

**DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**ON DOKUZUNCU YÜZYILDAN YİRMİNCİ
YÜZYILA DOĞU AKDENİZ LİMAN
KENTLERİNDE MEKANIN DÖNÜŞÜMÜ:
VOLOS, PATRAS VE MERSİN**

Tülin SELVİ ÜNLÜ

**Haziran, 2016
İZMİR**

**ON DOKUZUNCU YÜZYILDAN YİRMİNCİ
YÜZYILA DOĞU AKDENİZ LİMAN
KENTLERİNDE MEKANIN DÖNÜŞÜMÜ:
VOLOS, PATRAS VE MERSİN**

Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

Doktora Tezi

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

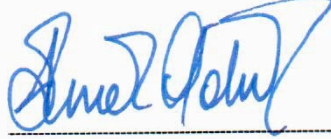
Tülin SELVİ ÜNLÜ

Haziran, 2016

İZMİR

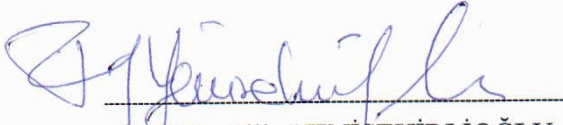
DOKTORA TEZİ SINAV SONUÇ FORMU

TÜLİN SELVİ ÜNLÜ tarafından PROF. DR. EMEL GÖKSU yönetiminde hazırlanan “ON DOKUZUNCU YÜZYILDAN YİRMİNCİ YÜZYILA DOĞU AKDENİZ LİMAN KENTLERİNDE MEKANIN DÖNÜŞÜMÜ: VOLOS, PATRAS VE MERSİN” başlıklı tez tarafımızdan okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir doktora tezi olarak kabul edilmiştir.



Prof. Dr. Emel GÖKSU

Yönetici



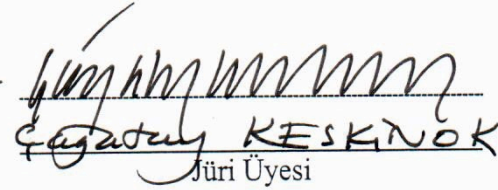
Prof. Dr. Filiz YENİŞEHİRLİOĞLU

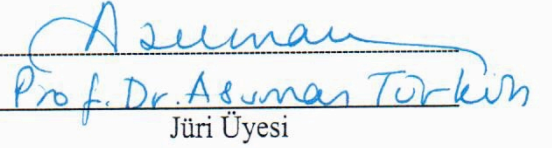
Tez İzleme Komitesi Üyesi



Prof. Dr. İpek ÖZBEK SÖNMEZ

Tez İzleme Komitesi Üyesi

4. 
Prof. Dr. H. Çagatay KESKİNOĞLU
Jüri Üyesi


Prof. Dr. Asuman TÜRKİN
Jüri Üyesi



Prof. Dr. Ayşe OKUR

Müdür

Fen Bilimleri Enstitüsü

TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın temel çıkış noktası, son on beş yılını Mersin’de yaşayan biri olarak, yaşadığım kente ilişkin yaptığım önceki çalışmalar sonucu beliren sorular olmuştur. Akdeniz’in doğusunda bir liman olarak Mersin’de, 1830’lu yıllardan itibaren yaşanan kentleşme deneyiminin, yer aldığı bölge içinde taşıdığı özgün yanların, kentin parçası olduğu Doğu Akdeniz liman kentleri arasındaki başka kentler için de geçerli olup olmadığı sorusu, başka liman kentlerine bakmayı gerekli kılmıştır.

Bu doğrultuda, on dokuzuncu yüzyılda birer Osmanlı limanı olan ve gerek yaşadıkları Osmanlı modernleşmesi ve gerekse ardından uygulamaya konulan ulus-devlet modernleşmesi ile günümüzde Türkiye ve Yunanistan sınırları içinde yer alan üç liman kenti; Volos, Patras ve Mersin örnekleri üzerinden, söz konusu sorunun yanıtı aranmaya çalışılmıştır.

İki farklı ülke sınırları içinde yer alan üç kentin birlikte araştırılmasının, büyük çaba ve araştırma gerektirdiği ve bir tek kişinin, bir tez çalışması ile bunu eksiksiz yapmasının olanaksızlığı açıktır. Ancak yine de böyle bir çalışma yapmak üzere yola çıkmam konusunda beni daima teşvik eden ve cesaretlendirenler olmuştur. Bu isimlerin başında, Tez Danışmanım Prof. Dr. Emel Göksu gelir. Tez sürecindeki, bitmeyen enerjisi, ufuk açıcı ve yol gösterici analitik bakış açısı, yapıcı yorum ve önerileri ve en önemlisi çalışkanlığı, sevecenliği ve mesleki duruşuyla bütün örnek kişiliği ile ve aynı zamanda tüm bu süreci başlatan kişi olarak verdiği destek için de kendisine çok şey borçluyum, ne kadar teşekkür etsem azdır.

Akdeniz ve Doğu Akdeniz’e ilişkin, beni farklı disiplinlerin çalışmalarıyla tanıştıran, Mersin’le birlikte bu bölgeye olan ilgimin artmasındaki büyük katkısının yanı sıra, desteğini daima hissettiğim, engin bilgisi ve deneyimleriyle bana hep daha fazla çalışma şevki veren Prof. Dr. Filiz Yenişehirlioğlu’na, tüm bu desteği için sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Gerek doktora eğitimim süresince ve gerekse tez aşamasında, zihin açıcı görüş ve önerileri, daima dikkatli ve titiz değerlendirmeleri, her zaman güler yüzlü ve olumlu yaklaşımı için teşekkür etmek istediğim diğer bir kişi ise Prof. Dr. İpek Özbek Sönmez'dir.

Ayrıca, doktora eğitimim süresince verdikleri emekler için, başta Prof. Dr. Sezai Gökso olmak üzere, Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Öğretim Üyelerinin her birine ayrı ayrı teşekkürü borç bilirim. Yalnızca öğretim üyeleri değil, üniversitenin ilgili tüm personeli ve özellikle Fen Bilimleri Enstitüsü'nden Filiz Gürsan'a da teşekkürlerimi sunarım.

Tüm eksiklikleri ve hataları bana ait olmak üzere, bu çalışmanın ortaya çıkışında, farklı aşamalarda emeği geçen daha pek çok isim ve kurum var. Bunlardan biri, çalışmanın Yunanistan ayağındaki araştırmaların gerçekleştirilebilmesinde, finansal destek sağlayan ARIT'dir (American Research Institute). ARIT'in W. D. E. Coulson and Toni M. Cross Aegean Exchange Programı kapsamında sağladığı destekle, Selanik, Atina, Volos ve Patras'taki araştırmalarım sırasında, özellikle Aristotle University of Thessaloniki'den Prof. Vilma Hastaoglou-Martinidis'in, gerek arşiv araştırmaları gerekse çalışmanın içeriğine yönelik görüş ve önerileriyle, sıcak ilgisi ve desteğini şükranla anmalıyım. Öte yandan, yine Aristotle University of Thessaloniki'den Prof. Aristotelis Naniopoulos ve University of Patras'tan Prof. Vassilis Pappas'a, söz konusu araştırmalar sırasında gösterdikleri büyük destek ve ilgi için ayrıca teşekkür etmeliyim.

Tüm bu süreçte, destekleri ile hep yanımda olan Selvi ve Ünlü Aileleri'ne teşekkür az olacaktır. Başta Güzin Selvi ve Ozan Ünlü olmak üzere her birine ayrı ayrı teşekkür ederim. Ancak asıl teşekkürü, eşim, en iyi arkadaşım Tolga Ünlü'ye etmeliyim. O olmasaydı, yalnızca bu çalışma değil, benim için değer taşıyan pek çok şeyin gerçekleşmesi mümkün olmazdı. Kendisine her şey için bir kez daha teşekkür ederim.

Tülin SELVİ ÜNLÜ

ON DOKUZUNCU YÜZYILDAN YİRMİNCİ YÜZYILA DOĞU AKDENİZ LİMAN KENTLERİNDE MEKANIN DÖNÜŞÜMÜ: VOLOS, PATRAS VE MERSİN

ÖZ

Doğu Akdeniz liman kentleri, on dokuzuncu yüzyılda, sömürgeciliğin ve kapitalizmle karşı karşıya gelen toplumların geçirdiği dönüşümün anlaşılması için daima ilgi çekici bir araştırma alanı olmuştur. Bu nedenle çoğunlukla Doğu Akdeniz liman kentleri, dönemin kapitalist ilişkileri, sömürgecilik tarihi ve modernleşme açısından taşıdığı ilgi çekici boyutu doğrultusunda, “olayın cereyan ettiği yer” olarak ele alınmıştır.

Oysa, on dokuzuncu yüzyıldan yirminci yüzyıl başına kadar süren bu özgün deneyim, yalnızca yukarıdan aşağıya ya da bir yönden diğerine ilerleyen bir süreç değildir. Dolayısıyla dönemin güç ilişkilerinde ve imparatorluklarda askeriyeden eğitime kadar genişleyen pek çok alanda değişimin yaşandığı bu sürece ilişkin, üst ölçekli gelişmelerin arka planındaki, yerel koşul ve gerçeklikler gözden kaçırılmamalıdır. Liman kentleri, on dokuzuncu yüzyılda, gerek merkez ve gerekse çevre için, küresel ölçekte yaşanan ekonomik ilişkilerdeki bu yapısal değişimin, Doğu Akdeniz’in kendine özgü bağlamı içindeki aktif birer aktörü olmuşlardır. Peki, üst ölçekteki benzer değişimler ve yerel bağlamın birlikte ürettiği mekansal yapılarıyla, ne tür benzerlik ve farklılıklar taşımaktadır? Söz konusu benzerlik ve farklılıkların, bu kentlerin birer “Doğu Akdeniz liman kenti” kimliği ile gelişmesine etkisi nasıl olmuştur ve söz konusu kentlere bu kimlik ve karakteri kazandıran mekansal bileşenler nelerdir? Söz konusu mekansal yapı, on dokuzuncu yüzyıldan ulus-devletlerin kurulduğu yirminci yüzyıla nasıl bir değişim göstermiştir?

Tez kapsamında, bütün bu sorulara yanıt aramak üzere, yaşadıkları özgün deneyimle, üç Doğu Akdeniz liman kenti; Volos, Patras ve Mersin örnekleri karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Gerek Osmanlı modernleşmesi ve gerekse bugün söz konusu kentlerin sınırları içinde yer aldıkları yeni ulus-devletler; Yunanistan ve

Türkiye'nin kendi modernite projeleri doğrultusunda benzer süreçlerde gelişen kentler olarak, Doğu Akdeniz'deki liman kentlerinin, mekansal pratikleri, kentsel mekânın biçimlenişi ve söz konusu süreçlerle ilişki içinde şekillenen kent kimliği ile bu kimliğin mekansal bileşenleri araştırılmıştır.

Anahtar kelimeler: Doğu Akdeniz liman kenti, mekansal pratikler, kent kimliği, Volos, Patras, Mersin.



**TRANSFORMATION OF MEDITERRANEAN PORT CITIES FROM THE
NINETEENTH TO TWENTIETH CENTURIES: VOLOS, PATRAS AND
MERSİN**

ABSTRACT

Transformation of Eastern Mediterranean port cities during nineteenth century have been an intriguing field of research in order to understand and explain the transformation of societies, encountered colonialism and capitalist development. They have been mostly defined as “the places where events happened” within the capitalist relations of the period, history of colonialism and modernism.

Nonetheless, the transformation Eastern Mediterranean port cities, they experienced from the nineteenth to twentieth centuries was a distinctive process, did not occur as a top-down process or as a unilateral way in any form. Therefore, as many transformations appeared in many fields within empires, it is important to look at the background of the upper scale development in localities.

Eastern Mediterranean port cities were the active actors of the structural transformation of economic relations at a global scale, appeared both in center and periphery. Then, what kind of similarities and difficulties they revealed in response to similar changes at the upper scale? How did these similarities and differences affect those cities to develop with “Eastern Mediterranean port city” identity, and what are the spatial components of this identity and character? How did their urban structure change during the turn from nineteenth century to the twentieth?

In search of these questions, in the study, transformation of three Eastern Mediterranean port cities –Volos, Patras and Mersin- are investigated in a comparative way. As these cities experienced similar process either during Ottoman modernization and foundation of Greece and Turkey as nation states, they are examined through spatial practices, shaping of urban form, changing urban identity and the urban components of this identity.

Keywords: Eastern Mediterranean port cities, spatial practices, urban identity, Volos, Patras, Mersin.



İÇİNDEKİLER

Sayfa

DOKTORA TEZİ SINAV SONUÇ FORMU	ii
TEŞEKKÜR.....	iii
ÖZ.....	v
ABSTRACT.....	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xii
TABLolar LİSTESİ.....	xvi
BÖLÜM BİR - GİRİŞ.....	1
1.1 Çalışmanın Amacı, Hedefi, Bağlamı ve Sınırları	1
1.2 Kuramsal Çerçeve ve Anahtar Kavramlar	7
1.2.1 Akdeniz-Doğu Akdeniz	8
1.2.2 Çevreleşme, Modernleşme ve Doğu Akdeniz Liman Kenti	10
1.2.3 Liman Kenti Kimliği ve Liman Kentinin Mekansal Bileşenleri.....	17
1.3 Yöntem.....	25
1.4 Tezin Bölümleri	33
BÖLÜM İKİ - DOĞU AKDENİZ, MODERNLEŞME VE LİMAN KENTLERİ	35
2.1 Akdeniz'in Tarihsel Coğrafyasında On Dokuzuncu Yüzyıl Öncesine Kadarki Dönem: Bütünleşen Akdeniz	38
2.2 On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla: Bölünen ve Edilgenleşen Doğu Akdeniz.....	53
2.3 Modernleşme ve Doğu Akdeniz Liman Kentleri	54
2.3.1 Osmanlı Modernleşmesi ve Doğu Akdeniz Liman Kentleri	55

2.3.2 Ulus-Devlet Modernleşmesi ve Liman Kentleri.....	69
2.4 Liman Kenti Kimliği ve Mekansal Bileşenleri	83

BÖLÜM ÜÇ - İKTİSADİ VE DEMOGRAFİK YAPIDA VOLOS, PATRAS VE MERSİN'DEKİ DEĞİŞİM..... 94

3.1 Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisine Eklemlenmesi	98
3.2 Kapitalizmin Giriş Kapıları: Doğu Akdeniz Liman Kentleri.....	101
3.3 Volos, Patras ve Mersin'de Değişen İktisadi ve Demografik Yapı	106
3.4 Değerlendirme.....	145

BÖLÜM DÖRT - DOĞU AKDENİZ LİMAN KENTLERİNDE MEKANIN BİÇİMLENİŞİ VE DÖNÜŞÜMÜ: VOLOS, PATRAS VE MERSİN 147

4.1 Volos'ta Kentsel Mekanın Biçimlenişi	148
4.1.1 Yeni Bir Kentsel Yapının Kurgulanması.....	151
4.1.2 Kurulan Yeni Kentsel Yapının Güçlendirilmesi.....	157
4.1.3 Kentsel Yapının Değişimi.....	170
4.2 Patras'ta Kentsel Mekanın Biçimlenişi.....	180
4.2.1 Yeni Bir Kentsel Yapının Gelişimi.....	182
4.2.2 Kurulan Yeni Kentsel Yapının Güçlendirilmesi.....	193
4.2.3 Kentsel Yapının Değişimi.....	198
4.3 Mersin'de Kentsel Mekanın Gelişimi ve Değişimi.....	208
4.3.1 Yeni Bir Kentin Gelişimi.....	212
4.3.2 Kentsel Yapının Güçlendirilmesi.....	224
4.3.3 Kentsel Yapının Değişimi.....	229
4.4 Değerlendirme.....	236

BÖLÜM BEŞ - VOLOS, PATRAS VE MERSİN'DE İKTİSADİ, DEMOGRAFİK VE MEKANSAL DEĞİŞİME İLİŞKİN DEĞERLENDİRMELER..... 238

5.1 İlk Aşama: Uluslararası Sermayenin Girişi-Yeni Bir Kentsel Yapının Oluşumu	244
5.2 İkinci Aşama: Sermayenin Mekana Yerleşmesi ve Kentsel Yapının Güçlendirilmesi.....	249
5.3 Üçüncü Aşama: Ulusal Sermayenin Uluslararası Sermayenin Yerini Almaya Başlaması ve Kentsel Yapının Değişimi.....	256
BÖLÜM ALTI - SONUÇLAR.....	264
6.1 Doğu Akdeniz Liman Kentlerinin Gelişiminde Diyalektik İlişkiler.....	268
6.2 Doğu Akdeniz Liman Kentlerinin Biçimlenmesinde Mekansal Süreçler.....	270
6.3 Doğu Akdeniz Liman Kentlerinin Mekansal Gelişim Aşamalarının Rasyonel ve Dinamikleri	277
KAYNAKLAR	280
EKLER	302
EK 1: Kısaltmalar	302

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1 İki farklı modernleşme sürecinde, liman kentinin geçirdiği değişim.	16
Şekil 1.2 “Doğu Akdeniz liman kenti” kimliği ve mekansal yapısını araştırmaya yönelik metodolojik yaklaşım.	31
Şekil 2.1 Akdeniz Liman Kentleri	36
Şekil 2.2 Doğu ve Batı Roma	37
Şekil 2.3 Akdeniz’in Geniş Coğrafyası.	39
Şekil 2.4 Verimli hilal.....	41
Şekil 2.5 Tarih öncesi dönemlerden itibaren Akdeniz.....	41
Şekil 2.6 395 yılında Roma İmparatorluğu’nun ulaştığı sınırlar.	46
Şekil 2.7 Roma İmparatorluğu’nda ticaret rotaları	48
Şekil 2.8 Doğu ve Batı Roma İmparatorlukları.	49
Şekil 2.9 Doğu Akdeniz’e düzenlenen hacı seferleri.....	51
Şekil 2.10 On dokuzuncu yüzyıldan itibaren, değişen güç dengeleri ve edilgenleşen Akdeniz.	53
Şekil 2.11 İzmir-1905, Beyrut-1906, İskenderiye-1891 ve Hayfa, 1923	67
Şekil 3.1 Şark Ticaret Yıllıkları.....	108
Şekil 3.2. Mora yarımadası’nda tarımsal üretim bölgeleri.	121
Şekil 3.3 Korint ve Süveyş Kanalı.....	125
Şekil 3.4 Berlin-Bağdat demiryolu hattı inşa edilmiş bölümleri	134
Şekil 3.5 Teselya Ovası, yönetsel sınırlar ve Volos.	136
Şekil 4.1 Akdeniz’de Volos’un konumu.....	149
Şekil 4.2 Volos’un on yedinci yüzyılda kale ve içindeki yerleşim dokusu	150

Şekil 4.3 1840'lı yıllarda palaia magazeia.....	151
Şekil 4.4 1860'lı yılların sonunda Volos kentinin mekansal kurgusu.....	155
Şekil 4.5 Volos'ta yeni rıhtım.....	157
Şekil 4.6 Volos 1882 planı.....	159
Şekil 4.7 1882 planı sonrası yapılan dolgu alanı.....	160
Şekil 4.8 1882 planı ile öngörülen ızgara plan	161
Şekil 4.9. 1920'li yıllarda kıyı şeridi.	162
Şekil 4.10 Tramvay hattı.....	164
Şekil 4.11 Volos Demiryolu İstasyonu.....	165
Şekil 4.12 Volos, 1920'ler.....	166
Şekil 4.13 1900'lerin başında Volos'un mekansal kurgusu	167
Şekil 4.14 1917 yılında Volos kıyı şeridi.....	169
Şekil 4.15 1900'lerde değişen kıyı kullanımı.....	172
Şekil 4.16 1940'lı yıllarda Volos'un mekansal kurgusu.....	176
Şekil 4.17 Günümüzde Volos Limanı.....	177
Şekil 4.18 Günümüzde Volos'ta deniz-kent ilişkisi.....	178
Şekil 4.19 Volos'ta kentsel mekanın gelişimi ve deniz ile ilişki	179
Şekil 4.20 Akdeniz'de Patras'ın konumu.....	181
Şekil 4.21 On dokuzuncu yüzyıl başında Patras.....	183
Şekil 4. 22 1850'lerde Volos'un mekansal kurgusu	187
Şekil 4. 23 Stamatis Voulgaris'in 1829 planı.....	190
Şekil 4. 24 Voulgaris'in planı uyarınca tasarlanan iki meydan.....	191
Şekil 4.25 1864 yılında Volos'un mekansal kurgusu.....	192
Şekil 4. 26 1870'lerde Patras rıhtımı.....	193
Şekil 4.27 George I Meydanı'nda Apollon Tiyatrosu.....	195

Şekil 4. 28 Ag. Nikolaou Caddesi.....	197
Şekil 4. 29 Deniz feneri ve Ag. Nikolaou.....	200
Şekil 4.30 Three Allies Meydanı.....	201
Şekil 4.31 Patras rıhtımı, yirminci yüzyıl başı.....	202
Şekil 4.32 1940'lı yıllarda Patras'ın mekansal kurgusu.	205
Şekil 4. 33 Patras'ta kentsel mekanın gelişimi ve deniz ile ilişki.....	207
Şekil 4. 34 Günümüzde Patras'ta kent-deniz ilişkisi.....	208
Şekil 4.35 Mersin'in Akdeniz'deki konumu.....	209
Şekil 4.36 Zaman içerisinde limanın Tarsus'tan (Rhegma Gölü'nden) Mersin'e kayması	210
Şekil 4.37 Mersin'in 1900'lü yıllardaki mekansal gelişiminin ana bileşenleri	214
Şekil 4.38 1910 yılında Mersin'in mekansal yapısı.....	215
Şekil 4.39 On dokuzuncu yüzyıl sonlarında Mersin.....	218
Şekil 4.40 Mersin'de İskele Projesi, 1910.....	220
Şekil 4.41. Yirminci yüzyıl başında Mersin'in denizle ilişkisi.....	223
Şekil 4.42 1938 yılında yürürlüğe giren, Hermann Jansen tarafından hazırlanmış olan Mersin Planı	226
Şekil 4.43 Mersin Cumhuriyet Meydanı, 1940'lar.....	227
Şekil 4.44 1940'larda Mersin'in mekansal kurgusu	228
Şekil 4.45 Mersin Limanı projesi, 1954 yılı	230
Şekil 4.46 Yirminci yüzyıl başından 1960'lara Mersin Gümrük Meydanı	231
Şekil 4. 47 Mersin'de dolgu alanı ve sahil yolu.	232
Şekil 4.48 1960'larda Mersin'in mekansal kurgusu	233
Şekil 4.49 Mersin'de kentin mekansal gelişimi ve deniz ile ilişki.	234
Şekil 4.50 Mersin'de liman inşaatı sırasında yapılan geniş dolgu alanı	235

Şekil 5.1 Volos'ta, kente liman kenti kimliği kazandıran mekansal bileşenlerin, üç farklı aşamada geçirdiği değişim.....	258
Şekil 5.2 Patras'ta, kente liman kenti kimliği kazandıran mekansal bileşenlerin, üç farklı aşamada geçirdiği değişim.....	259
Şekil 5.3 Mersin'de, kente liman kenti kimliği kazandıran mekansal bileşenlerin, üç farklı aşamada geçirdiği değişim.....	260
Şekil 5.4 Üç liman kentinin kentsel gelişimleri.....	262
Şekil 6.1 On dokuzuncu yüzyılda, Doğu Akdeniz'deki iktisadi gelişmede yerel merkez ilişkisi.	270
Şekil 6.2 Üç liman kentindeki, iktisadi, sosyal ve mekansal gelişim dönemleri ve aralarındaki ilişki.....	274

TABLolar LİSTESİ

Sayfa

Tablo 2.1 Türkiye’de ulus-devlet modernleşmesinin mekansal stratejisi.....	79
Tablo 2.2 Yunanistan’da ulus-devlet modernleşmesinin mekansal stratejisi	80
Tablo 2.3 Türkiye’de ulus-devlet modernleşmesinin mekana müdahalesi.....	81
Tablo 2.4 Yunanistan’da ulus-devlet modernleşmesinin mekana müdahalesi	82
Tablo 3.1 Değerlendirmeye esas Şark Ticaret Yıllıkları	109
Tablo 3.2 Şark Ticaret Yıllıkları’nda yer alan ticari faaliyet alanları.....	111
Tablo 6.1 Doğu Akdeniz liman kentlerinin mekansal gelişim rasyonel ve dinamikleri.....	278

BÖLÜM BİR

GİRİŞ

1.1 Çalışmanın Amacı, Hedefi, Bağlamı ve Sınırları

Bu çalışma, daha önce, Doğu Akdeniz’de bir liman kenti olan Mersin üzerine yapılan araştırma ve çalışmalar sonrasında beliren bir sorudan hareketle yola çıkmıştır. Osmanlı İmparatorluğu’nun son döneminde, Akdeniz kıyısında bir liman olarak ortaya çıkan Mersin, kısa zamanda gelişmiş ve Akdeniz’deki liman kentleri ağının bir parçası haline gelmiştir. Bu dönem, Akdeniz coğrafyasının, kapitalist ilişkilerle şekillenen yeni dünya ekonomisi ile başta iktisadi alanda olmak üzere yapısal değişimler yaşadığı ve bu coğrafyada uzun süre egemen olan Osmanlı İmparatorluğu’nun söz konusu değişimlere uyum sağlamaya çalıştığı bir dönemdir. On sekizinci yüzyıl sonunda başlayarak ondokuzuncu yüzyılda hızlanan söz konusu süreçte, genelde liman kentleri ve özelde Osmanlı coğrafyasında Doğu Akdeniz liman kentleri, 1990’lı yıllardan itibaren “dünya kenti” olarak tanımlanan kentler gibi küresel kapitalist bütünleşmenin mekanları olmuşlardır.

Dolayısıyla Mersin, Osmanlı Akdeniz’inde, değişen söz konusu ilişkilerle modernleşme çağının bir limanı olarak ortaya çıkmıştır. Mersin’i, bu kendine özgü ortaya çıkış süreci ile on dokuzuncu yüzyılda, Doğu Akdeniz’deki liman kentleri ağının bir parçası haline getiren ve ilk bakışta, hemen yanı başındaki Adana ve Tarsus’tan çok, daha uzakta yer alan Hayfa ve Lazkiye’ye, İzmir ve Selanik’e ya da Volos ve Patras’a benzemesini sağlayan; ya da tam tersi, hepsi de Akdeniz’in doğusunda, benzer süreçleri yaşamış liman kentleri olarak Mersin’i, Hayfa ve Lazkiye’den, İzmir ve Selanik’ten ya da Volos ve Patras’tan farklılaştıran özellikler nelerdir?

Daha genel bir ifadeyle, bu kentlerin, ortak bir kimlikle; “liman kenti” olarak adlandırılmasını sağlayan nedir? Bugün anladığımız biçimiyle, limanı olan bütün kentler “liman kenti” olarak adlandırılabilir mi? On dokuzuncu yüzyılın kendi koşulları içinde, her biri Akdeniz kıyısında yer alan bu kentler, Akdeniz’deki

bölgeselliklerden biri olarak “Doğu Akdeniz”de yer almaları nedeniyle farklılaşmakta mıdır? Ortak bir denizin kıyısında ve aynı ticari ağın içinde yer alan bu kentler, ortaya çıkıp gelişmelerinde etkili olan benzer koşul ve süreçlere karşın, ne tür farklılıklar göstermektedir? Ya da benzerlikleri onları, ortak bir kavramsallaştırma ile “Doğu Akdeniz liman kenti” olarak adlandırmamıza olanak vermekte midir?

Tüm bu soruların sorulmasının ardında yatan, çalışmanın temel problemini ortaya koymaktadır; on dokuzuncu yüzyılın kendine özgü koşullarında ortaya çıkan ya da gelişen, Akdeniz’in doğusundaki liman kentlerine, kimlik kazandıran, onlara kendine özgü karakterini veren özellikler nedir? Bu temel soruya yanıt arayışındaki amaç ise iktisadi ve tarihi perspektifte ele alışların ötesinde, Doğu Akdeniz liman kentinin, farklı tarihsel süreçlerde yaşadığı değişimi, bu değişimin Doğu Akdeniz liman kenti kimliği üzerindeki etkilerini ve bu kimliği üreten, mekansal yapı ve biçim bileşenlerini ortaya koymaktır. Daha açık bir ifadeyle, bu tez çalışmasında, Doğu Akdeniz liman kenti olarak adlandırılan kentleri, söz konusu kentlerin kimliğini üreten iktisadi ve sosyal koşulları göz ardı etmeden ancak, temelde mekansal gelişimleri ve bileşenleri -farklılıkları yaratan bağlamsal yönleri- üzerinden tanımlamak üzere bir çerçeve oluşturmak amaçlanmıştır. Böylece, mekansal ya da yapısal bir belirlenimciliğin neden olduğu indirgemeci yaklaşımlara karşı bu çalışma, Doğu Akdeniz liman kentlerindeki dönüşümü yerel ile küresel, ulusal ile uluslararası, içsel dinamikler ile dışsal süreçler arasındaki diyalektik ilişki çerçevesinde incelemeyi hedeflemektedir.

Doğu Akdeniz liman kentleri, eski dengeleri bozan dış ticaret ve yabancı yatırımlarla değişen nüfusları ile, ister çağdaşlaşmanın olumlu unsurları isterse bağımlılığın olumsuz habercileri sayılsın, sömürgeciliğin ve kapitalizmle karşı karşıya gelen toplumların geçirdiği dönüşümün anlaşılması için bir laboratuvar olarak (Keyder vd, 1994) araştırmacıların daima ilgisini çekmiştir. Ancak pek çok araştırmacı için, liman kentinin kendisinden çok, çevreleşme süreçleri odakta yer almış, Doğu Akdeniz limanları, yalnızca meta değişiminin ve kapitalist karşılaşmaların kavşakları olarak değerlendirilmiştir (Kolluoğlu ve Toksöz, 2015).

Dolayısıyla, dönemin kapitalist ilişkileri, sömürgecilik tarihi ve modernleşme açısından taşıdığı ilgi çekici boyutu nedeniyle, Akdeniz'in doğusundaki bu liman kentlerinin, çoğunlukla, “olayın cereyan ettiği yer” olarak edilgen bir dekor gibi görülmesine yol açmıştır.

Oysa, on dokuzuncu yüzyıldan yirminci yüzyıl başına kadar süren bu özgün deneyim, yalnızca yukarıdan aşağıya ya da bir yönden diğerine ilerleyen bir süreç değildir. Blumi (2015), Doğu Akdeniz'i birbirine bağlantılı bir takım ticari, siyasi ve kültürel değişimler bölgesi olarak görmenin, araştırmacıya, on dokuzuncu yüzyılda modern devletin ortaya çıkışına ve dönemin güç ilişkilerini biçimlendiren bir dizi devlet reformunu tetikleyen sürece ilişkin önemli ipuçları sunduğunu söyler ancak aynı zamanda, söz konusu değişimlerin yüzeyi kazındığında özündeki yerelliğin ortaya çıktığına dikkat çeker. Dolayısıyla, on dokuzuncu yüzyılda Akdeniz'in doğusunda yaşanan köklü değişimde, küreselleşmeye başlayan ekonomik ilişkiler kadar, yerelin kendine özgü koşullarının da etkili olduğu ve özünde süreci, karşılıklı bir etkileşimin şekillendirdiği gözden kaçırılmamalıdır.

Bu bakış açısı, Doğu Akdeniz'de gerçekleşen söz konusu değişimde, çoğu zaman gözden kaçan yerelin etkisini hatırlatırken aynı zamanda, merkez-çevre ilişkisine dair de önemli bir kavrayışa işaret eder. Merkez-çevre ilişkisindeki eşitsizlik, Larrain'in (1995), Avrupa'nın Aydınlanma ile birlikte çerçevesini çizdiği, Avrupalı olmayan “öteki” üzerinden tanımlanan kültürel kimlik eleştirisinde açıkça görülür. Buna göre, “geri” veya “gelişmemiş” olarak, değerlendirilen Avrupa dışındaki dünyanın “uygarlaştırılması” gereklidir. Larrain (1995), Avrupa'nın kendi kendine biçtiği söz konusu misyonun, uzak ülkelerin hammaddelerini ve pazarlarını sömürmek için incelikle gizlenmiş bir ekonomik çıkarı hedeflemek olarak değerlendirilebileceğini söyler. Ancak bu tanımlama bile, merkezin çevre üzerindeki belirleyici etkisi kadar, çevrenin de merkez üzerindeki etkisini ortaya koyar. Çünkü, merkezdeki kültürel kimliğin belirlenmesi, doğrudan “öteki” üzerinden yapılacağından aralarında, etkileşimli bir bağımlılık ilişkisi kaçınılmaz hale gelir. Dolayısıyla, yerel ile evrensel ve çevre ile merkez arasındaki ilişki, tek yönlü belirlenen bir ilişkiye indirgenemez.

Aralarında karşılıklı olarak birbirini değiştirip dönüştüren bir bağımlılık ilişkisi söz konusudur.

Doğu Akdeniz'e ilişkin çalışmaların çoğu, yukarıda belirtildiği gibi, ekonomik sürecin etkili olduğu bu ilişki biçimini ele almış ve liman kentleri, çoğunlukla söz konusu ilişkilerin gerçekleştiği mekanlar olarak incelenmiştir. Dolayısıyla bu kentler, ağırlıklı olarak tarihçi ve iktisat tarihçilerinin ilgi alanı doğrultusunda ele alınmıştır. Oysa, yukarıda çerçevesi çizilen bakış açısı ile süreçte aktif rol oynayan ve aynı zamanda söz konusu değişimi, gerek iktisadi yapı, gerek sosyal yapı ve gerekse mekansal yapıda bizzat yaşayan aktörler olarak bu kentler başlı başına bir araştırma konusudur.

Elbette, söz konusu kentlere yönelik olarak, mimarlık, şehircilik, coğrafya gibi mekanla ilgili uzmanlık alanlarından araştırmacılarca da çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Ancak, söz konusu kentlerin mekansal yapısı ve biçimlenişine yönelik bu çalışmalar, ağırlıklı olarak tekil örnekleri esas alan çalışmalardır. Tek tek kentler hakkında yapılan araştırmalar, ayrıntılı tarihsel bilginin derlenmesi ve derinlikli olarak incelenmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Ne var ki, söz konusu yaklaşımın, karşılaştırmayı güçleştiren bir yanı olduğu gibi, tekil örneklerin ağırlıklı olarak, söz konusu kentleri Osmanlı İmparatorluk merkezi ile ilişkileri üzerinden ele almaları, onları yine edilgenleştirmekte ve özgünlüklerini silikleştirmektedir. Öte yandan, dünya sistemi perspektifini esas alan çalışmalarda ise dünya ekonomisinin ağırlık kazandığı ve yerelin renklerinin ise yeterince yer bulamadığı görölmektedir (Kolluoğlu ve Toksöz, 2015)¹.

Oysa, on dokuzuncu yüzyılda, merkezde Avrupa'nın, çevrede ise kendine özgü bir çevreleşme süreci ile Osmanlı İmparatorluğu ve büyük ölçüde hakimiyetinde olan Doğu Akdeniz liman kentlerinin yer aldığı bu yeni yapıda, yukarıda söz edilen merkez ile küresel arasındaki diyalektik ilişki ve içsel dinamikler ile dışsal süreçler arasındaki karşılıklı etkileşim önemlidir. Çalışmanın konusu olan Doğu Akdeniz

¹ Kolluoğlu ve Toksöz, Doğu Akdeniz liman kentlerini, dünya sistemi perspektifiyle ele alan çalışmaların bu kentleri bir ekonomik yapıya bağladığını, günümüz araştırmalarının ise onları "Osmanlı devletinin siyasal gücünün merhametine terk ettiklerini" öne sürerler.

liman kentinin, bu etkileşimli bağımlılık ilişkisinin yalnızca edilgen bir aktörü ve dekoru olmadığı, aynı zamanda bu ilişkinin şekillenmesinde belirleyici bir rolü olduğu öngörülmektedir. Çünkü bu kentler, Avrupa ekonomilerinin yaygınlaşan etki alanı ile Doğu'nun eski toprakları arasındaki arayüzde gelişmiş kendine özgü tipolojileri ve hızla modernleşen kentli nüfusu ile “değişimin failleri” olmuşlardır (Keyder, 2010).

Tüm bu değerlendirmeler doğrultusunda bu çalışmada, Doğu Akdeniz liman kentleri, tıpkı merkez-çevre ilişkisinde olduğu gibi, yerel-evrensel ilişkisinde de, etkileşim içinde gelişen ve kurulan söz konusu karşılıklı ilişki doğrultusunda şekillenen yapılar olarak değerlendirilmekte ve yalnızca değişimin cereyan ettiği mekanlar olarak değil, bu değişimin aktif birer aktörü olarak ele alınmaktadır. Bu çerçevede, çalışmanın temel sorusu olan, “Doğu Akdeniz liman kentlerine, kimlik kazandıran, onlara kendine özgü karakterini veren nedir?” sorusuna, çok yönlü bir bakışla yanıt aranmış, Osmanlı modernleşmesi ve ardından ulus-devlet modernleşmesi süreçlerinde, söz konusu kentlerin geçirdiği değişimler incelenerek, iktisadi ve sosyal yapıdaki değişimlerle birlikte, bu kentlere kimlik ve karakter kazandıran ortaklık, benzerlik ya da farklılık gösteren mekansal bileşenlerin neler olduğu araştırılmıştır. Araştırmanın çıkış noktasında, söz konusu liman kentlerinin Akdeniz'de bulunmalarından dolayı ortak özellikler gösterebileceği ve buldukları bağlamdan dolayı birbirlerinden farklılıkları olabileceği öngörüsü bulunmaktadır. Dolayısıyla araştırmada, söz konusu liman kentlerine kimlik ve karakter kazandıran ortaklık ve benzerlikler, “geçmişten gelen ve değişmez bir olgu” biçiminde verili olarak ele alınmamış, tam aksine Doğu Akdeniz liman kentlerinin kimlik ve karakterinin içsel dinamikler ile dışsal süreçlerin karşılıklı etkileşimi içinde sürekli dönüşerek yeniden biçimlendiği düşüncesi esas alınmıştır.

Doğu Akdeniz liman kentini anlamaya ve açıklamaya ilişkin böyle bir yaklaşım, söz konusu coğrafyada, gerek çevreleşme süreci ve Osmanlı modernleşmesi ve gerekse ardından gelen ulus-devletleşme gibi benzer süreçleri yaşamış birden fazla kentin karşılaştırmalı olarak ele alınmasını gerekli kılmıştır. Bu noktada beliren soru ise çalışma kapsamında hangi kentlerin ele alınacağıdır. Bir başka deyişle,

çalışmanın temel sorusuna anlamlı bir yanıt bulmayı sağlayacak söz konusu karşılaştırma için ele alınacak kentler nasıl ve hangi ölçütlere göre belirlenecektir? Söz konusu ölçütlerin belirlenmesinde, çalışmanın amacı, hedefi ve kapsamı doğrultusunda, bugüne dek yapılmış çalışmalar belirleyici olmuştur.

Yukarıda yer verildiği üzere, bu alanda yapılan çalışmalarda, Doğu Akdeniz liman kenti ağırlıklı olarak, dönemin değişen ekonomik yapı ve örgütlenmesini anlamayı ve açıklamayı sağlayacak önemli bir düzlem olarak ele alınmıştır. Dolayısıyla, küresel ölçekte yaşanan bu değişimi anlamak üzere çalışmalar ağırlıklı olarak, İstanbul, İzmir, İskenderiye, Beyrut, Selanik, Pire gibi söz konusu değişimin birincil düğüm noktaları olan kentler üzerinde yoğunlaşmıştır. Oysa, Doğu Akdeniz liman kentleri hiyerarşisinde, söz konusu birincil aktarım noktaları olan limanlarla ilişki içinde, ülkenin tarımsal üretim bölgelerindeki ürünlerin, daha üst ölçekteki liman kentlerine ve oradan da Avrupa'ya aktarımını, ya da tam tersi biçimde, Batı'dan gelen sanayi ürünlerinin ülkenin iç kesimlerine ulaştırılmasını sağlayan daha alt kademede liman kentleri bulunmaktadır. Özellikle demiryolu yatırımlarıyla, iç kesimlerle güçlü bağlantılar kuran bu kentler (Kurmuş, 2012), bir anlamda, ürün ve hammadde akış ilişkilerinde, içsel dinamikler ile dışsal süreçlerin bulunduğu bir ara kavşak olarak işlev görmüşlerdir.

Ne var ki, ana limanları besleyen, kimi zaman bir antrepo ve kimi zaman da, birer kılcal damar gibi Batı'nın siyasi ve ekonomik nüfuzunun, en ücra köşeye kadar ulaşmasında önemli bir işlev görmüş bu kentlere ilişkin çalışmalar oldukça sınırlıdır. Doğu Akdeniz liman kentleri ağındaki, stratejik coğrafi konum, sahip olduğu sermaye yapısı, nüfus, ticari kapasite gibi pek çok nedenle beliren hiyerarşide, daha alt sırada yer alan bu kentler, ilgili çalışmalarda çoğunlukla, üst sırada yer alan liman kentleri ile ilişkileri ölçüsünde ele alınmışlardır.

Buradan hareketle çalışma kapsamında, on dokuzuncu yüzyılda, yukarıda sıralanan ölçütler açısından, söz konusu hiyerarşik yapı içinde benzer büyüklük ve önemde yer almış üç liman kenti seçilmiştir. Dolayısıyla, bu seçimde birinci ölçüt, kentin hiyerarşik yapıdaki yeri olurken, bir başka ölçüt coğrafi konum olmuştur. On

dokuzuncu yüzyılda, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde birer liman kenti olan Volos, Patras ve Mersin kentlerinin üçü de, Akdeniz'in doğusunda bugün de varlıklarını sürdüren kentlerdir. Her üçü de Doğu Akdeniz coğrafyası içinde yer almakla birlikte, Mersin, söz konusu üç kent arasında en doğu noktada, Volos, Doğu ve Batı arasında ve Patras ise yönünü Avrupa'ya çevirmiş en Batı noktadaki limanlardır. Dolayısıyla, on dokuzuncu yüzyılda, hiyerarşik kademelenmede eş konumdaki bu üç Doğu Akdeniz liman kenti de, içinde yer aldıkları alt bölgesellikler ve ilişkiler ile özgün yerel koşullara sahiptir. Bu da çalışma açısından, karşılaştırmalı olarak ele alınan üç kent için, ortaya çıkacak benzerlik ya da farklılıklar ile yere özgü koşullar arasındaki ilişkinin anlaşılması ve bunun söz konusu kentlerin kimlik ve karakteri üzerindeki etkisinin tartışılması için önemli olanaklar sunacaktır.

Öte yandan bu kentler, günümüzde iki ayrı ulus-devlet sınırları içinde bulunmaktadır. Çalışma kapsamında incelenen kentlerin, yalnızca ulus-devletleşme süreçleri ve ardından uygulamaya çalıştıkları modernite projesi ile değil ortak kültürel geçmişleri ile de önemli benzerlikler gösterdiği düşünülen, Yunanistan ve Türkiye gibi iki ülke sınırları içinde yer almaları, yapılacak karşılaştırma için uygun bir zemin sağlamaktadır. Çalışmanın amacı, hedefi ve bağlamı dikkate alındığında, çalışmanın zamansal sınırları da açıklık kazanmaktadır. Tez kapsamında yapılan araştırma ve incelemenin esas aldığı tarihsel aralık, on dokuzuncu yüzyıl başından yirminci yüzyıl başına kadarki yaklaşık yüz yıllık dönemdir. Bu aşamada, söz konusu karşılaştırmanın nasıl ve hangi ölçütler uyarınca yapılacağı sorusu önem kazanmaktadır.

1.2 Kuramsal Çerçeve ve Anahtar Kavramlar

Tez çalışması ile temel olarak, Doğu Akdeniz Liman kentlerine ilişkin bugüne kadar çoğunlukla iktisadi ve tarihi bir perspektif üzerinden oluşturulan kuramsal çerçeve dışında, sosyo-mekansal yaklaşıma dayalı yeni ve özgün bir ele alışı geliştirilmesi amaçlanmıştır. Dolayısıyla kentsel mekanı esas alan bir değerlendirme için, öncelikle on dokuzuncu yüzyılda yoğun ticari faaliyet ve kültürel çeşitlilik gibi bir takım kendine özgü nitelikleri ile liman kentlerinin mekansal gelişimini ortaya

koymak ve ardından, söz konusu kentlere kimlik ve karakter kazandırdığı öngörülen bu süreç ve ilişkilerin, mekansal karşılıklarının neler olduğu araştırılmalıdır. Böylece, iktisadi, sosyal ve mekansal değişim ve gelişimin, karşılıklı olarak birbirini üreten yapısı ve liman kentine kimlik ve karakter kazandıran bu yapının mekansal bileşenleri ortaya konabilecektir.

Bu doğrultuda, söz konusu kentlerin kendine özgü mekansal pratiklerini incelemeye ve bunun için de bazı anahtar kavramlara gereksinim vardır. Çünkü, Doğu Akdeniz’de farklı ülkeler ve coğrafyalarda bulunan ve çeşitli benzerlikler gösteren çok sayıda liman kenti bulunduğu dikkate alındığında, bu kentleri ortak ölçütler doğrultusunda değerlendirmek üzere belirlenecek anahtar kavramlar önem kazanmaktadır.

1.2.1 Akdeniz-Doğu Akdeniz

Tez kapsamında, çalışmanın coğrafi bağlamı ve fiziksel sınırlarını belirleyen, yerel ile küreselin, ulusal ile uluslararası, içsel dinamikler ile dışsal süreçlerin karşılıklı etkileşimi sonucunda gerçekleşen değişimin belirgin bir biçimde incelenebileceği coğrafyalardan olan “Doğu Akdeniz”, ilk anahtar kavramlardan biri olarak belirmektedir. Akdeniz’e ilişkin oldukça geniş bir yazından söz etmek mümkündür. Ancak çalışmanın temel çıkış sorusu, amacı ve hedefi doğrultusunda burada, Akdeniz’i, sosyal, iktisadi, siyasi ve kültürel boyutuyla ilişki içinde olan fiziksel bir mekan olarak gören ve ortak bir denizin kıyısında gelişmiş liman kentlerinin benzerlikleri ve farklılıkları üzerinden değerlendirmeye çalışan bir yaklaşım esas alınmaktadır.

Bu doğrultuda, “Doğu Akdeniz neresidir?” sorusunun yanıtlanması gerekmektedir. Avrupa ve Afrika kıtaları arasında deniz eksenli bir coğrafya olarak Akdeniz, iki kara arasındaki denizi (*Mediterraneum*) işaret eden ve ortak bir deniz etrafında yer alan kıyılardan ovalara, yayla, çöl ve dağlara kadar geniş bir alandır (Özveren, 2012). Bir deniz ortaklığında şekillenen bu coğrafya, denizin sağladığı hareket kolaylığı ile sürekli bir değiş-tokuşun mekanı olmuştur. Böylece insan, mal

ve kültürün sürekli hareket halinde olduğu ve yer değiştirdiği Akdeniz coğrafyası, ortak iklim ve doğal çevreye ek olarak, ticari ilişki biçimi, kültürel yaşam ve yapıları çevre açısından da ortaklıklar ve benzerlikler geliştirmiştir. Ancak bu durum, geniş Akdeniz coğrafyasının homojen bir karakter taşıdığı anlamına gelmez. Akdeniz, çoğulluğu ve farklılığı içeren bir birlikteliğe dayanmaktadır (Ginio, 2006).

Gerçekten de ilk bakışta, Akdeniz’i yalnızca bir deniz olmanın ötesine taşıyan ve bugün farklı onlarca devletin siyasi sınırları içerisinde kalmasına rağmen ortak bir “Akdenizlilik” kimliğinin bileşenleri olarak varlığını sürdüren pek çok parçadan oluşmuş bir birlik olarak tanımlamak olanaklıdır. Ancak günümüzde, bir üst kavramsal çerçeve çizen Akdeniz ve Akdenizlilik olgusunun parçalanmışlığı, başta ünlü tarihçi Braudel olmak üzere, Akdeniz anlatısı içindeki farklılıklara dikkat çeken pek çok tarihçiyi haklı çıkarmaktadır.

Söz konusu parçalanmışlık, Büyük Roma İmparatorluğu’nun Doğu ve Batı Roma olarak ikiye ayrılmasıyla, geçmişten gelen ve özellikle Doğu-Batı ekseninde daima var olan farklılaşma somut bir hal almıştır. Doğu-Batı ayrışması, özellikle dördüncü yüzyıldan itibaren toplumsal yapılanmada, dinsel örgütlenmede ve politik gelişmelerde dikkat çekici biçimde su yüzüne çıkmıştır (Braudel, 2007). Aslında, kuzeyde Avrupa ve güneyde Afrika kıyılarıyla çevrelenen bu iç denizi kuşatan coğrafyanın genişliği ve çeşitliliği dikkate alındığında, denizi ve karasıyla bir bütün oluşturan bu dünyanın kendi içinde birtakım bölgesellikler doğurması ve günün birinde birbirinden kopması şaşırtıcı değildir. Doğu ile Batı, Hristiyanlık ile İslam Uygarlıkları arasındaki, bu birbirini doğuran ve bütünleyen farklılık ve mücadele, 1453’e gelindiğinde, Osmanlı İmparatorluğu için olduğu kadar dünya tarihi için de yeni bir dönemin habercisi olacak kuşatma ile bir anlamda Doğu’nun zaferiyle son bulmuştur.

Yirminci yüzyıl başına kadar uzunca bir süre, yalnızca Doğu değil, İspanya kıyılarıyla birlikte Batı Akdeniz’e kadar uzanan geniş bir egemenlik coğrafyası oluşturan Osmanlı, özellikle Anadolu ve güneyindeki Suriye, Mısır gibi topraklarda bugün de varlıklarını sürdüren önemli izler bırakmıştır. Osmanlı İmparatorluğu, On

üçüncü yüzyıldan on dokuzuncu yüzyıla kadar özellikle Doğu Akdeniz'deki ticaret ağında önemli bir güç olarak varlığını sürdürmüştür. Ancak, dünya ekonomik ve siyasi tarihi için bir dönüm noktası olan on dokuzuncu yüzyıl, Osmanlı İmparatorluğu ve egemenliğindeki Doğu Akdeniz kentleri için yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur.

