FSM İlmî Araştırmalar *İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*
FSM Scholarly Studies *Journal of Humanities and Social Sciences*
Sayı/Number 11 Yıl/Year 2018 Bahar/Spring
©2018 Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi
DOI: 10.16947/fsmia.437788 - http://dergipark.gov.tr/fsmia - http://dergi.fsm.edu.tr
Araştırma Makalesi / Research Article - Geliş Tarihi / Received: 30.04.2018 Kabul Tarihi / Accepted: 10.05.2018 - FSMIAD, 2018; (11): 263-291

Fatih Fevzipaşa Caddesi'nin Açılışı ve İstanbul'un Kentsel Gelişimindeki Yeri*

Feyza İlter**
Nuran Kara Pilehvarian***

Öz

İstanbul, tarihi Neolitik Çağ'a kadar uzanan ve kuruluşundan günümüze kadar farklı kültürlerin, dinlerin, yöneticilerin etkisi ile şekillenmiş bir kenttir. İstanbul'un günümüze ulaşan tarihi ana arterleri Bizans İmparatoru I. Constantinus döneminde kurgulanmıştır. Bu arterlerden biri Mese'nin Haliç'e bakan yerleşim alanına bağlantısı olan Fevzipaşa Caddesi'dir. Tarihi süreçte kuzeybatı Mese / Divanyolu'nun Fatih – Edirnekapı aksında bulunan Fatih Fevzipaşa Caddesi, Cumhuriyet döneminde İstanbul'da açılan ilk caddelerden biridir. Cadde, Menderes Dönemi imar hareketleri sırasında genişletilmiş ve diğer caddelerle birlikte önemli arterlerden biri olarak kentteki yerini almıştır.

Anahtar Kelimeler: Fatih, Edirnekapı, Fevzipaşa Caddesi, aks, tramvay.

---

* Bu makale, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Tarihi ve Kuramı Anabilim Dalı'nda hazırlanan *Tarihi Süreç İçerisinde İstanbul Fatih Fevzipaşa Caddesi* adlı yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

** Yüksek Lisans Öğrencisi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Bölümü Mimarlık Tarihi ve Kuramı Anabilim Dalı, İstanbul/Türkiye, fyzilter@gmail.com, orcid.org/0000-0002-6275-5930

*** Prof. Dr., Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümü Mimarlık Tarihi ve Kuramı Anabilim Dalı, İstanbul/Türkiye, pvarian@gmail.com, orcid.org/0000-0002-0021-2076

The Opening of Fatih Fevzipaşa Street and Its Place in the Urban Development of Istanbul

Abstract

İstanbul is a city dating from the Neolithic Era and has been shaped by the influence of different cultures, religions and administrators from its foundation. The historic main arteries of Istanbul that reached today, were constructed during the region of the Byzantine Emperor Constantinus I. One of these arteries is Fevzipaşa Street which is connected to the residential area of the Mese facing the Golden Horn. Fatih Fevzipaşa Street is one of the first streets of Istanbul in the republication period which is located on northwest Mese / Fatih – Edirnekapı axis of Divanyolu in the historical process. The street was enlarged during the Menderes' constructional practices and has taken its place in the city as one of the major arteries.

Keywords: Fatih, Edirnekapı, Fevzipaşa Street, axis, tram.

Giriş

İstanbul'un Fatih ilçesinde yer alan Fevzipaşa Caddesi, Saraçhane'deki Macar Kardeşler Caddesi ile Edirnekapı Surları arasındaki caddedir. Kuzeyde Kirmasti, Yavuz Selim, Karagümrük; güneyde Kıztaşı, Hırka-i Şerif, Hatice Sultan mahalleri arasından geçmektedir. Cadde adını; I. Dünya Savaşı'nda Çanakkale, Kafkas ve Suriye cephelerinde savaşan ordu komutanı ve Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk Genelkurmay Başkanı, Mareşal Fevzi Çakmak'tan (1876-1950) almıştır.

İlk olarak I. Constantinus'un bir Hristiyan başkenti olarak yapılandırdığı Konstantinopolis'in kutsaliyet merkezlerinden biri olan Havariyun Kilisesi'ni içeren ve fetihten sonra Fatih Sultan Mehmed'in bir Osmanlı – İslam başkentine dönüştürürken külliyesini inşa ettirmek için seçtiği bölgede yer alan Fevzipaşa Caddesi, tarihi süreç içerisinde birçok önemli törenin alay güzergâhı üzerindedir. Cumhuriyet döneminde, XIX. yüzyıldan itibaren değişen ulaşım araçlarının etkisiyle daha geniş yollara ihtiyaç duyulmuş ve ilk etapta ihtiyaca yönelik caddeler açılmıştır. Fatih Millet Kütüphanesi önüne kadar olan tramvay hattının Edirnekapı'ya doğru uzatılmasıyla açılan Fevzipaşa Caddesi de bunlardan biridir. Menderes Dönemi imar hareketleri ile genişletilerek son halini alan cadde, günümüzde ticari bir niteliğe sahip olmakla birlikte Fatih bölgesinin en önemli arterlerinden biridir. Bu makalede, İstanbul'un kentsel gelişiminin akslar üzerinden bir değerlendirilmesi yapılırken Fevzipaşa Caddesi'nin açılışına odaklanılmıştır.

Tarihi Çerçeve

İstanbul'un tarihi yarımadada kurulan ve ilk şehir devleti olarak bilinen Bizantion'dan öncesine dair bilgiler, Marmaray kazılarından sonra ortaya çıkmıştır. Yenikapı'da bugünkü deniz seviyesinin 6,5 – 9,5 metre altında yerleşim yerlerine ve çukur mezarlara dair buluntular, bölgenin tarihini Neolitik Çağ'a kadar taşımıştır.[1] Günümüze yalnız isimleri ulaşan, Akropol'deki tapınaklar, stadyum, tiyatro, hamamlar gibi anıtsal yapılara sahip Bizantion, Septimus Severus'un MS 196'da yeniden yapılandırması ile bugünkü Sarayburnu'nda daha geniş bir alana yayılmıştır. Bu dönemin en önemli etkinliği, "*tarihsel kentin belkemiği Mese*"nin[2] ilk kısmını oluşturduğu düşünülen Embolos'un (revaklı yol)[3] açılmasıdır (Şekil 1).

---

1 Mehmet Özdoğan, "Tarih Öncesi Dönemlerin İstanbul'u", *Bizantion'dan İstanbul'a Bir Başkentin 8000 Yılı*, Sakıp Sabancı Müzesi Yayınları, İstanbul, 2010, s. 40.

2 Doğan Kuban, İstanbul Bir Kent Tarihi, İstanbul, Türkiye Ekonomik ve Tarihsel Toplum Vakfı, 1996, s. 23.

3 Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul*, 1. Baskı, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996, s. 12.

