



# Ulaşım Akslarının Düğüm Noktası Olarak Konya Kentinin Dönemsel Tartışması

Merve Alıcı Aka<sup>1</sup>, Elif Yeşim Kösten<sup>2</sup>, Gülşen Üner<sup>3</sup>

## Özet

Geçmişten bugüne bir düğüm kenti, kavşak (kavuş-ak) konumunda olan Konya kenti tarih boyunca kültür akslarının kavuştuğu bir yerleşim yeri olmuştur; bu sebeple kayda değer gelişim ve değişimler geçirmiştir. Hititlerde (M.Ö. 14-12. yy) "İkkuwaniia", Friglerde (M.Ö. 7. yy) "Kowania", Roma İmparatorluğu'nda (M.Ö. 1-5. yy) "Iconium/Ikonion", Bizans İmparatorluğu'nda (5-11. yy) "Tokonion" ve farklı topluluklar tarafından "Konien", "Cogna", "Conia", "Kuniya" gibi isimlerle anılan Konya; 11-13. yüzyıllar arasında Anadolu Selçuklu Devleti'ne başkentlik yapan çok katmanlı bir kenttir. Anadolu'nun merkezinde yer alan konumu dolayısıyla önemli ticaret yollarının kesişim noktası ve kentin çevresi ile ilişkisini kuran yollar üzerinde gelişmesi nedeniyle kültür akışının hissedildiği önemli kentlerden olmuştur. Kentin ilk çeperini oluşturan, Frig, Roma, Selçuklu kentlerinin çerçevesi olan iç kale; yüzyıllar boyu kentin üst üste kurgulandığı bir alandır. Kent, Selçuklu Devleti'nin payitahtı olmasıyla genişlerken ikinci çeper olan kent surları oluşmuştur. Kentin yüzyıllarca önemli bir ögesi olan, kentin iki çeperini oluşturan kent surları üzerindeki kentin düğüm noktaları olan kapılar; ulaşım aksını kentin içerisine taşıyarak kültür akışını kentsel örüntüye dahil etmiştir. Kent merkezinde Frigler ile yerleşimin başladığı ilk nokta olan Alaeddin Tepesi'nden günümüze kentin fiziksel gelişimi incelenirken topografik ve coğrafi veriler başta olmak üzere, kentsel örüntüyü oluşturan ve etkileyen farklı birçok etmen söz konusudur. Kentin morfolojik gelişimi tek bir nedene dayandırılmayacak olup bu çalışmada ulaşım aksları üzerinden kapılar, sınırlar, odaklar üzerinde durularak kentle ilişki kuran aksların kente taşıdıkları kültürel sürekliliğin kent kapıları üzerinden analizi yapılacaktır. Kral Yolu, İpek Yolu, Hac Yolu gibi önemli antik yolların güzergahında yer alan Konya kentinin morfolojik gelişiminin ulaşım akslarıyla olan ilişkisi tarihsel dönemler bağlamında incelenecektir. Bildiri kapsamında, çeperler üzerindeki yollarla kavuşan kapılardan iç kalenin kuzeyden gelen aksla kesiştiği; daha sonra eklenen ikinci çeperde de aynı aks üzerindeki sürekliliği koruyan bir kapının bulunduğu kuzey kapısının (Selçuklu Dönemi itibarıyla Sultan kapısı), dönemlerinin önemli ticaret yolları olan Kral ve İpek yolları ile olan ilişkisi analiz edilerek veriler grafikleştirilecektir.

**Anahtar Kelimeler:** Çok katmanlı kent, İpek Yolu, Kent morfolojisi, Kral Yolu, Konya.

## 1. Giriş

İnsan topluluklarının binyıllardır Afrika'dan Avrupa'ya göç ederken kullandıkları Anadolu'nun merkezinde yer alan Konya bu göç yollarının ana yolu üzerindedir. Bereketli ovaları, su kaynakları, denizlerle çevrili olması, sıra dağların oluşturduğu farklı iklim bölgeleri gibi jeomorfolojik özellikleri Anadolu yarımadasının eski çağlardan bu yana bir kültür mozaiki haline gelmesi ile sonuçlanmıştır. Akurgal (1984), Anadolu'nun küçük kapalı bölgeler oluşturan jeomorfolojik özellikleri nedeniyle, Persler, Romalılar ve Türklerin dışında bu coğrafyanın tamamına hükmeden uygarlık olmadığını savunmuştur. Bu durumun yarattığı çok uygarlıklı yapı ve Konya kentinin üç kıtayı birbirine bağlayan Anadolu yarımadasının merkezindeki konumu birlikte değerlendirildiğinde, kenti yolların kavuştuğu bir kavşak, düğüm-kent, uygarlıkların etkileşim noktası olarak nitelendirmek mümkündür.

<sup>1</sup> Arş.Gör., Kocaeli Üniversitesi, İç Mimarlık Bölümü, merve.alici@kocaeli.edu.tr.

<sup>2</sup> Doç.Dr., Kocaeli Üniversitesi, Mimarlık Bölümü, yesimkosten@gmail.com.

<sup>3</sup> Arş.Gör., Kocaeli Üniversitesi, Mimarlık Bölümü, gulsah.uner@kocaeli.edu.tr





noktası olan kentin kuzey kapısı ile ilişkilendirilebilecek olan Kral Yolu ve İpek Yolu bu çalışma kapsamında seçilmiştir. Çok katmanlı kentlerin morfolojik gelişimini araştırırken kentin gelişiminde rol oynayan etmenlerden yolların, kültürel akışın sağlandığı düğüm noktaları olan kapılar ile ilişkisini ve kente taşıdığı değerleri tartışarak yeni bir tarih okuması yapılması hedeflenmektedir.

## 2. Tarihsel Sürekliliği Olan Yollar ve Konya Kenti

Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının kapladığı alanın yaklaşık olarak ortasında yer alan bu bölge, medeniyetleri ve ekonomik yapıları bakımından birbirinden farklı, iktisaden birbirini tamamlayan iki büyük nüfus ve iktisat sahasını birbirine karayoluyla bağlamaktadır. Bölgenin bu niteliği onun tarihsel süreçte çok önemli ticaret yollarını barındırmasına da zemin hazırlamıştır (Bakırcı, 2014).

Anadolu coğrafyasının engebeli yapısı, bölgedeki ticaret yollarını belirleyen doğal etmen olmuştur. İlk Tunç Çağı'nda (İTÇ) obsidyen aktarımı ve buna bağlı olarak maden yataklarının bulunduğu alanların coğrafi yapısıyla uygun olmayan bir yol ağı oluşmuş olsa da İlk Tunç Çağı'nda kent olgusunun ortaya çıkması ve takip eden süreçte yazının devreye girmesiyle bölgedeki yol ağları daha anlaşılır bir hale gelmiştir (Polat, 2022).