Dolayısıyla tez kapsamında, çalışmanın coğrafi bağlamını oluşturan Akdeniz ve özellikle Doğu Akdeniz, yirminci yüzyıl başına kadar, yalnızca ticari alış-veriş değil aynı zamanda, kültürel etkileşimlerle, ilişkiel bir fiziksel mekan olarak alınmıştır. Söz konusu ilişkisellik, Akdeniz'in büyük anlatısıyla uyumlu kültürel çeşitliliğin ve etkileşimin şekillendirdiği bir coğrafya oluşturmuştur. Doğu Akdeniz ise, on dokuzuncu yüzyıldan itibaren, çevreleşme ve modernleşme süreçleri ile bu geniş coğrafyada, Doğu ile Batı'nın, farklı gelenek ve kültürlerinin bulunduğu özel bir alan olarak belirmiştir. Bu doğrultuda çalışmada "Doğu Akdeniz", Akdeniz'in doğusunda ve özellikle de sınır ötesi ilişkilerin birincil mekanları olarak liman kentlerinde yaşanan köklü değişim temelinde kavramsallaştırılan, Yunanistan'ın batı kıyılarından, doğuda Suriye, Lübnan ve İsrail kıyılarına kadar devam eden bir coğrafya olarak ele alınmıştır.

1.2.2 Çevreleşme, Modernleşme ve Doğu Akdeniz Liman Kenti

Çalışmada, bir coğrafi alan olarak Doğu Akdeniz'e ilişkin yukarıdaki ele alış biçimi ise kaçınılmaz olarak beraberinde, söz konusu alanın Akdeniz'de ayrı bir bölge olarak şekillenmesinde etkili olan "çevreleşme" ve "modernleşme süreci"ni diğer anahtar kavramlar olarak getirmektedir. Çünkü, kapitalizmin yayılcı eğilimi ile gelişen merkez-çevre ve üretim biçim ve ilişkilerinde, ticarete, yaşam kültüründeki değişimle gerçekleşen modernleşme doğrultusunda on dokuzuncu yüzyılda Akdeniz'in doğusunda meydana gelen yapısal dönüşüm, Doğu Akdeniz ve liman kentlerinin, üst çerçevede ortak bir kimlikle gelişmelerinde etkili olmuştur.

Sanayileşmiş merkez ülkelerin, Akdeniz'deki siyasi ve ticari rekabeti ve yayılcı politikaları doğrultusunda, ulaşım ve iletişim olanaklarındaki teknolojik yenilikler ile gelişen liman faaliyeti, artan kentli nüfusu ve çeşitlenen kentsel

gereksinimler, Akdeniz'in doğusundaki liman kentleri için benzer değişimler yaratmıştır. Kapitalizmin sınır ötesi mekansal örgütlenme gereksinimi ile mal aktarımını hızlandırmak ve karlılığı artırmaya yönelik olarak başlayan demiryolu, karayolu, iskele, rıhtım, liman gibi ulaşım altyapısına yönelik yatırımlar (Kurmuş, 2012; Hastaoglou-Martinidis, 2010), kentlerin merkez ile bütünleşmesini sağladığı gibi aynı zamanda, Doğu Akdeniz liman kentlerinde benzeşen bir mekansal yapı oluşmasına da zemin hazırlamıştır. Dolayısıyla söz konusu ortaklaşmanın oluşmasında, çevreleşme sürecinde Doğu Akdeniz liman kentlerinin merkez ile kurduğu ilişki çerçevesinde kapitalist bütünleşmenin tektipleştirici etkisi yadsınamaz. Bu süreçte yaşanan benzer kentleşme deneyimiyle söz konusu kentler, iskele, rıhtım, mendirek, demiryolu, gümrük vb. liman işlevine dayalı bir takım ortak kentsel kullanım ve mekansal bileşenlerin ilişkisel olarak yer aldığı yeni bir mekansal kurgu ile gelişmişlerdir. Ancak bu süreçte de kentsel mekanın biçimlenişi, yerelin (çevrenin) kendine özgü koşulları ile küreselin (merkezin) karşılıklı ilişkisi doğrultusunda gerçekleşmiştir.

Bu dönemde, söz konusu kentlerin pek çoğu, kapitalist olmayan bir üretim tarzının egemen olduğu Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde yer almaktadır ve İmparatorluk, yeniden şekillenen dünya ekonomisinde, emperyalistler arası rekabet koşullarında bir çevre ülkesi olarak yer almıştır (Pamuk, 1994). Sanayi alanındaki gelişmelerle birlikte İngiltere ve Fransa'nın özellikle Doğu Akdeniz, Mısır ve Ege'deki rekabeti (Berkes, 2002) ile gelişen süreç, yabancı ülkelere ticari ayrıcalıklar tanıyan çeşitli antlaşmalarla devam etmiş, bu da etkileri kentsel mekanda da izlenen önemli değişimleri beraberinde getirmiştir. Merkez ülkelerin sınai malları karşısında, özellikle zanaatlara dayalı yerli üretim gerilemiş ve üretimin yerel kurumları silinmeye yüz tutmuştur (Pamuk, 1994).

Geleneksel lonca düzeninin ve küçük endüstrinin çöküşüne neden olan bu değişimin yanı sıra, imzalanan ticaret anlaşmalarının da etkisiyle, Avrupa'dan gelen işlenmiş mallar, Avrupa ile güçlü ilişkileri olan İstanbul, İzmir gibi kentler başta olmak üzere taşra kentlerindeki pazarlara kadar girmeye başlamış ve tüm bu gelişmeler, kentlerin arazi kullanım biçimlerinde ve kent merkezlerinde büyük bir

değişim yaratmıştır. Kentlerdeki üretimin hammaddesi olan tarımsal ürünlerin, iç pazar yerine, deniz yoluyla dış pazara yönelmesi nedeniyle bu dönemde liman kentleri giderek önem kazanmıştır (Aktüre, 1978).

İmparatorluk içinde, üretim biçim ve ilişkilerinde kendini göstermeye başlayan değişim, yaşanan savaş yenilgileri ve toprak kayıplarının da etkisiyle, yereldeki çözümlü birlikte, bugün Osmanlı modernleşmesi olarak adlandırdığımız, askeri alandan ekonomik alana, eğitimden, hukuk alanına kadar biz dizi reformla sürmüştür (Davison, 2005). Söz konusu sürecin, imparatorluk genelindeki etkileri çok boyutlu ve kapsamlıdır. Ancak bu süreçte, örneğin ordu için asker toplamak üzere nüfus sayımı yapılması, yeni kışlalar inşa edilmesi, yol ve köprülerin iyileştirilmesi, daha iyi bir haberleşme için gerekli altyapının oluşturulması ve bunun için geniş bir telgraf ağının kurulması ve demiryollarının inşası gibi (Zürcher, 2015), doğrudan kentsel mekanı etkileyen pek çok gelişme söz konusu olmuştur. Toprak rejiminde yaşanan değişimlerle birlikte, yerel otoritenin güçlendiği ve sahip oldukları çeşitli imtiyazlarla, imparatorluk sisteminin boşluklarını doldurmaya başlayan yabancı sermayenin yerel işbirlikleri ile giderek geliştiği (Kasaba, 2005) bu dönem, Osmanlı'nın yönünü Batı'ya dönmeye başladığı bir dönem olmuştur.

Özünde, Batılı fikir ve kurumların benimsenmesi ya da uyarlanmasıyla imparatorluğun yeniden canlandırılması olan tüm bu yenileşme çabası, merkezin yeniden güçlendirilmesine yönelik bir refleks olarak gelişmiştir. Bu çerçevede, toplumsal yaşama yönelik pek çok yeni düzenleme de yapılmış (Çadırcı, 1985), gayrimüslimlere tanınan hak ve özgürlükler, özellikle söz konusu nüfusun yoğun olarak yaşadığı liman kentleri için önemli değişimler yaratmıştır.

Örneğin, 1849 yılında yerel idarecilerin görevlerini belirleyen bir yönetmelik hazırlanmış ve bu yönetmelik uyarınca “eyalet meclisleri” oluşturularak, halk tarafından seçilecek bu meclislerde Müslüman ve Müslüman olmayan cemaatlerden kişilerin bir arada görev yapması öngörülmüştür (Çadırcı, 1997). Liman kentleri, gayrimüslim tüccarların da üyesi olduğu bu meclislerin öncelikli olarak kurulduğu kentler olmuştur (Özveren, 1994).

Bu dönemde, kentsel yapıdaki değişim ve gereksinim duyulan kentsel hizmetlerin artık geleneksel Osmanlı kent yapı ve kurumları ile karşılanması oldukça güçleşmiştir (Tekeli, 1998). Geleneksel sistemin çöküşü ve yeni kentsel gereksinimler, bir yandan yeni bir yönetim anlayışı ve biçimini gerektirirken, öte yandan kentsel gelişimi denetleyecek ve yönlendirecek yeni bir sistemi gerekli kılmıştır (Tekeli, 1999). Dönemin Avrupa kentlerini model alan Osmanlı modernleşmesi, kentsel mekanın yeniden düzenlenmesini öngörmüş, bunun için, yabancı uzmanların görüşlerine başvurulmuştur (Çelik, 1998). Geometrik planları, geniş bulvarlarıyla Paris, Viyana gibi Avrupa'nın önemli kentleri bir model olarak benimsenmiş ve kentlerde, sağlıklı işleyiş ve estetik açıdan kimi müdahaleler ve düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır (Yerasimos, 1999). Yerel kurumlarda yapılan çeşitli düzenlemeler, geçmişte merkezi otoritenin kontrolünde şekillenen kentsel mekan ve mimarinin, yerel koşullara uyumlu özgün uygulamalarla yeniden şekillendirilmesinin yolu açılmıştır (Yenişehirlioğlu, 2010).

Osmanlı modernleşmesi sürecinde kentlere yönelik tüm bu düzenlemeler ve yaklaşım biçimi, kentlere yeni bir kentsel doku ve fiziksel görünüm kazandırmıştır (Yenişehirlioğlu, 2010). Tüm bu değişimler, başta İstanbul olmak üzere, ticaretin yoğunlaştığı, sahip olduğu sermaye birikimi, çeşitlilik gösteren demografik yapısı ve uluslararası ilişkileri ile Tanzimat'ın öngördüğü "Batılı anlamda kent ve kentli yaşam biçimi"ne hızla uyum sağlayan yerler olarak liman kentleri olmuştur. Osmanlı idaresindeki Doğu Akdeniz liman kentlerinde mekansal olarak, yeni yönetsel yapıların inşası, liman, rıhtım, demiryolu, karayolu gibi altyapı yatırımları ile kendini gösterirken, sosyo-ekonomik alanda yeni ticari ilişkiler ve demografik değişimlerle ortaya çıkmıştır. Çünkü sundukları ekonomik fırsatlarla bu kentler, Akdeniz'in doğusundaki liman kentlerinde toplumsal yapıyı farklılaştıran, Avrupa'dan, Akdeniz Havzası'ndan ve imparatorluğun iç kesimlerinden göçmenleri kendilerine çekmiştir (Keyder ve diğer., 1994). Doğu Akdeniz'de denizcilik, tüccarlık, Avrupalı kurumların aracılığı, bankacılık ve uluslararası şirketlerin temsilcileri olarak, ticaret ve finansın her dalında etkin gruplar oluşmuş (Kasaba, 2005), yeni ekonomik etkinlik türlerinin yarattığı bu gruplar, söz konusu kentlerin ortak ve belirgin bir özelliği olmuştur (Keyder ve diğer., 1994).

Dolayısıyla Doğu Akdeniz’de Osmanlı egemenliğindeki liman kentlerinde kentsel mekan, bir yandan Osmanlı modernleşmesinin yukarıda yer verilen kentsel mekana yönelik yeni düzenlemeleri etkisinde şekillenirken bir yandan da, kapitalist üretim ilişkileri doğrultusunda, yerelin değişen gereksinimleri ve yerel aktörlerin talepleri ile gelişmiştir. Bu da liman kentlerinde kentsel mekanın, Osmanlı modernleşmesiyle birlikte oluşan yeni koşullarda, görece güçlü sermaye gruplarının da etkisiyle, yerelin söz sahibi olduğu bir süreçle şekillenmesine zemin hazırlamıştır. Tüm bu koşullar ise bu dönemde liman kentlerinin, kendi bağlamı içinde ve yere özgü koşulların gerektirdiği kullanımlarla gelişmesini sağlamıştır.

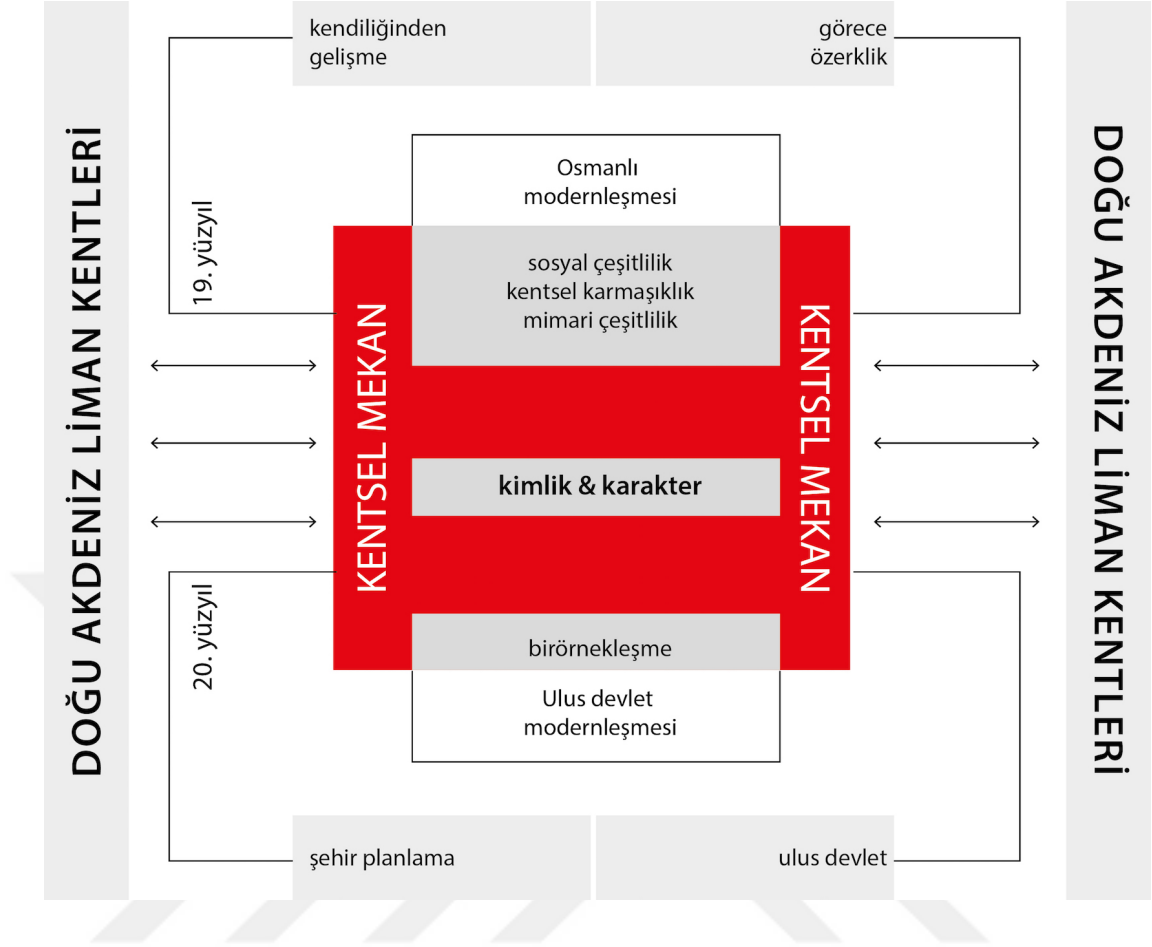
Tüm bu değişimlerin yanı sıra, on dokuzuncu yüzyılda, farklı nüfus gruplarının yaşadığı geniş coğrafyasıyla imparatorluk, bu dönemde dünyada yaşanan toplumsal gelişmelerden de etkilenmiştir. On dokuzuncu yüzyılın sonlarına doğru kendini göstermeye başlayan ulusçu akımlar, özellikle Balkanlar’da yaşayan farklı nüfus gruplarını etkilemiş ve ulus-devletlerin kurulmasına giden süreci başlatmıştır.

Bu süreçte söz konusu kentler, yirminci yüzyılın başından itibaren kurulan ulus-devletler ve bu devletlerin uygulamaya koyduğu yeni bir modernleşme ile daha karşı karşıya kalmışlardır. Ulus-devletlerin kurulması öncesinde, kendi kentsel mekan üretme pratiklerini uygulamış, çeşitlilik gösteren demografik yapı ve ticari faaliyetler gibi kimi benzerliklerle bir “liman kenti kimliği” ile gelişmiş olan liman kentleri, ulus-devletlerin hayata geçirmeye çalıştıkları kendi modernite projeleri ile bu kimliği oluşturan bazı öznel koşulların ortadan kalkması durumuyla karşı karşıya kalmıştır. On dokuzuncu yüzyılda, belli bir sermaye birikimini sağlamış olan ve sınıfsal bir toplum yapısı ile kültürel çeşitlilikler barındıran bu kentler, yirminci yüzyılın ilk yarısından itibaren ulus-devlet modelinin, ulusal değerlere ve milli kültüre vurgu yapan ideolojisi ile karşılaşmıştır. Bu karşılaşma, modernleşme projesi için uygulama kolaylığı sağlamış ancak, liman kenti kimliğinin sosyal ve mekansal bileşenleri ve aralarındaki ilişkisel bütünlüğü önemli ölçüde değiştirmiştir.

Elbette, ulus-devletlerin hayata geçirmeyi hedefledikleri modernite projesinden etkilenen yalnızca liman kentleri değildir. Örneğin, Türkiye’de Ankara’nın ve

Yunanistan'da Atina'nın başkent ilan edilerek, ülke sınırları içindeki mekansal organizasyona köklü müdahalelerle, iç kesimlerdeki kentler de bu süreçte çeşitli değişimler geçirmişlerdir. Ancak sahip oldukları uluslararası ilişkiler ve çeşitlilik gösteren demografik yapıları ile bu kentler, ulusal öz ve değerlere dayalı bir oluşum olarak ulus-devletlerin öncelikli müdahale alanlarından biri olmuştur. Ulus-devletin, geçmişten kopuşu hedefleyen modernite projesinin önemli bir bileşeni olarak, kentsel mekanın yeniden düzenlenmesi, yirminci yüzyıl başlarında ulus-devlet oluşum sürecine giren Doğu Akdeniz'deki birçok ülkede yapılan kent planları ile hayata geçirilmeye çalışılmıştır. Bunun en somut örneklerinden biri, Yunanistan'da, ulusal bağımsızlığın hemen ardından, çalışmanın esas aldığı kentlerden biri olarak Patras için hazırlanan planıdır.

Kuşkusuz Yunanistan ve Türkiye'nin ulus-devlet olma süreçleri birbirinden farklılıklar içermektedir ve gerek yeni başkentlerin gerekse liman kentlerinin mekansal kurguları ve biçimlenmeleri bu farklılıklardan etkilenmiştir. Ancak her iki ülke için de ulus-devletleşme süreci, yerel ile küresel, içsel dinamikler ile dışsal süreçler arasında ondokuzuncu yüzyıldaki karşılıklı ilişki ile ortaya çıkan kapitalist bütünleşmenin farklı biçimleri olarak belirmiştir. Birer ulus-devlet olarak gerek Yunanistan ve gerekse Türkiye'de uygulanması hedeflenen modernite projesi, bir yandan nüfusun ve kentsel mekanın homojenleştirilmesi, öte yandan da yeni bir ulus yaratma ideali ile sosyal ve mekansal kimlik bileşenlerini tekleştirmeyi esas almıştır. Kuşkusuz, bu süreçte benimsenen mekansal planlama ilk evre uygulamaları, doğrudan bu tür bir değişimi hedefleyerek yola çıkmamıştır. Ancak söz konusu yaklaşım, modernite projesinin bir yandan geçmişten kopuş bir yandan da bağlam bağımlılığı azaltma eğiliminin bir sonucu olarak ister istemez, kentlerin geçmişten gelen ve belli ilişkisellikler çerçevesinde şekillenen karakterini değiştirmiştir. Kentin özüne ilişkin gerçekleşen bu değişim ise kimlik ve karakterini, özellikle denizle kurdukları ilişkiye, sahip oldukları sosyal ve mekansal çeşitliliğe borçlu olan liman kentlerinde oldukça belirgin biçimde yaşanmıştır (Şekil 1.1).



Şekil 1.1 İki farklı modernleşme sürecinde, liman kentinin geçirdiği değişim.

Ancak söz konusu kentlerin kimlik ve karakteri, geçmişten gelen ve değişmez değildir. Aksine Doğu Akdeniz liman kentlerinin kimlik ve karakteri, içsel dinamikler ile dışsal süreçlerin karşılıklı etkileşimi içinde sürekli dönüşerek yeniden biçimlenmiştir. Söz konusu değişim on dokuzuncu yüzyılın ardından, ulus-devletlerin kurulmasıyla sürmüştür. İki farklı modernleşme süreci, söz konusu kentler için farklı mekansal pratikler ve dolayısıyla farklı mekansal yapılar üretmiştir. Bu aşamada, her iki değişim ve yenileşme sürecinin, söz konusu liman kentlerinde yarattığı değişimi ve bu kentlerin kimlik ve karakteri üzerindeki etkilerini anlamak önemlidir. Bunun için, Doğu Akdeniz'deki liman kentlerine kimlik kazandıran mekansal yapının ve bileşenlerinin anlaşılmasına gereksinim vardır.

1.2.3 Liman Kenti Kimliği ve Liman Kentinin Mekansal Bileşenleri

Tarihsel süreç içinde kentlerin, onları birbirinden ayırt eden kimi nitelikleri doğrultusunda adlandırıldığı görülür. Örneğin Aktüre (1997) dönemsel bir atıfla “Bronz çağı kenti”nden, ait oldukları medeniyet ve ulusa atıfla Cerasi (2001) ve Cansever (2013) “Osmanlı kenti/şehri” ve Aru (1998) “Türk kenti”nden, Cansever dini bir atıfla “İslam kenti”nden (2010), Leontidou (2006) ise coğrafi bir atıfla “Akdeniz kenti”nden söz eder. Benzer biçimde, “Yunan kenti”, “Roma kenti”, “Ortaçağ kenti”, “liman kenti” gibi oldukça genel bir takım tanımlamalarla sıklıkla karşılaşmak olanaklıdır. Peki kentleri diğerlerinden farklılaştıran ve sahip oldukları belli bir özellik doğrultusunda bu tür bir tanımlama ile adlandırılmalarını sağlayan özellik nedir?

Bu çalışmanın odağında yer alan liman kentini, kendine özgü kılan özellikler nelerdir? Liman kentini yukarıda değinilen kentlerden ayırt eden nitelikler var mıdır ve varsa hangileridir? Bu sorulara yanıt arayışında öncelikle, kenti kendine özgü kılan ve kendine özgü niteliği ile tanımlanmasını, adlandırılmasını sağlayan kimlik ve karakter kavramlarının tartışılmasına ve bu çalışmada ele alınış biçiminin ortaya konmasına gereksinim vardır. Bunun için, kimi zaman birbirleri yerine kullanılan kimlik, kişilik ve karakter gibi kavramlar arasındaki farklılığı ortaya koymak yararlı olacaktır. Bu çaba filolojik ya da etimolojik bir irdilemeden çok, “kent kimliği” kavramının çalışma kapsamındaki kullanımını, sınırlarını ve içeriğini ortaya koymak amacını taşımaktadır.

“Kimlik” kavramı, Türk Dil Kurumu’nun Güncel Türkçe Sözlüğü’nde üç farklı biçimde açıklanmıştır. Bunlardan ilki, “toplumsal bir varlık olarak insanın nasıl bir kimse olduğunu gösteren belirti, nitelik ve özelliklerin bütünü”, ikincisi “kişinin kim olduğunu tanıtan belge, tanıma kartı, hüviyet” ve üçüncüsü “herhangi bir nesneyi belirlemeye yarayan özelliklerin bütünü” olarak açıklanan tanımlardır. Aynı sözlükte “kişilik” ise “bir kimseye özgü belirgin özellik, manevi ve ruhsal niteliklerinin bütünü, şahsiyet”, “insanlara yakışacak durum ve davranış” ve “bireyin toplumsal hayatı içinde edindiği alışkanlıkların ve davranışların bütünü” olarak açıklanmıştır.

“Karakter” kelimesi ise “ayırt edici nitelik”, “bir bireyin kendine özgü yapısı, onu başkalarından ayıran temel belirti ve bireyin davranış biçimlerini belirleyen, üstün ana özellik, öz yapı”, “bir kimsenin veya bir insan grubunun tutumu, duygulanma ve davranış biçimi” ve “bireyin kendi kendine egemen olmasını, kendi kendisiyle uyum içinde bulunmasını, düşünüş ve hareketlerinde tutarlı, sağlam kalabilmesini sağlayan özellikler bütünü” şeklinde karşılık bulmuştur².

Bu üç kavram birlikte değerlendirildiğinde, her üçünün de bireye yönelik tanımlar taşımalarına karşın yalnızca “kimlik” ve “karakter” kavramının aynı zamanda insan dışındaki varlık/nesnelere için de kullanılabilir anlamlar içerdiği görülmektedir. Bu durum bize, bir kenti tanımlamak üzere en azından bu çalışma kapsamında “kişilik”ten çok “kimlik” ya da “karakter” kavramlarını kullanma tercihini tanımaktadır³. Ancak her ikisi de, bir birey ya da varlık/nesnenin ayırt edici özelliklerini anlatmak gibi ortak bir anlam taşıyıcılar da “kimlik” ve “karakter” arasında belirgin bir farktan söz edilebilir. Bu farkın, bir kenti tanımlarken nereden kaynaklandığını anlamak için önce bir insan için “kimlik” ve “karakter” arasındaki farklılığı açıklamak yararlı olabilir.

Herhangi bir bireyin kimliğinden söz edildiğinde, somut olarak anlayacağımız, ona ait bir hüviyet cüzdanı, o kişinin yasal/sosyal aidiyetleri (uyruk vb.), nitelikleri (meslek vb.), sahiplilikleri (üyelik, abonelik vb.) gibi çok çeşitli yasal ve toplumsal ortaklıklarını/farklılıklarını somut olarak ortaya koyan bir bilgi/belgedir. Bir kimsenin kimliğini felsefi/antropolojik/sosyolojik anlamıyla sorgulamamız, kavramamız ve değerlendirmemiz içinse, bütün o yasal/sosyal aidiyetler, nitelikler ve sahipliliklerin toplumsal değerler sistemindeki karşılıklarını bir bütün olarak ele almamız ve bir sonuca ulaşmamız gerekir. Soyut anlamlar içeren bu “kimlik”, kimi zaman bütün bunların toplamı olurken kimi zaman da içindekilerden yalnızca birinin ağırlığı ile bu toplamdan çok daha farklı olabilir.

² www.tdk.org.tr, Erişim Tarihi: Mayıs 2015.

³ Aslında, sözlük anlamları itibariyle “karakter” ve “kişilik” kavramlarının her ikisi de, birey söz konusu olduğunda birbirlerinin yerine kullanılabilir anlamlar içermektedir. Tekeli (2011c) “kişilik” terimini kullanmayı tercih etmiştir. Ne var ki bu çalışmada, nesne/varlık söz konusu olduğunda, gerek kelimenin kökeni ve gerekse sözlükte yer alan karşılıkları itibariyle “kişilik” yerine “karakter” kavramı daha uygun bir ifade olarak tercih edilmiştir.

Karakter ise bireyin onu diğerlerinden farklılaştıran öz yapı niteliklerine işaret eder. Yani karakter bireyi, tıpkı kimlik gibi onu kendine özgü nitelikleri ile diğerlerinden ayıran özellikleri içerse de, toplumsalın içinde oluşun/gelişen kimlikten farklı olarak, bireyin öz yapısından gelen bir takım kendine özgü özelliklere işaret eder. Bir başka deyişle, kimlik de karakter de bireyi diğerlerinden ayırt etmemizi sağlayan özellikler içerir ancak, kimlik ağırlıklı olarak dışsal etkenlerle şekillenirken, karakter daha çok içsel, öz niteliklere dayalı özellikleri ifade eder. Peki bir kent söz konusu olduğunda kimlik ve karakter hangi anlamları içerir? Bir “kentin kimliği” ya da “kentin karakteri” dediğimizde neyi işaret ederiz?

Tekeli, bir insanın kimliğinden söz etmenin görece bir kolaylığı bulunduğunu oysa kent için bunun oldukça güç olduğunu söyler. Tekeli’ye göre (2011c, s.59) bu güçlükte, kentin bir bütün olarak değil parçalar halinde algılanması, zaman içinde bu algının değişim geçirmesi ve her bir birey için farklılık göstermesi etkili olmaktadır. Gerçekten de, bireylere göre farklılık gösteren kentin kimliğine dair bu kişisel algının kimi zaman toplumsal algıyla hiçbir bağlantısı bulunmamaktadır (Lynch, 2010, s.51).

Öyleyse, herkesin üzerinde uzlaşacağı bir kent kimliği nasıl oluşmaktadır? Tekeli, bu soruya verilecek en kolay yanıtın, “böyle bir şeyden söz edilemeyeceği olduğunu” söyler. Ancak bir bakıma gerçeklik içerdiğini dile getirdiği bu yanıtın, önemli bir eksiklik taşıdığına dikkat çeker. Çünkü bir kentin kimliği, tek tek kişilerin algılarının ötesinde, orada yaşayan ya da ziyaret edenlerin birbirleriyle ve kentle karşılıklı ilişkisi ile ortak biçimde üretilmektedir (Tekeli, 2011c, s.60). Bu çerçevede ele alındığında kent kimliği, insan, insanlar arasındaki ilişkiler, insanlar tarafından yapılan etkinlikler ve mekanın karşılıklı etkileşimi ile şekillenmektedir. Dolayısıyla kent kimliği dediğimiz olgu, birey, toplum ve mekanın birbirini üreten, şekillendiren etkileşimli ilişkisi sonucu beliren ortak bir imgedir. Öyle ki Relph (2007, s.104), “yer”in (kentin) kimliğinin o yerle birlikte, ister içeriden isterse dışarıdan olsun o yeri deneyimleyenleri de tanımladığını ileri sürer.

Kentin karakteri ise, tıpkı karakterin birey için taşıdığı anlamda olduğu gibi, “yer”in (kentin) kendine özgü olan, doğası, içsel özellikleri, somut olarak görünen fiziksel yapı bileşenlerinin birlikte oluşturduğu bir imgedir. Bu anlamda, kentin karakterini, kent kimliğinden ayıran iki önemli etmenden söz etmek olanaklıdır. Bunlardan biri, kent kimliğinin, yaşayanların algılarında oluşan bir kavramlaştırmaya işaret etmesi ve ikincisi ise soyut bir tahayyüle karşılık gelmesidir. Oysa bir kentin karakterinden söz edildiğinde, doğrudan “yer”in kendine özgü nitelikleri, fiziksel olarak “biçim” (*form*) ve bileşenleri belirleyici olmaktadır. Lynch (2010, s.51), söz konusu biçim bileşenlerini oldukça açık biçimde ve beş başlık altında ortaya koymuştur. Elbette bu, mekanın sosyal ilişkiler açısından anlamı, işlevi ve tarihle ilişkisini göz ardı etmek anlamına gelmemektedir. Söz konusu ilişkiler baştan kabul edilmekte ancak formun rolü üzerine odaklanılmaktadır.

Dolayısıyla burada, kent kimliği, mekansal deneyimlerle şekillenen ve aynı zamanda mekanı üreten ve şekillendiren iki yönlü bir işleyişle gelişen ortak toplumsal algı ve kenti kavrayış biçimi olarak ele alınmaktadır. Böyle bir tanımlama, somut/fiziksel mekanla doğrudan ilişki içinde olan, mekanın kendisini ve her türlü mekansal deneyimi içeren bir kentsel fenomene karşılık gelir. Dolayısıyla bu çalışmada kent kimliği, kentte gelişen yaşam kültürü -ki bunu coğrafi bağlam ve koşullardan bağımsız düşünmek olanaklı değildir-, ortaklaşan yaşam deneyimi ve kentsel mekanla ilişkiyi esas alan bir yaklaşımla değerlendirilmektedir. Bu yaklaşım ise kentin kimliğinin önemli bir parçası olarak, bağlam bağımlı ve mekansal parçalar arasındaki ilişkisellikleri içeren karakteri ve bu karakteri oluşturan mekansal bileşenleri dikkate almaktadır. Peki, on dokuzuncu yüzyılda yukarıda yer verilen değişimleri yaşayan Akdeniz’in doğusundaki liman kentine kimlik kazandıran, onun kendine özgü karakterini oluşturan nitelikler ve bileşenler nelerdir?

Bu soruya yanıt arayışında öncelikle, kente kimlik kazandıran mekansal yapı (*urban structure*) ve kentsel biçimin (*urban form*) temel bileşenlerinin (*urban form components/urban form determinants*⁴) neler olduğunu tartışmak gerekmektedir. Morris (2013, s.10), tarih boyunca, kırsal ve kentsel bütün yerleşimlerin biçimlerini

⁴ Kostof (1992), söz konusu mekansal yapı bileşenlerini “*urban elements*” olarak da ifade etmektedir.

belirleyen bazı ortak etmenler olduğunu söyler. Bu etmenlerden biri, iklim, topoğrafya gibi coğrafi koşullar ve diğeri ise insanoğlu tarafından, dışarıdan yapılan müdahalelerdir. Morris'e (2013, s.10) göre, ızgara dokuyu esas alan planlama, kente dışarıdan yapılan müdahalenin en belirgin örneklerinden biridir. Her iki etken de, ister kendiliğinden isterse planlı gelişmiş olsun, kentlerin mekansal biçimlenişinde önemli rol oynar. Dolayısıyla, kentsel yapı ve doku, içinde bulunduğu dönemin yerel koşulları doğrultusunda şekillenir.

Kentin kimlik ve karakter kazanmasında, parçalar kadar, bütünü oluşturan bu parçaların bir araya geliş biçimleri de önemlidir. Kostof (1992) kentlerin, form bileşenlerinin bir araya gelmesi ile inşa edildiğine işaret etmektedir. Buna göre kentsel form bileşenleri, süreç içinde farklı dönemlerde, sosyal, politik, ekonomik etkilerle farklı biçimde bir araya gelerek kenti biçimlendirmektedir. Dolayısıyla, kentsel mekanın biçimlenişinde, toplumun ekonomik, sosyal ve politik yapısı ve gücü de belirleyicidir. Dönemin toplumsal yapı ve karakteri, mekansal yapı ve kentsel dokunun üretilmesinde önemli rol oynar. Öyle ki pek çok kentsel dokuda, benzer sosyal, ekonomik ve politik yaklaşım ya da geleneklerin izleri vardır (Gallion ve Eisner, 1980, s.9). Gallion ve Eisner'e (1980, s.9) göre, tarihte çok az kent gelişimine bir planla başlamıştır. Kentlerin pek çoğu, orada yaşayan insanların yaşam biçimleri doğrultusunda gelişmiş, arazinin yapısına ve mülkiyet ilişkilerine göre şekillenmiştir. Dolayısıyla, benzer toplumsal yapılar ve doğal koşullar, kentler için benzer mekansal gelişim desenleri oluştursalar da, her birinin kendine özgü bir karakteri olması doğaldır. Öyle ki Marshall (2009, s.7), her bir kentin birbirinden farklı ve eşsiz olduğunu öne sürer. Ancak aynı zamanda, kent merkezi, mahalle, sokak dokusu gibi ortaklaşan yapısal öğeleriyle her bir kent, belli bir mekansal dokuya sahiptir. O halde her kent, ortak bazı yapısal öğelere sahip olsa da, coğrafi koşullar, tarihi, ekonomik ve toplumsal gelişmeler gibi pek çok değişkenle, kendine özgü bir kentsel yapı ve doku ile şekillenir. Tam da bu noktada, geçirdiği değişimlerle Doğu Akdeniz'de, üst ölçekteki benzer tarihi, ekonomik ve toplumsal süreçlerle gelişen liman kentlerinin mekansal biçimlenişi, söz konusu kentlerin birer liman kenti olarak şekillenmelerinde etkili olan mekansal yapının bileşenleri ve bunların ne tür ortaklık, benzerlik ya da farklılar ürettiği önem kazanmaktadır.

Söz konusu benzerlik ve farklılıklara ilişkin çalışmalar, bu kentleri ele alış biçimleri ve karşılaştırma ölçütleri açısından farklılık gösterir. Örneğin Driessen (2005, s.130), kozmopolitanizm kavramı üzerinden, İzmir, İskenderiye ve Trieste'yi karşılaştırdığı çalışmada, Akdeniz liman kentinin, iç kesimlerdeki kentlerden farklılıkları ve liman kentlerinde yaşayanların toplumsal yapılarındaki benzerlik ya da ortaklıklara ilişkin kesin ve genelleyici yargılardan kaçınmak gerektiğini vurgular. Pace (2002, s.11) de benzer biçimde, genel ve üst ölçekli bir kavramlaştırma ile Akdeniz kentinin, temel olarak ortak sosyal deneyimin ürettiği, Akdeniz insanına ve onun kurduğu kültürel yapıya dayalı bir karaktere sahip olduğunu ancak, bu genel tanımlamanın içinde, tek bir Akdeniz kenti modelinden (*Mediterranean archetype*) söz etmenin güçlüğüne vurgular. Pace bu nedenle, coğrafi, morfolojik, ekonomik, sosyal, politik ve kültürel açıdan bir dizi tipoloji üzerinden giderek bir Akdeniz kenti modeli aramanın daha doğru olacağını savunur.

Akdeniz'in kentsel coğrafyasının kendine özgü niteliklerini tartışan Leontidou, Akdeniz kentlerinin geçmişte kendiliğinden (*spontaneous*) gelişen bir doku ile toplumsal olarak üretildiğini söyler. Leontidou'ya göre (2006, s.7-11) Avrupa Akdeniz'indeki büyük kentler, Şikago Okulu'nun ekolojik kent kuramında öngörülen kentsel gelişimden farklı bir kentsel yapı karakteri gösterir. Leontidou'ya göre (2006), Batı kentindeki sınıfsal ayrışma ve işlevsel bölgelemeye dayalı yapının aksine Akdeniz kentlerinde, sosyal gruplar ve sınıfların ve aynı zamanda farklı kullanımların bir arada olduğu bir kentsel yapı söz konusudur.

Ekolojik kent kuramının sunmuş olduğu çerçevede, kentteki farklı gruplar, kentsel mekanda konumlanmak ve o mekanı elde etmek için sürekli bir yarışmacılık içindedirler. Bu anlamda Şikago Okulu, kentsel mekânın söz konusu grupların mücadeleleri doğrultusunda biçimlendiğini savunur. Ancak bu biçimleniş, süreç açısından "kendiliğinden" gelişse de mekanda, sınıfsal bir ayrışma ile gerçekleşir. Oysa Leontidou (2006), Şikago Okulu'nun farklı grupları mekanda birbirinden ayıran açıklamasından farklı olarak Akdeniz kentlerinin, toplumsal olarak üretildiğini ve farklı grupların aynı mekanı paylaştığını öne sürer.

Akdeniz'deki liman kentlerine ilişkin olarak Fuhrmann ve Kechriotis ise aralarındaki değişmez rekabet ve farklılıklara rağmen bu kentlerde ortak kentleşme deneyimlerinin yaşandığını ve kendi kendine yeten bir kentliliğin (*self confident citizenry*) olduğunu öne sürerler (Fuhrmann ve Kechriotis 2009, s.72). Kolluoğlu ve Toksöz de, on dokuzuncu yüzyılda bu kentlerin, kendine özgü sosyal ilişkilerin ürettiği mekansal karakteristikleriyle dikkat çektiklerine vurgu yapar ve liman işlevine dayalı olarak, depo ve antrepolar, gümrük binaları, gemicilik şirketleri, acenteler, sigorta şirketleri gibi ticari etkinliklerin çeşitli kullanımların kentsel mekanda kendini gösterdiğini dile getirirler. Öte yandan bu kentler, ulaşımında raylı sistemin kullanıldığı, çeşitli dini yapıların bir arada bulunduğu ancak kentsel mekanda bunların baskın bir öge olmadığı, sosyal ilişkilerin canlılığını somut olarak ortaya koyan sinema, kulüp, dans salonları, kiraathaneler, bahçeler, gezinti yolları gibi kamusal kullanımların yer aldığı ve tek bir mimari akım ya da dilin egemen olmadığı bir mekansal yapıya sahiptir (Kolluoğlu ve Toksöz, 2015, s.7).

Örneğin Katsiardi-Hering (2011, s.153), on sekizinci yüzyılda bir arada bulunan farklı inançlara ait dini yapıları, kıyı boyunca devam eden gezinti yolları, sırtlardaki kale ve eski kentten sahile inen dar yolları ve ardından on dokuzuncu yüzyıl başında, kentlilerin işbirliği ile deniz kıyısındaki geniş alanı, dik açılı yolları, düzenli, modern tarzdaki yeni yapıları ile Trieste ve Selanik arasındaki benzerlikten söz eder. Ardından, Akdeniz'deki bu iki liman kenti arasındaki benzerliği sağlayan ve Selanik'e kimliğini verdiğini düşündüğü fiziksel pek çok bileşenin İzmir'de de bulunduğunu anlatır. Yahudi, Rum, Batı Avrupalı tüccarların yaşadığı, Osmanlı döneminde, düzensiz, dar yolları ile Türk Mahallesi olan kalesi, denizden kazanılan geniş sahil şeridi ile Selanik'in İzmir'le pek çok ortak fiziksel ögeye sahip olduğunu dile getirir. Katsiardi-Hering (2011, s.152-153), Akdeniz'deki liman kenti kimliğine sahip bu üç farklı kentin en çok dikkat çeken fiziksel bileşenlerinin, sahip oldukları kıyı şeridi, farklı toplulukların bir arada yaşadığının, kentsel mekandaki somut

göstergesi olarak, birbirlerine yakın konumlarıyla farklı dini yapılar ve mahalleler olduğuna vurgu yapar⁵.

Hakim (2008, s.39), Akdeniz’de, İslamiyet ve Hristiyanlık gibi farklı dini inançların ve geleneksel yaklaşımların, toplumsal yaşama yönelik farklı bakış açıları ile sokak dokuları, yapı-sokak ilişkileri ve mimaride birbirinden farklı ifade biçimleri geliştirdiklerini ve bütün bu farklılıkların kentsel mekana güçlü bir anlam kazandırdığını söyler. Doğu Akdeniz liman kentleri ise farklı inanç gruplarının bir arada yaşadığı kentler olarak, söz konusu farklılıkların kentsel mekandaki birlikteliği ile şekillenmiştir. Ancak liman kentlerine söz konusu özgün mekansal yapı ve deneyimi kazandıran yalnızca farklı dini inançlar ve bunların mekanda yerini alan yapıları değildir.

Akdeniz liman kentlerine ilişkin farklı çalışmalarda beliren ortaklıkların⁶, denizle ilişki, iklim, liman ve ticaret gibi bu coğrafyanın doğasından kaynaklanan benzer koşullarla şekillenen bir takım ortak özellikler olduğu görülür. Ne var ki, liman kentlerine kimlik kazandıran karakteristik özelliklerin, her alt bölge, her kent ve hatta kent içindeki farklı kentsel alanlar için bir takım farklılıklar göstermesi, kendine özgü nitelikler içermesi kaçınılmazdır. Bir başka deyişle, Akdeniz liman kenti olmasına karşın, doğu ve batıda ya da kuzey ve güneydeki kıyılarda yer alan liman kentlerinin her biri kendine özgü nitelikler gösterebilir. Örneğin, Akdeniz’in doğusunu ele alan ve Doğu Akdeniz Liman kentlerinde değişen toplumsal yapı ile mimari arasındaki ilişkiyi inceleyen Pallini (2015, s.61), 1850’lerden itibaren buharlı gemi teknolojisiyle ulaşımında yaşanan değişimle Doğu Akdeniz’de “ticaretin coğrafyası”nın yeniden tanımlandığını ve Doğu Akdeniz liman kentlerinin kamusal

⁵ Katsiardi-Hering, her ne kadar bu üç liman kentindeki ortak fiziksel bileşenlere yer verse de aynı zamanda, mahallelerinin kentsel mekandaki farklı yer alış biçimleri ve el sanatlarına dayalı üretimin mekansal organizasyonu gibi çeşitli farklılıkların bulunduğunu da belirtmektedir (s.153).

⁶ Burada, Akdeniz kenti, Akdeniz liman kenti ya da Doğu Akdeniz liman kentine kimlik kazandıran bileşenler olarak temelde sosyal, ekonomik ve politik süreçleri değerlendiren ve söz konusu kentleri bu bağlamda tarif eden çalışmalardan ziyade, tüm bu süreçlerle ilişkisi göz ardı edilmeden özellikle mekansal nitelikleri esas alan çalışmalara yer verilmiştir. Elbette, burada yer verilenler dışında söz konusu kentleri farklı boyut ve bakış açılarıyla ele alan çok sayıda çalışma bulunmaktadır. Örneğin, Gekas (2009) on dokuzuncu yüzyıl liman kentini sınıfsal ve kentsel eşitsizlikler üzerinden karakterize etmiştir.

binalarının, bu dönemin modernizm anlayışının ve kültürel kimliğin farklı yorumlanış biçimlerini yansıttığını belirtir. Pallini'nin bu yorumu, söz konusu kentlerin, liman kenti kimliği ile mekansal yapıları arasındaki güçlü ilişkiyi ortaya koyması açısından önemlidir. Çünkü on dokuzuncu yüzyılda, Pallini'nin deyimiyile, "ticaretin coğrafyası"nın yeniden tanımlanması, söz konusu kentlere liman kenti kimliğini kazandıran mekansal bileşenler ve bunlar arasındaki ilişkideki önemli belirleyicilerden biri olmuştur.

Kolluoğlu ve Toksöz (2015, s.4), Londra, Tokyo, New York, Hong Kong, İstanbul ve Bombay'ın ortak özellikleri arasında heterojen nüfus yapıları ve ulusal yapılar karşısındaki güçlü özerkliklerinden söz ederek, bu kentler ile on dokuzuncu yüzyıl liman kentleri arasında önemli paralellikler olduğuna dikkat çeker. On dokuzuncu yüzyıl Doğu Akdeniz liman kentleri de tıpkı günümüz metropollerini gibi, ticari ağların odak noktasında yer almış ve onlar gibi çeşitlilik gösteren bir demografik yapı ile gelişmişlerdir. Gerek söz konusu nüfus çeşitliliği ve gerekse bu kentlerin gelişmelerinde temel belirleyicilerden biri olarak ticaret, mekansal yapının biçimlenişinde etkili olmuştur. Bunlar, söz konusu kentlerde temelde iktisadi ve toplumsal yapının geçirdiği değişimlerin ve bölgedeki modernleşmenin mekansal karşılıkları olarak kendini göstermiştir.

Tez kapsamında, tüm bu değerlendirmeler doğrultusunda, seçilen üç liman kenti; Volos, Patras ve Mersin örnekleri incelenmiş, yukarıda teorik çerçevesi çizilen süreç ve koşullarda geçirdikleri değişim, iki farklı modernleşme sürecindeki mekansal pratikleri, yaşanan değişimin söz konusu kentlerin kimlik ve karakteri üzerinde yarattığı etki karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiştir. Bu aşamada, söz konusu araştırma ve değerlendirmede izlenen yöntemi ortaya koymak yararlı olacaktır.

1.3 Yöntem

Her türlü bilimsel araştırmada araştırma sorusu, bir başka deyişle araştırmacıyı yeni bir araştırmaya yönelten temel problemin tanımlanması büyük önem taşımaktadır. Çünkü ister sosyal bilimler ister doğa bilimleri alanında olsun, bir

bilimsel çalışma için araştırma sorusu ve bu soruya araştırmanın başında verilen hipotetik yanıt, çalışmanın yöntemi ve kapsamını belirlemede birincil öneme sahiptir. Bu çerçevede, araştırmanın çıkış noktası olan problemin nasıl belirlendiğinin ortaya konması ve problemin açık ve anlaşılır biçimde tanımlanması ve son olarak da araştırmanın çıkış noktası olan soruya uygun araştırma yönteminin belirlenmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda, yukarıda, araştırmanın çıkış noktası olan problem ve nasıl belirlendiği ortaya konmaya çalışılmıştır. Dolayısıyla bu aşamada, yukarıda amacı, hedefi, bağlamı ve kuramsal çerçevesi çizilen çalışmada kullanılan yöntem ortaya konulacaktır.

Bilimin hızla gelişen, çok yönlü ve devingen yapısı, üzerinde herkesin uzlaştığı bir bilim tanımı yapmayı güçleştirmektedir. “... nesnel sağlamlığı olan bilgiler bütünü”, “neden-sonuç ilişkilerinin ifade edildiği sistematik bilgiler birikimi”, “insanoğlunun biriktirdiği kaydedilmiş sistematik bilgi”, “kanıtlanmış ve sistemli hale getirilmiş bilgiler ...” gibi çeşitli tanımların varlığı, “bilim nedir?” sorusuna yanıt arayışını açıkça ortaya koymaktadır. Bilimin tanımlanmasında kesin bir uzlaşıya varılamamasının belki de en önemli nedeni, antropolojiden astrofiziğe kadar pek çok farklı dalının bulunmasıdır. Bu nedenle bilimi, bilim tarihi içinde, genel hatlarıyla düşünce yaklaşımı ve bu doğrultuda seçtiği araştırma yöntemine göre tarif etme eğiliminin yaygın olduğu görülmektedir (Archer, 1999, s.3).

Bilimi, esas aldığı düşünce yaklaşımı ve araştırma yöntemi doğrultusunda tanımlama ve ele alma eğiliminde, temel olarak üç farklı bilim felsefesi yaklaşımından söz etmek olanaklıdır. Bunlar, pozitivism, realizm ve konvansiyonalizmdir. Pozitivist için bilim, dışsal dünyaya ilişkin kestirimci (*predictive*) bilgi elde etme girişimidir. Bunun için, dışsal dünyadaki düzenli ilişkileri ifade eden genel önermelerden oluşan teoriler inşa etmek ve ardından bu teorileri bir dizi gözlem ve deney aracılığıyla objektif olarak test etmek gerekmektedir.

