

# Selçuklu Çağında Anadolu Kentleşme Koridoru

Koray Özcan\*

## Öz

Bu araştırmanın ilgi alanı, Anadolu’da Selçuklu egemenlik çağında örgütlenmiş mekânsal ve işlevsel kademelenme gösteren kentler sistemi ve ulaşım ağının, “kentleşme koridoru” olarak tanımlanan ana eksen ya da omurgasının belirlenmesidir. Başka bir ifadeyle, Selçuklu kentleşmesi olarak tanımlanan XII. yüzyıl başından XIII. yüzyıl sonuna dek uzanan süreçte Anadolu’da örgütlenmiş kentler sistemi ve ulaşım ağının ağırlık merkezinin belirlenmesidir. Araştırmanın yöntem kurgusu üç aşamalı bir çözümleme sürecine dayandırılmıştır. Birinci aşama, Selçuklu kentler sistemi ve ulaşım ağının omurgası olarak tanımlanan kentleşme koridorunun belirlenmesinde kullanılacak ölçütlerin saptanmasıdır. İkinci aşama, Selçuklu dönemine ilişkin vakâyî-name, vakıf-name ve kitabe gibi özgün kaynaklar ile arkeolojik buluntu ve mimari kalıtlardan oluşan bilgi birikiminin belirlenen her bir ölçüt düzeyinde sayısal yoğunluk değerleri açısından ayrıntıda çözümlenmesidir. Üçüncü aşama ise; her bir ölçüt düzeyinde elde edilen bulguların harita üzerinde görselleştirilerek, değerlendirilmesidir. Yapılan değerlendirmeler sonucunda, Konya-Kayseri-Sivas güzergâhının Selçuklu çağında Anadolu’nun sosyal-kültürel ve ekonomik açıdan en gelişmiş kentlerinin konumlandığı “kentleşme koridoru” olarak tanımlanan kentsel yığılma koridoru olduğu belirlenmiştir.

## Anahtar Kelimeler

Anadolu, Selçuklu çağı, kentleşme, kentsel yığılma, kentleşme koridoru

\* Doç. Dr., Pamukkale Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü – Denizli / Türkiye  
korayozcan@pau.edu.tr

## 1. Giriş

Selçuklu çağı, Türklerin Orta Asya ve İran coğrafyasından Anadolu'ya uzanan yaklaşık iki yüzyıl süren kültür yönü baskın sosyo-mekânsal devrim sürecinin Anadolu coğrafyasındaki siyasal yansıması olarak tanımlanabilir. Mekânsal açıdan değerlendirilirse; Bizans egemenliğinden devralınan kentler sistemi ve ulaşım ağı altyapısının, dönemin sosyal-ekonomik ilişkiler ağı ile askerî-siyasal koşullarının biçimlendirdiği önceliklere dayalı olarak yeniden yapılandırılma dönemidir. Bu süreçte, Hıristiyan-Bizans egemenliğinden devralınan kentler sistemi mirası, Anadolu öncesi Türk-İslam kolonizasyon politikaları kapsamında yeniden kurgulanmış ya da Türk kültür altyapısına uyarlanmıştır. Ulaşım ağı mirası ise; bölgelerarası ilişkilere dayanan ekonomi politikaları ile ticaret potansiyellerine uygun olarak anıtsal-kamusal hizmet yapıları işlevindeki kervansaray-han ve köprü yapımlarının faaliyetleri eşliğinde yeniden biçimlendirilmiştir.

Bu araştırmanın konusu; Anadolu'da Selçuklu egemenlik çağında örgütlenmiş mekânsal ve işlevsel kademelenme gösteren kentler sistemi ve ulaşım ağının, "kentleşme koridoru" olarak tanımlanan ana eksen ya da omurgasının belirlenmesidir. Başka bir ifadeyle, "Selçuklu kentleşmesi" olarak tanımlanabilecek XII. yüzyıl başından XIII. yüzyıl sonuna dek uzanan süreçte Anadolu'da örgütlenmiş kentler sistemi ve ulaşım ağının ağırlık merkezinin belirlenmesidir.

Araştırmada, Anadolu'da örgütlenen Selçuklu çağı kentler sistemi ve ulaşım ağının ağırlık merkezi ya da omurgası olarak tanımlanabilecek "kentleşme koridoru", birbirine koşut üç önermeye dayalı olarak irdelenmiştir. *Birincisi*, Selçuklu çağında Anadolu kentleşme koridoru üzerinde konumlanan yerleşmelerin, işlevsel kimlik ve etki alanı (art bölge) ile mekânsal-demografik büyüklükler açısından diğer Anadolu kentlerine oranla daha gelişmiş olduğudur. *İkincisi*, koridor üzerinde yer alan kentlerin güçlü bir ulaşım-iletişim altyapısı eşliğinde birbiri ile yoğun sosyo-ekonomik ilişki içinde bulunduğu, artı değer üretme gücü ya da kapasitesi açısından Anadolu coğrafyasında üretilen artı değer büyük bir kısmını karşıladığı ve diğer kentlere oranla ekonomik açıdan yüksek gelişmişlik-refah düzeyine sahip olduğudur. *Üçüncüsü* ise koridor üzerinde yer alan yerleşmelerin, sosyal-kültürel hizmet altyapısı ve donanımları kapsamında diğer kentlere oranla niceliksel yoğunluk açısından yığılma ve yüksek düzeyde uzmanlaşma gösterdiğidir.

Araştırmada "kentleşme koridoru" kavramı ile anlatılmak istenen, merkezi bir egemen güç denetimindeki belirli ve tanımlı bir coğrafyada örgütlenmiş kentler sistemi ve ulaşım ağı (üretim-dağıtım sistemi) kapsamında, birbiri ile

mal-ürün/hizmet ve insan akımları açısından ilişki içinde bulunan, konumsal nitelik, sosyal-kültürel hizmet sunumu ve ekonomik artı değer üretme gücüne dayalı olarak mekânsal ve işlevsel açıdan uzmanlaşma ve kademeleme gösteren, belirli bir nüfus büyüklüğüne ulaşmış kentsel aglomerasyon ya da nüfus yığılma bölgeleridir (Göçer 1974-1975, 1977: 4-6).

Başka bir ifadeyle, ekonomik artı değer üretme gücü ve sosyal-kültürel hizmet sunumu açısından kentler sistemi ve ulaşım ağı bütününde ulusal ya da bölgesel düzeyde aktarma-dağıtım ya da odak-düğüm merkezleri niteliği kazanmış, belirli bir nüfusun toplandığı kentsel yerleşmeler zinciridir.

Araştırmanın zaman aralığı; değişken askerî-siyasal koşullar ile sosyal, kültürel ve ekonomik ilişkiler ağının değişen/dönüşen şartlarının biçimlendiği Selçuklu Devleti'nin kurumsal örgütlenme düzeni açısından Anadolu coğrafyasında egemen olduğu XII. yüzyıl başından XIII. yüzyıl sonuna dek uzanan süreç olarak tanımlanmıştır.

Mekânsal sınırlandırma olarak ise (Harita 1); Anadolu Selçuklu kentlerinin Türk-İslâm ve Bizans-Hıristiyan kültürlerinin mekânsal birlikteliğine dayandığı öngörüsü kapsamında; *batıda*; Uc olarak tanımlanan Makri/Fethiye Körfezi ve Dalaman Çayı-Denizli-Afyon Karahisar-Kütahya-Kastamonu-Sinop hattı boyunca uzanan Selçuklu-Bizans sınırları, *güneyde*; Antalya-Silifke hattı sahil bölgeleri ile Kilikya Ermeni Krallığı sınırları *kuzeyde*; Trabzon Rum İmparatorluğu sınırlarına dek uzanan Sinop-Ordu hattı sahil bölgeleri, *doğuda*; Arap ve İran-İslâm kültür ve medeniyetleri egemenlik alanları dışında kalan Elbistan-Malatya-Erzincan-Erzurum hatından, Çoruh vadisine dek uzanan bölge, Anadolu Selçuklu siyasal-yönetimsel egemenlik alanı tanımlanmıştır (Cahen 1968: 42-43, Wittek 1999: 1-2, Pitcher 1999: 52).