Bizantion'u MS 313'te Milano Fermanı ile kabul ettiği Hristiyanlığın başkenti olarak seçen I. Constantinus, 330'da resmi törenle Yeni Roma adını verdiği Konstantinopolis'i kurmuştur. Roma'nın 395'te ikiye ayrılmasından sonra Konstantinopolis Doğu Roma'nın merkezi olmuştur. Topografyanın imkanları kullanılarak inşa edilen yeni dinin başkentinde, Hristiyan kimliği vurgulayan yapılar kentin tepeleri üzerinde yerini almaya başlamıştır. Bunlardan en önemlisi, bugün yerinde Fatih Külliyesi'nin bulunduğu dördüncü tepe üzerindeki Havariyun Kilisesi[4]'dir. Hem on iki havari için bir anıt olarak tasarlanan hem de kendisini on üçüncü havari ve İsa'nın yeryüzündeki vekili olarak gören I. Constantinus'un mozolesini (anıtsal mezar) bulunduran kilise[5], kentin en önemli kutsaliyet merkezlerinden biridir. Kilise, kentin ana caddesi olan Mese'nin kuzeybatı aksı üzerindedir. Constantinus'un kenti yapılandırması sırasında ilk etapta kurulan iki bölgeden biri Havariyun Kilisesi çevresidir.[6] Bu bölge günümüzde Fevzipaşa Caddesi çevresini işaret etmektedir.

Güneybatı Mese'nin forumlarla donatılarak tören yolu olarak kullanılmasına kadar, kentin önemli bir kutsaliyet merkezi olan Havariyun Kilisesi ile yönetim merkezi Büyük Saray'ı birbirine bağlayan kuzeybatı Mese, Konstantinopolis'in ilk ve önemli arteri olmalıdır. İmparatorun paskalya gibi yortularda Büyük Saray'dan yola çıkarak Havariyun Kilisesi'ne ulaştığı[7] ve kilisede imparator lahitlerinin bulunduğu alanda törenler yapıldığı bilinmektedir.[8] Havariyun Kilisesi'nden geçerek Harisius Kapısı'na (Edirnekapı) ulaşan Mese'nin kuzeybatı aksı, Fevzipaşa Caddesi'ne oldukça uymaktadır (Şekil 2).

Konstantinopolis'in kentsel alanı XI. yüzyıldan itibaren kuzeybatıda, Blahernai bölgesinde yoğunlaşmaya başlamıştır. Latin istilasına kadar eski kent çekirdeği ile beraber gelişen bu yeni kentsel alandaki Blahernai Sarayı, 1204'ten itibaren yönetim merkezi olarak kullanılmıştır. Bu durumda, Mese'nin kuzeybatı aksında Havariyun Kilisesi – Blahernai Sarayı güzergâhı önem kazanmış ve Fevzipaşa Caddesi aksı bir kez daha vurgulanmıştır (Şekil 3).

---

4 Havariyun Kilisesi'nin yapıldığı döneme dair farklı bilgiler mevcuttur. Eusebios'a göre kilisenin yapımına I. Constantinus döneminde başlanmış oğlu Constantius döneminde bitirilmiştir.

5 John Freely – Ahmet S. Çakmak, İstanbul'un Bizans Anıtları, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2005, s. 28.

6 Albrecht Berger, "Streets and Public Spaces in Constantinople", *Dumbarton Oaks Papers*, No: 54, 2000. s. 166.

7 Asnu Bilban Yalçın, "Havariyun Kilisesi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, 1995, Cilt 4, s. 24.

8 Kalavrezou, Ioli, "İmparatorluğun Yardım Elleri: Bizans Sarayında İmparatorluk Törenleri ve Rölik Kültü", *Bizans Saray Kültürü 829-1204*, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2017, s. 122.

Latin istilasından sonra eski görkemini yitiren Konstantinopolis, Fatih Sultan Mehmed'in 1453'te fethedip bir İslam kenti olarak yeniden kurmasıyla itibarını yeniden kazanmıştır. Konstantiniyye ya da İstanbul isimleriyle anılan kent, 1458'de Osmanlı Devleti'nin yeni başkenti olmuştur. Fetihten sonra, Tauri Forum'unun bulunduğu yerde Eski Saray'ı inşa ettiren Fatih Sultan Mehmed, 1459'da da Yeni Saray olarak anılan Topkapı Sarayı'nın inşasını başlattırmıştır. Akropolis'te inşa edilen Topkapı Sarayı'nın ilk aşaması 1465'te tamamlanmış ve Eski Saray XVI. yüzyılın ortasına kadar padişah ve ailesinin ana konutu olarak kullanılmıştır.[9] Topkapı Sarayı ise devletin yeni yönetim merkezi olmuştur (Şekil 4).

Hristiyan kentin müslüman bir devlet tarafından fethinin ilk mimari yansıması, Ayasofya'nın cami olarak kullanılmaya başlanmasıdır. Bizans döneminde patriklik merkezi olan Ayasofya camiye dönüştürülünce, 1454'te patriklik merkezi kentin ikinci önemli kilisesi Havariyun'a taşınmıştır.[10] Patriğin isteği ile 1456'da Pammakaristos Kilisesi'ne geçilmiş ve kilisenin 1568'te Fethiye Cami'ne dönüştürülmesine kadar patriklik kilisesi olarak burası kullanılmıştır.[11] Fatih Sultan Mehmed'in Hristiyan başkentin kurucusu I. Constantinus'un mezarını içeren Havariyun Kilisesi'nin yerine, Fatih Külliyesi'ni (1463-71) inşa ettirmesi kentin Osmanlı – İslam başkenti olarak yeniden kurulmasının sembolik bir ifadesidir denilebilir. Külliyeler çevresinde gelişen Osmanlı kent yapısının bir neticesi olarak, günümüzde Fevzipaşa Caddesi üzerinde bulunan ve İstanbul'un anıtsal ölçekli külliyelerinden biri olan Fatih Külliyesi ve çevresi, özellikle medreselerinin etkisiyle, ulemanın tercih ettiği bir yerleşim merkezi olmuştur.

Kentin fetihten sonra ilk yerleşim merkezlerinden biri de Eyüp'tür. Eyyub el- Ensari'nin mezarının bulunduğu söylenen yerde, Fatih Sultan Mehmed'in yaptırdığı cami ve türbe çevresinde yeni bir kutsallık alanı tanımlanmış ve bu bölge Müslümanlar için bir ziyaretgah olmuştur. Eyüp aynı zamanda, Osmanlı Devleti için büyük önem arz eden kılıç töreninin yapıldığı yerdir. Yeni padişahın yönetimi devralmasının sembolü olan ve iktidarı temsil eden kılıç[12], Eyüp'te dini saygınlığı olan birisi[13] tarafından yeni padişahın beline bağlanmaktaydı. XVI.

---

9 Kuban, *a.g.e.*, s. 207.

10 Stefanos Yerasimos, "Osmanlı İstanbul'unun Kuruluşu", *Osmanlı Mimarlığının 7 Yüzyılı*, İstanbul, Yem Yayın, 1999, s. 198.

11 John Julius Norwich, *Bizans III Gerileme ve Çöküş*, İstanbul, Kabalcı Yayınevi, 2013, s. 364 - 365.

12 Hakan Karateke, *Padişahım Çok Yaşa! Osmanlı Devletinin Son Yüz Yılında Merasimler*, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2004, s. 46.