Pozitivism için doğadaki ilişkisel bağları bulmak değil, olayların birbirini izleyen düzenliliklerini ispatlamak temel amaç olarak öne çıkmaktadır. Oysa bilimsel realizmin temel amacı, açıklama yapmaktır. Realist bilim felsefesine göre olayları

açıklamak ise bunların yalnızca iyi kurulmuş düzenlilikler örneği olduğunu göstermek demek değil, altta yatan yapı ve mekanizmaların bilgisini elde etmek ve olaylar arasındaki zorunlu bağlantıları keşfetmek anlamına gelmektedir. Realist, ancak böylelikle “şeylerin” “görüntülerinin” ötesine, onların doğalarına ve özlerine gidilebileceğini, ancak bu yolla olayları ortaya çıkaran yapı ve mekanizmaların betimlenebileceğini ve açıklanabileceğini savunmaktadır. Bu farklılıklarına karşın, realizm ve pozitivizm, bilimin ampirik temelli, rasyonel ve objektif olduğu konusunda birleşirken konvansiyonalizm, her ikisinden de önemli biçimde ayrılmaktadır. Konvansiyonalist felsefe, gözlemin tek başına teorinin doğruluğu veya yanlışlığını belirleyemeyeceğini, farklı teorik çerçeveler arasından bir seçim yapmak için kullanılacak evrensel ölçülerin bulunmadığını, böyle bir seçimde ahlaki, estetik veya araçsal değerlerin önemli bir rol oynayacağını savunmaktadır (Keat ve Urry, 2001, s.15- 17).

İster pozitivist, ister realist, isterse konvansiyonalist olsun, bilimsel üretimin hareket noktasını araştırma sorusu oluşturmakta ve farklılaşmasını da seçilen metodoloji belirlemektedir. Söz konusu iki nokta, doğa bilimleri için olduğu kadar sosyal bilimler için de geçerlidir. Ne var ki, sosyal bilimlerde, aynı konuda, birbirinden farklı yöntemlerle geliştirilmiş, değişik sonuçlara ulaşan birçok teori bir arada bulunabilirken, doğa bilimlerinde, gelişen ölçme teknikleri ve deneyler sonucunda, bir önceki teori tamamen terkedilerek yerine yenisi gelmektedir (Tekeli, 2010, s.19). Bu noktada önem kazanan, yöntem ya da bir başka deyişle metoddur. Bu konuda, geleneksel Batı anlayışının temeli, 1620’de Francis Bacon tarafından sistematik olarak ortaya konulmuş yasalara dayanmaktadır. Buna göre, ampirik denemeler, objektifliğe ve tümevarımsal (*inductive*) mantığa uymayan her türlü yöntem, bilim dışı ve güvenilmez kabul edilmektedir (Archer, 1999, s.4). Bacon’ın ortaya koyduğu bu bilimsel araştırma yöntemi yaklaşımında, çıkış noktasını, algısal deneyimler oluşturmakta, düzensiz olguların sınıflandırılması için gerekli ölçütlerin belirlenmesiyle düzenli olgular üzerinden tümevarımcı bir genellemeye (*inductive generalisation*) varılmakta ve tüm bu sürecin sonucunda da yasa ve teori kurulmaktadır (Harvey, 1973, s.34).

Ne var ki, Bacon'ın geliştirdiği bu paradigma, Karl Popper'in "yanlışlama" (*falsification*) yaklaşımı ile bir anlamda altüst olmuştur (Keat ve Urry, 2001, s.33; Harvey, 1973, s.38; Archer, 1999, s.5). Popper'in, bilimsel bilgiye ve yöntem sorununa getirdiği devrim niteliğindeki bu yaklaşım, hipotezlerin yanlışlanmasının, araştırmacı için yeni bir çıkış noktası, yeni bir problem tarifi anlamına geldiği ve yanlışlamanın da en az doğrulama kadar önemli bir sonuç olduğunu ortaya koymuştur (Popper, 2005, s.27). Dolayısıyla, yapılacak kabulün doğrulanması (*verification*) kadar yanlışlanması da oldukça önemli ve özgün sonuçlar ortaya koyabilecektir. Çalışmanın içeriği gereği, fiziksel mekanın ve onun idiografik özelliğinin, çalışmanın sonuçları açısından taşıdığı önem göz önünde bulundurulduğunda, Kantist ve ardından neo-Kantist coğrafya anlayışına ilişkin tartışmalar güçlü bir zemin hazırlamakta ve yöntem açısından önemli açılımlara olanak sağlamaktadır.

Ancak elbette bilim felsefesi, Kant ve Popper'den sonra da gelişimini sürdürmüş ve pozitivism, neo-pozitivist dönem, neo-Kantist devrim, realizm, eleştirel gerçekçilik (*critical realizm*) gibi farklı pek çok yeni yaklaşım ve akımın yanı sıra modernizm, postmodernizm gibi yalnızca bilim felsefesini değil tüm dünyayı dönüştüren kavramlarla etkileşim halinde olmuştur. Örneğin fizik alanındaki yenilikler mekanın kavranışını ve anlamını değiştirirken, teknolojik gelişmeler zamanın kavranış ve anlamında önemli dönüşümlere yol açmıştır. Çalışmada, bilim felsefesinin tüm bu tartışmalarıyla değişen mekan kavranışı çerçevesinde, coğrafyanın idiografik özelliğinin, belli bir coğrafi bölge olarak Akdeniz'in doğusundaki liman kentlerinin mekansal gelişim ve karakterleri için bir ortaklık sunup sunmadığı, eğer böyle bir ortaklık varsa, bunu sağlayan mekansal bileşenlerin neler olduğu ve kentsel mekandaki kurgunun nasıl gerçekleştiği sorgulanacaktır. Böylece, benzer süreçleri yaşayan söz konusu kentlere ortak bir kimlik kazandıran genel ve yerel koşulları ortaya konulmaya çalışılacaktır.

Yukarıda genel hatlarıyla kısaca özetlenmeye çalışılan bilim felsefesi ana akımlarının metodolojik yaklaşımları ve buna ilişkin tartışmalardan hareketle, Kant ve onun devamında gelişen mekan anlayışının çalışma için önemine değinilmiştir.

Kant'ın mekan anlayışı, pozitivistik deterministik yaklaşımını bir anlamda tartışmaya açan tutumuyla, Newton'un "mutlak mekan" anlayışından Leibniz'in "görelî mekan" anlayışına doğru salınmış ancak sonunda, dönemin egemen görüşü olan Newton'un "mutlak mekan"na odaklanmıştır. Newton'un çekim yasalarıyla mekanın üç boyutlu olduğunu açıklamaya çalışan Kant, zaman ve mekanın analitik bütünler olduğunu ve aralarında ilişki olanakları bulunduğunu savunmuştur. Zaman ve mekan arasındaki ilişkiyi, tarih ve coğrafya arasında da kuran Kant, her dönemde coğrafyanın, tarihin altyapısını oluşturduğunu öne sürmüştür. Kant'ın, zaman ve mekan arasında ilişki kurmaya yönelik coğrafya alanına getirdiği bu yenilikçi kavrayış, 1950'li yıllarda ikinci nesil Kantçı coğrafyacılarca sürdürülmüştür (Tekeli, 2010, s.67).

Coğrafya disiplini 1960'lı yıllarda gerçekleşen ve "nicel (kantitatif/pozitivist) devrim" olarak adlandırılan süreçle, geçerli mekansal yasaları bulma ve bunları matematiğin evrensel diliyle ifade etme yöntemini benimsemiş ve önemli eleştirilere maruz kalmıştır. Söz konusu sürece özellikle Marksist coğrafyacılar tarafından, mekanın bilgisinin matematiksel modellemelere indirildiği ve mekansal süreçlerin ardında yatan toplumsal, ekonomik ve politik ilişkileri gözardı ettiği yönünde eleştiriler gelmiştir. Başta Manuel Castells ve David Harvey gibi Marksist coğrafyacılar tarafından geliştirilen bu eleştirilerin temel çıkış noktası, mekanın kendine özgü gelişim yasası olan bir araştırma nesnesi değil, toplumsal yapıların ilişkilerinin belirlendiği birer ürün olduğudur (Işık, 1994, s.17-18).

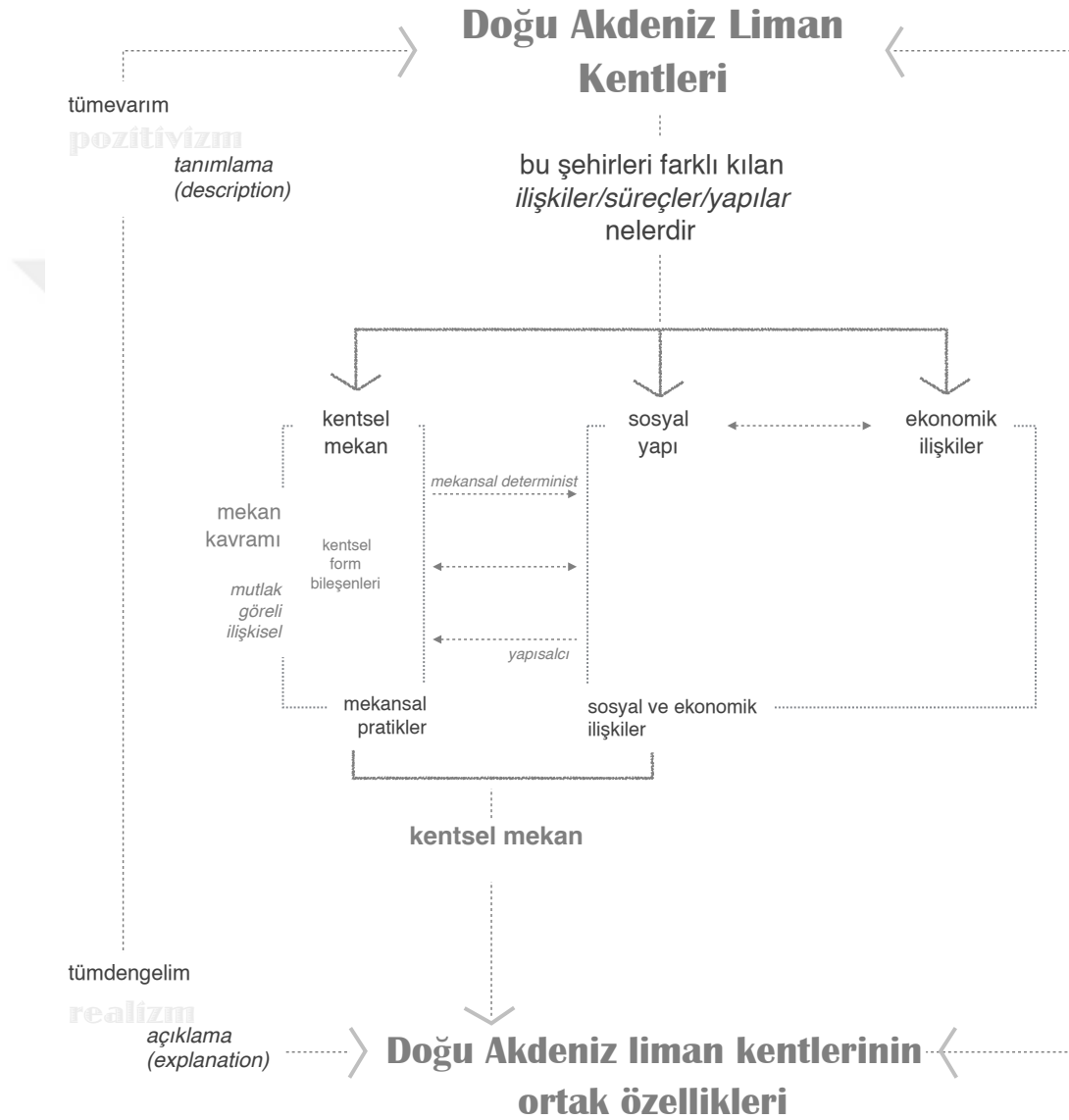
Tüm bu tartışmalar ışığında, bugün coğrafya disiplininin temel sorunsalı, mekan, zaman ve toplum arasındaki ilişkinin nasıl tarif edileceği ve yapılacak farklı tariflerin ne tür olanaklar sunacağıdır. Çalışmanın çıkış sorusu da bu noktada bir anlamlılık zemini kazanmaktadır. Çünkü çalışmanın esas aldığı coğrafyada, mekan, zaman ve toplum arasındaki ilişkilere yaklaşımları açısından, toplumsal ilişkileri mekanın bir türevi olarak ele alan "mekansal determinizm" ya da mekanı toplumsal ilişkilerin bir sonucu olarak gören "yapısalcı yaklaşım" ile açıklaması güç bir kentsel gelişim pratiği olduğu düşünülmektedir (Işık, 1994, s.20).

Akdeniz'in doğusundaki liman kentleri, aynı tarihsel dönemdeki gelişimleri, buldukları coğrafya açısından sahip oldukları ortaklıklar ve mekansal yapılarındaki benzerliklerle, bu kentler için ortak bir kavramsallaştırma yapılabileceği sorusunu gündeme getirmektedir. Ancak, söz konusu kentlerin sahip oldukları bu ortaklık ve benzerliklerin nedenine dair bir yanıt arayışında, mekansal determinizm ya da yapısalcı yaklaşımın ötesinde bir açıklamaya gereksinim vardır. Çünkü, söz konusu kentleri ortaklaştıran ve bu kentlere bir "liman kenti" kimliği kazandıran şeyin, mekansal gelişimleri ile toplumsal ilişkileri arasındaki karşılıklı etkileşim olduğu öngörülmektedir. Söz konusu öngörünün dayanağı, bu kentlerden biri olarak çalışmanın örnek inceleme alanı olan Mersin kenti özelinde yapılan çalışmalardır.

Akdeniz'in doğusundaki diğer liman kentlerinin, Mersin ile aynı tarihi dönemde yaşadıkları gelişme ister istemez, bu kentler için de benzer gelişim dinamiklerinin ve mekansal organizasyon pratiklerinin olup olmadığı sorusunu gündeme getirmektedir. Böyle bir soruya yanıt arayışının iki somut fayda sağlayacağı düşünülmektedir. Bunlardan ilki, bugüne dek ağırlıklı olarak iktisadi ve tarihi perspektifle yapılmış olan "liman kenti" kavramsallaştırması üst başlığı altında, yalnızca iktisadi ve tarihi veriler doğrultusunda değil, söz konusu kentlerin Doğu Akdeniz'de yaşanan modernleşme ve ulus-devletlerin oluşum sürecinde mekansal organizasyonları üzerinden bir "Doğu Akdeniz liman kenti" kimliğinin varlığını test etmeye olanak sağlamaktır. Bir diğeri ise mekansal pratikler ile toplumsal, ekonomik ve tarihi gelişmeler arasındaki karşılıklı birbirini üreten süreçlerin, kentlerin kendine özgü bir karakter ve kimlikle gelişebilmeleri üzerindeki belirleyiciliğini sorgulamak olacaktır.

Belirlenimci ve genelleştirici yaklaşımlardan, geçmişten gelen ve değişmez bir gerçeklikten öte, yerel ile küresel, ulusal ile uluslararası, içsel dinamikler ile dışsal süreçlerin karşılıklı etkileşimi ve diyalektik ilişkisi içinde sürekli değişime uğrayan bir Doğu Akdeniz liman kenti kimliğinden ve bu kimlik ve karakteri oluşturan mekansal bileşenlerden söz edebilmek üzere, iktisadi temelli bir yaklaşımdan farklı olarak, modernleşme süreci, mekan organizasyonu ve toplumsal ilişkiler arasındaki etkileşim üzerinden, çok yönlü bir araştırma gerekmektedir. Buradan hareketle tez

çalışmasında, metodoloji, tekil örnekler üzerinden gidilerek (*inductive*), karşılaştırmalı bir analiz (*comparative analysis*) çalışması yapılması ve çalışmanın sonunda da Doğu Akdeniz liman kentinin mekan organizasyonu açısından karakteristik özelliklerine ulaşılmasına (*deductive*) çalışılmıştır (Şekil 1.2).



Şekil 1.2 “Doğu Akdeniz liman kenti” kimliği ve mekansal yapısını araştırmaya yönelik metodolojik yaklaşım.

Bu doğrultuda, tez kapsamında ele alınan Volos, Patras ve Mersin kentleri için, yerel arşivlerden, ulusal ve uluslararası arşivlere uzanan bir araştırma yapılmaya çalışılmıştır. Mersin için, erişim kolaylığı ile öncelikle kişisel arşivlerden başlanarak, kurumsal arşivlere kadar uzanan yerel düzeyde araştırmalar yapılmıştır. Ardından, İstanbul'da Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Ankara'da Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, ve Milli Kütüphane gibi ulusal arşivler ile yine İstanbul'da Salt Araştırma gibi özel arşivler ve yurtdışında, İngiltere'de Bristish Library, Fransa'da, Nantes Diplomatik Arşiv'de araştırmalar yapılmıştır. Volos ve Patras için ise, ARIT (American Research Institute) W. D. E. Coulson and Toni M. Cross Aegean Exchange Programı desteği ile Volos'ta, Library of University of Thessaly ve DIKI (Municipal Center for Historical Research and Documentation of Volos), Patras'ta, Library of Municipality of Patras, Library of University of Patras (Library of Faculty of Architecture), Atina'da, Gennadius Library ve ELIA Athens'da (The Hellenic Literary and Historical Archive) ve Selanik'te, Aristotle University of Thessaloniki Library, Central Municipality Library of Thessaloniki, Society for Macedonian Studies Thessaloniki, ELIA Thessaloniki'de (The Hellenic Literary and Historical Archive) araştırma yapılmıştır.

Ayrıca Mersin için, yukarıda belirtilen kurumsal arşiv ve kütüphanelerden, yazılı belgelerin yanı sıra, kentin mekansal gelişimine ilişkin her türlü, harita, plan, kartpostal ve fotoğraf gibi belgeler derlenmiş ve aynı zamanda kişisel arşiv ve koleksiyonlardan, kartpostal ve fotoğraf gibi görsel malzemelere ulaşılmıştır. Benzer biçimde, çalışma kapsamında inceleme ve araştırma gezisi gerçekleştirilen Volos ve Patras için, yukarıda yer verilen arşivlerden harita, plan, kartpostal gibi görsel belgelere ulaşılmış, kentin güncel fotoğrafları çekilmiştir.

Her üç kent için de, Salt Araştırma'da yapılan araştırmalardan elde edilen, birincil kaynaklar olan Şark Ticaret Yıllıkları (Annuaire Oriental) ve yine her üç kent için de farklı arşivlerden ulaşılan İngiliz Konsolosluk Raporları kullanılmıştır. Söz konusu birincil kaynaklar, eş zamanlı ve benzer veriler içermesi nedeniyle, özellikle ticari etkinliğe ilişkin verilerin karşılaştırmalı olarak değerlendirilmesinde, çalışma için oldukça önemli kaynaklar olmuştur.

Elde edilen belgeler, söz konusu kentlere yapılan inceleme gezileri ve daha önce yapılmış çalışmalar ışığında, her üç kentin, çalışmanın esas aldığı tarihsel dönem içindeki mekansal gelişimi, geçirdiği değişim ve kente kimlik kazandırdığı öngörülen mekansal yapı bileşenleri ve bunlar arasındaki ilişki, birer liman kenti olarak söz konusu kentlerin kimlik ve karakterinde önemli bileşenler olarak özellikle denizle kurdukları ilişki doğrultusunda, karşılaştırmalı olarak değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Yukarıda belirtildiği gibi, araştırmayı yönlendiren temel sorular şunlardır: Doğu Akdeniz liman kentlerinin, ortak bir kimlikle; “liman kenti” olarak adlandırılmasını sağlayan nedir? Bugün anladığımız biçimiyle, limanı olan bütün kentler “liman kenti” olarak adlandırılabilir mi? On dokuzuncu yüzyılın kendi koşulları içinde, her biri Akdeniz kıyısında yer alan bu kentler, Akdeniz’deki bölgeselliklerden biri olarak “Doğu Akdeniz”de yer almaları nedeniyle farklılaşmakta mıdır? Ortak bir denizin kıyısında ve aynı ticari ağın içinde yer alan bu kentler, ortaya çıkıp gelişmelerinde etkili olan benzer koşul ve süreçlere karşın, ne tür farklılıklar göstermektedir? Ya da benzerlikleri onları, ortak bir kavramsallaştırma ile “Doğu Akdeniz liman kenti” olarak adlandırmamıza olanak vermekte midir?

1.4 Tezin Bölümleri

Tez çalışması, toplam altı ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm, tezin amacı, içeriği, kapsamı, kuramsal çerçevesi ve yönetimine ilişkin temel açıklamaların yer aldığı “Giriş” bölümüdür. İkinci bölüm, “Doğu Akdeniz, Modernleşme ve Liman Kentleri” başlıklı, tez çalışmasının esas aldığı Doğu Akdeniz coğrafyası, Osmanlı modernleşmesi ve ulus-devlet modernleşmesi gibi Doğu Akdeniz liman kentlerinin benzerlik ve farklılıklarını anlamak ve söz konusu kentlere kimlik ve karakter kazandıran mekansal yapının gelişimindeki tarihi, iktisadi ve toplumsal koşulları anlamak için gerekli temel kavramları ve tezde ele alınış biçimlerini açıklamaya yönelik bölümdür.

Üçüncü ve dördüncü bölüm, tezin alan araştırması ve bulgularının yer aldığı bölümlerdir. “İktisadi ve Demografik Yapıda Volos, Patras ve Mersin’deki Değişim”

başlıklı üçüncü bölüm, söz konusu kentlerin, ikinci bölümde tartışılan kavramlar doğrultusunda, ele alındığı ve her üç kentin, ilgili yazının yanı sıra, Şark Ticaret Yıllıkları ve Konsolosluk Raporları gibi birincil kaynakların sunduğu veriler ışığında karşılaştırmalı olarak değerlendirildiği bölümdür. Çalışmanın esas aldığı dönemde, incelenen üç kentin iktisadi ve demografik yapılarında gerçekleşen değişimle ilişkili olarak, çalışmanın “Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekanın Biçimlenişi: Volos, Patras, Mersin” başlıklı bölümü ise dördüncü bölümdür. Bu bölümde, seçilen üç liman kentinin, mekanın üretimi ve biçimlendirilmesi süreçleri, geçirdikleri değişim, mekansal kurguları ve form bileşenleri ile tüm bunlar arasındaki ilişki ele alınarak, bu üç Doğu Akdeniz liman kenti özelinde tezin çıkış sorusuna yanıt aranmıştır. Bunun için, iktisadi ve demografik yapıdaki değişim dönemleri ile paralel olarak benzer gelişim dönemleri doğrultusunda, söz konusu üç kent kentin mekansal biçimlenişi ortaya konmaya çalışılmıştır. Bu bölüm, çizimler ve hazırlanan görsel belgelerle, incelenen üç kentin gelişimini, mekansal biçimlenişini ve form bileşenlerini, analitik biçimde incelemeyi ve açıklamayı hedeflemiştir. Tez kapsamında incelenen kentleri ele alan bu iki bölümün de sonunda, o bölüme ilişkin değerlendirmelere yer verilmiştir.

Beşinci bölüm, tez kapsamında incelenen üç kentin, gerek iktisadi ve demografik yapısı ve gerekse mekansal gelişimlerine ilişkin dördüncü bölümde elde edilen verilerin, karşılaştırmalı ve bütünlüklü olarak değerlendirildiği bölümdür. Altıncı bölüm ise çalışmanın, yapılan araştırmalar ve değerlendirmeler doğrultusunda elde edilen çıkarımlarını ortaya koyan “Sonuçlar” bölümüdür. Sonuç bölümünde ayrıca, çalışmanın sonuçlarının ortaya koyduğu yeni sorular ve tezden elde edilen sonuçlar doğrultusunda geleceğe ilişkin görüşlere de yer verilmiştir.

BÖLÜM İKİ

DOĞU AKDENİZ, MODERNLEŞME VE LİMAN KENTLERİ

Akdeniz'e ilişkin oldukça geniş bir yazından söz etmek mümkündür. Söz konusu yazın, sanatın, edebiyatın ve bilim dünyasının kendi bakış açılarıyla tanımladıkları birden çok Akdeniz sunar. Ancak burada, çalışmanın temel çıkış sorusu, amacı ve kapsamı doğrultusunda Akdeniz'i, sosyal, iktisadi, siyasi ve kültürel gelişmelerle ilişki içinde fiziksel bir mekan olarak gören, ortak bir denizin kıyısında gelişmiş ve on dokuzuncu yüzyılın kapitalist sermaye birikim süreçlerinin gerçekleri ile şekillenmiş liman kentlerinin benzerlikleri ve farklılıkları üzerinden değerlendirmeye çalışan bir yaklaşım esas alınmaktadır.

Bu doğrultuda, öncelikle, Akdeniz'in tarihsel coğrafyası ve ardından, on dokuzuncu yüzyılda değişen ilişkiler ve güç dengesiyle yeniden şekillenen Doğu ve Batı Akdeniz'in rolleri kısaca değerlendirilecektir. Ardından, Doğu Akdeniz liman kentlerinin içinde yer aldıkları bağlamın tarihsel coğrafyası ortaya konulmaya çalışılacaktır. Böylece, geçmişte olduğu gibi günümüzde de, farklı siyasal sınırlar içinde olmalarına karşın, sosyal ve kültürel pek çok ortaklığın yanı sıra, ekonomik bir ilişkisel ağın da parçası olan bu kentlerin, kimlik ve karakterinin gelişiminde etkili olan bileşenlerden biri olarak, söz konusu coğrafyanın kendine özgü nitelikleri açıklanmaya çalışılacaktır (Şekil 2.1).

Akdeniz, iki kara arasındaki denizi (*Mediterraneum*) işaret eden, Avrupa ve Afrika kıtaları arasında deniz eksenli bir coğrafyadır ve ortak bir deniz etrafında yer alan kıyılardan ovalara, yayla, çöl ve dağlara kadar geniş bir alanı kapsamaktadır (Özveren, 2012, s.5). Bir deniz ortaklığında şekillenen bu coğrafya, denizin sağladığı hareket kolaylığı ile sürekli bir değiş-tokuşun mekanı olagelmiştir. Böylece insan, mal ve kültürün sürekli hareket halinde olduğu ve yer değiştirdiği Akdeniz coğrafyası, ortak iklim ve doğal çevreye ek olarak, ticari ilişki biçimi, kültürel yaşam ve yapı çevre açısından da ortaklıklar ve benzerlikler geliştirmiştir. Ancak bu durum, geniş Akdeniz coğrafyasının homojen bir karakter taşıdığı anlamına gelmez.

Ginio'ya (2006, s.30) göre Akdeniz, “pek çok sesle konuşmaktadır” ve Akdeniz fikrinin özü, çoğulluğu ve farklılığı içeren bir birlikteliğe dayanmaktadır.

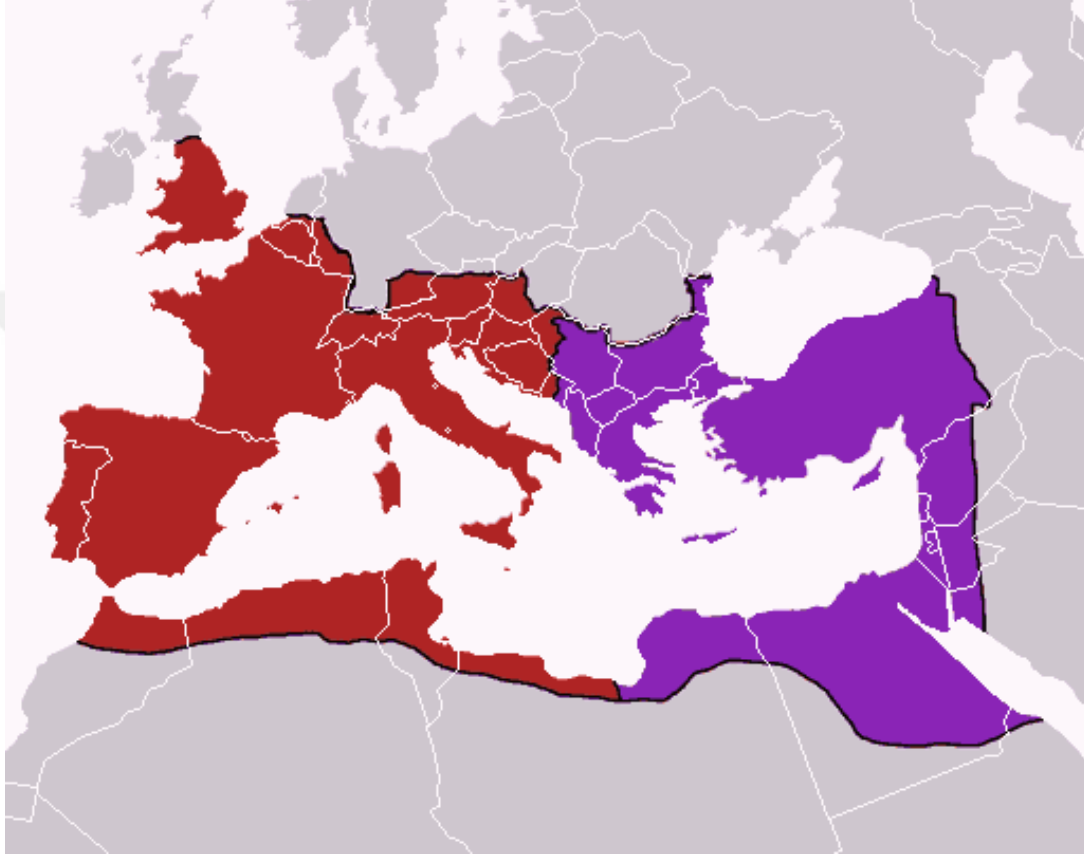


Şekil 2.1 Akdeniz liman kentleri, farklı siyasal sınırlar içinde olmalarına karşın, sosyal ve kültürel pek çok ortaklığın yanı sıra, ekonomik bir ilişkisel ağına da parçasıdır.

Gerçekten de ilk bakışta, Akdeniz'i yalnızca bir deniz olmanın ötesine taşıyan ve bugün farklı onlarca devletin siyasi sınırları içerisinde kalmasına rağmen ortak bir “Akdenizlilik” kimliğinin bileşenleri olarak varlığını sürdüren pek çok parçadan oluşmuş bir birlik olarak tanımlamak olanaklı görünmektedir. Ancak dikkatle bakıldığında bu tanımın içerdiği çelişkili yaklaşım açıkça görülmektedir. Zira bugün bir üst kavramsal çerçeveye çizen Akdeniz ve Akdenizlilik olgusunun parçalanmışlığı, Braudel ve benzer biçimde genel Akdeniz anlatısı içindeki farklılıklara dikkat çeken pek çok tarihçiyi haklı çıkarmaktadır.

Yukarıda ifade edildiği üzere, Akdeniz bugün farklı onlarca devletin siyasi sınırları içerisinde olan farklı ulusların topraklarından oluşmaktadır. Söz konusu parçalanmışlık, Büyük Roma İmparatorluğu'nun Doğu ve Batı Roma olarak ikiye ayrıldığı M.S.395 yılında tarihsel olarak billurlaşmış, geçmişten gelen ve özellikle Doğu-Batı ekseninde daima varolan farklılaşma bir anlamda somut bir hal almıştır (Şekil 2.2). Önce çağ farklılıkları olarak ortaya çıkan Doğu-Batı ayrışması, özellikle dördüncü yüzyıldan itibaren toplumsal yapılanmada, dinsel örgütlenmede ve politik oluşumda dikkat çekici biçimde su yüzüne çıkmıştır (Braudel, 2007, s.60-70; Peker,

2012, s.107). Aslında, kuzeyde Avrupa ve güneyde Afrika kıyılarıyla çevrelenen bu iç denizi kuşatan coğrafyanın genişliği ve çeşitliliği dikkate alındığında, denizi ve karasıyla bir bütün oluşturan bu dünyanın kendi içinde birtakım bölgesellikler doğurması ve günün birinde birbirinden kopması şaşırtıcı değildir.



Şekil 2.2 Doğu ve Batı Roma, Bizans İmparatorluğu (Wikipedia, 2013).

Doğu ile Batı, Hristiyanlık ile İslam Uygarlıkları arasındaki bu, birbirini doğuran ve bütünleyen farklılık ve mücadele, 1453'e gelindiğinde, Osmanlı İmparatorluğu için olduğu kadar dünya tarihi için de yeni bir dönemin habercisi olacak kuşatma ile bir anlamda Doğu'nun zaferiyle son bulmuş görünmektedir. Ancak bu aşamada öncelikle, söz konusu yeni dönem öncesi Akdeniz'i ele alınacaktır.

2.1 Akdeniz'in Tarihsel Coğrafyasında On Dokuzuncu Yüzyıl Öncesine Kadarki Dönem: Bütünleşen Akdeniz

Akdeniz dünyasını kavramaya yönelik olarak bir üst çatı oluşturan kuramsal düzeydeki çalışmaların pek çoğu, Akdeniz'in değişim ve çeşitliliğin yanı sıra devamlılık ve birlik gösterdiği ancak bu birliğin, çoğulluğu ve farklılığı içeren bir birlik olduğu üzerinde durmaktadır (Ginio, 2006, s.30). Öte yandan, Akdeniz'e ilişkin çalışmalarda, varoluşundaki "ilişkisel" karakteri vurgulayan önerme bugün de büyük ölçüde kabul görmektedir. Günümüzde bu görüşü paylaşan yaklaşımlar, Akdeniz dünyasının kimliği ve sınırlarının daima komşularıyla ilişkilendirildiğinin altını çizmekte ve söz konusu ilişkisel karakterin, Akdeniz dünyasının sınırlarını oldukça kaygan ve esnek kıldığı üzerinde uzlaşmaktadır (Özveren, 2006, s.16).

Akdeniz, sınırları zaman ve mekanla çizilmesi güç, farklı bakış açılarına ve farklı zamansallıklara göre değişen, oldukça muğlak/değişken sınırlara sahip bir denizdir (Giaccaria ve Minca, 2010, s.345). Giaccaria ve Minca, Akdeniz'i mekansal olarak karakterize eden şeyin, baskın bir öge ve süreçle şekillenmesini sağlayan ve *de facto* olarak beliren, geçmişten gelen kendi "büyük anlatısı" olduğunu, bugünse bu anlatının genellikle bu denizi bir "yer" olarak ifade ettiğini ve onun benimsenen kültürel kimliğini belirlediğini öne sürer (Giaccaria ve Minca, 2010, s.348).

Akdeniz'e karakterini veren bu "büyük anlatı"nın geçmişi oldukça eskidir. Söz konusu büyük anlatının kaynağı, tarih içinde çevresindeki karaya kendi adını veren ve karayla denizin (ve hatta bu bölgedeki tüm kültürel oluşumun) ortak bir adla anılmasını sağlayan bir *mare clausum*dur. Dolayısıyla söz konusu büyük anlatı, *mare clausum* yani bir "iç deniz" olan suyun varlığı kadar eskidir. Henri Pirenne, Shelomo Dov Goitein ve Fernand Braudel bu iç denizin, kültürlerin, fikirlerin, dinlerin, insanların, malların aktarımını sağladığı ve böylelikle bir coğrafi ortaklık kültürü yaratmayı başardığı temel görüşünü paylaşmaktadır (Ginio, 2006, s.30).

Akdeniz ve Akdeniz dünyasına ilişkin genel düzeydeki bu değerlendirmeler, sınırları değişken Akdeniz coğrafyasının antik dönemden itibaren büyük bir anlatı

oluşturan tarihsel gelişimine dayanmaktadır. Akdeniz, Avrupa ve Afrika kıtaları arasında deniz eksenli bir coğrafyadır ve ortak bir deniz etrafında yer alan kıyılardan ovalara, yayla, çöl ve dağlara kadar geniş bir alanı kapsamaktadır (Özveren, 2012, s.5) (Şekil 2.3). Bir deniz ortaklığında şekillenen bu coğrafya, denizin sağladığı hareket kolaylığı ile sürekli bir değiş-tokuşun mekanı olagelmiştir. Böylece insan, mal ve kültürün daima hareket halinde olduğu ve yer değiştirdiği Akdeniz coğrafyası, ortak iklim ve doğal çevreye ek olarak, ticari ilişki biçimi, kültürel yaşam ve yapılı çevre açısından da ortaklıklar ve benzerlikler geliştirmiştir.



Şekil 2.3 Akdeniz'in Geniş Coğrafyası (Emerson kent historical map archive, 2014).

Ancak bu durum, geniş Akdeniz coğrafyasının homojen bir karakter taşıdığı anlamına gelmez. Ginio'ya göre (Ginio, 2006, s.30), Akdeniz fikrinin özü, çoğulluğu ve farklılığı içeren bir birlikteliğe dayanmaktadır. Söz konusu farklılığa vurgu yapan önemli isimlerden biri Fernand Braudel, bir diğeri ise Predrag Matvejević'tir. Matvejević (1999, s.115, 121), "Akdeniz'in Kitabı" adlı eserinde, Akdeniz coğrafyasının benzerliklerle olduğu kadar çelişkilerle de dolu bu yapısını çarpıcı

biçimde anlatmakta, tüm bu “yazgı birliği”ne⁷ karşın Akdeniz’le ilgili ender konularda görüş birliği olduğunu savunmaktadır.

Benzer biçimde Braudel de (Braudel, 2007, s.60-70), Akdeniz’i Doğu ve Batı olarak, birbiri ile ilişki içinde ama birbirinden farklılaştıran iki coğrafyaya ayıran gelişmeler üzerinde durmuş ve bu farklılaşmanın tarih öncesi dönemlerden itibaren kendini gösterdiğini öne sürmüştür. Söz konusu farklılıkların izini arkeolojik bulgular ve sonuçları üzerinden süren tarihçi, özellikle yerleşim kültürünün gelişimi açısından tarihsel olarak Akdeniz’in Doğu’sunun Batı’sından çok önde olduğunu savunmuştur. Aynı görüşü savunan bir başka isim de “Halikarnas Balıkçısı” olarak bilinen Cevat Şakir Kabaağaçlı’dır. Bir başka Akdenizli olarak Kabaağaçlı da, “bir kolu Kartaca’da diğeri kuzeyde, Roma’da biten “Verimli Hilal”in Akdeniz’i kucakladığını ve uygarlık şafağının buradan dünyayı aydınlattığını” söyler (Kabaağaçlı, 2007, s.29).

Neolitik devrimin yaşandığı M.Ö. 10.000 ile M.Ö. 5000’li yıllar arasındaki oldukça uzun dönemde, özellikle Anadolu’nun orta kesimleri (Çatalhöyük ve Hacılar gibi), Mezopotamya ile Suriye-Filistin-Lübnan bölgesini kapsayan ve “verimli hilal” olarak adlandırılan coğrafyadaki gelişmiş tarımsal üretim ve nüfusu iki bini geçen yerleşimlere rastlanması gerek Braudel’in gerekse Halikarnas Balıkçısı’nın savını oluşturan güçlü bulgulardır (Şekil 2.4).

Diğer pek çok Akdeniz araştırmacısı gibi Braudel’in de, Akdeniz’in içinde farklılıklar barındıran gelişimindeki tarihsel gerçekliği, tarihin ilk dönemleriyle birlikte baş gösteren bu dengesizliğe dayandırdığı anlaşılmaktadır. Aslında Akdeniz dünyasını, bir üst çatı oluşturan ortak tarihi, kültürel, siyasal ve iktisadi perspektif ile kuramsal düzeyde tarif eden ya da Akdeniz’i, onu oluşturan büyük anlatı ile bölgede yaşayan topluluklar üzerinden tanımlamaya çabalayan çalışmaların çoğu Akdeniz’in, kuzeyde zeytin, güneyde palmye ve hurma ağaçları ile çevrelenen oldukça geniş bir coğrafyaya karşılık geldiği konusunda genel bir uzlaşıya sahiptir (Şekil 2.5).

⁷ Matvejevic, Akdenizliliğin bir miras, tarih, gelenek, coğrafya, köken, anı ya da inanç sorunu olmadığını ve bir *yazgı* olduğunu öne sürmektedir.



Şekil 2.4 Verimli hilal, 2111. M.Ö. 10000 ile M.Ö. 5000’li yıllar arasındaki oldukça uzun dönemde, “verimli hilal” olarak da adlandırılan coğrafya, Akdeniz uygarlığının parlamaya başladığı önemli yerleşimleri barındırır (Hisarschool, 2013).



Şekil 2.5 Tarih öncesi dönemlerden itibaren Akdeniz. Akdeniz, tarihöncesi dönemlerden itibaren bir bütün olarak uygarlığın ilk izlerine rastlandığı geniş bir coğrafyadır (Princeton Üniversitesi, 2007).

Ancak yukarıda ifade edildiği üzere, Akdeniz bugün farklı onlarca devletin siyasi sınırları içerisinde olan farklı ulusların topraklarından oluşmaktadır. Söz konusu parçalanmışlık, Büyük Roma İmparatorluğu'nun Doğu ve Batı Roma olarak ikiye ayrıldığı M.S.395 yılında tarihsel olarak billurlaşmış, geçmişten gelen ve özellikle Doğu-Batı ekseninde daima var olan farklılaşma bir anlamda somut bir hal almıştır. Bir başka deyişle bu büyük anlatı ve ortak yazgı, Batı ve Doğu olarak ikiye bölünmekten kurtulamamıştır. Aslında, kuzeyde Avrupa ve güneyde Afrika kıyılarıyla çevrelenen bu iç denizi kuşatan coğrafyanın çeşitliliği dikkate alındığında, denizi ve karasıyla bir bütün oluşturan bu dünyanın, kendi içinde birtakım bölgesellikler doğurması ve günün birinde birbirinden kopması şaşırtıcı değildir. Bu kopuşun, pek çok açıdan bugünkü Akdeniz algısını önemli ölçüde şekillendirdiğini ancak gerçekte söz konusu ayrışmanın tarihsel temellerinin antik dönemden itibaren kendini gösterdiğini ve Halikarnas Balıkçısı'nın açıkça işaret ettiği gibi, Akdeniz uygarlığının doğudan aydınlandığını söylemek yanlış olmayacaktır.

İnsanlık tarihinde neolitik devrim ile başlayan tarımsal üretim ve buna paralel gelişen yerleşim kültürü, toprağın eğimine uygun sulama kanalları, suyun fazlasını depolayan havuzlar ve gelişmiş su yolları sistemi ile özellikle Akdeniz'in doğusunu; aşağı Mezopotamya'yı tahıl, meyve (özellikle hurma) ve susam gibi ürünler açısından bir merkez haline getirmiştir. Teknikte ve tarımdaki gelişmeler bölgeyi bir çekim noktası yapmış, yerleşme kültürü ve altyapısının gelişmesini sağlamıştır. Benzer gelişmelerin yaşandığı Mısır ise Nil gibi zengin bir su kaynağının yönetimi ile tarımda ve yaşam kültüründe önemli aşamalar kaydetmiştir. Suyun kontrolü ve doğal olarak tarımsal üretim kültürünün gelişmesi, yerleşik yaşama geçilmesini beraberinde getirdiği gibi artan tarımsal üretimle birlikte, depolama ve ticaret kültürünün de gelişmesini sağlamıştır. Öyle ki, nüfusu 200.000'e ulaşan şehirlerde artık "endüstriyel" olarak adlandırılacak çömlek ve seramik kap üretimleri kendini göstermeye başlamıştır (Braudel, 2007, s.78-82).

Tarımsal faaliyetin gelişmesi ve yerleşik düzene geçilmesi ise kaçınılmaz olarak hayvanların evcilleştirilmesi ve dolayısıyla hayvancılığın gelişmesi sürecini başlatmış, hayvanların tüylerini kullanan yeni bir üretim alanı olarak dokumacılığı

gündeme getirmiştir. Mısır'ın keteni, Mezopotamya'nınsa özellikle yünlü kumaşları M.Ö. 3000'lerden itibaren en önemli ihraç malları olmuştur. Dolayısıyla dokumacılık, o dönem için toplumun ve ekonominin örgütlenmesinde önemli bir belirleyici olarak gelişmiştir. Benzer biçimde ağaç ve ahşap ürünleri ile maden de dönemin ticari ilişkiler sisteminde oldukça önemlidir. Gümüş, bakır, kalay gibi madenlerin ticaretiyle birlikte, zanaatkarları, nakliyecileri, tüccar ve sermaye sınıfıyla çeşitlilik gösteren bir toplumsal yapı daha o zamandan şekillenmeye başlamıştır (Braudel, 2007, s.86-90).

Gelişen ticaretle birlikte, yapılan ticari anlaşmaların kayıt altına alınması, alışveriş sırasında ürün miktarlarının belirtilmesi, uzak coğrafyalara yapılacak hammadde ve mal taleplerinin iletilmesi gibi pek çok farklı gereksinim, Akdeniz'in değişik noktalarında benzer süreçlerle yazı ve sayıların ortaya çıkmasına yol açmıştır. Daha önceleri, çeşitli işaretler ve bunların tekrarlarıyla oluşan yazı, M.Ö. 2000 yılının ortalarına doğru, Sümer dilinin tüm seslerini yazıya aktaracak devrimci bir yenilik olan alfabenin kullanılması ile yepyeni bir boyut kazanmış ve adına "çiviyazısı" denilen yazı türü gelişmiştir. Ne var ki, bu dönemin yazı ve sayma sistemlerinin öğrenilmesi yıllar almakta ve bu da yazma ve sayma sanatının yalnızca ayrıcalıklı ve yetenekli bir seçkin insanlar topluluğunun elinde olması sonucunu getirmektedir (Braudel, 2007, s.94-95).

Gerek ticaret ve gerekse bilgiye sahip olma ve uzmanlaşma açısından yaşanan toplumsal farklılaşmanın, bu dönem toplumlarından itibaren kendini göstermeye başladığı anlaşılmaktadır. Toplumsal yapıda, uzmanlaşma ve sınıfsal farklılaşma ile kendini hissettiren söz konusu farklılaşmanın en somut görüldüğü yerler ise kentler olmuştur. Öyle ki bu dönemde, Akdeniz ve onun en eski uygarlığının mekanı olarak Mezopotamya, defalarca kesintiye uğrasa da, daima bir kentin çevresinde kurulmuş, bu uygarlığın tüccar ve burjuvaları, tarihin "kapitalizm" yolundaki ilk adımlarını atmışlardır (Braudel, 2007, s.96).

Akdeniz'in doğusunda, Mısır ve Mezopotamya arasındaki çekişmeyle gittikçe gelişen ve yayılan uygarlaşma sürecinin, Batı'ya ilk sıçrayışı ise ancak M.Ö. 7000'li

yıllarda olabilmıştır. Ege ve Girit, ilk sakinlerini ve ilk tarımını ancak bu yıllarda, Anadolu'dan almış, üçüncü binyıldaki Doğu'dan gelen önemli göç dalgaları ile seramik ve metalürji ile tanışabilmiştir (Leroux ve Contenau, 1966, s.11; Braudel, 2007, s.147). Söz konusu geç tanışma, bu dönemde Batı Akdeniz'in denizcilikte Doğu kadar etkili olamamasına neden olmuş, mimarlık ve maden sanatları alanında bölgede parlayan uygarlıklar olsa da bu durum, M.Ö. 1000 yılına değin Doğu halklarıyla ilişkilerin sınırlı kalmasına yol açmıştır (Leroux ve Contenau, 1966, s.19).

Ne var ki, pek çok yönüyle Batı'dan; bugünkü Ege ve Yunanistan sınırları içinde kalan coğrafyadan ayrılan Girit için durum biraz daha farklı biçimde gelişmiştir (Abulafia, 2012, s.31). Minos Uygarlığı adıyla, M.Ö. üçüncü binyılın sonundan itibaren Girit, burç ve kuvvetli kale duvarlarıyla korunan sarayları, lüks ve konforlu yaşam anlayışı, Mısır mimarlığından farklılaşan konut yapıları ve bunların iç düzenlemeleriyle yepyeni bir uygarlık coğrafyası olarak hızla gelişmiştir⁸ (Leroux ve Contenau, 1966, s.36; Braudel, 2007, s.151). Ancak, yalnızca Minos ve onu izleyen Miken Uygarlıkları değil, aynı zamanda Doğu'da Mısır ve Mezopotamya uygarlıklarının silikleştiği, Braudel'in Akdeniz coğrafyasında "birlik yüzyılları" olarak tanımladığı M.Ö. 2500-1200 yıllarının ardından Akdeniz önemli bir dönemece girmiştir. M.Ö. on ikinci yüzyıl Akdeniz için kuraklıklar, istilalar ve savaşlar yüzyılı olmuş, Hint-Avrupa akınları özellikle Yunanistan ve Küçük Asya olarak adlandırılan Anadolu coğrafyasını alt-üst etmiştir (Leroux ve Contenau, 1966, s.61).

Akdeniz'de o döneme kadar kurulmuş olan ilişkiler ağı ve sistemin bozulduğu bu karanlık dönemde, belli bir gelişmişlik ve refah düzeyini yakalayan yeni bir koloni uygarlığı olarak ortaya çıkan Fenikelilerin denizci ve tüccarlarıyla Akdeniz'de yeni bir düzen kurulmuştur (Peker, 2012, s.102). Fenikelilerin yarattığı ticari hareketliliğin yanı sıra Yunan dünyasında değişen siyasal, toplumsal ve ekonomik koşullar ise Akdeniz'de yerleşim kültürü ve kentler için yeni bir dönemin habercisi

⁸ Braudel, söz konusu gelişimin adanın doğusunda olduğunu, çok sayıda sarayın bulunmasının, Girit'in bir kent devletler federasyonu biçiminde Sümer kentleri modeline uygun şekilde geliştiğine dair bir işaret olabileceğini öne sürmekte ve bu kentlerin hiç birinde sur olmadığını dile getirmektedir (Braudel, 2007: 152).