Araştırmanın yöntem kurgusu üç aşamalı bir çözümleme sürecine dayanmıştır. Birinci aşama, Selçuklu kentler sistemi ve ulaşım ağının omurgası/ağırlık merkezi olarak tanımlanan Selçuklu çağı kentleşme koridorunun belirlenebilmesi için kullanılacak ölçütlerin saptanmasıdır. Bu çerçevede, beş temel ölçüt belirlenmiştir:

- [1] Üretim-dağıtım sistemi altyapı faaliyetleri yoğunluğu,
- [2] Sosyal-kültürel hizmet içerikli anıtsal-kamusal yapı yoğunluğu,
- [3] Ekonomik etkinlik ya da artı değer üretme potansiyeli,
- [4] Mekânsal-demografik büyüklük,
- [5] İşlevsel kimlik.

Burada şu hatırlatma yerinde olur: sosyal ve kültürel hizmet içerikli anıtsal-kamusal hizmet yapı faaliyetleri yoğunluğu, ekonomik etkinlik ya da artı değer üretme düzeyi, mekânsal-demografik büyüklükler ve işlevsel kimlikler, kentler sistemi bağlamında irdelenirken, kervansaray-han ve köprü yapımı gibi ulaşım altyapı faaliyetleri dağılımı ise üretim-dağıtım sistemi (ulaşım ağı) bağlamında incelenmiştir.

İkinci aşama, Selçuklu dönemine ilişkin tarihsel kayıtlar niteliğindeki vakâyî-name, vakıf-name ve kitabe gibi özgün kaynaklar ile arkeolojik buluntu ve mimari kalıtlardan oluşan bilgi birikiminin, araştırma kapsamında belirlenen her bir ölçüt düzeyinde sayısal yoğunluk değerleri açısından harita ve şemalar eşliğinde ayrıntıda çözümlenmesidir.

Üçüncü aşama ise; Selçuklu kentler sistemi ve ulaşım ağının omurgası olarak tanımlanan kentleşme koridorunun tespitine yönelik olarak elde edilen bulguların harita ve şemalar üzerinde görselleştirilerek, değerlendirilmesidir.

## 2. Kentleşme Koridoru Çözömleneleri

Burada, Selçuklu çağı Anadolu kentleşme koridoru olarak öngörölen Konya-Kayseri-Sivas arasında uzanan bağlantının, Selçuklu dönemi Anadolu kentler sistemi ve ulaşım ağı organizasyonu içindeki mekânsal ve işlevsel etkinlik ve önemi, araştırma kapsamında belirlenmiş beş ölçüte dayalı olarak ayrıntıda irdelenmiştir.

### 2.1. Üretim-Dağıtım Sistemi Altyapı Faaliyetleri Yoğunluğu

Anadolu'da Selçuklu dönemi kervan yolları üzerine tarihsel kaynaklar ve arkeolojik-mimari kalıtlar ile toponomi/yer adı verilerine dayanılarak yapılan araştırmalar, Selçuklu çağına tarihlendirilen yaklaşık 190 kervansaray-han ve yaklaşık 40 köprünün<sup>1</sup> büyük bölümünün XIII yüzyıla tarihlendiğini ve Anadolu'dan geçen milletlerarası ticaret yolları üzerinde konumlandığını ortaya koymaktadır (Harita 1).

Selçuklu çağında Anadolu'da ilk kervansaray inşası, XII. yüzyılda Konya-Kayseri güzergâhı üzerinde Aksaray yakınlarında Selçuklu sultanı II. Kılıç Aslan tarafından yaptırılan ribat/kervansaray ile başlamıştır (Özergin 1959: 83). Özellikle XIII. yüzyılda hız kazanan kervansaray-han ve köprü yapımı gibi ulaşım altyapı faaliyetleri üzerine araştırmalar irdelenirse; Selçuklu dönemi ulaşım altyapı faaliyetlerinin Konya-Kayseri-Sivas güzergâhı üzerinde yoğunlaştığına işaret etmektedir (Erdmann 1961, Özergin 1965: 141-170, Çulpan 1975, İltar 1978, Tunç 1978).

Selçuklu çağına tarihlenen seyahat anlatılarında, sadece Kayseri-Sivas arasında (abartılı görülse de) yirmi dört kervansarayın varlığından bahsedilmesi ya da Selçuklu Sultanları tarafından yaptırılan Sultan Han adı verilen Anadolu'daki en büyük kervansarayların Konya-Kayseri ve Kayseri-Sivas bağlantıları üzerinde inşa edilmesi gibi olgular, Konya-Kayseri-Sivas güzergâhının etkinliğini göstermesi bakımından önemlidir (Turan 1946: 471-496, Cahen 1968: 46).

Bu tespitlere dayanılarak; Konya-Kayseri-Sivas kentlerinin konumlandığı kervan güzergâhının, Selçuklu çağında Anadolu kentler sistemi ve üretim-dağıtım (ulaşım) sisteminin ana arteri ya da omurgası olduğunu, dolayısıyla, kentleşme dinamikleri ve üretim-dağıtım sistemi açısından ana gelişme koridoru olduğunu söylemek mümkündür (Harita 1).

## 2.2. Anıtsal-Kamusal Hizmet Yapı Faaliyetleri Yoğunluğu

Anadolu'da Türk-İslam dönemi yapıları üzerine hazırlanan envanter çalışmaları; Selçuklu egemenlik döneminde (XII. ve XIII. yüzyıllar), büyük ve programlı anıtsal-kamusal hizmet yapı faaliyetlerinin (özellikle medrese inşa faaliyeti), diğer Anadolu kentlerine oranla niceliksel açıdan en yoğun olarak Konya, Sivas ve Kayseri kentlerinde gerçekleştirildiğini ortaya koymaktadır (Bayburtluoğlu ve Madran 1981: 941-949, Madran 2003: 551-562). Nitekim Selçuklu dönemi medreselerinin Anadolu kentlerindeki sayısal dağılımı irdelenirse; siyasal-yönetimsel merkez işlevindeki başkent Konya'nın otuz, milletlerarası ticaret merkezi Sivas'ın on üç, ikinci siyasal-yönetimsel merkez işlevindeki Kayseri'de dokuz medresenin bulunduğu görülür (Özcan 2005: 191-192). Konya-Kayseri-Sivas koridoru üzerinde askerî-stratejik merkez işlevindeki Aksaray kentinde ise dokuz medresenin bulunduğu anlaşılmaktadır (Topal 2006: 46-49). Bu tespitler, Konya, Sivas ve Kayseri ile birlikte ara merkez niteliğindeki Aksaray kentinin, Selçuklu döneminde Anadolu'da sayısal açıdan en çok medrese bulunan, dolayısıyla, sosyal-kültürel kent yaşamı açısından en gelişmiş kentleri olduğuna işaret etmesi bakımından önemlidir.

Selçuklu çağı vakıf-name kayıtlarından, Anadolu kentlerindeki Ulu Cami ya da Ulu Cami niteliğindeki cami sayıları irdelenirse; başkent Konya'da 1155 yılına tarihlenen ve Sultan ya da Alâaddin Camisi olarak adlandırılan Ulu Cami dışında (bugün için) mekânsal büyüklüğü ve kapasitesi kestirilemeyen İplikçi, Şerâfeddin, Kadı İzzeddin, Sadreddin Konevî ve Sahip Ata camileri olmak üzere beş caminin var olduğu düşünülebilir (Özcan 2005:180).