13 Genellikle şeyhülislam veya peygamber soyundan olanların arasından seçilen görevli, nakibüleşraf. Fatih Sultan Mehmed'in kılıcını Akşemseddin'in kuşandırdığı söylenmektedir.

yüzyıla kadar türbeler ziyareti olarak bilinen bu gelenek, Roma imparatorlarının taç giyme törenine benzetilmiştir.[14]

Kılıç töreni için düzenlenen kılıç alayı, Topkapı Sarayı ile Eyüp arasında yapılmaktaydı. Fatih Sultan Mehmed döneminden Cumhuriyet'in ilanına kadar devam eden bu alayın güzergâhında, Fatih Külliyesi ile Edirnekapı aksı günümüzdeki Fevzipaşa Caddesi ile örtüşmektedir. Bizans döneminde olduğu gibi, kentin yönetim merkezi ile kutsaliyet merkezini birbirine bağlayan bu aks, Osmanlı Divanyolu'nun da bir parçası niteliğindedir. Topkapı Sarayı ile Eski Saray arasında Mese'nin izini takip eden Divanyolu[15], Bozdoğan Kemeri'nin güneyinden Fatih Külliyesi'ne ulaşarak külliye içinden geçmekteydi. Fatih Zincirlikuyu'dan Karagümrük'e, oradan da Edirnekapı'ya ulaşmaktaydı. Bu aksa alternatif olarak Fatih Külliyesi'nin güneyinde çift sıra medrese arasındaki sokaktan Karagümrük'e ulaşan bir yol daha bulunmaktaydı.[16] Fatih Külliyesi ile Edirnekapı arasındaki bu güzergâh, düz bir yoldan ziyade sokakların arasından ulaşılan bir yapıya sahipti. Bugün Fevzipaşa Caddesi, bu girift sokak dokusunun ortasından geçmektedir (Şekil 5).

XVI. yüzyılda Kanuni Sultan Süleyman'nın, babası Yavuz Sultan Selim için inşa ettirdiği Yavuz Selim Külliyesi, Fevzipaşa Caddesi'ne yakın bir konumdadır. Osmanlı'ya hilafetin geçmesini ve dolayısıyla İstanbul'u hilafetin ve İslam dünyasının merkezi konumuna getirilmesini sağlayan ve Çorlu'da vefat eden Yavuz Sultan Selim'in cenaze alayı, Fevzipaşa Caddesi güzergâhında yapılmıştır. Edirnekapı'da karşılanan cenaze, Fatih Cami'nde kılınan namaz sonrasında Yavuz Sultan Selim türbesinin bulunduğu yere defnedilmiştir[17].

Kanuni Sultan Süleyman döneminde, İstanbul anıtsal yapılar ile donatılmış, Şehzade Mehmed Külliyesi ve Süleymaniye Külliyesi (1550-57) bunlardan en önemlileri olmuştur. Süleymaniye Külliyesi'nin inşasından sonra külliye içindeki medreselerin Fatih Medreseleri'nden sonra devam edilen üst dereceli medreseler olması[18] sebebiyle Fatih çevresindeki ulema yoğunluğu bu bölgeye doğru kaymıştır. Yine aynı dönemde, Fevzipaşa Caddesi üzerinde yer alan Edirnekapı Mih-

14 Dündar Alikılıç, *Osmanlı'da Devlet Protokolü ve Törenler* İmparatorluk Seramonisi, İstanbul, Tarih Düşünce Kitapları, 2004, s.52.

15 Divanyolu ile ilgili detaylı bilgi için bkz. Maurice Cerasi, *Divanyolu*, Kitap Yayınevi, 2014.

16 Emiliano Bugatti – Sabrina D'agostiono, "İzlenen Yolda ve Sokak Düzenlemesinde Çeşitlemeler", *Divanyolu*, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2014, s. 40.

17 Zeynep Ertuğ, *XVI. Yüzyıl Osmanlı Devleti'nde Cülus ve Cenaze Törenleri*, Ankara, Kültür Bakanlığı, 1999, s. 99.

18 Ayşe Zişan Furat, *XV. ve XVI. yy.larda Fatih ve Süleymaniye Medreseleri'nde Verilen Dini Eğitimin Karşılaştırmalı Bir İncelenmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004, s. 140.

rimah Sultan Külliyesi (1562-65) inşa edilmiş ve Fatih Külliyesi'nden sonra caddedeki en önemli anıtsal yapı olmuştur. Bu külliye ile beraber, Fevzipaşa Caddesi aksında, kentin üç tepesi üzerinde silüetin önemli parçaları tamamlanmıştır. Bunlardan ilki dördüncü tepedeki Fatih Külliyesi; diğerleri, beşinci tepedeki Yavuz Sultan Selim Külliyesi ve altıncı tepede yer alan Mihrimah Sultan Külliyesi'dir.

Fevzipaşa Caddesi sınırının bir ucunu oluşturan Edirnekapı, Osmanlı dönemi boyunca önemini korumuştur. Avrupa'daki seferlere çıkılırken ordunun Edirnekapı'dan yolculanması[19] ve Tanzimat'a kadar İstanbul'a gelen elçilerin kente Edirnekapı'dan girmesi[20], bu önemi destekler nitelikteki geleneklerdir.

XVII. yüzyıldan itibaren, İstanbul'un surdışı yerleşimleri artmış, kent sınırları Lale Devri'nde Kağıthane çevresinde ve Beşiktaş – Sarıyer hattındaki kıyılardaki yerleşimlerle genişlemeye başlamıştır. Bu durum suriçi İstanbul'unda kentsel gelişimin XVIII. yüzyıldan itibaren yavaşlamasına sebep olmuştur. XIX. yüzyılda saray Topkapı'dan Dolmabahçe'ye ve oradan da Yıldız'a taşınmıştır. Nişantaşı – Şişli aksında odaklanan yeni mahalleler, Fevzipaşa Caddesi çevresindeki kentin merkezi ve elitlerin ikamet alanı olma niteliğinin bu aksa kaymasına sebep olmuştur. Kentin kutsaliyet merkezi Eyüp önemini korurken, kılıç alaylarının etkisiyle Fevzipaşa güzergâhı kullanılmaya devam etmiştir (Şekil 6). Sarayın taşınmasına rağmen, Fatih Sultan Mehmed'in türbesini ziyaret etme geleneği ve halkın yeni padişahı görmesini sağlaması sebebiyle kılıç alayının (Fevzipaşa Caddesi aksındaki) kara yolunu kullanmayı bırakmaması dikkat çekicidir.

Caddenin Açılışı ve Kentsel Gelişim İçindeki Yeri

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İstanbul'un kent içi ulaşımında çeşitli ulaşım araçları kullanılmaya başlamış ve kara yolunu kullanan yeni araçların etkisi kentin sokak yapısına yansımıştır. 1870'lerde tramvay ve tünel, 1914'ten sonra elektrikli tramvay[21] İstanbul ulaşım ağında önemli bir yer tutmaya başlamıştır. Kentin birçok noktasını birbirine bağlayan tramvay hatlarından, Fatih – Harbiye ve Fatih – Beşiktaş hatlarının Fatih'teki merkezi bugünkü Millet Yazma Eser Kütüphanesi önündeydi.[22] XX. yüzyılın ilk çeyreğine kadar, Fatih'in dar ve karmaşık sokak yapısı elektrikli tramvayın Edirnekapı'ya ulaşması için yeter-

19 Maurice Cerasi, *Divanyolu*, Kitap Yayınevi, 2014, s. 55.

20 B. Olker, "Edirnekapusu", İstanbul Ansiklopedisi, Koçu Yayınları, 1968, Cilt 9, s. 4922 – 4924.

21 İlhan Tekeli, İstanbul ve Ankara için Kent İçi Ulaşım Yazıları, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009, s. .

