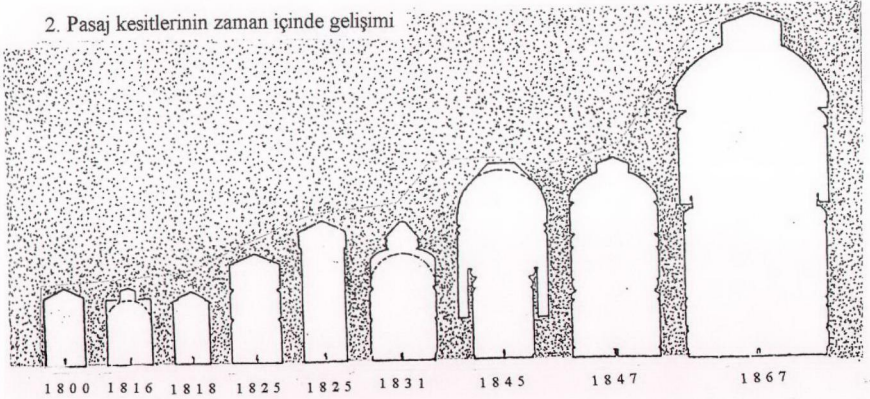
<sup>13</sup>G.Scognamillo, "Pasajlar" maddesi, İstanbul Ansiklopedisi, Cilt:6, s.226.

<sup>14</sup>N.Pevsner, *A History of Building Types*, s.262. Sözü geçen araştırma, Louis Montigny'nin 'Le Provincial à Paris'i.



1. Viyana'da kent merkezinde bir pasajın içinden görünüm

2. Pasaj kesitlerinin zaman içinde gelişimi



Şekil 5.1.1.4.1. Pasajlar

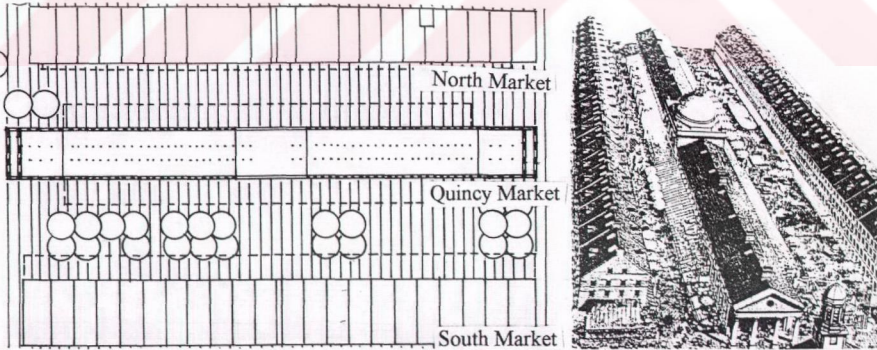
(Şek.1 Dia, Y. Say-Özer arşivi; Şek.2 E.Raith, Einkaufen in der Stadt; J.F.Geist, Passagen-ein Bautype des 19. Jahrhunderts's'den.)

### 5.1.1.5. Günümüzde (Şekil 5.1.1.5.1.)

Özellikle II. Dünya Savaşı'ndan sonraki yıllarda kent merkezlerinde artan nüfus ve arsa fiyatları, kentlerin yakınılarında planlı yeni merkezlerin kurulmasına ve bunun sonucunda alışveriş birimlerinin konutla birlikte kent dışına taşınmasına neden olmuştur.

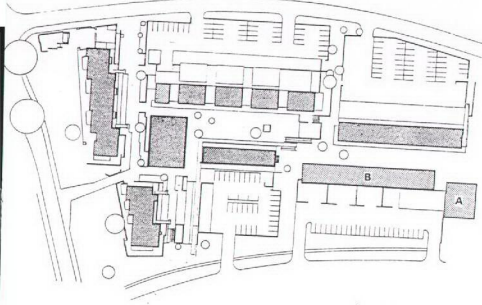
Yeni kurulan bu merkezlerde oluşturulan çarşı bölgelerindeki tek ya da iki katlı dükkanlar adeta ileri teknolojinin ürünü *modern stoalar*dır. Teknolojinin sağladığı değişiklikleri saymazsak, aralarındaki en önemli fark, günümüzde yapılanların bilinçli bir tasarım sürecinin (bu sürece yer seçimi ve işletmelerin ekonomik yönden kazanç hesapları da dahildir) sonucunda, planlı bir şekilde oluşturularak, uygulanmasıdır.

1976 yılında restorasyonu ve çevre düzenlemesi yapılarak, yeni haliyle kullanıma açılan ABD'nin Boston kentindeki *Faneuil Centre* daha önceki yıllar içinde ticari amaçla inşa edilmiş üç adet yapıdan oluşmaktadır. Ortada yer alan *Quincy Market* 1826 yılında Alexander Paris tarafından yapılmış olup, sadece yiyecek ve yiyeceklerle ilgili ürünlerin satıldığı bir yerdir<sup>15</sup>. *South Market*'de mücevher, hediyelik eşya satılırken, *North Market*'de spor malzemeleri ve giyim eşyaları satılmaktadır. (Şekil 5.1.1.5.2.)

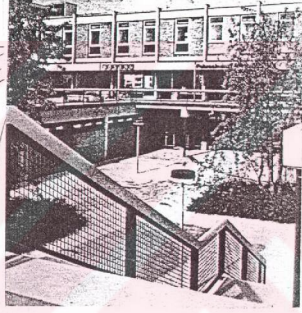
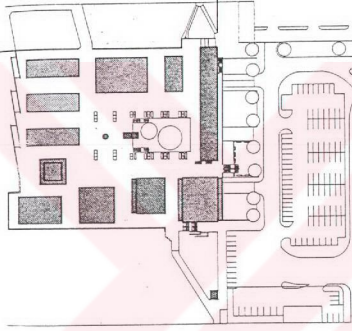


Şekil 5.1.1.5.2. Quincy Market planı ve görünüşü. (N.Beddington, Design for Shopping Cent.)

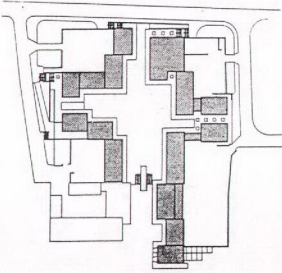
<sup>15</sup>N.Pevsner, A History of Building Types, 15.17.



1. Hamburg-Langenhorn'da alışveriş merkezi.



2. Stuttgart-Fasanenhof'da alışveriş merkezi.



3. Essen-Überruhr'da alışveriş merkezi.

Şekil 5.1.1.5.1. Kent dışında yer alan alışveriş merkezleri.  
(Şekil 1,2,3 S. Nagel ve S. Linke, Bauten des Handels)



### 5.1.2. Avlu çevresinde yer alan birimlerden oluşan ticaret yapıları

Bir avlu çevresinde yer alan birimlerden oluşan ticaret yapıları önceki bölümde anlatılan yapıların aksine *dinamik* değil, *statik* özelliğe sahiptirler. Birimlerin avlu çevresinde yer alarak, dışarıya kapalı ticaret yapısı tipi oluşturmasının en önemli nedeni ise güvenlidir. Bu tip yapı türlerine kervansaraylar ve hanlar girmektedir.

#### 5.1.2.1. Kervansaray (Şekil 5.1.2.1.1)

Kervansaray biri Eski Persçe, diğeri Yeni Persçe iki sözcükten meydana gelir. Bu sözcüklerden birisi, birlikte seyahat eden tüccarlardan oluşmuş düzenli grup anlamına gelen *kervan* sözcüğüdür. Diğeri ise, korunmak anlamına gelen *srada* sözcüğünden türemiş *saray* sözcüğüdür<sup>16</sup>. Kervansaray sözcüğü kök açısından İran'dan alınma olsa da, M.Cezar bu kurumun köken bakımından İç Asya ve Türklere ait olduğunu belirtir. Yazar bu konuda<sup>17</sup>, "Türklere fikir ve icraat yönünden ilk örneklik eden Çinliler olsa gerektir." der.

İlk zamanlar kervansarayı tanımlamak için Arapça bir sözcük olan *Ribat* kullanılırdı. Ribatlar tam anlamıyla sınır boylarında, stratejik yerlerde savaşa hazır bekleyen askerler ve hayvanları için yapılmış müstahkem yerlerdi. Daha sonraları Mısır, Suriye ve Filistin'de dervişleri, yolcuları, kimsesizleri barındıran misafirhane anlamında kullanıldılar<sup>18</sup>.

Sözcük anlamı olarak *güvenlik* ve *konaklama* eylemlerinin karşılığı olan kervansarayın, plan şemalarında da bu özellikleri taşıdığı görülmektedir. Geometrik ve genellikle dik açılı plan tiplerine sahip olan kervansarayların inşasında güvenlik her zaman ön plandaydı. Hepsi avlulu olan kervansarayların büyük çoğunluğu tek kaplıydı. Alt katta yer alan

<sup>16</sup>M.Scharabi, Der Bazar, Das traditionelle Stadtzentrum im Nahen Osten und seine Handelseinrichtungen, s.28.

<sup>17</sup>M.Cezar, Tipik yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi, s.212.

<sup>18</sup>a.g.e., s.171.

odalar, depo ve hayvanların barınağı olarak kullanılırken, üst kattaki odalar tüccarların konaklaması için ayrılmıştı.

Kara ticaret yolunu kullanan tüccarlar, yük hayvanı sayısı çoğunlukla 300-1000 arasında değişen konvoylarla kervanları oluştururlardı. Tüccarlar yüklerini ve kendilerini fazla tehlikeye atmamak için her zaman kalabalık hareket etmeye çalışırlar, hatta bunun için zaman kaybını dahi göze alırlardı. Anadolu kentleri içinde en önemli kervan duraklama yerleri Ankara, Tokat, Erzurum, Sivas, Kayseri ve Afyonkarahisar idi<sup>19</sup>.

Ticaret yolları üzerinde seyahat eden kervanların, tüccarların ve yolcuların yararlanması amacıyla inşa edilen bir yapı tipi olan kervansarayın bazen han yerine de kullanıldığına rastlanmaktadır. Hanlar tüccar ve toptancılar tarafından kullanılırken, kervansaraylar kervanların kullanımına ayrılmış yapılarıdır. Kervansaraylar kervanların geçtikleri yol üzerinde ve kentlerde bulunurlar, vakıflar tarafından yaptırılırlardı. Kervan sahipleri sadece *hasır ve saman* bedeli ödeyerek burada kalırlardı<sup>20</sup>.

Karahanlılar ve Selçuklular zamanında bir çok devlet adamı kervanların gidip geldikleri yolların üstünde çok sayıda kervansaray inşa ettirdiler. Osmanlılar zamanına kadar tek başına inşa edilmiş bir yapı türü olan kervansaray, Osmanlılarla birlikte yanına cami, hamam, fırın, dükkan, kahvehane türünde yapılar eklenerek külliye halini aldı.

<sup>19</sup>R.Mantran, 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, 2, s.88.

<sup>20</sup>a.g.e., s.90.

### 5.1.2.2. Han (Şekil 5.1.2.2.1.)

Persçe bir sözcük olan *Han* ev anlamına gelmektedir. 10.yüzyıla kadar ticaret yapısı olarak kullanımına rastlanmamıştır<sup>21</sup>. Ortaçağdan itibaren 20.yüzyılın başlarına kadar yerli ve yabancı tüccarların, toptancıların yüklerini bıraktıkları, işlikler ile satış birimlerinin bulunduğu yerler olan hanlar, çoğunlukla ticaret kentlerinde varlıklarını sürdürmüşlerdir.

Hanların plan şeması, bir avlu çevresinde, genellikle iki katlı bir revaktan ve arkasına sıralanmış odalardan oluşmaktadır. Bu plan şeması, Eski Roma'da *horrea* diye anılan ticaret yapısı tipine de benzemektedir. (Şekil 5.1.2.2.2.)

Satış, üretim ve barınma gibi işlevleri olan hanlar ticaretin yoğun olduğu dönemlerde önemli ticaret kentlerinde sıkça inşa edilmişlerdir. Halen ayakta duran bilinen en eski han, Bursa'da 1339 yılında yaptırılan Bey Han ya da diğer adı ile Emir Hanı'dır. Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk başkenti olan Bursa'da 14. ve 15.yüzyıllarda yapılmış bir çok hana rastlanabilir<sup>22</sup>. 18.yüzyılda da İstanbul'da inşa edilen han sayısı oldukça fazladır. O döneme ait tipik hanlar içinde en son yapıları *Büyük Yıldız Han*dır. 1918'de Avrupai bir örnek olarak yapılan *Vakıf Han* ile altı asır boyunca süren bir gelenek sona ermiştir<sup>23</sup>.

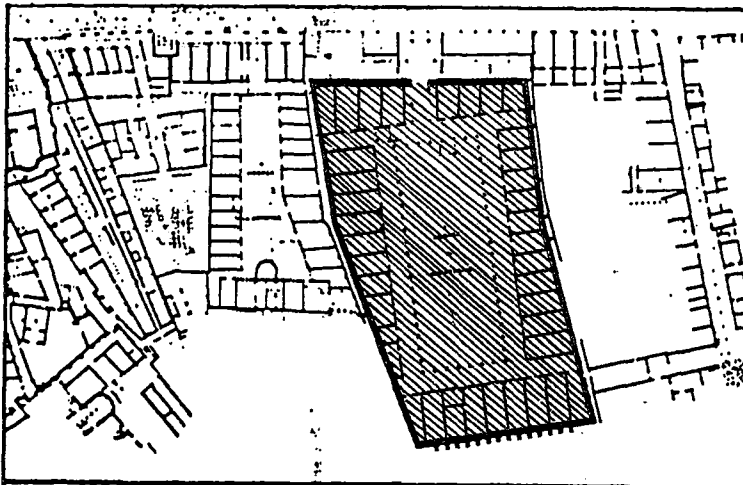
Çoğu zaman bir, bazen daha fazla malın üretiminin yapıldığı hanlarda dönemin lonca kurallarına göre çalışılırdı. Han, neyin üretimi yapılıyorsa o adla anılırdı. Bakırcı Han, Kürkçü Han, Koza Han gibi. Bazı kentlerde bezzazlar çarşısında yer alan hanlarda ipliğin hazırlandığı, kumaşın dokunduğu işlikler ile satışının yapıldığı dükkanlar bulunurdu. Bursa'daki *Emir Han* bu anlamda bir örnektir. Hatta bu tür işlevi yüklenmiş olan hanların bedestenlerin doğuşuna kaynaklık ettikleri iddia edilmektedir<sup>24</sup>.

<sup>21</sup>M.Scharabi, *Der Bazar, Das traditionelle Stadtzentrum im Nahen Osten und seine Handelseinrichtungen*, s.26.

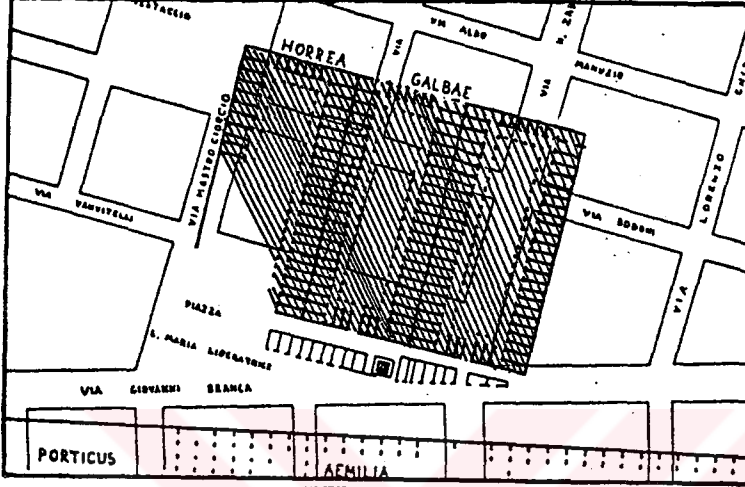
<sup>22</sup>E.Ayverdi, *İlk 250 Senenin Osmanlı Mimarisi* adlı yayınında Osmanlılar'ın ilk zamanlarında ahır ve mahzeni olan hanlar inşa ettiklerini ve aynı zamanda kervansaray olarak da kullanıldıklarını belirtir.