İkinci siyasal merkez işlevindeki Kayseri'de Selçuklu öncesi Danişmendli dönemine tarihlenen Ulu Cami ve Külük Camisi ile Selçuklu döneminde

yapılan Han, Lala Muslihiddin, Huand Hatun ve Hacı Kılıç olmak üzere altı caminin varlığından bahsedilebilir (Edhem 1982: 130-131, Aslanapa 1984: 20-21, 52-55, Akşit 1997: 50-57). Buna karşılık, askerî-stratejik harekât merkezi işlevindeki Aksaray'da ise Ulu Cami yanısıra Yıkık ve Eğri Minare ile birlikte üç caminin varlığı bilinmektedir (Topal 2006: 39-42).

Burada Selçuklu dönemi sonunda Anadolu'da en fazla nüfusa sahip olduğu kaydedilen Sivas'ta, Danişmendliler dönemine tarihlenen Ulu Cami dışında Selçuklu dönemine tarihlenen başka bir cami olmaması<sup>2</sup>, buna karşılık, başkent Konya'dan sonra Anadolu'da en çok medrese bulunan kent olması, Sivas'ın ekonomik ve kültürel işlevlerde uzmanlaşmış olabileceğini düşündürmektedir (Özcan 2005:191-192). Diğer taraftan, Selçuklu döneminde *darü'ş şifa* ya da *daru's sıhha* veya *mâristan* adı verilen tıp medreseleri/sağlık kuruluşları bağlamında Konya kentinde dört, Sivas kentinde ise iki sağlık kuruluşu bulunduğu gözönüne alınırsa; Konya ve Sivas kentlerinin aynı zamanda, Anadolu'nun başlıca sağlık merkezleri olduğunu da söylemek mümkündür (Özcan 2005: 193-195).

Bu tespitler; Konya odak olmak üzere Aksaray yoluyla Kayseri üzerinden Sivas kentine bağlanan kuzey-güney kervan yolu olarak bilinen ulaşım koridoru üzerinde konumlanan kentlerin, Selçuklu çağında sosyal-kültürel hizmet içerikli (sayısal açıdan en yoğun) anıtsal-kamusal yapı faaliyetlerinin (cami-medrese/darü'ş şifa) gerçekleştirildiği kentler olduğunu ortaya koymaktadır (Şekil 1).

### 2.3. Ekonomik Etkinlik ya da Artı Değer Üretme Düzeyi

Ekonomik etkinlik ya da artı değer üretme düzeyi açısından önde gelen kentlerin belirlenmesinde, Selçukluların İlhanlı egemenlik dönemine tarihlenen vergi kayıtları temel kaynak olarak kullanılmıştır. İlhanlı egemenliğindeki Selçuklu kentlerinin vergi gelirlerine esas bütçelerine ilişkin listeler irdelenirse; kentleşme koridoru üzerinde yer alan Konya ve Sivas kentlerinin (birlikte) yaklaşık 1.384.000 dinar, Kayseri kentinin ise 140.000 dinar ile Anadolu'nun en çok vergi geliri üreten/ödeyen kentleri olduğu görülür (Togan 1931: 22-25). Aynı kayıtlarda; Anadolu vilayetinin toplam vergi gelirinin 3.300.000 dinar olarak kaydedildiği gözönüne alınırsa; Konya-Kayseri-Sivas güzergâhı üzerindeki kentlerin<sup>3</sup> vergi gelirin'e esas bütçeleri toplamının, bütün Anadolu kentlerinin bütçeleri toplamının yaklaşık %50'sine karşılık geldiği saptanır. Bu bağlamda Konya, Kayseri ve Sivas kentlerinin vergiye esas gelirleri, ürettikleri artı değer olarak kabul edilirse, ekonomik gelişmişlik düzeyi açısından Anadolu'nun en gelişmiş kentleri olarak tanımlamak mümkündür.

Diğer taraftan, Kayseri yakınlarında kurulan milletlerarası alım-satım/mübadele merkezi niteliğindeki Yabanlu Panayırı<sup>4</sup> ile Sivas kentinin Selçuklu çağında uluslararası mübadele merkezi ve kervan organizasyonları merkezi olduğu gözönüne alınırsa, Konya-Kayseri-Sivas koridorunun ekonomik gelişmişlik-refah düzeyine yaptığı katkı da yadsınamaz. Nitekim Selçuklu dönemine tarihlenen seyahat anlatılarında, Anadolu'nun büyük kentleri arasında Konya, Kayseri ve Sivas'ın anılması, sözkonusu kentlerin, Selçuklu çağında seyyahların ortak mutabakatı ile Anadolu kentler sistemi ve ulaşım ağının odak ve düğüm merkezleri olduğunu düşündürmektedir (T'serstevens 1955: 74-76, Saint Quentin 1965: 66-68, Rubruck 2001: 137-140).

Burada şu tespit yerinde olacaktır: Selçuklu döneminde vergi gelirleri (bütçe) açısından Konya ve Sivas kentlerinden sonra üçüncü ve dördüncü sırayı, Sivas kentinin doğusunda kalan Erzincan ve Erzurum kentleri almaktadır<sup>5</sup>. Bu kentler, Selçuklu üretim-dağıtım sisteminin doğuya uzanan bölümünü oluşturmaktadır. Ancak, Sivas kenti konumsal açıdan Konya odaklı kentler sistemi ve üretim-dağıtım sisteminin düğüm merkezi olarak kuzeyde Yeşilirmak Havzası ile Karadeniz limanlarına, doğuda ise Erzincan-Erzurum üzerinden Karadeniz kıyısındaki Trabzon Rum İmparatorluğu egemenliğindeki Trabzon limanı ile İlhanlı egemenliğindeki Tebriz ve Sultaniye gibi İran kentlerine uzanan yolların kesişim bölgesi niteliğindedir. Bu konumsal niteliği ile milletlerarası pazar/duar merkezi işlevi kazanmıştır. Nitekim Selçuklu kentlerindeki ekonomik yaşamın örgütlenme merkezi işlevindeki pazar-çarşı bilgilerine dayalı bir değerlendirme yapılırsa, Anadolu'da gerek sayısal gerekse üretim-zanaat çeşitliği açısından en çok pazar-çarşının varlığı belirlenen ilk üç kentin Konya, Sivas ve Kayseri olduğunu söylemek mümkündür. Bu sıralamada tek istisna, Ahilik merkezi niteliğindeki Kırşehir'dir (Özcan 2005: 301-302).

#### 2.4. Mekânsal-Demografik Büyüklükler

Selçuklu dönemi Anadolu kentlerinin demografik büyüklüklerine ilişkin tarihi kaynaklarda belirtilen veriler değerlendirilirse; Bizans kaynaklı bir tarihi kayıta, XIII. yüzyıl sonunda -abartılı görölse de- milletlerarası ticaret potansiyeline dayalı olarak Sivas'ın yaklaşık 120.000 nüfusa sahip olduğu kaydedilmektedir (Turan 1951: 455, Uzunçarşılı ve Edgüer 2014: 25). Ancak çağdaş kaynaklarda, Ortaçağ'da Konya, Kayseri ve Sivas'ın 100.000 nüfus barajına ancak yaklaşmış olabileceği daha akılcı bir kestirim olarak görölmelidir (Rice 1966: 111, Chandler ve Fox 1974: 218-219, Gordlevski 1988: 229).

Nitekim Selçuklu kentlerinin nüfus büyüklüklerine ilişkin tahminler, başkent Konya'nın 50-60.000, Aksaray'ın 9.000-10.000, Kayseri'nin 30-

40.000 ve Sivas'ın ise 30-40.000 nüfusa sahip olabileceğine işaret etmektedir (Baykara 1985: 138-142, Demir 1996: 121-122, Akşit 1997: 3-12, Topal 2006: 63-64).