22 Süleyman Faruk Göncüoğlu, "Fatih Semti", İstanbul'un Kitabı: Fatih, İstanbul, Fatih Belediye Başkanlığı Kültür Yayınları, 2013, s. 18.

li altyapıyı sağlayamamaktaydı. Bu sebeple Cumhuriyet dönemi İstanbul'unda açılan ilk caddelerden biri, Fatih Külliyesi'nin güneyinde yer alan ve Edirnekapı ile Macar Kardeşler Caddesi'ni birbirine bağlayan Fevzipaşa Caddesi olmuştur.

1907'de zorunlu hat olarak düşünülen Fatih – Edirnekapı hattının uygulamaya geçmesi yaklaşık yirmi yılı almıştır. Anlaşmaya göre güzergâh, tek hat olarak tetimme medreselerinin önünden geçip, Malta çarşısı arkasından ve mahalle aralarından Fatih Edirnekapı caddesine çıkıp, Zincirlikuyu yolundan Çukurbostan önünden Edirnekapı'ya ulaşacak şekilde belirlenmiştir. Hatta o dönemde, Çukurbostan'ın bir kısmı istimlak edilmiş, Fatih tramvay istasyonundan Malta çarşısı alt başına kadar tetimme medreseleri önüne tek hat döşenmiştir. Fakat, güzergâh üzerinde Fatih tetimme medreselerinin bulunması; Fatih, Cibali, Altımermer yangınları (1918) ve I. Dünya Savaşı'nın etkisi ile hattın açılması o dönemde mümkün olmamıştır.[23]

Caddenin bulunduğu alan üzerinde çeşitli arsa ve mülklerin bulunması sebebiyle yoğun istimlak hareketleri olmuştur. 1926'dan sonra, Belediye Başkanı Haydar Bey'in teşebbüsleri ile, yangın haritası üzerinde çalışılmış ve hattın yeni güzergâhı belirlenmiştir.[24] Tramvay şirketi ile 200.000 liralık bir sözleşme yapan şehremaneti, 138 parça bina ve arsanın istimlak edilmesine karar vermiştir ve Fatih'ten itibaren 1,8 km'lik 30 metre eninde bir cadde açılmıştır.[25] Yol çalışmaları öncesinde bölge bölge istimlak haritaları hazırlanmıştır. Fatih – Devehanı – Edirnekapı istikamet haritasında, istimlak edilecek bina ve arsalar numaralandırılmış; her arsanın metrekaresine, her binanın bulunduğu alanın metrekaresine ve binaya karşılık verilecek ücretler harita üzerindeki açıklamada (EK) bildirilmiştir (Şekil 7). Rumi 1340 (Miladi 1924) tarihli harita incelendiğinde, caddenin Fatih Külliyesi'ne ait Akdeniz Tetimme Medreseleri'nin üzerinden geçmekte olduğu görülmektedir. Cadde açılırken yıkılan bu en önemli yapılardan "*1907/1 harita numaralı medrese arsasının be her metro murabba'*ına *800 ve mevcut ebniyesine 1.200.000; 1907 harita numaralı diğer medresenin arsasının be her metro murabba'*ına *800 ve mevcut ebniyesine 600.000*"[26] kuruş değer biçilmiştir.[27] Bir di-

23 Mecmua, "İstanbul Şehrinde İmar ve Tanzim Faaliyetleri", İstanbul Şehremaneti Mecmuası, İstanbul, 1929, Sayı:58, s. 336 – 337.

24 Mecmua, *a.g.e.*, s. 337.

25 Ali Suat, "İstanbul Şehremaneti'nin Üç Senelik İcraatine Dair", İstanbul Şehremaneti Mecmuası, İstanbul, Sayı: 59, 1929, s. 365.

26 1907/1 harita numaralı medrese arsasının mertrekaresine 800 ve mevcut binasına 1.200.000; 1907 harita numaralı diğer medresenin arsasının metrekaresine 800 ve mevcut binasına 600.000.

27 Fatih – Devehanı – Edirnekapı İstikameti Haritası, Harita No: 005154, Atatürk Kitaplığı, Rumi 1340.

ğer harita, 1926 tarihli Fatih - Edirnekapı tramvay caddesinin istimlak haritasıdır (Şekil 8). Bu harita da, günümüzde Karagümrük Mahallesi'ne bağlı Altay Cami civarını göstermektedir. Yalnızca bu bölgede bile oldukça fazla bina ve arsanın istimlak edileceği görülmektedir. Haritalar incelediğinde, caddenin üzerinden geçeceği birçok bina, bostan ve sokağın yeni dokuda yer almayacak olması, büyük bir dönüşümün gerçekleştiğini göstermektedir. Açıldığı dönemden itibaren Fatih Edirnekapı (tramvay) caddesi olarak anılan caddeye, istimlak sırasında Fatih tetimme medreselerinin yıkılmasına tepkinin azaltılması amacıyla, halkın sevdiği bir paşanın isminin verildiği ileri sürülmektedir.[28]

Caddenin açılış tarihi ile ilgili ihtilaf söz konusudur. İstanbul Şehremaneti Mecmuası, 1926 – 1929 arasındaki icraatlerine dair bir yayın yapmış ve bu yayında 1926 tarihindeki icraatler dahilinde caddenin açıldığı belirtilmiştir.[29] Fakat, Cumhuriyet Gazetesi'nin 27 Şubat 1927 tarihli "Fatih'ten Edirnekapı'ya Doğru Tramvay Hattı" başlıklı haberinde (Şekil 9), önceki günden itibaren tramvay direklerinin kurulduğu ve tellerin asılmaya başlandığı yazmaktadır. Şehremaneti ile tramvay şirketinin yaptığı anlaşmaya göre, 1,8 km'lik yolun önce 1 km'lik kısmı bitirilip tramvay şirketine teslim edecek, daha sonra 800 m'lik kısım tamamlanacaktır. Fakat şehremaneti Şubat 1927'ye kadar yolun sadece 800 m'lik kısmını tamamlamıştır. Haberde, rayların döşenmesi ve hattın bir an önce açılması için, şehremanetinin resmi bir yazı ile tramvay şirketinden, yapılan 800 m'lik kısımda çalışmaya başlanmasını isteyeceği belirtilmiştir.[30] Bu durum, caddenin yapımı ile tramvay hattının eşzamanlı olarak ilerlediğini göstermektedir. Fevzipaşa Caddesi açılışının, tramvay hattı açılışı ile birlikte yapıldığı söylenebilir.

Fatih – Edirnekapı tramvay hattının resmi açılışı, 20 Haziran 1929'da yapılmıştır. Açılışa, TBMM reisi Kazım Paşa, Şehremini (Belediye Başkanı) Muhittin Bey, İstanbul Milletvekili Abdülhak Hamit Bey, Merkez Kumandanı Emin Paşa, belediye cemiyeti, emanet ve vilayet erkanı, tramvay şirketi müdürleri katılmıştır. Halkın yoğun katılımının olduğu tören İstiklal Marşı ile başlamış, açılış konuşmasını Muhittin Bey yapmıştır.[31]

Muhittin Bey konuşmasında, İstanbul'un en temel ihtiyaçlarından birini karşılayan bu yolun açılmasının önemine değinmiştir. Bölgenin tarihi çevresi ve anıtsal yapılarına dikkat çeken belediye başkanı, cadde öncesinde "İstanbul'un herhangi b*ir yerinden Edirnekapı'ya gitmenin, bir labirent içinde hacce gitmek*