<sup>23</sup>M.Scharabi, *Der Bazar, Das traditionelle Stadtzentrum im Nahen Osten und seine Handelseinrichtungen*, s.67.

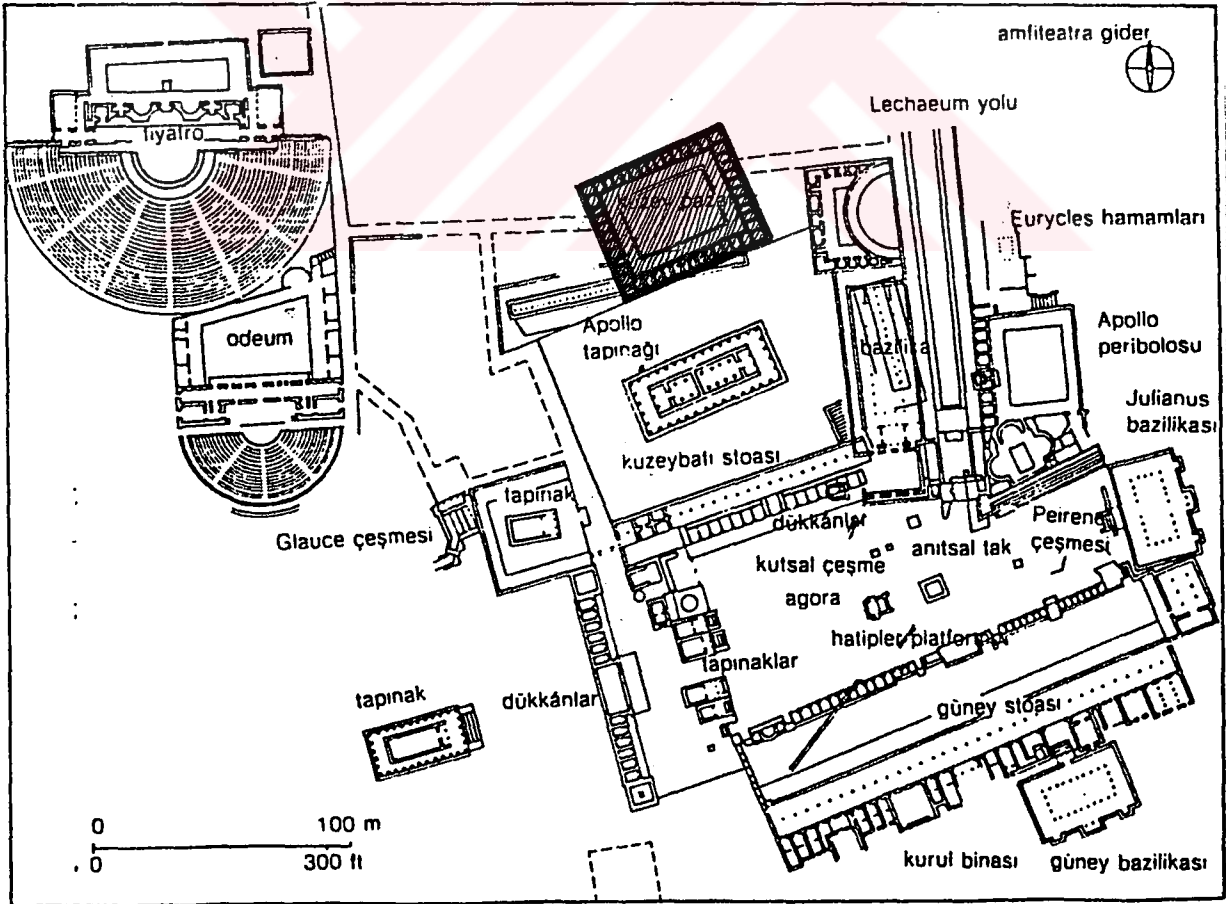
<sup>24</sup>M.Cezar, *Tipik yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi*, s.212.



1. Ostia, Hortensius Horrea'sı



2. Roma, Galbae Horrea'sı



3. Korinth, Horrea

Şekil 5.1.2.2. Roma Dönemine ait bir ticaret yapısı: Horrea  
(Şek.1,2 E.Raith, Einkaufen in der Stadt; Şek.3 )

Değerli malların üretiminin yapıldığı ve satıldığı hanlarda güvenlik ön plandaydı. Giriş ve çıkış için çoklukla tek kapının olması, dayanıklı malzemeden yapılması, hanları doğal olarak sokak üzerindeki ticaret yapılarından daha güvenli kılıyordu.

İstanbul'un en önemli ticaret bölgesini oluşturan Mahmutpaşa ile Unkapamı arasındaki bölgede, 18.yüzyılda, üretim yapılan birçok han inşa edilmiştir. Toprağın değerli olduğu bu bölgede yapılan hanlar, arazinin topografyasına ve parsel durumuna uyum göstermişlerdir. Bugün de çoğu kullanılmakta olan bu hanlarda bir avlu etrafında, sütunların (revak) gerisinde, ocak nişli, pencereci odalar bulunmaktadır. Hanlar çoğunlukla iki ya da üç katlıdır. Bu bölgede tamamen ya da kısmen kullanımı süren hanlar şunlardır: Astarıcı, Çukur Han, Mercan, Ali Paşa, Yarımtaş, Evliya, Hatip Emin, Sıra Odalar, Zincirli, Rabia, Kürkçü, Varakçı, Çuhacı ve Yolgeçen hanlarıdır<sup>25</sup>.

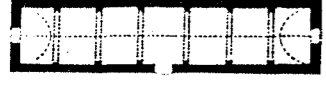
## 5.2. Tek büyük mekanlı ticaret yapıları

5. bölümün ilk kısmında, tekrarlanan birimlerden oluşan ticaret yapıları incelendi. Şimdi ise, içinde ticaret eyleminin geçtiği büyük yapılar araştırılacaktır. Bu tür yapılar içinde bilinen en eski tip, *bedesten* olarak kullanılan ticaret yapısıdır.

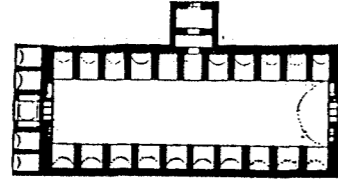
### 5.2.1. Bedesten (Şekil 5.2.1.1.)

İlk zamanlar *bezzazlar çarşısı* şeklinde kullanılan bedesten<sup>26</sup>, bez ticareti yapan tüccarların çarşısı anlamını taşır. Aynı işi yapan tüccarların mekanlarının birarada bulunması eski dönemlerden beri yaşanan bir olgudur. Ticaretin önem kazandığı kentlerde belirli mesleklere, iş gruplarına ayrılmış sokaklar oluşur. Bedesten gibi önemli bir yapının ise o dönemlerde *bez ticaretine* ayrılması son derece doğaldır. Çünkü yüzyıllarca kumaş en çok aranan ve ticareti yapılan, değerli bir ürün olmuştur. Bedestenlerde kumaştan başka şeyler de satılır, ayrıca değerli belgeler saklanırdı.

<sup>25</sup>S.Can, "İstanbul Yarımadası Tarihi Ticaret Bölgesinin Analizi ve Bozulan Dokunun Yeniden Kurulmasında Tasarım Önerileri." Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, s.64.



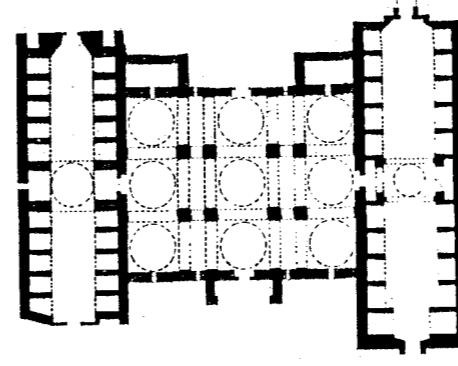
1. Ereğli Bedesteni



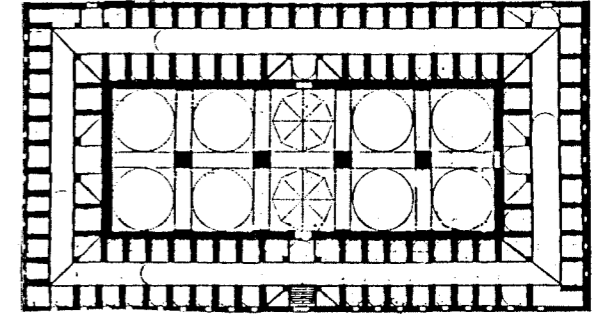
2. Kütahya Bedesteni



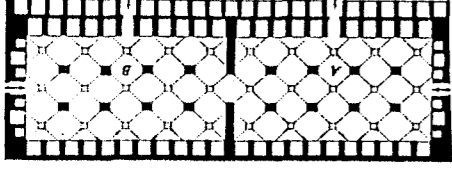
3. Gelibolu Bedesteni



4. Tokat Bedesteni



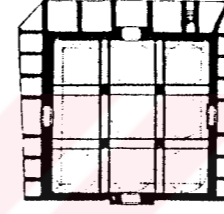
5. Ankara, Mahmud Paşa Bedesteni



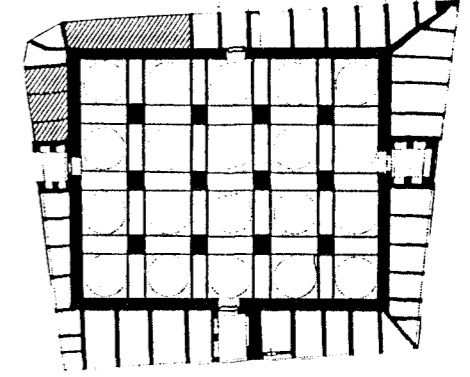
6. Mardin Bedesteni



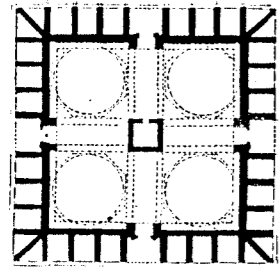
7. Manisa Bedesteni



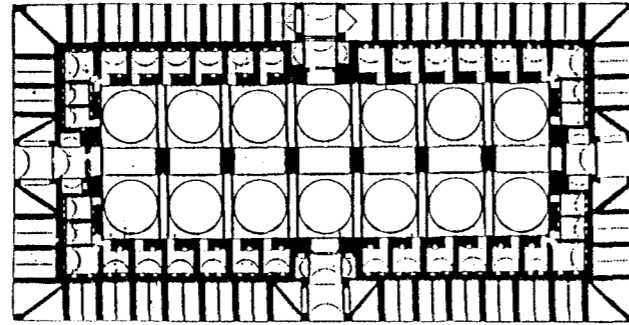
8. İst., Galata Bedesteni



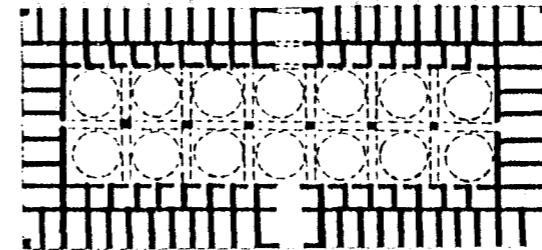
9. İst., Sandal Bedesteni



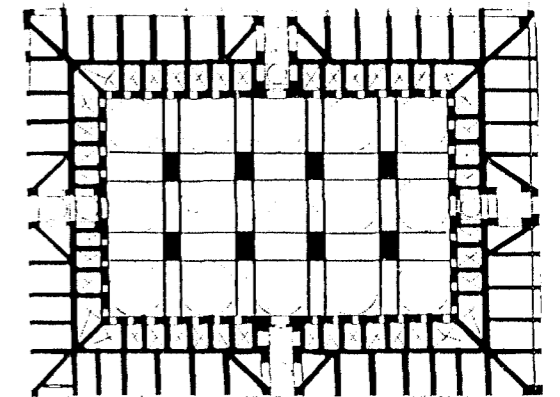
10. Vezirköprü Bedesteni



11. Edirne Bedesteni



12. Bursa Bedesteni



13. İst., Eski Bedesten

### Şekil 5.2.1.1. Bedestenler

(Şek. 1.2.6,7,10 M. Cezar, Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şhirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi; Şek. 3.4.5,11 G. Özdeş, Türk Çarşıları; Şek. 8.9,13 W. Müller-Wiener, Bildlexikon Zur Topographie Istanbul; Şek. 12 A. Gabriel, Une Capitale Turque-Brousse-Bursa.)

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 150 160 170

Bedesten'in ilk olarak nasıl ve kimler tarafından kullanıldığı bilinmemekle birlikte, Osmanlı Devleti döneminde ticaretin yoğun yaşandığı kentlerde inşa edildiği, günümüze kadar gelen örneklerden bilinmektedir. Birçok kubbeli çatı örtüsünden oluşan bedestene günümüzde sadece Türkiye'de rastlanmaktadır<sup>27</sup>. Kahire'nin ticaret bölgesi *Hân al-Halilî*'de *Sikkat al-Bâdistân* adlı bir cadde bulunduğuna göre, bu caddenin üzerinde ya da yakınlarında bir bedestenin bulunmuş olması düşünülebilir<sup>28</sup>.

İstanbul'daki üç bedestenden<sup>29</sup> Eski Bedesten'in, diğer adı ile Cevahir Bedesteni'nin Bizans döneminden kalma olabileceği ya da bir Bizans yapısının temelleri üzerine yapıldığı konusunda tartışmalar vardır<sup>30</sup>.

16.yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'u ziyaret eden Nicolas de Nicolay, Bedesten'i şöyle anlatmaktadır<sup>31</sup>:

“Bedesten denilen mahal, murabbe<sup>32</sup> şeklinde ve yüksek büyük bir kapalı holdür. Dört kapısı ve içerde o kadar yol vardır. Bu yolların iki tarafında, mücevherat, ziynet eşyası ve envai kürkleri gibi nadir ve kıymetli eşya ile dolu dükkanlar bulunur.”

Bedesten İstanbul için o dönemlerin bankası görevini görürdü. Dövme demir sandıklarda para ve değerli mücevherler saklanır, sahiplerinin ölmesi, varislerce aranmaması halinde hazineye kalırdı.

17.yüzyılda İstanbul'a gelen Du Loir, eski ve yeni bedestenlerin dört köşe ve üstü örtülü geniş meydanlar olduğunu, Eski Bedesten'de mücevherle süslenmiş ve sanat eseri olan at

<sup>27</sup>M.Scharabi, Der Bazar, Das traditionelle Stadtzentrum im Nahen Osten und seine Handelseinrichtungen, s.26.

<sup>28</sup>a.g.e., s.26.

<sup>29</sup>İstanbul'daki üç bedesten; Eski, Büyük ya da Cevahir Bedesteni, Sandal ve Galata bedestenleri.

<sup>30</sup>O.Ergin, 'İslam Ansiklopedisi'nin "Bedesten" maddesinde; Eski Bedesten'in kuyumcular kapısı üstünde duran kartal armasından ve Fatih Sultan Mehmet'in Arapça vakfiyesine dayanarak buranın bir Bizans yapısı olduğunu söylemektedir. Gündüz Özdeş'in 'Türk Çarşıları' yayınının 30. sayfasından öğrendiğimize göre, Celal Esad Arseven Bizanslıların Nika isyanında kıymetli eşyalarını bedestende sakladıklarını tarihi kaynaklara dayanarak vermektedir. M.Cezar ise 'Tipik yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi' adlı yayınında s.236'da bu görüşe karşı çıkarak, Eski Bedesten'in Fatih Sultan Mehmet tarafından yaptırıldığını söyler.

<sup>31</sup>E.Ç.Kömürcüyan, İstanbul Tarihi XVII. Asırda İstanbul, s.296.