Iconium kentini jeomorfolojik olarak Damascus (Şam) ile benzeten Ramsay (1907), iki kentin geçmişinin de tarihin başlangıcına dayanmasına rağmen Iconium'un çok daha az bilindiğini belirtmiştir. Bununla birlikte, Anadolu'nun diğer kentlerinde olduğu gibi, bu bölgede de kentin dört bir yanında tarım, yerleşim, sanayi alanları içerisinde kalıp keşfedilmemiş, görünürlüğü olmayan, tahrip edilen birçok antik yerleşimin varlığı bilinmektedir (bkz. Işık, 2018; Dan Bedoin, 2023; Arkeolojik Haber, 2018).

İlk çağdan itibaren Anadolu'da şekillenmeye başlayan yollar, Anadolu'da hüküm sürmüş en büyük medeniyetlerden biri olan Hititler döneminde (M.Ö. 1800-1200) başkent Hattuşaş'ta birleşmiş, bu yol şebekesi ilerleyen dönemlerde de çeşitli toplumlar tarafından kullanılmış ve bu hatlara yenileri eklenmiştir. Bu dönemde yolların kesiştiği yer Hattuşaş (Boğazkale) olurken, Lidya, İyonya ve Frigya gibi devletler döneminde daha çok limanlar merkez görevi üstlenmeye başlamıştır. Hitit başkenti Hattuşaş ve Selçuklu başkenti Konya hariç tutulduğunda Anadolu'daki yol şebekesinin daha çok limanlar ve liman kentleri üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Bu bağlamda Anadolu kıyılarında yer alan Trabzon, Samsun, Sinop, İstanbul, Efes, Milet, Alanya, Antalya, Antakya ve İskenderun gibi dünya ticaretinde etkin bir rol oynayan önemli liman kentlerinden bahsetmek gerekmektedir (Bakırcı, 2014). Bahsi geçen limanlardan Anadolu'ya giriş yapan ya da limana ulaştırılarak gemilere yüklenecek olan mamullerin Konya'nın da aralarında bulunduğu Orta Anadolu kentlerini birbirine bağlayan kara yolları ile sağlanmıştır.

Orta Anadolu'nun büyük bölümü ile Batı Anadolu'nun bir bölümünde önemli bir güç olan Hitit Devleti'nin M.Ö. 1200'lerde yıkılmasından sonra Anadolu'da politik bir kaos yaşanmıştır. Orta Anadolu merkezli kurulan Frigilerin güneye inmek için kullandıkları yol güzergâhı üzerinde bulunan Konya önemli bir kenttir. Daha sonraları Pers Dönemi'nde Kral Yolu'nun güney rotası üzerinde bulunan şehir III. Kyros tarafından kullanılmıştır. Bahsi geçen güney rotası Hellenistik Dönemde Seleukoslar tarafından başkent Antakya'dan Batı Anadolu'da bulunan Bergama'ya gidilen yol olarak da bilinmektedir. Bu rotada Antakya, İskenderun, Tarsus, Yumuktepe, Silifke, Laranda (Karaman), İkonion (Konya), Laodikeia (Lâdik) ve Philemelion (Akşehir)'den Ephesos (Selçuk) ve Pergamon (Bergama)'a uzanır (Polat, 2022).

Farklı dönemlerde ticari ve dini öneme sahip yollarının kavuştuğu bir kent olan Konya, Çin'den başlayıp Avrupa limanlarına ulaşan bir ticaret yolu olan İpek Yolu üzerinde de yer almaktadır. İran ve Orta Asya'dan gelip Anadolu'dan geçerek Bolu-İzmit-Gebze üzerinden İstanbul'a ulaşan kervan yolu, Ankara-Eskişehir üzerinden geçen İpek Yolu ile İzmit'te bu yolla birleşmekteydi. Bulunduğu dönemin tercih edilen yollarından olan Hicaz-Şam-Halep'ten gelen Hac Yolu da Konya'dan geçerek Gebze'de yine aynı yolla birleşmektedir. Yine Uzakdoğu'dan deniz yoluyla Basra Limanı'na gelen ve

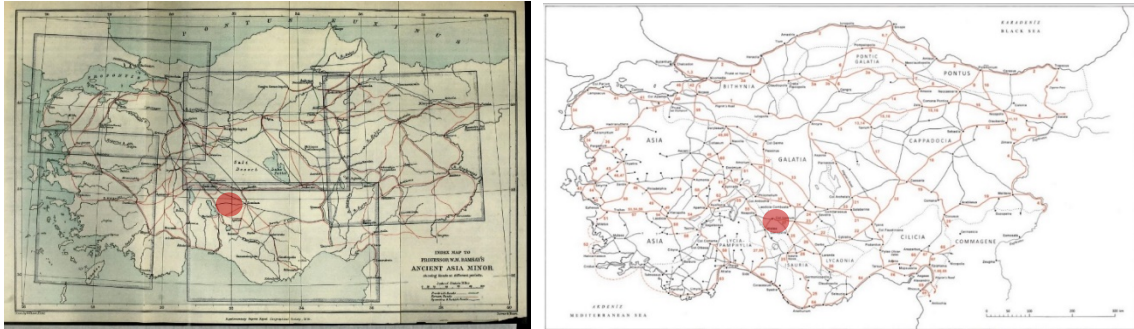


Bağdat'tan geçerek Anadolu'ya ulaşan ticaret yolu Konya'dan geçerek İstanbul'a ulaşmaktaydı. Erzurum üzerinden gelerek İzmir Limanı'na ulaşan Kervan Yolu da yine Konya kentinde geçen önemli yollar arasındadır (Karpuz vd., 2022).

Roma İmparatorluğu geniş topraklara yayılmasına rağmen tek merkezden yönetildiğinden yol ağları egemenliğin en önemli simgelerinden ve iktidar araçlarından biri olmuştur. Merkezi idareye eyaletlerden haber taşıyan kurye teşkilatı (cursus publicus) bu imkânı sağlarken, deniz yolunun kış mevsimi boyunca kullanılamaması nedeniyle de kullanılan karayolu ulaşımı önem taşımıştır. Bu nedenle, topraklarında neler olduğunu en kısa sürede öğrenebilmek ve iktidarlarını koruyabilmek için bütün Roma imparatorları daha iyi ve daha kısa yolların inşasına, yol bakımı ve denetimine büyük önem vermişlerdir (Takmer&Tümer Önen, 2007).