28 Süleyman Faruk Göncüoğlu, *a.g.e.*, s. 19.

29 Suat, *a.g.e.*, s. 365.

30 Cumhuriyet Gazetesi, 27 Şubat 1917.

31 İkdam Gazetesi, 21 Haziran 1929.

gibi bir mesele halini aldı"ğını söylemiştir. Mevcut yolların genişletilmesi ile ulaşım sorununun çözülemeyeceği düşünüldüğü için "*mahalleleri yırtarak ve yıkarak*" yeni bir yol açılmıştır (Şekil 10, 11, 12 ve 13). Arsalar haricinde 140'ı aşkın binanın satın alındığı fakat arsa ve bina sahipleri ile çıkan anlaşmazlıklar sonucu hattın üç senede tamamlanabildiği belirtilmiştir. Topografyadaki yükseklik farklılıklarını düzenlemek için, yer yer doldurma yer yer zemin düzleştirme çalışmaları yapılmıştır.[32]

Fatih – Edirnekapı tramvay caddesi (Fevzipaşa Caddesi), Muhittin Bey'in ifadesiyle "*...yalnız bir mahalle veya semt yolu değildir. Aynı zamanda İstanbul'u bir belkemiği gibi baştan başa kateden büyük bir ana yolun son kısmıdır.*"[33] ve "*Azapkapı'dan itibaren Gazi Köprüsü – Unkapanı Meydanı – Gazi Bulvarı*[34]*'nı takiben tatbikine gayret edilen program*" tamamlandığında önemi daha da artacaktır. Cadde çevresinin açılış öncesinde adeta köhne bir yapıya sahip olduğu; şehrin en çalışkan, temiz ve üretken vatandaşlarından oluşan çevre sakinlerinin bu şartlardan ötürü mağdur olduklarını belirten belediye başkanına göre cadde, medeniyetin nimetlerindendir. Burada medeniyetleşme ifadesiyle Avrupaîleşme kastedilerek; "*dar, çarpık ve dolambaçlı*"[35] sokak yapısı, Avrupaî kente uygun görülmemektedir. Milliyet gazetesinin açılış haberini, "*Edirnekapı sokaklarına da medeniyetin ayağı girdi*"[36] başlığıyla yapması bu anlayışın bir yansıması olarak görülebilir.

Yapılan işlerle ilgili detaylı bilgiye sahip olduğumuz Muhittin Bey'in konuşmasından sonra, tramvay şirketi müdürü de konuşma yapmış ve yola gerilen şeridi Abdülhak Hamit Bey kesmiştir. Tramvaya binilerek Edirnekapı'ya gidilirken, güzergâh boyunca yola dizilen halk tramvayın geçişini izlemiştir. Edirnekapı Mihrimah Sultan Cami avlusunda hazırlanan ikramların davetlilere sunulmasıyla tören sona ermiştir.[37] [38] Caddenin açılması ile kentin en eski yerleşim merkezlerinden birine ulaşım kolaylaşmıştır. Böylece kentin geleneksel yaşam tarzını ve eskiyi simgeleyen bu tarihi bölgesinin, (Beyoğlu, Harbiye, Nişantaşı… gibi) yeni ve modern olan merkezleri ile ilişkisi arttırılmıştır.

---

32 Mecmua, *a.g.e.*, s. 339 – 343.

33 Mecmua, *a.g.e.*, s. 340.

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

35 Mecmua, *a.g.e.*, s. 339.

36 Milliyet Gazetesi, 21 Haziran 1929.

37 Cumhuriyet Gazetesi, 21 Haziran 1929.

38 İkdam Gazetesi, 21 Haziran 1929.

Edirnekapı – Çukurbostan (Aetios Sarnıcı) güzergâhında Divanyolu aksıyla örtüşen Fevzipaşa Caddesi, Fatih Külliyesi içinden geçmemiş, külliyeye teğet geçerek Edirnekapı'ya direkt olarak ulaşmıştır (Şekil 14). Cadde çalışmaları sırasında tetimme medreselerinin yıkılmasıyla, önceden kullanılan çift sıra medresenin içinden geçen dar sokak yok olmuş ve Fatih Külliyesi'nin batı tarafındaki girişlerinin önemi azalmıştır.[39] Daha sonra açılacak yollar da, topografyanın sağladığı şartlara göre değil, kenti dönüştürmeye yönelik bir prensiple tasarlanacaktır.

İstanbul'un kentsel dönüşümünde önemli adımların atılmaya başlanması, Fransız şehir plancısı ve mimar Henri Prost'un şehircilik danışmanı olarak çalıştığı dönemde olmuştur. 1936 – 1951 yılları arasında İstanbul planlaması ile ilgilenen Prost'un planları uzun süre yürürlükte kalmış fakat hazırlandığı şekliyle uygulamaya geçmemiştir.[40] Bununla birlikte, Atatürk Bulvarı'nın açılması, Taksim İnönü Gezisi, Maçka Parkı ile Lütfi Kırdar Spor ve Sergi Sarayı'nı içeren alan, Eminönü ve Üsküdar meydan düzenlemeleri, Boğaz'da sahil yollarının açılması gibi uygulamalar Prost'un önerilerine yöneliktir.[41] Bu düzenlemelerden Fevzipaşa Caddesi ile ilişkili olan, Atatürk Bulvarı'nın açılmasıdır. Kentin kuzey – güney doğrultusunda planlanan *"omurganın"*[42] tarihi yarımadadaki bölümünü oluşturan Atatürk Bulvarı, Fevzipaşa Caddesi'nin devamındaki Macar Kardeşler Caddesi ile Saraçhane civarında kesişmektedir. Atatürk Bulvarı'nın kentin topografyasına yaptığı müdahale ve açılması sırasında yitirilen eser kaybı gözönünde bulundurulduğunda, Prost'un İstanbul'daki önerilerinin kenti tümüyle değiştirmeye yönelik olduğu ve dokuda büyük tahribata yol açtığı görülmektedir.

Prost planlarının uygulanabilir kısımlarının tesbiti için bir revizyon kurulunun oluşturulduğu Demokrat Parti döneminde (1950 – 1960) yapılan analiz çalışmaları sonucunda; uygulanabilir kısımlar korunmuş, uygun görülmeyen kısımlar değiştirilmiştir.[43]

---

39 Emiliano Bugatti – Sabrina D'agostiono, "19. Yüzyılda Değişim ve Reform", *Divanyolu*, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2014, s. 155 – 156.

40 Şener Özler, Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934 – 1995, İstanbul, TMMOB Mimarlar Odası, 2007, s 381.

41 F. Cânâ Birsel, "Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951): Nazım Planlar ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü", İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951), İstanbul, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Katalogları 7, 2010, s. 111.