Görüldüğü gibi, Selçuklu çağı kentlerinin demografik büyüklükleri üzerine farklı kabul/ölçütler eşliğinde farklı öneriler savlanmaktadır. Bu noktada; Selçuklu çağı kentlerinin demografik çözümlenmelerinin yapılmasında, birden çok ölçütü bir araya getirecek ve karşılaştırmalı değerlendirme olanağı sunacak bir yöntem kurgusunun sağlıklı ve kabul edilebilir sonuçlar verebileceği düşünülmektedir. Bu çerçevede, Selçuklu kentlerinin (olası) demografik büyüklükleri; [a] tarihsel kayıtların irdelenmesi (seyahat-name, vakıf-name ve vakâyî-name kayıtlarındaki demografik veriler), [b] sosyo-ekonomik araştırma bulgularının (ortaçağ tarihi demografi çalışmaları, Selçuklu çağı vakıf-name ve vergi kayıtları gibi) yorumlanması ve [c] fizik mekân ilişkilerinin değerlendirilmesi (anıtsal-kamusal hizmet yapıları niceliksel dağılımı ile kentlerin mekânsal büyüklükleri) olmak üzere üç aşamalı bir değerlendirme-yorumlama süreci eşliğinde kestirilmiştir (Şekil 1 ve Şekil 2).

Değerlendirme-yorumlama süreci sonunda; Selçuklu başkenti Konya'nın 72.000; dönemin milletlerarası ticaret merkezi işlevini üstlenmiş Sivas'ın 57.000, ikinci siyasal-yönetimsel merkez işlevine sahip Kayseri'nin 22.000, askerî üs işlevindeki Aksaray'ın ise 8.000 civarında nüfusa sahip olabilecekleri öngörülmüştür. Arkeolojik-mimari kalıtlar niteliğindeki sur-tahkimat izleri temel alınarak yapılan değerlendirmede ise; başkent Konya'nın yaklaşık 150 ha (hektar), Sivas'ın 130 ha, Kayseri'nin 40 ha ve ara merkez niteliğindeki Aksaray'ın 24 ha yerleşim alanı büyüklüğüne sahip olduğu belirlenmiştir (Özcan 2005: 176-179).

Bu tespitler eşliğinde Selçuklu çağı Anadolu kentleşme koridoru olarak tanımlanan kervan güzergâhı üzerinde konumlanan Konya ve Sivas kentlerinin sahip oldukları demografik büyüklükler açısından Selçuklu çağı Anadolu coğrafyasının demografik açıdan en büyük iki kenti olduğuna işaret etmektedir. Konya ve Sivas kentleri, Kayseri ve Aksaray kentleri ile birlikte ele alındığında ise; Konya-Kayseri-Sivas koridorunun Anadolu'nun en önemli nüfus yığılma/toplanma bölgesi olduğunu söylemek mümkündür (Harita 1).

Son olarak, Konya-Kayseri-Sivas kentleşme koridorunun, Sivas kenti sonrasında doğu uzantısında yer alan Erzincan ve Erzurum kentlerinin, demografik açıdan Kayseri kenti ile yarışması, kentleşme koridorunun öncelikli gelişme yönünün doğu olduğuna vurgu yapması, Selçuklu çağında



nüfus yığılma merkezlerinin Doğu Anadolu'da konumlandığına işaret etmesi bakımından önemlidir. Ancak, Selçuklu çağında özellikle Orta Asya-Horasan bölgesinden Anadolu coğrafyasına göç hareketinin varlığı hatırlanırsa, Erzincan ve Erzurum kentlerindeki nüfus yığılması, sözkonusu kentlerin doğudan Anadolu'ya yönelen büyük göç hareketinin ilk toplanma-örgütlenme ve Batı bölgelerine yönlendirme merkezleri olmasına dayandırılabilir.<sup>6</sup>

## 2.5. İşlevsel Kimlikler

Selçuklu çağı kentleşme koridoru olarak tanımlanan ulaşım bağlantısı üzerindeki kentlerin işlevsel kimliklerinin, Anadolu'da örgütlenmiş Selçuklu kentler sistemi ve ulaşım ağı kapsamında konumsal niteliklerine dayalı olarak tanımlandığını söylemek mümkündür. Başka bir ifadeyle, Anadolu kentlerinin Selçuklu kentler sistemi ve üretim-dağıtım sistemi (ulaşım ağı) içindeki coğrafi ya da konumsal niteliklerine dayanan kentsel ya da bölgesel (art bölge) hizmet potansiyelleri, kentler sistemi kapsamında üstlendikleri ya da yüklendikleri işlevsel kimlikler üzerinde belirleyici olmuştur (Özcan 2005: 174-175). Bu çerçevede, Selçuklu kentleşme koridoru üzerindeki kentler; üretim-dağıtım sistemi ilişkileri kapsamında Konya, Aksaray, Kayseri ve Sivas olmak üzere ayrıntıda değerlendirilmiştir

### **Konya: siyasal-yönetimsel başkent/odak merkezi**

Selçuklu kentler sistemi ve ulaşım ağı içinde Konya kenti, gerek siyasal ve yönetimsel gerekse sosyo-kültürel ve ekonomik açıdan Selçuklu egemenliğindeki Anadolu coğrafyasının odak merkezi kimliğini üstlenmiştir. Bu kimlik, iki temel işleve dayandırılabilir: Birincisi, siyasal ve yönetimsel açıdan Selçuklu Devlet mekanizmasının payitahtı olarak ulusal düzeyde yönetim merkezi/başkent olması ve Selçuklu yönetim kademelenmesinin mekânsal unsuru olarak örgütlenmiş eyalet sistemi (idari birimler) kapsamında Anadolu (Rûm) eyaletinin merkezi olarak bölgesel düzeyde eyalet merkezi işlevidir (Özcan 2005: 147-149). İkincisi ise, Selçuklu kentler sistemi ve ulaşım ağı kapsamında Anadolu üretim-dağıtım-aktarım sisteminin odak merkezi işlevidir. Nitekim arkeolojik-mimarî kalıtlar; vakıf kurumu kapsamında yapılan köprü ve kervansaraylar sistemi ile desteklenen kuzey-güney ve doğu-batı yönlerinde uzanan Anadolu üretim-dağıtım sisteminin başkent Konya merkezli örgütlenmesine işaret etmektedir (Özcan 2005: 87-103).

### **Aksaray: askerî-stratejik üs/lojistik merkez**

Aksaray kenti, Anadolu coğrafyasında güneybatı-kuzeydoğu yönünde ve kuzeybatı-güneydoğu yönünde diyagonal olarak uzanan iki stratejik bağlantının kesişme noktasında yer almaktadır. Bu bağlantılardan biri, Selçuk-

lu başkenti Konya'dan Aksaray-Kayseri-Sivas yoluyla Tokat-Amasya üzerinden Sinop ya da Samsun veya Erzurum-Erzincan üzerinden Tebriz'e kadar uzanan güneybatı-kuzeydoğu kervan yoludur. Diğeri ise Bizans başkenti Konstantinopolis (İstanbul)'den Ankara-Aksaray-Niğde ve Kilikya geçitleri yoluyla Ermeni Krallığı denetimindeki Tarsus üzerinden Antakya ve Kudüs'e ulaşan Hacılar Yolu olarak bilinen kuzeybatı-güneydoğu kervan yoludur (Özergin 1959: 63-92, Ramsay 1960: 216-218, French 1981: 13-16).

Bu konumsal niteliği ile Selçuklu savunma sistemi ve askerî organizasyonları kapsamında, özellikle doğu ve güney bölgelerine yapılacak fetihler için lojistik destek ve kolonizasyon merkezi olarak işlevlendirildiği söylenebilir (Özcan 2005: 107-108). Nitekim Sultan II. Kılıç Aslan döneminde (1155-1192) fethedilen Aksaray'da öncelikle gayri-Müslüm halkların sürgün edilerek, çeşitli teşvik-muafiyetler kapsamında Türk kökenli gâzi/âlim ve tüccarların yerleştirilmesi, sonrasında ise *Daru'z-zafer* (zafer kenti), *Dârü'l-cihâd* (cihad yeri) veya *Dârü'r-ribât* (askerî üs) gibi unvanlar ile adlandırılması, kentin Türk-İslâm kolonizasyon merkezi olarak askerî-stratejik önem ve işlevine vurgu olarak görülmelidir (Oral 1962: 223-240, Turan 1971: 233, Konyalı 1974: 280-284, 310-312).