Antik dönemde Kalykadnos (Göksu) Vadisi yolu olarak bilinen yolun en önemli güzergâhı; Seleukeia (Silifke), Olba (Uzuncaburç), Claudiopolis (Mut), Laranda (Karaman) üzerinden İkonium'a (Konya) uzanan güzergâhtır. Ayrıca Sertavul Geçidi ile Konya-Ermenek-Anamur ya da Konya-Mut-Silifke üzerinden Kıbrıs ve Mısır bağlantısı sağlanarak ovoidan kıyıya ulaşım sağlanmıştır (Bardakcı, 2018). Dolayısıyla kentin güneyi ile kurduğu ilişki de oldukça önemlidir.

Roma İmparatorluğu'nun başkenti olduğu dönemde Efes liman kenti ile Fırat havzasını birbirine bağlayan doğu-batı uzantılı ulaşım aksı, M.S. 3. yy sonlarından itibaren başkentin önce Nikomedia, sonra Konstantinopolis olması ile kuzeyden Akdeniz limanlarına ulaşan yeni bağlantı yolları (Sayar, 2019); İconium'un duraklarından biri olduğu ana ulaşım akslarını oluştururken bölgedeki antik kentleri birbirine bağlayan birçok yol da kentte düğümlenmektedir (Şekil 2-3).

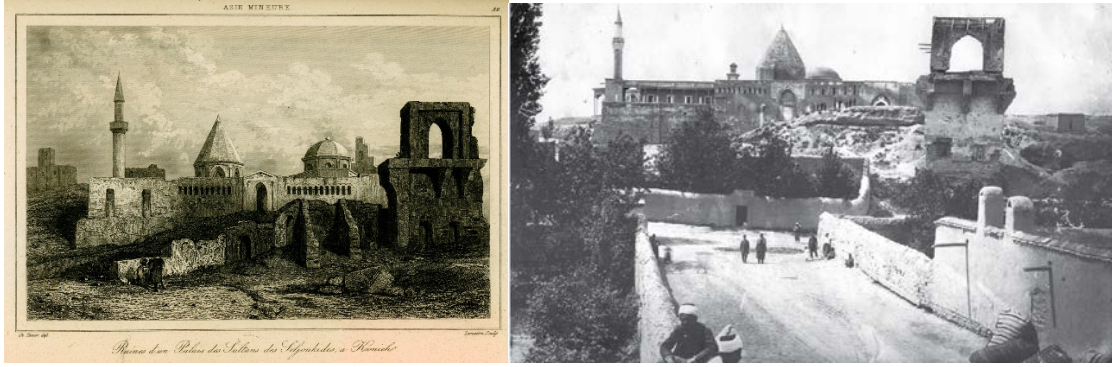


Şekil 2 Antik dönemde Asya bölgesi (Ramsay, 1890); Roma Devri Küçük Asya'daki yollar ve mil taşları (French, 2016).



Şekil 3 Roma İmparatorluğu Dijital Atlası'nda Anadolu ve İconium Düğüm-kenti (DARE, 2019).

Roma ve Bizans dönemleri boyunca önemini koruyan kent bu dönemde İconium/İkonion olarak anılmaya başlanmış ve Hıristiyanlığın ilk yıllarında dini bir merkez haline gelmiştir. Hıristiyanlığın Kudüs'ten Anadolu'ya ve oradan Avrupa'ya yayılmasında önemli bir yeri olan Aziz Paul Anadolu'ya gerçekleştirdiği misyonerlik seyahatleri (Hac Yolu) sırasında İconium'a uğramıştır. Gerçekleştirdiği 4 seyahatten yalnızca deniz yolunu kullandığı son seyahati haricindeki 3 seyahatte duraklarından birisi de İconium olmuştur.

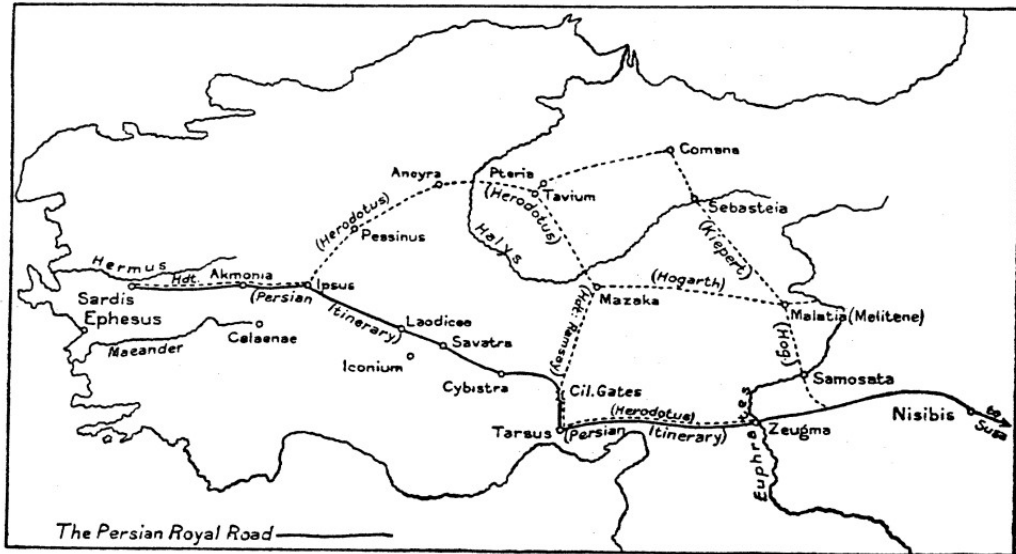


Şekil 4 1838 yılı iç kalenin durumunu gösteren Charles Texier gravürü (Texier, 1882); iç kalenin kuzeyinin yaklaşık 150 yıl önceki durumu (Uz ve Işık, 2010)

Kentin ilk çerperini oluşturan, henüz tamamlanmayan kazı verilerine göre varlığı Bizans dönemine dayanan<sup>1</sup> iç kale üzerinde dönemler boyu varlığını sürdürdüğünü düşünebileceğimiz kuzey kapısının günümüzde tramvay yolu altında kaldığı düşünülmekle birlikte, hemen yanında bulunan sur burcunun tepenin (Şekil 4) kuzey-doğusunda bir yapının bodrum katında olduğu bilinmektedir. Bu çalışma kapsamında ele alınacak olan kuzey kapısının yollarla ilişkisi ortaya konulacaktır. Selçuklu döneminde köşkle ilişkilendirilerek Sultan Kapısı ismini alan kapı için Baykara (1985), iç kalede yalnızca bu kapının isminin bilindiğini, bununla birlikte 3 kapı daha bulunması gerektiğini belirtmiştir. Çalışmada incelenecek olan antik yol ağlarının kentin kuzeyinde yer alması nedeniyle Friglerle başladığı bilinen ilk kale yerleşiminin de kuzeyde kapısının bulunduğu çıkarımını yapmak mümkündür. 1221 yılında yapımı tamamlanan dış çerperin 12 kapısından biri olan Halkabegüş kapısının da iç kaledeki kapı ile kuzey yol ağı aksındaki sürekliliği sağladığı düşünülmektedir.