<sup>32</sup>"Murabbâ: 1.Dörtlü, dört şeyden mürekkep. 2.Dört köşeli." Hayat Büyük Türk Ansiklopedisi, s.884.

donatıları, porselen kaplar ve her türlü ziynet eşyası, Yeni Bedesten'de ise halı, altın ve gümüş işlemeli kumaşlar ve ipekliler satıldığını belirtir<sup>33</sup>. Her iki bedestenin de dört kapısı vardır. Bu kapılar açıldıkları çarşının adı ile anılırlar. Örneğin Eski Bedesten'in kapılarının adları Takkeçiler Kapısı, Sahaflar Kapısı, Kuyumcular Kapısı ve Keseciler Kapısı'dır.

Osmanlı döneminin İstanbul'dan önce en önemli ticaret kenti olan Bursa'ya, Halep, Şam ve Avrupa kentlerinden sıkça tüccarlar gelirdi. Bu tüccarların ticaretini en çok yaptıkları mallar kumaş ve baharat olurdu<sup>34</sup>. Değerli kumaşların satıldığı Bursa Bedesten'i 14 kubbeli, 4 kapılı, dışını dükkanların çevrelediği önemli bir ticaret yapısıdır ve kentin merkezinde yer alır.

### 5.2.2. Hal Binası (Şekil 5.2.2.1.)

12. ve 13.yüzyıllarda Avrupa'da belli başlı ticaret kentlerinde yapılmaya başlanan *hal binaları*, kent içi ticaret yapıları idi. Çoğunlukla kumaş gibi değerli ve pahalı tüketim mallarının satıldığı ve depolandığı hal binaları, içlerinde belediye büroları, dans salonu gibi değişik sosyal işlevleri de barındırıyorlardı.

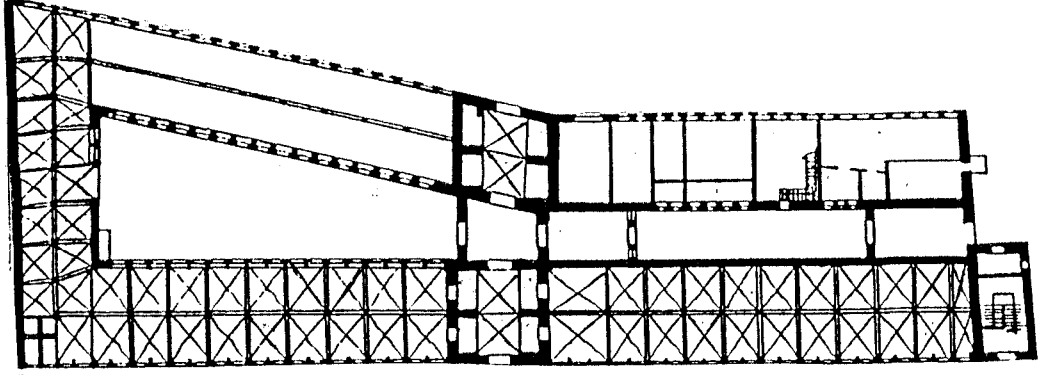
Önceleri Avrupa ticaret kentlerinde yapılan hal binaları diğer kentlerde de yapılmaya, meydanlarda, sokaklarda kurulan geçici pazarların yerlerini almaya başladılar. Kentlerin kalabalıklaşması ile güvenlik ve temizlik gibi sorunların çoğalması, bu binaların yapılmasının en önemli nedenlerinden biriydi. İlk zamanlar çoğunlukla kumaş ve yiyecek satılan hal binalarına 18.yüzyılda birçok Avrupa kentinde rastlanıyordu.

Hal binalarının en büyük ve en eski örneklerinden birisi, önemli ticaret kenti Ypern'deki kumaş hali binası idi. 1200-1620 yıllarında yapılan *Tuchhalle* aynı zamanda belediye,

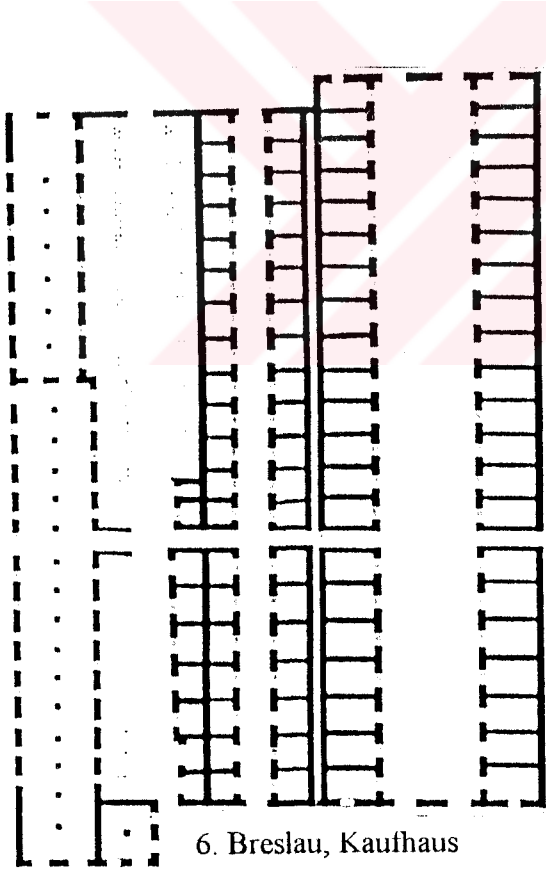
<sup>33</sup>E.Ç.Kömürcüyan, İstanbul Tarihi XVII. Asırda İstanbul, s.297.

<sup>34</sup>H.İnalçık, Osmanlı İmparatorluğu Toplum Ekonomi, s.204.

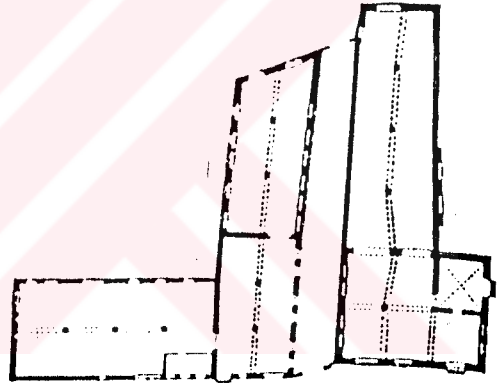




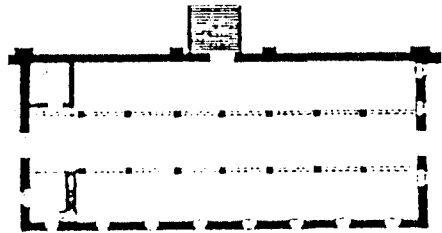
1. Ypern, Tuchhalle



6. Breslau, Kaufhaus



7. Frankfurt, Kaufhaus am Dom



12. Konstanz, Kaufhaus

### Şekil 5.2.2.1. Hal Binaları

(Şek. 3,4,6,7,9,10,11,12,13 M. Scharabi, Der Bazar; Şek. 1,2,5,8 E. Raith, Einkaufen in der Stadt; Şek.14 J. Stankova, PRAG Historischer Reiseführer Elf Jahrhunderte Architektur.)

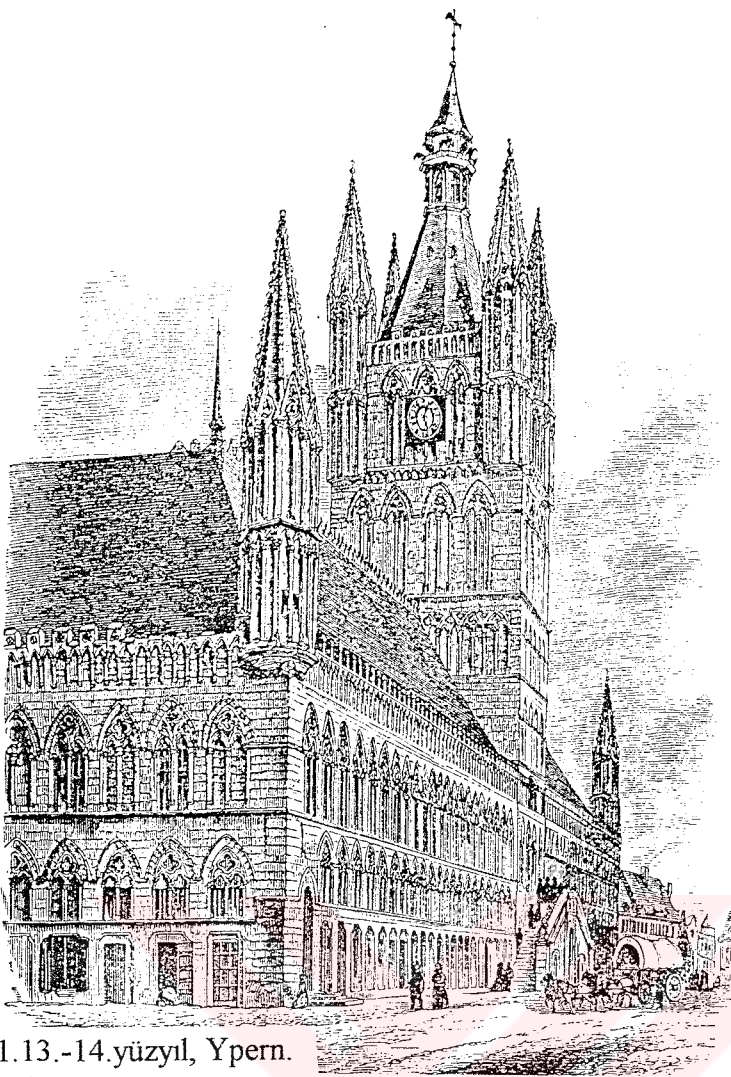
adliye, hapishane ve şapel binası işlevini de görüyordu<sup>35</sup>. Plan şeması sadece içerden kullanılabilen iki avlunun etrafında dizili dükkanlar ve depolardan oluşurdu. Kuzey kanadın depo kapıları avluya açılırken, avlunun temel işlevi mal sahiplerinin kalite kontrolü yaparak, fiyat belirledikleri bir ortak mekan olması idi. Batı kanadında kontrolden geçmiş ve etiketlenmiş kumaşlar bulunurdu. Her kalitedeki kumaş kendine ait belli bir mekanda burada satışa sunulurdu. Kumaş ticaretinin önemli oranda yapıldığı bir kent olan Bruges’de, 13.yüzyılda yapılan Waterhalle binası sadece kumaş hali olarak kullanılıyordu. (Şekil 5.2.2.2.)

18.yüzyılda kentlerin hızlı büyümeleri ve gelişen teknoloji, hal binalarının gelişimini de etkiler. Dönemin tüm mimari ve teknolojik gelişmelerini hal binalarında gözlemlemek olanaklıdır. Su, elektrik tesisatları ile soğuk hava depoları donanımları gibi rahatlıkları yüzünden meydanlardaki pazarlar, neredeyse her kentteki, her mahalledeki hal binalarının içine taşınmışlardı. Özellikle yağmurlu, soğuk iklime sahip Orta Avrupa kentlerindeki hal binalarının büyük çoğunluğu günümüzde de aynı işlevi sürdürmektedir.

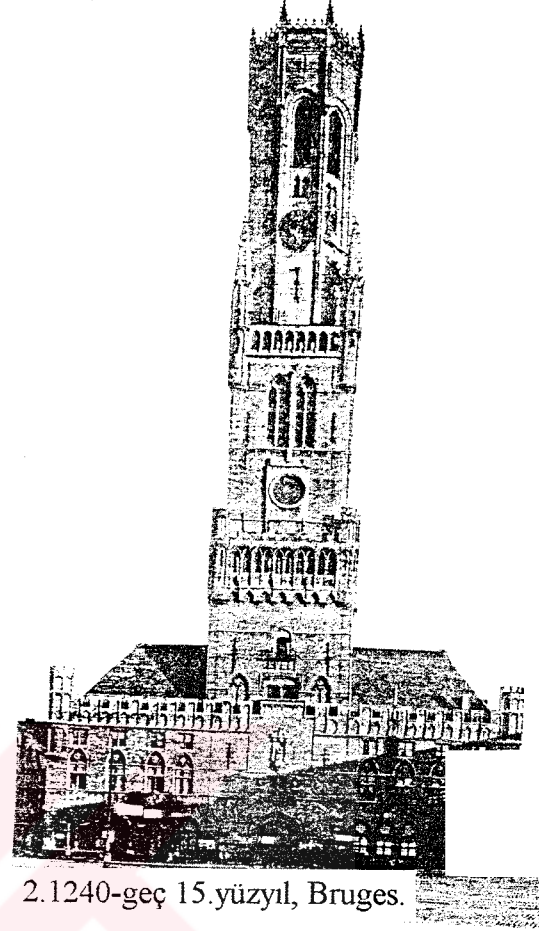
20.yüzyıl başında yapılan birçok hal binası, neredeyse birbirini tekrar eder niteliktedir. Bunlardan biri de yeni Rönesans biçimi ile 1902 yılında Prag’da yapılan Vinohrady Hal Binasıdır. Tüm yapı adasını kaplayan üç katlı pazar yapısının farklı kotlardaki iki ayrı sokaktan, iki ayrı girişi vardır. Kullanılan çelik çatı sayesinde yapının içi yeterince aydınlatılmaktadır. (Şekil 5.2.2.3.)

Teknolojinin ilerlemesi belki de en çok bu yapı tipinin gelişimini etkiler. Paris Hal Binaları, teknolojinin sağladığı olanakların işlevi destekler biçimde kullanılması konusunda önemli bir örnektir. Kompleksin yapımına 1853’de mimar Victor Baltard tarafından başlanır. Yapı 1858 yılında açılır. 1870’de pavyonların on tanesi hazırdr. Cam ve çelik kullanılarak inşa edilen yapılar, hem işlevsel açıdan son derece kullanışlı hem de dönemine ait özgün tasarımlardır. (Şekil 5.2.2.4.)

<sup>35</sup>E.Raith, *Einkaufen in der Stadt*, s.86; G. Binding, *Architektonische Formenlehre*, s.59; N.Pevsner, *A History of Building Types*, 15.4.

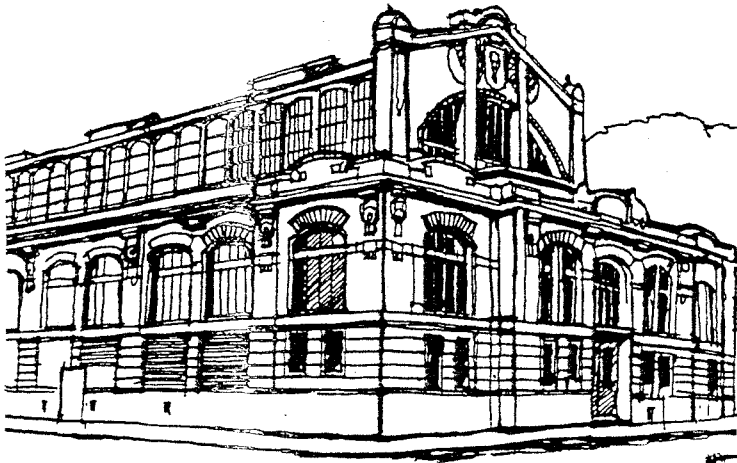


1.13.-14.yüzyıl, Ypern.



2.1240-geç 15.yüzyıl, Bruges.