Bu açıdan bakılırsa, Aksaray yakınlarında inşa edilen ilk Selçuklu kervansarayını Kılıç Aslan ribatı/kervansarayının yer seçimi kararını ve inşa gerekçesini açıklamak mümkündür. Benzer bir yaklaşımla; Selçuklu üretim-dağıtım sistemi (ulaşım ağı) içinde ilk kervansaray olan Kılıç Aslan ribatı/kervansarayını inşa faaliyetinin başkent Konya kentinin doğusunda yer alan Aksaray kenti yakınında gerçekleştirilmesi, Selçuklu üretim-dağıtım sisteminin öncelikli gelişme ve örgütlenme yönüne (doğu yönü) işaret edebilir.<sup>7</sup>

### **Kayseri: askerî harekât merkezi/askerî üs-ikinci başkent**

Selçuklu vakâyî-name metinleri irdelenirse; Kayseri kentinin Selçuklu yöntemi sistemi ve idari birim organizasyonları kapsamında hanedan soyundan gelen yöneticiler tarafından başkent Konya yönetimine tâbi olmakla birlikte, özerk ya da muhtar statüde yönetilen *meliklik merkezi* olarak tanımlanan eyalet merkezi işlevi üstlendiği anlaşılır (İbn Bibi 1996: 41, Aksarayî 2000: 23). Diğeri taraftan, Kayseri kentinin *Darü'l-feth* (fetih kenti) unvanı ile adlandırıldığına ilişkin nümismatik bulgular ile vakâyî-name metinlerindeki askerî seferler öncesinde Selçuklu ordularının toplanma yeri olduğuna dair kayıtlar karşılaştırmalı yorumlanırsa; Selçuklu savunma organizasyonları kapsamında askerî lojistik merkez (toplanma-hazırlık-harekât merkezi) olarak kullanıldığını da söylemek mümkündür

(Artuk ve Artuk 1986: 65-69, Ibn Bibi 1996: 315, 372, 443). Ancak, Selçuklu vakâyî-name metinlerinde; Kayseri’de Selçuklu devlet yönetimi ile ilgili önemli toplantıların gerçekleştirildiği *Keykubadiye* adı verilen saltanat sarayının varlığına dayanılarak “devletin kaynağı” olarak tanımlandığına ilişkin betimlemeler; Konya ile birlikte ikinci bir siyasal merkez/başkent işlevi üstlendiğine işaret olarak görülebilir (Ibn Bibi 1996: 362,364, 418, 425). Bu noktada, Kayseri kentinde *devlethane* adı verilen siyasal-yönetimsel hizmet yapısının varlığına işaret eden arkeolojik araştırma bulguları, kentin idari ve siyasal kimliğine vurgu yapması bakımından önemlidir (Erayşar 2001:281-295).

Diğer taraftan, mesleki-dini ve askerî bileşenlere dayanan Ahilik teşkilatı kapsamında külâhduz/şapkacı, debbâğ/derici, örgücü, çizmeci, bakırcı başta olmak üzere otuz iki farklı meslek grubunun örgütlendiği büyük bir zanâat sitesi kurulduğuna ilişkin tespitler, Kayseri kentinin Anadolu’nun önemli bir zanâat-ticaret merkezi olduğuna işaret sayılmalıdır (Bayram 1991: 152-155).

### **Sivas: mübadele merkezi-entelektüel/kültürel merkez**

Ortaçağ ticaret tarihi araştırmalarına bakılırsa, yabancı tüccarların ticaret kolonileri/konsolosluklar kurarak yerleştiği Sivas kentinin, ekonomik artı değer üretme altyapısı açısından Anadolu’nun milletlerarası mübadele/pazar ve kervan organizasyonları merkezi işlevini üstlendiği söylenebilir (Bratianu 1929: 158-166, Heyd 1975: 328-330). Başka bir ifadeyle, Selçuklu çağı Anadolu ulaşım-iletişim organizasyonlarının aktarım-dağıtım/transfer merkezi olmuştur. Bu işlevsel kimlik; Selçuklu ulaşım sistemi içinde başkent Konya odak olmak üzere Anadolu’yu kuzey-güney (Konya-Sinop ya da Samsun) ve doğu (Konya-Erzurum-Tebriz ve Sultaniye) yönünde kateden ulaşım sisteminin konumsal olarak düğüm noktasında yer alması ile ilişkilendirilebilir.

Selçuklu dönemi vakıf-name kayıtları ile yapı kitabeleri irdelenirse, Sivas kentinde aynı yıl içinde Selçuklu emirleri Sahip Ata Fahreddin Ali, Şemseddin Cuveyni ve Muzaffereddin Burucurdi tarafından örgütlenen yapı faaliyetleri kapsamında her biri farklı eğitim-öğretim faaliyetine yönelik üç medrese yaptırıldığı görülür (Bayram ve Karabacak 1981: 31-61, Yinanç 1991: 15-44, Crane 1993: 1-57). Bu eş zamanlı eğitim yapı faaliyetleri, Sivas’ın Selçuklu döneminde üstlendiği sosyal-kültürel hizmet ya da eğitim merkezi işlevini göstermesi bakımından önemlidir. Nitekim Sivas kentinin Selçuklu çağında Anadolu’da en çok medrese bulunan kentler arasında on üç medrese ile başkent Konya’nın ardından ikinci sırada yer aldığı görülür (Özcan 2005: 192). Buraya kadar yapılan tespitlere dayanılarak, Sivas ken-

tinin Selçuklu kentler sistemi kapsamında Anadolu'nun sosyal-kültürel etkinlik ya da entelektüel merkez işlevi üstlendiğini söylemek mümkündür.

### 3. Değerlendirme-Sonuç

Selçuklu çağında Anadolu'da örgütlenen kentler sistemi ve üretim-dağıtım sisteminin (ulaşım ağı) ağırlık merkezi ya da omurgasını, birbirine koşut üç önermeye dayalı olarak belirlemeyi amaçlayan bu araştırma sonunda üç temel bulguya ulaşılmıştır:

Birincisi, kentleşme koridoru olarak tanımlanan Konya-Kayseri-Sivas güzergâhı üzerindeki kentlerin, diğer Anadolu kentlerine oranla sosyal-kültürel hizmet altyapısı ve demografik büyüklükler açısından yığılma-birikim gösterdiği (Şekil 1).

İkincisi, Anadolu Selçuklu Devleti egemenlik bölgesi bütününde ekonomik örgütlenme/etkinlik düzeyi ve yaratılan toplam artı değere katkı payları açısından yüksek gelişmişlik düzeyine ulaştığıdır (Şekil 1). Bu yönüyle, kentleşme koridoru üzerinde yer alan Konya, Kayseri ve Sivas kentlerinin (aynı güzergâh üzerindeki Aksaray ve Gedük/Şarkışla ile birlikte) ürettiği artı değer, Anadolu kentlerinde üretilen toplam vergi gelirlerinin yaklaşık yarısına karşılık gelmesi, kentleşme koridorun ekonomik kaynak gücünü ortaya koyması bakımından önemlidir.

Üçüncüsü, kentlerin gelişmişlik düzeylerinin, işlevsel kimlik ve hizmet etki alanı büyüklükleri (art bölge büyüklüğü) ile mekânsal büyüklükleri (kentsel yerleşim alanı/makroform) üzerinde de etkili olduğudur (Şekil 2). Nitekim kentleşme koridoru üzerindeki kentlerin, siyasal-yönetimsel merkez (Konya ve Kayseri gibi), milletlerarası-bölgesel ticaret merkezi (Sivas gibi), askerî-stratejik lojistik merkez/menzil (Aksaray ve Gedük/Şarkışla) gibi işlevler üstlenerek, yakın çevreleri için nüfus birikim ve çekim merkezi niteliğinde kazandıkları anlaşılmaktadır (Şekil 1).