42 Birsel, *a.g.e.*, s. 118.

43 Hande Suher, Planlama, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 6, 1994, s. 265.

1956 – 1960 yılları arasında, Vatan Caddesi (Adnan Menderes Bulvarı), Millet Caddesi[44] (Turgut Özal Caddesi), Londra Asfaltı (D100), Aksaray Meydanı, Kennedy (Sirkeci – Florya) Sahil Yolu gibi birçok yol açılmış ve Fevzipaşa Caddesi (Şekil 15) genişletilmiştir. Genişletme çalışmaları sırasında (Şekil 16) Fevzipaşa Caddesi'nin Vefa Stadı (Karagümrük) ile Edirnekapı arasındaki kısımda değişiklikler yapılacağı ve stad önünde dirsek yapacak yolun Mihrimah Sultan Cami arkasındaki surlara uzanacak şekilde düzenleneceği bildirilmiştir.[45] Edirnekapı sur kapısına ulaşan cadde, Londra Asfaltı'na bağlanacaktır.[46]

Yol çalışmaları sebebiyle tramvay hattı 1958'e kadar kademeli olarak kaldırılarak cadde araç trafiğine uygun şekilde düzenlenmiştir. Edirnekapı Mihrimah Cami önündeki mahalle meydan düzenlemesi sebebiyle istimlak edilmiştir.[47] Caddenin Saraçhane'deki Belediye Sarayı'na kadar olan kısmı ağustos ayında uygun genişliğe getirilmiştir.[48] Yapılan planlamaya göre caddde, 0,5 – 2,0 metre arasında hafriyat yapmak suretiyle düzenlenecek olmasına rağmen Edirnekapı ve Saraçhane'de ayrı ayrı başlanan çalışmalar sebebiyle kot farkı ortaya çıkmıştır. Aradaki farkın eşitlenmesi için yapılan düzenlemeler sonucu cadde kotu 2,4 ile 3,5 metre arasında alçaltılmıştır.[49] Fatih Külliyesi Akdeniz Medreseleri'nin temelleri de, bu çalışmalar esnasında ortaya çıkmıştır (Şekil 17).[50]

1958'in ortalarında çalışmaların son aşamasına gelinen Fevzipaşa Caddesi (Şekil 18), Edirnekapı ile Fatih arasında refüjlü ve her iki yönde üç şeritli olacak şekilde düzenlenmiştir. Bu süreçte caddenin Vatan Caddesi ile arasındaki yollar da düzenlenmiştir. Açılan yolların birbiriyle bağlantısının kurulmaya çalışıldığı bu dönemde, istimlakler ve yapılan çalışmalar sonucu kentin tarihi dokusu ve topografyada görülen değişikliklerin etkisi günümüze kadar ulaşmıştır.

Yapılan düzenlemeler sonrasında, tarihi yarımadayı kuzey - güney yönünde kateden Atatürk Bulvarı, kentin en eski yolu Mese/Divanyolu aksındaki Ordu Caddesi, yine Mese'nin güneybatı aksında olduğu bilinen Millet Caddesi ve ken-

---

44 Vatan ve Millet caddeleri, Fevzipaşa Caddesi ile paralel bir şekilde uzanan ve Aksaray Meydanı'ndan ayrılarak Theodosios Surları'na ulaşan iki önemli caddedir.

45 Milliyet Gazetesi, 18 Haziran 1957.

46 Milliyet Gazetesi, 13 Ağustos 1957.

47 Süleyman Faruk Göncüoğlu, *Kare Kare İstanbul*, İstanbul, İBB Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı Yayınları, 2013, s. 76

48 Milliyet Gazetesi, 13 Ağustos 1957.

49 Göncüoğlu, *a.g.e.*, s. 134.

50 Kuban, *a.g.e.*, s. 393.

tin yeni aksı Vatan Caddesi Aksaray'da kesişmektedir (Şekil 19). Aksaray'dan tarihi kara surlarına ulaşan Vatan ve Millet Caddeleri ve Edirnekapı sur kapısında son bulan Fevzipaşa Caddesi, D-100 karayoluna bağlanmaktadır (Şekil 20). Kentin en eski yerleşim merkezlerinden biri olan Fatih, kentin yeni merkezlerine Fevzipaşa Caddesi ve Atatürk Bulvarı aracılığıyla bağlanmıştır. Fevzipaşa Caddesi devamında Macar Kardeşler Caddesi ile Atatürk Bulvarı arasındaki kesişim, 1964'te Beyazıt – Edirnekapı yolunun altına alınan Saraçhane Geçidi ile düzenlenmiştir (Şekil 21).

Yasal mevzuat değişiklikleri ve koruma yasalarına rağmen, 80'lerde imar faaliyetleri yasalara uygun olmamış ve kontrolsüz büyümenin önüne geçilememiştir. 1995'te tarihi yarımada, kentsel ve tarihi sit alanı ilan edilmiştir. Günümüzde ticari niteliği ile bilinen Fevzipaşa Caddesi (Şekil 22 ve 23), konumu ile tarihi yarımadanın en önemli arterlerinden biri olma özelliğini korumaktadır.

Sonuç

Günümüzdeki kentsel strüktürü I. Constantinus tarafından yapılandırılan suriçi İstanbul'unun en önemli ana arterlerinden biri günümüzdeki adıyla Fevzipaşa Caddesi / Fatih – Edirnekapı Tramvay Caddesi / Kuzeybatı Mese'dir. Bu aks, 1204'teki Latin İstilası'na kadar kentin yönetim merkezi olan Büyük Saray ile Constantinus'un anıtsal mezarını içeren Havariyun Kilisesi arasında önemli bir güzergâh olmuş, 1204'ten sonra Blahernai Sarayı'nın kullanılmasından sonra da önemini yitirmemiş; sadece güzergâh uzatılmıştır. Fevzipaşa Caddesi, Osmanlı İstanbul'unda da Divanyolu'nun önemli bir parçası olarak karşımıza çıkmaktadır. Fatih Sultan Mehmed, İstanbul'u Osmanlı / İslam başkenti olarak yeniden kurarken, Havariyun Kilisesi'nin yerine Fatih Külliyesi'ni yaptırmıştır. Günümüzde Fatih Külliyesi ile Edirnekapı arasında yer alan Fevzipaşa Caddesi, kentin yeni yönetim merkezi Topkapı Sarayı ile Eyyub el-Ensari'nin türbesinin bulunduğu yeni kutsaliyet merkezi olan Eyüp arasındaki kılıç kuşanma alaylarının güzergâhı üzerindedir. Bu güzergâh Fatih Cami içinden geçmektedir.

Fevzipaşa Caddesi, 1929'da Fatih - Edirnekapı tramvay hattının açılışı ile birlikte İstanbul içindeki yerini almıştır. Cadde, dar ve girift sokak dokusu sebebiyle ulaşıma yeterli altyapıyı sağlamayan Fatih bölgesinde, Edirnekapı'ya kadar uzanacak bir yol ihtiyacı sonucunda açılmıştır. Açılış için başta Fatih tetimme medreseleri olmak üzere birçok arsa ve binanın istimlak edilmesi, Cumhuriyet İstanbul'unda ilk kentsel dönüşümlerden biri olarak okunabilir. İstanbul'un yeni, modern ve Avrupaî yaşam tarzına uygun gelişen merkezleri (Beyoğlu, Harbiye) ile tarihi kent dokusu ve geleneksel yaşam formatı arasındaki ilişkinin kurul-

masında Fevzipaşa Caddesi'nin önemli bir etkisi bulunmaktadır. 1956 – 1960 arasında yapılan imar faaliyetleri sırasında genişletilen caddeden tramvay hattı kaldırılmıştır. Araç trafiğine uygun olacak şekilde düzenlenen cadde, tarihi yarımadanın Cumhuriyet döneminde açılan ilk caddelerinden ve en önemli arterlerinden biridir.

Kaynakça

Alikılıç, Dündar, *Osmanlı'da Devlet Protokolü ve Törenler* İmparatorluk Seramonisi, İstanbul, Tarih Düşünce Kitapları, 2004.

Ayverdi, Ekrem Hakkı, *Osmanlı Mimarisinde Fatih Devri*, İstanbul, İstanbul Fetih Cemiyeti Enstitüsü Yayınları, 1973.