Şekil 5.2.2.2. Avrupa’da kumaş halinin belediye ile birlikte bulunduğu binalar.  
(Şek.1 G.Binding, Architectonische Formenlehre; Şek.2 N.Pevsner, A History of Building Types)



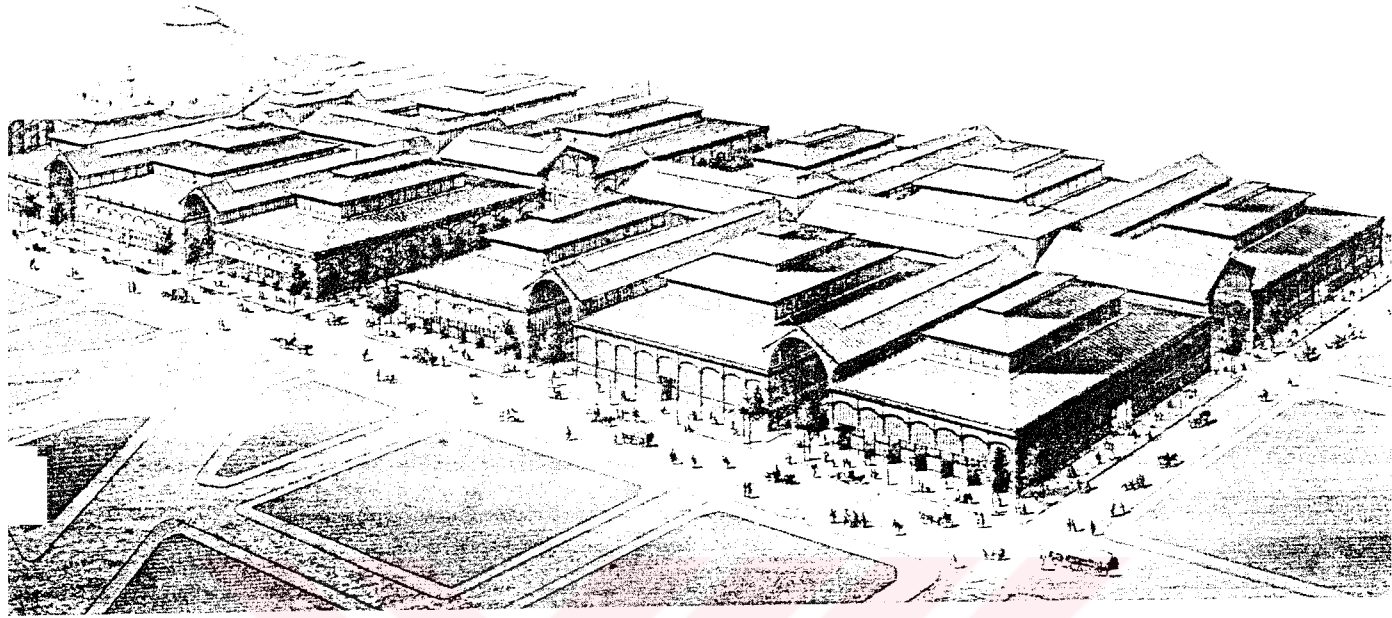
1. Smichov hali



2. Vinohrady hali

Şekil 5.2.2.3. 19.yüzyıl hal binaları.

(Şek. J.Stankova, Prag Historischer Reiseführer Elf Jahrhunderte Architektur)



Şekil 5.2.2.4. Paris, Hal Kompleksi, mimar Victor Baltard.  
(Şek. N.Pevsner, A History of Building Types)



### 5.2.3. Büyük mağaza

19.yüzyılda yapım sistemine çeliğın girmesi ile ticaret yapılarına yeni bir tip katılır. Yeni tipin adı İngiltere’de *Department Stores*, Fransa’da *Magasins de Nouveauté*’dir. Bu yapılar modern büyük mağazaların öncüleri olarak tanımlanabilir.

1876’da Paris’de ilk örnek olan *Bon Marché* mağazası törenle açılır. (Şekil 5.2.3.1.) 25 000 m<sup>2</sup> alanı kaplayan mağazanın mimarı L.C.Boileau, mühendisi G.Eiffel’dir<sup>36</sup>. Bu yeni ticaret yapısı tipi bir anlamda hal binaları ile pasajların bir karışımıdır. Cam çatısı, yüksek orta holü, katlarının görsel anlamda da birbirleriyle ilişkisi son derece etkileyiciydi. Öyle ki Emile Zola, yeni yapı tipini “Müşterilerden oluşan bir cemaat için yapılmış modern bir katedral.” diye tanımlar<sup>37</sup>. Zemin kattan tavana kadar yükselen geniş orta hollü ticaret yapısı tipine çok geçmeden (1881-9) yenisi eklenir: Paul Sédille’in *Printemps* mağazası<sup>38</sup>. Bon Marché başı çekmiştir, arkadan La Belle Jardinière, Lafayette, A Pygmalion, ve diğerleri gelir<sup>39</sup>. (Şekil 5.2.3.2.) Paris artık bu tür ticaret yapılarının merkezidir. Hepsinin ortak yanları, merkezde ışık sağlanan camçatı, açıkta çıkan, gösterişli merdivenler ve galerileridir.

Değişen sadece yapı tipi değildi, satıcı-alıcı ilişkileri de değişmişti. İnsanlar birşey almak zorunda olmadan katları gezebiliyor, sergilenenlere dokunabiliyor, sıkça gerçekleşen indirimlerden yararlanabiliyor ve mal değişiminde bulunabiliyorlardı. Daha önce alışverişe hiç bu şekilde yaklaşılmamıştı. Yepyeni bir tüketim kültürü oluşmaya başlamıştı. Alışveriş, “kapitalist bir topluluğun dini” tanımına layık bulunurken, modern mağazalar da “yeni dinin katedrali” olarak tanımlanıyorlardı<sup>40</sup>.

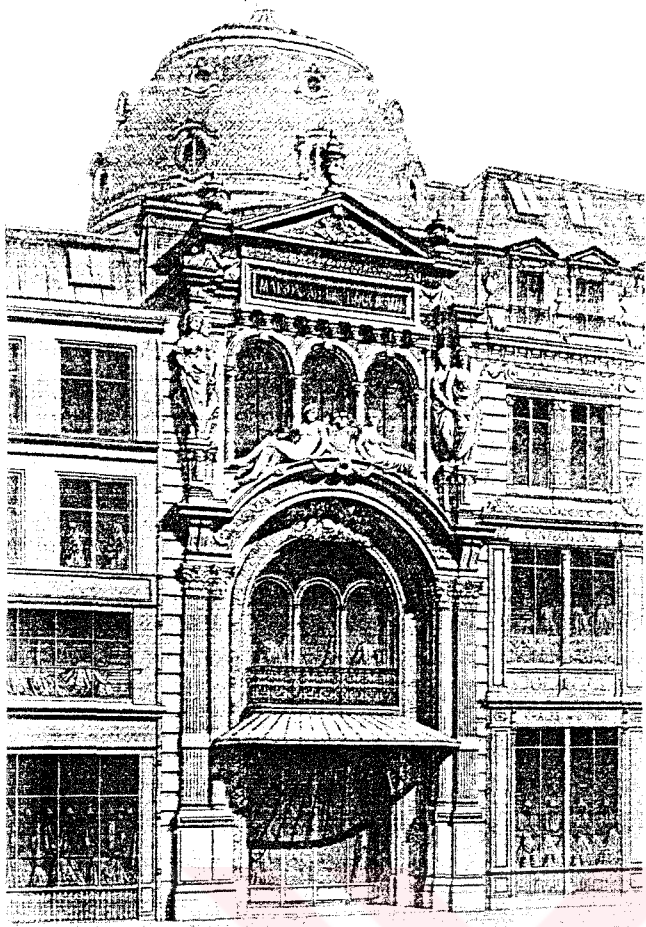
<sup>36</sup>E.Raith, *Einkaufen in der Stadt*, s.99.

<sup>37</sup>R.Sédillot, *Dünya Ticaret Tarihinden*, s.434.

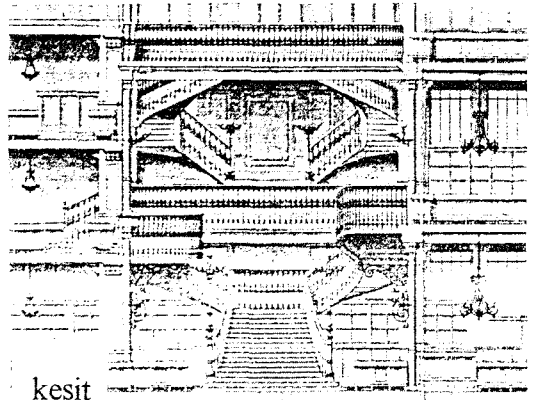
<sup>38</sup>P.Lavedan, *French Architecture*, s.216.

<sup>39</sup>E.Raith, s.99.

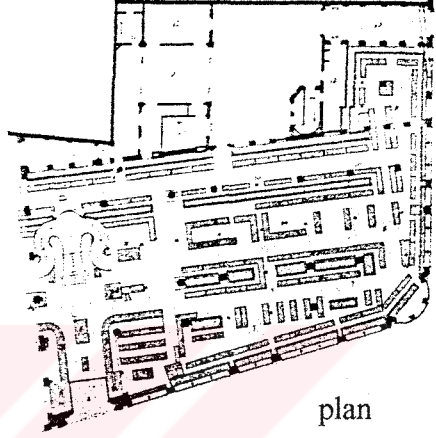
<sup>40</sup>a.g.e., s.105.



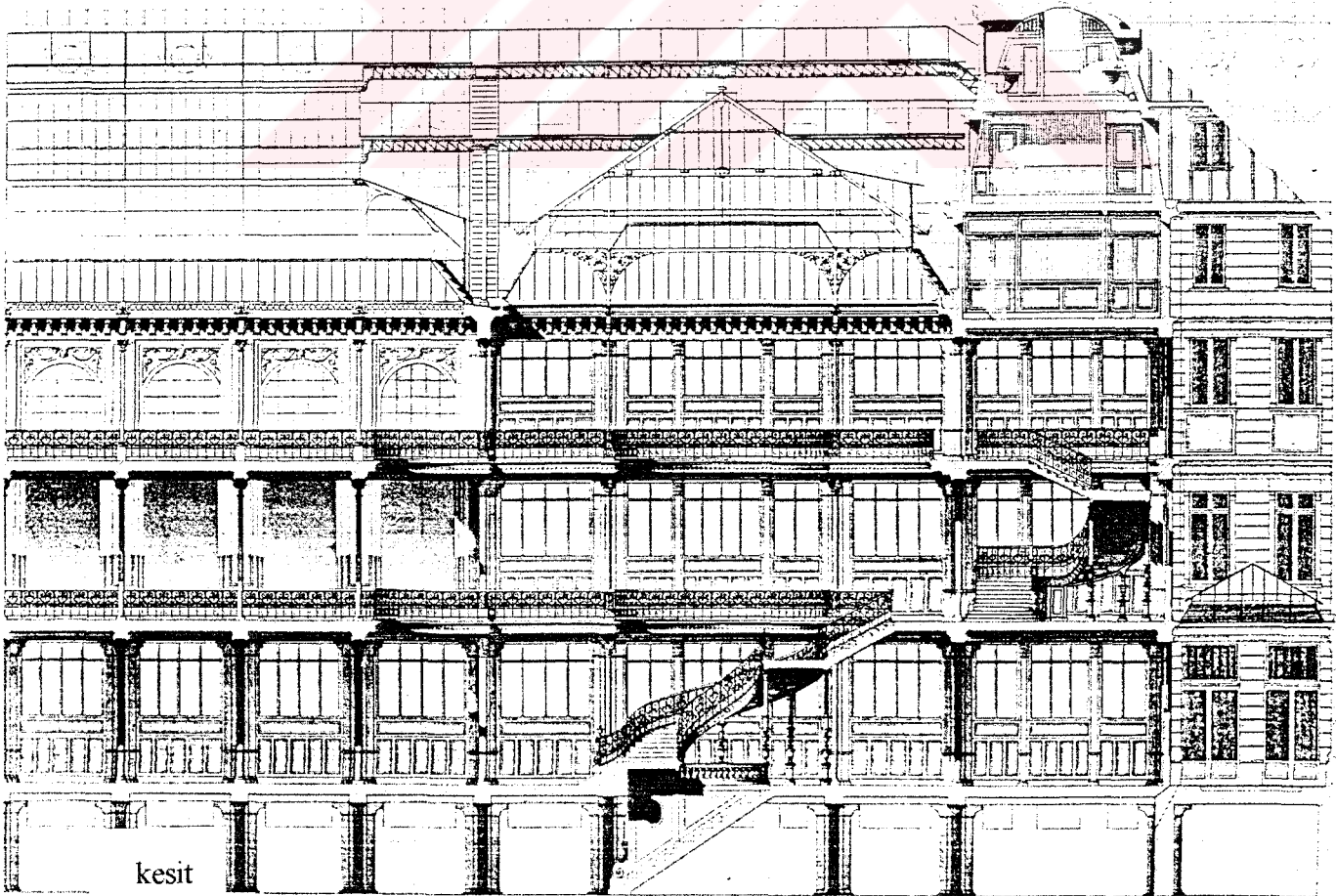
ön görünüş



kesit



plan

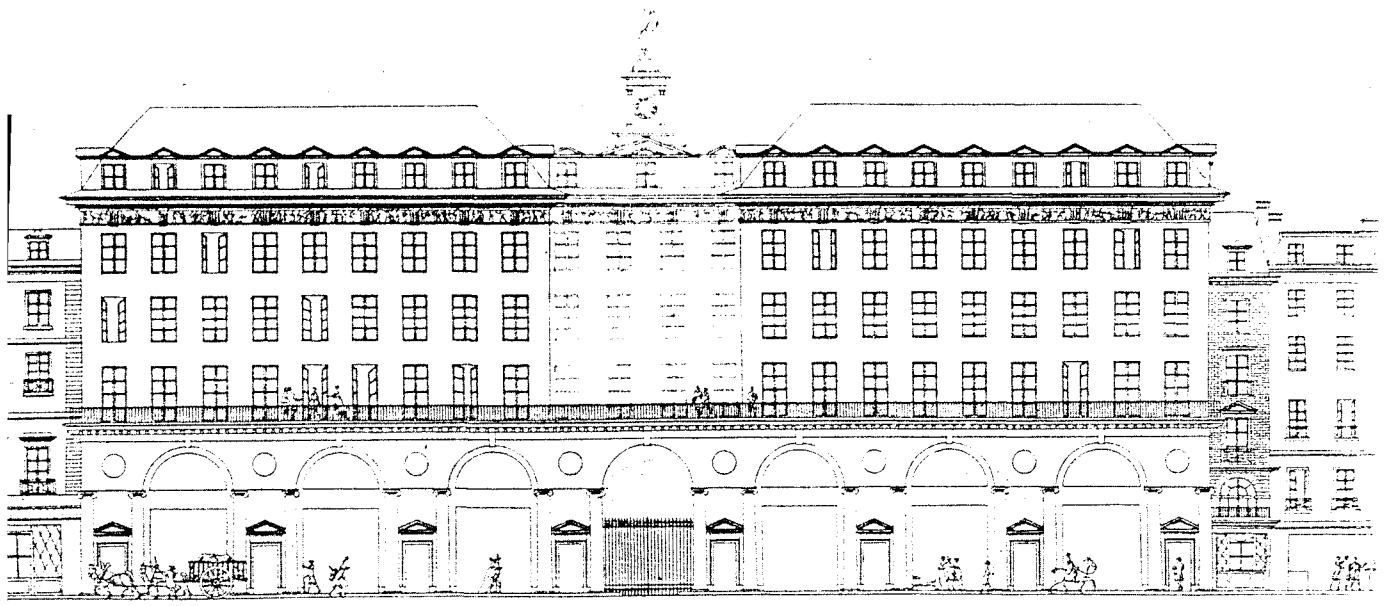


kesit

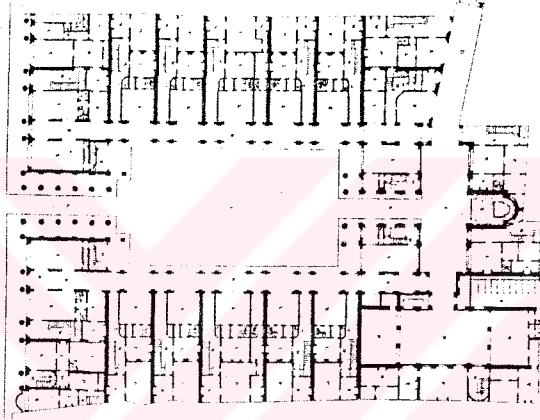
Şekil 5.2.3.1. Paris, Bon Marché, 1869-1872.