Bu açıdan, kentleşme koridorunun güney ucundaki Konya kentini Selçuklu çağı üretim-dağıtım sistemi ve siyasal-kurumsal mekanizmasının yönetim-idare merkezi olarak Anadolu kentler sisteminin “ana odağı”, kuzey ucundaki Sivas kentini ise bölgesel-milletlerarası ticaret merkezi işlevindeki “düğüm merkezi” olarak değerlendirmek mümkündür. Kayseri kenti ise özellikle Alaaddin Keykubad döneminde inşa edilen Keykubadiye Sarayı'nın varlığına dayalı olarak üstlendiği (dönemsel) başkent işlevi kimliği ile “ikincil odak” olarak değerlendirilebilir. Aksaray kenti için gerek güneyde Kilikya Ermeni Krallığı gerekse doğudaki olası Moğol istilası tehditlerine karşı Selçuklu savunma sistemi ve askerî organizasyonları kapsamında lojistik merkez olarak Selçuklu kentler sistemi içinde farklı bir rol üst-

lendiğini söylemek mümkündür. Bu tespit tarihsel kaynaklarda askeri-stratejik merkez niteliğindeki “menzil” olarak kaydedilen Gedük/Şarkışla için de geçerli olmalıdır<sup>8</sup>. Bu noktada, kentleşme koridorunun sosyal-ekonomik gelişmişlik ve yüksek refah düzeyi gözönüne alınırsa, Aksaray kentinin (olasılıkla) kentleşme koridorunun güvenlik-denetiminin sağlanması yönelik stratejik bir işlev ya da görev üstlenmiş olması da olanaklı görülebilir.

Diğer taraftan, kentleşme koridorunun Sivas ötesine uzanan doğu güzergâhı üzerindeki Erzincan ve Erzurum’un, özellikle ekonomik artı değer üretme kapasitesi açısından Konya ve Sivas’tan sonra üçüncü ve dördüncü sırayı alması, Selçuklu kentler sistemi ve üretim-dağıtım sisteminin öncelikli yönüne işaret sayılmalıdır. Bu açıdan bakılırsa, Selçuklu kentler sistemi ve ulaşım ağının Doğu coğrafyasına (İran-İslâm kültür ve medeniyeti) odaklandığını söylemek mümkündür (Harita 1). Bu odaklanma, tarihsel ve kültürel kökenlere dayanan ortak değerler birlikteliğinin, kentler sistemi ve ulaşım ağı düzeyindeki etkin rolünü göstermesi bakımından önemlidir.

Selçuklu dönemi Anadolu coğrafyasında kurgulandığı öngörülen kentler sistemi ile üretim-dağıtım sistemi (ulaşım ağı) arasındaki karşılıklı ilişkilerin tarihsel kökenler ve kuramsal yaklaşımlar eşliğinde irdelenerek, yerleşmeler kademelenmesi ile bölgesel yığılma merkezlerinin varlığının araştırılmasını hedefleyen bu araştırma sonunda elde edilen bulguların, yerleşme sistemlerinin zaman-mekân bağlamında değişim/dönüşüm süreçlerinde etkili olan dinamiklerin belirlenmesi ya da kestirilmesine yönelik arayışlara yöntem tartışmaları düzeyinde katkı koyacağı düşünülmektedir.

## Açıklamalar

- <sup>1</sup> Orhan Cezmi Tuncer, Selçuklu çağı kervansaray-han sayısının 191, köprü sayısını ise Beylikler dönemi ile birlikte 67 olarak vermektedir (2007: 91-94, 132-133). Aysıl Tükel Yavuz ise Selçuklu çağı kervansaray sayısının 250’nin üzerinde olabileceğini kaydetmektedir (1994:183-198, 2006: 436).
- <sup>2</sup> Selçuklu döneminde Sivas’ta Ulu Cami dışında başka bir cami yapılmamış olması, Haneî mezhebindeki Cuma namazının tek bir camide kılınması kuralına dayandırılmaktadır (Demir 1996: 165-166).
- <sup>3</sup> Aynı güzergâh üzerinde; Konya-Kayseri arasında yer alan Aksaray kentinin bütçesi 51.000 dinar, Kayseri-Sivas arasında yer alan Gedük Menzili/Şarkışla olarak bilinen yerleşmenin bütçesi ise 16.500 dinar olarak kaydedilmektedir (Togan 1931: 22-25).
- <sup>4</sup> Kayseri-Pınarbaşı arasındaki Pazarören köyünde kurulduğu anlaşılan Yabancı Panayırı, Selçuklu döneminde Anadolu’da kurulan milletlerarası nitelikte bir fuar alanı olarak kaydedilmektedir (Sümer 1983: 11-24).

- <sup>5</sup> Vergi listelerinde Erzincan 332.000 dinar, Erzurum ise 222.000 dinar olarak kaydedilmektedir (Togan 1931: 22-25).
- <sup>6</sup> Doğu Anadolu'da Erzurum ve Ahlat gibi yerleşmelerin, Anadolu Türk yerleşim sürecinde Orta Asya ve İran coğrafyasından gelen göç dalgalarının toplanma-dağılma ve örgütlenme merkezleri olarak geliştiği kaydedilmektedir (Tuna 1987: 165).
- <sup>7</sup> Aksaray kentinin, Konya, Kayseri ve Sivas düzeyinde büyük bir şehir statüsünde olmasa da, Konya'dan doğuya yönelen milletlerarası ticaret yolu üzerinde askeri üs ve ticaret merkezi olduğu kaydedilmektedir (Topal 2006:108-112).
- <sup>8</sup> Selçuklu vakâyî-name metinlerinde, Kayseri-Sivas arasında Menzil olarak kaydedilmektedir (İbn Bibi 1996: I/134, 194, 229, II/136, 203).

## Kaynaklar

- Aksarayî (2000). *Müsâmeretü'l Ahbar*. Çev. Mürsel Öztürk. Ankara: TTK Yay.
- Akşit, Ahmet (1997). "Selçuklular Devrinde Kayseri Şehrinin Nüfus ve Etnik Durumu". *I. Kayseri ve Yöresi Tarih Sempozyumu*. Kayseri: Erciyes Üniversitesi Yay. 3-12.
- Artuk, İbrahim ve Cevriye Artuk (1986). "Ortaçağda Bazı Anadolu Şehirlerine Verilen Unvanlar". *Türk Kültürü Araştırmaları XXIV (2)*: 65-69.
- Aslanapa, Oktay (1984). *Türk Sanatı II; Anadolu Selçuklularından Beylikler Devrinin Sonuna Kadar*. İstanbul: Kervan Yay.
- Bayburtluoğlu, Zafer ve Emre Madran (1981). "Anadolu'da 1308 M. Yılına Kadar Gerçekleştirilmiş Türk-İslâm Yapıları Üzerine Sayısal Sınamalar". *VIII. Türk Tarih Kongresi II*. Ankara: TTK Yay. 941-949.
- Baykara, Tuncer (1985). *Türkiye Selçukluları Devrinde Konya*. Konya: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay.
- Bayram, Mikail (1991). *Abi Evren ve Abi Teşkilatı'nın Kuruluşu*. Konya: Damla Yay.
- Bayram, Sadi ve Ahmet Hamdi Karabacak (1981). "Sahib Ata Fahrü'd-din Ali'nin Konya İmaret ve Sivas Gök Medrese Vakfiyeleri". *Vakıflar Dergisi XIII*: 31-61.
- Bratianu, Georges Ioan (1929). *Recherches Sur Le Commerce Genoıs Dans La Mer Noire Au XIII. Siecle*. Paris: Librairie Orientaliste Paul Geuthner.
- Cahen, Claude (1968). "İbn Sa'id Sur L'Asie Mineure Seldjuqide". *AÜ. DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi IV(10-11)*: 41-50.
- Chandler, Tertius ve Gerald Fox (1974). *3000 Years of Urban Growth*. London: Academic Press.
- Crane, Howard (1993). "Notes on Saldjuq Architectural Patronage in Thirteenth Century Anatolia". *Journal of the Economic and Social History of the Orient XXXVI*: 1-57.
- Çulpan, Cevdet (1975). *Türk Taş Köprüleri*. Ankara: TTK Yay.

