

- “İstanbul Tramvay’ında Sınıf ve Kimlik, 1871-1922” (Social Class and Identity in the Trams of Istanbul, 1871-1922), *Toplumsal Tarih (Social History)*, Vol. 16, No. 93, 2001, 6-13.

İSTANBUL TRAMVAY’INDA SINIF VE KİMLİK (1871-1922)

Tramvay yıllar sonra tekrar İstanbul’da! Taksim’le Tünel’i birbirine bağlayan "nostaljik tramvayın" hizmete girmesi; tramvayın kentin toplumsal hafızasında önemli bir yer işgal ettiğinin ipuçlarını verir. Ben de bu yazıda tramvayın Osmanlı dönemindeki hikayesine iki soru etrafında yaklaşacağım: tramvay hangi toplumsal grubun projesi olarak yaşama geçmiştir ve kentin sosyal hayatına nasıl bir etki yapmıştır? Elbette öne çıkardığım soruların tek ve bütünsel yanıtları yoktur. Ancak burada yapmak istediğim soruların muhtemel açıklamalarını sırasıyla Avrupa ile bütünleşmenin doğurduğu yeni sınıfsal çatışmalar ve kentte gelişen özgün sosyal ilişkiler ağı içinde aramak olacaktır.

Yeni bir Dünya

Avrupa artan askeri, siyasi ve özellikle de ekonomik gücüyle bütün kıtalara hükmetmeye başlarken dünyanın belki de en uzun yüzyılı olan ondokuzuncu asırda hiç bir şey eskisi gibi kalmayacak, kapitalist merkez ülkeler dışında kalan diğer topluluklar da kendilerini bu büyük dönüşümün içinde bulacaklardı. Ticaret bu sürecin ilk ve en kuvvetli aracı olarak sahneye çıkarken, İngilizlerin yeni pazarlar aradığı 1820’ler, Osmanlı İmparatorluğunu; zengin hammadde kaynakları, üç kıtaya yayılan toprakları ve Avrupa’ya yakınlığı eklenince, İngilizlerin gözünde olası bir müşteri haline getirmişti.

Osmanlı dış ticaretinin genişlemesinde ikinci aşama 1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşması ile geldi. İmparatorluğun Kavala Mehmet Ali Paşa karşında çok zor durumda kalması bir süredir yed-i vahit ve gümrüklerden şikayet eden İngiliz kapitalistlerine aradıkları fırsatı verdi: iç gümrükler ve yed-i vahit yabancılar için kaldırıldı. Aslında ticaret antlaşması yirmi yıldır kanunsuz olarak gerçekleşenlerin hukuki alana tercümesinden başka bir şey değildi.¹ Böylece dış ticaret birinci dünya savaşına kadar farklı düzeylerde de olsa artış gösterdi ve kapsadığı ürün çeşitliliğini arttırdı.²

Avrupa’yla ticaretin gösterdiği genişlemenin sosyal, demografik ve siyasi sonuçları oldu. Coğrafi olarak eşitsiz yayılan ticaret Osmanlı liman kentlerinin doğmasını ve büyümesini sağladı.³ İstanbul da beslenmesi gereken devasa nüfusuyla bu gelişmeden payını tüm dönemler boyunca ithalatta rakipsiz kalarak aldı. Diğer bir gelişme artan miktarda

¹ Revizyonist bir perspektif için bkz. Donald Quataert & Çağlar Keyder. “Introduction”, *The 1838 Convention and Its Impact. New Perspectives on Turkey*, Spring 1992, ss. 1-6.

² Osmanlı ihracatı sömürge ülkelerde olduğu gibi bir kaç ürün üzerinde yoğunlaşmamıştı; bkz. Şevket Pamuk. *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.

Avrupalının bu kentlere gelmesi ve gayri- müslimlerin daha kentli olmalarının da verdiği bir ivmeyle liman kentlerin dinsel ve etnik kompozisyonunun süreç içerisinde gayri-müslim 'ağırlıklı' hale dönüşmesiydi. Özellikle gayri-müslimler Avrupa'yla ticarete; dinsel yakınlık, yabancı dil bilgisi ve ticarete yatkınlıklarıyla önemli pay sahibi olmuşlar; yeni talepleri olan bir sosyal sınıfa dönüşmüşlerdi.⁴

Siyasal olarak da merkezi bürokrasi III. Selim'den başlayan ve II. Mahmut'la devam eden merkezileştirici ve batıcı reform hareketinin alanını genişletmiş; Tanzimat Fermanını yayınlamıştı. Fermanla tüm Osmanlı tebaasının devlet karşısında eşitliği vurgulanıyor, mal ve can güvenliğinin tesis edileceği ifade ediliyordu. Merkezi bürokrasinin bir taraftan batıya benzeme (örnek alma) ve öte yandan batılı müdahalesini önlemek için uyguladığı batılı reformlar (kentsel reformlarda buna dahildir) reform hareketinin tüm dönem boyunca izleyeceği ana hattı çizdi.⁵

İstanbul'un Yeni Yüzleri

İstanbul'un 19. yüzyılda geçirdiği dönüşüm Bizans Konstantinopolis'inden Osmanlı İstanbul'una geçiş kadar çarpıcıydı.⁶ Kentin çehresinde meydana gelen dönüşüm, Batı'nın artan etkisi sonucu ortaya çıkan yeni sınıfların (gayrimüslim burjuvazi ve Avrupalılar) talepleriyle; Batı'ya karşı durabilmek için kendilerine batıyı örnek alan ve bunu "modernlik ve terakki adına" yapan Osmanlı devletinin batılılaşmış bürokratlarının reform projelerinin uyumu, çatışması veya uzlaşması sonucu ortaya çıktı. Bürokratik kadronun böyle bir projeye sıkıca sarılmasının bir nedeni de Batı'nın kent aygıtlarını kullanarak daha önce tökezlediği kendi kent düzenini dayatmayı hedeflemesiydi.⁷

Yabancılar ve gayrimüslimler ağırlıklı eski bir Ceneviz mahallesi olan Galata ile yeni uzantılarında otururlarken, Müslümanlar ise genellikle tarihi yarımada Aksaray ve civarında ikamet ediyorlardı.⁸ Sınır sur semtleri' deniz kıyısında Yedikule, içerilere girdikçe ise Topkapı ve Edirnekapısı'ydı. Eyüp, Üsküdar'la birlikte belki de iki istisnai sur dışı müslüman yerleşimiydi. Demografik değişim bu sınırları değiştiremedi.⁹

³ Çağlar Keyder, Eyüp Özveren, Donald Quataert. "Port Cities in the Ottoman Empire". *Review*, Fernand Braudel Center, 1993, ss.519-558.