(Şek. N.Pevsner, A History of Building)

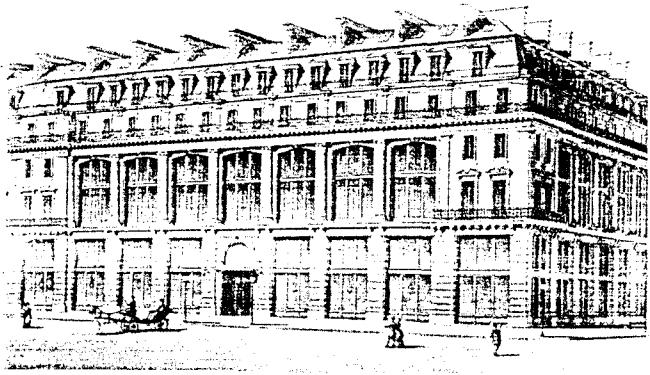
ŞEKİL 5.2.3.1



Cour Batave.



Cour Batave plan.



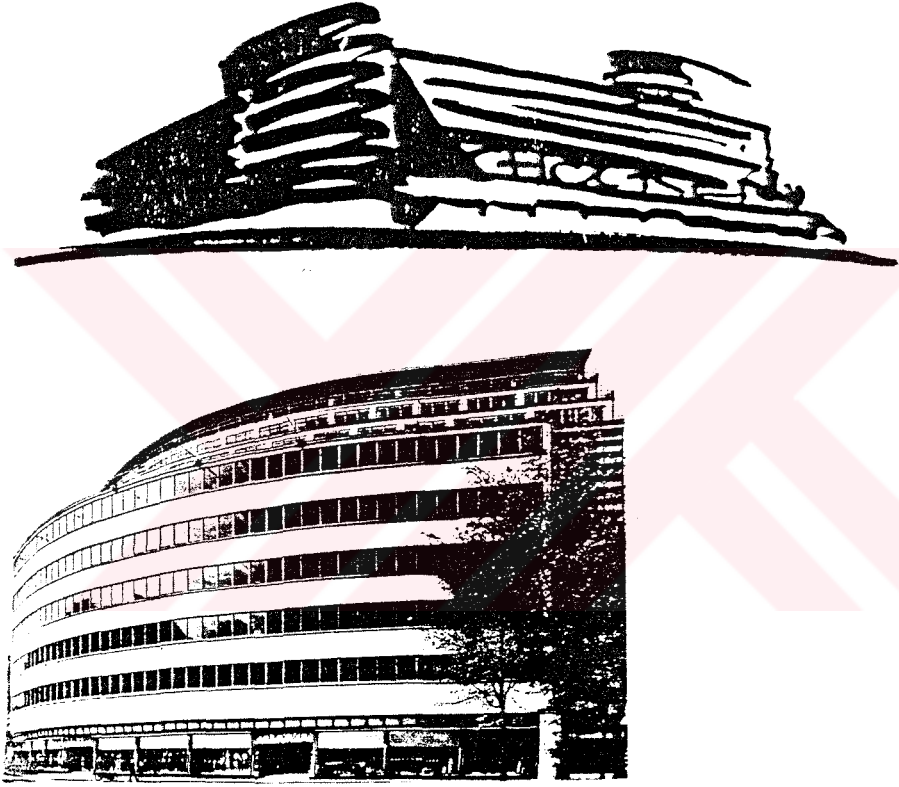
Belle Jardinière.



Printemps.

Şekil 5.2.3.2. Paris, çok katlı mağazalar.  
(Şek. N.Pevsner, A History of Building Types)

Çok katlı mağazaların halk tarafından beğenilmesi yeni bir ticaret yapısı tipini yaratır. Kentin ticaret merkezinde veya yaya ticaret yolunun yakınlarında yer alan bu yapı tipi, farklı ürünlerin satıldığı, değişik işletmelerin aynı çatı altında toplandıkları bir yer olmuştur. Ticaret kentlerinde artık bu mağazalara sıkça rastlanılmaktadır. 1926-1928 yıllarında, E.Mendelsohn Schocken firması için bir dizi mağaza tasarlar. Bunlardan biri de Stuttgart'da inşa edilir. (Şekil 5.2.3.3.)



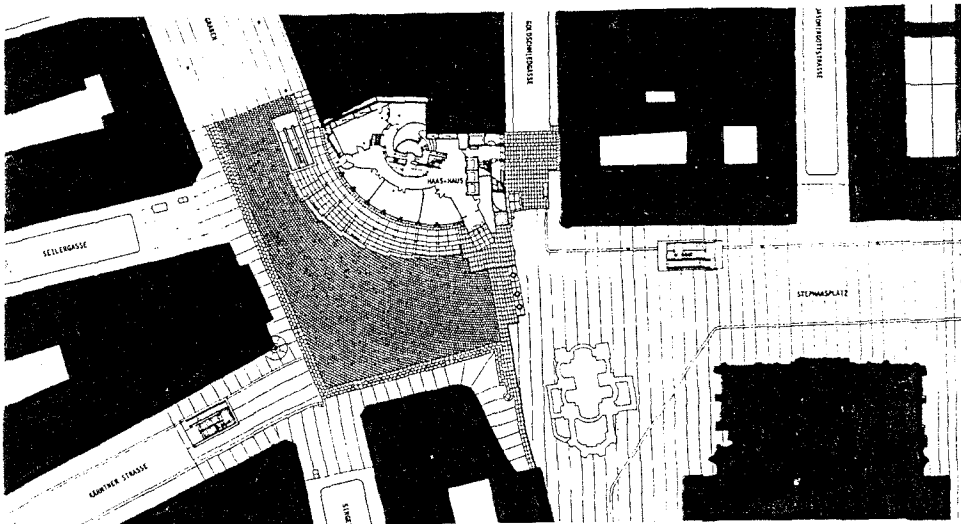
Şekil 5.2.3.3. 1926, Stuttgart, Schocken Mağazası, E.Mendelsohn.

(N.Pevsner, A History of Building Types; E.Raith, Einkauf in der Stadt.)

Kent içi arsaların çok pahalı olmasından dolayı, bu tür ticaret yapılarının çok yoğun kullanılarak, maksimum karı getirmesi amaçlanıyordu. Kent içinde, araçları uzun süreli park etmek sorun olmaya başlamıştı. Motorlu araçların çoğalması ile oluşan otopark sorunu için mağaza yakınlarında katlı otoparkların yapılması, mağazanın 2. ve 3.bodrum katlarının otopark olarak kullanılması gibi çözümler getirilmişti.



İç bölümlerin düzenlenmesinde gösterilen özene, yapının mimarisinde de rastlanmaktadır. Görünümleri gittikçe dikkat çekmeye başlar. İlginç dış görünüşleri ile dikkat çeken alışveriş yapıları, çekici girişleri ile yoldan geçenleri adeta içeriye davet etmektedir. İlk zamanlar sadece bir firmaya ait olan bu ticaret yapıları, bir süre sonra bünyesinde çeşitli birimleri (dükkan-mağaza-büro) barındırır. İçlerinde yer alan birimler, kent içinde buldukları konuma göre değişiklik gösterir. Viyana'da 1990 yılında H.Hollein tarafından yapılan Haas Haus, eski kentin merkezinde yer almaktadır. Kentin en önemli iki alışveriş caddesinin (Kärntner St. ve Graben) köşesinde yer alan bina, yapıldığı dönemde olumlu ve olumsuz birçok eleştiriyi almıştı. (Şekil 5.2.3.4.) 1994 yılında yapılan Ringstrassen Galerien, eski kent duvarlarının 1870'lerde yıkılarak, yeni düzenlemelerin yapıldığı Ringstrasse'de bulunmaktadır. (Şekil 5.2.3.5)



Şekil 5.2.3.4. 1990, Viyana, Haas Haus. (Şek. I.Helsing-Almaas, Vienna)



İç görünüş



Ring Strasse'den görünüş

Şekil 5.2.3.5. 1994, Viyana, Ringstrassen Galerien.

(Dia, Y.Say-Özer arşivi.)

#### 5.2.4. Alışveriş merkezi

İngilizce *Shopping center*, Almanca *Einkaufszentren* olarak adlandırılan, kent merkezi dışında yer alan alışveriş merkezleri özellikle arabalı müşterilere yöneliktir. Çünkü motorlu araçlar artık insanların günlük yaşantısına iyice girmiştir ve kent içindeki arsa fiyatları çok yüksektir. Öte yandan tüketim ürünlerin gün geçtikçe çeşitlenmesi daha büyük alanlara sahip alışveriş mekanlarına gereksinim doğurmuş ve sektörün artan karlılığı yatırımcıları kent dışında bu tür büyük merkezler kurmaya teşvik etmiştir.

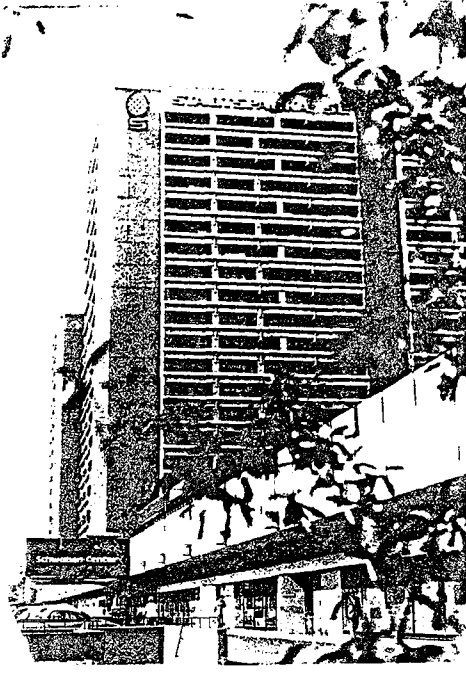
Uygulanan ilk örneklerde yaya ticaret yollarının (mall) üstleri açıktır. Fakat bu durum bir süre sonra değişir. Yaya ticaret yollarının üstleri kapanır. Değişik türde ürünlerin satıldığı, sosyal ve kültürel bir takım etkinliklerin yer aldığı bu yapı tipi, günümüzün tek büyük mekanlı ticaret yapısı türüne örnektir.

Kompakt bir biçimi olan alışveriş merkezlerinin yapısal gelişimleri *alışveriş sokakları* üzerine kurgulanmıştır. İyi planlanmış bir alışveriş merkezi ise, çeşitli satış birimleri, büyük mağazalar, marketler, dinlenme yerleri ile kendi içinde dengeli ve müşterinin yorulmadan aradığı her şeyi bulabileceği şekilde tasarlanmıştır.(Şekil 5.2.4.1. ve şekil 5.2.4.2.)

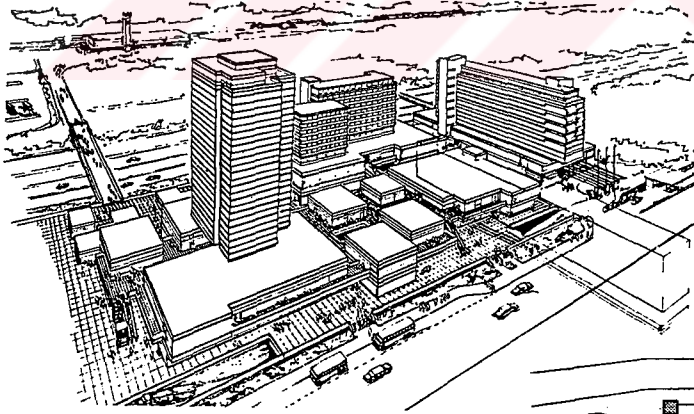
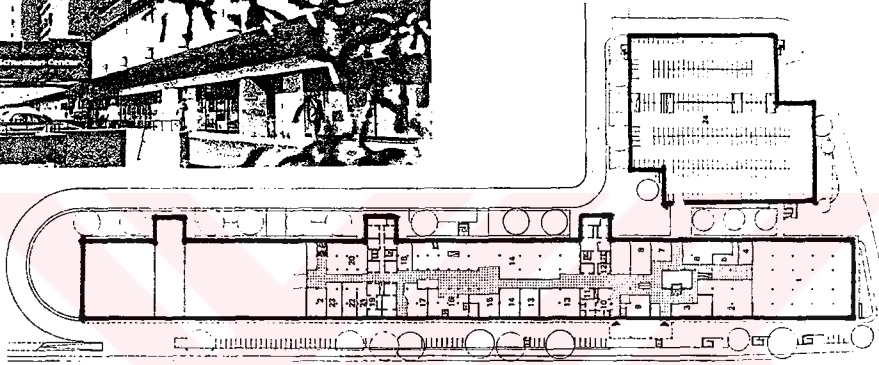
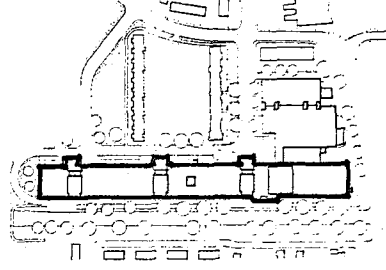
Göteborg yakınlarında oluşturulan yeni yerleşmelerden biri de kent merkezinden yedi kilometre uzaklıktaki *Västra Frölunda*'dır. Burada kurulan alışveriş merkezinin adı *Frölunda Torg* dur. *Torg*, pazar anlamına gelmektedir. Bu merkezin önemi, son derece büyük alanı<sup>41</sup> kaplayan ve *alışveriş kenti* olarak tanımlanan bir yerin, tek bir çatı altında toplanabileceği düşüncesinin gerçeğe dönüşmesidir<sup>42</sup>. (Şekil 5.2.4.3.)

<sup>41</sup>30.000m<sup>2</sup> toplam alışveriş alanı, 11.000 m<sup>2</sup> depo, 6.000 m<sup>2</sup> büro, 9.000m<sup>2</sup> sirkülasyon amacıyla kullanılmaktadır.

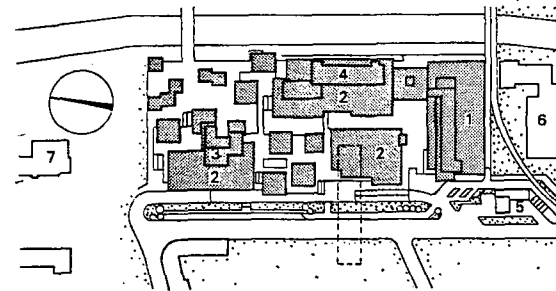
<sup>42</sup>S.Nagel und S.Linke, Bauten des Handels, Läden, Warenhäuser, Einkaufszentren, s.51.



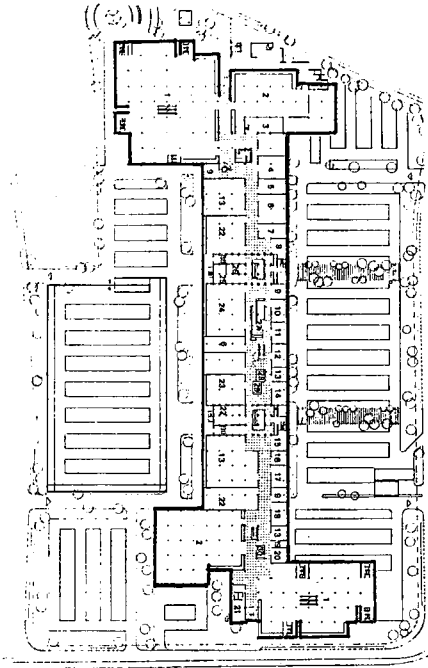
1.Augsburg, Schwaben-Center.



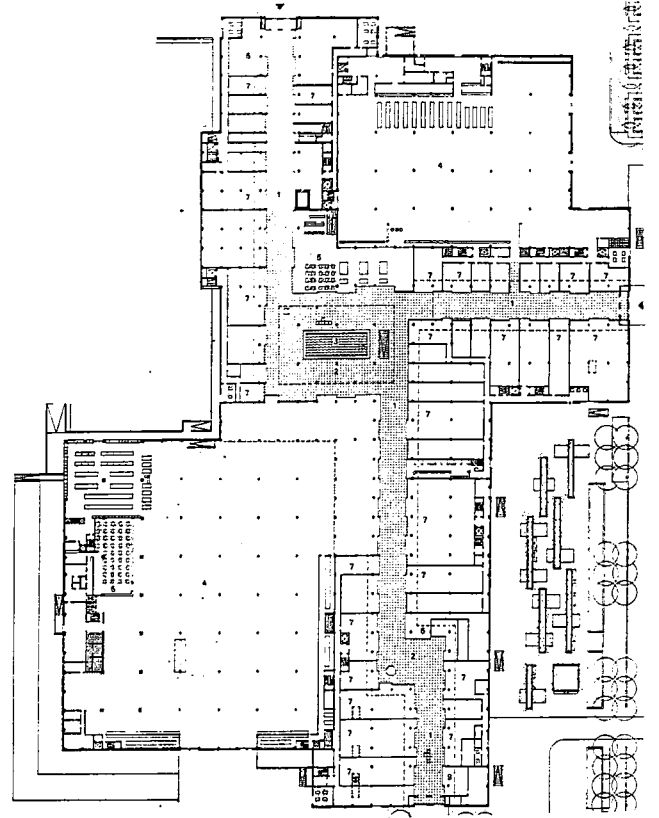
2.Leverkusen, Bebauung.