Berger, Albrecht, "Streets and Public Spaces in Constantinople", *Dumbarton Oaks Papers*, no. 54, 2000.

Birsel, F. Cânâ, "Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951): Nazım Planlar ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü", İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951), İstanbul, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Katalogları 7, 2010.

Cerasi, Maurice, *Divanyolu*, Kitap Yayınevi, 2014.

Bugatti, Emiliano – D'agostiono, Sabrina, "İzlenen Yolda ve Sokak Düzenlemesinde Çeşitlemeler", *Divanyolu*, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2014.

_____, "19. Yüzyılda Değişim ve Reform", *Divanyolu*, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2014.

Çelik, Zeynep, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul*, 1. bs., İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996.

Ertuğ, Zeynep, *XVI. Yüzyıl Osmanlı Devleti'nde Cülus ve Cenaze Törenleri*, Ankara, Kültür Bakanlığı, 1999.

Freely, John – Çakmak, Ahmet S., İstanbul'un Bizans Anıtları, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2005.

Furat, Ayşe Zişan, "XV. ve XVI. yy.larda Fatih ve Süleymaniye Medreseleri'nde Verilen Dini Eğitimin Karşılaştırmalı Bir İncelenmesi", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2004.

Göncüoğlu, Süleyman Faruk, "Fatih Semti", İstanbul'un Kitabı: Fatih, İstanbul, Fatih Belediye Başkanlığı Kültür Yayınları, 2013.

_____, *Kare Kare İstanbul*, İstanbul, İBB Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı Yayınları, 2013.

Özdoğan, Mehmet, "Tarih Öncesi Dönemlerin İstanbul'u", *Bizantion'dan İstanbul'a Bir Başkentin 8000 Yılı*, İstanbul, Sakıp Sabancı Müzesi Yayınları, 2010.

Karateke, Hakan, *Padişahım Çok Yaşa! Osmanlı Devletinin Son Yüz Yılında Merasimler*, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2004.

Kalavrezou, Ioli, "İmparatorluğun Yardım Elleri: Bizans Sarayında İmparatorluk Törenleri ve Rölik Kültü", *Bizans Saray Kültürü 829-1204*, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2017.

Kuban, Doğan, İstanbul Bir Kent Tarihi, *İstanbul,* Türkiye Ekonomik ve Tarihsel Toplum Vakfı, 1996.

Mecmua, "İstanbul Şehrinde İmar ve Tanzim Faaliyetleri", İstanbul Şehremaneti Mecmuası, sayı 58, İstanbul, 1929.

Norwich, John Julius, *Bizans III Gerileme ve Çöküş*, İstanbul, Kabalcı Yayınevi, 2013.

Olker, B., "Edirnekapusu", İstanbul Ansiklopedisi, c. 9, Koçu Yayınları, 1968.

Özler, Şener, *Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934 – 1995*, İstanbul, TMMOB Mimarlar Odası, 2007.

Suat, Ali, "İstanbul Şehremaneti'nin Üç Senelik İcraatine Dair", İstanbul Şehremaneti Mecmuası, sayı 59, İstanbul, 1929.

Suher, Hande, "Planlama", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, c. 6, 1994.

Tekeli, İlhan, İstanbul ve Ankara için Kent İçi Ulaşım Yazıları, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009.

Yalçın, Asnu Bilban, "Havariyun Kilisesi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, c. 4, 1995.

Yerasimos, Stefanos, "Osmanlı İstanbul'unun Kuruluşu", *Osmanlı Mimarlığının 7 Yüzyılı*, İstanbul, Yem Yayın, 1999.

Gazeteler

Cumhuriyet Gazetesi

İkdam Gazetesi

Milliyet Gazetesi

İnternet Kaynakları

http://mapsontheweb.zoom-maps.com/image/130056157398

http://sehirharitası.ibb.gov.tr

Arşiv

Atatürk Kitaplığı Arşivi

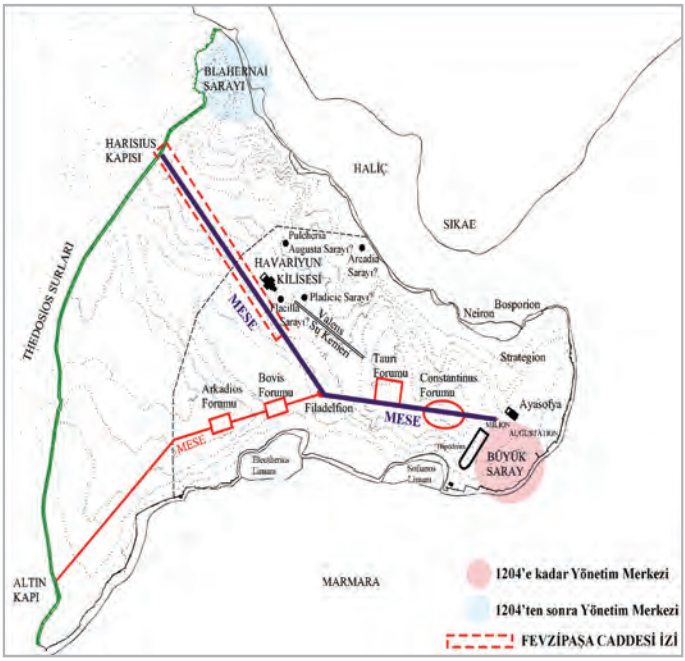
İstanbul Büyükşehir Belediyesi Encümen Arşivi

Şekiller

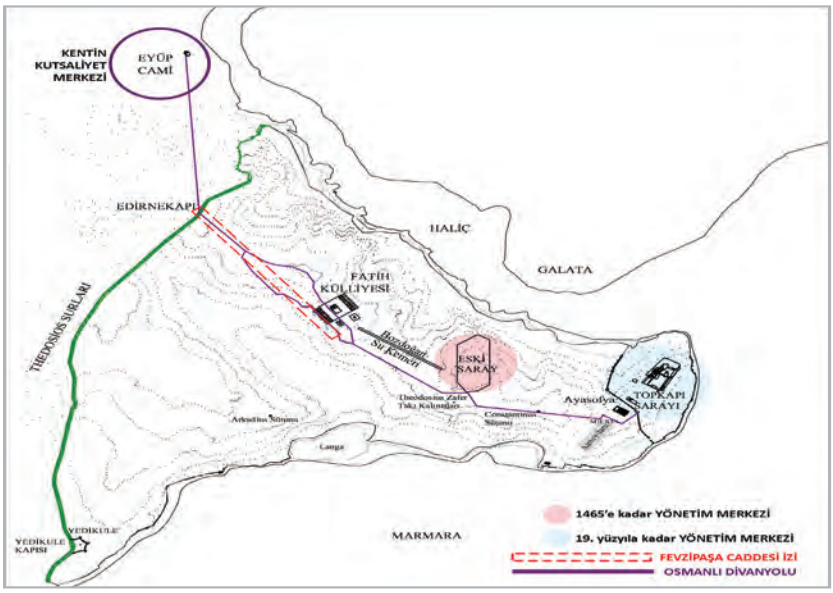
Şekil 1. Bizantion Kenti[51] (Feyza İlter, 2018)

Şekil 2. Konstantinopolis gravürü üzerinde (http://mapsontheweb.zoom-maps.com/image/130056157398) Feyza İlter tarafından Mese ve kuzey aksın işaretlenmesi

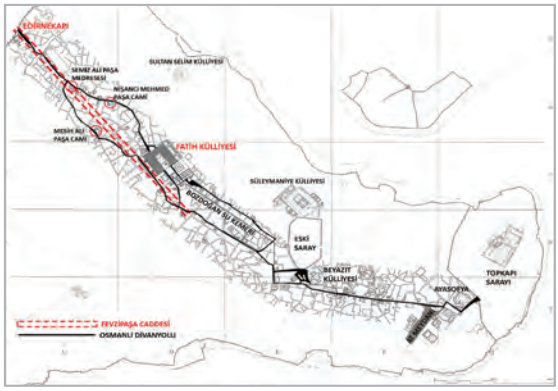
51 Hazırlanan haritalarda (Şekil 1., 3, ve 4.) M. Özyurt'un "Osmanlı Hakimiyetindeki İlk Yüzyılında İstanbul'un Kentsel Gelişimi" adlı basılmamış yüksek lisans tezi için hazırladığı harita altlık olarak kullanılmıştır.