⁴ Çağlar Keyder. *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*. İstanbul: İletişim Yayınları, 1993.

⁵ Eric J. Zürcher. *Turkey: A Modern History*. London and New York: I.B. Tauris, 1993.

⁶ Zeynep Çelik. *Değişen İstanbul (19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti)*, (çev. Selim Deringil). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996, s.2

⁷ Stefan Yerasimos. "Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine", der. Paul Dumont & François Geogon, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996, s.6.

⁸ Çelik (1996, s.5).

⁹ Sur dışı ilk yerleşim 1940'larda gecekondu bölgesi olarak kurulan Zeytinburnu oldu. Bakırköy ve Yeşilköy ise kente yakın olmayan yerleşimlerdi.

Demografik büyüme fiziksel genişlemeyi Haliç'in öteki yakasında ortaya çıkardı. Galata, yangınların da verdiği ivmeyle adeta şantiye halindeydi. Galata'dan Pera'ya oradan Taksim'e ve Taksim'den Harbiye yoluyla Tatavla'ya ve Şişli'ye yayılan yerleşimler çığ gibi büyümekteydi. Gayri-müslimler ve Avrupalılar çoğunlukla bu sürecin aktörleriydiler. Diğer bir aks da Boğaz'a yönelmişti. Sahilsarayları geleneği padişahın Dolmabahçe sarayına taşınması ile güçlenmiş ve bürokrat sınıfa da bu konuda öncülük etmişti. Fındıklı-Tophane arteri ilk olarak Fındıklı-Dolmabahçe daha sonra da Dolmabahçe'den Beşiktaş, Teşvikiye ve Nişantaşı yönüne doğru bir genişleme izledi. Bu bölgelerin nüfus kompozisyonu ise farklı etnik ve dinsel kimliklere sahip iktisadi ve siyasi elitlerden oluştu.

Bu dönemde genel olarak tarihi yarımada ve Haliç kıyıları değer kaybına uğrarken, Pera-Şişli hattı, Boğaziçi, Dolmabahçe ve çevresi, ve kente uzak yerleşimler olan Anadolu yakasında Kadıköy ve Bostancı, Avrupa Yakasında ise Bakırköy ile Yeşilköy prestij kazandı.¹⁰

Kente Değişim

Demografik değişim ve fiziki genişlemeyle eş zamanlı olarak kente ilişkin reform talepleri yeni gelişen sürecin aynası olan Pera için seslendirildi. Projelerini kabul ettiren Belediye Komisyonu yolları genişletecek, çöplerin toplanmasını sağlayacak; Galata'yı (Pera dahil) yaşanır bir yer haline getirerek kentin diğer bölümlerine örnek olacaktı. Bu sayede hem İstanbul Avrupa'da ki başkentlerin geçirdiği değişime ayak uyduracak hem de Osmanlı Devleti, Osmanlı kimliği üzerinden kurguladığı siyasi projesini, komisyona verdiği özerklik sayesinde sınama olanağını bulacaktı.¹¹

Komisyon her Avrupa devletinin İstanbul'da oturan birer vatandaşı, gayri-müslimler ve bunların yanında karar mekanizmalarını etkileme şansı olmayan müslüman üyelerden oluşuyordu. Zengin tüccarların söz sahibi olduğu komisyon kendi sınıfsal çıkarlarını güçlendiren politikalar izledi: Karaköy limanından Pera'ya bir yük taşıma yolu ile malların depolanması için Karaköy Hanı inşa edildi.

Ancak Belediye Komisyonu deneyimi kalıcı olmadı. Pera sâkinlerinin çoğunun Osmanlı vatandaşı olmamasından (berat sistemi) ötürü vergi toplanamamış ve borçlar alıp yürümüşü. Osmanlı hükümeti bir komisyon kurarak meseleye el attı. Server Efendinin başında olduğu yeni komisyon ayrımcı politikalar uygulamamayı tercih etti. Su kaynağı olarak kuyuların kazılması, herkese bedava doktor hizmeti götürülmesi önceki dönemden hayli farklı uygulamalardı. İşte 1855-1865 arası geçen bu olaylar kısa bir süre sonra

¹⁰ İlhan Tekeli. "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü", der. Paul Dumont & François Georgeon, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996, s.29.

¹¹ Steven Rosenthal. "Foreigners and Municipal Reform in Istanbul 1855-1865", *International Journal of Middle East Studies*. V.11, 1980, ss. 227-245.

kullanıma girecek tramvayın kurulma sürecinde etkili oldu. Devlet kumpanyayla ilişkilerini düzenlerken hiç bir zaman belediye deneyimini unutmadı.

Osmanlı bürokrasisi ilk kentsel reform deneyimini görmüş; batılı ve gayrimüslimlerin performansından hayal kırıklığına uğramıştı. Yapılacak olan şey bir taşla iki kuş vurmaktı: Osmanlı devleti kentsel reformu yönlendirerek kentin kontrolünü; hem yeni gelişen unsurlar (batılılar ve gayrimüslim burjuvazi) hem de devletle bireyin arasına giren cemaate karşı kendi lehine arttıracaktı. Osmanlı bürokrat sınıfının kent ajandası “start almıştı”. İlhan Tekeli kent reformunda karşılaşılan sorunları şu şekilde sınıflandırıyor: a) kent çevresine yeni konut alanlarının açılması b) yolların yeni ulaşım teknolojisine uygun olarak genişletilmesi c) yangın tehlikesini azaltacak yeni inşaat tekniklerinin benimsenmesi d) kent merkezinin farklılaştırılması e) kent merkezinin yeniden inşa edilmesi.¹²