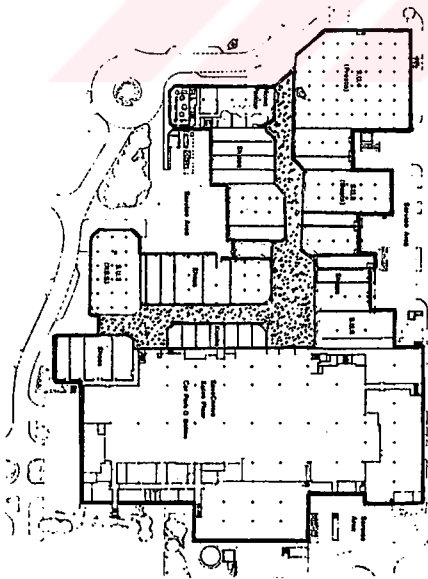
Şekil 5.2.4.1. Alışveriş merkezleri  
(Şek.S.Nagel und s.Linke, Bauten des Handels)



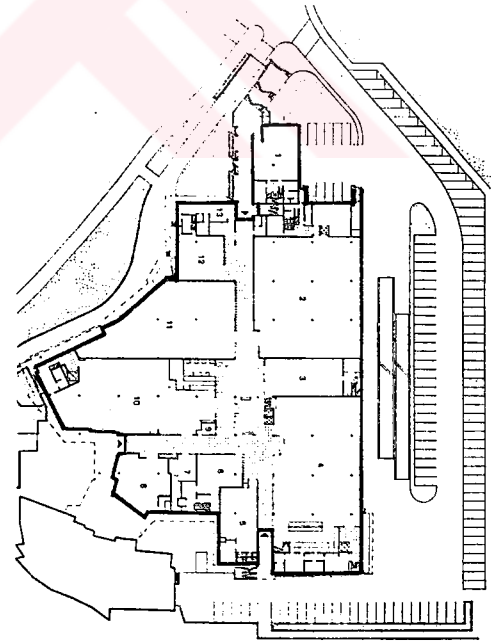
1.München, Olympia Einkaufszentren



2.Rosengard Center.



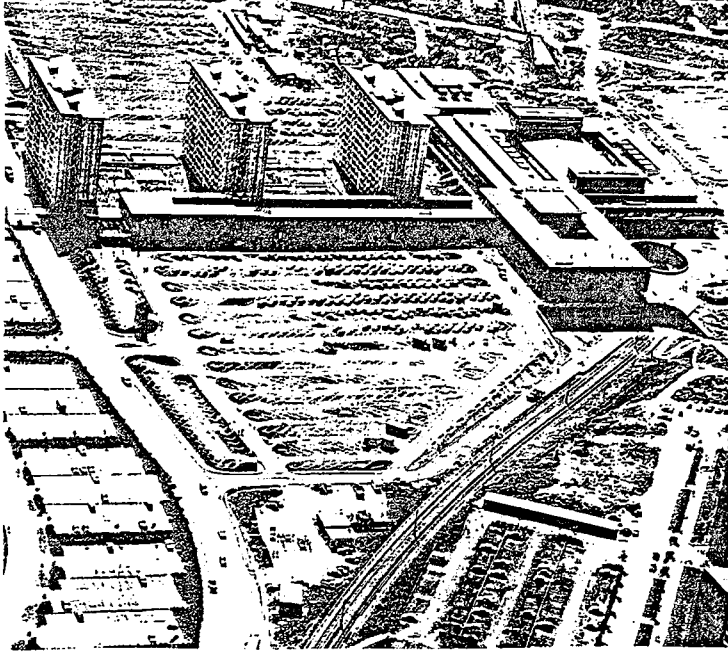
3.Hempstead Valley



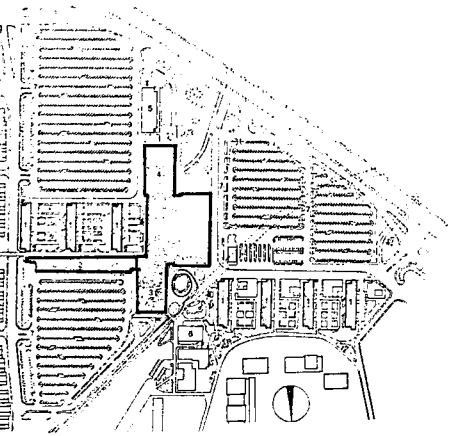
4.Einkaufszentren Schönbühl

### Şekil 5.2.4.2. Alışveriş merkezleri

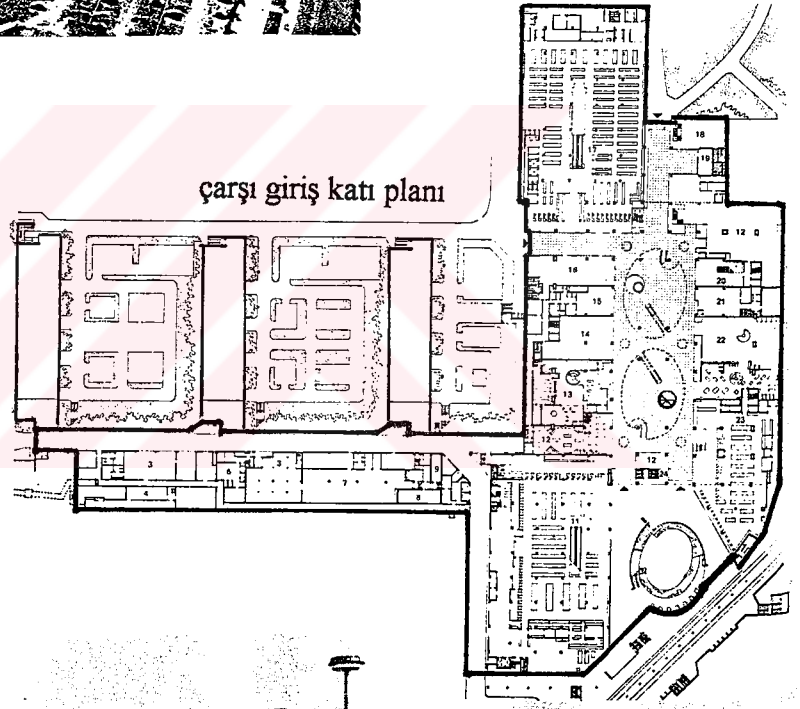
(Şek.1,2,3 S.Nagel und s.Linke, Bauten des Handels; Şek.4 N.Beddington, Design for Shopping Centres.)



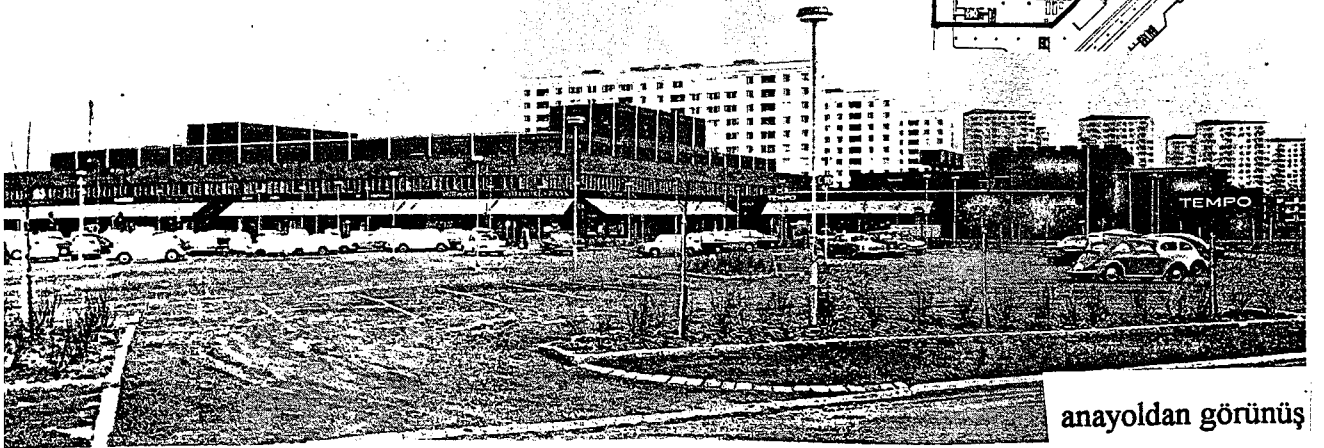
kuşbakışı görünüş



durum planı



çarşı giriş katı planı



anayoldan görünüş

Şekil 5.2.4.3. Alışveriş merkezi:Fröhlunda Torg.  
(Şek. S.Nagel und s.Linke, Bauten des Handels)

Kent dışında olmanın getirdiği dezavantajı dengelemek için, alışveriş merkezleri insanları/müşterileri çekmek amacıyla birçok yeni uygulamalar başlatmak zorundadırlar. Alışverişi çekici kılmak için çeşitli sosyal ve kültürel etkinliklere yer verilir. Kahve-pasta, yemek salonları, sinemalar, çocuk bakım merkezleri ile bir anlamda eğlenme, boş zaman geçirme işlevini de yerine getirirler. Aranılan herşeyin üstelik ucuza burada bulunabileceği düşüncesi çeşitli yollarla<sup>43</sup> müşteriye iletilir. Pek çok kişi özel hobileri (resim çerçeveleri, egzotik bitkiler gibi) için bile birçok şeyi birarada görerek seçme şansına sahiptir.

Büyük alışveriş merkezleri öylesine kabullenilir ki, birçok aile alışverişe gereksinimi olmasa bile, yalnızca zaman geçirmeye gelir. İç bölümlerin tasarımı, malların sergilenmesi bilinçli şekilde tüketimi arttırmaya yöneliktir. Tüketimi teşvik eden tavırlar başarılı olmakta, alışveriş merkezleri günden güne artan müşteri talebi ile karşılaşmaktadırlar.

---

<sup>43</sup>Haftalık, aylık hatta yıllık süreler içinde yayınlanarak, müşterilerin ev adreslerine gönderilen ücretsiz gazete, broşür ve dergiler.

## 6. BÖLÜM:SONUÇ

Sonuç bölümünde daha önceki bölümlerden elde edilen bulgular değerlendirilecektir. Bulguların değerlendirilmesi üç ana başlıkta ortaya konulabilir:

1. Genel değerlendirme,
2. Bölümlerin değerlendirilmesi,
3. Ticaret yapılarının değerlendirilmesi.

### 6.1. Genel değerlendirme

Tez altı bölümden oluşmaktadır. Giriş ve sonuç dışındaki bölümler birbirinin devamı niteliğindeki dört tema üzerinde gelişmektedir. Bunlar ikinci, üçüncü, dördüncü ve beşinci bölümleri oluşturmaktadır. Söz konusu bölümleri ana hatları ile gözden geçirmeden önce, kısaca çalışmanın genel değerlendirilmesi yapılacaktır.

*Ticaret mekanlarının oluşum ve gelişim ilkelerinin incelenerek, tipolojik açıdan sınıflandırılması* şeklinde oluşturulan başlık, aynı zamanda çalışma konusunun da tek tümce ile özetidir. Çalışmanın özünü oluşturan *ticaret mekanı* terimi ile ticaret yapı ve bölgeleri tanımlanmaktadır. İnceleme konusu olan ticaret yapı ve bölgeleri kentlere özgüdürler ve gelişimlerini kentlerin gelişimlerine paralel sürdürürler. O halde çalışma öncelikle ticaret-kent ilişkisinin boyutlarının incelenmesiyle başlamalıdır.

### 6.2. Bölümlerin değerlendirilmesi

Giriş ve sonuç bölümleri dışında birbirini izleyen temalar halinde gelişen dört bölüm çalışmanın bu kısmında değerlendirilecektir.

Kentlerin kuruluşuna ticaretin etkisinin boyutlarının araştırıldığı ikinci bölüm, ticaretin, kentlerin *varoluşunu* nasıl etkilediği konusunda kuramsal açıklamaların incelenmesiyle



başlar. Kentleri oluşturan en önemli etken olan ticaret, kentlere özgü birtakım kurumların oluşumunun da nedenidir. Kent-ticaret ilişkisinde her zaman varolan, fakat bu konu bağlamında özellikle üzerinde durulması gereken diğer bir unsur da insandır. Bu anlayışla ikinci bölümün üçüncü kısmında ticaretin sosyal çevreye etkisi incelenmiştir. Burada vurgulanmak istenen bir konu da, ticaretin etkisinin sadece kent, bölge (kent içindeki ) veya yapı ile sınırlanmayacağıdır.

Ticaretin kentlerin kuruluşunda en önemli etken olduğunun belirlenmesi, çalışmanın ilk aşamasını oluşturdu. İkinci aşama olarak belirlenen konu ise ticaret yolları idi. Çünkü kentler ticaret yolları boyunca kurulmuşlardı ve ticaret yollarının canlılıkları ölçüsünde varlıklarını sürdürüyorlardı. Başka bir tanımla, kentler fiziksel anlamda varlıklarını ticaret yollarına borçlu idiler. Örneğin *Yunan sömürge hareketinin* gerçekleştiği dönem içinde oluşan kentler ticaret amacıyla kurulmuşlardı ve o dönemlerde deniz yolunun en çok kullanılan ticaret yolu olmasından dolayı hepsi deniz kenarında yer almışlardı. Bu şekilde kurulan kentlerden bir kısmı hala varlıklarını sürdürmektedirler ve bunlardan birisi de İstanbul'dur.

Ticaret yolları kentlerin konumlarının belirlenmesinde önemli rol üstlenirken, kentlerin biçimlenmesinde de etkili olmaktadır. Kentin karakterini veren çizgiler, başka bir deyişle kentin omurgası niteliğindeki caddeler aynı zamanda ana ticaret akslarını oluşturmaktadır. Ana ticaret aksı, kent eğer bir kervan yolu üzerindeyse o yolun, su ticaret yolu üzerindeyse limandan gelen yolun uzantısıdır.

Üçüncü aşama olarak tanımlanabilecek dördüncü bölümde, çalışma iki ana konu altında toplandı: ticaretin kentsel mekanlara etkisi ve ticaretin kentlerde yeralan diğer yapılara etkisi. İlk konuda kentsel mekan bağlamında meydanlara ve sokaklara ticaretin etkisi araştırılırken, meydanlar başlığı altında ticaretle sürekli içiçe olan *agora* ve *forum* maddelerine yer verildi. İkincisinde ise kentte yeralan ve işlevi ticaret olmayan kale, surlar, yönetim yapıları, dinsel yapılar, konutlar türünde yapılara ticaretin etkisinin araştırıldı.

Dördüncü aşamayı oluşturan beşinci bölüm, çalışmanın ulaşılmak istenen kısmı olarak tanımlanabilir. Bir anlamda önceki aşamaların sonucu olarak ortaya çıkan bu bölümün içeriği, ticaret yapılarının zaman içinde gelişimlerinin incelenerek, biçimsel açıdan sınıflandırılmaları olarak özetlenebilir. Bu bölümde yararlanılan örnekler, tezin genel anlayışı çerçevesinde, daha önceki bölümlerde de olduğu gibi, çeşitli kültürlerden seçilmiştir.