### 2.1. Kral Yolu ve Kowania

Pers Kral Yolu olarak bilinen antik yol batıda Lidyalıların, Mezopotamya'da Asurluların oluşturmuş olduğu; Perslerin onarıp geliştirerek kullanmaya devam ettiği bir yol ağıdır (Polat, 2022). Farklı kaynaklarda farklı şekillerde tariflenen yol, çalışma kapsamında Herodotus'un Tarih kitabında yer verdiği rotaya dayandırılmıştır (Şekil 5).



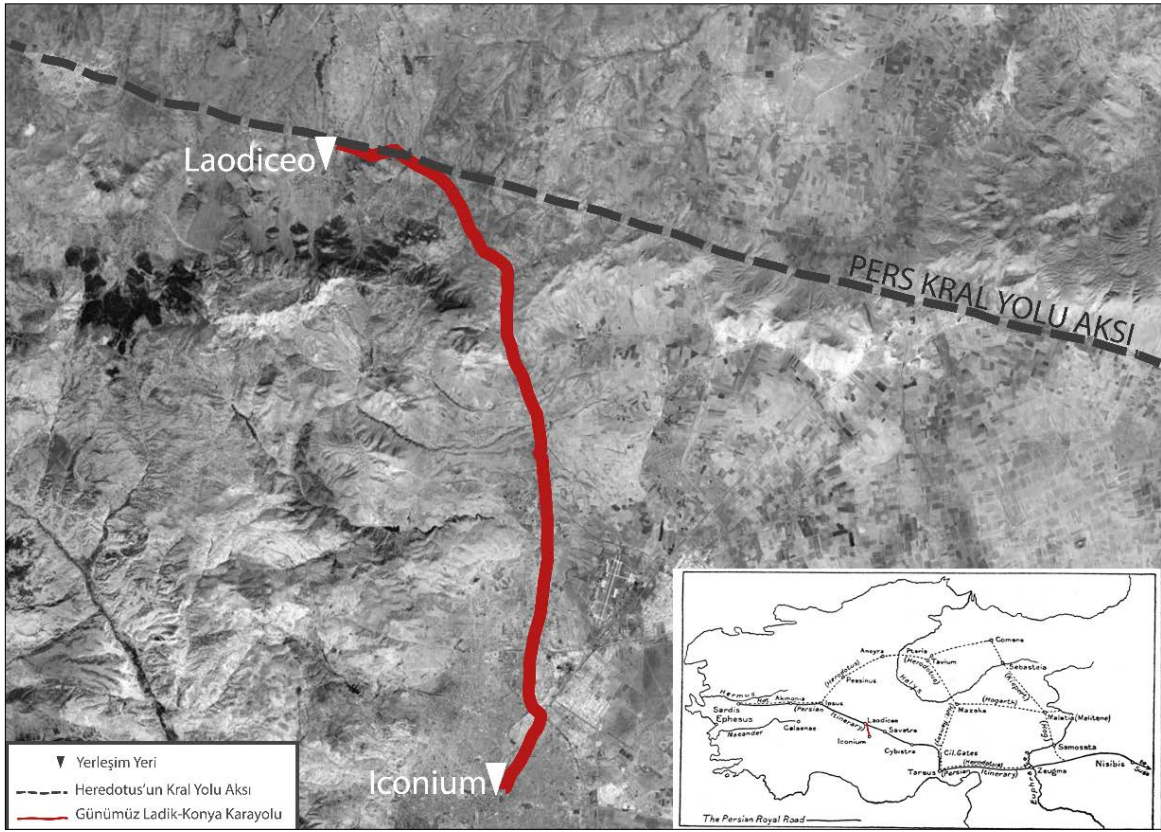
Şekil 5 Herodotus'un Kral Yolu (Calder, 1925).

2500 km'lik bir uzunluğa sahip olan Kral Yolu'nun kuzey rotası; Doğu'da İran'dan başlayarak Mezopotamya'ya ve oradan Çukurova'ya ulaşan; sonrasında Orta Anadolu yaylasında Kızılırmak'ı geçerek, Tuz Gölü'nün kuzeyinden dolaşarak Sardes ve Efes'e ulaşmaktaydı (Bahar, 2017). Konya ile



ilişkilenen güney rotasının ise Sardeis' ten güneye doğru yönelip sırasıyla Laodikeia ve Kolossai yerleşimlerinde geçerek Anaua'nın kuzeyinden Kelainai'ye vardığı görülmektedir. Akşehir ve Eber Gölleri'nin bulunduğu bölgedeki Tyriaion (Ilgın) ve Thymbriion (Kocaş) yerleşim yerlerinden geçen yol, sonrasında dönemin önemli merkezi İkonion'a ulaşmıştır. Garsaura üzerinden önemli bir ticaret merkezi olan Kaeseria'ya devam eden rota Sebastea'ya doğru ilerlemiş ve buradan da Melitene'ye ulaşmıştır (Polat, 2022).

Farklı haritalarda Kral Yolu'nun doğrudan İkonion/Iconium ya da kentin kuzeyinde yer alan antik kent Laodekia/ Laodiceo (Lâdik) ile ilişkilendiği görülmektedir (Şekil.6). Kente kuzey aksından yaklaştığı görülen Kral Yolu'nun mevcut tarih yazınına göre Frig dönemine kadar dayandırılan kale kenti Kowania ile ilişkilendirilebileceği düşünülmektedir. Bu durum kentin günümüzde Selçuklu katmanına ait olduğu bilinen kuzey kapısının Kowania kentinde de var olduğunu düşündürmektedir. Kentin henüz küçük bir bölümüne kazı çalışması yapılmış olması nedeniyle kentsel örüntü hakkında bilgimiz olmasa da önemli bir ticaret yolu olan Kral Yolu'nun duraklarından biri olan Laodekia'dan kente bir kültür akışının olmasının kaçınılmaz olduğunu söylemek mümkündür.



Şekil 6 Herodotus'un Kral Yolu'nun Konya ile ilişkisi (uydu görüntüsü üzerine yazar tarafından hazırlanmıştır.)