Yukarıda bahis açtığımız yeni akslar devletin aktif müdahalesinden bağımsız gelişmişlerdi. Yolların açılması ile ilgili düzenlemeler ise tarihi yarımada İslahat-ı Turuk komisyonu tarafından yapılıyordu. Komisyon Ayasofya'nın önü, Beyazıt Meydanı, Unkapanı Caddesi, Azapkapı-Karaköy Caddesi, Beyazıt-Aksaray tramvay yolunun açılması, Sultanhamam ve Bahçekapı'daki düzenlemeleri gerçekleştirdi. Aynı zamanda Taksim'den Pangaltı'ya iki tarafı ağaçlı yol yapılmaktaydı. Haliç'in diğer kıyısında Galata Surları ise 1865 yılında yıkılmıştı.¹³ Yangını önleyici yeni ev malzemesi ve ev tipi yeteri kadar yaygınlaşmamış; yangınlar önlenememekteydi. Ancak 1856 Aksaray ve 1864 Sirkeci yangınlarından sonra, Ebniye nizamnameleri geçerlilik kazanmış; geometrik planlı yol şeması, yolların genişletilmesi ve binaların kagir hale gelmesi mümkün olmuştu.¹⁴

Modern Ulaşımın Gelişmesi

Artan nüfus baskısı, yeni ekonomik sınıfların daha rahat seyahat etme talepleri ve Avrupalı sermayedarların kar yapma arzuları kent ulaşımında yeni araçların ortaya çıkmasında önemli rol oynadı. Ticari amaçlı açılan Tünel; Karaköy ile Pera'yı birleştiren ticari sermayeye yönelik tipik bir yatırımdı. Tramvay şehir içi kara ulaşımını kolaylaştıracak ve daha sonra kullanıma girecek olan demiryolları Marmara Denizine paralel bir hat izleyerek (Kumkapı-Yedikule) dış köyler olan Bakırköy ve Yeşilköy'ü şehre bağlayacaktı.

Gelişmeler ilk olarak denizyolunda başladı. Yeni gelişen bölgelerin çoğunluğu deniz kıyısı olunca, Osmanlı devleti, yüksek bürokratların ve saray eşrafının ekonomik desteğiyle 1851'de Şirket-i Hayriye'yi kurdu. Tramvay kumpanyasında da ortaya çıkacak bir özellik kendisini gösteriyor ve şirketin hisse senedi sahipleri ve personelinin Osmanlı vatandaşı

¹² Tekeli (1996, s.23).

¹³ İbid. s. 26.

¹⁴ İbid. ss. 25-26.

olması şart koşuluyordu.¹⁵ Şirket sayesinde yabancı vapurların aynı hatta sefer yapması yasaklanırken; şirketin imtiyaz süresi de arttırılıyordu. Yüksek bürokratlara ve Avrupalılara yönelik başlayan seferler "1880 tarifelerinden de anlaşılacağı üzere"¹⁶ kısa zamanda herkesin yararlandığı bir kamu servisine dönüştü".¹⁷ Bir Osmanlı girişimi olan Şirket-i Hayriye başarılı olmuştu.

Bir diğer gelişme, Haliç üzerine köprü yapılması oldu. Bu sayede, ticari bir merkez haline gelen Karaköy, Eminönü üzerinden tarihi yarımadaya bağlanarak kentin yeni ve eski merkezlerinin buluşması sağlandı. Fakat ne tarihi yarımadada ne de Haliç'in diğer yakasında kara ulaşımını kolaylaştıracak ve semtleri birbirine bağlayacak bir ulaşım aracı yoktu. İşte bu dönemde Bab-ı Ali 'ye bazı tramvay projeleri sunuldu. Bab-ı Ali'nin kendi gücüyle yapmaya kadir olmadığı tramvaya ilişkin tavrı, ilk Avrupalı sermayedarın teklifini kabul etmek olmadı; onun yerine Şirket-i Hayriye ve Belediye Reformu deneyimlerinden elde ettikleri tecrübeyle hareket ettiler.

Tramvaylı Günler

Osmanlı devleti ile kumpanya arasında sözleşme kumpanya kurulmadan önce imzalandı.¹⁸ Şirketin bir Osmanlı şirketi olması şart koşulmuştu ve şirket *Dersaadet Tramvay Kumpanyası* olarak kuruldu. İlk elde açılması planlanan dört hattın üçü tarihi yarımadada (Eminönü-Yusuf Paşa Çeşmesi, Aksaray-Yedikule, Aksaray-Topkapısı) ağırlıklı Müslümanların oturduğu bölgelere ilişkindi. Bir diğeri ise zengin sınıflarla birlikte üst düzey Osmanlı bürokratlarının da ikamet ettikleri Azapkapısı -Ortaköy arasındaydı.¹⁹ Gayri-Müslimler ve Avrupalıların yaşadığı Haliç'in diğer tarafında ise (Karaköy-Şişli Hattı) kumpanyanın tramvay işletmesine ancak 1881 sözleşmesinde izin verilmişti ve hatlar ondan sonra kuruldu.²⁰

Diğer maddeler şirketin kazalarda sorumluluk sahibi olmasını, yol şebekesinin bakımının Şehremaneti tarafından yapılmasını ve masraflarının kumpanya tarafından karşılanacak olmasını işaret ediyordu. Belli başlı kavşaklarda ve merkezi noktalarda yolcu ve

¹⁵ Şirket-i Hayriye'de tek istisna makinistlerdi. Çelik (1996, s.69).

¹⁶ Seferler boğaz merkezli başlamışken daha sonra Eminönü- Üsküdar ve Eminönü-Beşiktaş hatları Adalar hattını hem işlev hem de yolcu bakımından çoktan katlamış; yüzyıllar sonra kentin birliğine (Asya-Avrupa tarafları arasında) doğru somut bir adım atılmıştı.

¹⁷ Çelik (1996, ss.70-71). Çocuklar, askerler ve öğrencilere tramvaylarda uygulanan indirimler bu konuda atılmış önemli adımlardı.

¹⁸ Çelik Gülersoy. *Tramvay İstanbul'da*. İstanbul: İstanbul Kitaplığı, 1989, ss. 215-244.

¹⁹ Ayrıca şartnamede hükümet binalarına giden yolların dört köşe yontulmuş taşla muntazam olarak yapılması gerektiği belirtilmiştir.

²⁰ Çelik (1996, s.77)'deki tramvay hatları yatırımlarının seçkin nüfusu kayırdığı argümanını bu bulgular desteklemiyor.

personelin faydalanması için barınaklar yapılacaktı. Şirketin kamulaştırma hakkı yoktu ve belki de hepsinden önemlisi eğer "kumpanyaya verilmiş olan iş-bu imtiyazı, Devlet-i Aliyye geri almak murad buyurursa, ber-vech-i ati beyan olunan şera'itle iş-bu imtiyazı kumpanya devlete teslim etmeye mecbur olacaktı ".²¹

Başka bir deyişle Osmanlı hükümeti sözleşmeyi tek taraflı fes etme hakkına sahipti ki, güzergahların belirlenmesi ve kumpanyanın uyması gereken diğer koşullar ile birlikte düşünülünce, Osmanlı devleti her zaman son sözü söyleme yetkisini elinde tutmuş olduğu ortadaydı.