### 6.3. Ticaret yapılarının değerlendirilmesi

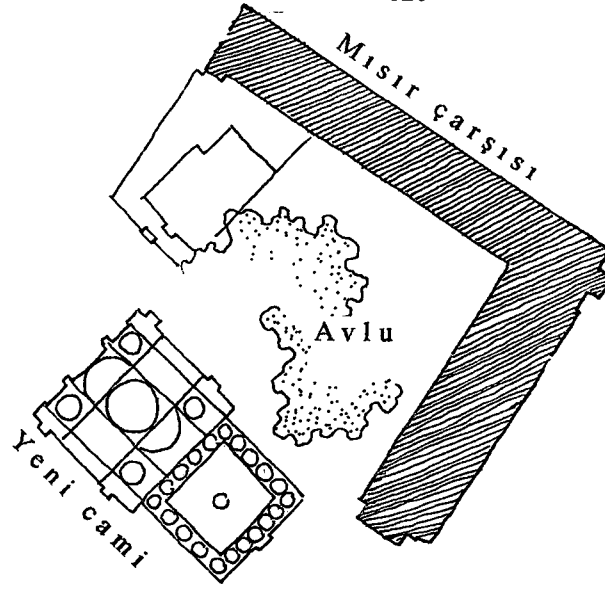
Ticaret yapılarının biçimlenmesinde işlev her zaman için en önemli faktördü. Bu bağlamda ticaret yapılarının analizleri iki ana başlık altında yapıldı:

1. Tekrarlanan birimlerden oluşan ticaret yapıları,
2. Tek büyük mekanlı ticaret yapıları.

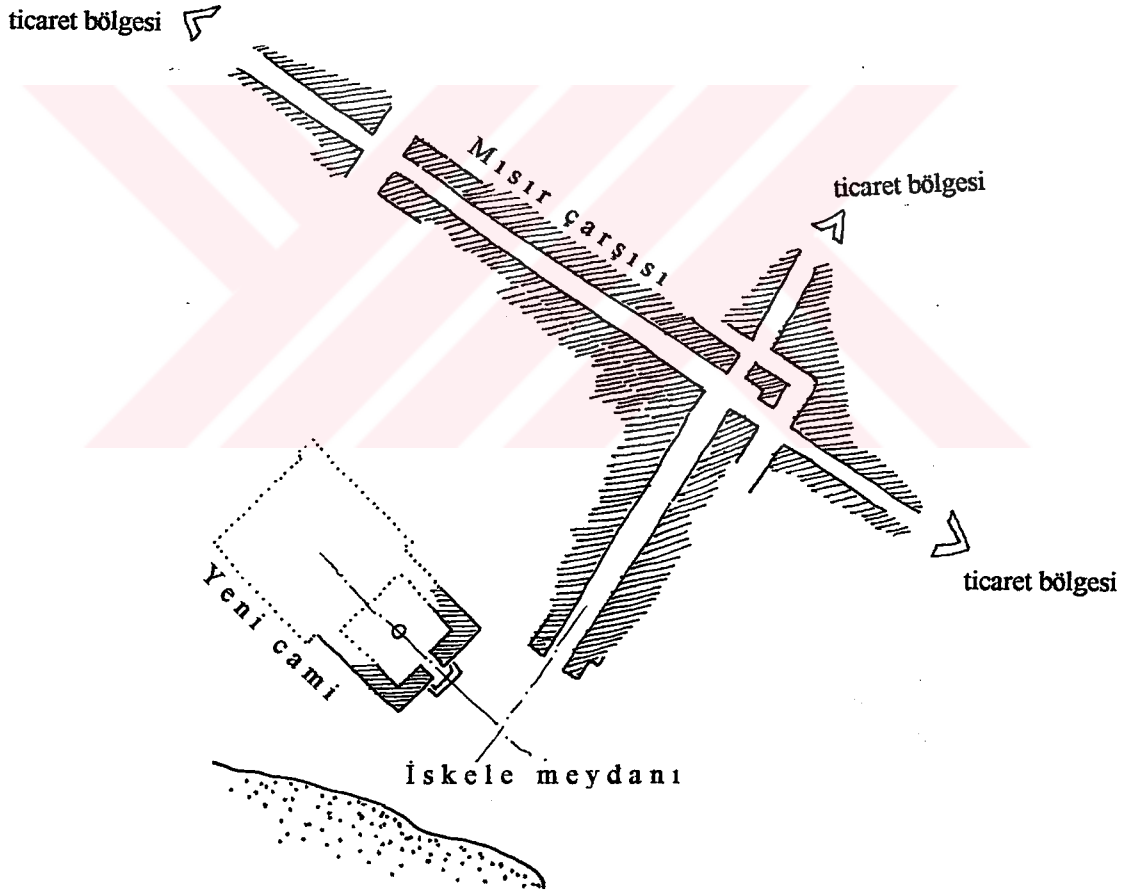
İki ana başlıktan birincisini oluşturan *tekrarlanan birimlerden oluşan ticaret yapıları* kendi içinde iki bölüme ayrıldı:

1. Tekrarlanan birimlerin bir aks ya da bir yol üzerinde yer almaları,
2. Tekrarlanan birimlerin bir avlu çevresinde yer almaları.

Ticaret birimlerinin bir aks üzerinde yer alması ile bilinen en eski ticaret yapısı tipi oluşmuştur. Bu yapı tipine hemen hemen her kültürde rastlamak olanaklıdır. Değişik adlarla anılsalar da, kullanım ve işleyiş açısından birbirlerinden farksızdırlar. Plan şemalarının oluşumunda çevresel etkiler söz konusudur. Bu konu ile ilgili verilebilecek en güzel örnek *Mısır Çarşısı*'dir. (Şekil 6.3.1.)



1.Külliyenin bir parçası olarak arasta:Yeni Cami'yi çerçeveleyen Mısır Çarşısı



2.Kentsel dokunun bir parçası olarak arasta: İskele Meydanı ile ticaret bölgesinin birbirine bağlanması

Şekil 6.3.1. Yol üzerinde yer alan birimlerden oluşan ticaret yapısı:Mısır Çarşısı

Tekrarlanan birimlerin bir aks üzerinde değil de, bir avlu etrafında yeralmaları ikinci bölümü oluşturmaktadır. Bu bölümde söz konusu olan tipin biçimlenişindeki en önemli faktör güvenlidir. İlk bölüme ait tipler özellikle kalabalıkların olduğu kent merkezlerinde yer alırken, diğerleri ticaret kentlerinde ya da ticaret yolları üzerinde bulunurlar. İki tipi kısaca *dışa dönük* ve *içe dönük* tipler olarak tanımlamak da olanaklıdır.

*Tek büyük mekanlı ticaret yapısı* şeklinde ayırdığımız ikinci ana bölüm, bazen tek bir ürünün, bazen ise birden çok ürünün ticaretinin bir hacim içinde yapıldığı yerleri anlatmaktadır. Bedestenler, haller, kent içi çok katlı alışveriş yapıları ve özellikle son zamanlarda ülkemizde de birçok örneklerine rastlanan alışveriş merkezleri bu bölüm kapsamına alınmıştır.

Yapılan çalışmada *ticaret mekanlarının tipolojik açıdan sınıflandırılması* amaçlanmıştır. Tezin bütününde ele alınan ticaret mekanını, sadece biçimsel olarak tanımlamak ve sınıflandırmaktan özellikle kaçınılmıştır. Çalışmada, ticaret mekanı, insan yaşamının sonsuz sayıdaki boyutlarından etkilenen ticaret eyleminin bir sonucu olarak değerlendirilmiştir. Gerçekte böyle bir çalışma sosyoloji, psikoloji, tarih ve arkeoloji gibi diğer bilimlerin de yardımı ile yapılması gereken çok boyutlu bir uğraştır. Belki de, bir doktora programının sınırlarını aşmaktadır. Gelecekte bu anlamda bir çalışma, kapsamlı bir araştırma programının konusu olabilir.

“...Karayele karşı seksen mil yürürsen yedi düvelden tacirlerin her gündönümü ve gün-gece eşitliğinde buluştuğu Eufemia'ya varırsın. Zencefil ve pamuk yüküyle limana giren gemi, ambarlarına fıstık ve haşhaş tohumu yükleyip tekrar yelken açmaya hazırlanırken, hindistancevizi ve kuru üzüm dolu torbalarını henüz boşaltmış kervan, dönüş yolculuğu için altın renkli müslin topları yüklemektedir torbalarına. Ama insanları, nehirleri ve dağları aşırıp buralara getiren şey, Büyük Han'ın imparatorluğu içinde ve dışındaki tüm pazarlarda, aynısını bulabileceğin, aynı şerit perdelerin gölgesinde, aynı sarı hasırlar üzerinde ayaklarının dibine serilmiş, sözde ucuza satılan malları takas etmek değil. Eufemia'ya yalnızca birşeyler alıp, birşeyler satmaya gelmez insan; Eufemia'da geceleri, pazar çevresinde yanan ateşlerin yamacında, çuvalların, varillerin üzerine oturmuş, ya da halı yığınlarının üzerine uzanmış biri: 'kurt', 'kız kardeş', 'gizli define', 'savaş', 'uyuz', 'aşıklar' türünden bir laf etmeye görsün, ötekiler de kurtlarla, kız kardeşlerle, hazinelerle, uyuzla, aşıklarla, savaşlarla ilgili kendi başlarından geçenleri anlatırlar hemen. Bilirsin Eufemia'dan, her gündönümü ve gün-gece eşitliğinde anıların takas edildiği bu kentten dönerken seni bekleyen uzun yolculukta, devenin ya da geminin sallanışına karşı koyup uyumamak için insan kendi anılarını bir bir düşünmeye koyulduğunda, senin kurdun bir başka kurt, kız kardeşin değişik bir kız kardeş, savaşın başka savaşlar olacaktır...”

## KAYNAKÇA

- ABACIOĞLU, Asuman. Terkedilmiş İstasyonlar Hattı...**Cumhuriyet Dergi**, 16.Haziran. 1996, Sayı:534, s.10-11.
- ACAR, Özgen. Destanları Sarsan Hazine. **Cumhuriyet Dergi**, 21.Nisan.1996, Sayı:526, s.10-11.
- AKARCA, Aşkıldil. **Yunan Arkeolojisinin Ana Çizgileri I, Şehir ve Savunması**. Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayını, İkinci Basım, 1987.
- AKOZAN, Feridun. İstanbul'un Tarihi Yarımadasının Ticaret Merkezi. **AKADEMİ 10, İSTANBUL**, İDGSA Yayın No:82, 1981, s.7-10.
- AKSOY, Yaşar. Antik Çağ'dan Bizans'a...Homeros'u Doğuran Kent:Amazon Smyrna. **ŞEHİR**, Sayı:18, Ağustos,1988, s.8-17.
- AKTÜRE, Sevgi. **19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi**. İkinci Basım, Ankara, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, 1981.
- AKURGAL, Ekrem. **Ancient Civilizations and Ruins of Turkey**. Fourth Edition, Ankara, Haşet Kitabevi, 1978.
- ALTUN, Ara. **Dipnotu ve Bibliyografya Esasları**. İstanbul, İÜ Edebiyat Fakültesi Yayınları, NO:3389, 1986.
- AMERY, Colin, Mark Girouard, Dan Cruickshank. Save The Garden. **AR**, July, 1972, s..17-32,
- ANONİM. **Yurt Ansiklopedisi, Türkiye, İl İl: Dünü, Bugünü, Yarını**. Anadolu Yayıncılık.
- ASLANOĞLU-EVYAPAN, Gönül. Merkez Kavramının Tarih İçinde Gelişimi. **Mimarlık**. Mart.1971, S.89, s.43-48.
- AVCIOĞLU, Doğan. **Türkiye'nin Düzeni, Dün-Bugün-Yarın, Birinci Kitap**. İstanbul, Tekin Yayınevi, Onikinci Basım, 1978.
- AYVERDİ, Ekrem Hakkı-Aydın YÜKSEL. **İlk 250 Senenin Osmanlı Mimarisi**. İstanbul, 1976.
- BACON, Edmund N. **Design of Cities**. London, Thames and Hudson Ltd., 1982.
- BEDDINGTON, Nadine. **Design for Shopping Centres**. London, Butterworth Scientific, 1982.

- BENEVOLO, Leonardo. **Die Geschichte der Stadt**. Aus dem Italienischen von Jürgen Humburg. Frankfurt, Campus Verlag, 1993.
- BENEVOLO, Leonardo. **Avrupa Tarihinde Kentler**. Çev. Nur Nirven. İstanbul, AFA Yayıncılık, 1995.
- BINDING, Günther. **Architectonische Formenlehre**. 3., unveränd. Auflage, Darmstadt, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 1995.
- BRAUDEL, Fernand. Kapitalizmin Şafağında Kentler I. çev.M.A.Kılıçbay. **ŞEHİR**, Sayı:7, Eylül,1987, s.59-63.
- BRAUDEL, Fernand. Kapitalizmin Şafağında Kentler II. çev.M.A.Kılıçbay. **ŞEHİR**, Sayı:8, Ekim,1987, s.62-66.
- BRAUDEL, Fernand. Kapitalizmin Şafağında Kentler III. çev.M.A.Kılıçbay. **ŞEHİR**, Sayı:9, Kasım,1987, s.56-59.
- BUMİN, Kürşat. **Demokrasi Arayışında Kent**. İstanbul, Ayrıntı Yayınevi, 1990.
- CALVINO, Italo. **Görünmez Kentler**. Çev. Işıl Saatçioğlu. İstanbul, Remzi Kitabevi, 1990.
- CAN, Suhule. İstanbul Yarımadası Tarihi Ticaret Bölgesinin Analizi ve Bozulan Dokunun Yeniden Kurulmasında Tasarım Önerileri. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, 1995.
- ÇEVİK, Semih. Ataköy Turizm Merkezi Galleria İle 'Siftah' Etti. **ŞEHİR**, Sayı:22, Aralık, 1988, s.80-81.
- CEYLAN, Oğuz. Geleneksel Türk Osmanlı Çarşı Yapılarının Oluşumu, Gelişimi VeYakın Doğu Kültürleri İle Olan Etkileşimleri. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul, M.S.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, 1989.
- CEZAR, Mustafa. **Anadolu Öncesi Türklerde Şehir ve Mimarlık**. İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları Sanat Dizisi: 28, 1977.
- CEZAR, Mustafa. XIV-XVI Yüzyıllar Türk Şehrinde Çarşının Konumu ve Çarşıların En Tipik Yapısı. **AKADEMİ 10**, İDGSA, Sayı No:82, 1981, s.11-26.
- CEZAR, Mustafa. **Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi**. İstanbul, MSÜ Yayını No:9, 1985.
- COULTON, J.J. **The Architectural Development of the Greek Stoa**. Oxford, Clarendon Press, 1976.