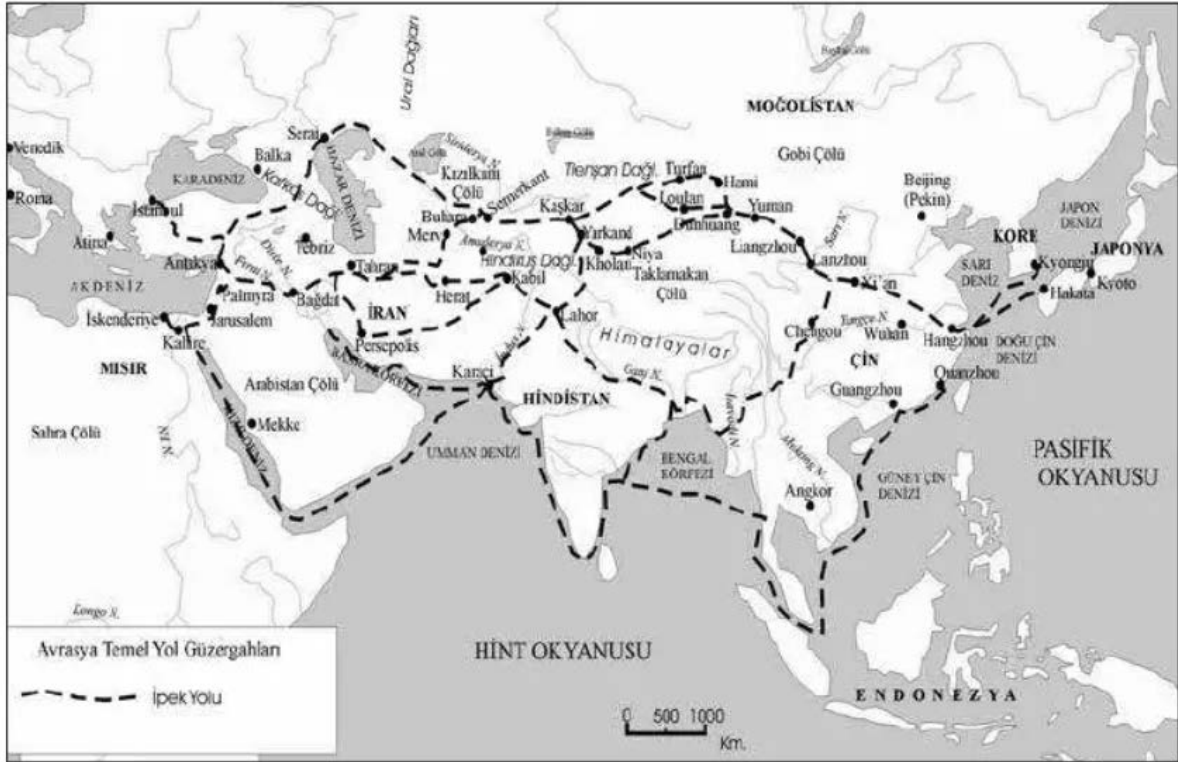
## 2.2. İpek Yolu ve Iconium

İpek Yolu sistemi, doğudaki kaynakların batıya taşınması işlevini yerine getiren, ismini de bu ürünlerin en önemlisi olan ipekten almış bir ticari yollar ağıdır. Aştığı mesafenin ve sahanın dünyanın büyük bir bölümünü oluşturması, bu hat üzerinde bulunan her bölgenin bu ticaret yolunda kendinden bir parça bulmasına neden olmuştur. Anadolu yarımadasının konumu, İpek Yolu sisteminde doğu-batı arasında bağlantıyı sağlayan kilit noktalardan, kavşaklardan biri olması ile sonuçlanmıştır. Bu ağ içinde bir aktarma istasyonu görevi gören Anadolu'da, bu amaca hizmet etmek üzere çok sayıda liman kenti ve limanlarla ilişkilenen kent gelişmiştir (Bakırcı, 2014).



İpek üretiminin M.Ö. 2. binyle kadar dayanmasına rağmen batı kaynaklarında M.Ö. 4. yüzyılda “ipek” kelimesine rastlanmaktadır (Şahin, 2020). İpek Yolu, Çinli gezgin Chang Chien’in M.Ö. 138 yılında gerçekleştirdiği Orta Asya seyahati ile başlatılmaktadır ancak Tunç Çağı’na kadar ulaşan bir ticaret güzergâhının varlığı arkeolojik verilere dayandırılmaktadır (Yılmaz, 2017).

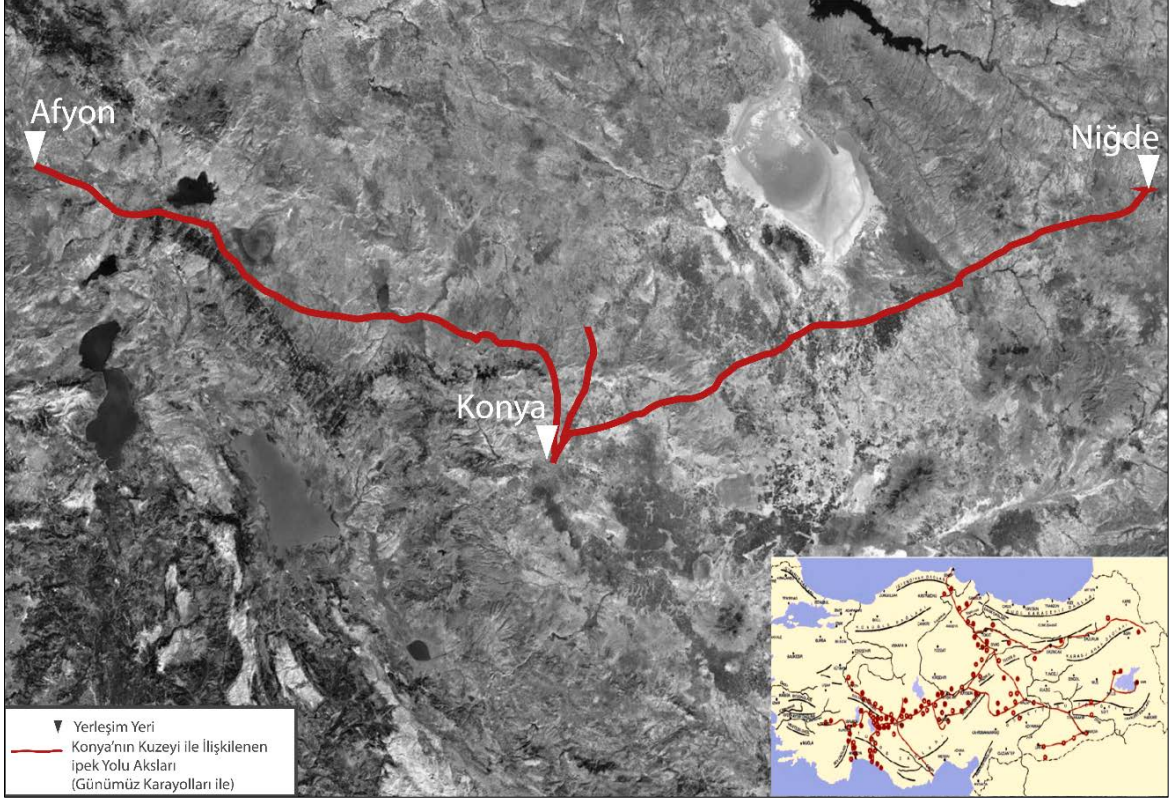
Tarihi İpek Yolu sisteminde diğer coğrafi bölgelerden kavşak noktası olması ile ayrılan Anadolu’nun, doğudan gelen karayolu ve batıdan gelen deniz yolu ulaşımı için son durak niteliğinde olması nedeniyle bölgede ticaret sistemine dayalı yeni oluşumların (kervansaraylar, yollar ve köprüler gibi) yanı sıra limanlar ve onlara bağlı olarak gelişen kentler de ortaya çıkmış/gelişmiştir (Şekil.7). Anadolu’yu, başta ipek olmak üzere ticaret ürünlerini doğudan karayolu ile getirip Avrupa’ya taşınması için gemilere aktaran kervanlar için ulaşımın son durağı, Avrupa’dan da doğuya taşınan cam eşya, mücevherler ve estetik değeri yüksek olan diğer mallar için ise ilk durak olarak değerlendirilmek mümkündür (Bakırcı, 2014).