Kumpanya da bu koşullar altında sahip olduğu haklar üzerinde gayet hassas olmuştu. Cahit Kayra "İstanbul: Mekanlar ve Zamanlar" adlı kitabında dönemin vazgeçilmez başvuru kaynaklarından olan Ahmet Rasim'den bu hassasiyeti gösteren bir bölüm aktarıyor: "Aldığımız haberlere göre Kandilli, Arnavutköy, Defterdar burnu, Hisar yedekçileriyle Tramvay idaresi arasında önemlice bir anlaşmazlık çıkmıştır. Şöyle ki: Kış mevsiminin girmesiyle ve havaların lodosa dönerek suların yukarıya hücumu nedeniyle o taraflarda bulunan yedekçiler yerlerini bırakıp yirmişer para toplayarak yedekçi çağırmaktaydılar. Bu konu tramvay idaresinin dikkatini çekmiş ve çekme hakkı (imtiyazı) kendisinde olduğu için yedekçileri protesto etmiştir".

Ahmet Rasim yine başka bir yerde bu sefer şirketin yolculara karşı sorumluluklarının katiliğinden bahseder: " Taze havadis: Tramvay arabalarında rüzgar çarpması ile gedikler açılması, dayanış ve sağlamlığın tarumar olması dolayısıyla, müşterilerin yağmurlu günlerde yanlarında birer şemsiye bulundurmaları müdüriyet tarafından lüzum görülenlere hatırlatıldığı ...".²²

Atlı tramvaylar 1842'de New York, 1854'te Paris ve 1860'ta Londra'dan sonra 1871 yılında İstanbul'da Azapkapı- Ortaköy hattında hizmete girdi.²³ Tramvayın; dördü sürekli ikisi sadece yokuşlarda ortaya çıkan altı personeli vardı. Atları haşin biçimde kamçılaman sürücü, paraları toplayan biletçi, önden koşup özellikle virajlar ve yokuşlarda yolu açan vardacı²⁴ şirketin verdiği orijinal kıyafetiyle İstanbul sokakları için yenilikti. Ayrıca diğer Avrupa kentleri gibi düzgün olmayan fiziksel coğrafyası ile İstanbul'da tramvayın yokuşlardan bir atla çıkması mümkün olmadığından bazı yokuşlu bölgelerde ahırlar kurulmuş ve seyisler görevlendirilmişti. Diğer "yokuş personeli" ise yedekçiydi. En son ve olmazsa olmaz personel bir kısmı ithal edilmiş olan atlardı. Birçok batılı seyyahın da

²¹ Gülersoy (1989).

²² Ahmet Rasim. *Şehir Mektupları I*. Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, 1990, ss. 181-182.

²³ *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C.7, Tarih Vakfı, 1994, ss. 299-300.

²⁴ Varda kelimesi, İstanbul'un ve özellikle Galata'nın, Bizans çağlarından beri deniz ticareti yolu ile İtalyan liman şehirlerinden aldığı, "guarda" yani "korun" yahut daha iyi bir çeviri ile "kendini kolla" kelimesinin değiştirilmiş haliydi. Gülersoy (1989, s.23).

belirttiği üzere hayvanlar konusunda hassas olan İstanbulluların duyguları dönemin yazarları tarafından dile getirilmiştir.²⁵

Tramvay toplam 14-15 yolcu alırdı ve yolcular istedikleri yerde inme hakkına sahipti. Atlı tramvayların döneme damgasını vuran özelliklerinden biri yavaşlığı diğeri ise bekleme süreleriydi. Ahmet Rasim'e tekrar başvurursak: " o zamanlar basın dilinde, konuşmalar sırasında yavaşlığa ve tembelliğe iki şey örnek verilirdi: karada tramvaylar denizde Eyüp vapurları ... uzun süre oturulur , dinlenilir, duraklarda su, hatta eli çabuksa salep, şerbet gibi şeyler içilir, kol pencerenin kenarına dayanır, çıkın içinde peynir, ekmek, üzüm mü, lakerda mı, simit mi, Allah ne verdiyse yenir, hele Topkapı, Samatya tarafına gidilecekse, vaktine göre yarım, bir saat uyku kestirilir, adeta bir gezeryuva içinde gidip gelinirdi. Hatırda kaldığına göre , yalnız nargile içilmez, Karaköy köprüsü geçilmezdi".²⁶

Benzer bir durumun anlatımına sahneye bir de seyyar satıcıların katılmasıyla Sadri Sema'nın hatıralarında rastlarız: "Tramvay durdu mu? Durdu! Köşede, bucakta, caddede, sokakta ne kadar satıcı varsa , havanın karlı, yağmurlu, güneşli, bulutlu... olmasına göre: salepçi, sütçü, börekçi, lokmacı, susamcı, çorbacı, kuskus pilavcı, dondurmacı, muhallebici, fındıkçı, fıstıkçı, leblebici, kağıt helvacı, gezgin basmacı... tramvayı muhasara ederler, kuşatırlar. Bir hengamedir , bir şamatadır, bir gürültüdür kopar. Tramvayın etrafında mahşer gibi bir pazar kurulur"²⁷.

Tramvay aynı zamanda yeni korkuların da kaynağı oldu. Yokuş aşağı giderken yaşanılan atmosferi bir yolcudan dinlersek: "Hele freni kaptırıp da yokuş aşağı alabildiğine kaydığı zamanlarda, binenlerde sebep olduğu baş dönmeleri, yürek oynamaları, kadın çığlıkları, çocuk haykırmaları, hatta erkeklerin bağırımları ile bir arada köpek havlamaları, dışarıdakilerin: -Makineyi sıkıştır! -Dizginleri çek, be herif!... -Atlama! Parçalanırsın!... -Eyvah! Paramparça oldular!.. feryatlarıyla el ayak sallayıp tepinmeleri..."²⁸ yolculuğun kaza riski üzerine yeteri kadar fikir verir. Başka bir çekince kaynağı da Beşiktaş- Ortaköy tramvay yolculuklarında ortaya çıkardı. II.Abdülhamid kendisine tehlike oluşturabilecek Sultan Murad'ı Çırağan Sarayında hapis tutmaktaydı. Yolculuklar sırasında "her arabaya Hasan Paşa Karakolu'ndan verilmiş bir memur biner, müşterileri, makamı cennet olsun, Sultan Murad'ın oturduğu söylenen saray önünden göre gözete geçirirdi".²⁹