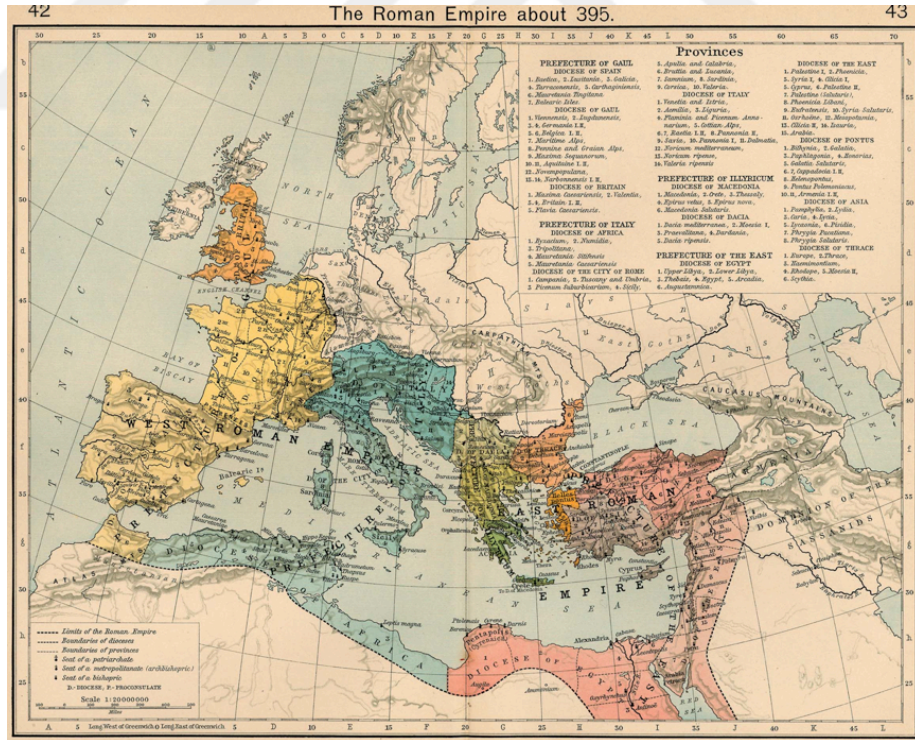
olmuştur. Bu yeni dönem ve ticari ilişkiler yeni bir yerleşim kültürünü beraberinde getirmiş, tüm bu değişimlere bir yanıt olarak Yunan kentleşmesi gelişmiştir. Yunan Uygarlığı'nın kolonizasyon hareketi ve deniz ötesi coğrafyalarda yeni şehirler kurmalarıyla başta Doğu olmak üzere Ege'nin her iki yakasında Yunan koloni kentleri gelişmeye başlamış, toprağın hem bireylere hem de topluluğa paylaşılması gerekliliği, düzenli bir mekansal planlama yaklaşımının geliştirilmesini beraberinde getirmiştir. Öyle ki, Küçük Asya kıyılarında başlayan bu yerleşimler, Yunan kentleşmesinin gelişiminde önemli bir rol oynamış, M.Ö. yedinci yüzyılda Smyrna, Miletos gibi liman kentleri Yunanistan'ın diğer bölgelerindeki çağdaşlarından üstün nitelikleriyle Akdeniz coğrafyasının en bilinen kentleri haline gelmişlerdir (Owens, 2000, s.28-29).

Yunanlıların Akdeniz'de etkilerinin hissedilmeye başladığı bu dönemde, sistemli kolonizasyon hareketlerine girişmiş olan Fenikeliler de kendilerine bağlı kentler kurmuş ve bu kentler Kıbrıs, Sicilya, Sardunya, İspanya ve Doğu Afrika'da Yakın Doğu kültürü'nün bütün Akdeniz'e yayılmasında etkili olmuştur (Karababa, 2012, s.76). Bradford'a göre (2004, s.50), Akdeniz'de iz bırakan usta denizciler olan Fenikeliler, maden için Batı Akdeniz'e açılmış, bakır, demir, kurşun ve gümüş kaynakları nedeniyle İtalya anakarasında Etruria ve Sardunya Adası'nı içine alan Batı Akdeniz kıyılarıyla oldukça yoğun bir ticari ilişki kurmuşlardır. Bu dönemde Sardunyalılar Akdeniz'den gelen etkilere kapalı bir hayat sürerken, Etruralılar M.Ö. sekizinci yüzyılda Doğu Akdeniz'den gelen Fenike ve Yunan etkisiyle harmanlanmış bir kültür yaratmıştır (Karababa, 2012, s.76).

Doğu ve Batı Akdeniz arasında önemli bir ilişkiyel ağ kurmanın yanı sıra Fenikeliler'in Akdeniz tarihsel coğrafyasındaki bir başka önemli yanı ise Doğu'dan Batı'ya neredeyse tüm Akdeniz kıyılarına yayılan bir koloni olan ve bir anlamda tarihin rotasını Büyük Roma İmparatorluğu'na çevirecek Kartaca Uygarlığı'nın temelini atmış olmalarıdır. M.Ö. 814'te Tunus'ta bir Fenike kolonisi olarak kurulan Kartaca, tarihi boyunca Yunan şehir devletleri ile Akdeniz ticareti için mücadele etmiş ve nihayet bu mücadele M.Ö. 146 yılında 3. Pön Savaşı ile Roma'nın

üstünlüğüyle son bulmuştur⁹.

“Helenistik Krallıklar Dönemi” adı verilen bu dönem aslında Roma İmparatorluğu’na hazırlık dönemi olmuştur ve bu dönemde Akdeniz dünyasında bir aynılışma başlamıştır. Helenistik kültür, Helenistik krallıkların egemenliği altındaki bütün bölgelere ve buradan da bütün Akdeniz’e yayılmıştır. Ne var ki, Romalıların Akdeniz’in bütününe sahip olmaları planlı bir gelişme değildir. Kartaca ve Yunanlıların Sicilya’yı kontrol altına almak için giriştikleri mücadelenin içine çekilen Romalılar, önce Sicilya, Sardunya, İspanya ve Afrika’yı egemenlikleri altına almış daha sonra korsanlara karşı giriştikleri mücadele, onları Doğu Akdeniz’e kadar getirmiştir. Bir anlamda kendiliğinden gelişen bu süreç ise dünya tarihi açısından bir dönüm noktasını; Roma İmparatorluğu’nun kuruluşu sonucunu doğurmuştur. Roma İmparatorluğu’nun kuruluşu ise Akdeniz coğrafyası için yeni bir dönem demektir. Zira böylece M.S.395’e kadar Akdeniz bir Roma gölü haline gelmiştir (Peker, 2012, s.102) (Şekil 2.6).



Şekil 2.6 395 yılında Roma İmparatorluğu’nun ulaştığı sınırlar (University of Texas Library, 2016).

⁹ <http://tr.wikipedia.org/wiki/Kartaca>, Erişim Tarihi: Nisan 2013.

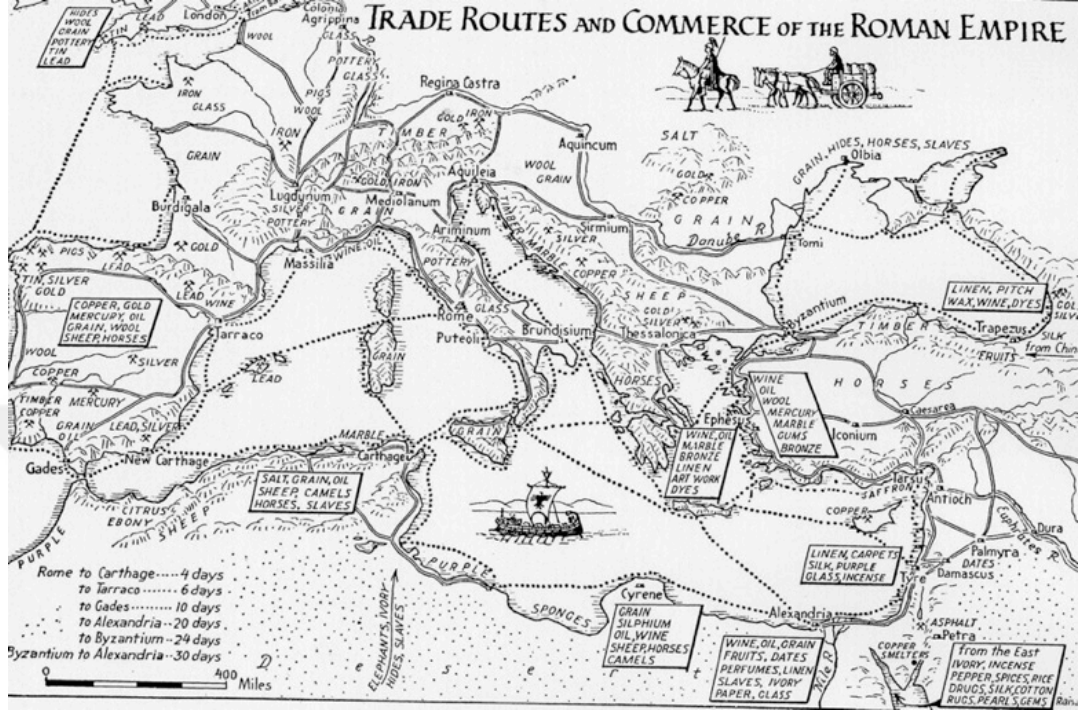
Akdeniz uzunca bir süre Roma gölü olmuştur ama acaba Roma, bir Akdeniz kenti olabilmiş midir? Bradford'a göre (Bradford, 2004, s.208), Roma İmparatorluğu'nun kalbi Roma, hiçbir zaman Napoli ve Atina, Sirakusa ve İskenderiye gibi kelimenin tam anlamıyla bir Akdeniz kenti olmamıştır. Roma, iktidarını Akdeniz'den alan ama denizden çok bir kara imparatorluğu olan bir dünya gücünün merkezi olmuştur. Zira bütün karayolları Roma'ya, ama tüm denizyolları Akdeniz'in tam da ortasındaki konumuyla Kartaca'ya çıkmaktadır.

Ancak Akdeniz yalnızca bir deniz ve çevresindeki kıyıdan ibaret değildir ve en az denizyolları kadar karayolları da önemlidir. Zira karayollarını göz ardı eden Yunanlılar bunun bedelini ağır ödemiş, Romalıların güçlü karayolu ağı sayesinde Akdeniz'de güçlü bir hakimiyet kurmayı başarmışlardır. Filistin ve Anadolu'nun yolları, kıyı kentlerini kıyı boyunca karadan birbirlerine bağlamakta, Sidon ve Tır, Biblos, Beyrut ve Asi Nehri üzerindeki Antakya, Bergama, Milet, Efes ve İzmir'den Boğaziçi'ne kadar uzanmaktadır (Matvejević, 1999, s.128, 130). Dolayısıyla Akdeniz demek, bir bakıma birbirine bağlı deniz ve kara yolları demektir (Braudel, 1995, s.50).

Yalnızca deniz yolu ile değil aynı zamanda karayolları ile de birbirine bağlanan yerleşim ağı, Roma egemenliği ile birlikte, Doğu ve Batı olarak daima farklılaşmış Akdeniz coğrafyasında bir bütünlüğün yolunu açmıştır¹⁰. Gerçekten de, Roma döneminde kara orduları, yer yer deniz bağlantılı da olsa, gereksinim duyulduğunda hızla karayollarından ilerleyebilmiş ve kaynaklarını etkin bir biçimde kullanabilmiştir. Özveren'e göre (2012, s.8), bugün bile görenlerde hayranlık duygusu uyandıran Roma yolları, Akdeniz'in dört bir yanını birbirine, yerel merkezler ve Roma'ya bağlamakta ve yerinde bir deyişle “bütün yollar Roma'ya çıkmakta”dır. Bu nedenle, Roma dönemi haritaları aslında birer “yollar haritası”(itineraria) olma özelliğini taşımış, bu yollar ve haritalar sayesinde Romalılar denize kendilerinden önceki bütün uygarlıklardan daha çok egemen

¹⁰ Özveren'e göre, bugün Akdeniz'in hemen her yerinde görülen Roma dönemine ait suyuolları, sarnıçlar, hamamlar, köprü ve yollar, tiyatrolar, stadyumlar bunun somut birer yansımasıdır (Özveren, 2012, s.8).

olabilmişlerdir. Romalılar'ın Akdeniz'den, "Bizim Deniz" (*mare nostrum*) diye söz edebilmelerinin arkasındaki neden de budur (Özveren, 2012, s.8-9) (Şekil 2.7).



Şekil 2.7 Roma İmparatorluğu'nda ticaret rotaları (1951) (Turkbilimi, 2013).

Ne var ki, Roma yönetimi altındaki Filistin topraklarında Yahudi toplumu içinde filizlenip Doğu Akdeniz coğrafyasında olgunlaşan Hristiyanlık, Antik Çağ'a damgasını vurmuş olan Büyük Roma İmparatorluğu'nun çözülmesine yol açmış, M.S.200'lerden itibaren Akdeniz'de tüm dengeler önemli ölçüde değişmeye başlamıştır. Doğu topraklarında ortaya çıkan bu yeni din, 1. yüzyıl boyunca yoksul ve ezilmiş insanların arasında yayılmış, ardından Doğu Akdeniz'in Suriye, Filistin ve Anadolu havzasındaki kentlerinde yaygınlaşmış ve 2. yüzyılın sonunda kentlerin alt orta sınıf insanları, zanaatkarları, askerleri arasına nüfuz etmiştir. 4. yüzyılın Akdeniz'inde kilise, artık kurum olarak yadsınamayacak bir güç ve etkiye sahip duruma gelmiştir (Peker, 2012, s.107).

Hristiyanlığın ve kilisenin sahip olduğu bu güçte, Roma İmparatoru Konstantin'in, imparatorluğun yeni güç merkezini Batı'dan Doğu'ya; kendi adını verdiği Konstantinopolis şehrine taşımasının önemli bir etkisi olmuştur. 395'ten

itibaren, Konstantinopolis'ten yönetilen Doğu ve Roma'dan yönetilen Batı olarak ikiye ayrılmış Büyük Roma İmparatorluğu, art arda gelen barbar istilaları sonucu Batı Roma'nın çökmesiyle, on beşinci yüzyıla kadar Doğu Roma İmparatorluğu olarak varlığını sürdürmüştür (Lewis, 2003, s.45) (Şekil 2.8).



Şekil 2.8 Doğu ve Batı Roma İmparatorlukları (Emerson kent historical map archive, 2014).

Akdeniz'deki Doğu-Batı ayrışması, yukarıda yer verildiği üzere kilisenin etkili olduğu dördüncü yüzyıldan itibaren toplumsal yapılanmada, dinsel örgütlenmede ve politik oluşumda dikkat çekici biçimde su yüzüne çıkmıştır (Braudel, 2007, s.60-70; Peker, 2012, s.107). Peker (2012, s.107), Doğu Akdeniz'i ve kentlerini şöyle tanımlamaktadır;

Doğu Akdeniz'de köylüler, ürünlerini satıp para kazanabilen ve İmparator'a vergilerini ödeyebilen bireyler olarak toplumda yer alırken Akdeniz'in batısında soylularla köylüler arasında daha derin farklar oluşmaya başlamış ve toprak sahibine bağımlı, birey olma halini günden güne yitiren serfler ortaya

çıkıştır. İmparatorluğun doğusunda, batıdakilere oranla katılımcılık daha fazladır. Zenginleşen Doğu Akdeniz kentlerinde halk, imparatorlarına daha derin bir coşkuyla bağlanarak kendilerini ifade etmişlerdir. Dördüncü ve beşinci yüzyıllarda Batı'nın zenginliği birkaç ailenin tekelinde biçimlenir. Oysaki Doğu'da, ticaretin Akdeniz havzasında hareketlenmesi kendi ayaklarının üstünde durabilen kentlerin çoğalmasını sağlamıştır; böylece daha dengeli bir yaşam ölçütünün bulunduğu bir toplumun ortaya çıktığı görülür.

Abulafia da (2012, s.263-264) benzer biçimde, M.S.800'lere gelindiğinde "Büyük Deniz" in birliğinin "tuzla buz" olduğunu, M.S.400-800 arasındaki uzun dönem boyunca, Akdeniz'in yalnız ekonomik değil siyasal olarak da birbirinden koptuğunu söylemektedir. Bu süreçte, tarımsal uğraşların çeşitliliği ve kıyı boyunca yoğunlaşan kentleriyle iktidarın merkezi haline gelen Doğu, aynı zamanda lüks malların dolaşıma girdiği coğrafya olarak da giderek önem kazanmaya başlamıştır. Sonuç olarak, bir tarafta kendini Roma İmparatorluğu'nun mirasçısı gören ve tek dini kurum olarak Katolik Kilisesi'ni kabul eden bir Batı, diğer tarafta ise imparatoru Tanrı'nın dünya üzerindeki tek temsilcisi gören Ortodoks Kilisesi'ni kabul eden halkın oluşturduğu bir Doğu, Orta Çağ Akdeniz'inin bileşenleri olmuştur (Peker, 2012, s.107).

Birbirinden gittikçe farklılaşan bu iki bileşeniyle Ortaçağ Akdenizi, Abulafia'nın "Üçüncü Akdeniz" olarak adlandırdığı dönemde (600-900 yılları arasında) yeni bir dinle tanışmış, Doğu Akdeniz ve kentleri İslam Uygarlığı'nın etkisinde yeni bir döneme girmiştir. Bu dönemde İslam Uygarlığı, yalnızca bir din olarak değil, sanatı, mimarisi ve kültürü ile oldukça geniş bir coğrafyada egemen olmuştur. Braudel (Braudel, 1990, s.104) bunu, İslam uygarlığının, uzun zamandır yerine oturmuş bir kültürel birikim, töre ve alışkanlıklar bütünü barındıran Doğu'nun tarihi zenginliklerini esas alması ve söz konusu coğrafya için yalnızca bir katkı değil bir süreklilik olması ile açıklamaktadır (Braudel, 1990, s.104).

Suriye ve Mısır'dan İspanya ve Portekiz'e kadar yayılan İslam'la birlikte artan ticaret ve yeni iletişim ağlarıyla gelişimini sürdüren Doğu Akdeniz (Abulafia, 2012,

s.279), on birinci yüzyılda, İslam hakimiyeti altına giren kutsal toprakları ele geçirmek ve topraklarının bir bölümünü Selçuklu Türklerine kaptıran Bizans'a yardım etmek amacıyla Batı'nın başlattığı Haçlı Seferleri ile karşı karşıya kalmıştır. Bu tarihsel sürecin coğrafyaya etkisi önemlidir. Zira bu dönemde pek çok Doğu Akdeniz kentinde güvenlik gereksinimiyle Haçlılar'ın yenilediği ya da yaptırdığı kalelere rastlandığı gibi Batı ile Doğu'nun sanatsal birikimlerinin sentezi niteliğinde yeni mimari ve sanatsal yaklaşımları görmek mümkündür (Peker, 2012, s.121) (Şekil 2.9).



Şekil 2.9 Doğu Akdeniz'e düzenlenen haçlı seferleri (Heathenhistory, 2015).

Doğu ile Batı, Hristiyanlık ile İslam Uygarlıkları arasındaki bu, birbirini doğuran ve bütünleyen farklılık ve mücadele, 1453'e gelindiğinde, Osmanlı İmparatorluğu için olduğu kadar dünya tarihi için de yeni bir dönemin habercisi olacak kuşatma ile bir anlamda Doğu'nun zaferiyle son bulmuş görünmektedir.

Yirminci yüzyıl başına kadar uzunca bir süre, yalnızca Doğu değil, İspanya kıyılarıyla birlikte Batı Akdeniz'e kadar uzanan geniş bir egemenlik coğrafyası oluşturan Osmanlı, özellikle Anadolu ve güneyindeki Suriye, Mısır gibi topraklarda bugün de varlıklarını sürdüren önemli izler bırakmıştır. Özellikle Osmanlı'dan çok

önce Anadolu ve Balkanlara gelip yerleşmiş Türklerin, gelenek ve görenekleri ile üretim biçimleri üzerine kurulan bir devlet (Timur, 2001, s.200) ve yönetim biçimi ile Osmanlı İmparatorluğu'nun hüküm sürdüğü dönem, Doğu Akdeniz ve kentleri için önemli değişimlerin yaşandığı bir dönem olmuştur.

Osmanlı, geçmişin Akdeniz bölgesindeki büyük imparatorluk merkezlerini bilinçli biçimde kendine model almış (Eldem ve diğer., 2003, s.232) ve bu dönem kentleri kuruluş ve çöküş süreçlerinde yapı ve kurumlar açısından çeşitli ortaklıklar göstermiştir. Ancak Eldem ve diğer. (Eldem ve diğer., 2003, s.17), Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde belli yerleşim tipolojileri olmakla birlikte, tipik bir Osmanlı, Arap ya da İslam kentinden söz edilemeyeceğini savunmuştur. Gerçekten de, imparatorluğun hüküm sürdüğü altı yüzyıl gibi uzun süre ve geniş coğrafyanın yanı sıra, toplumsal yaşamın birincil mekanı olarak kentlerin dinamik ve değişken yapısı göz önünde bulundurulduğunda, böyle bir genel tipleştirme çabasının zorluğu açıkça görülmektedir. Ne var ki bu, Yunan polisinden, Roma kent-devletlerine kadar Akdeniz coğrafyası içinde önemli değişimler geçiren kentlerin, yaşadıkları tarihi, ekonomik ve sosyal süreçler ve bunlarla ilişki içinde gelişen mekansal yapıları bağlamında, benzerlikleri ve farklılıklarının araştırılması ve ortaya konulması için bir engel olarak görülmemelidir. Çünkü gerek içinde yer aldıkları coğrafyanın gerek sınırları içinde buldukları imparatorluk/devlet yapılarının, gerekse dönemin üretim ve aktarım biçimlerinin anlaşılabilmesi için söz konusu benzerlik ve farklılıklar önemlidir.

Dolayısıyla bu aşamada, on üçüncü yüzyıldan on dokuzuncu yüzyıla kadar özellikle Doğu Akdeniz'deki ticaret ağının önemli bir parçası olan Osmanlı'nın, dünya ekonomik ve siyasi tarihi için bir dönüm noktası olan on dokuzuncu yüzyılda karşı karşıya kaldığı modernleşme süreci ve bunun Osmanlı egemenliğindeki Doğu Akdeniz kentlerine etkisi önem kazanmaktadır.

2.2 On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla: Bölünen ve Edilgenleşen Doğu Akdeniz

Akdeniz'in, dördüncü yüzyılda siyasi olarak da belirginlik kazanan bölünmüşlüğü, Tabak'ın (2010), "Solan Akdeniz" olarak tarif ettiği, on altıncı yüzyılda başlayıp on dokuzuncu yüzyılda giderek keskinleşen doğu-batı farklılaşmasıyla 1800'lü yıllarla birlikte önemli bir dönemece girmiştir. Çıkış noktasını deniz ulaşımındaki teknolojik yeniliklerden alan değişim, etkileri bugün de görülen Sanayi Devrimi ve yarattığı sonuçlarla Akdeniz'deki güç dengelerini tümüyle değiştirmiştir (Şekil 2.10).



Şekil 2.10 On dokuzuncu yüzyıldan itibaren, değişen güç dengeleri ve edilgenleşen Akdeniz.

Gerçekleşen değişim, Akdeniz'in doğusu için Tabak'ın (2006, s.68-69), coğrafya, iklim ve tarımsal üretimde yaşanan değişimlerle açıkladığı yeni bir iktisadi yapı anlamına gelmiştir. On altıncı yüzyılda, Akdeniz'deki güç, doğuda Osmanlı ve batıda İspanya olmak üzere iki önemli imparatorluk arasında paylaşılmışken, on altıncı yüzyıl sonundan itibaren, İngiltere'nin Akdeniz'e olan ilgisi artmaya başlamıştır. On yedinci yüzyıldan sonra ise Akdeniz, Fransızlar, Hollandalılar ve İngilizler'in ticari ve siyasi mücadele alanı haline gelmiştir (Tekeli, 2011d, s.127-

130). On sekizinci yüzyıl başında, sahip oldukları denizcilik becerileri ile ticari ilişkilerde Hollanda'nın etkinliği, 1830'lardan itibaren İngiltere'nin eline geçmiştir (Tabak, 2006, s.69, 74). Sanayi devrimi ile birlikte ise Akdeniz'de, doğu ve batı arasındaki dengeleri geri dönülmez biçimde değiştiren yeni ekonomik yapının merkezinde, Fransa ile rekabeti süren İngiltere yer almıştır.

Söz konusu değişim Akdeniz coğrafyasında, doğudan batıya doğru ilerleyen uygarlık denklemini tersine çevirmiş, çalışmanın üçüncü bölümünde detaylı olarak yer verilen, yeni dünya ekonomisini ve merkez-çevre ilişkilerini üretmiştir. Bu yeni iktisadi yapı ve ürettiği ilişkiler ise varlığını ve devamlılığını ilişkiyel coğrafi ilişkilerden alan "etken Akdeniz"i, değişen bağlam ve çevreleşme süreci ile "edilgen" hale gelen bir coğrafyaya dönüştürmüştür. Bu süreçte, çevrede kalan Akdeniz'in doğusu, değişen ticaret biçimleriyle birlikte geçirdiği modernleşme sürecinde, giderek bağımlı ve edilgen bir hal almış, ilişkisellik ve karşılıklı etkileşime dayalı yapısı, özellikle yirminci yüzyıl başında ulus-devletlerin kurulması sonrasında parçalanmış ve soyut bir mekan (Harvey, 2008, s.283) haline gelmiştir. Bu değişimin, somut olarak görüldüğü yerler ise Akdeniz coğrafyasındaki ilişkiselliğin ve etkileşimin mekanları olarak liman kentleri olmuştur. İktisadi yapı, sosyal ve fiziksel yapıdaki söz konusu köklü değişimler, özellikle edilgenleşen Doğu Akdeniz'in liman kentlerinde kendini göstermiştir.

2.3 Modernleşme ve Doğu Akdeniz Liman Kentleri

Akdeniz'in doğusu ve batısı arasındaki ilişkilerde yukarıda yer verildiği üzere önemli değişimlerin yaşandığı ve geçmişten gelen rollerin belirgin olarak yer değiştirdiği on dokuzuncu yüzyıl, Osmanlı coğrafyası sınırları içinde Doğu Akdeniz'deki pek çok liman kenti için yeni bir dönemi başlatmıştır. Temel olarak, üretim biçim ve ilişkilerinde yaşanan değişim, Akdeniz'de değişen güç dengeleri ile Osmanlı İmparatorluğu'nda, yönetimden askeri düzenlemelere, eğitimden bireysel hak ve özgürlüklere, mülkiyet ilişkilerinden kentsel mekana kadar pek çok alanda yapısal dönüşümlere neden olmuştur. 1876 Islahat Fermanı ile başlayan ve 1839 Tanzimat Fermanı ile billurlaşan bu dönemi karakterize eden, imparatorluğun Batı

ile kurduğu ilişkilerdeki değişim olmuş, söz konusu değişim ise gerek ekonomik ve gerekse kültürel olarak uluslararası ilişkilerdeki kilit rolleri ile liman kentlerini, dönemin değişimlerini anlamak için bir laboratuvar haline getirmiştir (Keyder ve diğer., 1994).

Yalnızca Akdeniz'in doğusunda egemenliği büyük ölçüde elinde tutan Osmanlı coğrafyasını değil, yeni dünya ekonomisi ile neredeyse bütün Akdeniz'i değiştiren bu süreç, geçmişin geleneklerinden kopuşa ve her alanda yeni düzenlemeler, yeni üretim biçim ve ilişkileri, kurumlar ve yaşam kültürüne geçiş anlamı taşımıştır. Üstelik, söz konusu süreç, yirminci yüzyıl başında aynı coğrafyada kurulan ulus-devletler ile ikinci bir yenileşme ve geçmişle bağlarını koparma evresi söz konusu olmuştur. Çalışma kapsamında ele alınan liman kentleri günümüzde, her ikisi de geçmişte Osmanlı İmparatorluğu'nun parçası olan iki ayrı ulus-devletin sınırları içinde yer almaktadır. Dolayısıyla bu kentler için, iki ayrı yenileşme dönemi söz konusudur.

Evrensellik iddiasının yanı sıra, bilime, sanat ve kültüre yaklaşımda önemli değişimleri beraberinde getiren ve günümüzde modernleşme süreci olarak adlandırdığımız bu süreçlerin, yaşandığı coğrafyaya göre farklılıklar göstermesi kaçınılmazdır. Ancak modernite projesinin belki de değişmeyen tek yanı, geçmişin geleneklerinden kopuş ve bir anlamda bağlam bağımlılığı azaltma eğilimi olmuştur. Dolayısıyla, kimlik ve karakterini, içinde yer aldığı bağlamdan ve kurduğu ilişkilerden alan her yapı için, modernite varoluşsal bir kriz anlamına gelecektir. Bu çerçevede, öncelikle Osmanlı'da yaşanan modernleşme süreci ve ardından her iki devletin uygulamaya çalıştıkları modernleşme çabaları ve Doğu Akdeniz liman kentlerinde bu süreçte yaşanan değişimler birlikte değerlendirilecektir.

2.3.1 Osmanlı Modernleşmesi ve Doğu Akdeniz Liman Kentleri

On dokuzuncu yüzyıl, Batı'da yaşanan önemli bir gelişme; Sanayi Devrimi sonucunda, Osmanlı ve büyük ölçüde egemen olduğu Doğu Akdeniz için tarihi, iktisadi, toplumsal ve elbette mekansal düzlemde önemli değişimleri beraberinde

getirmiştir. Söz konusu değişim, Doğu'nun köklü gelenek ve birikimi üzerine kurulmuş ve altı yüzyıl hüküm sürmüş bir imparatorluk olarak Osmanlı'nın giderek gücünü ve topraklarını yitirmesi ve nihayet çöküşünü getiren süreci hazırlamıştır.

Tüm dünya toplumları için büyük değişimler yaratan on dokuzuncu yüzyıl, Osmanlı İmparatorluğu için de geri dönülmez bir sürecin başlangıcı olmuştur. On dokuzuncu yüzyılda Osmanlı, kapitalist sistemin bir çevre ülkesi haline gelmiş, kendisi sanayileşmemiş ancak kapitalist sistem ile bütünleşmiştir. Bu nedenle, bu dönem Osmanlı kentleri, Batı'nın sanayi kenti niteliğini taşımamakla birlikte önemli yapısal değişimler geçirmiştir (Tekeli, 2011d, s.26). Pek çok alanda yenileşme girişimlerinin gerçekleştiği bu dönemde, dünya ekonomisi ile artan ilişkilerin etkisi önemlidir (Kasaba, 2005, s.130). Çünkü, üretim ve pazarlama biçimlerindeki değişimle birlikte ekonomik alanda, ülke sınırlarını aşan ilişkiler önem kazanmaya başlamıştır. Bu dönemde kapitalist ekonominin yayılmacı eğilimi, sınırları aşan sömürgeci politikalarla, dünya genelinde yeni bir iktisadi yapının temellerini atmıştır. Bunun da etkisiyle İmparatorluk'ta, on altıncı yüzyılın sonundan itibaren kendini göstermeye başlayan idari, ekonomik ve toplumsal yaşamdaki değişimler belirginleşmiş, özellikle sanayi uygarlığının ilk aşamasına giren Batı için Osmanlı bir rakip olarak görülmekten çıkmıştır (Berkes, 2002, s.42-43).

Osmanlı, 1683 yılındaki ikinci Viyana kuşatmasının ardından 1699'da imzalanan Karlofça Antlaşması ile ilk kez toprak kaybetmiştir. Toprak kaybıyla birlikte Osmanlı devlet adamları, yönetim yapısındaki zayıflıkların farkına varmış ve ilk kez Batı'nın askeri ve örgütlenme alanındaki üstünlüğünü fark ederek, bu üstünlüğü nasıl sağladığını öğrenmek ve bunu Osmanlı düzenine uygulayarak bir reform yapmak gereğini hissetmiştir (Shaw, 1982, s.307; Davison, 2005, s.14). Berkes (2002, s.40), Osmanlı'nın dış dünyaya karşı tutum değiştirme ve içeride yenilikler yapma gerekliliğini, 1699 yılındaki Karlofça ve 1718'de imzalanan Pasarofça Antlaşması'ndan sonra fark ettiğini ve dolayısıyla çağdaşlaşmanın on sekizinci yüzyıl başından itibaren başladığını öne sürmüştür. Ancak Batı'da yaşanan yenilikler, imparatorluk için ayak uydurulması oldukça güç değişimler olmuştur ve İmparatorluk, söz konusu gelişmeleri yakalayamadığı için bunlarla mücadele şansını

yitirdiği gibi, iç örgütlenme ve yönetim sisteminde oluşan sorunlarla da karşı karşıya kalmıştır (Davison, 2005, s.14, 15).

Bu süreçte, kapitalist olmayan bir üretim tarzının egemen olduğu İmparatorluk, yeniden şekillenen dünya ekonomisine, bir çevre birimi olarak katılmak durumunda kalmıştır. Çevreleşme ya da çevreselleşme olarak adlandırılan bu süreç, her çevre ülkesinde farklı biçimde yaşanmış, Osmanlı için, emperyalistler arası rekabet koşullarında gerçekleşmiştir (Pamuk, 1994, s.1-10). Pamuk'a göre, İmparatorluğu diğer çevre ülkelerinden ayıran iki önemli noktadan biri, siyasi bağımsızlığını tümüyle yitirmemesi ve diğeri de merkezi bürokrasinin ülke içindeki siyasi dengelerde büyük bir ağırlığının olmasıdır (Pamuk, 1994, s.87).

Özellikle on dokuzuncu yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren sanayi alanındaki gelişmelerle birlikte Avrupa ülkeleri yeni üretim biçim ve ilişkileri geliştirmeye başlamış özellikle Sanayi Devrimi'ni yapmış, Napolyon Savaşları sonucunda Fransa'yı yenmiş olan İngiltere, 1800'lü yıllardan itibaren dünya pazarlarında önemli bir üstünlük elde etmiştir (Pamuk, 1994, s.19). Ancak bu dönemde Akdeniz'de, İngiltere'nin en önemli rakibi olarak Fransa, gerek Akdeniz ve gerekse Karadeniz'de ticari üstünlüğü ele geçirmek üzere özellikle Doğu Akdeniz, Mısır ve Ege'de yeni imtiyazlar edinme arayışı içinde olmuştur (Berkes, 2002, s.40).

Osmanlı İmparatorluğu ise söz konusu rekabeti, yeni dünya ekonomisine açılmak için bir fırsat olarak değerlendirmek üzere, yabancı ülkelere imtiyazlar tanıyan çeşitli antlaşmalara imza atmıştır. Osmanlı hammaddelerinin dış ticarete açılmasını kolaylaştırmak üzere, Fransa'nın geniş ticari ve hukuki imtiyazlar elde ettiği 1740 Kapitülasyonları ve İngiltere ile yapılan 1838 tarihli Balta Limanı Anlaşması'yla, ithalat ve ihracatta uygulanan gümrük vergilerinde yabancı tüccarlar lehine çeşitli ayrıcalıklar uygulanmıştır. Ancak söz konusu uygulamalarla, her ne kadar hammadde ihracatında büyük bir artış gerçekleştirilmiş olsa da, bu sürecin önemli bir sonucu olarak Osmanlı, bağımsız dış ticaret politikası hakkını yitirmiştir. Öte yandan, merkez ülkelerin sınai malları karşısında, el tezgâhları gerilemiş, küçük imalathane sahipleri ve lonca çalışanları bu rekabetle baş edemez hale gelmiş,

zanaatlara dayalı yerli üretim ve imalat faaliyetleri bu dönemde silinmeye yüz tutmuştur (Pamuk, 1994, s.18).

Dolayısıyla, Osmanlı'nın dönemin söz konusu kapitalist ekonomik yapısıyla kurmaya çalıştığı ilişki, yerelde önemli çözümlere giden yolu açmıştır. Ancak aynı zamanda, emperyalistler arası rekabet koşullarında şekillenen bu süreçte, İngiltere, Fransa ve Rusya arasındaki, ticari üstünlük ve egemenlik yarışında, çıkarları gereği söz konusu ülkeler için Osmanlı İmparatorluğu'nun bütünlüğünü sürdürmesi önem taşımıştır. Bu da, İmparatorluğun modernleştirilmesi ve çeşitli reformların hayata geçirilmesini gerekli kılmıştır (Kasaba, 2005, s.53).

Ancak elbette, söz konusu yeniliklerin yalnızca dışsal koşul ve etkilerin sonucu olarak ortaya çıktığı ileri sürülemez. Özellikle yaşanan toprak kayıpları ile kendini hissettiren güçsüzlük nedeniyle askeri alanda çeşitli düzenlemelere gidilmiştir. Ne var ki, askeri alanda yapılacak yenilikler de ekonomik ilerlemeye bağlıdır. Davison, askeri alanda yenileşme ihtiyacının ekonomik alandakinden, ekonomik alandakinin ise eğitim ve hukuk alanındaki yenileşme gereksiniminden bağımsız olmadığını belirtmiştir (Davison, 2005, s.5). Zürcher (2015, s.91) de benzer biçimde, her ne kadar reformların başlangıçta, askeri modernizasyon ve güç konusunda devletin kontrolü elinde toplamasını amaçlasa da, beraberinde pek çok farklı alanda yenilikleri gerekli kıldığını belirtmiştir. Zürcher'e göre, örneğin ordu için asker toplamak üzere nüfus sayımı yapılması, yeni kışlalar inşa edilmesi, yol ve köprülerin iyileştirilmesi, daha iyi bir haberleşme için gerekli altyapının oluşturulması ve bunun için 1850'lerden sonra geniş bir telgraf ağının kurulması ve 1880'lerden itibaren de demiryollarının inşası gibi gelişmelerin arkasında yatan neden aynıdır¹¹.

Öte yandan, toprak yönetim sistemindeki değişimle birlikte birçok yerde ayanlardan oluşan bir toprak aristokrasisinin oluşmasının yolu açılmıştır (Davison, 2005, s.18). Kasaba'ya göre, toprak rejiminde yaşanan değişimlerle birlikte, söz konusu aristokrasinin yanı sıra, daha çok ticaret, tefecilik ve iltizam ile uğraşan

¹¹ Özellikle demiryollarının inşası, liman kentleri için oldukça önemli yeniliklerden biri olmuştur. Bu konu çalışmanın ilerleyen bölümlerinde detaylı olarak ele alınmaktadır.

gayrimüslim ailelerin öne çıktığı bir yerel otorite güçlenmeye başlamıştır (Kasaba, 2005, s.13-14). İltizam, tefecilik ve spekülasyonla ilgilenen bu kimseler, Fransa ve İngiltere gibi merkez ülkelere tanınan kapitülasyonlar ve imzalanan serbest ticaret antlaşmaları ile iyice güçlenmiş ve kimi zaman bu ülkelerin himayesine girmiştir (Kasaba, 2005, s.139). İmparatorluk sisteminin boşluklarını doldurmaya başlayan sermaye ağı, dünyadaki yeni ekonomik sistemin gerekleri doğrultusunda, değişen koşullara uymaya başlamış ve bu ağın denetimi, hemen hemen hepsi gayrimüslim ailelere ait olan az sayıdaki bankacılık şirketinin eline geçmiştir (Kasaba, 2005, s.13-14).

Bu süreçte İmparatorluk'ta meydana gelen değişimler yalnızca iktisadi, idari ve toprak yönetimi alanıyla sınırlı kalmamış, farklı nüfus gruplarının yaşadığı İmparatorluk, bu dönemde dünyada yaşanan toplumsal gelişmelerden de etkilenmeye başlamıştır. Ortaylı, on beşinci yüzyılda bir Balkan İmparatorluğu olan Osmanlı'da, Hıristiyan halkların tebaanın önemli bir kesimini oluşturduğunu ifade etmiştir (Ortaylı, 2003, s.59-60). On dokuzuncu yüzyılın sonlarına doğru kendini göstermeye başlayan ulusçu akımlar, özellikle Balkanlar'da yaşayan farklı nüfus gruplarını etkilemiş ve ulus-devletlerin kurulmasına giden süreci başlatmıştır.

Sonuçta, yukarıda özetlenmeye çalışılan İmparatorluk dışındaki gelişmeler ve bunlarla bağlantılı olan ya da olmayan İmparatorluk içindeki değişimler, Osmanlı'da köklü ve kalıcı yenilikler yapmayı zorunlu hale getirmiştir. Giderek derinleşen mali bunalım, merkezi denetimin zayıflamasının yanı sıra taşranın giderek güçlenmesi, askeri teknolojiadaki gelişmelerin izlenememesi ve ardı ardına gelen yenilgiler, toprak sistemindeki değişimle birlikte köylünün topraktan kopması ve artan toplumsal huzursuzluk, gayrimüslim cemaatlerde görülen başkaldırı ve ulusçu hareketler, bugün Osmanlı modernleşmesi olarak adlandırdığımız, Tanzimat sürecinin başlamasının koşullarını oluşturmuştur.

Davison'a göre (2005, s.6), Tanzimat'la birlikte, askeri, yasal ve yönetsel alanda girişilen reform denemelerinin özünde, Batılı fikir ve kurumların benimsenmesi ya da uyarlanmasıyla imparatorluğun yeniden canlandırılması yer almıştır. Bunun için

öncelikle, çevreleşme sürecinin de etkisiyle zayıflayan merkezi denetiminin güçlendirilerek yerelin kontrol altına alınması gerekmiştir. Dolayısıyla, merkezin yeniden güçlendirilmesine yönelik bir refleks olarak gelişen Tanzimat süreci, yönetim sisteminin hukuksal bir zemine oturtulması ve idari örgütlenmenin yeniden ele alınmasına yönelik çeşitli düzenlemeleri beraberinde getirmiştir. Bu doğrultuda, toplumsal yaşama yönelik pek çok yeni düzenleme getiren yasa ve yönetmeliği hazırlayacak meclisler oluşturulmuştur (Çadırcı, 1985, s.212).

Toplumsal yaşama ilişkin söz konusu düzenlemeler, yönetim yapısına yönelik düzenlemelerle birlikte gerçekleşmiş, temelde vergilerin toplanması ve ekonominin iyileştirilmesini hedefleyen çeşitli değişikliklere gidilmiştir. Valilerin yetkilerinin azaltılması ve idarenin her aşamasında halkın katıldığı idare ve taşra meclislerinin oluşturulmasına yönelik bu düzenleme (İnalçık, 1985, s.1536; Çadırcı, 1985, s.225) ile yerleşimlere yönelik olarak yeni yönetim birimleri oluşturulmuş (Çadırcı, 1985, s.213), ülke, eyalet, sancak ve kaza olarak üç ana idari birime bölünmüştür.

1849 yılında söz konusu yerel idarecilerin görevlerini belirleyen bir yönetmelik hazırlanmış ve 1864'te yayınlanan "Vilayet Nizamnamesi"ne kadar yürürlükte kalan bu yönetmelik uyarınca "eyalet meclisleri" oluşturularak, halk tarafından seçilecek bu meclislerde Müslüman ve Müslüman olmayan cemaatlerden kişilerin bir arada görev yapması öngörülmüştür (Çadırcı, 1997, s.220). Özellikle liman kentleri, gayrimüslim tüccarların da üyesi olduğu bu meclislerin öncelikli olarak kurulduğu kentler olarak, söz konusu yeniliklerin de ilk uygulandığı yerler olmuştur (Özveren, 1994, s.88)¹².

Osmanlı İmparatorluğu'nda, imparatorluk içinden ve dışından güçlerin ittifaklarıyla, hem merkezde hem de yerelde, pek çok farklı alandaki yenilik girişimleriyle süren söz konusu modernleşme sürecinin yansımaları, özellikle değişen ekonomik yapıyla birlikte kentsel mekanda da kendini göstermiştir. Tüm bu gelişmelerin kentlere yansıyan boyutlarından biri, yerelde belli kişi ve grupların

¹² Özveren, Beyrut örneği üzerinden, hızlı kentleşme sorunlarıyla yüz yüze kalan liman kentlerinin, kendi yerel yönetimlerini kurmak zorunda kaldıklarını, bunu yaparken de, Marsilya gibi Akdeniz liman kentleri deneyimlerini örnek olarak aldıklarını dile getirmektedir.

giderek güçlenmesi ve diğeri de köylünün topraktan koparak kentlere yönelmesi olmuştur. Toprak sistemindeki değişimle birlikte, ekonomik olarak güçlenen yerel gruplar, bu güçlerini kentlerin yönetiminde yer alarak pekiştirmişlerdir. Gelişen söz konusu güç dengesizliği, yerelde başlayan huzursuzluk (Çadircı, 1997, s.4) ile köylüyü topraktan koparmaya başlamıştır. Bu kopuşla, köylünün kente yönelimi başlamış, on dokuzuncu yüzyıl başında Anadolu'da nüfus artış hızı yüzde 15'i geçmiştir (Aktüre, 1978, s.15-17). Osmanlı, bu gelişmenin önüne geçebilmek ve merkezi denetimi yeniden kurabilmek için konar-göçer halkı yerleşik hale getirmek üzere sistemli bir iskan politikası izlemiştir (Tekeli, 1985, s.881; Aktüre, 1978, s.15-17). Tüm bu gelişmeler kentlerin nüfusunda önemli bir artışa yol açmış ve kentsel yapıyı değiştirmeye başlamıştır (Tekeli, 1985, s.881).

Osmanlı topraklarında, daha önceleri, kentin ekonomik güçlerini oluşturan esnaf loncaları, yeni ekonomik koşullarla birlikte çözülmüştür. Geleneksel lonca düzeninin ve küçük endüstrinin çöküşüne neden olan bu değişimin yanı sıra, imzalanan ticaret anlaşmalarının da etkisiyle, Avrupa'dan gelen işlenmiş mallar, Avrupa ile güçlü ilişkileri olan İstanbul, İzmir gibi kentler başta olmak üzere taşra kentlerindeki pazarlara kadar girmeye başlamış ve tüm bu gelişmeler, kentlerin arazi kullanım biçimlerinde ve kent merkezlerinde büyük bir değişim yaratmaya başlamıştır. Kentlerdeki üretimin hammaddesi olan tarımsal ürünlerin, iç pazar yerine, deniz yoluyla dış pazara yönelmesi nedeniyle bu dönemde İzmir, Samsun gibi liman kentleri giderek önem kazanmıştır (Aktüre, 1985, s.891-892; Aktüre, 1978, s.15-17).

Acun (2002, s.15), Osmanlı İmparatorluğu sınırlarındaki kentlerin, söz konusu değişimi on sekizinci yüzyıldan itibaren yaşadığını, imparatorluk topraklarına giren kapitalizmin yapısal olarak kentleri değiştirdiğini dile getirmektedir. Özellikle on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren, nüfus yavaş da olsa artmaya başlamış, imparatorluğun kaybettiği topraklarda yaşayan büyük sayıda Müslüman nüfusun göçü, kentlerin büyümesine ve çevresinde göçmen mahallerinin oluşmasına yol açmıştır (Tekeli, 2011, s.50). Öte yandan, İmparatorluğun içine girdiği yeni kapitalist ilişkiler, eski kent merkezinin yanında yeni bir merkezin gelişimini beraberinde getirmiştir. Tekeli, Osmanlı İmparatorluğu'nun bir çevre ülkesi olması nedeniyle,

kentlerdeki değişimin oldukça yavaş gerekleştiiğini, kent merkezinde eski yapıyı tamamen kaldırmadan, onun yanında yeni bir kentsel gelişimin başladığını, böylece kent merkezlerinde, geleneksel ve modernin bir arada olduğu ikili bir yapının geliştiğini ifade etmektedir (Tekeli, 2011, s.49; Tekeli, 1985, s.881).

Bu dönemde, kentsel yapıdaki değişim ve gereksinim duyulan kentsel hizmetlerin artık geleneksel Osmanlı kent yapı ve kurumları ile karşılanması oldukça güçleşmiştir (Tekeli, 1998, s.2-3). Geleneksel sistemin çöküşü ve yeni kentsel gereksinimler, bir yandan yeni bir yönetim anlayışı ve biçimini gerektirirken, öte yandan kentsel gelişimi denetleyecek ve yönlendirecek yeni bir sistemi gerekli kılmıştır (Tekeli, 1999b, s.19). Böylece, zaman içinde değişen ve çeşitlenen kentsel gereksinimlerin karşılanması için belediye meclisi, hükümet konağı, ihtisap müdürlükleri gibi çeşitli kurumlar kentsel mekandaki yerlerini almıştır. Meclis-i Vala'ya bağlı olarak, merkezde bayındırlık işlerini yapmak üzere Meclis-i Umur-ı Nafia ve yerelde ise imar meclisleri ile kurulmuş, söz konusu meclisler, 1845'te altı idari bölgeye ayrılan İmparatorlukta ki yol, köprü ve altyapı projelerinden sorumlu olmuştur. 1848 yılında ise tüm yetkiler Nafia Nezareti'nde toplanarak, merkezi bir kontrol ile mimaride İmparatorluk genelinde dil birliğinin sağlanması hedeflenmiştir (Yenişehirlioğlu, 2010, s.494, 495).

Bu süreçte değişen yalnızca kentsel yapının kurumları olmamış aynı zamanda, kentsel mekanı biçimlendirecek uzmanların eğitimlerine yönelik de bazı değişimler olmuştur ¹³ . Örneğin, Hendesehane, Mühendishane-i Berr-i Humayun ve Mühendishane-i Bahr-ı Humayun gibi farklı uzmanlıklara yönelik okullar açılmış, ilk defa mühendislik ve mimarlığa yönelik ayrı uzmanlık alanları olarak eğitim vermeye başlanmıştır (Yenişehirlioğlu, 2010, s.494, 495). Bu da, yapılı çevrenin değişiminde önemli bir etki yaratmıştır.

On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren, ticari etkinliğin arttığı kentlerde oluşan sermaye birikimi de kentsel mekanı değiştiren etmenlerden biri olmuştur.

¹³ Zürcher, Osmanlı reformlarının, modern eğitim kurumlarına ihtiyaç yarattığını, mühendis, mimar, doktor, veteriner, yönetici yetiştirmek için profesyonel okullar açıldığını ve yeni bürokratların bu okullarda modernleştiklerini ve yeni bir ilişkiler sistemi içinde toplumsallaştıklarını öne sürer.

Çünkü gelişen ticaret burjuvazisinin, kent çevresinde bahçe içinde gösterişli yeni konutlar yaptırmaları ve buralarda yaşamaya başlamaları ve aynı zamanda, çıkarılan nizamnameler ile kentlerin çevresinde kullanıma açılan yeni konut alanları, kentsel yerleşik alanı genişletmiş, kentlerde farklı mimari biçimlerin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Yangınları önlemek üzere açılan yolların tekerlekli araçlar tarafından kullanılabilmesiyle kentler giderek büyürken, açılan yollar, söz konusu yeni konut alanlarına su, kanalizasyon gibi kentsel hizmetlerin de götürülmesini kolaylaştırmış, kentlerin çehresi önemli ölçüde değişmiştir (Aktüre, 1985, s.899-900).

Yerasimos (1999, s.2) Tanzimat'ın, devleti ve oradan hareketle toplumu modernleştirmek için, Batı'nın tekniği ve kültüründen yararlandığını, bunun kent alanındaki izdüşümünün ise “Batılı anlamda bir kent” olduğunu belirtmiştir. Dönemin Avrupa kentlerini model alan Osmanlı modernleşmesi, Paris, Viyana, Londra gibi Avrupa başkentlerindeki standartların ve planlamada “bilimsel yaklaşım”ın esas alınması ve kentsel mekanın yeniden düzenlenmesini öngörmüş, bunun için, yabancı uzmanların görüşlerine başvurulmuştur (Çelik, 1998, s.41). Geometrik planları, geniş bulvarlarıyla Paris, Viyana gibi Avrupa'nın önemli kentleri bir model olarak benimsenmiş ve kentlerde, sağlıklı işleyiş ve estetik açıdan kimi müdahaleler ve düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır (Yerasimos, 1999, s.3-4).