Şekil 7 İpek Yolu Avrasya temel güzergahları (Bakırcı, 2014; Hansen, 2012).

Marco Polo’nun Çin’e ulaşırken kullandığı güzergâh olan İpek Yolu Anadolu yarımadasında kuzeyde; Erzurum, Trabzon, Gümüşhane, Sivas, Tokat, Amasya, Kastamonu, Sakarya, İzmit ve güneyde; Mardin (Margdis, Mardes), Diyarbakır, Adıyaman (Perre), Malatya, Kahramanmaraş (Marasin), Kayseri, Nevşehir, Konya, Isparta, Antalya ve Denizli gibi gelişmiş şehir merkezleriyle ilişkilendirilmiştir (Eskikurt, 2014). Dönemsel olarak önem dereceleri ve güzergahları değişmekle birlikte gelişmiş bir ulaşım ağı olan İpek Yolu, coğrafi keşiflerle birlikte doğu-batı arasında oluşan yeni güzergâhlar ile önemini yitirmiş (15. yy) ve ona bağlı olarak gelişen birçok unsurun da ortadan kalkmasıyla sonuçlanmıştır (Bakırcı, 2014).

Kral Yolu gibi İpek Yolu da kuzeyinden geçtiği kent, Selçuklu başkenti olduğu dönemde ticaret merkezi haline gelmiştir. Dört bir yandan gelen yolların düğümlendiği Konya’da Antalya-Konya-Aksaray-Kayseri arasında kervan yolları açılmış, yolların güvenliğini sağlamak ve konaklama imkânı oluşturmak için yapılan kervansaraylarla kentteki ticari akış sürdürülmüştür. Şekil.8’de kuzey ve güneyde yer alan durakların arasında kentin bir düğüm noktası olduğunu görmek mümkünken yüzyıllarca varlığını sürdüren bu ticaret yolunun Konya kentinin gelişimini etkilemesi kaçınılmazdır.

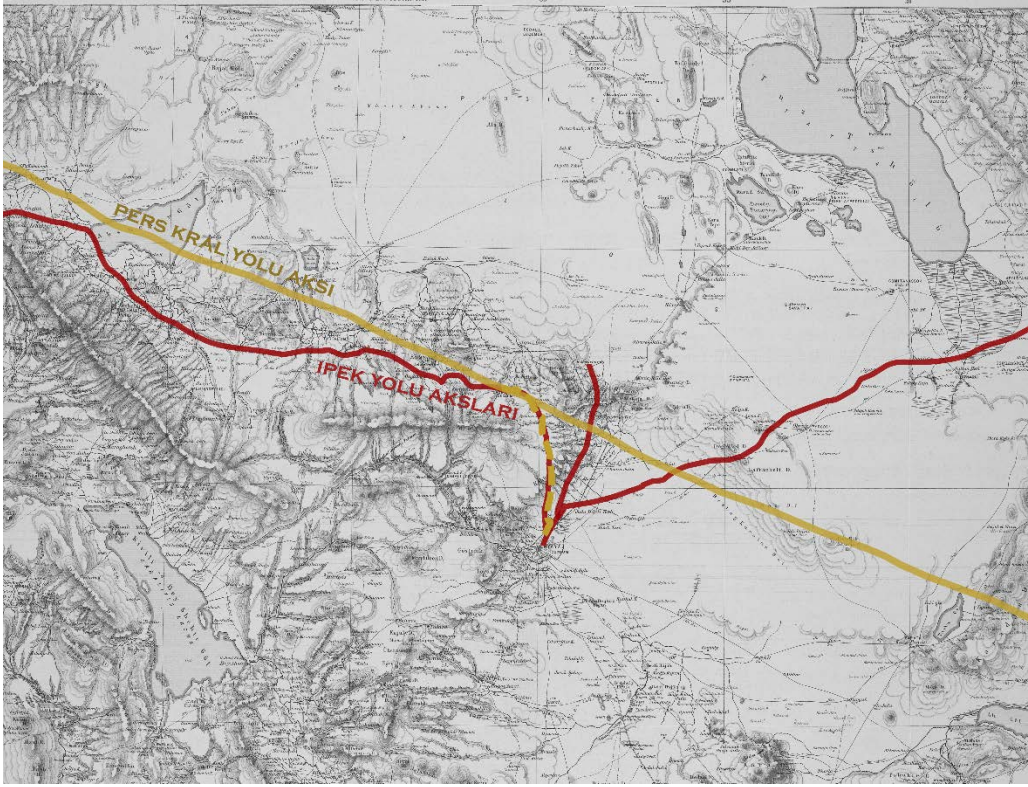


**Şekil 8** Karaca'nın (2022) aktardığı haritaya göre (sağ altta yer alan) Konya'nın kuzeyinde kalan Kervan Yolu akslarının günümüz karayolları ile gösterimi (uydu görüntüsü üzerine yazar tarafından hazırlanmıştır.)