1881 ve 1907'de ki yeni sözleşmelerle daha önce bahis konusu yapılan Galata-Tepebaşı-Taksim-Pangaltı-Şişli,Tünel-Galatasaray-Pangaltı-Tatavla(Kurtuluş) hattının yanı sıra Beyazıt- Şehzadebaşı- Fatih- Edirnekapı güzergahının yapılması önerilmiş ancak 1913'e kadar Eminönü-Bahçekapı ek hattı, Harbiye-Maçka, Ortaköy-Kuruçeşme-Bebek hatları

²⁵ Ahmet Rasim. *Eşkal-i Zaman*. İstanbul: M.E.B. Yayınları, 1969, s.5.

²⁶ İbid. ss. 5-7.

²⁷ Sadri Sema. *Eski İstanbul'dan Hatıralar*. Üçüncü Baskı. İletişim Yayınları, 1994, ss. 11-12.

²⁸ Ahmet Rasim (1969, s.3).

²⁹ İbid. s.9.

devreye girmiştir. Azapkapı- Ortaköy arası çalışan tramvaylara talep büyük olduğundan üst katı açık ve tenteli olan çift katlı tramvaylar eklenmiştir.

Tramvay hatlarının gittikçe kentin fiziksel genişlemesiyle ortaya çıkan bölgelere kaydığı doğrudu ancak altı çizilmesi gereken emperyalizm çağında, Bab-ı Ali, sömürge örneklerde olduğu gibi yeni toplu ulaşım araçlarının sadece Avrupalıların oturduğu yerlere hizmet götürmesini önlemiş ve kendi önceliklerinin büyük bölümünü gerçekleştirmeyi başarmıştır.³⁰ Devletin faaliyet alanının genişlediği (kontrol) ve vatandaşlarına hizmet götürmeye başladığı (aynı zamanda denetim) sözü edilen gelişmeler, tramvayı tarihi yarımada Topkapı surlarına ulaştırmış, öte yandan Haliç'in diğer bölümünde Boğaz köyleri, Bebek'e kadar kente bağlanmıştı. Bir diğer arterde, Galata'dan Şişli'ye kadar uzanan yeni yerleşim birimleri kentle bütünleşmişti. Tünel'in de varlığıyla kentin Avrupa(i) yakasındaki tüm tramvay hatlarının Karaköy'de, tarihi yarımada dakilerin de Eminönü'nde toplandığı söylenebilir.

Sirkeci İstasyonu, Marmara kıyıları boyunca uzanan demiryollarının ana noktasını oluştururken tramvayın ana istasyonuna çok yakın sayılırdı. Kentin üçüncü büyük parçası olan Asya tarafı (Üsküdar ve daha sonraları Kadıköy) vapurlar vasıtasıyla kentle bütünleştirilmişti. Uzak boğaz köyleri için de durum tramvay ve Şirket-i Hayriye vapurları sayesinde aynıydı. Unutmamalı ki vapurların da hareket merkezi Eminönü'ydü; yani tekrar tarihi yarımada'nın tramvay merkeziyle karşı karşıyayız. Merkez içi bütünleşme bir dereceye kadar sağlanmış ve kent çok odaklı hale gelmişti.³¹ Kısacası Osmanlı bürokrasisi; emperyalistler arası rekabet ve toplumda ki diğer gruplara karşı sahip olduğu görece güçlü konumu sayesinde kapitalist dünya sistemi içinde yarı-çevre bir ülkenin yönetici sınıfı olarak manevra alanlarını sonuna kadar kullandı; her projeyi kabul etmedi ve sermayenin eninde sonunda kazanacağı bu yatırımlardan kentin birliğini sağlamaya yönelik önemli adımlar atmaya başararak çıktı.

Tramvayın Sosyal Bir Misyonu: Kamusal Alanda Kadın

19. yüzyılın ikinci yarısı öncesi, İstanbul'da kadın adeta kamusal alandan tecrit edilmişti. Kadınların sokakta sesleri işitilmez, caddelerden geçmezlerdi. Ahmet Rasim anlatıyor: "O zamanlar şimdiki gibi sokakta, yan yana yürümek, dükkan içinde, tramvayda, vapur içinde durup konuşmak, arabaya beraber binmek mümkün değildi. İyice hatırımdadır ki arkadaşarımdan birini arka sokakta bir siyahi ile konuşurken polis görmüş, çevirmiş, dadısı olduğunu komiseri ikna edinceye kadar merkezde saatlerce kalmıştı".³²

³⁰Bab-ı Ali'nin sözleşmelerle anlaştığı hatların bütünselliği görmek için bkz. Çelik (1996, s.78).

³¹ Tekeli (1996, s.28).

³² Ahmet Rasim. *Fuhs-i Atik (Dünkü İstanbul'da Hovardalık)*. Arba Yayınları, 1987, s.185.

Öte yandan piyasa günlerinde (kandil ve Ramazan) Direklerarası, Divanyolu, Laleli, Aksaray taraflarında atmosfer değişir; sokaklar kadınlarla dolar ve "çimdik, sürtünme, dürtme, çatma, başörtü çekme, çarşaf, ferace kesme, sıkma, sıkıştırma, kucaklama, abanma, konuşma, çevirme, yol kesme, darılma, azarlama, şemsiye, tokat, bohça, paket, pabuç vurma, iğne sokma, tükürme, püskürme ve benzeri fiiller ve hareketler görülürdü".³³

Yukarıda çizilen sosyal atmosferin varolduğu kentte, Avrupa'yla yakınlaşmanın da verdiği ivmeyle mesire alanları ortaya çıkmış, parklar yapılmıştı. Kadınlar gruplar halinde arabalarla mesire yerlerine gidiyor; piknik yapıyorlardı. Kadınlar belki de ilk defa kamusal alanda bu yolculuklar ve gezintiler sayesinde taşıtlarda gözükmeye başladı. Rezaizade Mahmut Ekrem, *Araba Sevdası* adlı romanında gezinti yerinde arabalı bir hayatkadınına; kadının yüksek sosyeteden geldiği kanısıyla 'temiz duygularla' aşık olan bir mirasyediyi anlatıyordu.