Tanzimat yöneticilerince de ısrarla üzerinde durulan, modern kentli yaşamın geliştirilmesine yönelik, çıkmaz sokakların olmadığı, düzgün sokak sistemi, kentlerin gelişimini kısıtlayan kale ve kent surlarının yıkılması¹⁴ ve kentlerde yeni yönetsel merkezlerin oluşturulması gibi, Haussmann'ın Paris uygulamalarına benzer radikal değişimler hedeflenmiştir (Yenişehirlioğlu, 2010, s.497). Bu doğrultuda, 1848 tarihli “Birinci Ebniye Nizamnamesi” (Tekeli, 1999, s.23-24)¹⁵ ve 1856 tarihli “İlk İstimlak Nizamnamesi” yayımlanarak Batı şehirciliğinin, yeni yapılan binaları geriye çekerek sokakları genişletme ve parselleme gibi bazı temel ilkeleri benimsenmeye

¹⁴ Tekeli (2011b), imar hareketlerindeki Avrupa etkisinin yalnızca İstanbul'da yapılan uygulamalarda görülmediğini, Viyana'da surların yıkılmasına benzer bir imar eyleminin Bağdat'ın surlarının yıkılmasında görüldüğünü belirtir.

¹⁵ Tekeli, 1839'da yayımlanan ilmühaberdeki anlayışın 1848 tarihli bu nizamname ve Ebniye Beyannamesi ile yalnızca İstanbul'da geçerli olmak üzere yayımlandığını ve bunun 1849 tarihli Ebniye Nizamnamesi ile yasal bir çerçeveye oturduğunu ifade etmektedir.

çalışılmıştır (Yerasimos, 1999, s.2; Acun, 2002, s.15). Bu dönemde yabancı uzmanlarca pek çok kentin planları hazırlanmıştır. Örneğin, 1870’de Yanya’nın planı, Holt, 1877’de Petrovsky ve 1883’te Varthold’un planı İtalyan mimar Bernasconi, 1855’te Bursa’nın planı Fransız mimar Leon Parville tarafından hazırlanmıştır (Yenişehirlioğlu, 2010, s.499). Öte yandan, 1880’lerden sonra özellikle ticari nüfuz bölgeleri olarak gelişen yerleşimlerde, ızgara planlarının uygulanması Avrupa ülkelerince de desteklenmiştir (Aktüre, 1985, s.900).

1840’lı yıllardan sonra, Vilayet Meclisleri ve Belediye Meclisleri’nde bir mimar üye bulundurulmaya başlanmış ve kentsel mekana ilişkin yereldeki uygulamalar bu üye kontrolünde gerçekleştirilmiştir. Yenişehirlioğlu (2010, s.496), söz konusu uygulama ile geçmişte merkezi otoritenin kontrolünde şekillenen kentsel mekan ve mimari tarzların, bu uygulama ile yerel mimariye yönelik daha özgün uygulamaların yapılmasına olanak sağladığını öne sürmüştür. Örneğin Çelik, on dokuzuncu yüzyıl İstanbul’unda, özellikle neoklasik mimari akımının etkilerinin oldukça fazla olduğunu, Klasik Yunan, Rönesans ve Fransız ampir üsluplarının değişik dönemlerinin eklektik derlemelerinin yapıldığını, bu yaygın kullanımın, bazı yeni gelişen semtlerin imajını oluşturduğunu belirtmiştir (Çelik, 1998, s.101).

Osmanlı modernleşmesi sürecinde kentlere yönelik tüm bu düzenlemeler ve yeni yaklaşım biçimi, kent topraklarında mülkiyetin kurumsallaşmasındaki değişimlerle sürmüştür, örneğin 1858’te çıkarılan “Arazi Kanunnamesi” ile hazinenin, ihtiyaç olduğunda miri toprakları satmasının yolu açılmıştır. Miri toprakların mülk toprağa dönüşmesi, tapu kavramının gelişmesi ve mülkiyet hakkının kurumsallaşması anlamına gelmiş, 1869’da çıkarılan kanunla yabancıların da toprak edinmesi ve mülkiyet haklarının yasallaşması sağlanmıştır (Tekeli, 2011b). Yenişehirlioğlu (2010, s.493), bütün bu değişimlerin, Osmanlı dönemi kentlerine, yeni bir kentsel doku ve fiziksel görünüm kazandırdığını, yerel mimari biçimlerinin yerini yeni mimari biçimlere bırakmaya başladığını belirtir. Ancak aynı zamanda, kentlilerin de değiştiğini ve söz konusu fiziksel değişimde, Tanzimat’ın getirdiği düzenlemelerle birlikte şekillenen, bu yeni kentlilerin etkili olduğuna dikkat çeker. Söz konusu kentliler artık, sosyalleşebileceği yeni mekanlara gereksinim duymaktadır ve böylece

kentlerde yeni bir kamusal ve buna uygun kamusal mekanlar gelişmeye başlamıştır.

Tüm bu değişimler, Osmanlı'nın, yüzyıllara dayalı yerleşim kültürü ve geleneklerinden farklı yeni bir kentsel yapıyı öngörse de, söz konusu değişikliklerin öncelikli olarak gerçekleştiği yerler, başta İstanbul olmak üzere, ticaretin yoğunlaştığı, sahip olduğu sermaye birikimi, çeşitlilik gösteren demografik yapısı ve uluslararası ilişkileri ile Tanzimat'ın öngördüğü "Batılı anlamda kent ve kentli yaşam biçimi"ne hızla uyum sağlayabilecek, liman kentleri olmuştur.

Osmanlı modernleşmesi olarak adlandırılan bu süreçte, klasik Osmanlı düzenin askeri sınıftan gelen yönetici kadrolarının yerini ücretli devlet memurlarından oluşan yeni bir bürokrasiye bırakmasıyla, özellikle gayrimüslim araçlar ve bunlarla ilişki içinde olan bir kapitalist sınıf filizlenmiştir (Tekeli, 1998, s.2). Ancak yeni yeni oluşan bu sınıf, özellikle iltizam ve tefecilikten elde ettikleri karlar nedeniyle, paralarını ve emeklerini ticari tarıma yoğunlaştırmamış (Kasaba, 2005, s.19-23) ve sermaye Osmanlı toplumu içinde tüccarlar ve sarraflar elinde toplanmıştır (Aktüre, 1978, s.55-63). Dolayısıyla, değişen iletişim ve ulaşım olanakları ile gelişen liman faaliyeti ve ticaret, artan kentli nüfus ve çeşitlenen kentsel gereksinimler doğrultusunda, kentsel mekana eklenen yeni kullanımlarla, sermayeyi ve gücü elinde toplamaya başlayan tüccar sınıfının yoğun olarak var olduğu liman kentlerinde oldukça belirgin bir değişim yaşanmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda, ordu ve maliye alanından bürokrasi, eğitim ve hukuk alanına doğru genişleyen, merkezi devleti güçlendirmeye yönelik tüm bu değişiklikler (Pamuk, 1994, s.13-15), Osmanlı idaresindeki Doğu Akdeniz liman kentlerinde mekansal olarak, yeni yönetsel yapıların inşası, liman, rıhtım, demiryolu, karayolu gibi altyapı yatırımları ile gösterirken, sosyo-ekonomik alanda yeni ticari ilişkiler ve demografik değişimlerle göstermiştir. Çünkü sundukları ekonomik fırsatlarla bu kentler, Akdeniz'in doğusundaki liman kentlerinde toplumsal yapıyı farklılaştıran, Avrupa'dan, Akdeniz Havzası'ndan ve imparatorluğun iç kesimlerinden göçmenleri kendilerine çekmiştir (Keyder ve diğer., 1994, s.138-144).

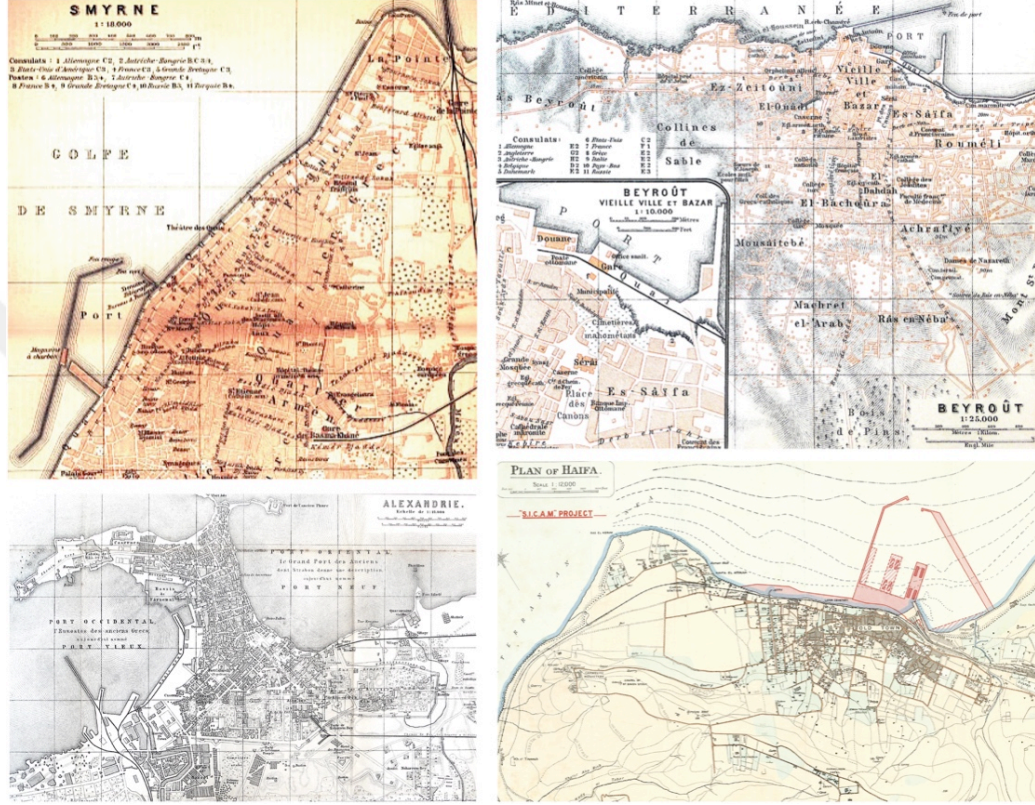
Böylece, ithalat-ihracat merkezleri ile bu merkezlere mal gönderen iç kesimler arasındaki ilişkileri kuran gezgin tüccar-tefeciler, güç ve nüfuz elde etmeye başlamıştır. Bu gruplar, Doğu Akdeniz’de denizcilik, tüccarlık, Avrupalı kurumların aracılığı, bankacılık ve uluslararası şirketlerin temsilcileri olarak, ticaret ve finansın her dalında etkin olmaya başlamışlardır (Kasaba, 2005, s.132-135). Liman kentlerinde, yeni ekonomik etkinlik türlerinin yarattığı bu gruplar, söz konusu kentlerin ortak ve belirgin bir özelliği olarak kendini göstermiştir (Keyder ve diğer., 1994, s.144).

Dolayısıyla Doğu Akdeniz’de Osmanlı egemenliğindeki liman kentlerinde kentsel mekan, bir yandan Osmanlı modernleşmesinin yukarıda yer verilen kentsel mekana yönelik yeni düzenlemeleri etkisinde şekillenirken bir yandan da, kapitalist üretim ilişkileri doğrultusunda, yerelin değişen gereksinimleri ve yerel aktörlerin talepleri ile gelişmiştir. Bu da liman kentlerinde kentsel mekanın, Osmanlı modernleşmesiyle birlikte oluşan yeni koşullarda, görece güçlü sermaye gruplarının da etkisiyle, yerelin söz sahibi olduğu bir süreçle şekillenmesine zemin hazırlamıştır. Tüm bu koşullar ise bu dönemde liman kentlerinin, kendi bağlamı içinde ve yere özgü koşulların gerektirdiği kullanımlarla gelişmesini sağlamıştır (Şekil 2.11).

İmparatorluk toprakları içindeki, İzmir, Selanik, Beyrut, Tripoli, Sayda, Hayfa, İskenderiye gibi pek çok liman kenti, ticaret kapasiteleri ve ilişkileri ile benzer değişimlerin izlenebildiği kentler olmuştur. Örneğin, on altıncı yüzyıl sonunda yalnızca 2 000 kişinin yaşadığı küçük bir kasaba olan İzmir, Osmanlı modernleşmesi sürecinde İstanbul’u besleyen bir depo olmaktan çıkıp, Avrupa-Asya ticaretinde önemli bir liman olmaya doğru evrilmiş ve on dokuzuncu yüzyılın sonunda nüfusu 200 000’e ulaşmıştır.

Benzer biçimde, 1840’lı yıllarda nüfusu 50-60 000 olan Selanik, 1905’te 150 000 kişilik nüfusu ile güney Balkanlar’ın ticari merkezi haline gelmiş, önemli bir transit limanı olmuş ve dünya pazarıyla bütünleşmiştir. 1871 yılında inşa edilen ve Selanik’i Mitroviç’e bağlayan ilk demiryolu hattı, İngiltere, Fransa, Avusturya, Belçika sermayesi ile yapılan ve kentin Avrupa’yla doğrudan bağlanmasını sağlayan önemli

bir yatırım olmuş ve kent için yalnızca ekonomik olarak değil mekansal olarak da büyük değişimleri beraberinde getirmiştir. Örneğin, artan liman faaliyeti sonucu limanın genişletilmesi, gümrük binasının onarımı gibi çeşitli mekansal değişiklikler söz konusu olmuştur (Gounaris, 1994).



Şekil 2.11 İzmir-1905, Beyrut-1906, İskenderiye-1891 ve Hayfa, 1923 (Conzen Collection, 2012).

Aynı iktisadi koşullar doğrultusunda benzer değişimlerin izlendiği, bir başka liman kenti Beyrut da, on dokuzuncu yüzyılın ortalarında yakın coğrafyadaki rakiplerini geride bırakarak İzmir ya da İskenderiye ayarında bir liman olarak öne çıkmış, on sekizinci yüzyılın son çeyreğinde 6 000 olan nüfusu, on dokuzuncu yüzyıl sonunda 120 000'e ulaşmıştır. Öyle ki kent bu dönemde, limanı, demiryolları, resmi yapıları, okulları, hastaneleri, elektrikli tramvayıyla, Süveyş Kanalı'nın açılması sonucu değişen koşullarda bile inşaat faaliyetinin sürdüğü, liman olanaklarının yeniden inşa edildiği bir kent olmuştur (Özveren, 1994, s.86).

1820'lerde küçük bir pazar şehri, 1835'de büyük bir tersane olan İskenderiye ise, tıpkı Beyrut gibi, Mehmed Ali Paşa'nın askeri ideallerinin de etkisiyle, ticari anlamda bir stratejik merkez haline gelmiş, Akdeniz'in ilk su planı ve Süveyş Kanalı'nın açılması ile hem Avrupalı bir ekonomik merkez hem de Akdenizli bir kültür odağı olarak gelişmiştir (Ilbert, 2006). 1821'de 13 000 olan nüfus, 1840'da 100 000'e, 1865'te 180 000'e ve 1897'de ise 320 000'e ulaşmıştır. 1890'lı yıllarda 220 000 kişilik nüfusıyla kent, oluşturduğu meclisi ile Korniş'in inşası, büyük bahçe ve parkların açılması, yoksul mahallelerin yenilenmesi gibi pek çok düzenlemenin mekanı olmuştur (Ilbert, 2006).

On yedinci yüzyıldan itibaren Filistin ve Avrupa ile gelişen ticari ilişkiler ile artan sayıda geminin ziyaret ettiği Hayfa, on dokuzuncu yüzyılda, artan üretim çeşitliliği ile bir ticari merkez olarak gelişmiştir (Carmel, 2011, s.13, 41). On sekizinci yüzyıla kadar etrafı surlarla çevrili küçük bir liman köyü olan, on dokuzuncu yüzyılda yavaş yavaş şehir surlarının dışında gelişmeye başlayan Hayfa, Osmanlı hakimiyeti altında olduğu dönemde ekonomik olarak zenginleşmiş, 1905 yılında Şam-Hayfa Demiryolu'nun yapımıyla, tarihi merkezin ve surların dışında yeni konut alanları ve yolların yapılmasıyla mekansal olarak önemli değişimler yaşamıştır (Kolodney and Kallus, 2008, s.328).

Dolayısıyla on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren, Doğu Akdeniz kıyısında ve henüz Osmanlı coğrafyası içinde yer alan bu liman kentleri, Osmanlı'nın bir yandan, sanayileşmeye başlayan Batı ülkeleri ve yeni dünya ekonomisi ile ticari ilişkilerini bir yandan da, İmparatorluğun pek çok farklı alanını yeniden düzenlemeye çalıştığı bir dönemde, yaşanan hızlı değişimin somut olarak izlenebildiği mekanlar olmuştur. Peki bu süreci izleyen gelişmeler, yani ulus-devletlerin doğması, söz konusu kentleri ve kentsel mekanı ne yönde değiştirmiştir? Bu aşamada, Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılıp aynı coğrafyada, Türkiye ve Yunanistan devletlerinin kuruluşu ve her iki devletin uygulamaya çalıştıkları modernite projeleri ve bunun kentsel mekanda nasıl karşılık bulduğunu ortaya koymak yararlı olacaktır.

2.3.2 Ulus-Devlet Modernleşmesi ve Liman Kentleri

Yirminci yüzyıl başından itibaren ulus-devletlerin kurulması, ulusal değerler ve öncelikleri esas alan yeni siyasi, ekonomik ve toplumsal politika ve uygulamalarıyla, yalnızca liman kentleri için değil, çizilen ulusal sınırlar içindeki bütün kentler için yeni bir dönem anlamına gelmiştir. Çünkü kurulan ulus-devletlerin her birinin hedeflediği modernleşme süreci, ideolojik bir takım farklılıklar taşımakla birlikte, özünde ulus temelli yeni bir devlet kurma girişimi ve dolayısıyla geçmişin gelenek ve kurumlarından kopuşu hedeflemiştir. Bu durumun belki de en somut yansıması kentsel mekana yapılan müdahalelerde kendini göstermiş, kentsel mekan, ulus-devletlerin yeni kimlikliklerini inşa ettikleri öncelikli alanlardan biri olmuştur.

Çalışma kapsamında ele alınan liman kentleri; Volos, Patras ve Mersin, on dokuzuncu yüzyıl sonuna kadar Osmanlı İmparatorluğu toprakları içinde yer almışken, günümüzde iki ayrı ulus-devletin sınırları içindedir. Dolayısıyla bu başlık altında, 1923 yılında kurulan Türkiye Cumhuriyeti ve 1828 yılında kurulan Yunanistan Devleti'nin, uygulamaya çalıştığı modernite projeleri karşılaştırmalı olarak ele alınmakta ve çalışmanın içeriği doğrultusunda, söz konusu modernite projelerinin kentsel mekana yönelik yaklaşımları değerlendirilmektedir.

Bozdoğan (2002, s.262), Cumhuriyet modernleşmesinin, Türk kimliği ve ulusal öz çevresinde yoğunlaşan ideolojik öncüller üzerine kurulduğunu öne sürmektedir. Bu kimliğin inşası ise yeni kurumlarla gerçekleştirilecektir. Toplumsal yapının, yeni kurumlar aracılığıyla “modernleştirileceği”ne olan inanç, hem siyasal, hem de ideolojik bakımdan reformu, tepeden tabana inen bir süreç olarak görmüş ve Osmanlı kurumlarını değiştirerek, içinde bulunulan koşulları ve bireylerin davranışlarını şekillendirmeyi hedeflemiştir¹⁶ (Kasaba, 1998, s.29-30).

Ancak, Türkiye modernleşmesinin söz konusu hedeflerine uygun toplum yapılanması, yalnızca yeni toplumsal kurumlarla sağlanmamıştır. Özellikle İkinci

¹⁶ Bu noktada, Cumhuriyet modernleşmesi eleştirilerine ilişkin olarak Bozdoğan'ın, “özgürleştirici potansiyel taşıyan tarihsel bir durum olarak modernlik” ile “politik bir hegemonya projesi olarak araçsallaştırılmış modernliğin” birbirinden ayrılması gerektiği yönündeki uyarısı önemlidir.

Dünya Savaşı sonrası yaşanan kırdan kopuş ve kente yönelişle birlikte kentsel alana ilişkin yeni çözümler arayışları gündeme gelmiştir. Modernite projesinin meşruiyet çerçevesinin uygulanabilmesi için, kente yeni gelen bu nüfusun, belli bir kültürel birikime, kenti kullanma becerisine sahip olması gerektiği düşüncesi, merkezden yönlendirilen ve tepeden tabana doğru gelişen bir anlayışla, kente yeni müdahaleleri gündeme getirmiştir. Bu müdahalelerin, kentsel mekandaki en somut izlerini kamusal alanda görmek mümkündür. Çünkü modernite projesi, “kamusal alan” kavramını da kendi tanımlamış ve “kamusal gövde”yi (Habermas, 2004, s.95-96) toplumdan çok toplumu şekillendirecek yönetici erk olarak tarif etmiştir (Habermas, 2010, s.251, 252). Bu da, kamusal mekanda yeni bir temsiliyet durumunu gündeme getirmiş, söz konusu alanlar, kentin sosyal odağı olmaktan çıkarak, devletin temsil edildiği kentsel mekanlar olarak resmi ideolojinin görüldüğü alanlara dönüşmüştür.

Türkiye modernleşmesinde, modernleştirici iktidarı oluşturan Cumhuriyet yöneticileri, teknik bilgiyi merkeze alan, halkın kapasitesini ve beklentilerini göz önünde bulunduran bir yaklaşımla temel olarak üç alanda planlı bir uygulama hayata geçirmeye çalışmıştır. Bunlardan biri, ülke topraklarının bir ulus devlet mekanına dönüştürülmesi, ikincisi ülkenin sanayileşmesinin gerçekleştirilmesi ve üçüncüsü de çağdaş kentin oluşturulmasıdır. Böylece, “modernitenin yeri” yaratılmaya çalışılmıştır (Tekeli, 2009, s.143-144). Dolayısıyla Cumhuriyet modernleşmesi, ülkeyi bir ulus devlet mekanı haline getirebilmek için, kentlerin önemini kavramış ve kentleri çağdaşlığın mekansallaşacağı yerler olarak görmüştür. Bu doğrultuda, mekansal stratejilere önemli roller verilmiş, mekansal organizasyon kararlarına çeşitli anlamlar yüklenmiştir. Türkiye’nin modernite projesinin, kente ve kentsel mekan organizasyonuna yaklaşımı, “modernitenin yeri”ni yaratmak yönündeki hedefinden doğmuştur. Bir başka deyişle, Cumhuriyet modernleşmesinin kent planlaması, kentlerin çağdaşlaşmanın odağı olarak görüldüğü bir modernleştirme çabasının ürünü olarak ortaya çıkmıştır (Tekeli, 2009, s.149).

Bozdoğan'a göre (2002, s.72), Türkiye modernleşmesi, moderniteyi "özgürleştirici potansiyel taşıyan tarihsel bir durum olarak" görmüş ancak modernleşme projesinin uygulanması, reformcuların örnek aldığı Fransız Devrimi'nin getirdiği bazı biçimsel yeniliklere paralel olarak gerçekleşmiştir. Öyle ki Kasaba (2010, s.30), uygulanan modernite projesinin, insanların dış görünümü, caddelerin temizliği, kurumların türü ve niteliği gibi bazı biçimsel değişim öğelerini, modernleşme ile eş anlamlı kabul eden bir anlayışla gerçekleştirilmeye çalışıldığını öne sürmüştür. Ancak bu durum yalnızca Türkiye'ye özgü değildir. Modernleşme sürecinin kendiliğinden gerçekleşmediği Avrupa dışındaki pek çok ülkede, modernleşme bir tür sosyal mühendislik projesi olarak uygulanmış ve yukarıdan aşağıya bazı müdahalelerle hayata geçirilmiştir (Tekeli, 2010, s.157; Bozdoğan, 2002, s.18).

Bağımsızlık öncesi, Türkiye gibi Osmanlı İmparatorluğu'nun bir parçası olan ve dolayısıyla, geçmişte aynı kurumsal yapı ve yönetim geleneklerine tabi Yunanistan için de, ulus-devletin kuruluşu ve ardından gelen ulusal modernite projesinin önemli benzerlikler taşıması şaşırtıcı olmamalıdır. Dolayısıyla, 1821 yılında bağımsızlığını ilan eden modern Yunanistan'ın gelişiminin, Türkiye'de olduğu gibi şehircilik alanındaki uygulamalar ile el ele gitmesi bir rastlantı değildir. Hatta bu bilinçli bir tercih ve devlet oluşumunun asli öğelerinden biri olarak gerçekleşmiştir (Hastaoglou-Martinidis ve diğer., 1993, s.427). Tıpkı Türkiye Cumhuriyeti'nin modernite projesinde olduğu gibi, modern Yunanistan için de bir ulus bilinci inşa etmek üzere mekansal stratejiler ve uygulamalar önemli bir yer tutmuştur.

Söz konusu mekansal strateji ve müdahalelerinin birincil hedefi Yunanistan için, öncelikle verilen bağımsızlık mücadelesi ve savaşlardan zarar gören yerleşimlerin onarılması olurken, Türkiye için öncelik, siyasi mesajı esas alan bir başka müdahale, yeni bir başkent imar etmek olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti'nin başkenti Ankara, yeni kurulan siyasal sistemin simgesi ve ülkenin modern yaşam dekorudur (Tankut, 1993, s.38). Benzer biçimde Atina'nın da Yunanistan'ın başkenti ilan edilmesinde, kentin geçmişten gelen ortak Avrupa kültürünün merkezi olma kimliği ve Yunan

ulusunun gururu olma unsuru ön plandadır (Khirfan, 2011, s.45; Hastaoglou-Martinidis ve diğ er., 1993, s.438).

Bu süreçte, her iki ulus-devlet de, bir yandan nüfusun ve kentsel mekânın homojenleştirilmesi, öte yandan da yeni bir ulus yaratma ideali ile sosyal ve mekansal kimlik bileşenlerini tekleştirme yi esas almıştır. Kuşkusuz, bu süreçte benimsenen mekansal planlama ilk evre uygulamaları, doğrudan bu tür bir de ğ iş imi hedefleyerek yola çı kmamıştır. Ancak söz konusu yaklaşım, modernite projesinin bir yandan geçmişten kopuş bir yandan da bağ lam bağı mlılığı azaltma eğ iliminin bir sonucu olarak ister istemez, kentlerin geçmişten gelen ve belli iliş kisellikler çerçevesinde şek illenen karakterini de ğ iş tirmiştir. Kentin özüne ilişkin gerçekleş en bu de ğ iş im ise kimlik ve karakterini, özellikle denizle kurdukları ilişkiye, sahip oldukları sosyal ve mekansal çeş itliliğe borç lu olan liman kentlerinde oldukça belirgin biçimde yaşanmıştır.

Yukarıda bazı örneklerle anlatılan liman kentlerinin geliş imi büyük ölçüde, yerel dinamikler¹⁷ doğ rultusunda şek illenmiştir. İ mparatorluğun son döneminde, ticaretteki ağı rlıklarıyla görece özerk konumları ile bu kentler, yerin kendine özgü koşul ve gereksinimleri uyarınca şek illenmişlerdir. Öyle ki, bu dönemde yukarıda yer verilen liman kentlerinin hemen hemen hepsinde, denizle kurulan doğrudan iliş ki, iskele ve rıhtımlar, ticaretin kendi iç dinamikleri doğ rultusunda kentsel mekanda yer almaya başlayan, gümrük binaları, hanlar, postane ve oteller, sermaye birikiminin ve sınıfsal farklılaş manın kentsel mekanda görünme iste ğ i ile beliren konutlar, sinema, kafe, kulüp vb. gibi çeş itlilik gösteren sosyal ve kültürel kullanımlar, nüfus çeş itliliğ inin yarattığı çoğ ulcu kültür ve canlı sosyal yaşamın bir uzantısı olarak şek illenen kamusal mekanlar izlenebilmektedir. Dolayısıyla ulus-devletlerin kendi modernite projelerini hayata geçirmeye başlamadan hemen önceki bu dönemde, birer liman kenti olarak bu kentlerin kendine özgü karakterleri ve kendi iç dinamikleri ile

¹⁷ Elbette söz konusu talepler, bu dönemde giderek güçlenen denizaş ırı iliş kiler ve dolayısıyla merkez ülkelerin yönlendirdiğ i iktisadi koşullar doğ rultusunda şek illenmiştir. Ancak yöntem olarak kentsel mekana yönelik uygulamaların, bu kentlerin oluşturdukları meclis, belediye, ticaret odası gibi pek çok yerel kurum ve kuruluşun, yerelin ihtiyaçları doğ rultusunda ve kimi zaman da doğrudan kendi olarak ve giriş imleriyle gerçekleştirildiğ i görülmektedir.

aşağıdan yukarıya doğru şekillenen bir mekan üretme pratiğinden söz etmek olanaklıdır.

Gerek Yunanistan ve gerekse Türkiye örneklerine bakıldığında, uygulanmaya çalışılan modernite projesinin, kentsel mekana yönelik yaklaşımlarında, uygulama süreçleri ve uygulama yöntemi açısından bazı temel ortak noktalar olduğu görülmektedir. Peki kurulan her iki ulus-devletin, hayata geçirmeye çalıştığı modernite projelerinin mekansal pratikleri ve ürettikleri kentsel mekan nasıldır? Bu soruların yanıtını araştırmak üzere, iki temel başlık doğrultusunda karşılaştırma tabloları oluşturulmuştur. Bunlardan biri, bu ülkelerdeki modernite projesinin temel amacı, yaklaşımı ve öncelikli alanlarını ve diğeri de kentlerin, her bir ulus-devlet ideolojisi doğrultusunda, ne tür kentsel müdahale biçim, yaklaşım ve araçlarıyla şekillendiğini, değişip, dönüştüğünü karşılaştırmaktadır. İkinci tablo, kentsel mekana müdahale ve planlama pratiklerine odaklanarak, özellikle kamusal mekana yönelik müdahale biçimlerini irdelemeyi amaçlamaktadır.

Milas (1994), “Yunan Ulusunun Doğuşu” başlıklı çalışmasında, modern Yunanistan’ın kuruluşuna giden süreci ayrıntılı olarak anlatır ve tek uluslu bir devlete giden süreçte, “ulus”un ve “ulusal geçmiş”in “icat” edildiğini, oysa söz konusu sürecin başlangıcında sınıfsal bir mücadelenin olduğunu öne sürer. Ortak geçmişlerine karşın, Milas’ın ifade ettiği “oluşturulan”, “inşa edilen” söz konusu “ulus bilinci”, Yunanistan ve Türkiye’nin, yirminci yüzyıl başında, sınırlar ile ayrılarak, iki farklı ülke olarak varlıklarını sürdürmelerine giden sancılı süreci belirlemiştir. Ancak her iki ulus-devletin benzerlikleri, yeni ve bağımsız iki ülke oldukları dönemden sonra da devam etmiştir. Çünkü Yunanistan da, Türkiye de, söz konusu yeni döneme, uzun Osmanlı geçmişinden gelen ortak yapı ve kurumlarının mirasıyla başlamış birer tarım ülkesidir. Buradan hareketle, ulusal öze dayalı kurulan yeni devletler olarak, her iki ülke için de, Osmanlı mirasını reddetmek anlamına gelecek modernleşme projelerini hayata geçirmek önemlidir. Örneğin Yunanistan için yeni ve modern devletin gelişiminde, tarımsal üretime dayalı yaşam biçimini değiştirerek, kentli bir toplum yaratmak ve ülkeye bu yönde yeni bir görünüm kazandırmak öncelikli hedeflerden biri olmuştur (Hastaoglou-Martinidis, 1993,

s.427). Benzer biçimde, Türkiye için de “muasır medeniyetler” seviyesine çıkabilmenin yolu, kazanılan bağımsızlık zaferini “taçlandırarak” olan bayındırlık alanında sonuç almaktan geçmektedir (Aslanoğlu, 2010, s.26-27)¹⁸.

Dolayısıyla, kurulan her iki ulus-devlet için de, ilk aşamada mekansal pratikler, hedeflenen modernleşme idealinin önemli bir parçası olarak belirmektedir. Öyle ki, mekansal gelişime ilişkin uygulamalar kimi zaman, ulus-devlet modernleşmesinin başka alanlarına ivme verecek uygulamalar olarak da kullanılmıştır. Örneğin Türkiye’de, devletin konut sorununu çözme konusunu özel girişimcilere bırakması, ulusal burjuvazi yaratmak isteyen yeni bir devlet için oldukça tutarlı bir politika olarak belirtmiştir (Tekeli, 2011, s.72). Ancak her iki ulus-devlet için de, modernite projesinin en önemli mekansal hedefi kentlerin yeniden düzenlenmesi ve bu yönde kent planlarının hazırlanması olmuştur. Yunanistan’da 1828 yılında, bağımsızlık mücadelesinin devam ettiği dönemde kurulan Yunan Meclisi’nin başına geçen Kapodistrias, savaşın ardından yıkılan, yanan alanların imarı yönünde kapsamlı adımlar atmıştır. Bunun için Kapodistrias, öncelikle yabancı askeri teknisyenlerin yardımıyla, kentlerin onarımı ve planlanmasına başlanması, ardından askeri mühendislik okulunun kurulması ve yeni bir yönetsel mekanizmanın oluşturulması gibi girişimler başlatmıştır. Örneğin, 1828 yılında yapılan nüfus sayımı ile öncelikle kurulan yeni devletin yönetsel sınırlarının yeniden çizilmesi hedeflenmiştir. Bu süreçte hiç vakit kaybedilmeden, 1829 yılında yasal çerçevesi çizilen mekansal gelişim girişimlerine devam edilmiş, ilk olarak Patras olmak üzere, ülkede pek çok kent için yabancı uzmanlarca planlar hazırlanmaya başlanmıştır (Hastaoglou-Martinidis, 1993). Örneğin, 1917 yangınında büyük zarar gören Selanik için Ernest Hebrard tarafından hazırlanan plan ile kentin geçmişten gelen mülkiyet dokusu ve arazi kullanım biçimini göz ardı eden ve ulus-devletin yeni ve modern mekanını oluşturmayı hedefleyen bir tasarım geliştirilmiştir (Hastaoglou-Martinidis, 2011, s.161; Hastaoglou-Martinidis, 1997, s.495).

¹⁸ Aslanoğlu, Atatürk’ün, 1923 İzmir İktisat Kongresi’nde yaptığı açılış konuşmasından bir bölümü aktarmakta ve bayındırlık konusunun, kurulan yeni devlet için taşıdığı önemi ortaya koymaktadır.

Tıpkı Yunanistan'da olduğu gibi Türkiye'de de, Başkent Ankara'nın imarıyla başlatılan sũreç, yangın alanlarının imarıyla sũrmũştũr. ˆrneđin İzmir'deki bũyũk yangın yerinin planlanması işi, Fransız mimar H. Rene Danger'e verilmiştir (Tekeli, 2011, s.66, 67). Savaştan henũz çıkmış ve dolayısıyla zarar grmũř, yanıp, yıkılmış kentlerin planlanması ve yeniden imarı, yeni kurulan Türkiye'nin acil olarak ele aldığı bir konu olmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren, bũtçedeki bũyũk aııkılara karşın, ulaşım altyapısının kurulup geliştirilmesi, bataklıkların kurutulması gibi mekansal gelişime yönelik önemli bir çaba gösterilmiştir (Aslanoğlu, 2010, s.27). Her ne kadar İzmir'deki yangın alanının planlanması için bir mimar görevlendirilmiş olsa da, Cumhuriyet'in ilk yıllarında, özellikle Batı Anadolu'daki yangın alanlarının planlanması çoğunlukla, Osmanlı döneminde yetişmiş haritacılar tarafından gerçekleştirilmiştir (Tekeli, 2011, s.67).

1927 sonrasında ise yeni Cumhuriyet, yabancı teknik uzmanlara başvurmuş, yalnızca şehircilik konusunda değil, mimarlık ve heykel gibi farklı alanlarda yabancı uzmanlardan talepte bulunmuştur (Tekeli, 2011, s.73). 1927 yılında, Ankara deneyiminin belli bir disiplin içinde gitmesini sağlamak üzere Alman şehirci Carl Lörcher'e eski ve yeni şehir için planlar hazırlatılmıştır (Cengizkan, 2004; Tankut, 1990; Tekeli, 2011, s.72; Akcan, 2009, s.43-44). 1932 yılında bir başka Alman şehirci Hermann Jansen'e de bir plan hazırlatılmış ve 1934 yılında söz konusu plan uygulamaya başlanmıştır (Tekeli, 2011, s.76).

Kapodistrias hũkũmeti döneminde, Yunanistan'daki mekansal gelişim politikaları, merkezi otoritenin kontrolũ altında bir dizi kural doğrultusunda ve yabancı uzmanlarca yũrũtũlmũřtur. Bu dönemde Yunanistan'daki şehircilik uygulamaları, Fransız ekolũ etkisinde şekillenirken (Hastaoglou-Martinidis, 1993), Türkiye'de ise farklı kentler için farklı ülkelerden uzmanların hazırladığı planlar söz konusu olmuştur. ˆrneđin İzmir ve İstanbul için Fransız ekolũnden uzmanlar görev alırken, Başkent Ankara'nın planını Alman uzman Hermann Jansen hazırlamıştır (Tankut, 1990).

Türkiye, ulusal kurtuluş savaşından başarıyla çıktıktan sonra, köktenci bir tutumla 29 Ekim 1923'te Cumhuriyeti ilan etmiştir. Bu karar, Osmanlı yönetimine son vermek ve Osmanlı ile bağları olmayan yeni bir yönetimin kurulduğunu ilan etmek anlamını taşımıştır. Kısa bir süre sonra imparatorluğun başkentinin, emperyalist ilişkiler ve bu ilişkilerin doğurduğu dışa bağımlı burjuva yaşamın simgesi olarak İstanbul'dan alınıp Ankara'ya taşınması da, bu kararla paralel bir tutum olarak gerçekleştirilmiştir. Tekeli'ye (2011, s.65-66) göre, Ankara'nın başkent seçilmesini, yalnızca Osmanlılığı yadsımakla açıklamak olanaklı değildir. Bu karar aynı zamanda, antiemperyalist bir içeriğe de sahiptir. Ancak Ankara'nın, genellikle küçük burjuva ve bürokrat kökenli yeni yöneticileri, kapitalist gelişme çizgisine karşı değillerdir ve ülkenin kurtuluşunu ulusal burjuvazinin yaratılmasında görmektedirler. Dolayısıyla kurulan yeni ulus-devlet için böylesine anlamları olan başkent inmarına büyük önem verilmiş ve açılan yarışma ile Alman uzman Hermann Jansen tarafından kent için bir plan hazırlanmıştır (Tankut, 1990).

Başkent Ankara'nın nüfusunun hızla artması, başkent bir an önce gelişimi için planlama faaliyetinin yanı sıra uygulama yapmaya yönelik olarak da kurumsal yapının bir an önce geliştirilmesini gerekli kılmış ve bu doğrultuda, 1924 yılında Ankara Şehremaneti kurulmuştur (Tekeli, 2011, s.69). Yalnızca başkent için değil, ülke genelinde gereksinim duyulan söz konusu kurumsal yapı Türkiye örneğinde, zaman içinde, deneyimlerin şekillendirdiği bir süreçte gelişmiştir. Yunanistan'da ise 1829 yılında yürürlüğe giren üç yasal düzenleme ile kentlerin yeniden yapılandırılmasında izlenecek yöntemin çerçevesi belirlenmiştir. Bu kapsamda öncelikle, görevlendirilecek memurlarca söz konusu kentlerin mevcut durumlarının tespitinin yapılması, gerekli müdahalenin belirlenmesi ve maliyetinin hesaplanması kararlaştırılmıştır (Hastaoglou-Martinidis, 1993). Türkiye örneğinde de, kurumsal yapının geliştirilmesi ve planlama kurumunun güçlendirilmesine yönelik çabalar söz konusu olmuş, yangın yerlerinin planlanması için İstanbul'da İmar Heyeti oluşturulurken, 1924'te Ankara'da "Şehremaneti" ve 1928'de 1351 Sayılı Yasa İle "Ankara Şehri İmar Müdürlüğü" kurulmuştur (Tekeli, 2011, s.74).

Kurulan her iki ulus-devlet için de, mekansal gelişim stratejilerindeki başlıklardan biri, yarattığı iskan ve mülkiyet sorunları nedeniyle nüfusla ilişkili olmuştur. 1923 yılında Lozan Barış Antlaşması ile kendi ülkelerinin yurttaşlarını din esası uyarınca zorunlu göçe tabi tutması her iki ülke için de önemli mekansal sorunlara yol açmıştır. Yunanistan için büyük bir göç nüfusunu iskan etme sorunu¹⁹, Türkiye açısından ise Müslüman olmayan nüfusun büyük ölçüde Anadolu'yu terk etmesi sonrası ortaya çıkan büyük alanlardaki mülkiyet sorunuyla kendini göstermiştir. Türkiye, 1925 Tarihli ve 642 Sayılı Yasa ile 1882 Tarihli Ebniye Nizamnamesi'nde Değişiklikler Yapan Yasa ile çeşitli düzenlemeler yaparak söz konusu alanların yapılaşması önündeki engellerden biri olan mülkiyet sorununu ortadan kaldırmaya çalışmıştır (Tekeli, 2011, s.67). Yunanistan'da ise göçle gelen nüfusu yerleştirmek üzere kente, ızgara dokuyu esas alan yeni alanlar ve göçmen mahalleleri eklenmiştir.

Hastaoglou-Martinidis (2011, s.178), gerek Türkiye ve gerekse Yunanistan'da, ulus-devletin uygulamaya koyduğu mekansal strateji ve politikaların, kentlerin tarihi dokusunu ortadan kaldırdığını belirtmiştir. Her iki ülkenin de, kentsel mekana müdahalelerin birincil hedefi, öncelikle verilen bağımsızlık mücadelesi ve savaşlardan zarar gören yerleşimlerin onarılmasıdır. Ancak aynı zamanda, gerek Yunanistan gerekse 1923'te kurulan yeni Türkiye Cumhuriyeti için kentsel mekanın yeniden biçimlendirilmesinin başka önemli anlamları vardır. Osmanlı'nın yüzyıllardır sürdürdüğü tarımsal üretime ve ağırlıklı olarak kırsal yaşama dayalı toplumsal ve mekansal örgütlenmesindeki değişim, başta kurulan ulus-devletlerin yeni başkentlerinde olmak üzere, zaman içinde tüm kentlerinde kendini göstermiştir. Çünkü, her alanda olduğu gibi kentsel mekanın biçimlendirilmesinde de Osmanlı kurum ve geleneklerinden koparak ulusal kimliği ve özü esas alan söz konusu devletler, uyguladıkları modernite projesinin mekanını simgeleyecek yeni kentler yaratmak istemiştir. Dolayısıyla, her iki ulus devletinin de modernite projesinin kentsel mekana yönelik geliştirdiği uygulama süreçlerinde, zamanlama ve öncelikleri bazı farklılıklar göstermekle birlikte;

¹⁹ Hastaoglou-Martinidis, Lozan Antlaşması uyarınca, Anadolu'dan 1 200 000 kişinin Yunanistan'a göç ettiğini ve bu nüfusun bir bölümünün Makedonya ve Trakya'da yerleşirken, 112 000 kişinin Selanik'e yerleştiğini ve kentin nüfusunun hızla arttığını ve fiziksel çevresinin ciddi biçimde değiştiğini dile getirmektedir.

- Mevcut Durumun tespitine yönelik çalışmalar
- Yasal çerçevenin oluşturulması (Plan yapma ve uygulama amaçlı)
- Uzmanlar heyetinin oluşturulması
- Eğitim (Mekansal planlama pratiklerine yönelik eğitim)
- Örgütlenme-Kurumsal Yapının Organizasyonu

aşamalarını hayata geçirmeye çalıştıkları ve uygulama biçimi açısından ise;

- Yukarıdan aşağıya yönlendirilen,
- Yeni bir ulus yaratma idealini gerçekleştirme (Kentli yaşam ve mekanını üretme)
- Ekonomik kalkınmanın aracı olma (Ulusal kalkınma ve ulusal ekonomiyi güçlendirecek büyük yatırımlar yapma)

gibi önemli benzerlikler taşıdığı görülmektedir (Tablo 2.1, Tablo 2.2., Tablo 2.3. ve Tablo 2.4)²⁰

²⁰ Tablolar, Türkiye için, Tekeli (2011b), Tankut (1990), Keyder, Ç. ve diğer. (1994), Çelik, Z. (1998), Aktüre S.(1978), Bozdoğan S.ve Kasaba R. (2010) Gül, M. (2015), Öztürk, F. P. ve Çıracı H. (2010), Yerolympos, A. (1999), Yerolympos, A. (1996), Hastaoglou-Martinidis, V. ve diğer. (1993) Hastaoglou-Martinidis, V. (1998), Hastaoglou-Martinidis, V. (2011)'den yararlanılmıştır.

Tablo 2.1 Türkiye’de ulus-devlet modernleşmesinin mekansal stratejisi

	Ulus-Devletin Kuruluş Tarihi	Öncelikli Uygulama Alanları	Yabancı Etkisi	Mekansal Planlamaya Yönelik Uygulama Araçları
TÜRKİYE	1923	<ul style="list-style-type: none"> -Ulusal Burjuvazinin Oluşturulması -Yeni Modern Devletin Kentlerinin Üretilmesi-Kent Planlama 	<ul style="list-style-type: none"> -Fransız ve Alman Uzmanlar (Jansen’in Ankara Planı, Danger’nin İzmir Planı, Prost’un İstanbul Planı) 	<ul style="list-style-type: none"> -Yeni mekan: Başkent Ankara -Yeni demografi: Nüfus Mübadelesi -Yeni mülkiyet düzeni: Yeni yasalar (1925 tarihli, 642 sayılı yasa; 1882 Tarihli Ebniye Nizamnamesi’nde Değişiklikler) -Yeni kurumsal yapı: Ankara “Şehremaneti” (1924) ve “Ankara Şehri İmar Müdürlüğü (1928) -Yeni geometri: İstikamet haritalarının yapımı ve yol genişletmeleri -Yeni imar uygulamaları: İstimlak Yasalarının Çıkarılması -Yeni denetim-merkezileşme: Merkezi Planlama Örgütünün Kurulması -İdeal kent düşüncesi: “Çağdaş Kent”in Kurulması Örgütlenme -Yeni Yasal Düzenlemeler: Yapı ve Yollar Kanunu (1933) -Yeni kurumsal yapı: Şehircilik Fen Kurumu (1935) -Meslek tanımları: Mühendislik ve Mimarlık Kanunu (1938)

Tablo 2.2 Yunanistan’da ulus-devlet modernleşmesinin mekansal stratejisi

	Ulus-Devletin Kuruluş Tarihi	Öncelikli Uygulama Alanları	Yabancı Etkisi	Mekansal Planlamaya Yönelik Uygulama Araçları
YUNANİSTAN	1828	Kentlerin Yeniden İnşası	Fransız Uzman ve Teknisyenler	<ul style="list-style-type: none"> -Nüfus Sayımı (1828) -Yeni yönetsel yapı: 13 Nisan 1828’deki Yasal Düzenleme -Yeni işbölümü: Teknik Uzmanlar Heyetinin Oluşturulması - Yeni denetim-merkezileşme: Merkezi Planlama Örgütünün Kurulması -Tespit çalışmaları: Kentlerin mevcut durumlarının belgelenmesi -Yeni kurumsal yapı: 28 Temmuz 1829 Kararnamesi) -Yeni mülkiyet düzeni ve konut sunumu: Yeni Kentsel Alanların Geliştirilmesi İçin Devletin Özel Mülkiyet Üzerindeki Yetkilerinin Artırılması -Yeni mekan: Atina’nın Başkent İlan Edilmesi (1934) -Yeni denetim-merkezileşme: Merkezi Planlama Örgütünün Kurulması -Kırsal Alanlara Yönelik Politikaların Geliştirilmesi -Tespit çalışmaları: Kentlerin mevcut durumlarının belgelenmesi -Yeni işbölümü ve meslek tanımları: Mühendisler Birliğinin Kurulması (1856) -Kasaba ve Köylerdeki Sağlık Yapılarına İlişkin Kararname (1835 Tarihli Kraliyet Kararnamesi)

Tablo 2.3 Türkiye’de ulus-devlet modernleşmesinin mekana müdahalesi

Ulus-Devletin Kuruluş Tarihi	Planlama İlke ve Yaklaşımı	Kentsel Müdahale	Kamusal Mekana Yaklaşım ve Müdahale
1923	<p>-Başta Yeni Cumhuriyetin Başkenti Olmak Üzere, “Modern” ve “Çağdaş” Kentlerin Yaratılması İçin, Avrupa’da Gelişen “Modern Planlanma Pratikleri”ni Bilen Yabancı Uzmanlara, Doğrudan Merkezi Otoritenin Yönettiği Bir Süreçte Plan Yaptırılması,</p> <p>-Bu Planlarda Ağırlıklı Olarak Etkin Şehircilik Akımlarının Esas Alınması</p>	<p>Tarihi Kent Merkezlerine Alternatif Yeni Kentsel Merkezlerin Gelişimini Öngören Uygulamalar Yapılması</p> <p>(Doğrudan Devlet/Yerel Yönetim Eliyle Yapılan Konut Projeleri İle Yeni Mahalleler Oluşturulması, Eski Merkeze Alternatif Yeni Kentsel Gelişme Alanlarının Belirlenmesi)</p>	<p>-Yapılan Yeni Planlama Çalışmalarında, Önemli Yönetmelik ve Ticari Yapılarla Sınırları Çizilen, Aksiyel Hatlarla Önemli Anıt, Anıtsal Yapı ve Kentsel Odak Noktalarına Açılan, Birbirine Bağlanan Farklı Büyüklükteki Kent Meydanları Oluşturulmaya Çalışılması</p> <p>-“Millet Meydanı”, “Hükümet Meydanı” Gibi, Yeni Ulus-Devlete İlişkin Sembolik Anlam Taşıyan Kamusal Alanlar Üretme Çabası</p> <p>-“İtfaiye Meydanı”, “İstasyon Meydanı” Gibi Yeni Kentsel Kullanımları Vurgulayan ve İşlevsel Meydanların Tasarlanması</p> <p>-“Çağdaş Sivil Toplumun Bireylerinin Kendini İfade Edip, Yeniden Gerçekleştirebilecekleri” Açık Alanlar, Şehir Parkları, Sergi Bahçeleri, Pazar Yerleri ve Spor Alanlarının Tasarlanması</p> <p>-Kent Estetiği ve Çağdaş, Kamusal İnsan Sağlığını Dikkate Alan, Birbirine Bağlantılı Kamusal Alanların Üretilmeye Çalışması</p> <p>-Geniş Bulvar ve Caddelerin Açılması (Örneğin Ankara ve İstanbul’da Atatürk Bulvarı)</p>

TURKIYE

Tablo 2.4 Yunanistan’da ulus-devlet modernleşmesinin mekana müdahalesi

Mekansal Pratiklerin Dönemleri	Planlama İlke ve Yaklaşımı	Kentsel Müdahale	Kamusal Mekana Yaklaşım ve Müdahale
Planlama Pratiklerinin Kurumsallaşması ve Geliştirilmesi Açısından Verimli Bir Dönem (Atina ve Pire Dışında Önemli Toplam 17 Yerleşim İçin Plan Üretiliyor)	<p>-19. Yüzyıl Avrupası’nın modern şehircilik uygulamalarının, Yunanistan’ın sorunlarına ve gereksinimlerine uyarlanması</p> <p>-19. Yüzyıl Avrupası’nın modern şehircilik uygulamalarının, Yunanistan’ın sorunlarına ve gereksinimlerine uyarlanması (Atina Planı)</p> <p>-Planlama ve Karar Aşamasında Merkezîyetçi, Uygulamada Bireyci Yaklaşım</p> <p>-Şehrin Strüktürü, Biçimi ve Yapılarına Yönelik Bütüncül Yaklaşım</p>	<p>-Yeni alanlarda ızgara düzen</p> <p>-Tarihi dokunun yeniden düzenlenmesi</p> <p>-Liman ve İskelelerin Yapımı</p> <p>- Sağlıklı ve Güvenli Yeni Yerleşimler</p> <p>-Trafik Güvenliği, Kolay Ulaşım ve İletişim</p> <p>-Kentsel Arazinin Dağılımında Eşitlik</p> <p>-Kentsel Gelişimin Çevre Yolları İle Sınırlanması</p> <p>-Altyapının bütüncül ele alınması,</p> <p>-Konut Alanlarının, Hastane, Hapishane, Atölye, Mezarlık vb. Kullanımlardan Uzak Konumlandırılması,</p> <p>-Yapılaşma Rehberi Oluşturulması,</p> <p>-Süreçte Uzmanların Yer Alma Zorunluluğu,</p> <p>-Planların Uygulanmasında Vali, Belediye Başkanı Gibi Resmi Görevlilerin Yetkili Kılınması,</p> <p>- Belirlenen Yapılaşma Koşullarına Göre Gerekli Kamulaştırmaların Yapılması (1844 Anayasası)</p> <p>-Venedik/Roma Dönemi Ulaşım Sisteminin Geliştirilmesi,</p> <p>- Büyük Ölçekli Ulaşım Yatırımları (Demiryolu Hatlarının Yapımı, Korinth Kanalı)</p> <p>-İletişim Altyapısına Yönelik Yatırımlar (Telgraf Hatlarının Yapımı)</p>	<p>Kamusal ve Açık Alanların, Görkemli Kamu Yapıları ile Vurgulanması ve Ticaret, Üretim vb Kullanımlarla Geliştirilmesi</p> <p>-Merkezîyetçi yaklaşıma uygun olarak, Kent Merkezlerinde Kamusal Alan ve Meydanların Tasarlanması,</p> <p>-Kamusal Alan ve Kullanımlar İçin Parsellerden Pay Alınması,</p> <p>-Merkezi Meydan ya da Deniz Kıyılarındaki Kamusal Alanlara Yönelik Projelerin Uygulanmaları Konusunda Yerel Yönetimlere Yetki Verilmesi (Bu Alanların Özel Mülkiyete Ücretsiz Olarak Tahsisi ve Yapı Maliyetlerinin Özel Girişimciler Tarafından Karşlanması)</p>

YUNANİSTAN

2.4 Liman Kenti Kimliği ve Mekansal Bileşenleri

Çalışmanın giriş bölümünde, liman kenti kimliği ve ona söz konusu kimliği kazandıran mekansal bileşenlere ilişkin olarak, tez kapsamındaki ele alış biçimine yer verilmiştir. Farklı bakış açıları ve ölçütler doğrultusunda kentler, farklı adlandırmalarla sınıflandırılmıştır. “Bronz çağı kenti” ya da “ortaçağ kenti” gibi zamana referans veren sınıflandırmaya dayalı adlandırmalar olduğu gibi, “Türk kenti, “Avrupa kenti” ya da “İslam” kenti” gibi, bir uygarlık, coğrafya, bölge ya da ulusa dayalı tanımlamalar da söz konusu olmuştur. Peki bir kente dair söz konusu tanımlamayı yapmaya neden olan özellikler nelerdir? Bu doğrultuda tez çalışmasının odağında yer alan liman kentini, “liman kenti” olarak adlandırmamızı sağlayan nitelikler nedir?