- Demir, Mustafa (1996). *Türkiye Selçukluları ve Beylikler Devrinde Sivas Şehri*. Doktora Tezi. İzmir: Ege Üniversitesi.
- Edhem, Halil (1982). *Kayseri Şehri; Selçuklu Tarihinden Bir Bölüm*. Haz. Kemal Göde. Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay.
- Eraşar, Osman (2001). “Anadolu Selçuklularında İdari Mekân Olarak Devlet-hâne”. *I. Uluslararası Selçuklu Kültür ve Medeniyeti Kongresi I*. Konya: Selçuk Üniversitesi Yay. 281-295.
- Erdmann, Kurt (1961). *Das Anatolische Karavansaray des 13. Jahrhunderts*. Katalog-Text. Berlin: Verlag.
- French, David (1981). *Roman Roads and Milestones of Asia Minor; The Pilgrim's Roads*. London: British Institute of Archaeology at Ankara Press.
- Gordlevski, Vladimir (1988). *Anadolu Selçuklu Devleti*. Çev. Azer Yaran. Ankara: Onur Yay.
- Göçer, Orhan (1974). *Şehrsel Merkezler ve Şehrsel Kademeleme*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Yay.
- , (1975). *Şehrsel Yoğunluk Bölgeleri ve Sınırlandırma Kriterleri*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Yay.
- , (1977). *Ülke Planlama Çalışmaları İçinde Gelişme Akşarı-Şehrsel Gelişme Merkezleri İlkeleri ve Türkiye İçin Bir Model Denemesi*. Doçentlik Tezi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Yay.
- Heyd, Wilhelm (1975). *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*. Çev. Enver Ziya Karal. Ankara: TTK Yay.
- Ibn Bibi (1996). *El Evamirü'l-Ala'ie Fil Umuri'l-Ala'ie (Selçuk-Nâme)*. Çev. Mürsel Öztürk I-II. Ankara: TTK Yay.
- İlter, Fügen (1978). *Osmanlılara Kadar Türk Taş Köprüleri*. Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Yay.
- Konyalı, İbrahim Hakkı (1974). *Abideleri ve Kitabeleri ile Niğde Aksaray Tarihi I*. İstanbul: Fatih Matbaası.
- Madran, Emre (2003). “Anadolu’da 1300 M. Yılına Değın Yapılmış Türk-İslâm Yapıları Envanteri Üzerine Bir Deneme”. *VI. Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazı Sonuçları ve Sanat Tarihi Sempozyumu*. Kayseri: Erciyes Üniversitesi Yay. 551-562.
- Oral, M. Zeki (1962). “Aksaray’ın Tarihi Önemi ve Vakıfları”. *Vakıflar Dergisi V*: 223-240.
- Özcan, Koray (2005). *Anadolu’da Selçuklu Dönemi Yerleşme Sistemi ve Kent Modelleri*. Doktora Tezi. Konya: Selçuk Üniversitesi.
- Özergin, Muammer Kemal (1959). *Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları*. Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi.
- , (1965). “Anadolu’da Selçuklu Kervansarayları”. *İÜ. Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi XV(20)*: 141-170.

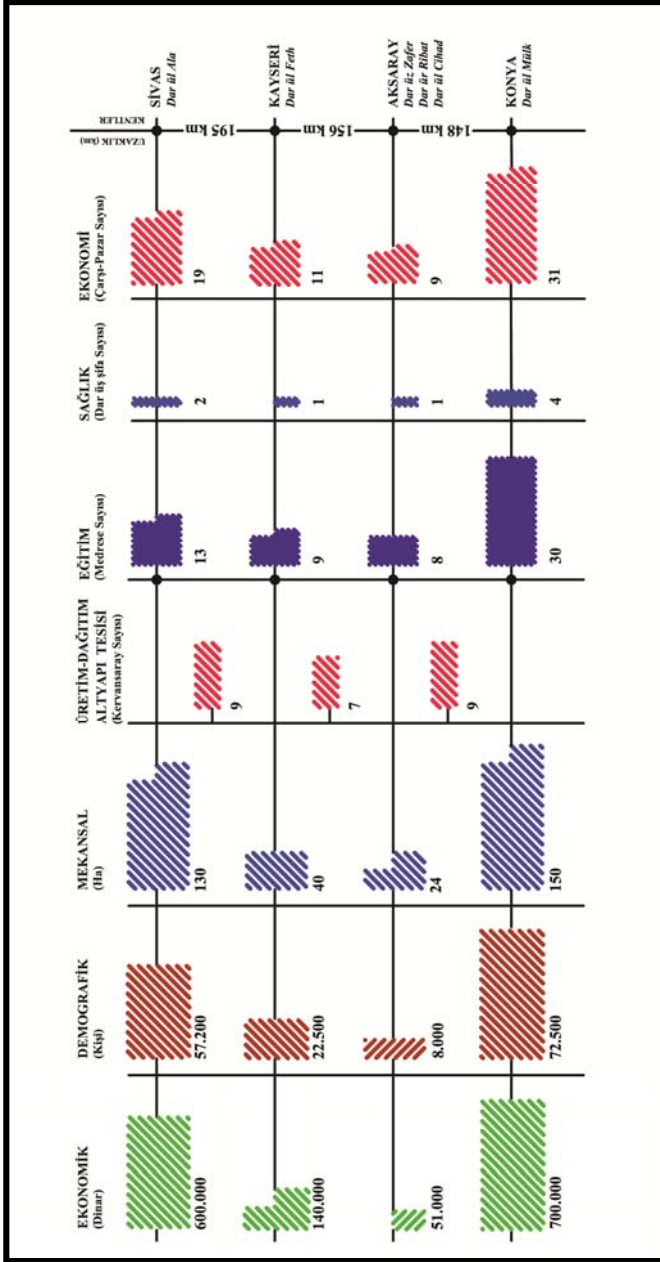
- Pitcher, Donald Edgar (1999). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Tarihsel Coğrafyası*. Çev. Bahar Tırnakçı. İstanbul: Yapı Kredi Yay.
- Ramsay, William Mitchell (1960). *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*. Çev. Mihri Pektaş, İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yay.
- Rice, Tamara Talbot (1966). *The Seljuks in Asia Minor*. Ed. Glyn Daniel. London: Thames and Hudson.
- Rubruck, Wilhelm Von (2001). *Moğolların Büyük Hanına Seyahat (1253-1255)*. Çev. Ergin Ayan. İstanbul: Ayışığı Kitapları.
- Saint Quentin, de Simon (1965). *Histoire des Tartares*. Ed. Jean Richard, Paris: Librairie Orientaliste Paul Geuthner.
- Sümer, Faruk (1983). *Yabanlu Panayırı: Selçuklular Devrinde Milletlerarası Büyük Bir Fuar*. İstanbul: Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yay.
- T'serstevens, Albert (1955). *Le livre de Marco Polo ou Le Devisement du Monde*. Paris: Albin Michel&Rue Huygens.
- Togan, A. Zeki Velidî (1931). "Moğollar Devrinde Anadolu'nun İktisadi Vaziyeti". *Türk Hukuk ve İktisat Tarihi Mecmuası* 1: 1-42.
- Topal, Nevzat (2006). *Anadolu Selçukluları Devrinde Aksaray Şehri*. Doktora Tezi. Niğde: Niğde Üniversitesi.
- Tuna, Korkut (1987). *Şehirlerin Ortaya Çıkış ve Yaygınlaşması Üzerine Sosyolojik Bir Deneme*. Doçentlik Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi.
- Tuncer, Orhan Cezmi (2007). *Anadolu Kervan Yolları*. Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yay.
- Tunç, Gülgün (1978). *Taş Köprülerimiz*. Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Yay.
- Turan, Osman (1946). "Selçuk Kervansarayları". *TTK Belleteni* X (39): 471-496.
- \_\_\_\_\_, (1951). "Selçuklular Zamanında Sivas Şehri". *AÜ DTCF Dergisi* 9 (4): 447-457.
- \_\_\_\_\_, (1971). *Selçuklular Zamanında Türkiye*. İstanbul: Turan Neşriyat Yurdu Yay.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı ve Rıdvan Nafiz Edgüer (2014). *Sivas Şehri*. Haz. Recep Toparlı. Ankara: TTK Yay.
- Witteck, Paul (1999). *Menteşe Beyliği*. Çev. Orhan Şaik Gökyay. Ankara: TTK Yay.
- Yavuz, Aysıl Tükel (1994). "Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları Tipolojisi". *IV. Millî Selçuklu Kültür ve Medeniyeti Semineri*. Konya: Selçuklu Araştırmaları Merkezi Yay. 183-198.
- \_\_\_\_\_, (2006). "Kervansaraylar". *Anadolu Selçukluları ve Beylikler Dönemi Uygarlığı Kitabı* 2. Ankara: Kültür Bakanlığı Yay. 435-445.
- Yinanç, Refet (1991). "Sivas Abideleri ve Vakıfları I". *Vakıflar Dergisi* XXII: 15-44.