- DARLOW, Clive. **Enclosed Shopping Centres**. Great Britain, Balding + Mansell, Wisbech, Cambs., 1972.
- DAVIS, Ralph. **Aleppo and Devonshire Square, English Traders in the Levant in the Eighteenth Century**. London, Macmillan, 1967.
- DEMİR, Ataman. **Antakya**. İstanbul, Akbank Yayınları, 1996.
- DENEL, Serim. **Batılılaşma Sürecinde İstanbul'da Tasarım ve Dış Mekanlarda Değişim ve Nedenleri**. Ankara, ODTÜ Mimarlık Fakültesi, 1982.
- DIETSCHKE, Hella. **Geschäftszentren in Stuttgart**. Stuttgart, Geographisches Institut der Universität Stuttgart, 1984.
- DİNÇOL, Ali M. Eski Anadolu Dillerinde *Yerleşim ve Konut*. s.116-121. **Tarihten Günümüze Anadolu'da Konut ve Yerleşme**. İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, 1996.
- DÖKMECİ, Vedia. Tüketicinin Değişmesi ve Mega Çarşılar. **YAPI**, No:158, Ocak 1995, s.66-70.
- DUBY, Georges. Kent'e ve Kır'a Bakmak. çev.M.A. Kılıçbay, **ŞEHİR**, Sayı:6, Ağustos, 1987, s.63-68.
- EKEN, Ahmet. İstanbul Hep Tüketen Bir Şehir Olmuştur. **ŞEHİR**, Sayı:16, Haziran, 1988, s.62-66.
- EKEN, Ahmet. Cemaat Çoğunlukla Ticaret Yapıyordu. **ŞEHİR**, Sayı:8, Ekim, 1987, s.42-45.
- ERDER, Cevat. **Tarihi Çevre Bilinci**. Ankara, O.D.T.Ü., 1975.
- ERGİN, Osman. **Türkiyede Şehirciliğin Tarihi İnkışafı**. İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi İktisat ve İçtimaiyat Enstitüsü Neşriyatı, No. 3, 1936.
- ERSOY, Akın. Agoralar ve Bir Ticaret Yapısı Örneği: Agora Stoaları. **Egemimarlık**, Sayı:15, 1995, s.50-52.
- EYİCE, Semavi. "Arastalar" maddesi. **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**. Cilt:1, s.296.
- EYÜBOĞLU, İsmet Zeki. **Türk Dilinin Etimoloji Sözlüğü**. İstanbul, Sosyal Yayınlar, "1988.
- FORBES, Thomas B. **Urartian Architecture**. Oxford, General Editors, 1983



- GABRIEL, Albert. **Une Capitale Turque-Brousse-Bursa 1-2**. Paris, E. De Boccard, 1958.
- GÖÇER, Orhan. **Şehirlerde Ticaret Alanları**. İstanbul, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, Sayı:1286, 1984.
- GÜNGÖR, İ. Hulusi. **Şehirler Nasıl İmar Edilir**. İstanbul, Yazarın Kendi Teknik Yayını, Sayı:6, 1969.
- HACKL, Christian. **Markthalle**. Diplomarbeit. Wien, TU, 1981
- HALL, Walton, Milton KEYNES. **The City as an Economic System**. England, The Open University Press, Second Edition, 1974.
- HANÇERLİOĞLU, Orhan. **Ekonomi Sözlüğü**. İstanbul, Remzi Kitabevi, Büyük Fikir Kitapları Dizisi, 15, 1972.
- HEATON, Herbert. **Avrupa İktisat Tarihi I**. Çev. M. A. Kılıçbay, O. Aydoğuş. Ankara, Teori Yayınları, 1985.
- HEFFENING, W. "Ticaret" maddesi, **İslam Ansiklopedisi**, C.XII, İstanbul, s.257-263.
- HELSING-ALMAAS, Ingerid. **Vienna**. London, Ellipsis Publication, 1995.
- HERODOTOS. **Herodot Tarihi**. Çev. Müntekim Ökmen, Yunanca aslıyla karşılaştıran Azra Erhat. İkinci Basım, İstanbul, Remzi Kitabevi, 1983.
- İNALCIK, Halil. **Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi**. İstanbul, Eren Yayıncılık, 1993.
- İNAN, Afet. **Eski Mısır Tarihi Ve Medeniyeti**. Ankara, T.T.K.Y. Dizi XIII, Sayı 6, 1992.
- JURJANS, Wolf-Goetz. **Markt**. Diplomarbeit, Wien, TU, 1981.
- KALKAN, Ersin. Hanların Tarihi İzmir'in Tarihidir Aslında. **ŞEHİR**, Sayı:18, Ağustos, 1988, s.48-51.
- KHOL, Miroslav, Bohumil Ríha. **Nase Praha**. Orbis Praha, 1976.
- KILIÇBAY, Mehmet Ali. **Feodalite ve Klasik Dönem Osmanlı Üretim Tarzı**. İkinci Yazım, Ankara, Teori Yayınları, 1985.
- KIRAY-BELİK, Mübeccel. "Modern Şehirlerin Gelişmesi ve Türkiye'ye Has Bazı Eğilimler", **Şehircilik Konferansları 1964-65 Yaz Yarıyılı**, İstanbul, İTÜ,1971.

- KOSTOF, Spiro. **Das Gesicht der Stadt**. Frankfurt, Campus Verlag, 1962.
- KOSTOF, Spiro. **The City Assembled**. London, A.Bulfinch Press Book, 1992.
- KÖMÜRÇİYAN, Eremya Çelebi. **XVII. Asırda İstanbul**. çev. Hrand D. Andresyan, İkinci Basım, İstanbul, Eren Yayıncılık, 1988.
- KRIER, Rob. **Urban Space**. Third Edition. London, Academy Editions, 1984
- KRIER, Rob. **Architectural Composition**. 2nd Impression, London, Academy Editions, 1991.
- KRIER, Rob. **Architecture and Urban Design**. Architectural Monographs No:30, London, Academy Editions, 1993.
- LAVEDAN, Pierre. **French Architecture**. Harmondsworth, Middlesex, Penguin Books Ltd., 1956.
- LE GOFF, Jacques. Ortaçağ Kenti. çev.M.A. Kılıçbay, **ŞEHİR**, Sayı:5, Temmuz, 1987, s.36-41.
- LEWINSOHN, Richard. "Handel, Anteil der Juden" **Judisches Lexikon**, 2. Auflage, Band II, Frankfurt, Athenäum Verlag, 1987.
- LOTTMAN, Herbert R. **How Cities Are Saved**. New York, Universe Books, 1976.
- LYNCH, Kevin. **The Image of the City**. Cambridge, 19. Edition, MIT Press, 1988.
- LYNCH, Kevin. **Good City Form**. Cambridge, MIT Press, 1990.
- MACDONALD, William L. **The Architecture of the Roman Empire**. New Haven and London, Yale University Press, 1965.
- MANGO, Cyril. **Le Développement Urbain De Constantinople. (IV-VII)**. Collège de France, Monographies 2, 1985.
- MANSEL, Arif Müfid. **Ege ve Yunan Tarihi**. Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayını, Üçüncü Basım, Dizi: XIII, No:8, 1971.
- MANTRAN, Robert. **17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul I**. Çev: M.A. Kılıçbay, E. Özcan. Ankara, V Yayınları, 1986.
- MANTRAN, Robert. **17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul II**. Çev: M.A. Kılıçbay, E. Özcan. Ankara, V Yayınları, 1986.

- MARTIENSSEN, R.D. **The Idea Of Space In Greek Architecture**. Johannesburg, Witwatersrand University Press, 1958.
- MARTIN, Roland. **L'Urbanisme dans la Grèce Antique**. Paris, A.& J. Pichard& Cie., 1956.
- MARTIN, Roland. **Architecture et Urbanisme**. Ecole Française de Roma, 1987.
- MUMFORD, Lewis. Kent Öncesi Kültürü. Tapınım Yeri, Köy ve Kale. çev.Hande Nur. **ŞEHİR**, Sayı: 2, Nisan, 1987, s.40-47.
- MUMFORD, Lewis. **The Culture of Cities**. New York, 1938.
- MUMFORD, Lewis. **The City in History**. New York. Harcourt, Brace & World Inc., 1961.
- MÜLLER Werner, Günther Vogel. **Atlas zur Baukunst**. Band 1, 9. Auflage, München, Deutscher Taschenbuch Verlag, 1992.
- MÜLLER-WIENER, Wolfgang. **Bildlexikon Zur Topographie Istanbul**. Tübingen, Deutsches Archäologisches Institut, 1977.
- MÜLLER-WIENER, Wolfgang. **Die Hafens von Byzantion Konstantinupolis Istanbul**. Tübingen, Deutsches Archäologisches Institut Abteilung Istanbul, 1994.
- NAGEL, S. und S. LINKE. **Bauten des Handels, Läden-Warenhäuser-Einkaufszentren**. Düsseldorf, Bertelsmann Fachverlag, 1973.
- NAUMANN, Rudolf. **Eski Anadolu Mimarlığı**. Çev. Beral Madra. Ankara, T:T:K: Yayınları, Dizi IV, Sayı 9, 1975.
- NEVE; Peter.Hattuscha **Information**. Archaeology and Art Publications, İstanbul, 1987.
- NUR, Hande. Su, Uygarlık ve Kentleşme. **ŞEHİR**, Sayı:3, Mayıs, 1987, s.40-47.
- ÖDEKAN, Ayla. **Türkiye'de 50 Yılda Yayımlanmış Arkeoloji Sanat Tarihi ve Mimarlık Tarihi İle İlgili Yayınlar Bibliyografyası (1923/1973)**. İstanbul, İTÜ Mimarlık Fakültesi, 1974.
- ÖZDEŞ, Gündüz. **Türk Çarşıları**. İstanbul, İTÜ Mimarlık Fakültesi, 1953.
- ÖZER, Bülent. **Yorumlar**. İstanbul, Mimar Sinan Üniversitesi Yayını, 1986.
- ÖZER, Oğuz. **Çağdaş Bir Stoa:Beaubourg, MD**, İstanbul, Sayı:10, 1992, s.117-119.

- ÖZER, Oğuz. Mimarideki Doğa ve Kavram Boyutlarının Bir Antik Kent'te İrdelenmesi. Yayınlanmamış doktora tezi. İstanbul, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, 1996.
- ÖZGÜÇ, Tahsin. Kültepe-Kaniş Kazıları. **Türk Arkeoloji Dergisi**, Sayı:XIII, 1964.
- ÖZGÜÇ, Tahsin. **Kültepe-Kaniş II Eski Yakındoğu'nun Ticaret Merkezinde Yeni Araştırmalar**. Ankara, T.T.K.Y., Dizi:V, Sayı:41, 1986.
- ÖZGÜÇ, Tahsin. 1988 Yılı Kültepe-Kaniş Kazıları. **Höyük**, Ankara, T.T.K.Y. Sayı:1, 1988, s.11-14
- PEVSNER, Nikolaus. **A History of Building Types**. Princeton, Princeton University Press, 1976.
- PIRENNE, Henri. **Ortaçağ Avrupasının Ekonomik ve Sosyal Tarihi**. Çev. Uygur Kocabaşoğlu. İstanbul, Alan Yayıncılık, 1983.
- PIRENNE, Henri. **Ortaçağ Kentleri, Kökenleri ve Ticaretin Canlanması**. Çev. Şadan Karadeniz. İstanbul, İletişim Yayınları, Dördüncü Baskı, 1994.
- RAMSAY, W.M. **The Historical Geography of Asia Minor**. London, Royal Geographical Society, 1890.
- RAMSAY, W.M. **Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası**. Çev. Mihri Pektaş. İstanbul, Milli Eğitim Basımevi, 1960.
- RAITH, Erich. Skizzen, Spuren, Selbstgespräche. **Bauwelt**, Feb. 1982, Heft 6/7, s.228-231.
- RAITH, Erich. Einkauf in der Stadt. Diplomarbeit. Wien, Institut für Gebäudelehre TU, 1982.
- SAUVAGET, J. "Haleb" maddesi, **İslam Ansiklopedisi**, Cilt:V, s.117.
- SCHARABI, Mohabed. **Der Bazar. Das Traditionelle Stadtzentrum im Nahen Osten und seine Handelseinrichtungen**. Tübingen, Wasmuth Verlag, 1985.
- SCHUHMACHER, Adolf. **Ladenbau**. Zweite verbesserte Auflage, Stuttgart, Julius Hoffmann Verlag.
- SCOGNAMILLO, Giovanni. "Pasajlar" maddesi, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**. Cilt:6, s.226.

- SEDILLOT, René. **Dünya Ticaret Tarihi, Değıştokuştan Süpermarkete**. Çev. Esat Nermi Erendor. İstanbul, Cep Kitapları, 1983.
- SEVIN, Veli. **Yeni Assur Sanatı I Mimarlık**. Ankara, T.T.K.Yayınları, Dizi VI, Sayı 38, 1991.
- SHA'ATH, Shawqi. **The Citadel of Aleppo. An Archeological and Historical Guide**. Aleppo, 1995.
- SİNEMOĞLU, Nermin. **Sanat Tarihi, Tarih Öncesinden Bizansa**. İstanbul, M.S.Ü. Yayını, No:8, 1984.
- SIRAKOFF, Miltscho. **Berliner Läden und Geschäftshäuser Von 1896 Bis Zur Gegenwart**. Berlin, 1967.
- SOYUER, Nurfeşan. **İstanbul'un Tarihi Yarımadasının Ticari Bölgesinin Gelişimi İçinde Rüstem Paşa Mahallesi'nin Yeri ve Mahalledeki Eski Eserlerin Tanıtımı Hanların Potansiyellerinin Araştırılması**. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, 1989.
- STAŇKOVÁ, Jaroslava, J. ŠTURSA, S. VODERA, J. STANEK. **PRAG Historischer Reiseführer Elf Jahrhunderte Architektur**. Praha, Verlag PAV, 1991.
- STEINER, Thomas. **Die Entwicklung Von Geschäftszentren**. Diplomarbeit, Wien, TU, 1987.
- STEWIG, Reinhard. **Batı Anadolu Bölgesinde Kültür Gelişmesinin Ana Hatları**. Çev. Ruhi Turfan, Şevki Yazman. İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehircilik Enstitüsü, 1970.
- SUHER, Hande. **Yerleşmeler ve Özel Fonksiyon İlişkileri**. İTÜ Mim.Fak Yayını, 1966.
- TEKELİ, İlhan. **Kentsel Korumada Değışik Yaklaşımlar Üzerine Düşünceler**. **ŞEHİR**, Sayı:11, Ocak,1988, s.34-38.
- TUNCER, Ömer. **13. yüzyıl Anadolu Ahilerinin Dünya Siyasi Tarihindeki Yeri**. **Tarih ve Toplum**, İstanbul, İletişim Yayınları, Aralık, 1993, Cilt:20, Sayı:120, s.34-36.
- TUNÇDİLEK, Necdet. **Türkiye'de Yerleşmenin Evrimi**. İstanbul Üniversitesi Yayınları, No:3367, 1986.
- TÜRKOĞLU, Sabahattin. **Efes'in Öyküsü**. İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 1992.
- TZONIS, Alexander and Liane Lefavre. **Architektur in Europa seit 1968**. Frankfurt, Campus Verlag, 1993.

WYCHERLEY, R.E. **Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu?** Çev.Nur Nirven ve Neziha Başgelen. İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları. Deneme, Eleştiri ve Anı Dizisi:3 1986.

YÖRÜKAN, Ayda. **Şehir Sosyolojisinin Teorik Temelleri.** Ankara, İmar İskan Bakanlığı, Mesken Genel Müdürlüğü, Sosyal Araştırma Dairesi-9, Sosyal İncelemeler-3,1968.

ZEIDLER Eberhard H. **Multi-use Architecture in the Urban Context.** New York, Karl Krämer Verlag, 1983.



## ÖZGEÇMİŞ

- Doğum tarihi** : 29 Mart 1962
- Doğum yeri** : Ankara
- Eğitim** : 1968-1973 Bursa Setbaşı İlkokulu  
 1973-1978 Bursa Anadolu Lisesi  
 1978-1980 Kadıköy Anadolu Lisesi  
 1980-1987 Mimar Sinan Üniversitesi Yüksek Mimarlık Bölümü  
 1992-1994 Viyana Teknik Üniversitesi

### Mesleki çalışmalar :

- Haziran 1987 - Şubat 1988 Fatih Gorbun bürosunda çalışma.
- Şubat 1988'den beri YTÜ Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Çevre Düzenleme Bilim Dalı'nda araştırma görevliliği.
- Aralık 1990 İzmir Kültürpark ve Fuar Düzen. Mim. Proje yarışmasında O.Özer, S.Sansoy, Ö.Sansoy ile birlikte mansiyon ödülü.
- 13-16 Ekim 1991 tarihleri arasında YÜ Mimarlık Fakültesi tarafından gerçekleştirilen *Architecture of Tourism in the Mediterranean* adlı uluslararası sempozyumun organizasyon komitesinde görev.
- 9 Aralık 1994'de YTÜ Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü tarafından düzenlenen *Mimari Proje Dersinin Sorgulanması* adlı seminere Öğr.Gör.A.Böyür ve Uzm.F.Önal ile birlikte "Mimarlık Eğitimi Üzerine Düşünceler" adlı bildiri.
- Temmuz 1996 Karatay Kent Merkezi Düzenleme Mimari Proje yarışmasında O.Özer ile birlikte II.lik ödülü.