Tramvaylar benzer olaylara ev sahipliği yaptı. Tramvay yolculuklarında aşık olundu, kadınlar bölümünde çok kalmayıp çabuk perdenin kapanmasına yol açan biletçilere kızıldı, perdeye en yakın koltuk için mücadeleler yapıldı, türlü şekillerde kadınların dikkati çekilmeye çalışıldı. Ahmet Rasim dönemin canlı tanığı olarak anlatıyor: "Herhalde, tramvay dar ki geçerken bacağı dizime çarpar gibi oldu...Öyle oldu amma!..Dizim acımadı. Öyle yumuşak bir temas ki onun bir dizi, hatta baldırı falan olduğu aklıma geldi...O anda öyle istedim ki iki dizini kaldırsın, kaldırsın benim dizlerime vursun!.."

Biletçinin kadınların olduğu bölüme geçmesi de olay olur: " Bilet kesmek için o tarafa girer girmez perde açık kalmasın mı? O da ta karşıma tesadüf etmiş olmasın mı? Vaşşş!..Aman Allah! Aferin biletçi!. Yaşmağı da sıyırmış!..Yüz, göz tabak gibi aşikar. Emin olun ki dizindeki o temas noktası derhal sızladı. Acısı içime vurdu!.." Biletçi, kadınlar bölümünü terkeder: "Melun biletçi!..İşini neye böyle çabuk bitirdin!..Gördün mü yaptığını?. Benim de işim bitti!".³⁴

Yolcular arası ilişkilerde ortaya çıkan değişim cinsiyetten bağımsız olarak bir ilke daha imza atılıyor; imparatorluğun dinsel ve etnik çeşitliliğinin merkezi olan İstanbul'da farklı gruplar tramvaylar sayesinde biraraya geliyorlardı. Oturdukları yerler, dilleri, dinleri, okulları ve kıyafetleri³⁵ çoğu zaman birbirinden ayrı olan kent sakinleri, ilk defa aynı duraklarda bekleyebiliyor, tramvayda yanyana düşebiliyor, tehlikeler atlatabiliyorlardı.

Osmanlı gibi siyasi olarak bütün toplumsal grupların konumlarının merkezi düzeyde belirlendiği bir devlette farklı dinsel-etnik ve kültürel köklerden gelen şehir halkının ortak kimlik oluşturma imkanı sağlayan geçmişten gelen, ne ortak törenleri, ne karnavalları ne de

³³ Ibid. ss. 94-95.

³⁴ Ibid. ss. 33-34, 252, Aktaran Gülersoy (1989, ss. 38-39).

³⁵ Batılı seyyahların İstanbul'a geldikleri zaman ilk yaptıkları şey Galata köprüsüne çıkıp bu çeşitliliği seyretmekti. Örnek olarak bkz. Edmondo de Amicis. *İstanbul(1974)*. (çev. Prof. Dr. Beynun Akyavaş). Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1993.

benzer başka bir sosyal etkinlikleri vardı. Şehir sakinlerinin devletin belirlemediği belki de ilk karşılaşmasıydı ve birbirleri hakkında çoğu zaman sahip oldukları "mitleri" gerçekte sınama şansı ortaya çıktı. Atlı tramvaylar döneminde, bu derece farklılıklara sahip insanlar birbirlerini ne kadar tanıdılar veya tramvayın sahip olduğu önceden belirlenmiş kurallara uyarken, (modern olmanın bir parçası) ortak heyecanlar paylaşıırken, Çelik Gülersoy'un söylediğinin aksi yani "tramvayın "İstanbullulaştırması" ne kadar mümkün oldu? Soruların yanıtları belki de dönemi yaşamış ve ürünlerinde tramvayla ilgili anılara, hikayelere yer verenlerin eserlerinde gizli.³⁶

Zor Yıllar: Savaşlar Döneminde Elektrikli Tramvay

II. Abdülhamid tüm baskılara direnmiş; tramvayın elektrikli hale gelmesini önlemişti.³⁷ Ancak, yabancı sermayeye sıcak bakan Jön Türklerin iktidara gelmesi kentin yönetiminde bir dizi yeniliğin ortaya çıkmasını mümkün kılmıştı. Yeni hükümet, merkezi Peşte'de bulunan *Ganz* Anonim Şirketine 1910 senesinde elli yıllık bir imtiyaz verdi. Ertesi yıl, Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi, *Banque Générale de Credit Hongrois* ve *Banque de Bruxelles* tarafından on iki milyon İsviçre Frangı sermaye ile kuruldu³⁸ ve tramvay şirketi ile hükümet arası tramvayların elektrifikasyonu için sözleşme imzalandı. Ancak 1912'de Balkan Savaşının başlaması ve bunun sonucu olarak Harbiye Nezaretinin orduda kullanılmak üzere tüm atları 30.000 altın karşılığı satın alması kenti hem eski hem de yeni yöntemlerle (atlı-elektrikli) tramvay taşımacılığında mahrum bıraktı. Bir süre tramvaysız kalan İstanbul'da 2 Şubat 1914 günü Karaköy Meydanı'nda İstanbul Şehremini Vekili Bedri Beyin açılışını yaptığı törenle ilk elektrikli tramvay Karaköy-Ortaköy hattında sefere konuldu. Silahtarağa elektrik fabrikasının hizmete girmesi ile de diğer hatlar elektrikliye çevrilmiş, böylece İstanbul 1915 sonlarında geniş bir elektrikli tramvay şebekesine kavuşmuştur.³⁹

Ancak savaş yıllarının kent için kolay geçtiği söylenemez.⁴⁰ Balkan savaşları sonrası kente göç eden Müslümanlar, savaş tehlikesinin ilk defa bu kadar yakından hissedilmesi, ardından gelen Birinci Dünya Savaşı ve karaborsanın artması; aynı dönemde Sovyet Devriminden kaçan Beyaz Rusların kente gelmesi, savaş ekonomisinin enflasyon yoluyla

³⁶ İlk aşamada Ahmet Rasim gibi önemli bir şehir tanığı (tarihçisi?) ile başladığımız bu çalışma bizi daha çok kadın-erkek ilişkilerinde ortaya çıkan yeniliği vurgulama noktasına götürdü. Ancak bütünlüklü bir edebiyat, biyografi, anı taraması bu konuda daha fazla fikir verebilir.

³⁷ Gülersoy (1989, s.36).