Bu noktada, kent kimliği kavramı önem kazanmaktadır. Herkesin üzerinde uzlaşacağı bir kent kimliği nasıl oluşmaktadır? Giriş bölümünde çerçevesi çizildiği üzere, bu çalışma kapsamında kent kimliği, insanlar arasındaki ilişkiler, insanlar tarafından yapılan etkinlikler ve mekanın karşılıklı etkileşimi ile şekillenen bir olgu olarak ele alınmaktadır. Bir başka deyişle kent kimliği, birey, toplum ve mekanın birbirini üreten, şekillendiren karşılıklı ilişkisi sonucu beliren ortak bir imgedir. Söz konusu imge, kentle kurulan ilişki sonucunda, toplumsal olarak şekillenen ortak bir kavrayışa karşılık gelir. Üzerinde toplumsal bir uzlaşımın geliştiiği bu imgeyi, kimi zaman kenti oluşturan bütünün parçalarından yalnızca biri, kimi zaman da onların toplamı oluşturur.

Yine yukarıda yer verilen kavramsal çerçeve doğrultusunda, kimliğin yanı sıra kente karakter kazandıran özellikler de vardır. Örneğin, her biri birer liman kenti olmasına karşın, içinde yer aldıkları bağlama göre farklılıklar gösteren liman kentlerinden söz etmek olanaklıdır. Cenova ile Beyrut ya da İstanbul ve Hamburg arasında, birer liman kenti olarak benzerliklerin yanı sıra önemli farklar bulunduğu görülür. Örneğin İzmir’in kentsel gelişimi ve dokusu, Londra’dan, Manchester’dan ve hatta İstanbul’dan farklıyken, Beyrut’a, Selanik’e ya da İskenderiye’ye daha çok benzer (Kolluoğlu Kırlı, 2007, s.221).

O halde söz konusu benzerlik ya da farklılığın oluşumunda, “yer”in (kentin) kendine özgü doğası, içsel özellikleri, somut olarak görünen fiziksel yapı bileşenlerinin birlikte oluşturduğu imge etkili olmalıdır. Yaşayanların algılarında oluşan bir kavramlaştırmaya karşılık gelen kent kimliği çoğunlukla, sosyo-mekansal deneyimlerle şekillenen soyut bir tahayyülken, kentin karakteri ise bir yandan bu ortak imgeyi yani kent kimliğini güçlendiren ancak öte yandan, söz konusu imgeyi diğerlerinden farklılaştıran, doğrudan “yer”in kendine özgü nitelikleri, fiziksel olarak biçim ve bileşenleridir. Bu doğrultuda, kente karakter kazandıran, kimi zaman yere özgü mimari dil, kendine özgü sokak dokusu, yerel yapı malzemesi gibi mekansal bileşenler olurken kimi zaman da, tüm bu mekansal bileşenlerin bir araya geliş biçimleri ve oluşturdukları bütün olabilir.

Bu noktada, kapitalist ilişkiler doğrultusunda geçirdiği yapısal değişimlerle ortak bir bağlam olarak Doğu Akdeniz’de, yer alan liman kentlerinin mekansal biçimlenişi, söz konusu kentlerin birer liman kenti olarak şekillenmelerinde etkili olan mekansal yapının bileşenleri ve bunların ne tür ortaklık, benzerlik ya da farklılar ürettiği sorusu belirlemektedir.

Söz konusu benzerlik ve farklılıkları anlamak ve açıklamaya yönelik bugüne kadar yapılan çalışmaların bazıları²¹, Akdeniz liman kentine dair ortak bir kimlik ve karaktere ulaşmanın güçlüğüne vurgularken, bazıları ise pek çok açıdan söz konusu kentlerin taşıdığı benzerliklere vurgu yapmıştır. Ancak, iki farklı sonuca ulaşsa da söz konusu çalışmaların üzerinde uzlaştığı nokta, Akdeniz’in doğusundaki liman kentlerinin kimlik ve karakterinin gelişiminde etkili olan unsurun, gelişimlerinde etkili olan geçirdikleri benzer süreçlerdir. Söz konusu koşullar, on dokuzuncu yüzyılda, Akdeniz’in özellikle doğusunda yaşanan yapısal değişimler ve modernleşme süreçleridir. Söz konusu süreçler, bu kentlerin kıyıdaki konumları doğrultusunda art alanları ile ilişki içinde olmuş, gelişen uluslararası ticari ilişkileriyle bu kentlerde toplumsal yapı da değişmiş ve tüm bunlarla ilişkili olarak kentsel mekan kendine özgü bir takım farklılıklarla şekillenmiştir. Dolayısıyla, yapılan araştırmalarda, ağırlıkları, ele alınış biçimleri ve önem sıraları değişkenlik

²¹ Bknz.: Tezin “Giriş” Bölümü.

gösterse de, Akdeniz ve özellikle de Doğu Akdeniz liman kentinin, kimlik ve karakterinin gelişiminde etkili olan temel değişkenler, iktisadi ve toplumsal yapıda yaşanan gelişmeler, modernleşme süreçleri ve tüm bunlarla ilişki içindeki mekansal yapı olmuştur. İktisadi ve toplumsal yapıdaki gelişmeler ve modernleşme süreçlerinin, bölgesel farklılıklar göstermesi kaçınılmazdır. Peki söz konusu bölgesel farklılıklara karşın, bu kentlere “liman kenti” ortak kimliğini kazandıran mekansal yapı bileşenleri nelerdir?

Söz konusu kentlerin birer liman kenti olarak kimlik kazanmalarındaki ortak özelliklerden biri, birer kıyı yerleşimi olarak sahip oldukları coğrafi konumlarıdır. Dolayısıyla liman kentini iç kesimlerdeki kentlerden ayıran temel özelliklerin başında liman ile kent arasındaki ilişki gelir (Soffer ve Stern, 1986, s.103). Örneğin Özveren’e göre (1994, s.77), Beyrut’u, Halep, Şam, Bağdad ve Kahire gibi kentlerden farklılaştıran, kıyı şeridine uzanan ve deniz yöneliminin “panaromik manzarası”nı oluşturan mekansal yapısıdır. Öyle ki, pek çok gezgin ya da araştırmacı, bu kentleri anlatmaya kentin içinden değil, denizden görünümü ile başlamış, kenti denizle ilişkisi üzerinden değerlendirmiştir. Örneğin Gounaris (1994, s.103), kente gelen tüm yabancı gözlemcilerin, denizden bakarak, Bizans kiliseleri, minareleri, Roma anıtları, kent surları, kuleleri ve kırmızı kiremitli çatılarıyla Selanik’i, hoş bir tablo olarak gördüklerini dile getirmiştir.

Öte yandan ele alınan dönemde, kıyıda yer alan pek çok kent, birer ticaret merkezi olarak da bazı ortak mekansal bileşenlerle gelişmiştir. Örneğin Beyrut, on dokuzuncu yüzyılda gelişen ticari etkinliğe bağlı olarak önemli bir kentsel gelişme göstermiş, on dokuzuncu yüzyıldan önce kent, içine kapalı bir İslam kenti iken, bu süreçte bölgede ipek ticaretinin merkezi olarak dışa açık bir ticaret kenti haline gelmiştir. İzmir, pek çok Doğu Akdeniz liman kentinden önce bir ticaret ve liman kenti olmuş olsa da, bu dönemde, Anadolu’nun batıya en yakın limanı olarak Osmanlı’nın Avrupa ülkelerine açılan kapısı olmuş, bu durum bir yandan iç bölgelerdeki tarımsal ürünün aktarılmasını sağlarken, diğer yandan İzmir’de ticaret ve liman işlevinin daha da gelişmesini sağlamıştır. İzmir’in yaşadığı bu değişim, kenti sadece Doğu Akdeniz’in değil, tüm Akdeniz içindeki en önemli liman kentlerinden biri konumuna getirmiştir

(Frangakis-Syrett, 2001, s.23). On dokuzuncu yüzyıl, Doğu Akdeniz’de önemli kentlerden olan İskenderiye için de benzer gelişmelerden söz edilebilir. Kahire ile ulaşım bağlantısının sağlanmasının ardından İskenderiye, iç bölgeleri dışa bağlayan bir ticaret kenti haline gelmiş, on dokuzuncu yüzyıl öncesinde küçük bir köy niteliği gösterirken on dokuzuncu yüzyılla birlikte Batı dünyasının dikkatini çekmeye başlamıştır.

Dolayısıyla, temel olarak limandaki ticari etkinliğe dayalı gelişimleriyle bu kentlerde, limanın yanı sıra, ticari faaliyetin gerektirdiği çeşitli ortak kullanımlar da kendini göstermeye başlamıştır. Örneğin İzmir’de gelişen ticaretle birlikte, on dokuzuncu yüzyıl ortalarından itibaren birçok banka şube açmıştır. Banka şubelerinden ilki o dönemde bölgede yayılan ve birçok liman kentinde şube açan Osmanlı Bankası’dır. Üstelik 1860’lı yıllardan itibaren kentte, Osmanlı Bankası’nın yanı sıra birçok yabancı bankanın da şube açtığı, ardından kentte yine söz konusu ticari etkinliğin kurumsal yapıları olarak, İzmir Ticaret Odası’nın yanı sıra İngiliz, Fransız ve Hollanda ticaret odalarının kurulduğu görülür. Öte yandan artan ticaret hacmiyle birlikte iletişim gereksiniminin de artması, kentte postanelerin açılmasını, beraberinde getirmiştir. Böylece, on dokuzuncu yüzyıl boyunca gelişen ticaret, postaneler, banka şubeleri ve ticaret hanları gibi kullanımların oluşturduğu bölgelerle kentte uzmanlaşmış alanlar şekillenmiştir (Beyru, 2011, s.153-156). Benzer biçimde artan iletişim gereksinimi doğrultusunda, pek çok liman kentinde telgraf hatları kurulmuş, bu dönemde İstanbul’daki telgraf ağı genişletilmiş hatta kent, İmparatorluğun her köşesine yeni telgraf ağlarıyla bağlanmıştır (Gül, 2013, s.77).

Dolayısıyla limandaki ticari etkinlik bu kentlerin birer liman kenti olarak adlandırılmalarını sağlayacak çeşitli ortak mekansal bileşenleri beraberinde getirmiştir. Ticari etkinliğin kentte gerçekleştiği yer temel olarak, deniz ve kıyı şerididir. Liman kentlerinin hepsinde, kıyıdaki iskele ya da iskeleler bu kentlerin mekansal gelişiminde temel belirleyici ortak mekansal öğeler olarak karşımıza çıkar. Örneğin İzmir’de, çoğu Avrupalılara ait ticari firmaların iskeleleri kıyı boyunca sıralanmıştır (Bilsel, 2009, s.144). Kentin denizle ilişkisini kuran iskeleler, beraberinde başka ortak mekansal öğeleri de getirmiştir. Özellikle uluslararası

ticaretin yoğun olarak kendini gösterdiği on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren, iskelelerle birlikte bu kentlerde, gümrük binası, deniz feneri, dalgakıran gibi denizle ilişkiye dayalı yapılar, diğer önemli mekansal bileşenler olarak kendini göstermiştir.

On dokuzuncu yüzyılda yukarıda yer verilen değişim süreçleri öncesinde, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde yer alan Akdeniz'in doğusundaki liman kentlerinin mekansal yapısı, yaşanan modernleşme süreçleriyle değişmeye başlamıştır. Gerek Osmanlı modernleşmesi ve gerekse ulus-devletlerin kuruluşunun ardından gelen modernleşme süreçlerinde, yönetim yapısındaki değişimlerle birlikte liman kentlerinin mekansal yapısı ve bileşenleri de değişmeye başlamıştır. 1860'lı yıllardan itibaren, belediye meclisleri ve belediyelerin kurulması, gerek söz konusu yapıların kentsel mekanda yerini alması ve gerekse, artık kentin gelişiminde söz sahibi olacak bir kurumsal yapının oluşturulması açısından önemli sonuçlar doğurmuştur.

Liman kentlerinde, özellikle tüccarlar tarafından, ticari kazancı yükseltme amacıyla, liman-istasyon erişiminin kolay ve hızlı olması için karayolu ve demiryolu yapımı, yolların iyileştirilmesi, işgücünün verimliliği için daha sağlıklı bir çevre gibi kentin altyapısının geliştirilmesine yönelik talepler, yerel yönetim kurumlarının oluşturulmasında etkili olmuştur. Bu da, söz konusu yerel yönetim kurumlarının, liman kentlerinde diğer Anadolu kentlerine göre çok daha erken gelişmesini sağlamıştır. 1864 Vilayet Nizamnamesi'ndeki maddelere dayanarak, özellikle dış ticaretin yoğun olduğu söz konusu liman kentlerinde hızla belediyeler kurulmuştur (Yenişehirlioğlu ve diğer., 1995, s.21). Örneğin Mersin'de, 1877 tarihli Vilayet ve Belediye Kanunu çıkmadan önce 1869 yılında belediye meclisi kurulmuştur (Selvi Ünlü, 2007, s.77).

1854 yılında inşa edilen demiryolu hattı ile Kahire'ye bağlanan İskenderiye, Mısır'da üretilen pamuğun diğer ülkelere aktarıldığı bir kapı niteliğini kazanmıştır. Bir ticaret odağı haline gelen kentte yaşayan Avrupalı tüccarlar, bakımsız ve altyapıdan yoksun yolları, masrafları kendileri karşılayarak yeniden düzenlemişler ve

Avrupalı tüccarlar tarafından başlatılan söz konusu düzenleme, İskenderiye Belediyesi'nin kurulması yolunda atılan ilk adım olmuştur (Barak, 2009, s.190). Benzer bir şekilde, İzmir'de de belediye kurulmasını ilk talep edenler arasında Avrupalı tüccarlar olmuştur. 1868 yılında kurulan belediye meclisinde kentin nüfus bileşenlerinin tümü temsil edilmektedir (Bilsel, 2008a, s.158). Bu dönemde belediye kurulan bir başka liman kenti de Beyrut olmuştur. Nasr ve Verdeil (2008, s.1119) 1860 yılında kurulan belediyenin, kentin Osmanlılaştırılması için bir adım olduğunu, bu dönemde kentin Tanzimat reformlarının uygulandığı bir alan haline geldiğini belirtmektedir. Bu çerçevede, kentte birçok kamusal mekan düzenlemesi de gerçekleştirilmiştir.

Yannakakis (2006), 1864 Vilayet Nizamnamesi ile kenti düzene sokmayı amaçlayan yasal düzenlemelerin oluşturduğu komisyonların bayrağını, 1885 yılında kurulan ve Mısır'da benzeri olmayan İskenderiye Belediyesi'nin devraldığını söyler. Belediye, İskenderiye'yi Avrupa usulü bir şehircilik anlayışıyla yeniden şekillendirmiş, korniş, rıhtımlar, belediye parkları gibi pek çok düzenleme yapmıştır. Tıpkı İskenderiye gibi, 1860'larda Tanzimat reformlarının uygulandığı bir diğer liman kenti olan Selanik'te de, Sabri Paşa'nın 1869'da vali olarak kente gelmesinin ardından belediye kurulmuş, yeni bir liman projesi hazırlanmış, yıkılan kent surlarının bulunduğu bölgede yeni bir konut bölgesi oluşturulmasına çalışılmıştır (Yeralympos, 1996, s.62). Böylece, ticarete ve idari yapıda yaşanan bu gelişmelerle birlikte, Doğu Akdeniz liman kentlerini, iç kesimlerdeki kentlerden farklılaştıran yapı ve kurumlar kentsel mekanda yerlerini alırken bir yandan da bu kurumların girişimleriyle kentsel mekana yeni kullanımlar eklenmeye devam etmiştir. Kurulan belediyelerin yerel sermaye grupları ve yabancı tüccarlarla işbirliği içinde geliştirdikleri projelerle kentsel mekan önemli bir değişim geçirmiştir.

Öte yandan, uluslararası ticaretin kentteki temsilcileri olan konsolosluklar, gezgin tüccarların konaklayacağı hanlar, oteller, restoranlar, eğlenceye yönelik çeşitli kullanımlar da kentsel mekandaki yerini almıştır. Ticarete yaşanan uzmanlaşma ile birlikte kentsel mekana, belli iş kollarında uzmanlaşmış tüccarların yer aldığı tüccar

hanları ve daha sonra, ticaretteki modernleşmenin bir yansıması olarak çok katlı mağazalar eklenmiştir.

Tüm bu gelişmeler, ticaretin kapasitesini artıran ve dolayısıyla yeni iş olanakları yaratan gelişmeler olmuştur. Böylece bu kentler, değişik coğrafyalardan, farklı inançları taşıyan ve farklı dilleri konuşan, farklı toplumsal sınıfların bir arada yaşadığı ve dolayısıyla liman kentini, iç kesimlerdeki kentlerden farklılaştıran bir kentsel yaşam biçimiyle de kendilerine özgü bir yapı geliştirmiş ve farklılaşmışlardır. Söz konusu kentli yaşam biçimiyle birlikte, Osmanlı döneminde, inanç gruplarına göre farklılaşan konut alanları ve mahallelerin yerini, sınıfsal farklılaşmaya dayalı yeni bir mekansal yapı almaya başlamıştır. Sınıfsal farklılaşmanın, kentsel mekandaki somut etkilerinden biri, özellikle ticaret burjuvazisi ve yeni yönetici sınıfa ait konut bölgeleri ve mahallelerin oluşmasıdır. Bu durum liman kentinde, henüz iç kesimlerdeki kentlerde görülmeyen bir sınıfsal ayrışmanın yanı sıra, kentsel mekanda yeni mimari biçim ve tarzların egemen olmaya başlamasını da beraberinde getirmiştir. Öte yandan, bu kentlerde gelişen burjuvazi, yeni tüketim alışkanlıkları ve yaşam biçimi ile de kentsel mekânın biçimlenişinde etkili olmuş, liman kentinin en temel mekansal bileşenlerinden biri olan ve ticari etkinliğin sürdüğü kıyı şeridi zaman içinde, söz konusu yeni yaşam biçimi doğrultusunda, liman kentinin en önemli kamusal mekanlarından biri haline gelmiştir. Sahil şeridinde ya da kentin ana ulaşım bağlantılarında, söz konusu yeni yaşam biçimine yönelik olarak açılan kafeler, restoranlar, sosyal kulüpler, park ve gezinti alanları da, liman kentleri için ortaklaşan mekansal bileşenler olarak gelişmiştir.

Çeşitlilik gösteren nüfusun bu kentlerdeki mekansal etkilerinden bir diğeri de, farklı inançlara yönelik dini yapıların birlikteliği olurken, aynı zamanda, söz konusu nüfus gruplarının kendi eğitim sistemlerine yönelik okullar ve hastanelerin varlığı olmuştur. Örneğin Beyrut'ta, bir arada yaşayan Müslümanlar ve Hıristiyanlar nüfusla birlikte kentte yeni okullar açılmış, on dokuzuncu yüzyıla kadar bir Arap kenti olan Beyrut'un fiziksel görünümü değişmeye başlamıştır. Ticaretin gelişmesiyle birlikte kentte, Avrupa ile ticaret yapan bir grup oluşmuş ve bu grup yeni oluşmaya başlayan burjuvazinin nüvesini oluşturmuştur. Yerel burjuvazi, kentin dışında yeni yaşam

alanları inşa ederek kentteki sınıfsal farklılaşmayı da belirginleştirmiştir (Barakat, 2004, s.486-487).

Farklı nüfus gruplarının bir araya gelmesini Doğu Akdeniz liman kentlerinin önemli bir özelliği olarak gören Hastaoglou-Martinidis (2010, s.494), Selanik'te Ortaçağ kentinin sınırları içinde, Hıristiyan, Yahudi ve Müslüman grupların farklı mahallelerde kendi içine dönük olarak yaşadığını, ancak on dokuzuncu yüzyıldaki ticari gelişme ile birlikte kentsel mekanın da yeniden düzenlenmeye başladığını belirtmiştir. Kent, artık surların dışına doğru büyümeye başlamış, kent merkezinde ise gelişen ticaretin gereksinimlerinin bir yansıması olarak yeni bir liman inşa edilmiştir. On dokuzuncu yüzyılın sonuna gelindiğinde daha önceden inanç grupları doğrultusunda gelişen mekansal organizasyon yerini kentteki sınıfsal farklılaşmaya bırakmıştır. Ortaya çıkan burjuvazi kentin dışında yeni banliyölerde yaşamaya başlamıştır.

Driessen (2005, s.133-134), benzer bir gelişmenin İzmir için de geçerli olduğunu, ancak İzmir'in bu gelişmeyi on sekizinci yüzyıldan itibaren yaşadığını belirtmiştir. Bunun başlıca nedeni İzmir'in coğrafi olarak gelişen ve zenginleşen Avrupa'ya daha yakın olması ve Batı Akdeniz'deki diğer liman kentleri ile düzenli gemi seferlerinin düzenlenmiş, böylece ticari etkinliğin daha önce gelişmiş olmasıdır. On dokuzuncu yüzyılda Osmanlı'nın en büyük limanı haline gelen İzmir'de birçok farklı toplumsal grubun bir arada yaşaması ile kentte, kafe ve restoran gibi, söz konusu kentlerde ortaklaşan kentsel kullanımlar olarak, gelişen yeni yaşam kültürüne ait kullanımlar ve kamusal mekanlar gelişmiştir.

Akdeniz'in doğusunda yer alan liman kentleri özelinde, söz konusu kentlerin, liman kenti olarak adlandırılmasını sağlayacak, onlara ortak bir kimlik kazandıran iktisadi ve sosyal yapıyla ilişki içinde şekillenen mekansal bileşenler, tüm bu örneklerle belirgin bir hale gelmektedir. Ancak, söz konusu kentleri, üst çerçevede "liman kenti" ve içinde yer aldıkları Doğu Akdeniz coğrafyasının on dokuzuncu yüzyıldaki kendine özgü yapısal dönüşümü nedeniyle yaşadıkları benzer süreçlerle "Doğu Akdeniz liman kenti" olarak adlandırmamızı sağlayan bir başka neden daha

vardır. Kolluoğlu Kırılı (2007, s.221), İzmir'den yola çıkararak yaptığı değerlendirmede, Doğu Akdeniz liman kentlerinin, on dokuzuncu yüzyılda planlama yoluyla bütüncül müdahalelerle karşılaşmadığını, kentsel mekanda gereksinim duyulan değişime yönelik bir kentsel yönetim (*urban management*) modeli ile gelişip Őekillendiklerini ne sürmektedir. Gerçekten de, ticari etkinlikte belirleyici olan, uluslararası sermaye, yasal düzenlemelerle hem ticareti hem de kentsel mekanı yönlendiren yasal düzenlemelerle ulusal bürokrasi ve yerel burjuvazi işbirliği ile yapılan anlık ve noktasal müdahaleler dışında, Osmanlı döneminde söz konusu kentlere kapsamlı bir mekansal müdahaleden söz etmek gtr. Dolayısıyla, benzer mekansal kullanım ve bileşenlerin yanı sıra, Doğu Akdeniz liman kenti sınıflandırmasında, beliren bir diğer ortak özellik de, bu kentlerde, mekansal pratikler olarak belirlemektedir. Bu kentlere ilişkin olarak Kolluoğlu Kırılı'nın işaret ettiği özellik, kentsel gelişimin, gelişen ticaretin gereksinimlerine anlık yanıt verecek projelerle, parçacıl olarak srdrldğdr.

Söz konusu müdahaleler arasında, liman, rıhtım, iskele, mendirek, dalgakıran gibi deniz ulaşımına yönelik girişimler ise ilk sırada gelenlerdir. Bu kentlerde hızla gelişen ticaret yeni limanların inşa edilmesini beraberinde getirmiş ve bunla birlikte kentsel mekan da önemli değişimler geçirmiştir. İzmir'de 1880 yılında inşa edilen yeni liman, kentteki ticari ve toplumsal gelişmeye koşut olarak oldukça büyük ölçekli olmuştur. Liman, kenti güneyinden kuzeyine tümüyle kat eden dört kilometre uzunluğunda bir alan haline gelmiştir. Liman alanının tümü olmasa da bir bölümü dalgakıran ile dışarıdan gelecek olumsuz etkilere karşı korumaya alınmış, bu bölgede yeni bir gümrük binası inşa edilmiştir (Frangakis-Syrett, 2001, s.23-26). Günümüzde de Kordon olarak adlandırılan liman alanı, kentin mekansal organizasyonunu önemli lde etkilemiştir. Bu alanda, uluslararası ticaretin göstergesi olan denizcilik Şirketleri, sigorta acenteleri, uluslararası Şirketlerin temsilcilikleri yer almaya başlarken rıhtımda Punto İstasyonu (günümüzdeki Alsancak İstasyonu) ile Konak arasında bir tramvay hattı işletmeye açılmıştır (Bilsel, 2008a, s.154).

İzmir limanı inşaatını tamamlayan Şirket, Selanik'te de benzer bir projeyi gerçekleştirmiştir. 1880 yılında, kent surlarının yıkılarak ortaçağ kentinin denize

açılması hedefi doğrultusunda inşa edilen ve İzmir’de olduğu gibi kenti boydan boya kat eden, limanı kent surlarının dışında yeni kurulan konut bölgesine bağlayan rıhtım tamamlanmıştır. Dolgu ile elde edilen alanda gümrük binaları, çeşitli idari yapılar inşa edilirken kordon niteliği gösteren alan, aynı zamanda kentliler için bir yürüyüş yolu haline gelmiştir (Yeralympos, 1996, s.63).

Sonuç olarak, liman kentlerinin denizle kurduğu ilişki, uluslararası ticarete dayalı ekonomik yapı, çeşitlilik gösteren nüfus gibi yapısal özellikleri ve bunun ürettiği kentsel mekan, on dokuzuncu yüzyıl sonuna kadar kente, çeşitli ortak mekansal bileşenler eklemiştir. Ne var ki, bu dönemde, yukarıda yer verildiği üzere, kendiliğinden, başta ticari etkinlik olmak üzere gelişen ani ihtiyaçlar doğrultusunda, kentsel yaşam pratikleri ile şekillenen kentsel mekan, ulus-devletlerin kuruluşuyla birlikte, yeni bir değişim süreci yaşamaya başlamıştır. Ulus-devletlerin, kendi modernite projeleri doğrultusunda değişen politikalar, yalnızca liman kentleri için değil, ulusal sınırlar içindeki diğer kentler için de yeni biçim ve roller öngörmüş ancak liman kentleri, sahip oldukları çeşitliliğe dayalı mekansal ve toplumsal yapı dinamikleriyle, söz konusu politikalardan çok daha belirgin etkilenmiştir.

1920 ve 1930’lardaki, Avrupa kaynaklı modernist planlama anlayışı ile bu kentlerde, tekil yapılar ya da kentteki bir bölgenin tamamı, modernizmin işaret ettiği yeni bir kolektifliğin simgesi olacak şekilde biçimlendirilmiştir. Bu da, söz konusu kentlerin geçmişten gelen çoğulcu karakteristik özelliklerini tehdit eden, geçmişin mekan üretme geleneklerinden kopuşu ve yeni bir mimari dil üretmeyi hedefleyen yaklaşımlarıyla, kozmopolitan sosyal yaşam için bir kriz anlamına gelmiştir (Pallini, 2015, s.61-62). Pallini (2015, s.61-62), ulus-devlet ideolojisi ve uyguladığı modernizmle birlikte yaşanan bu “kopuş”un, Akdeniz’in doğusundaki iki liman kenti olan İzmir ve Selanik’te çarpıcı biçimde gözlemlendiğini öne sürmüştür.

Pallini’nin işaret ettiği kopuş, bu çalışmanın da temel çıkış noktasını oluşturan, onlara kimliğini veren yukarıdaki karakteristik özellikleri ile Doğu Akdeniz liman kentleri için önemli bir değişimi ifade eder. Çünkü ulus devletleşme süreci ile birlikte kurulan yeni devletlerin kendi modernite projeleri doğrultusunda

uyguladıkları mekansal organizasyon, liman kentlerinde söz konusu kimlik ve karakter üzerinde önemli değişimler yaratmıştır. Mekanın rasyonel organizasyonu ve yeniden yapılandırılması gibi radikal mekansal müdahaleler, Yunanistan ve Türkiye gibi ulus-devletlerin kurulması sonrasında, söz konusu liman kentlerinin pek çoğunda başlayan büyük ölçekli altyapı yatırımları, liman inşaatları, kapsamlı planlama çalışmaları ve mimaride oluşturulmaya çalışılan ulusal-modernist dil ile kendini göstermiştir. Liman yapımının bu kentlerin modernleşmesi için önemli bir altyapı olarak benimsenmesi, limanların bir yandan bu kentlerin dışarıya açılması ve uluslararası ilişkilere entegre olmasını sağlarken bir yandan da, mekansal olarak bir değişimin yaşanmasına yol açmıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2010, s.79).

Ulus devletleşme sürecinde, Avrupa tarzı yönetim anlayışını esas alan genç uluslar, birçok Doğu Akdeniz liman kentinde yeni bir mekansal organizasyonu hedeflemiş ve bu doğrultuda kentsel mekanın biçimlendirilmesi için yabancı uzmanlara çeşitli kent planları hazırlatmışlardır. Bu yabancı uzmanlar genellikle, Fransız Güzel Sanatlar (*Beaux Art*) ekolü gibi dönemin egemen akımlarını benimsemiş mimar-şehirciler olmuştur. Kentlerde geometrik düzenin ön planda tutulduğu, sorunsuz bir dolaşım sisteminin oluşturulduğu, sokaklarda sağlık ve temizliğin sağlanmasının temel ilke olarak benimsendiği planlar arasında Prost'un danışmanlığında Danger kardeşler tarafından 1924 yılında üretilen İzmir planı ile 1918 yılında Hebrard tarafından üretilen Selanik Planı önde gelen örneklerdir (Hastaoglou-Martinidis, 2011; Bilsel, 2008b).

Bu aşamada, yaşanan değişimin, kentin geçmişten gelen kimlik ve karakterini güçlendirdiği mi yoksa söz konusu kimlik ve karaktere zarar mı verdiği sorusu önem kazanmaktadır. Bu sorunun yanıtı, bir boyutuyla, liman kentine kimlik kazandıran mekansal bileşenler ve bunların kentsel mekandaki ilişkisel birlikteliğinin ne yönde değiştiğinde ve bir başka boyutuyla da, söz konusu kimliğin gelişiminde belirleyici olan iktisadi yapı ve ilişkilerin geçirdiği değişimde aranmalıdır.

BÖLÜM ÜÇ

İKTİSADİ VE DEMOGRAFİK YAPIDA VOLOS, PATRAS VE MERSİN'DEKİ DEĞİŞİM

Bu bölüm, on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından yirminci yüzyıl başına kadarki dönemde, Akdeniz'in doğusunda yer alan üç liman kenti; Volos, Patras ve Mersin'de yaşanan iktisadi ve demografik yapıdaki değişimi açıklamaya yöneliktir. Bunun için öncelikle, on dokuzuncu yüzyılın Akdeniz'in doğusundaki liman kentlerinde etkileri somut olarak görülebilen kapitalist ilişkiler ve küreselleşen dünya ekonomisinin genel perspektifi kısaca ortaya konulmuş ve ardından da söz konusu kentlerin ticari yapı ve kapasitelerine dair çeşitli bilgiler içeren şark ticaret yıllıkları ve konsolosluk raporları doğrultusunda bir değerlendirme yapılmıştır²².

Osmanlı iktisadi yapısı ve bu yapının zaman içindeki değişimini değerlendiren farklı yaklaşımlar söz konusudur. Bu yaklaşımlardan biri, iktisadi ve toplumsal yapıları, mülkiyet ilişkileri ve üretim biçimi üzerinden açıklayan Marks ve Engels'in, Doğulu toplumlara dair "Asya Tipi Üretim Tarzı" olarak tarif ettiği çerçeve etrafında şekillenen yaklaşımdır (Timur, 2014, s.21). Osmanlı İmparatorluğu'nun hukuk ve üretim ilişkilerine yansıyan sınıf yapısının, Avrupa feodalizmi olarak tanımlanan pre-kapitalist düzenden belirgin farklar taşıdığını öne süren bu yaklaşım, tarihsel olarak Osmanlı düzeninin, Batı Avrupa'nın tersine, kölelik ya da serflik gibi emek sistemlerine dayanmadığını savunur (Keyder, 2010, s.15). Keyder, on dokuzuncu yüzyılda Osmanlı iktisadi yapısındaki değişimi, "Asya tipi üretim tarzının egemen olduğu bir imparatorluktan, kapitalist dünya ekonomisi içinde çevre ülkesi konumuna geçiş süreci" olarak açıklar (Keyder, 2009, s.193, 194)²³. Osmanlı klasik döneminde, toprağın devlet mülkiyetinde olması ve devlete meydan okuyacak toprak sahibi bir sınıfın var olmayışı, artı değer büyük kısmının, merkezin taşradaki

²² Dönemin iktisadi yapısına ilişkin yazının yanı sıra, her üç kent için de, yaklaşık olarak eşdeğer veri içermesi bakımından, 1800'lü yıllardan 1930'lu yıllara kadarki tarih aralığında, ticaret verilerini düzenli olarak kayıt altına almış olan Şark Ticaret Yıllıkları ve İngiliz Konsolosluk Raporları esas alınmıştır.

²³ Ülkelerin, kapitalist sistem içindeki konum ve rollerini "dünya imparatorluğu" ve "dünya ekonomisi" kavramları çerçevesinde ele alan Wallerstein'cı yaklaşım, kapitalist sistem etrafında ekonomik sömürüyü tanımlayan Marksist gelenekten gelmektedir (bknz. Elmas, F., 2012).

temsilcileri aracılığıyla merkeze aktarılması ve dolayısıyla devletin otoritesini sınırlandıracak ara yapıların bulunmayışı, köy topluluklarının geçimlik düzeyde yaşamlarını sürdürmeleri, üretici köylünün ne köle ne de serf tanımına uyduğu ancak öte yandan da Marksist ifadeyle “devletin genelleşmiş kölesi” niteliği göstermesi gibi pek çok nedenle, Osmanlı iktisadi ve toplumsal yapısının, Batı feodalizmiyle açıklanamayacağını savunan (Çakmak, 2011, s.37, 38) Wallerstein’ci bu görüşün dışında, Weber’ci bir başka yaklaşım daha söz konusudur.

Weberci yaklaşım, temelde Doğu-Batı ayrımını esas alan ve Batı’daki, devletin merkezi ile tebaa arasında bir köprü ya da tampon görevi üstlenen yerel yapıların olmadığı bir tür “Doğu despotizmi” nedeniyle Osmanlı İmparatorluğu’nda, Batı’daki anlamda bir iktisadi gelişmenin yaşanmadığını savunur. Reyhan, Weber’in “patrimonyalizm” ve “prebendalizm” kavramı ile Marks’ın “Asya Tipi Üretim Tarzı” modellerinin birbirlerine son derece benzer olduklarını ve her iki modelin de, despotik devletin toplum üzerinde tahakküm kurduğu ve kapitalizmin gelişimini önlediği sonucuna ulaştığını söyler. Her toplumun, kendi özgün koşulları içinde ve içeriden değerlendirilmesi gerektiğini savunan Reyhan’a göre, ne Weberci ne de Wallerstein’ci yaklaşımlar, Osmanlı iktisadi ve toplumsal yapısını tam anlamıyla açıklamaktan uzaktır (Reyhan, 2008, s.43).

Gerçekten de, tarıma dayalı bir imparatorluk olarak Osmanlı’nın, on beşinci yüzyıl sonlarına kadar yayıldığı geniş coğrafya, kendine özgü kurumları ve işleyiş biçiminin, Batıda gelişen toplumsal yapı ve kurumlar, mülkiyet ilişkileri ve üretim biçimlerine ait kavramlarla açıklanması çeşitli zorluklar yaratmaktadır. Ancak on dokuzuncu yüzyılda, yalnızca Osmanlı coğrafyasında değil tüm dünyada yaşanan iktisadi ve toplumsal değişim, Wallerstein’in tarif ettiği dünya sistemi içinde, Doğu ve Batı’da yaşanan değişimi açıklamaya yönelik ortak kavramlar geliştirilmesinde çeşitli olanaklar sunar.

Bu kavramlardan biri dünya işbölümünün bir parçası haline gelmeyi ifade eden “çevreleşme”dir (Keyder, 2009, s.201)²⁴. İlk dönemlerinde, klasik bir dünya imparatorluğu olan Osmanlı, gelişimin sonraki aşamasında, Avrupa merkezli kapitalist dünya ekonomisi tarafından “içerilmiştir” (Reyhan, 2008, s.69). “İçerilme” olarak ifade edilen bu sürecin farklı dönemleri ve biçimleri vardır. “Merkez”, “çevre” (*periphery*) ve “yarı-çevre” (*semi-periphery*) olarak adlandırılan bu farklı kategoriler arasında dönem dönem geçişler olabilmekte, bir kategoriden diğerine yükseliş ya da düşüşler görülebilmektedir (Keyder, 2009, s.156-157; Reyhan, 2008, s.68; Pamuk, 2005, s.7). Bu noktada beliren soru, Osmanlı İmparatorluğu için etkileri günümüze kadar ulaşan derin çelişkileri üreten bu sürecin, nasıl geliştiği ve imparatorluk genelinde ve yerelde nasıl gerçekleştiğidir.

Pamuk (2005, s.2-3), on dokuzuncu yüzyılda dünya ölçeğindeki iktisadi gelişmelerin büyük çoğunluğunu Sanayi Devrimi ile ilişkili olarak değerlendirmek gerektiğini belirtir ve bunun ön koşullarının da on sekizinci yüzyıldan itibaren İngiltere’de oluştuğunu öne sürer. Çünkü on altıncı yüzyıldan itibaren İngiltere’de artan verimlilik ve üretici köylünün topraktan koparak kentlere göçü ile sonuçlanan süreçte, kapitalizm için gereksinim duyulan mülksüzleşmiş emekçi sınıf ortaya çıkmıştır. Bu süreçte yalnızca İngiltere değil Batı Avrupa ekonomileri, mamul mallarda ucuz ve kitlesel üreticiler konumuna gelmiş, bir yandan ucuz hammadde ve gıda kaynakları ararken öte yandan ürettikleri sanayi ürünleri için yeni pazarlar aramaya başlamıştır. Dolayısıyla bu üretim ve mal akış ilişkileri, kapitalizmin daima karı artırmaya yönelik gelişen yeni ticari kuralları ile yalnızca sanayi devrimini gerçekleştirmiş imparatorluklar, ülkeler ve toplumlar için değil, bunlarla ilişki içinde olan dünyanın geri kalanındaki imparatorluklar, ülkeler ve toplumlar için de büyük değişimlere yol açmıştır²⁵.

²⁴ Keyder, Osmanlı çalışmalarının, Osmanlı tarihini ikiye bölen bir dönemleştirmeye hapsedildiğini dile getirmekte, imparatorluğun yapısının farklı unsurları arasındaki ilişkiyi anlamlı bir bütün içinde kuracak çerçeveyi üreterek, on altıncı ve on dokuzuncu yüzyılların birbirinden koparılmış zamansallıklarını, çevreleşme kavramı çerçevesinde bir dönemleştirme ile bir araya getirmeyi amaçladığını belirtmektedir.

²⁵ Elbette, bu değişim yalnızca dış etkilerin şekillendirdiği bir değişim değildir. Süreçte gerek merkez, gerekse çevre ya da yarı-çevre olarak rol alan ülke, imparatorluk ve toplumlar, kendi iç koşulları doğrultusunda bu süreci farklı biçimlerde yaşamışlardır. Osmanlı İmparatorluğu’nun yaşadığı süreç buna iyi bir örnek olarak karşımıza çıkar. Kasaba, bu süreçte Osmanlı toplumunun çeşitli

On dokuzuncu yüzyılın ilk çeyreğinde başlayıp 1870’lerde hızını yitiren “serbest rekabetçi kapitalizm” aşaması, 1860’larda belli belirsiz ortaya çıkan ve 1873 büyük dünya bunalımından sonra belirginleşen iki farklı aşama ile tüm dünyayı, küresel ölçekli bir ekonominin mekanı haline getirmiştir. Kurmuş, bu kapitalist ekonominin, 1900-1903 bunalımıyla yaygınlaştığını ve “tekelci kapitalizm” ile emperyalizm aşamasına ulaştığını belirtir (Kurmuş, 2012, s.58). Sanayi Devrimi sonrasında bir yandan sanayileşen ülkelerin aralarındaki ilişkiler güçlenirken, öte yandan da, Batı Avrupa ülkeleriyle, son yıllara kadar Üçüncü Dünya olarak adlandırılan alanlar arasındaki mamul mallar ve tarımsal ürünler ticareti, daha önce görülmemiş boyutlarda ve hızla genişlemiştir (Pamuk, 2005, s.3; Pamuk, 2008, s.4).

Deniz ulaşımındaki teknolojik gelişmelerin de etkisiyle hızla genişleyen söz konusu ticaret, bu zamana kadar bir Dünya İmparatorluğu olan Osmanlı’yı, iktisadi ve siyasi olarak bu sistemin merkezini temsil eden Avrupa’nın kapitalist pazarları için hammadde üreten ve bu pazarlardan işlenmiş sınai mallar ihraç eden bir çevre ülke konumuna getirmiştir (Reyhan, 2008, s.69). Osmanlı ekonomisinin bu dışa açılma süreci, Avrupa devletleri ve sermayesi ile merkezi devletin pazarlıkları çerçevesinde gelişmiştir (Pamuk, 2008, s.6). Kurmuş, on dokuzuncu yüzyılın en gelişmiş kapitalist ülkesi olarak İngiltere örneği üzerinden yaptığı analizinde, kapitalizmin, özde aynı kalmakla birlikte, merkez ülkelerin çevre ülkelerle ilişkisinin yukarıda belirtilen, “serbest rekabetçi kapitalizm” ve emperyalizme işaret eden “tekelci kapitalizm” aşamaları doğrultusunda şekillendiğini ifade etmektedir (Kurmuş, 2012, s.58).

Ancak temelde, Kurmuş’un tarif ettiği aynı aşamalar söz konusu olmakla birlikte, her imparatorluk ve coğrafya için bu sürecin çeşitli özgünlükler taşıdığı gözden kaçırılmamalıdır. Tam da bu noktada, yerel gerçekliklerin araştırılmasına gereksinim vardır. Kurmuş’un Batı Anadolu ve İzmir örneği üzerinden ele aldığı ve “Habitat II- Dünya Deneyimleri Kapsamında İzmir Bağlamına Nasıl Bakılabilir: Bir Gelişmenin

kesimlerindeki unsurların, dışarıdan ve yukarıdan gelen baskıları etkileyip değiştirebildiğini ve bu nedenle on dokuzuncu yüzyılda imparatorluğun geçirdiği toplumsal değişimin yalnızca dışarıdan ve yukarıdan gelen baskıların tek yönlü etkilerinden kaynaklanmadığını belirtir (bknz. Kasaba, R, 2005, s.11).

Anatomisi” başlıklı raporda²⁶ olduğu gibi, söz konusu kapitalizm ve emperyalizm sürecinin kentsel mekanda yarattığı ve geride bıraktığı izlerin, yerelde ne tür değişimlere yol açtığını incelemek önemlidir. Bu nedenle çalışmanın bu bölümünde, imparatorluk topraklarında kendini gösteren kapitalist ilişkiler ve bu ilişkilerin yarattığı mekansal değişimin izleri, on dokuzuncu yüzyılda birer Osmanlı kenti olan Volos, Patras ve Mersin özelinde ele alınacaktır. Bunun için öncelikle, Osmanlı İmparatorluğu’nun on dokuzuncu yüzyılda dünya ekonomik sistemiyle kurduğu ilişki ve ardından da söz konusu üç liman kentinin bu ilişkideki yeri ve geçirdikleri iktisadi ve toplumsal değişim, yerel veriler ışığında değerlendirilecektir. Söz konusu üç kentin birer liman kenti olması, liman kentlerinin, kapitalizmin Osmanlı İmparatorluğu’na girişinde birer “kapı” işlevi gördüğü tezini sorgulamak ve sürecin, öncelikle bu kentler ve bölgelerinde, ardından da imparatorluk genelinde ne tür değişimler yarattığını açıklamak açısından önemlidir.

3.1 Osmanlı İmparatorluğu’nun Dünya Ekonomisine Eklemlenmesi

Güçlü bir merkezi devlet olarak Osmanlı’nın, dünya ekonomisine açılış süreci, tüccarlar ve büyük toprak sahiplerinin Avrupalı sermayedarlarla ittifaklar kurmaları yoluyla değil, Avrupa devletleriyle merkezi bürokrasi arasındaki pazarlıklar, baskılar ve kimi zaman da uzlaşmalar yoluyla gerçekleşmiştir. Emperyalistler arası rekabet koşullarında şekillenen bu çevreleşme süreci, yavaş ilerlemiş ve sınırlı kalmıştır. Dolayısıyla, Osmanlı İmparatorluğu’nu on dokuzuncu yüzyıldaki diğer çevre ülkelerin pek çoğundan ayıran iki önemli özellikten söz edilebilir. Bunlardan biri, imparatorluğun siyasi bağımsızlığını tümüyle yitirmemesi ve diğeri de merkezi bürokrasinin, ülke içindeki siyasi dengelerde büyük bir ağırlığının olmasıdır (Pamuk, 2008, s.6; Pamuk, 2005, s.9-10, 87).

²⁶ Dokuz Eylül Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü tarafından hazırlanan, “Habitat II-Dünya Deneyimleri Kapsamında İzmir Bağlamına Nasıl Bakılabilir: Bir Gelişmenin Anatomisi” başlıklı rapor. Söz konusu raporda, Osmanlı’nın 1838 Serbest Ticaret Antlaşması’yla birlikte başlayan süreçte, özellikle kıyı oryantasyonu ile dışa açılma özelliği olan Batı Anadolu kıyılarında, hammadde ve sermayenin mekansal hareketliliğinin artırılması ve kontrolü için gerekli mekansal organizasyonun, başta İngilizler olmak üzere yabancı sermaye tarafından gerçekleştirildiği, ardından ulus-devletin, ulusal sermayeyi yaratmak istemesine karşın paradoksal biçimde, kendi modernite projesinin mekansal hedeflerini gerçekleştirmede, bir önceki dönemin mekanda bıraktığı köklü izleri kullanan bir kalkınma ve kentsel gelişim modeli uygulamak durumunda kaldığı, İzmir örneği üzerinden anlatılmaktadır.