### 3. Düğüm-kent Konya'da İç Kale Kuzey Kapısının Ulaşım Aksları ile İlişkisi

İlk iki bölümde dönemsel haritalardan elde edilen verilere dayanarak Anadolu yarımadasının merkezinde bir kavşak, düğüm-kent olarak nitelendirilen Konya kentinin birçok önemli aksın kesiştiği nokta olduğu görülmüştür. Bu çalışma kapsamında kentte yüzyıllar boyunca varlığını sürdürdüğü kazı çalışmaları ile saptanan iç kale üzerindeki kapılardan konumundan emin olduğumuz tek kapı olan kuzey kapısı ele alınmıştır. Yalnızca Anadolu'nun değil, uygarlıklar tarihinin en önemli tarihi ticaret yollarından olan Kral Yolu ve İpek Yolu'nun kente kuzey aksından ulaştığı görülmüş ve oluşturulan haritalarla gösterilmiştir (Şekil 6, Şekil 8, Şekil 9). İç kalenin kuzey kapısının 13. yüzyılda Selçuklular tarafından yapılmış olan kent surlarındaki karşılığı, günümüz ulaşım aksı ile karşılaştırıldığı taktirde Halkabegüş Kapısı (Şekil 10) olarak görülmektedir.





Şekil 9 Kentin kuzey ulaşım aksı ile ilişkisi (Kiepert (1908) üzerine yazar tarafından hazırlanmıştır.).

Tepenin kuzeyinde yer alan Kılıçarslan Köşkü'nün önünden geçen iç kale surlarının ikinci katmanı olan koruma duvarı ve kent surlarına ait kalıntılar kentte birçok yapının bodrum katında kötü koşullarda "korunmaktadır". Dış surların korunmasına yönelik ilk karar 1979 yılında alınmış olup temel kazısında bulunan burç kalıntılarının tescillenmesi ve temelde görülecek şekilde korunması yönündedir. Bu karar diğer sur kalıntılarında da uygulanmış ancak projede tescil edildiği şekilde korunmamıştır (Yüzbaşıoğlu, 2022). 2015 yılında yapılan jeoradar taraması sonrası toprak kotu altında bulunan sur kalıntılarının bir kısmı tespit edilip alanda çeşitli projeler gerçekleştirilmiş olmakla beraber kentin çeperlerini oluşturan sınır öğeleri olan surlar ve eşikler olan kapılar; bağlamını oluşturan ulaşım aksları ile birlikte değerlendirilmemiştir.

#### 4. Sonuç

Tarih boyunca ticari, askeri, dini vb. amaçlarla kullanılan birçok uygarlığın kurmuş olduğu yol ağlarının Konya kenti ile önemli bir ilişkisi olduğu görülmüştür. Dört bir yandan yolların birleşip dağıldığı, kavşak niteliğinde bir düğüm-kent, durak olan Konya kentinin barındırdığı kültürel katmanları bugün Alaeddin Tepesi kesiti üzerinden gözlemleyebilecek olsak da yalnızca tepenin okunması, çevresi ile ilişkisinin kurulmaması eksik bir tarih okuması olacaktır. Bilinen 6 uygarlığın (Frig, Helen, Selçuklu, Osmanlı, Karamanoğlu, Cumhuriyet- Frig kentinin altında yer alması muhtemel olan Hitit kenti ile 7 olduğu varsayımını yapmak da mümkündür.) aynı çeperler içinde üst üste var olduğu, kültürel sürekliliğinin kapılar ile sağlandığı kentin biçimlenmesinin ardında yatan nedenler "sınır, yol, düğüm" kavramları üzerinden tartışılarak gelecek nesillere aktarılmalıdır (Şekil 10). Kentin kuzeyi bağlantısını kuran kuzey kapısının ulaşım aksları ile ilişkisinin incelendiği bu bildiri ile kentin bu bağlamda tartışılmasına ortam yaratmak amaçlanmıştır.



**Şekil 10** Kent surları, kuzey ulaşım aksı ve sur kapılarının sınır-yol-düğüm ilişkisi (kent surlarına ait verilerde Tankut (2007)'a başvurularak uydu görüntüsü üzerine yazar tarafından hazırlanmıştır.).

Geçmişten bugüne baktığımızda Luvi, Hitit, Frig, Helen, Selçuklu, Karamanoğlu, Osmanlı uygarlıkları tarafından yerleşim yeri olarak seçilmesinin yanı sıra, bir kavşak konumunda olmasından kaynaklı, önemli ulaşım aksları olan Ege limanlarından Mezopotamya'ya uzanan Kral Yolu; Çin'den Roma'ya uzanan İpek Yolu; farklı rotalarla Kudüs'ten Avrupa'ya uzanan Hac Yolu ve bu yollar ekseninde gelişen doğu-batı, kuzey-güney uzantılı yollar üzerinde var olan tüm kültürlerin birikimlerinin düğümlendiği bir durak niteliğinde olması Konya'yı çok kıymetli kılmaktadır. Çok önemli bir düğüm-kent olan bu kentin kültürel katmanlarını günümüzde yalnızca Alaeddin Tepesi ve Mevlâna Müzesi ile anılıyor olması büyük eksikliklerdir. Kenti deneyimleyenlerin birçok kültür katmanını barındıran, kentin göbeğinde yüzyıllardır yerleşim alanı, iç kale olan bir höyüğü "Alaeddin Tepesi" olarak tanıması, terminolojinin de tekrar değerlendirilmesi gerektiğini düşündürmektedir. Kentsel hafızanın önemli bir parçasını oluşturan, bugün hala izini sürebildiğimiz kentsel aksların ve Alaeddin Tepesi olarak anılan alanın bir iç kale olduğunun farkındalığının sağlanması; Selçuklu mirası olan sur kalıntılarının bodrumdaki bir duvar parçası olarak kalmayarak düzenlenen kentsel tasarım yarışmasına dahil edilmesinin gerekliliği vurgulanmak istenmektedir. Günümüzde sahte imgelerle yaratılmaya çalışılan bir "Selçuklu mimarisi" imge dünyası olmakla birlikte Selçuklu başkenti Konya'da kentin en önemli kimlik değerini ortaya koyan kent surlarının kentte izi okunamamaktadır. Bu çalışma ile kentin dönemsel olarak değerlerini bir bütün olarak değerlendirerek daha bütüncül kent okumalarının yapılması gerektiği vurgulanmak istenmiştir.