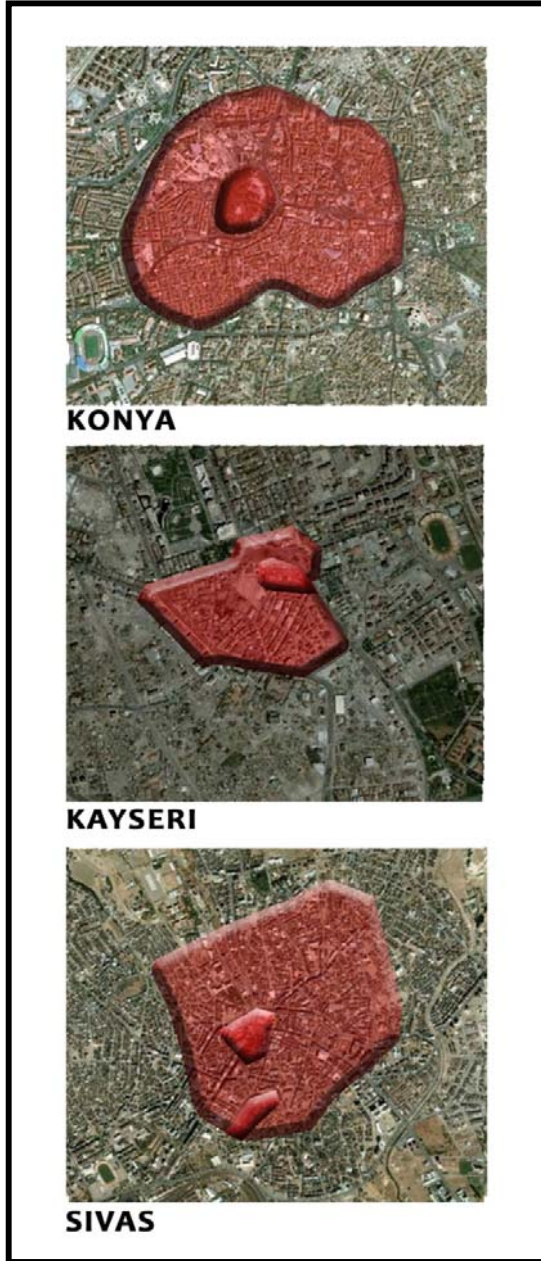
Harita 1. Anadolu'da Selçuklu Siyasal Sınırları ve Üretim-Dağıtım Sistemi (Özcan 2015)



Şekil 1. Sosyo-Ekonomik, Demografik ve Mekânsal Çözümlemeler (Özcan 2015)



Şekil 2. Kentleşme Koridoru Kentsel Yerleşim Alanı/Makroform Büyüklükleri (Özcan 2015)



# The Urbanization Corridor in Anatolia During the Seljuk Period

Koray Özcan\*

## Abstract

This paper attempts to identify the focal point of the Anatolian urban network and transportation system during the Seljuk period, which is called the Seljuk urbanization corridor. In other words, the paper examines the Anatolian urban network and transportation system of the center of urban agglomeration throughout the process called Seljuk urbanization, extending from the beginning of the 12th century to the end of the 13th. The methodology of this paper is based on an analytical process composed of three stages. Firstly, the criteria to be used to define the center of gravity of the urban network and transportation system in Anatolia were determined. In this context, five criteria were determined: the number of caravanserais or khans focused on inter-regional trading activities, the monumental public service buildings as relating with the social-cultural activities such as madrasas or hospitals, the density of urban economic activities depending on the tax records relating with urban budget, the spatial and demographical size of the cities, and also, the functional characteristic of the cities depending on their geographical positions in the urban network and transportation system. The second stage was to analyze in detail each criterion in numerical density values terms as depending on the data obtained from the written historical manuscripts and archaeological-architectural findings. Finally, the spatial distribution in the Anatolian urban network as depending on data relating to the numerical density values transferred on to the maps was determined. In the methodological framework, the Seljuk urban network and transportation system were examined by using criteria made up of five

---

\* Assoc. Prof. Dr., Pamukkale University, Faculty of Architecture and Design, Department of Urban and Regional Planning  
– Denizli/Turkey  
korayozcan@pau.edu.tr

parts: the density of building activities relating to the production-distribution system, the potential of economic activities or budgets, spatial and demographical sizes and also, functional identities. As result of this examination, it was stated that the caravan route extending along the cities of Konya, Kayseri and Sivas were the most developed or advanced urban agglomeration called “the urbanization corridor in Anatolia during the Seljuk Era.” In this context, Konya was made the seat of Seljuk Sultans as the capital city. Sivas together with Konya were the most populated and also, the largest cities of Anatolia in terms of demographical and spatial size. Also, Sivas was labeled as the major cultural center of Anatolia in order to have the maximum number of “madrasas”. Aksaray, which was located on the intersection of inter-regional trading routes extending from the northwest or northeast to the southeast or southwest, functioned as the logistic center of Anatolia. Finally, Kayseri became the second capital city together with Konya of the Anatolian Seljuks where the most populous Sultanate Palace of the Seljuks was built (after Felek-abad in Konya) by Aladdin Kayqubad.

**Keywords**

Anatolia, Seljuks, urbanization, urban agglomeration, urbanization corridor.

## Коридор урбанизации Анатолии в сельджукскую эпоху

Корай Озджан\*

### Аннотация

Целью этого исследования является определение главной оси/позвоночника так называемого «коридора урбанизации», являющегося системой городов и транспортной сетью, организованного и функционировавшего в период правления Сельджуков в Анатолии. Другими словами, определение основного центра системы городов и транспортной сети Анатолии в период с начала XII века по конец XIII века, известного как сельджукская урбанизация. Методология исследования основана на процессе анализа трех этапов. Первый этап: установление критериев для определения коридора урбанизации в эпоху сельджуков, известного как позвоночник сельджукской системы городов и транспортной сети. Второй этап: детальный анализ всей суммы знаний и сведений, полученных из оригинальных исторических источников сельджукского периода, таких, как вакаи-наме, вақыф-наме и книг, археологических находок, архитектурных останков, на уровне каждого критерия, определенного в исследовании с точки зрения количественной плотности. Третий этап: визуализация на карте всех обнаруженных находок на уровне каждого критерия в рамках определения коридора урбанизации и его анализ. В результате анализа было определено, что маршрут Конья-Кайсери-Сивас был коридором наибольшей городской агломерации, который был известен как коридор урбанизации и где находились наиболее развитые в социально-культурном и экономическом плане города сельджукской эпохи.

### Ключевые слова

Анатолия, сельджукская эпоха, урбанизация, городская агломерация, коридор урбанизации.

---

\* доц.док. университет Памуккале, факультет архитектуры и дизайна, кафедра планировки городов и регионов – Денизли/Турция  
korayozcan@pau.edu.tr