Osmanlı bürokrasisi bu süreçte, kendi sınıfsal ayrıcalıklarını devam ettirme olanağı içeren bir kapitalist bütünleşme modelinden yana davranmış, bu nedenle de on dokuzuncu yüzyılın sonunda bürokrasinin hareket alanı, dünya kapitalizmi içindeki dengelere bağımlı hale gelmiştir (Keyder, 2010, s.41). Emperyalist güçler arasındaki dengeler ise sürekli değişim göstermiştir. Örneğin İngiltere 1860'ların sonuna kadar, gerek Rusya'nın güneye inişini engellemek ve gerekse sömürgesi Hindistan'a ulaşım yolunu güvence altında tutmak için Osmanlı'nın toprak bütünlüğünü korumayı esas almıştır (Pamuk, 2005, s.88). Bu sırada Fransa ise, Osmanlı'yı Rusya'ya karşı bir güç olarak desteklemiş ve Osmanlı da Rusya'ya karşı Fransa ile yakınlaşma eğilimi göstermiştir. Böylelikle, Akdeniz ve Karadeniz'de ticari üstünlüğü sağlamayı hedefleyen Fransa, aynı zamanda rakibi İngiltere'nin okyanus ötesi bölgelerde yayılması olasılığının da önüne geçmeye çalışmıştır. Bu doğrultuda Fransa, özellikle Doğu Akdeniz, Mısır ve Ege'de yeni imtiyazlar edinme arayışı içine girmiştir (Berkes, 2002, s.79, 80).

Dolayısıyla “Levant” olarak adlandırılan Akdeniz'in doğu kıyıları, kapitalist Avrupa ülkeleri için büyük önem taşımış ve alandaki rekabet, Osmanlı bürokrasisi üzerindeki siyasi baskılarla ayrıcalıklı nüfuz alanları oluşturmak üzere kıyasıya devam etmiştir. 1800'lü yıllarda bu coğrafyadaki ticaret tekeli, “Levant Şirketi”nin kuruluşu ve bunu izleyen süreçte neredeyse rakipsiz olarak İngiltere'ye geçmiş, on dokuzuncu yüzyılın ilk çeyreğine kadar, Türkiye'nin mamul madde ihtiyaçlarını karşılayan Fransa, Avusturya ve İsviçre, artık, İngiltere'nin ucuz mallarıyla rekabet edemez hale gelmiştir (Kurmuş, 2012, s.85).

1740 Kapitülasyonları ile Fransa'ya geniş ticari ve hukuki imtiyazlar tanımış olan imparatorluğun, Avrupa kapitalizminin siyasi ve iktisadi mantığına dahil olmasını kurumsallaştıran ilk adım ise 1838'de İngiltere'yle yapılan ticaret antlaşması ile olmuştur. İthalatta uygulanan düşük oranlı vergilerle ticaretin zaten elverişli ve kolay olduğu Osmanlı İmparatorluğu, diğer Avrupa Devletleri ile de İngiltere'yle yapılan antlaşmadakine benzer hükümler taşıyan antlaşmalar yapmıştır (Keyder, 2010, s.42). Bütün bunların sonucunda 1827-1838 döneminde, Osmanlı'nın İngiltere'den ithalatı % 100 ve 1850'li yıllara gelindiğinde ise % 400 oranında artış göstermiştir (Kurmuş,

2012, s.86). Başta 1838 Serbest Ticaret Antlaşması olmak üzere söz konusu gelişmeler, Osmanlı tüccarlarına karşı yabancı tüccarlara oldukça önemli avantajlar sağlayarak toplumsal çözülmenin ve işsizliğin koşullarını hazırlamıştır (Keyder, 2010, s.43). On dokuzuncu yüzyıl ortalarına gelindiğinde ithal malların rekabeti karşısında el tezgâhları gerilemiş, küçük imalathane sahipleri ve lonca çalışanları bu rekabetle baş etmekte ciddi güçlükler yaşamaya başlamıştır. Her ne kadar hammadde ihracatında büyük bir artış gerçekleştirilmiş olsa da, bu sürecin önemli bir sonucu olarak Osmanlı, bağımsız dış ticaret politikası hakkını yitirmiştir (Pamuk, 2005, s.18, 20). Reyhan'a göre bu süreç, Osmanlı İmparatorluğu'nun kendi iç tutarlılığını kaybettiği ve ekonomisinde azınlıkların hakim olduğu zayıf bir devletin, kapitalizm ile karşılaşmasıdır (Reyhan, 2008, s.69).

Kapitalist ekonomiyle ilişkiye girdiği bu ilk dönemde Osmanlı, dış ticaretini beş önemli liman kenti aracılığıyla yürütmüştür. En büyük ithalat limanı İstanbul'ken, Rusya ve İran'la yapılan transit ticaret Trabzon limanından gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde, Beyrut daha çok ihracata yönelik bir görünüm çizerken, Selanik ve İzmir ise hem ithalat hem de ihracata yönelik gelişmiş dış ticaret merkezleri olmuştur (Kurmuş, 2012, s.87, 88). Dış ticaretin liman kentleri aracılığıyla gerçekleşmesi, yalnızca Osmanlı ve Osmanlı liman kentleri için geçerli değil, kapitalizmin temel mantığı çerçevesinde ve dönemin iktisadi koşulları içinde, en hızlı, kolay ve ekonomik biçimde nüfuz etmeye olanak vermesi açısından diğer liman kentleri için de söz konusudur. Çünkü, ticaret, kapitalist döngülere dahil olmanın temel mekanizmasıdır ve ticari malların siyasal sınırları aşabilmesi ise ancak liman kentleri aracılığıyla gerçekleşmiştir (Keyder ve diğer., 1994, s.121). Kapitalist ekonomi ile bütünleşme, Batı'nın etkisine daha açık olan Balkanlar ve Batı Anadolu'da başlamış ve azınlık-komprador burjuvazinin etkisindeki liman kentleri, bu konjonktürde özel bir rol oynamıştır (Reyhan, 2008, s.69). On dokuzuncu yüzyılda yaşanan söz konusu kapitalist açılma döneminde önem kazanan liman kentleri, tepeden yönetilen imparatorluk ticaret merkezlerinden farklılaşmış ve kapitalist ekonomiyle doğrudan bağlantılı olan ayrıcalıklı yerler olmuştur. Dolayısıyla bu kentler, geleneksel dengeleri bozan dış ticaret, yabancı yatırımlar ve nüfus hareketleriyle kapitalist ekonomi ile bütünleşme sürecini somut biçimde yaşamış ve yansıtmıştır (Keyder ve

diğer., 1994, s.121).

Kapitalist sermayenin bu sınır ötesi yayılmacı gelişiminde, belli bölgeler, belli konularda uzmanlaşmış, küresel ölçekte bir iş bölümü şekillenmeye başlamıştır. Ortaya çıkan bu uluslararası iş bölümü, yalnızca mesleki değil aynı zamanda mekansal, yani coğrafidir (Elmas, 2012, s.138). Bu iş bölümünde Osmanlı liman kentleri, Batı'nın sömürgeci politikaları ve kapitalist ekonomilerine ucuz hammadde ve yeni pazar alanları için giriş kapısı görevini üstlenmiştir.

3.2 Kapitalizmin Giriş Kapıları: Doğu Akdeniz Liman Kentleri

Çevre ülkelerdeki liman kentleri, yukarıda yer verildiği üzere özellikle on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren, bir yandan ucuz hammadde deposu bir yandan da yeni pazarlar olarak görülmüş ve ilerleyen süreçte de merkezde yer alan Batılı ülkelerce doğrudan sermaye yatırımları yapılan ilk yerler olarak, bir anlamıyla çevre ülkelerdeki kapitalist ilişki, üretim ve tüketim biçimlerinin kuluçka merkezleri olmuşlardır.

Akdeniz'in doğusunda, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde, sahip oldukları liman işlevi ve ticari kapasiteleri nedeniyle, iç kesimlerdeki kentlere göre kimi serbestilere sahip olan bu kentler, imzalanan uluslararası antlaşmalar ile elde ettikleri ticaret serbestisi ve vergi avantajlarıyla birlikte söz konusu kapitalist ilişki, üretim ve tüketim biçimleri için oldukça elverişli yerler olmuştur. Egemenlik sınırlarının uç noktalarındaki bu kentler, kapitalizmin verimlilik ve karın artırılmasına yönelik temel yaklaşımı doğrultusunda, yabancı sermaye için ulaşımaya yönelik altyapı yatırımlarının da öncelikli alanları haline gelmiştir²⁷.

²⁷ Osmanlı Devleti'nde, demiryolu yatırımları, esas itibarıyla II. Abdülhamit döneminde Duyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulması ile başlamış, 1888'de Anadolu demiryolları, 1889'da Bağdat ve Yafa-Kudüs demiryolu, 1890'da Selanik-Manastır ve Beyrut-Şam demiryolu, 1892'de ise Selanik-İstanbul demiryolu imtiyazları yabancılara verilmiştir. Dış borçlar hariç 1890'da Osmanlı Devleti'ndeki yabancı sermayenin % 41'i demiryolu yatırımlarının gerçekleştirilmesinde kullanılmıştır. (Bknz.: Er, S., 2012)

Balkan ülkeleri ve Osmanlı'ya emperyalist sermayenin girişi, önceleri “serbest ticaret ilkeleri” ile ve sonra da “normal ekonomik ilişkiler” doğrultusunda fabrika kurmak, demiryolu yapmak, maden işletmek gibi yollarla olmuştur. Özellikle yirminci yüzyıl başlarında, Doğu Akdeniz liman kentlerinin, kolay ve hızlı yük indirme ve yüklemeye olanak sağlayacak modern rıhtım ve doklara, artan yük kapasitesine uygun geniş gümrük tesisleri ve antrepolara duydukları gereksinim giderek artmış, bölgenin İskenderiye, Beyrut, İzmir, İstanbul, Selanik ve Pire gibi önemli liman kentlerinde ve Patras, Sakız, Syros, Dedeoğaç, Varna, Samsun, Trabzon, İskenderun ve Hayfa gibi daha önemsiz başka deniz ticareti merkezlerinde liman inşaatlarına girişilmiştir (Hastaoglou-Martinidis, 2015, s.95).

Ancak kapitalist ülkelerin sermaye ihracını gerçekleştirmenin yanı sıra, çevre ya da sömürge ülkenin, üretim alanlarının en ücra köşelerine kadar ulaşmak üzere giriştiği yatırımlardan ilki demiryolu inşası olmuştur (Kurmuş, 2012, s.65, 66). Çünkü demiryolları, çevrenin merkeze entegrasyonunu sağlayan bir “lokomotif” işlevi görmüştür (Şen, 2001, s.96). Çevre ülkelerde yapılan bu demiryolu ağları, yatırımın yapıldığı ülkenin değişik bölgelerini birbirine bağlamaktan çok, yeraltı kaynakları ve tarımsal açıdan zengin bölgeleri, merkez ülkelerin sanayi bölgelerine bağlamaya yönelik yatırımlar olmuştur (Pamuk, 2005, s.4).

Demiryolu yatırımları, iç güvenliğin sağlanması, merkezi devletin gücünün imparatorluğun uzak köşelerine ulaştırılması ve savaş dönemlerinde cepheye asker ve malzeme sevk edilebilmesi, tarımsal vergilerin daha etkin biçimde toplanabilmesi gibi çeşitli nedenlerle Osmanlı yönetimince de desteklenmiştir. Demiryolları ile ulaştırma maliyetlerinin düşeceği ve yeni alanların tarımsal üretime açılacağı düşünülürken Osmanlı yönetimi, tarımsal üretimin artmasıyla daha fazla vergi gelirin elde olacağını düşünerek, yabancı sermayeli şirketlere demiryolu yapımı için çeşitli imtiyazlar tanımış ve gerektiğinde, inşa edilen her kilometre için yapımçı şirketlere, oluşacak zararları karşılamak üzere kilometre garantisi adı altında belirli miktarlarda ek ödeme yapmayı taahhüt etmiştir. İngiliz, Fransız, Avusturyalı, Belçikalı ve Alman sermayedarlar tarafından, tanınan söz konusu imtiyazlar ve kilometre garantileri ile başlı başına karlı bir yatırım aracı olarak görülen demiryollarının yapımı, yatırımı

yapan ülkenin o bölgede başka yatırımlar yapmasının da yolunu açmıştır (Pamuk, 1987, s.214).

Bu kapsamda, Anadolu topraklarındaki ilk demiryolu yatırımı, İzmir’i artalanındaki verimli tarımsal alana bağlamak üzere inşa edilmiştir (Kurmuş, 2012, s.61-62, 101; Beyru, 2011, s.275). Benzer biçimde, 1884-1887 arasında inşa edilen ve Korint üzerinden Patras’ı Yunan anakarasına bağlayan demiryolu (Frangakis-Syrett, 1994, 32), 1881 yılında imzalanan anlaşma ile inşa edilen 60 km uzunluğundaki Volos-Larisa hattı (Glegle, 2009, s.477) ve 1886 yılında açılan Mersin-Adana demiryolu (Ünlü ve Selvi Ünlü, 2012, s.65) da neredeyse aynı yıllarda, yabancı yatırımcı ve/veya girişimciler tarafından, benzer gereksinim ve amaçlarla hayata geçirilmiştir. Volos-Larisa hattının yapımı, İstanbul’daki bir Yunanlı banker adına anlaşma yapılan bir İtalyan mühendis tarafından ve Mersin-Adana hattı, imtiyaz hakkı büyük ölçüde İngiltere’de olan “*Mersin-Adana Construction Company*” tarafından gerçekleştirilmiştir²⁸. Demiryolları, merkez ülkeler için sermaye ihracı sağladığı gibi, yeni pazar ve hammadde alanlarının en ücre köşelerine kadar ulaşmanın da yolunu açmıştır (Kurmuş, 2012, s.65)²⁹.

Benzer biçimde, yeni iskele, rıhtım ve liman inşa faaliyetleri de uluslararası ticaretin ve özellikle yabancı sermayenin etkili olduğu bir süreçle ilerlemiştir. Demiryolu ve liman tesislerinin inşası ve modernleştirilmesi, liman çevresinin yeniden düzenlenmesine yol açtığı gibi demiryolu istasyonlarının, antrepoların ve yeni gümrük binalarının yapılmasını da beraberinde getirmiştir. Örneğin Selanik’te, Gümrük binası 1911’de kentin ilk betonarme binası olarak inşa edilmiş, su, gaz, tramvay ve elektrik şirketleri tarafından kentte altyapının iyileştirilmesine yönelik girişimler başlamıştır. Yavaş yavaş sanayi tesisleri inşa edilirken bir yandan da, bankalar, galeriler, oteller ve büyük mağazalar, kentteki yerlerini almaya başlamıştır.

²⁸ Report, by Major C. II. Doughty-Wylie, on the Trade of the province of Adana for the year 1908. 1908 yılından itibaren, Mersin-Adana demiryolu hattının, Berlin-Bağdat demiryolunun bir parçası haline gelmesiyle birlikte, Mersin-Adana hattının imtiyazı İngilizler’dan, “*Baghdad Railway Company*” yi kuran Almanlar’a geçmiştir.

²⁹ Kurmuş, İngiltere’nin sömürgesi Hindistan’da demiryollarının bir başka işlevi daha yerine getirdiğini ve çeşitli bölgeleri belirli ürünler üzerinde uzmanlaşmaya ittiğini belirtir (bknz. Kurmuş, O., 2012, s.66).

Bunun yanında denizcilik ve sigorta şirketleri, yabancı şirketlerin şubeleri, kentte önemli bir değişim yaratmıştır (Yıldız, 2012, s.29).

Yalnızca Selanik'te değil, gerek Volos, Patras ve Mersin'de gerekse, benzer süreçleri yaşayan Akdeniz'in doğusundaki pek çok liman kentinde, bu süreç, artan ticari etkinliğin odağı olan liman, istasyon gibi yeni yapılar ve kentin ticari merkezinin, birbiriyle ilişkili biçimde şekillenmesinde önemli bir rol oynamıştır. Kente eklenen iskele, rıhtım, liman, demiryolu gibi yeni ulaşım biçimleri ve bunların yarattığı ilişkilerin sonucu olarak, bankalar, sigorta şirketleri, iş hanları gibi ticari faaliyete yönelik yapılar, konaklama ihtiyacını karşılamak üzere oteller, iletişim sağlamaya yönelik postaneler gibi giderek çeşitlenen kullanımlarla kentler yeniden biçimlenmiştir.

Tüm bu gelişmeler, liman kentleri için baş edilmesi oldukça güç değişimler olmuştur. Çünkü iç kesimlerdeki geleneksel kentlerde, kentsel yaşamın sürdürülmesi için gerekli işlevleri yerine getiren birlikler varken, liman kentleri bu tür birliklerin ortaya çıkabileceği bir geçmişten yoksun olmaları nedeniyle, yüz yüze kaldıkları sorunlarla ile baş etmek zorunda kalmıştır. Bunun için, söz konusu kentler, hızla kendi yerel yönetimlerini kurmuş ve öncelikli olarak ticaretin sürdürülmesi için gereken bazı düzenlemeler yapmışlardır. Çoğunlukla, mal akışını kolaylaştırmak üzere rıhtım, kaldırım, yol gibi altyapıya yönelik düzenlemeler başta olmak üzere kentsel mekanın yeniden organizasyonu için yerel yönetimler ve tüccar sınıfı birlikte hareket etmiş, hatta pek çok liman kentinde yerel yönetimler, tüccar sınıfının toplumsal hedeflerini gerçekleştirebileceği ilk platform olarak işlev görmüştür (Özveren, 1994, s.88).

İlk aşamada liman kentleri çoğunlukla, kentin liman potansiyelini harekete geçirmeye yönelik mekansal iyileştirmeler doğrultusunda şekillenmiştir. Bir başka deyişle ilk aşamada, doğrudan kentsel mekanı dönüştürmeye ya da yeniden şekillendirmeye yönelik yatırımlar değil, iskele, rıhtım, liman projeleri gibi, ticareti geliştirmek ve bunun gerektirdiği düzenlemeleri yapmaya yönelik karar ve uygulamalar kendini göstermiştir. Ancak elbette bu karar ve uygulamalar,

beraberinde kentsel mekana yeni bir biçim ve yapı kazandırmıştır.

İkinci aşama ise söz konusu kentlere, uluslararası ticari ilişkiler ve çeşitli altyapı yatırımlarıyla giren uluslararası sermayenin, merkezi yönetim ve yerel sermaye ile geliştirdiği işbirlikleri ile kalıcı yatırımlar yapmaya başladığı aşamadır. Ancak bu aşama aynı zamanda ulus-devletlerin kurulduğu ve iktisadi, sosyal ve mekansal yeni politikaların gündeme geldiği aşamadır. Ulus-devletlerin, “yeni ulusun mekanını yaratma” hedefiyle hareket ettikleri ve ekonomik faaliyetler açısından, Robinson’un (1964) “ulusal dönem” olarak adlandırdığı bu aşamada, ulusal ekonomi politikalarının yanı sıra on dokuzuncu yüzyılın Batı kentinde etkili olan şehircilik yaklaşımlarını esas alan ve kentlerin bu yönde modernize edilmesini hedefleyen yeni bir mekansal organizasyon modeli ele ele gitmiştir. Ancak bu aşamada, hedeflenen değişimin gerçekleştirilme başarısı, kurulan ulus-devletin finansal ve kurumsal yapısının gücü, ulusal sermayenin kapasitesi ve mekansal yapıda geçmişin oluşturduğu izlerin derinliğine bağlı olmuştur. Bu aşamada ulus-devlet, yeni bir ekonomik ve mekansal yapılanmayı hedeflemiş ancak, her iki alanda da geçmişin potansiyel ve izlerini³⁰ kullanmak durumunda kalmıştır.

Ancak bu dönemin ardından, söz konusu politikaların etkilerinin somut olarak kendini göstermeye başladığı yeni bir aşama söz konusu olmuştur. Bu yeni dönemde, ülkenin kalkınma öncelikleri doğrultusunda şekillenen yatırımlar ve projeler gündeme gelmiş, demografik açıdan giderek homojenleşen ve büyük ölçüde ulusal değerler doğrultusunda şekillenmeye başlayan toplumsal yapı ve buna uygun yeni mekansal biçimleşme kendini göstermiştir. Bu aşamada kentler, onları var eden ilişkiler ağı bağlamından çok, ulusal sermayenin olanakları ölçüsünde, ülkenin yeni ekonomik ilişkileri ve buna uygun olarak belirlenen mekansal roller doğrultusunda yatırım ve müdahaleler ile karşılaşmışlardır.

³⁰ Dokuz Eylül Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü tarafından hazırlanan, “Habitat II-Dünya Deneyimleri Kapsamında İzmir Bağlamına Nasıl Bakılabilir: Bir Gelişmenin Anatomisi” başlıklı raporun 10. sayfasında, Türkiye Cumhuriyeti’nin modernite projesinin hayata geçirilmesinde, ideolojik olarak Osmanlı’dan kopuş hedeflenirken, birikim düzleminde ise Osmanlı’nın son döneminde başlayan kapitalist sistem ile bütünleşmenin devamlılığı gibi çelişkili bir durumla karşı karşıya olduğu ve bu durumun, geçmişin köklü izlerinin tasfiyesini hedefleyen gerek ekonomik ve gerekse mekansal politikaların uygulanmasını güçleştirdiği belirtilmektedir. Raporda, geçmişten gelen söz konusu mekansal izler, “artık iz” olarak adlandırılmıştır.

İktisadi alandaki “millileşme”, bu döneme kadar kimlik ve karakterini, uluslararası ticaret ve ilişkiler, yabancı yatırımcı ve yerel tüccar işbirliğinin yanı sıra iş ve erişim olanakları nedeniyle sahip olduğu nüfus çeşitliliğine borçlu olan liman kentleri için önemli bir değişim anlamına gelmiştir. Çünkü bu dönemde liman kentlerinde, iktisadi alandaki söz konusu gelişmelerin yarattığı değişime, ulusal kimliğe vurgu yapan politikalar, nüfus mübadelesi gibi demografik yapının homojenleştirilmesine yönelik uygulamalar da eklenmiş, tüm bu değişimler kentsel mekanın yeniden düzenlenmesini kaçınılmaz hale getirmiştir. Bu aşamada, ikinci aşamada başlayan ulusal köklere gönderme yapan yeni mimari dilin kent imgesinde egemen hale gelmesi ve “Batılı anlamda modern şehri” kurmak üzere hazırlanan kent planları ile yine ikinci aşamada başlayan mekansal organizasyonun sonuçları görülmeye başlamıştır. İkinci aşamada, ilk kez planlı bir mekansal müdahaleyle karşılaşan kent, geçmişin yaşam pratikleriyle şekillenmiş mekansal yapısını sürdürmüş olsa da üçüncü aşamada yeniden örgütlenen sermaye ve mülkiyet ilişkileri ile mekansal olarak da değişmeye başlamıştır.

Dolayısıyla, on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren sanayileşen batı ülkelerinin egemen olduğu ve yönlendirdiği bir süreçte şekillenen yeni dünya ekonomisi ve Doğu Akdeniz’de biçim değiştirmeye başlayan ticari ilişkilerin nüfuz ettiği liman kentleri, gerek iktisadi ve toplumsal, gerekse fiziksel yapıları ile üç aşamalı bir değişim geçirmiştir. Temel dinamikleri ve süreçleri benzerlik gösteren bu değişimin, yerelin kendine özgü koşullarında, üç farklı Doğu Akdeniz liman kentindeki etkileri ve sonuçlarını görmek için söz konusu kentlerin, içinde yer aldıkları coğrafya, ilişkisel olarak parçası oldukları yakın çevre, yere özgü ekonomik ve toplumsal koşullarına bakmak gerekmektedir.

3.3 Volos, Patras ve Mersin’de Değişen İktisadi ve Demografik Yapı

Osmanlı Devleti'nin ve Türkiye Cumhuriyeti'nin sınırları içinde yer alan ticari merkezleri ve bu merkezlerde gerçekleşen ticari faaliyetleri hem yerel hem de yabancı girişimcilere tanıtmak amacıyla, 1860’lı yıllardan 1940’lı yıllara kadar her yıl düzenli olarak ticaret yıllıkları (*Annuaire Oriental du Commerce*)

yayımlanmıştır³¹. Yıllıklarda, idari sınırlar esas alınarak³², Osmanlı yönetimindeki yerleşimlerin nüfus ve idari yapılarına ilişkin genel bilgiler, yıllık ticaret ve kimi zaman sanayi verileri, ithalat-ihracat bilgileri, tüccar isimleri ve iştiğal konularına ilişkin kayıtlar yer almıştır. Söz konusu veriler, ticaretteki sektörel dağılım, tüccar sayılarının söz konusu sektörler içindeki payları gibi analizler yaparak kentin ticari yapısını değerlendirmek için kullanılabilir birincil kaynaklardan biridir. 1930’lu yıllardan itibaren, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde kalan kentler için Türkçe olarak yayımlanmış Şark Ticaret Yıllıkları, bu döneme kadar Fransızca olarak basılmıştır (Şekil 3.1).

Bir başka birincil kaynak ise özellikle liman kentlerindeki ticari faaliyetleri ve uluslararası ticari bağlantıları anlayabilmek için önemli veriler içeren dönemin konsolosluk raporlarıdır. Öyle ki, liman kentlerine yönelik pek çok çalışma, on dokuzuncu yüzyılda deniz ticaretinde daima rakip olmuş İngiliz ve Fransızların, Akdeniz’deki liman kentlerinde görev yapan konsoloslarınca hazırlanan raporları esas almıştır³³.

Dolayısıyla, içerdikleri verilerin süreklilik göstermesi, yıllar ve farklı kentler için karşılaştırma olanağı sağlayan benzer bilgiler içermesi nedeniyle, Volos, Patras ve Mersin için, daha önce yapılmış çalışmaların yanı sıra, bu iki birincil kaynaktan; Şark Ticaret Yıllıkları ve İngiliz Konsolosluk Raporları’ndan yararlanılmıştır. Anlamli sonuçlar elde edebilmek üzere, her üç kent için de, dört, beş ya da altı yıllık dönemlerle³⁴, 1885-1930 yılları arasında kapsayan yıllıklar esas alınmıştır. Konsolosluk raporlarında ise 1800-1900 yılları arasındaki dönem verileri üzerinden bir değerlendirme yapılmıştır³⁵. Yayımlanan her yıllıkta kimi zaman her kente ilişkin

³¹ On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısındaki Osmanlı’nın ve 1940’lı yıllara kadar Türkiye’nin iktisadi, ticari ve sosyal yaşamına ilişkin bilgiler sunan Şark Ticaret Yıllıkları’ndan ilki, “*Indicateur Constantinopolitain*” adıyla, Raphael Cesar Cervati ve N. C. Sargologo tarafından Türkçe ve Fransızca olarak 1868 yılında yayımlanmıştır.

³² Çoğunlukla vilayet sınırları esas alınmıştır.

³³ Bu çalışmalardan konuya yakın bazı örnekler; Toksöz, M. (2000), Frangakis-Syrett, E. (1994), Chatziioannou, M. C. (2010), Hastaoglou-Martinidis, V. (2015).

³⁴ Araştırma kapsamında ulaşılabilen yıllıklar (Temel olarak Salt Araştırma Arşivi’nde yer alan yıllıklardan yararlanılmıştır.)

³⁵ Çalışma kapsamında ulaşılan İngiliz Konsolosluk Raporları, her birinde aynı ülke ya da kentlere yönelik bilgiler içermemektedir. Büyük olasılıkla konsolosların merkeze gönderdikleri raporlar,

veriler yer almayabilmektedir. Bu nedenle, Volos hakkında 1905 Şark Ticaret Yıllığı'nda veri bulunmadığı için 1904 yılı, Volos ve Mersin için 1910 yerine 1909 yılı, her üç kent için de veri içermediği için 1915 yerine 1914 ve 1920 yerine 1921 yılı esas alınmıştır (Tablo 3.1).



Şekil 3.1 1860'lı yıllardan 1940'lı yıllara kadar her yıl düzenli olarak yayınlanan ticaret yıllıkları, kentlerin yıllık ticari etkinliklerine dair bilgiler vermektedir (SALT Araştırma, 2013).

ekonomik ve ticari ilişki/çıkarlar uyarınca önem kazanan ülke, bölge ya da kentleri esas almakta, bu da kimi zaman bazı yerleşimlerin rapor dışında kalmasına yol açabilmektedir.

Tablo 3.1 Değerlendirmeye esas Şark Ticaret Yıllıkları³⁶

Şark Ticaret Yılı (Yıl)	Volos	Patras	Mersin
1885	+	+	+
1890	+	+	+
1895	+	+	+
1900	+	-	-
1905	(1904)	+	+
1910	(1909)	-	(1909)
1915	(1914)	(1914)	(1914)
1920	(1921)	(1921)	(1921)
1925	-	-	-
1930	+	+	+

1800'lü yıllardan 1900'lü yıllara doğru gidildikçe yıllıklar, daha zengin bir içeriğe kavuşmakta ve daha detaylı bilgiler vermektedir. Bu da aslında, söz konusu kentlerin zaman içinde değişen ticari kapasitelerini, artan iş olanakları ve nüfusla birlikte ticaretteki uzmanlaşmayı ortaya koymaktadır.

Yıllıklarda yer alan ticari faaliyetler, sektörel olarak sınıflandırıldığında, temel olarak;

- Finans sektörü
- Perakende ticaret
- Başta deniz ticaretine dayalı olmak üzere uzmanlaşmış hizmetler ve
- Yeme-içme-eğlence sektörüne

³⁶ + simgesi söz konusu yıla ait Şark Ticaret Yılı'nın bulunduğu gösterirken – simgesi, ilgili yıla ait yıllığın bulunmadığını göstermektedir.

yönelik ticari etkinliklere rastlanmaktadır. Bu başlıklar incelendiğinde, her üç kent için de hemen hemen aynı ticari faaliyetlerin gerçekleştiği görülmekte ve söz konusu faaliyetlerin çeşitliliği dikkat çekmektedir.

Finans sektöründe, bankacılık, bankerlik ve sigortacılık gibi ticari etkinlikler yer alırken, avukatlıktan ayakkabı tamirciliğine, denizcilik acentasından cilt işine yönelik atölyelere, dışçiden gemi zarar tespit şirketlerine kadar oldukça farklı iş kolunda uzmanlaşmış tüccar, ticarethane ve şirketin faaliyet gösterdiği görülmektedir. Ayrıca, perakende ticaret yapan çok sayıda tüccarın da, artan kent nüfusunun gereksinimlerini karşılamak üzere faaliyet gösterdiği izlenmektedir (Tablo 3.2).

Söz konusu ticari sınıflandırma doğrultusunda üç liman kentine karşılaştırmalı olarak bakıldığında, her üç kentte de “uzmanlaşmış hizmetler” başlığı altındaki iş kollarında çalışan tüccar sayılarının sürekli bir artış gösterdiği ve diğer ticari faaliyetler içinde, en yüksek tüccar sayısı ile ilk sırada yer aldığı görülmektedir (Tablo 3.3).

Tablo 3.2 Şark Ticaret Yıllıkları'nda yer alan ticari faaliyet alanları.

FİNANS	Banka (Banque)	
	Banker (Banquiers)	
	Sigorta (Assurances)	
YEME-İÇME-EĞLENCE	Otel-Lokanta	Gazino-Çalgılı (Cafes-Concerts) Otel & Lokanta (Hotels Et Restaurant)
	Sinema-Tiyatro	Sinema-Tiyatro (Cinemas-Theatres)
PERAKENDE	Denizcilik	Gemi Aletleri (agres pour navires) Gemi Erzak Tedarik (fournisseurs de navires)
	Gıda	Gıda Ürünleri (comestables)
	Giyim	Deri (peaux-export) Giyim-Moda (modes nouveautes) Fes (fezs) Şapka (modiste) Tuhafiyeci (nouveautes)
	Makine/Ev eşyaları	Dikiş Makinesi Satışı (machines a coudre) Gramofon (phonographes) Halı (tapis) Tarım Makineleri (machines agricoles) Otomobil (voitures)
	Yapı malzemeleri	Demir Ticareti (fers) (fers et metaux) Hırdavat-Tuhafiye (quincailleries et merceries) Yapı Malzemesi (materiaux de construction) Boya ve Vernik Ticareti (Couleurs Et Vernis)
	Diğer	Tüccar (negociants) Tütün (tabacs) Kırtasiye (Papeteries) Konfeksiyoncu (Confection)
	Denizcilik	Denizcilik Acentesi (Agences Maritimes) Gemi Ve Sandal (Schip-Schandlers) Gemi Zarar Tespit Şirketi (Commissaires D'avaries) Gemcilik Şirketi (Compagnies De Navigation A Vapeur) Gümrük Komisyoncusu (Courtiers Maritimes) Mavna (Mahones) Remorquages (Römorkor)
	İthalat-ihracat	Hububat İthalatı (Céréales Exportateur)
	Meslek (uzmanlık gerektiren)	Avukat (Avocats) Ayakkabı Tamircisi (Cordonniers) Botanist (Horticulteur) Ciltleme (Relieur,) Dişçi (Dentiste) Doktor (Medecins) Eczacı (Pharmaciens) Kuaför (Coiffeurs) Kuyumcu (Orfevre, Bijoutiers) Matbaa (Imprimeries) Mimar (Architecte) Mühendis (Ingenieur) Marangoz (Menuiserie) Mobilya (Meubles) Posta Şirketi (Timbres Postes) Saatçi (Horloger) Terzi (Tailleur)
	Ticaret	Fotoğraf (Photographie) Kolonyal Ürünler (Denrees Coloniales) Kartpostal (Cartes Postales Illustrees) Piyango (Loteries Et Obligations)
Ulaşım	Demiryolu Şirketi (Chemin De Fer (Societe Anonyme) Seyahat Acentesi (Agences De Voyage)	
UZMANLAŞMIŞ HİZMETLER		

Tablo 3.3 Yıllıklara göre sektörel dağılım. Şark Ticaret Yıllıkları'na göre Volos, Patras ve Mersin'deki ticari etkinliğin sektörel dağılımı ve yıllara göre sayısal değişimi.

		1885	1890	1895	1900	1904	1909	1914	1921	1930
Volos	finans	17	7	5	10	2	2	4	4	7
	otel-lokanta	5								
	perakende		8			5		5	5	49
	uzmanlaşmış hizmetler	23	13	8	14	10	2	34	28	407
Patras	finans	8	16	18	20			8	6	7
	otel-lokanta		1					2	2	10
	perakende	4		9	12			1	1	47
	uzmanlaşmış hizmetler	9		73	37			68	40	306
Mersin	finans	0	2	4	10	19	15	23	20	5
	otel-lokanta	1	0	2	5	6	4	5	5	14
	perakende	8	7	20	23	49	64	84	86	54
	uzmanlaşmış hizmetler	3	8	23	33	60	54	67	77	55

Şark Ticaret Yıllıkları'nda, "Teselya'nın ana kenti ve limanı" olarak tanımlanan Volos'un, 1885 yılında, 14.000 kişilik nüfusuyla, belediye meclisi olan, liman idaresi ve telgraf ofisi bulunan bir yerleşim olduğu ifade edilmektedir³⁷. 1882 yılında Yunan egemenliğine geçmeden önce bir Osmanlı kale yerleşimi olan kent, Osmanlı için her ne kadar askeri bir üs olsa da verimli Teselya Ovası'ndaki tahıl üretimi nedeniyle önemi giderek artmaya başlamıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2004, s.46) Benzer biçimde, Mora yarımadası'nın Achia bölgesinde, "Korint" adlı bir üzüm çeşidinin yetiştirildiği ve uluslararası ticaretinin yapıldığı Patras da, bu yıllarda önem kazanan bir başka Doğu Akdeniz liman kentidir³⁸. Ancak 1885 yılında, Volos'un nüfusu 14.000 iken Patras, artan liman ticareti ve 38.000 kişilik nüfusuyla hızla büyüyen bir limandır. Çünkü Patras, Mora Yarımadası'nın kuzeybatısındaki konumu ile ülkenin Avrupa ile olan deniz ticaretinde düğüm noktası olması, yakın çevredeki

³⁷ Annuaire Oriental du Commerce, 1885, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.613. 1885 yılında Volos'un nüfusu 14.000 olarak belirtilirken, 1889 yılı İngiliz Konsolosluk Raporu'nda, 26 Nisan 1889 yılında yapılan nüfus sayımına göre Volos'un çevre köyleri kapsamayan nüfusunun 9840 kişi olduğu yazmaktadır. Yine aynı raporda, 1881 sayımında ise Volos'ya yalnızca 4000 kişi yaşamaktadır. Buna göre, 1889 yılı nüfusunun raporda yazdığı gibi 9480 olması durumunda bile kentin nüfusunun, 8 sene gibi kısa bir sürede iki katından fazla bir artış gösterdiği anlaşılmaktadır. (House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul H. Lewis Dupuis, Thessaly, 27 May 1889, No: 559)

³⁸ Annuaire Oriental du Commerce, 1885, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.607.

doğal limanlar ve pek çok uluslararası geminin uğrak noktaları olan adalarla sahip olduğu güçlü bağlantı ile öne çıkmaktadır. Öte yandan, iki sanayileşmiş ülke olan Fransa ve İngiltere'nin, en büyük alıcısı olduğu kuş üzümü üretim hinterlandının limanı olarak 1790'lı yıllardan itibaren giderek önem kazanmıştır. Benzer biçimde bu dönemde Mersin de, Anadolu'nun güneyinde, verimli topraklarıyla Çukurova bölgesinin tarımsal üretimi için bir aktarım noktası olarak belirmiştir.

Her üç kent için de bu süreçte, İngiltere'nin Akdeniz ticaretindeki yayılcı tutumu ve Fransa ile rekabeti önemlidir. Osmanlı'nın 1838 Balta Limanı Antlaşması ile İngiliz mallarının dolaşımında kolaylık sağlaması, İngiltere'nin Hindistan'daki sömürgeciliği ve bu nedenle Asya'yla iletişim kanallarını açık tutmak istemesine Fransa ile rekabeti de eklenince, özellikle Ege ve Akdeniz kıyılarının İngiltere için önemi artmıştır (Kasaba, 1994, s.8).

Dolayısıyla, Mersin'in Anadolu'nun güneyinde bir liman olarak gelişiminde, İngiltere'nin etkisi anlaşılır hale gelmektedir. Pamuk ihtiyacının büyük bölümünü Amerika'dan karşılayan İngiltere, Amerikan İç Savaşı nedeniyle Manchester'daki dokuma fabrikalarının gereksinimini karşılayamaz duruma gelmiş ve bunun üzerine başta Batı Anadolu olmak üzere yeni üretim alanlarına yönelmiştir (Kurmuş, 2012, s.124). Bu dönemde Menderes Ovası dışında, verimli toprakları ve iklimi ile pamuk üretimine uygun, Anadolu'daki bir diğer bölge de Çukurova'dır. Öte yandan, tıpkı verimli Menderes Ovası-İzmir Limanı ilişkisi gibi Çukurova-Mersin Limanı ilişkisi de, üretim için verimli topraklar ve aynı zamanda uygun aktarım limanı bağlantısı nedeniyle önemlidir.

İngiltere'nin artan pamuk talebi karşısında 1862'de yayınlanan bir fermanla, Osmanlı hükümetinin pamuk üretimini teşvik etmek üzere Çukurova'ya getirdiği vergi kolaylığı ve pamuk tohumu sağlanmasının yanı sıra bölgedeki bataklıkların kurutulması, toprakların tarıma kazandırılması, göçle gelenlerin yerleşik düzene geçmesi gibi birçok gelişme bu dönemde kesişmiştir (Toksöz, 2006, 98-99)³⁹.

³⁹ Kurmuş, aslında İngilizlerin Anadolu'da pamuk üretimini geliştirmeye yönelik girişimlerinin daha 1840'lı yıllarda başladığını, 1856'da "Küçük Asya Pamuk Şirketi"nin (*Asia Minor Cotton Company*)

Aslında, bölgenin ekonomik koşulları çok daha erken, Mısırlı Mehmed Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa'nın bölgeyi yönetimi altına aldığı dönemde kayda değer bir gelişme göstermiştir (Yorulmaz, 2002, s.4). 1832-1840 yılları arasındaki bu dönemde, bölgedeki işgücü oldukça dinamik bir yapıya sahiptir (Akder, 2008, s.233). Üstelik Çukurova ve yöresini 1832'den itibaren bağımsız bir eyalet gibi yöneten İbrahim Paşa, bölgede modern tarım ve çalışma koşullarını düzenlemiş; Mısır ve Kıbrıs'tan getirdiği pamuk tohumlarını ektirmiş ve "fellah"ları da işgücü olarak bölgeye yerleştirmiştir (Yenişehirlioğlu ve diğer., 1995, s.18).

Böylece Çukurova'nın, Anadolu'da önemli bir tarımsal üretim bölgesi olması ve bununla birlikte Mersin'in bu bölgenin limanı olarak gelişimi, 1850'li yıllarda başlamıştır. Bölgede, 1840'lı yıllardan itibaren zaten çeşitli tarımsal ürünler yetiştirilip satılmaktadır. Üstelik söz konusu üretim yalnızca iç pazara yönelik olmayıp Avrupa'nın çeşitli ülkelerine ve Suriye'ye ihraç edilmektedir. 1850'li yıllarda, Fransız tekneleri susam ve yün yükleyerek Marsilya'ya, Arap tekneleri Suriye'ye mal götürmekte, buğday almak üzere de Kıbrıs ve Rum gemileri Mersin Limanı'na uğramaktadır. İngiliz gemilerinin de İzmir'e mal götürmek üzere yükleme yaptığı limanda, en çok pamuk, yün, buğday, arpa, balmumu, susam tohumu ve keten tohumu gibi ürünlerin ticareti yapılmaktadır (Barker, 1853, s.118) ⁴⁰.

1850'li yıllardan itibaren ivme kazanan ve Mersin'in liman fonksiyonunu güçlendirirken aynı zamanda bölgenin tarımsal üretim potansiyelini de harekete geçiren bu süreçte, iki savaşın etkisi önemlidir. Bunlardan biri yukarıda yer verildiği gibi Amerikan İç Savaşı'yken bir diğeri ise Kırım Savaşı'dır. Kırım Savaşı, Rusya'nın Osmanlı ile imparatorlukta Ortodoks Hıristiyanların, kendi konumlarını garantiye alan bir antlaşma imzalamak istemesi, Osmanlı hükümeti'nin bu talebi kabul etmemesi ve Rus birliklerinin 1853 yılında Bükreş'e girmesiyle başlamıştır.

kurulmasıyla düzenli bir teşvik sisteminin uygulanmaya çalışıldığını söylemektedir. Ancak buna rağmen verim ve kalite artışından memnun kalmayan İngilizler, yürürlükte olan tarım vergisinin kaldırılmasını istemiş, üreticilerin eğitimi ve mevcut ulaşım olanaklarının iyileştirilmesi gibi taleplerle, 1862 yılında, pamuk üreticisine çeşitli kolaylıklar ve ayrıcalıklar tanınmasını sağlayan bir fermanın yayınlanmasında etkili olmuşlardır (bkz. Kurmuş, 2012, s.128-129).

⁴⁰. Barker, bu dönemde Suriye'den, İngiliz malları, şeker, kahve, çivit, sabun, tütün gibi ürünlerin ithal edildiğini belirtmektedir.

Sonuçta mali ve askeri olarak zaten oldukça güçsüz olan Osmanlı, Rusya ile savaşmak durumunda kalmıştır (Anderson, 2001). 1853-1856 yılları arasında yaşanan Kırım Savaşı'nın, imparatorluk topraklarının tamamını olduğu gibi Mersin ve içinde bulunduğu bölgeyi de temel olarak dört yönden etkilediği söylenebilir. Bunlardan ilki, savaşın yarattığı mali kriz, diğeri savaş sırasında yaşanan kıtlık ve tahıl üretimine olan talebin artışı, üçüncüsü savaşın ardından gelen süreçte gayrimüslim nüfusa tanınan hak ve ayrıcalık ve dördüncüsü ise bölgeye yönelen göçtür (Selvi Ünlü, 2007, s.82).

Kırım Savaşı bir anlamda, Osmanlı için yabancı alacaklıların devletleri gözetiminde borçlarını tahsil edecekleri Duyun-u Umumiye'ye giden sürecin başlangıcı olmuştur. Çünkü Osmanlı Devleti'nin, temel olarak merkezi devletin güçsüzlüğü ve mali krizlere uzun vadeli çözüm bulamamaktan doğan kaynak sorunu, 1840'lı yıllarda kısa vadeli olarak Fransız Bankalarına borçlanılarak giderilmeye çalışılmış ancak, o zamana dek uzun vadeli dış borçlanmaya direnen Osmanlı, Kırım Savaşı'nın gerektirdiği yeni harcamalar sonucu ilk kez uzun vadeli borçlanma yoluna gitmek zorunda kalmıştır (Pamuk, 1994, s.63-64). Bu durum, devletin kendine yeni kaynaklar araması ve tarımsal üretime ağırlık vermesi sonucunu beraberinde getirmiştir. Çukurova ve bölgenin limanı Mersin ise bu süreçte, tahıl ve diğer tarımsal ürünlerin üretiminde, gerek büyük ve verimli toprakları, gerek sulama olanakları, gerekse yerleşik işgücü ve ulaşım altyapısı açısından sahip olduğu avantajlarla öne çıkmaya başlamıştır (Davis, 1879, s.16; Risk, 1853, s.61-62)⁴¹.

Bütün bu gelişmelerin sonucunda, 1868 yılına gelindiğinde Çukurova Bölgesi'nin en önemli ihraç ürünleri pamuk ve tahıl olmuş, bunun yanında meşe palamudu ve yün gibi çeşitli yerel ürünlerin de ihracı başlamıştır. 1868 yılında, pamuk ihracatında vergilendirmeye dayalı olarak ortaya çıkan maliyetler, bölgedeki köylüleri buğday ve arpa üretimine yönlendirmiştir⁴². Ancak yine de bölgenin temel ürünü pamuktur.

⁴¹ Risk, ovanın az ya da çok hemen hemen tümüyle sulandığını ve yolculuk sırasında, su ihtiyacının karşılandığı pek çok kuyudan geçtiğini ve Davis de, Mersin Tarsus arasında kalan alanda, dağlardan gelen suların yolun altına döşenen kanallarla tarım toprağına doğru yönlendirildiğini ve doğu tarafın batıya göre daha iyi sulanıp, işlendiğini belirtmektedir.

⁴² House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Skene, on the Trade of the Province of Aleppo in the year 1868.

Şeker ve kahve gibi sömürge ürünleri ise Liverpool'dan ve Marsilya'dan ithal edilmektedir. Bölgedeki diğer liman kentleri ile olan ilişkiler geliştikçe Mersin'i ziyaret eden gemi sayısı da yıllar bazında artmıştır. Örneğin, 1869 yılında 22 İngiliz, 15 Fransız, 2 Rus, 9 İtalyan ve 232 Osmanlı teknesi Mersin'i ziyaret ederken bu sayı, 1870 yılında 16'sı İngiliz, 66'sı Fransız, 48'i Rus, 34'ü Mısırlı ve 571'i Osmanlı olmak üzere toplamda 761 tekneye ulaşmıştır⁴³.

Aynı yıllarda, Teselya bölgesinin başta tahıl olmak üzere zengin tarımsal ürünlerinin aktarım noktası olan Volos da, Avustura-Macaristan İmparatorluğu, İngiltere, Mısır, Fransa, Yunanistan, Almanya, İtalya, Osmanlı ve Rusya'daki limanlarla ithalat ve ihracat yapmaktadır ve 1869-1870 döneminde, söz konusu ülkelerin limanlarından yelkenli ve buharlı gemiler Volos limanı'na da uğramaktadır. Bu yıllarda, Volos'tan en fazla ihracat Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'na yapılırken, en büyük ithalat ise Fransa'dan yapılmaktadır⁴⁴.

1860'lı yıllarda Doğu Akdeniz'de, yine tarımsal üretime dayalı olarak, başta Mora Yarımadası olmak üzere Yunanistan'daki tarımsal üretimin aktarım noktası olan Patras'ın da, ticari kapasitesi artış kaydetmiş, 1867 yılında Mora'dan yapılan ihracatın ve ithalatın yarından fazlası Patras limanından yapılır hale gelmiştir⁴⁵. Limandan kuş üzümü, tütün, pamuk ve incir gibi tarımsal ürünlerin ihracatı yapılırken, şeker, kahve, baharat gibi sömürge ülke ürünleri ve aynı zamanda demir, petrol ürünleri, sülfür, kömür gibi sanayi ürünleri ithal edilmektedir. Kuş üzümü dışında, Mora'da az miktarda yetişmekle birlikte Yunan anakarasından gelen pamuk da, Patras limanından Liverpool ve Trieste'ye gönderilmektedir. 1867 yılında, gelişen ticaret ve nüfus artışıyla kentte, belediye tarafından bir pazar inşa edilmiş, bölgedeki yolların iyileştirilmesi için çalışmalar başlamıştır. Ancak bu yıllarda,

⁴³ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Skene, on the Trade of the Provinces of Aleppo and Adana in the year 1870.

⁴⁴ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Vice-Consul Henry Suter, Larissa and Volo, 1851-1871.

⁴⁵ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Ongley, Trade and Commerce of Patras, 1867. Konsolosluk raporunda, bu yıllarda kaynakların, Girit'ten kente gelen büyük nüfusun yerleştirilmesine harcadığı ve bu nedenle kuş üzümü üretimine ayrılan kaynağın düştüğü, bunun da üretime yansdığı ifade edilmektedir.

Osmanlı ile yaşanan anlaşmazlıklar ve Girit'ten gelen nüfusun ikamesi nedeniyle artan vergiler, ticareti zorlaştırmıştır⁴⁶.

1870 yılına gelindiğinde, gemi seferlerinde yaşanan önemli bir değişiklik limandaki faaliyeti artırmıştır. Önceleri gemiler, Korfu üzerinden Patras limanına gelirken, Liverpool'dan mal getiren İngiliz gemileri, artık doğrudan Patras'a gelmeye başlamış ve bu da ihracat ve ithalatta önemli bir artış yaratmıştır. Bu yıllarda, Liverpool'dan her ay düzenli olarak 4 buharlı gemi Patras limanına gelirken, başta İtalya olmak üzere, Osmanlı, Avusturya, Amerika, Rusya, İsveç ve Yunanistan'ın diğer limanlarından çok sayıda gemi Patras Körfezi'ne giriş çıkış yapmaktadır⁴⁷.