### Kaynaklar

- Akurgal, E. (2012). Anadolu Tarihinin Oluşmasında Jeomorfolojik Özelliklerin Rolü. *Anadolu Araştırmaları*, (10).
- Arkeolojik Haber (2018, Eylül). *Bozdağ Milli Parkında arkeologların hedefi çift şeritli antik yolu bulmak*. <https://www.arkeolojikhaber.com/haber-bozdag-milli-parkinda-arkeologların-hedefi-cift-seritli-antik-yolu-bulmak-16968/>. [Erişim Tarihi: 29.04.2023]
- Bahar, H. (2017). Tarih Öncesinden Bizans Dönemine Kadar Konya Ulaşımı ve Balkayalar-Bağırsıkdere Kalesi. *USAD*, (7), 125-140.
- Bakırcı, M. (2014). Coğrafi Açından Anadolu'nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu. *Avrasya Etüdleri*, 45(1), 63-86.
- Bardakçı, K. (2018). Antik Çağ'da Konya Ovasını Taşeli Platosuna Bağlayan Yollar. *Asya Studies*, 3 (3), 39-45. DOI: 10.31455/asya.390030.
- Baykara, T. (1985). *Türkiye Selçukluları Devrinde Konya (1. Baskı)*. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları.



- Calder, W. M. (1925). The Royal Road in Herodotus. *The Classical Review*, 39(1/2), 7–11. <http://www.jstor.org/stable/698531>.
- Dan Beodoin (2023, Şubat). *Chapter 2: In The Footsteps of St. Paul & The Church Fathers of Turkey — Adventures in Lystra, Derbe, The Red Church, Nazianzus, & Cappadocia*. <https://zistezesto.wordpress.com/2023/02/08/chapter-2-in-the-footsteps-of-st-paul-the-church-fathers-of-turkey-lystra-derbe-the-red-church-nazianzus-cappadocia/>. [Erişim Tarihi: 29.04.2023]
- DARE (Digital Atlas of Roman Empire) (2019). *Centre for Digital Humanities, University of Gothenburg*. <https://dh.gu.se/dare/>. [Erişim Tarihi: 29.04.2023]
- Eskikurt, A. (2014). Ortaçağ Anadolu Ticaret Yolları. *Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (33), 15-40.
- French, D. H. (2016). Roman Roads and Milestones of Asia Minor Vol. 4: The Roads, Fasc. 4.1: Notes on the Itineraria. *BIAA Electronic Monograph 10*. ISBN: 978 0 9954656 1 9 | DOI: <https://doi.org/10.18866/BIAA/e-10>.
- Hansen, V. (2012). *The Silk Road: A New History*. Oxford University Press.
- Işık, İ. (2018). Lykaonia Bölgesi Kuzeydoğu Kesimi Tarihi ve Yerleşim Yerleri. *Selçuk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, (40), 191-206. DOI: 10.21497/sefad.515307.
- Karaca, Ö. (2022). Tarihin İz Dokunduğu ve Ses Verdiği Güzergâh İpek Yolu. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 41(71), 154-173. DOI: 10.35239/tariharastirmalari.782059
- Karpuz, H., & Ürekli, B., & Doğan, M. (2022). *Konya'nın Kırk Son Dönem Şehir İçi Hanı*. Konya Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları. ISBN: 978-605-389-507-7. <https://www.dijitalkitabim.com/kitaplar/konya/konyanin-kirkleri-serisi/hanlar/index.html#page=1>.
- Kiepert, R. (1908). *Library of Congress Arşivi*. <https://www.loc.gov/resource/g7430m.gct00325/?sp=20>. [Erişim Tarihi: 29.04.2023]
- Küçükdağ, Y., Arabacı, C. ve Yenice, M. S. (2020). Tarihî Süreç İçinde Konya Şehrinin Fiziki Gelişimi. *Karatay Sosyal Araştırmalar Dergisi*, (5), 1-38.
- Orhan, H. (2019). Importance of Geology in the Settlements in the Konya Region. İçinde Ç. Maner (Ed), *Crossroads/ Kavşaklar* (ss. 27-34). İstanbul: Ege Yayınları.
- Özan, F. (2018). *Iconium şehrinin jeopolitiği*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya.
- Polat, E. (2022). *Pers Kral Yolu'nun Anadolu güzergâhları*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Van.
- Ramsay, W. M. (1890). The Historical Geography of Asia Minor, *Supplementary Paper Volume 4*. <https://archive.org/details/historicalgeogra01rams/page/n7/mode/1up?view=theater>.
- Ramsay, W. M. (1907). *The cities of St. Paul*, London.
- Sayar, M. H. (2019). The Ancient Roads of Lykaonia/Lykaonia'nın Antik Yolları. İçinde Ç. Maner (Ed), *Crossroads/ Kavşaklar* (ss. 235-244). İstanbul: Ege Yayınları.
- Şahin, T. (2020). İpek Yolu: Tarihsel Geçmişi, Kültürü ve Türk Dünyası İçin Önemi. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 39(67), 71-97. DOI: 10.35239/tariharastirmalari.644530.
- Takmer, B., & Tümer Önen, N. (2007). *Via Sebaste: Anadolu' nun En İyi Korunmuş Roma Yolu' nun Varsak' tan Geçen Güzergahı*. Varsak Belediyesi Kültür Yayınları.
- Tankut, G. (2007). *The Seljuk City/Selçuklu Kenti*. Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.
- Tapur, T. (2009). Eski Konya Gölü'nün İlk Yerleşmelere Etkileri. *Karadeniz Araştırmaları*, 6(23), 99-115.
- Texier, C. (1882). *Asie Mineure Description géographique, historique et archéologique des provinces et des villes de la Chersonnèse d'Asie*. Firmin-Didot. <http://tr.travelogues.gr/travelogue.php?view=118&creator=1153981&tag=9951>.
- Uz, M. A., & Işık, A. (2010). Tepede Bulunan Diğer Binalar. *Merhaba Gazetesi Akademik Sayfalar Belgelerle Adım Adım Eski Konya* (5), 10(10), 145-160.
- Yılmaz, E. (2017). İpek Yolu Hakkında Kısa Bir Değerlendirme. *Şarkiyat*, 9(2), 672-683. <https://doi.org/10.26791/sarkiat.321426>.
- Yüzbaşıoğlu, G. (2022). *Kentsel arkeolojik mirasın sunumu: Konya kent surları*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Eskişehir Teknik Üniversitesi, Eskişehir.
- <sup>1</sup> Kentin kale-kent oluşu hakkındaki düşünceler kaynaklarda çeşitlilik göstermektedir. Tuncer Baykara (1985) ve ona atıfta bulunan birçok yazar kalenin inşasını Bizans dönemine tarihlenirken; Yusuf Küçükdağ, Caner Arabacı ve M. Serhat Yenice (2020), kalede Frig döneminde surlar içinde yerleşimin başladığını belirtmektedir. Frig kentlerinde sıkça görülen kale yerleşiminin bir ova içerisinde bulunan Kawania (Konya)' da bir gereklilik olabileceği düşünülerek bu çalışmada iç kalenin Frig kenti itibarıyla varlığı görüşü benimsenmiştir.