³⁸ I.E.T.T'nin dünü, bugünü. İ.S.O. Dergisi, 1988. Aktaran Gülersoy (1989, s.43).

³⁹ İstanbul Ansiklopedisi (1994, s. 299).

⁴⁰ Bu dönem hakkında en yetkin kaynak olmayı sürdüren Zafer Toprak'ın temel eseri için bkz. Zafer Toprak. *Milli İktisat- Milli Burjuvazi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995. Zafer Toprak . *İttihat-Terakki ve Devletçilik*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995.

fiyatlarda yaptığı inanılmaz patlamayla birleşince; tramvaylar daha kalabalık ve yolcular arası ilişkiler de daha büyük gerginliklere sahne olmuştur.

.Ahmet Rasim'den aktarmaya devam ediyoruz: "Zaman gösteriyor ki, biz daha ne tramvaya binip inmesini ne de vapurlara girip çıkmasını öğrenememiştik...⁴¹ Atlı-karaca yerine, elektrikli karaca... Zaman oluyor ki insanın gözünü alan 'dolmuştur' levhasını yolcuların kendisi dile getiriyorlar. Bir ayağını basmış, tabanıyla tramvayın geçiş yolunu yarım metrelik rakımda tersine çizenler mi, kuşağı çözülmüş, cüppesi pır-pır uçar gidenler mi, yoksa birer ayak karşılıklı duranlar mı, yahut bir ayağı basamakta öteki sağanlıkta olanlar mı, 'oh hele ayağım hele yerden kesildi!' diye avunanları mı istersiniz? Bari, Tezyin ve İmar Komisyonu şehrin bu durumlarını gösterir sinemasını şimdiden yaptırmağa başlasa" .⁴²

Savaşın getirdiği başka bir problem de kötüleşen sağlık ve temizlik koşullarıdır: "İki kopuk arasında: -Ali!. Sen ben, bundan sonra tabanvaya. - Neden ulan? - Tramvaylar artık ufaklık⁴³ almayacakmış!. Kimde varsa, polis kolundan tutup atacakmış!.. - Ya, içeride 'ufaklık alınacak' diye yazıyor. - Öyle ufaklık değil, macar⁴⁴. - Macar mı? Yine bineriz. - Nasıl? - Polis duruyor mu, durmuyor mu? - Ey!. - Hazırdan bir tanesini parmağının arasına kıştırır, birdenbire: 'Dur, polis efendi, şunu alayım!' diye omuzu başına atılır, herkesin önünde açar, atar, basarsın, o iner, sen binersin!." Dönemin tramvaylarında benzer diyaloglar geçer: " - Kız yine ne oluyorsun? Fıkr fıkr kaynıyorsun? -Arkamı bir şey ısıyor, anne!. - Daha bu sabah değiştirdim. Hay Allah müstehakını versin, gel dön bakayım. (Üç dört kadın sakınarak ayağa kalkarlar.) - Oturun ayol.Bunu seyredecek ne var? Çocuktur, bulunur!" .⁴⁵

Yolcular arası gerginliği arttıran bir dinamik de Mütareke yıllarıdır. İstanbul'un işgal edildiği o yıllarda yolcuların davranışları ile dinsel-etnik kimlikleri arasında bağlantı kurulur. Ahmet Rasim o dönemde ki müslüman- türk- görüşünü ve ötekinin (Rum) nasıl kurgulandığını çarpıcı biçimde kaleme alır: "Hacı Ağa, bir enfıye daha çekerek, mendiliyle burnunu sesli sesli sildi. Güle güle sözüne devam ederek: -Mütareke zamanında da, bir Rum beni tramvayda bıcırgattı!.. - Ne yaptı? - Bıcırgattı!.. - Bu da nasıl şey? - Başına gelirse anlarsın...Bu, birtlamadan daha hafiftir. Anlatayım da bak.

Heriflerin en azgın zamanlarından idi. Galata'dan geçilmiyordu. Hele fesli, abanili olursa... vay haline! Ne yapacaksın?.. O vakit, şapka yok. Kalpağa da saldırıyorlardı. Benim de Fındıklı'da bir işim var, mutlak gitmeliyim. Gitmesem olmaz. Düşündüm,en sağlamı tramvaya binmekte buldum. Eminönü'nden bindim. Dan dan köprüyü geçtik. Karaköy dedik, durduk. Daha durmadan bir hücum başladı. Arabanın iki tarafından da giren girene. Fakat girenlerin biri dikildi, durdu. Koyu siyah, koca yayvan şapkalı, geçende Ada'da çıkan

⁴¹ Ahmet Rasim. *Gülüp Ağladıklarım*. Kültür Bakanlığı Yayınları, 1978, s.218.

⁴² Ahmet Rasim (1969, s.128).

⁴³ Ufaklık hem bozuk para hem de bit anlamına geliyordu

⁴⁴ Argoda: bit

⁴⁵ Ahmet Rasim (1969, ss. 19-21).

canavar gibi iri yapılı bir Rum, gözleri kapana kapana geldi. Ta benim yanımdaki boş yere kendisini kaptı, koyverdi. Öyle ki amanı, zamanı kalmadı. Görmeliydin... Herifte her but, altmış okka sığır butu gibi... Kendisini o boş yere bırakır bırakmaz, butun birini de benim butun üzerine bindirdi. Başını salıverdi, şapkasının keskin kenarıyla, benim abanili fesi yerinden fırlattı. Şapka bu çarpışma sonucunda öbür tarafa eğildi ise de, herifin omzuyla yarım gövdesi tamamıyla benim üzerime bindi. Bir tarafımdan eskin bir şarap kokusu, öte tarafımdan da kuvvetli bir horultu...Keka..Ben yamyassı, kımıldamak ihtimali yok...-Hacı Ağa birtlayaydın! -Nereye birtlayacaksın? Arabada adam adam üstüne. Sen belaya bak ki, bir aralık oturduğumuz yer gıcırdadı. Eyvah!. Daha nelerim var?.. Öyle sarhoş, öyle sarhoş ki, kendini bilecek halde değil, aptestini tutacak gücü kalmamış; onu da salıvermiş olacak ki, pantolonun önünden dumanlar çıkmaya başladı!.. - Biletçi!.. - Hangi biletçi? Nerede ise, orada kalmış, kımıldayamıyordu. Galata'yı geçtik. Tophane'yi geçtik, Fındıklı'ya geldik. İnmek değil, kımıldayamıyordum. Artık yolu tutturduk. Kabataş, Dolmabahçe, Beşiktaş... - Herif? - Onun umurunda mı? Lök gibi yaslanmış, arada bir faşırıyor, horultusunu çekiyor, kokusunu salıveriyor!.. - Sonra?.. - Bereket versin ki Bebek değil, Ortaköy tramvayı imiş. Buraya gelince herkes indi. Ben de, önümdeki kanepenin arkalığını iterek, kendimi güç bela kurtardım. Sen belaya bak ki benim ilk yere düşen abanili fes, herifin paçalarından sızan sidiklerle ıslanmış değil mi? Ölür müsün, öldürür müsün? – O zaman öldürdün? - Şüphe mi var? - Ne yaptın? - Ne yapacağım, abaniyi çıkardım. Fes temiz kalmış imiş. Onu giydim. - Herif ne oldu? - Ha iyi ki sordun. Herifi, orada ne kadar tramvaycı varsa toplandılar, aralarında bir bucurgat eksikti. Heyemola, ha yisa... İte kaka, çeke sürüye, ahırdan bocuk çıkarır gibi çıkardılar...Sarhoşluğun derecesini anla ki hala uyuyor, horulduyor, paçalarından akıtıyordu!"⁴⁶ Tahayyul edilen Rum kimliğinin özellikleri aşıkardır: sarhoş, pis, umursamaz, saygısız; Türk ise savunma durumundadır.