Şekil 3. Mese'nin kuzeybatı aksı üzerinde caddenin gösterimi (Feyza İlter, 2018)



Şekil 4. Osmanlı İstanbul'u (XV. yy) ve Fevzipaşa Caddesi aksı (Feyza İlter, 2018)



Şekil 5. Cerasi'nin Divanyolu haritası (2014)
üzerinde Fevzipaşa Caddesi'nin Feyza İlter tarafından gösterimi

Şekil 6. Sultan II. Abdülhamid Han, kılıç kuşanmasından sonra alay ile saraya dönerken Eyüp'te (Karateke, 2014)

Şekil 7. Fevzipaşa Caddesi istimlak haritası Fatih Külliyesi bölgesi (Atatürk Kitaplığı)

Şekil 8. Fevzipaşa Caddesi istimlak haritası Karagümrük Bölgesi (Atatürk Kitaplığı)

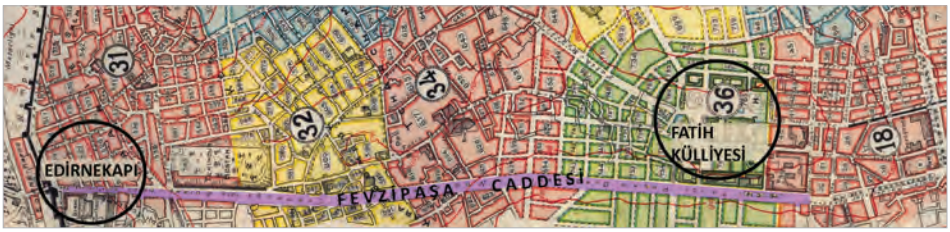
Şekil 9. Cumhuriyet Gazetesi'nin 27 Şubat 1927'de yaptığı haber (Atatürk Kitaplığı)

Şekil 10. Yol çalışmalarının başlangıcı (Mecmua, 1929)

Şekil 11. Fevzipaşa Caddesi
(Şekil 10'un cadde açıldıktan sonraki hali)
(Atatürk Kitaplığı)

Şekil 12. Semiz Ali Paşa Medresesi'nden Edirnekapı'ya yol çalışması (Mecmua, 1929)

Şekil 13. Edirnekapı yönünde Fevzipaşa Caddesi (Mecmua, 1929)



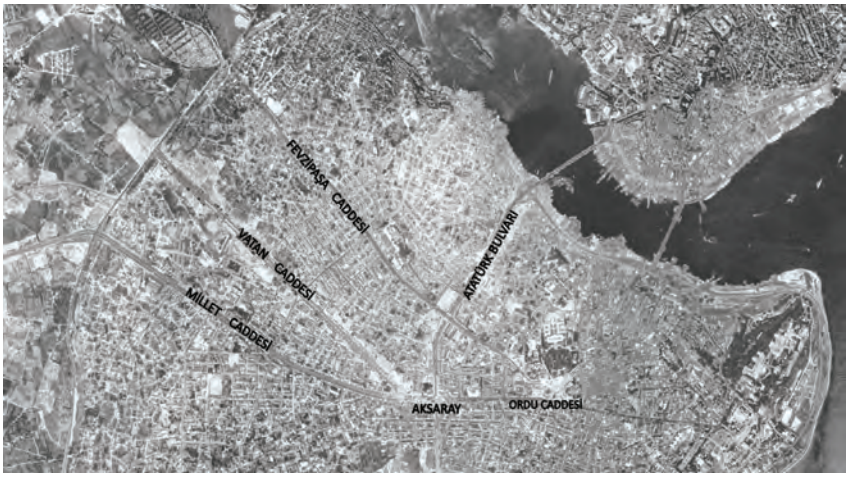
Şekil 14. Pervititch haritalarında Fevzipaşa Caddesi'nin genel görünümü (Atatürk Kitaplığı)

Şekil 15. Fevzipaşa Caddesi Fatih Akdeniz Medreseleri önü, 1950 (Ayverdi, 1973)

Şekil 16. Fevzipaşa Caddesi genişletme çalışmaları (Encümen Arşivi)

Şekil 17. Fevzipaşa Caddesi düzenlenmesi, 1957, sağda Fatih Akdeniz Medreseleri (Göncüoğlu, 2013)

Şekil 18. Fevzipaşa Caddesi düzenlemesi, 1957 (Encümen Arşivi)



Şekil 19. 1970 Hava fotoğrafı üzerinde akslar (sehirharitası.ibb.gov.tr)

Şekil 20. Tarihi yarımadada genel ulaşım sistemi (İBB, 2003)

Şekil 21. Saraçhane Geçidi Çalışmaları (Encümen Arşivi)

Şekil 22. Fevzipaşa Caddesi Fatih yönü (Feyza İlter, 2015)

Şekil 23. Fevzipaşa Caddesi Edirnekapı yönü (Feyza İlter, 2015)

Ek

Fatih – Devehanı – Edirnekapı İstikamet haritası üzerindeki açıklama:

"*Bâlâdaki cetvelde gösterildiği vecihle,*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1645 ve 1646 harita numaralı arsaların be-her metro murabba'larına ayrı ayrı 625'er

*1647 ve 1926 harita numaralı arsaların be-her metro murabba'larıına ayrı ayrı 250'*şer

1931 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 300 ve 2437 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 350

2489 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 300

2491 harita numaralı (...) arsanın be-her metro murabba'ına 275 ve ebniye-sine kaimen 5000

2454 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 275

*2453 2452 2451 harita numaralı arsaların be-her metro murabba'larına ayrı ayrı 250'*şer

2449 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 275

3088 harita numaralı mülkün arsasının be-her metro murabba'ına 225 ve ebniyesine kaimen 75.000

3087 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 275

3100 harita numaralı mülkün arsasının be-her metro murabba'ına 225 ve ebniyesine kaimen 100.000

3099 harita numaralı mülkün arsasının be-her metro murabba'ına 225 ve ebniyesine kaimen 120.000

3093 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 275

3094 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 250

3096 harita numaralı mülkün arsasının be-her metro murabba'ına 225 ve ebniyesine kaimen 65.000

3097 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 300

3101 harita numaralı mülkün arsasının be-her metro murabba'ına 225 ve ebniyesine kaimen 70.000

3157 harita numaralı arsanın be-her metro murabba'ına 225

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

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

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

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

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

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