Kısa bir Değerlendirme

Osmanlı İmparatorluğu Avrupa merkezli dünya-ekonomisi ile bütünleşirken, İstanbul da süreçten kendine düşen payı almış ve hızlı bir değişim geçirmişti. Kent fiziksel ve demografik olarak genişlemiş ve bunun sonucunda modern ulaşım araçlarına kavuşmuştu. Ancak kentsel değişim sömürge kentlerindeki deneyimlerden farklı biçimde gerçekleşti. Varolan iktisadi ve sosyal eşitsizlikler bölgesel olarak korunmakla birlikte, kesin sınırlarla bölünmüş bir ikili kent yapısı (dual city) ve sosyal hizmetlerin (tramvay da buna dahildir) de bu kıstasa göre belirlendiği bir sosyal yapı ortaya çıkmadı. Gerçekleşen ise, kentin birliğinin sağlanmasına yönelik adımlar atılması ve kamu hizmetlerden bir biçimde bir çok bölgenin yararlanması oldu. Sözkonusu süreçte aktif rolü yeni sınıfsal rakiplerini alt etmek isteyen Osmanlı bürokrasisi oynadı.

⁴⁶ Ahmet Rasim. *Muharrir Bu Ya*. İstanbul: M.E.B. Yayınları, 1990, ss. 488-490.

Tramvaylar sosyal hayatta da önceden tahmin edilemez işlevlerin sahibi oldu. Aşk, kadının kamusal alanda görülebilir olması, dönemin getirdiği zorluklar, etnik-dinsel çekişme ve yakınlaşma hep tramvay yolculuklarında hayat buldu. Tramvay cumhuriyetle birlikte faaliyet alanını genişletti ve öncelikle Osmanlı bürokratlarının tamamlayamadığı yerlere ulaştı. 1930'ların sonunda devletleştirilen tramvay, Cumhuriyet döneminde de sosyal hayatın yansıması olmuş; toplumdaki kadın-erkek ilişkisini, kamusal alanın genişliğini ve devlet politikalarının nüfuz etme gücünü görmek açısından adeta bir 'toplumsal laboratuvar' işlevi görmüştür.

KAYNAKÇA

- Ahmet Rasim. *Ramazan Sohbetleri*. İstanbul, 1967.
- Ahmet Rasim. *Eşkal-i Zaman*. İstanbul: M.E.B. Yayınları, 1969.
- Ahmet Rasim. *Gülüp Ağladıklarım*. Kültür Bakanlığı Yayınları, 1978.
- Ahmet Rasim. *Anılar ve Söyleşiler*. Çağdaş Yayınları, 1983.
- Ahmet Rasim. *Fuhuş-u Atik (Düinkü İstanbul'da Hovardalık)*. İstanbul: Arba Yayınları, 1987.
- Ahmet Rasim. *Muharrir Bu Ya*. İstanbul: M.E.B. Yayınları, 1990.
- Ahmet Rasim. *Şehir Mektupları I*. İstanbul: M.E.B. Yayınları, 1990.
- Amicis, Edmondo de. *İstanbul(1974)*. (çev. Prof. Dr. Beynun Akyavaş). Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1993.
- Çelik, Zeynep. *Değişen İstanbul (19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti)*, (çev. Selim Deringil). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996.
- Gülersoy, Çelik. *Tramvay İstanbul'da*. İstanbul: İstanbul Kitaplığı, 1989.
- Gürsel, Nedim. *Son Tramvay*. Can Yayınları, 1991.
- İstanbul Ansiklopedisi*. "Tramvay", c.7. İstanbul: Tarih Vakfı, 1994, ss. 299-230.
- Kayra, Cahit. *İstanbul: Mekanlar ve Zamanlar*. İstanbul: Akyayınlar, 1990.
- Keyder, Çağlar. *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*. İstanbul: İletişim Yayınları, 1993.
- Keyder, Ç., Özveren, E., Quataert, D. "Port Cities in the Ottoman Empire". *Review*, Fernand Braudel Center, 1993, ss.519-558.
- Pamuk, Şevket. *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.
- Quataert, Donald & Çağlar Keyder. "Introduction", *The 1838 Convention and Its Impact. New Perspectives on Turkey*, Spring 1992, ss. 1-6.
- Rosenthal, Steven. "Foreigners and the Municipal Reform in İstanbul: 1855-1865". *International Journal of Middle East Studies*, v.11. 1980, ss.227-245.
- Sema, Sadri. *Eski İstanbul'dan Hatıralar*. İstanbul: İletişim Yayınları, 1994.
- Tekeli, İlhan. "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü", der. Paul Dumont & François Georgeon. *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996, ss.19-30.

- Toprak, Zafer. *Milli İktisat- Milli Burjuvazi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995.
- Toprak Zafer. *İttihat-Terakki ve Devletçilik*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995.
- Yerasimos, Stefan."Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine", der. Paul Dumont & François Georgeon, *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996, ss.1-18.
- Zürcher, Eric J. *Turkey: A Modern History*. London and New York: I.B. Tauris, 1993.