1871 yılı Patras limanı için kuş üzümü açısından oldukça verimli bir yıl olmuştur. Bunun sonucunda 1872'de Patras gümrük binası, Yunanistan'da birinci sıraya yükselmiş ve kentin belediyesi de ülke içindeki kentler arasında en yüksek geliri sağlamıştır. Ancak buna rağmen, konsolosluk raporlarında, kentte güvenli yeni bir liman inşası için yerel kaynakların yeterli olmayacağı, İngiliz girişimcilerin bu konuyla ilgilenmelerinin doğru olabileceği belirtilmiştir⁴⁸.

Yabancı girişimcilerin, liman inşası ya da ulaşım altyapısına yönelik başka yatırımlara ilgi göstermeleri yalnızca Patras'a özgü bir durum değildir. Yukarıda yer verildiği gibi, liman kentlerini, bu kentlerin art bölgesindeki verimli ovalara bağlayacak şekilde inşa edilen demiryolu yatırımları kendini göstermeye başlamıştır. Demiryolu yatırımlarının söz konusu yapım amaçlarına en iyi ve somut örnek Anadolu'da İzmir-Aydın demiryoludur. Ege Bölgesi'ni İzmir'e bağlayan İzmir-Aydın hattı gibi Patras-Atina hattı, Mora Yarımadası'nı Yunan anakarasına, Volos-Larisa hattı, Teselya Ovası'nı Larisa'ya Mersin-Adana hattı da, Çukurova Bölgesi'ni Mersin'e bağlamıştır. Böylece ister yabancı girişimciler isterse yerel tüccarların çabalarıyla olsun, 1850'li yıllardan itibaren söz konusu liman kentlerinde giderek

⁴⁶ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Ongley, Trade and Commerce of Patras, 1868.

⁴⁷ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Ongley, Commerce of the Morea, 1870.

⁴⁸ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Ongley, Trade of the Corfu, 1872, s.466, 467.

artan inşaa faaliyeti, Volos, Patras ve Mersin'de de kendini göstermiş ve demiryolları başta olmak üzere, denizyolu ve karayolu ulaşımına yönelik olarak her üç kentte de çeşitli altyapı yatırımları gerçekleştirilmiştir.

Volos'un Teselya Ovası'ndaki kent ve köylerle bağlantısını sağlamak üzere, 1884-1886 yılları arasında inşa edilen Teselya demiryolu, ovanın denize açıldığı nokta olarak Volos'a ulaşmıştır. Böylece Volos, Teselya bölgesinin merkezi Larisa'ya bağlanmış, iç kesimlerdeki tarımsal üretimin limana çok daha hızlı biçimde ulaşması sağlanmıştır. Bu gelişmeyle birlikte kent, ticari açıdan daha da hareketli bir merkez haline gelmiştir. Öyle ki 1885 yılında Volos, 7 farklı ülkenin konsolosluğunun bulunduğu, 2 sigorta acentesi, 8 avukat, 1 banka, 10 bankerin hizmet verdiği bir ticaret ve liman kenti olarak hızla gelişmiştir. Bu yıllarda artan ticari hareketlilikle birlikte, tarımsal üretimden ticarete geçiş ve kentteki yaşam biçimi ve tüketim alışkanlıklarındaki değişimi yansıtmaya açısından, kentte bijuteri ve kafelerin açılmış olması da dikkat çekicidir⁴⁹.

Volos'ta limandaki hareketliliği artırarak, üretim ve tüketim biçim ve alışkanlıklarında değişime yol açan ve kentte yeni kullanımların gelişmesini sağlayan bu süreç, Patras ve Mersin için de benzer biçimde ilerlemiştir. Örneğin 1870'li yıllardan itibaren Patras'ta, büyük ölçekli altyapı yatırımları kendini göstermeye başlamış, on dokuzuncu yüzyılın sonuna doğru, yabancı yatırımcılar ve yerel yönetimlerden sağlanan maddi destekle, Atina-Patras Demiryolu hattı ve Korint Kanalı gibi bölgesel ölçekli projeler hayata geçirilmiştir. 1880'li yıllarda kent, demiryolu ile Atina'ya ve Mora'nın iç kesimlerine bağlanmıştır. 1887 yılında Atina-Patras ve 1891 yılında da Olympia-Pyrgos arasındaki demiryolunun kullanıma açılmasıyla, iç kesimlerdeki ürünler Patras'a çok daha hızlı taşınmış ve limandaki ticari hareketlilik artmıştır (MP, 2014, s.176). Açıldığı ilk dönemde, henüz tam anlamıyla işletilemeyen ve seferleri oldukça yavaş olan hat, malların aktarımında

⁴⁹ *Annuaire Oriental du Commerce*, 1885, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.613.

sağlayacağı kolaylık ve avantajlar ile ilerleyen dönemlerde Patras limanındaki ticari hareketliliği artıracak en önemli gelişmelerden biri olmuştur⁵⁰.

1870'ler ve 1880'ler boyunca Fransız şirketleri tarafından Patras'ta, limanın iyileştirilmesi ve deniz ticaretine yönelik çeşitli tesislerin inşasına yönelik yatırımlar söz konusu olmuştur (Frangakis-Syrett, 1994, s.32). Körfeze giriş çıkış yapan ve sayıları giderek artan yük ve yolcu gemilerine yol göstermek üzere 1877 yılında, mendireğin uzatılması ve körfezin girişine deniz feneri yapılması gibi bazı kentsel ölçekte teknik altyapı yatırımlarının yanı sıra, Olympia'ya ulaşan karayolunun yapımı gibi bölgesel ölçekli yatırımlar ile Patras'tan Pyrgos'a ulaşım daha kolay hale getirilmiş ve böylece Patras'ın Mora'nın güneybatısına erişimi güçlendirilmiştir⁵¹.

Ancak 1877 yılı Patras için, beklenmedik hava koşulları nedeniyle, ihracat açısından oldukça verimsiz geçmiş, kuş üzümü rekoltesi düşmüş, yağmurlar nedeniyle ürün kalitesi beklenin altında kalmıştır. Az miktardaki kaliteli ipek Fransa'ya satılırken, İngiltere'ye olan kuş üzümü ihracatı önceki yılların altında gerçekleşmiş, kuş üzümü ihracatında Alman pazarları daha fazla tercih edilir hale gelmiştir. Savaş nedeniyle Rusya'ya yapılan satışlar azaldığı gibi, İngiliz malları ithalatında da 1870'li yılların başındaki rakamlar giderek gerilemiştir. İngiliz Konsolosu Woods'a göre, 1877 yılı ithalat rakamlarındaki bu gerilemede, devletin henüz istikrar kazanmamış siyasi durumu, Osmanlı-Rus Savaşı ve Osmanlı ile Yunanistan arasındaki anlaşmazlıklar etkili olmuştur. Dolayısıyla, savaş koşullarıyla birlikte kentteki ithal mallara yönelik talep düşmüş, alım gücü zayıflamıştır.

Öte yandan 1870'li yıllarda, Patras ve bölgesinde üretilen ham keten, yerel üretimin düşük olması nedeniyle pahalı ve İngiliz üretiminden daha düşük kalitededir. Bu nedenle, ithal ürünlerle yarışma şansı bulamamaktadır. Bazı petrol ürünleri, Amerika'dan yapılan doğrudan seferlerle ithal edilmekte, Volos'ta olduğu gibi *Austrian Llyod's* şirketi tarafından Patras limanına da on beş günde bir düzenli

⁵⁰ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Thomas Wood, Trade of the Consular District of Patras, 1887, No: 259.

⁵¹ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Thomas Wood, Trade and Commerce of Patras, 1877.

seferler gerçekleştirilmektedir. Söz konusu seferler ile Patras limanına, yalnızca mal değil, aynı zamanda Trieste ve Korfu'dan yolcu da taşınmaktadır. Bu gemiler Patras limanına uğradıktan sonra Doğu Akdeniz'deki başka limanlara gitmektedir. Ayrıca bu yıllarda, Pire, Korfu, Brindisi ve Trieste'ye yolcu götürüp getiren buharlı gemiler de işlemektedir⁵².

1885 yılına gelindiğinde Patras'ta, limana dayalı ticari faaliyetlerin giderek arttığı ve kurumsal bir yapı kazanmaya başladığı söylenebilir. Çünkü artık kentte bir ticaret mahkemesi ve ticaret odası vardır. Üstelik hastane, tiyatro ve spor salonu gibi, nüfusun arttığına ve kentli yaşama işaret eden kullanımlar da kentsel mekandaki yerlerini almaya başlamıştır. Kentte, Almanya, Avusturya-Macaristan, Belçika, Osmanlı, Danimarka, Fransa, İngiltere gibi Volos'ta da bulunan ülke konsolosluklarının yanı sıra, Amerika Birleşik Devletleri, İtalya, Portekiz, Norveç gibi ülkelerin konsolosluklarının da faaliyet gösteriyor olması, Patras limanının Yunanistan'ın Batı'yla olan ticaretini sağlayan bir liman olarak geliştiğine dair önemli işaretlerdir. Bu yıllarda kentte, 8 farklı sigorta şirketinin acentelikleri bulunmaktadır⁵³. Ayrıca, kuş üzümü ticaretinde egemen, 3'ü İngiliz olmak üzere, 6 yabancı ihracat firması da faaliyet göstermektedir (Frangakis-Syrett, 1994, s.27).

1886 yılında Mora'da yaşanan deprem nedeniyle çok sayıda can kaybı olmuş, yapılar ciddi biçimde zarar görmüştür. Üstelik, 1886 yılında İngiltere'nin aldığı kuş üzümü miktarı azalmış, genellikle şarap yapımında kullanılmak üzere Fransa'nın ve Kuzey Avrupa ülkelerinin kuş üzümü alımı artmaya başlamıştır. Bölgede zeytinyağı üretimi oldukça bol ve kaliteli olsa da, Levant'ta rahat bulunabildiği için, Patras limanından İngiltere'ye giden gemiler bu ürünü çok tercih etmemiştir. Yerel tüketime yönelik olarak içine reçine katılan şarap da İngiliz pazarında alıcı bulmazken, Almanya'ya yapılan ihracatta giderek artış olmuştur. İhraç malları, Volos'takiyle benzerlik göstermekte, Patras limanından palamut, tütün, pamuk, yün ve incir gibi tarımsal ürünler gemilere yüklenirken, seramik eşya, kömür, demir gibi madenler ithal edilmektedir (Şekil 3.2). Ayrıca iki haftada bir Liverpool'dan gelen

⁵² Patras-Brindisi arasında günümüzde doğrudan feribot seferleri yapılmaktadır.

⁵³ *Annuaire Oriental du Commerce*, 1885, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.607.

buharlı gemiler Patras limanına, yükün yanı sıra yolcu da taşımaktadır. Limandaki hareketlilikle birlikte, kıyıda çeşitli düzenlemeler yapılmaya başlanmış, mendireğin batıya bakan tarafındaki dalga kıran yaklaşık 110 metre uzatılmış ve körfez, giriş çıkış yapan deniz araçları için daha korunaklı ve güvenli bir hale getirilmeye çalışılmıştır⁵⁴.



Şekil 3.2 Mora yarımadası'nda tarımsal üretim bölgeleri, (1886) (Gennadius Library, 2014).

1887 yılında, Patras limanından ithal edilen kuş üzümünün en büyük alıcıları hala İngiltere ve Fransa'dır. Amerika Birleşik Devletleri ve Kuzey Avrupa ülkeleri de

⁵⁴ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Thomas Wood, Trade of the Consular District of Patras, 1886, No: 78.

diğer önemli pazarlardır. Hamburg ve Rotterdam limanlarına ise şarap gönderilmektedir. Bölgede yetişen tütün daha çok Mısır'a ihraç edilirken, zeytinyağ üretimi ise ağırlıklı olarak yerel gereksinime yöneliktir ve hala ihraç ürünler arasında yer almamaktadır⁵⁵.

1888 yılında da ithalat ve ihracattaki rakamlar önceki yıllara paralel seyretmiş, üzüm bağlarının hastalıktan korunması amacıyla, İngiltere'den ithal edilen sülfürün yanı sıra yine demir ve kömür gibi madenlerin ithaline devam edilmiştir⁵⁶. 1889 yılında şarap ihracatına Fransa'nın yanı sıra, Antwerp, Hamburg, Rotterdam ve Amsterdam eklenmiş, bir Yunan firması konyak ve brendi üretimine başlamıştır. Artan gümrük vergileri nedeniyle, İngiltere'den ithal edilen mallarda belli bir düşüş yaşanmış ve dolayısıyla Patras limanına giriş yapan İngiliz gemilerinin sayısında geçmiş yıllara göre bir azalma yaşanmıştır. Ancak, yıllara göre dalgalanmalar gösterse de kentteki deniz ticareti aralıksız sürmüştür ve 1889 yılı nüfus sayımına göre, kentin nüfusu 44.970 kişiye ulaşmıştır⁵⁷. Aynı yıl limanda kentte, büyük buharlı gemilerin kullanımı için küçük bir liman inşa edilmiş ancak, malların depolanması için ihtiyaç duyulan gümrük binasının yapımı, iç limanın bir bölümünün doldurulması işlemini beklediği için henüz tamamlanmamıştır⁵⁸.

1890'lı yıllara gelindiğinde, Patras Limanı'na diğer ülkelere ek olarak Kanada bandralı gemilerin de gelmeye başladığı görülmektedir. İngiltere'ye yapılan kuş üzümü ihracatında son dört yılın en yüksek miktarına ulaşılrken, bu yıllarda Patras limanına uğrayan Alman ve Norveç bandralı gemilerin sayısı İngiliz gemileri ile yarışmaktadır. Limandaki hareketlilik, bu dönemde de bazı fiziksel düzenlemeleri

⁵⁵ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Thomas Wood, Trade of the Consular District of Patras, 1887, No: 259.

⁵⁶ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Thomas Wood, Trade of the Morea, 1888, No: 457.

⁵⁷ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Thomas Wood, Trade of the Consular District of Patras, 1889, No: 644. 1890 Şark Ticaret Yıllığı'nda ise kentin nüfusu, 37.500 olarak verilmektedir ki bu sayı, 1885 yılı Şark Ticaret Yıllığı'ndaki 38.000 kişilik nüfusun da gerisindedir. Yıllıklar ve konsolosluk raporları arasındaki bu farkın, yerleşimin idari sınırlarının iki kaynakta farklı değerlendirilmesinden kaynaklanabileceği düşünülmektedir. Ancak 1885 ve 1890 Şark Ticaret Yıllıkları'nda beş yıl sonraki nüfusun düşüşündeki neden anlaşılamamıştır.

⁵⁸ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Thomas Wood, Trade of the Consular District of Patras, 1889, No: 644.

gerektirmiş, dalgakıran kuzeye doğru uzatılmıştır⁵⁹. Limanı, Mora'nın iç kesimlerine ve güney kıyılarına bağlayacak yolların yapımına yönelik çalışmalar sürmekte, ancak gümrük binasının yapımına başlanmadığı için mallar uygun olmayan koşullarda bekletilmektedir. Gerek kentteki üzüm bağlarında ve gerekse demiryolunda çalışmak üzere kente İtalyan, Türk ve Bulgar işçiler gelmektedir⁶⁰. 1890 yılında kentte sekiz sigorta acentesi hizmet vermekte, on beş avukat çalışmaktadır. Birisi *Nationale Bank de Greece* olmak üzere üç banka ve aynı zamanda beş bankerin bulunduğu kentte, kereste tüccarlarının faaliyet gösteriyor olması dikkat çekmektedir⁶¹. Liman etkinliği ve deniz ticaretine dayalı olarak, Volos ve Mersin'de olduğu gibi kentte çok sayıda gemi acentesi, komisyoncu bulunduğu gibi, sömürge ülkelerden gelen ürünleri satan çok sayıda tüccar, iplik ve çivi imalathaneleri vardır⁶².

Ne var ki, Akdeniz'in batısıyla ilişkileri giderek güçlenen Patras için, 1893 yılında, Ege Denizi'nden Adriyatik'e ulaşımı, Mora Yarımadası'nın etrafında dolaşmadan geçmeyi sağlayarak deniz ulaşımında oldukça önemli bir kolaylık yaratacak olan Korint Kanalı'nın açılması önemli bir değişim yaratmıştır (Şekil 4. 2- Korint Kanalı). Tıpkı Süveyş Kanalı gibi, Mora'yı Yunan anakarasından yapay bir su yolu ile ayıran kanalın inşası, Pire Limanı'nın önemini artırmış ancak Patras eski vazgeçilmez konumunu yitirmeye başlamıştır. Üstelik tam bu dönemde, kentin kuş üzümüne dayalı ekonomik faaliyeti, 1893 yılında kuş üzümünde görülen floksera salgını, 1893-1894 yıllarındaki üretim fazlası ve Fransızların Yunan pazarından çekilmesi sonucu önemli bir krizle de karşı karşıya kalmıştır (Frangakis-Syrett, 1994, s.36).

Korint Kanalı gibi, 1860'lı yılların sonunda, dünya deniz trafiği ve ticareti açısından ülkelerin siyasetlerini etkileyecek değişimler yaratan bir başka kanal,

⁵⁹ Mersin'de olduğu gibi Patras'ta da, özellikle limana gece gelen gemiler, limandaki derinliğin yeterli olmaması nedeniyle dışarda demirlemektedir.

⁶⁰ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Thomas Wood, Trade in the Consular District of Patras, 1890, No: 819.

⁶¹ *Annuaire Oriental du Commerce*, 1890, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.869. Süveyş Kanalı'nın yapımı sırasında, kanal ihtiyacı için gereksinim duyulan keresteyi sağlamak üzere Mersin'de çok sayıda kereste tüccarı faaliyet göstermiştir. Benzer biçimde Patras'ta da, kereste işiyle uğraşan tüccarların faaliyet göstermeye başlamasının, bu yıllarda yapımı süren ve 1893 yılında tamamlanacak olan Korint Kanalı'yla ilişkili olabileceği düşünülmektedir.

⁶² *Annuaire Oriental du Commerce*, 1890, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.869.

Süveyş Kanalı inşa edilmiştir. Yapımına 1859 yılında başlanan ve 1869'da tamamlanan, Sina Yarımadası'nın batısındaki bu yapay su yolu, Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlayarak, Afrika çevresinde dolaşmaya gerek kalmadan Asya ile Avrupa arasında deniz taşımacılığı yapılabilmesini olanaklı hale getirmiştir. Süveyş Kanalı, İngiltere ile Fransa arasında Mısır üzerindeki mücadelenin sertleşmesinde önemli bir etken olmuştur. 1854 yılında Fransa, kanalın yapımı konusunda Mısır'ı elinde bulunduran Osmanlı'dan imtiyaz istemiştir. Bu sırada Kırım Savaşı'nda Osmanlı ile müttefik olan İngiltere'nin karşı çıkışlarına rağmen Fransa, 1859 yılında kanalın yapımına başlamıştır. Kanalın açılmasıyla Akdeniz'deki limanların önem kazanacağını düşünen İtalya ve Avusturya'nın da desteğiyle Fransa'nın sürdürdüğü çalışmalar sonuç vermiş ve kanal 1869 yılında dünya deniz trafiğine açılmıştır (Armaoğlu, 2003, s.404-407).

Açılışından itibaren ilk iki yıl içinde ticari bir başarı kazanamamakla birlikte kanal, dünya ticaretinin yüzünü değiştirmiş, Avrupa'nın Hindistan, Uzakdoğu ve hatta Avustralya ile ilişkilerinde yeni bir dönem başlatmıştır. Özellikle İngiltere için Yakındoğu'nun stratejik ve ticari önemi tamamen değişmiştir. Doğu'dan gelip giden mal ve yolcular için uygun bir kestirme yol olmanın ötesinde, Süveyş Kanalı dünya ticaretinin en önemli hatlarından biri haline gelmiştir (Anderson, 2001, s.191).

Kanalın açılmasından sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak bütünlüğü İngiltere için eski önemi yitirmiştir. Çünkü kanalın açılmasının ardından, Hindistan'a giden stratejik yol üzerinde bulunan Mısır'ın denetlenmesi daha az önem taşıyor hale gelmiş ve İngiltere, imparatorluğun toprak bütünlüğünü korumak yönünde uzun zamandır sürdürdüğü politikadan vazgeçmeye başlamıştır. Bu da, 1890'lara gelindiğinde İngiltere'nin Almanya ile Osmanlı üzerinde açık çatışmaya girmekten kaçınmasına neden olmuş ve Fransa ve Almanya rekabeti karşısında gerileyen İngiliz hegemonyası ve dolayısıyla İngiliz sermayesi, yerini Alman ve Fransız sermayesine bırakmak durumunda kalmıştır (Pamuk, 2005, s.88-89) (Şekil 3.3).



Şekil 3.3 Korint ve Süveyş Kanalı. 1893 yılında, Ege Denizi'nden Adriyatik'e ulaşımı, Mora Yarımadası'nın etrafında dolaşmadan geçmeyi sağlamak üzere inşa edilen Korint ve 1869'da tamamlanan, Afrika çevresinde dolaşmaya gerek kalmadan Asya ile Avrupa arasında deniz taşımacılığı yapılabilmesini olanaklı hale getiren Süveyş Kanalı, deniz ulaşımında yarattıkları değişimler Patras ve Mersin limanlarını farklı biçimlerde etkilemişlerdir.

Deniz ticaretindeki merkez ülkeler arası dengeleri değiştiren kanalın açılışının imparatorluk genelinde yarattığı etkinin, Çukurova ve dolayısıyla Mersin'e yansımaları ise birkaç farklı boyutta hissedilmiştir. Kanalın açılışıyla aynı dönemde sona eren Amerikan İç Savaşı nedeniyle İngiltere'nin, pamuk ihtiyacını karşıladığı Çukurova'ya olan ilgisi de azalmış ve hemen hemen aynı dönemde Adana-Mersin demiryolunun yapımı, Çukurova'ya İngiliz sermayesinden sonra Alman sermayesinin girmesi ile sonuçlanmıştır (Selvi Ünlü, 2007, s.95).

Süveyş Kanalı'nın bölgeye ve Mersin'e uzanan etkilerinden bir diğeri ise kanalın yapımından itibaren kendini göstermiştir. Kanalın yapımı için ihtiyaç duyulan

kereste Toros Dağları'ndan karşılanmıştır (Develi, 2001, s.143). Kanalın inşaatı için kesilen kereste, Mersin Limanı'ndan Mısır ve Şam'a ihraç edilmiştir (Sami, 1996, s.4260-4261). Kereste ticareti için Lübnan'dan gelerek bölgeye yerleşen tüccarlar, zaman içinde bölgenin Ortadoğu ile ticaretini geliştirmişler ve Mersin'de yeni iş olanakları yaratmışlardır (ODAK, 1992, s.8). Dolayısıyla, kanalın yapımının Mersin'e dek uzanan bir diğer etkisi de, kentin ticaretinin canlanması ve bunun sonucunda oluşan iş olanaklarının yarattığı göçtür (Yenişehirlioğlu ve diğer., 1994, s.25). Süveyş Kanalı'nın yapımı aşamasından itibaren yaşanan tüm bu gelişmeler, bölgesel ölçekte Mersin'in içinde yer aldığı coğrafyayı, ticari ilişkiler ağı içinde farklı bir düzleme taşıırken, Mersin'de de başta kereste ticareti olmak üzere kentteki ticari yapının güçlenmesini ve sermaye birikiminin gerçekleşmesini sağlamıştır (Selvi Ünlü, 2007, s.96).

Kurmuş'un serbest rekabetçi kapitalizm aşaması olarak tarif ettiği dönemde, İngiltere ve Fransa arasındaki ticari rekabet Mersin Limanı'nda açıkça görülmektedir. 1870'li yıllarda Fransa, Mersin Limanı'ndaki ihraç ürünlerinin çoğunu almaktadır. Örneğin bu dönemde ihraç edilen pamuğun beşte dördü ve susam tohumunun dörtte üçü Fransa'ya gitmekte, 1872 yılında üretilen buğday ve arpanın üçte biri de yine Fransa tarafından alınmaktadır. Öte yandan 1872 yılında üretilen yünün hemen hemen tümü de Fransa'ya gönderilmiştir⁶³.

1873 yılında Mersin Limanı'ndan yapılan ithalat-ihracat, 1872 yılının dört katına ulaşmıştır. Limana giriş çıkış yapan İngiliz gemisi sayısı aynı dönemde 25'ten 28'e ulaşırken, *Messagaries Company*'e ait Fransız buharlı gemileri ve *Black Sea Company*'nin Rus gemileri de haftada bir kez Mersin Limanı'na uğramaktadır. Mersin Limanı'na gelen İtalyan gemilerinin sayısı bir yıl içinde 10'dan 18'e çıkarken, Alman gemilerinin sayısı 2'den 1'e düşmüştür. Benzer biçimde, 1872 yılında Mersin Limanı'nı 20 Yunan gemisi ziyaret etmişken, 1873 yılında bu sayı yarı yarıya düşerek 10 olmuştur. Limanın diğer Doğu Akdeniz liman kentleri ile ilişkisini göstermesi açısından, 1873 yılında İngiltere'ye giden İngiliz bandralı

⁶³ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Skene, of the Trade, Navigation, Agriculture, Manufacturers, and Public Works of North Syria in the year 1872.

buharlı gemilere yük götürmek üzere, İskenderiye ve İzmir'e giden 623 Osmanlı gemisinin giriş çıkış yapmış olması önemlidir. 1874 tarihli İngiliz Konsolosluk raporuna göre, alışılmadık olarak 1873 yılında Mersin Limanı'na bir de Amerikan gemisi gelmiştir. 1873 yılında kente İngiliz mamul mallarının yanı sıra, İngiliz, Fransız ve İtalyan gemileri ile pirinç, Fransız ve Avusturya gemileri ile şeker, Fransız, Rus ve Osmanlı gemileri ile kahve, İngiliz ve Rus gemileri ile demir gelmiş, İngiliz, Fransız ve Rus gemilerine pamuk, İngiliz, Fransız, İtalyan ve Avusturya gemilerine tahıl, Fransız ve Osmanlı gemilerine ise yün gibi ürünler yüklenmiştir. Mersin'in daha bu dönemde bir kent olarak gelişimini ve bölgedeki diğer kentlerden farkını ortaya koyan önemli bir veri olarak, Adana'da büyük ticarethaneler bulunmaması nedeniyle, Manchester'dan gelen İngiliz sanayi ürünlerinin Mersin'de perakende alıcılar bulması dikkat çekicidir⁶⁴.

Tüm bu gelişmeler, bölgedeki altyapı yatırımlarının hem nedeni hem de sonucu olmuş ve 1873 yılında yapılan Mersin-Adana karayolunun inşa edilmesiyle, liman ve art alanı arasındaki ilişki güçlenmiştir (Ünlü ve Selvi Ünlü, 2012, s.41). Ancak yine de Mersin Limanı ticarete, İzmir ya da Karadeniz'deki diğer Osmanlı limanları kadar etkin değildir. 1875 tarihli İngiliz Konsolosluk raporu, Mersin Limanı'nın, içinde yer aldığı limanlar arasındaki hiyerarşiye dair önemli bir bilgi vermektedir. Rapora göre Adana ve Halep, Avrupalı malların İzmir ve Karadeniz'deki Osmanlı limanları aracılığıyla giriş yapması nedeniyle sorun yaşamakta ve ticari durgunluğu aşmakta zorlanmaktadır⁶⁵. Avrupa'dan gelen mallar, İskenderiye ve İzmir'de başka gemilere yüklenmekte ve ardından Mersin'e gelmektedir. Yani 1875 yılında, henüz Mersin Limanı'na Avrupa ülkelerinden doğrudan sefer yapan gemi olmadığı anlaşılmaktadır. Avrupa'dan gelen gemiler, öncelikle İzmir ve İskenderiye gibi büyük limanlara uğramakta, buralarda yüklerini başka gemilere aktarmakta ve bu gemilerle ürün Mersin Limanı'na ulaştırılmaktadır⁶⁶.

⁶⁴ 1874-Her Majesty-Trade&Finance-Turkey, s.957.

⁶⁵ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Skene on the Trade, Navigation, Agriculture, Manufactures, Public Works, and Revenues of the Province of Aleppo, Adana, and the Desert in the year 1875, s.986, 987.

⁶⁶ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Skene on the Trade, Navigation, Agriculture, Manufactures, Public Works, and Revenues of the Province of Aleppo, Adana, and the Desert in the year 1875, s.991.

Aynı yıllarda Anadolu'yu gezen gezginlerden Geary, ürünlerin Mersin iskelesi yoluyla, sadece İmparatorluk sınırları içindeki limanlara değil, Liverpool gibi dünya limanlarına da gönderilmeye başladığını ve Adana-Mersin arasında iyi durumdaki karayolu sayesinde bunların kolayca limana ulaştırıldığını yazmıştır (Geary, 1878, s.297)⁶⁷. Ancak İngiliz Konsolosu Skene'nin detaylı raporunda, Mersin Limanı ile Avrupa limanları arasında doğrudan seferler olmadığı ve bölgede yetişen pamuğun, iç piyasa dışında Fransa ve Avusturya'ya ihraç edildiği, İngiltere'nin bu dönemde yalnızca tahıl ithal ettiği belirtilmektedir. Ancak aslında bu, Çukurova'dan İngiltere'ye pamuk gitmediği anlamına gelmemektedir. Çünkü Konsolos Skene, Çukurova pamuğunun, İngiliz piyasası için tek başına uygun olmadığını, buradan İzmir'e giden pamuğun, Batı Anadolu pamuğu ile karıştırıldıktan sonra İzmir'den Liverpool'a gönderildiğini ifade etmektedir. Dolayısıyla, Çukurova pamuğunun bir bölümü, İzmir Limanı üzerinden ihraç edilmektedir ve Mersin Limanı'ndaki pamuk ihracatının 1875 yılında, 1874 yılına oranla on kat artması ve daha iyi bir ücretle satılması da bunun bir sonucu olmalıdır⁶⁸.

1876 yılında, Mersin Limanı'ndan ihraç edilen ilk sıradaki ürün yine pamuktur ve Fransa, Avusturya ve İspanya'ya gönderilmektedir. İkinci ürün ise tahıldır ve başta Fransa olmak üzere İngiltere ve Yunanistan'a ihraç edilmektedir. Limana giriş çıkış yapan Osmanlı gemilerinden sonra sayıca ilk sırayı Fransız, ikinci sırayı Rus ve üçüncü sırayı ise Yunan gemileri almakta, bunu İngiliz, İtalyan ve Avusturya gemileri takip etmektedir. 1876 yılında, ithalat da ihracat da bir yıl öncekine göre artmıştır⁶⁹.

İngiliz Konsolosu Henderson'un, 1879 yılında Adana Vilayeti genelinde yaptığı değerlendirmeye göre insanların yaşam koşulları, altyapı ve tarımsal üretim göz önünde bulundurulduğunda bölgenin potansiyeli yeterince değerlendirilememektedir.

⁶⁷ Geary, Grattan (2005) *Through Asiatic Turkey*, Elibron Classics, London (the replica edition of the edition published in 1878 by Sampson Low, s.297).

⁶⁸ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Skene on the Trade, Navigation, Agriculture, Manufactures, Public Works, and Revenues of the Province of Aleppo, Adana, and the Desert in the year 1875, s.992, 994.

⁶⁹ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Skene on the Trade, Navigation, Agriculture, Manufactures, Public Works, and Revenues of the Province of Aleppo, Adana, and the Desert in the year 1876, s.964, 968.

Mersin’le Tarsus arasındaki alanın yalnızca yüzde 15’i ekilmektedir. Oysa ekilen alanlardan elde edilen ürün, bu bölgenin ne kadar verimli olduğunu ortaya koymaktadır. Kışın sazdan yapılma evlerde yaşayan Kürt, Yörük ve Türkmen nüfus, tarım için tohum bulamazken, kimileri hayvancılık yaparak zorlukla hayatlarını sürdürmektedir. Henderson’a göre, bölgede yaşayan Nogay Tatarları ise oldukça çalışkan ve becerikli insanlardır ve desteklenmeleri durumunda yüksek miktarda tarımsal üretim yapabileceklerdir. Fellah ve Ensariler ise bahçecilikle uğraşmakta ve kendi ihtiyaçları kadar üretim yapmaktadırlar. Bölgenin temel ihraç malları tahıl, yün ve pamuktur. Henderson’a göre, Anadolu’da toprağı bu kadar verimli, su kaynaklarına sahip, iletişim olanakları gelişmekte olan, kereste, kömür, madenler gibi endüstrinin gelişimi için gerekli ürünlere sahip başka bir yer bulunmamaktadır. Konsolosa göre bölge, iyi bir yönetime kavuşması ve sahip olduğu potansiyeli değerlendirecek yabancı girişimci ve sermaye bulunması durumunda kalkınacaktır⁷⁰.

Elbette, Çukurova’nın sahip olduğu bu potansiyel ve Mersin’in bölgedeki tek liman olması nedeniyle önemini fark eden yalnızca İngilizler değildir. Başta Fransa olmak üzere, Avusturya, Rusya, İtalya, Yunanistan gibi Avrupalı ülkelerin girişimcileri ve tüccarları, Mersin Limanı’nı bir ihraç limanı olarak kullanmaya başlamışlardır. Böylece Mersin Limanı, 1886 yılına gelindiğinde başta *Messageries Maritime* şirketine ait olmak üzere birçok geminin uğrak noktası haline gelmiştir (Ünlü ve Selvi Ünlü, 2012, s.40). Bunda önemli payı olan gelişmelerden biri de 1886 Ağustos’unda hizmete giren Mersin-Adana demiryoludur.

Aslında, Adana-Mersin demiryolunun yapımı için 1863 yılından itibaren çeşitli girişimler kendini göstermeye başlamış, merkezi hükümet ile çeşitli yazışmalar yapılarak ürünün nakliyesinde maliyeti yükselten ve zaman açısından verimli olmayan deve kervanlarının kullanılmasının, Amerikan İç Savaşı’yla birlikte bölgede artan pamuk üretimi ve ticaretin gelişiminin önünde bir engel olduğu ve kentin ticari gelişimi için Mersin-Adana demiryolu hattının biran önce yapılması gerektiği üzerinde durulmuştur (Oğuz, 2006, s.129). 1860’lı yıllarda başlayan girişimler sonuç

⁷⁰ Correspondence Respecting the Commission sent by the porte to Inquire into the Condition of the Vilayet of Aleppo, 1879, s.91.

vermiş⁷¹ ve İngiliz sermayesi ile yapılan toplam 67 kilometre uzunluğundaki Mersin-Adana demiryolu hattı 1886 yılında hizmete girmiştir (Dingeç, 1998, s.76-77). Demiryolu, ürünlerin Mersin'den merkeze aktarılması için kullanılırken, aynı zamanda yolcu taşımacılığı için de kullanılmıştır. Trenlerin Mersin'den Adana'ya ulaşması yaklaşık olarak iki saat yirmi dakika sürmekte ve masrafları karşılayabilen kişilerin keyif için şirketin düzenlediği seferlere katıldığı görülmektedir

Ne var ki, demiryolu işletmeye açıldıktan sonraki ilk üç-dört yılda tatminkar sonuçlar elde edilememiştir. 1887 yılında ortaya çıkan kuraklık ürüne zarar verirken, ticareti de en alt düzeye indirmiştir. Ayrıca Aralık 1887 tarihinde meydana gelen sel felaketi de demiryolunda ciddi hasara yol açmıştır. Fakat 1890 yılının başından itibaren, demiryolunun işletimi gelişmeye ve hissedarlarına kar sağlamaya başlamıştır (Ünlü ve Selvi Ünlü, 2012, s.65-66).

Zaman içinde Mersin-Adana demiryolunun önemi iyice belirginleşmiş ve Osmanlı hükümetinden alınacak yeni bir imtiyaz hakkı ile hattın Adana'dan batıya doğru yaklaşık 41,5 mil kadar uzatılması söz konusu olmuştur. Konsolos raporlarında, hattın belirtildiği gibi uzatılması, can ve mal güvenliğinin sağlanması durumunda ticarete dikkate değer bir artış sağlayacağı ve sonucunda Mersin'in, İskenderun'a ciddi bir rakip olabileceği vurgulanmıştır⁷². Major Law tarafından 1896 yılında hazırlanan raporda, Anadolu'da yer alan *Anatolian Railway Company*, *Smyrna-Aidin*, *Smyrna-Cassaba* ve *Moudania-Broussa* gibi diğer demiryolu şirketleri ve hatlarının yanında, Mersin-Adana demiryolunun göreceli olarak daha küçük ölçekli olduğu, ancak Maraş ve Birecik'e kadar uzatılması ve Suriye sisteminin parçası haline gelmesi durumunda önemli bir potansiyeli olacağı belirtilmiştir. Bununla birlikte Law'a göre, Mersin-Adana demiryolunun daha karlı bir hale getirilmesi için ürünlerin İzmir'e dek aktarılmasını sağlayacak biçimde hattın

⁷¹ Demiryolu hattının imtiyaz hakkı Baron Avain de Vandeuere'e 1885 yılında aktarılmış ve bu kişi tarafından aynı yıl içinde *Taurus and Adana Railway Company* adındaki şirket kurulmuştur. Şirketin hisse senetleri piyasada satılmış ve çoğunluğu İngilizler tarafından satın alınmıştır. Buradan elde edilen gelir ile demiryolunun inşaatı başlatılmıştır. Hattın imtiyaz hakkı 99 yıllıktır ve sermaye paydaşlarının büyük bir bölümü İngiltere'dendir (Report by Major Law on railways in Asiatic Turkey, 1896).

⁷² Report, by Consul Barnham to the Marquess of Salisbury on the Trade of Aleppo and Adana for the year 1896.

Konya'ya uzatılması gerekmektedir⁷³. Benzer biçimde Şemsettin Sami de, Mersin-Adana demiryolunun, Büyük Anadolu Demiryolu Hattı'yla (*Great Anatolian Railroad Line*) birleştirilmesi durumunda, öneminin artacağını yazmıştır. Sami, 1890'larda Mersin'e ilişkin yapmış olduğu gözlemlerde, demiryolu ve karayolu bağlantılarının Mersin'in ondokuzuncu yüzyıldaki hızlı gelişmesinde etkili olduğunu, Mersin'in küçük bir sahil köyünden, Anadolu'nun geniş kesimiyle bağlantısı olan bir iskeleyle dönüşümünde, karayolunun ve demiryolunun Tarsus ve Adana'ya uzatılmasının önemli bir rolü bulunduğunu belirtmiştir (Sami, 1996, s.4260-4261).

Gerçekten de, 1873 yılında Mersin-Adana karayolu ve 1886 yılında da Mersin-Adana demiryolunun açılmasının ardından Mersin limanı ihracat-ithalat oranları yönünden bölgedeki diğer limanları geçmiştir (Ünlü ve Selvi Ünlü, 2012, s.41). Sahip olduğu verimli topraklar, işgücü ve ulaşım altyapısına karşın, tıpkı Volos ve Patras'ta olduğu gibi, tarımsal üretimin iklime bağımlı yapısı nedeniyle, bölge ekonomisinde zaman zaman dalgalanmalar yaşansa da⁷⁴, 1880'li yıllarda Mersin Limanı çok sayıda geminin ziyaret ettiği hareketli deniz trafiğiyle dikkat çekmektedir⁷⁵. Bu yıllarda kent, belediyesi, gümrük idaresi, otelleri, lokantaları, hanları, kilise ve camileriyle canlı bir liman kenti görünümü çizmektedir. Doktor ve avukat gibi uzmanlaşmış hizmetlerin yanı sıra üretim sektörüne ilişkin faaliyetler ve perakende ticaretle uğraşan tüccarların varlığı⁷⁶, kentteki gelişmiş ticari yaşamı ortaya koymaktadır. Öyle ki kentte artık İngiltere, Avusturya-Macaristan, Fransa, İtalya, Yunanistan, İspanya, Amerika Birleşik Devletleri ve Rusya'nın konsoloslukları açılmıştır. Gezgin tüccarların yanı sıra yerleşik girişimci ve tüccarlar kendini göstermeye başlamıştır. Örneğin, kentin ticari yaşamındaki önemli isimlerden biri olan Rum tüccar Mavromati, bankerlik ve komisyonculuk gibi finans sektörüne ilişkin işlerle uğraşmaya başlamış⁷⁷, bölgede Mersin, Adana ve Tarsus şubeleri bulunan Osmanlı Bankası ile Ziraat Bankası'nın yanında özel bankacılık

⁷³ Report by Major Law on railways in Asiatic Turkey, 1896.

⁷⁴ House of Commons Parliamentary Papers, Report on Trade and Commerce of the Adana Vilayet for the year 1887, s.1.

⁷⁵ Indicateur Oriental du Commerce, 1885-1886, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.478.

⁷⁶ Indicateur Oriental du Commerce, 1885-1886, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.478.

⁷⁷ Indicateur Oriental du Commerce, 1885-1886, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.478.

faaliyetleri yürütmüştür⁷⁸. Ayrıca, bankacılık ve deniz ticaretinin yanı sıra sigortacılık, tarım ürünleri ihracatı, çırçır fabrikası ve su değirmeni gibi küçük ölçekli de olsa sanayiye yönelik girişimlerde de bulunmuştur (Artan, 2002, s.142-144).

Mersin-Adana demiryolunun yapılmasıyla işlerliği artan Mersin limanını, 1878 yılında toplam 92.933 ton kapasiteli 357 gemi ziyaret etmişken, bu sayılar 1887 yılında 1.006 gemiye ve 302.663 tona ulaşmıştır. Bu tarihten sonra toplam gemi sayısında önemli bir değişiklik gerçekleşmezken, yelkenli gemiler yerini, kademeli olarak buharlı gemilere bırakmıştır. Buharlı gemilerin kullanımında 1860'lı yıllardan itibaren İngiltere, Fransa ve Rusya, öncülük etmiştir. Yirminci yüzyılın başında buharlı gemi kullanımında önemli bir artış gerçekleşmiş, bu gemilerin önemli bir bölümü İngiltere kaynaklı, yelkenli gemiler ise sadece Osmanlı ve Yunanistan kaynaklı olmuştur.

Demiryolu 1900'lü yıllardan itibaren el değiştirmiş ve bölgede değişen güç dengesinin bir sonucu olarak işletme hakkı Almanlara geçmiştir. Bu durum, Güneydoğu Anadolu'ya dek uzanan Bağdat demiryolunun yapımı ve Orta ve Güney Anadolu'ya Alman sermayesinin girişinde etkili olmuş, demiryolları bölgenin Almanya ile olan ticaretini genişletmiştir. Almanya, Berlin-Bağdat projesi ile İstanbul'dan itibaren Anadolu'yu çapraz keserek, Adana'dan Bağdat'a uzanmak ve Alman sermayesi ile birlikte Alman ekonomik ve askeri gücünü Berlin'den Bağdat'a kadar ulaştırmak için gerekli altyapıyı hazırlamak istemiştir (Özdemir, 2001, s.8-9).

Ankara, Konya ve Adana'yı içine alan bölge, Alman sermayesi tarafından bu ülkenin gelecekteki buğday ve pamuk gereksinimlerini karşılayacak alanlar olarak görülmüştür (Pamuk, 1987, s.215). Gerçekten de, bu dönemde, Alman Levant Pamuk İşletmeleri Birliği, Alman Bankası ve Alman Levant Şirketi ile birlikte hareket ederek, İzmir ve Halep'in yanı sıra Çukurova'da da çiftlikler kurmaya, pamuk üreticilerine düşük faizli kredi vermeye, pamuk ekimi için eğitim sağlamaya başlamıştır (Toksöz, 2006, s.107). Tüm bu gelişmelerle birlikte, Mersin-Adana

⁷⁸ Report, by Major C. II. Doughty-Wylie, on the Trade of the province of Adana for the year 1908.

demiryolu hattının mülkiyeti bir süre Anglo-Fransız ortaklığına ve ardından 1908 yılında da Almanlara geçmiştir (Woods, 1917, s.44). Aynı yıl hat, Alman sermayesi ile birlikte Alman ekonomik ve askeri gücünü Berlin'den Bağdat'a kadar ulaştırma amacı doğrultusunda yapmakta olduğu Bağdat Demiryolu hattının bir parçası haline getirilmiştir (Develi, 2001, s.148).

Bu yatırımın önemini, 1900'lü yıllarda bölgeyi ziyaret eden gezginler de fark etmiş ve bölge için öneminden söz etmişlerdir. Örneğin, Ellsworth Huntington, Bağdat demiryolunun bittiği zaman imparatorluğun resmi başkenti olan İstanbul ile dini merkez arasında kesintisiz bağlantı sağlayan bir hat olacağını ve hattın inşaatı bittiğinde Halep üzerinden Mekke demiryolu ile bağlantı kurulacağından bahsederek bu hattın denizle olan belki de tek bağlantısının Mersin-Adana hattı olacağını söylemiştir (Huntington, 1909, s.694). Benzer şekilde, Massy de, Bağdat demiryolunun tamamlanması, Mersin-Adana hattı ile bağlanması ve sulama projelerinin tamamlanmasıyla birlikte, bölgenin tüm dünyada öne çıkan ticaret bölgelerinden biri haline geleceğini ifade etmiştir. Massy ayrıca, ticaretin göçerler tarafından yapılmakta olduğunu, ama söz konusu yatırımlardan sonra durumun değişeceğini ve pamuk ve diğer tarımsal ürünlerin bölgenin ticari olarak gelişmesinin lokomotifini olacağını yazmıştır (Massy, 1905, s.302).

Mersin-Adana demiryolunun açılması ile Mersin, doğu hinterlandının çıkış kapısı olduğu gibi Gülek Boğazı yoluyla İç Anadolu Bölgesi ile de bir bağ kurmuştur (Adıyeke ve Adıyeke, 2004, s.74). Kısacası, Çukurova ve ovadaki üretim-pazarlama ilişkisinin iki önemli odağı olarak Adana ve Mersin, bir yandan oldukça önemli bir ulaşım aracına kavuşurken, öte yandan yepyeni bir ilişkisel ağ içinde yer almaya başlamıştır. Dönemin en önemli ulaşım sistemi olarak, Berlin'den Bağdat'a uzanan demiryolu sisteminin bir parçası olan Mersin-Adana hattı, bölgesel tarımın ticarileşmesinde belirleyici olmuş ve Mersin'in sahip olduğu liman kenti kimliğini güçlendirmiştir. Mersin-Adana hattının yapımı ve ardından Bağdat demiryoluna bağlanması, Mersin ve içinde bulunduğu bölgenin sahip olduğu deniz ve karayolu bağlantılarını sağlamlaştıran üçüncü bir ayak olarak, hem Mersin'in hem de

Çukurova'nın gelişiminde önemli bir yatırım olmuştur (Selvi Ünlü, 2007, s.108) (Şekil 3.4).



Şekil 3.4 Berlin-Bağdat demiryolu hattı inşa edilmiş bölümleri, (1912) (Gennadius Library, 2014).

1900'lü yıllara gelindiğinde, iskele, rıhtım, mendirek gibi kentsel ölçekteki altyapı yatırımlarının yanı sıra demiryolu ve karayolu gibi, liman kentlerini, iç kesimlerdeki tarımsal üretim merkezlerine bağlayan bölgesel ölçekli ulaşım yatırımları, Volos, Patras ve Mersin için ticaretin gelişip, çeşitlenmesinin yanı sıra, yeni iş olanakları ile nüfus artışını ve farklı gruplarının yaşadığı yeni bir yaşam biçimini beraberinde getirmiştir. Ancak, Şark Ticaret Yıllıkları verilerine göre, Volos'ta 1895 yılında nüfus, 15.000 kişiye ulaşmış ve on yıl içinde yalnızca 1.000 kişilik bir artış göstermiştir. Buna karşın, limandaki ticari hareketlilik sürmektedir ve buğday, arpa, susam, patates, yün, yağ, zeytin, pamuk, koza, ipek, tütün, krom, sünger, kurutulmuş meyve, balmumu, büyükbaş hayvan, deri, demiryolları için travers gibi çok sayıda ürün ve mal ihracatı yapılmaktadır. 1895 yılında, artan ticari faaliyetle birlikte kentte, 8 buharlı gemi acentesi ve 5 sigorta şirketi hizmet vermeye başlamıştır⁷⁹.

Assicurazionni Generali di Trieste ve *North British and Mercantile* gibi sigorta acenteliklerinin ve *W. Johnston et C^{de} de Liverpool* gibi buharlı gemi acentelerinin

⁷⁹ Annuaire Oriental du Commerce, 1895, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.1124.

bulunuyor olması Volos'un da Patras gibi, Trieste ve Liverpool'un da aralarında bulunduğu pek çok İngiliz ve İtalyan limanları ile ticari ilişkisini ortaya koyması açısından önemlidir. 1888 yılında, Volos limanına, İngiliz, Fransız, Avusturya ve Osmanlı bandralı toplam 700 gemi giriş çıkış yapmıştır. Ayrıca, çeşitli Yunan şirketlerince Pire limanına günlük ve “*Austrian Lloyds Company*” tarafından da Trieste ve İstanbul'a iki haftada bir, düzenli gemi seferleri gerçekleştirilmektedir. 1870'li yıllardaki gibi en büyük ihracat Avusturya'ya yapılırken, İngiltere ve sömürgelerinden gelen mal ve ürünler, ithalatta birinci sıradadır. Üstelik, 1887 yılındakiyle karşılaştırıldığında İngiltere'den yapılan bu ithalatın miktarı beş kattan fazla artmıştır. 1889 yılında, Volos'a İngiltere'den ve sömürgelerinden gelen ithal mallar içinde ilk üç sırayı, kömür, işlenmemiş demir ve maden ürünleri alırken, susam, tütün, zeytinyağı, koza ve peynir ihraç edilmektedir. Daha önceleri büyük miktarlardaki ham ipek ihracatı, 1889 yılında neredeyse tamamen bitmiştir. Bu dönemde yaşanan kuraklık nedeniyle, Teselya bölgesinde pek çok tarımsal ürün zarar görmüş ve beklenen verim alınamadığı için kimi küçük ölçekli sanayi kuruluşu da zarar görmüştür. Tarımsal üretimin zarar görmemesi için bazı önlemler alınmaya başlanmış, örneğin Pelion Dağı'ndan gelen yağışların ovadaki üzüm bağlarına ve yerleşime zarar vermesini engellemek üzere bir düzenleme yapılmış, limanın kuzey çıkışına yeni bir iskele yapılması için çalışmalara başlanmıştır. Bu yıllarda Volos, oldukça iyi konaklama olanağı sunan otelleri ve Larisa'ya kadar uzanan demiryolu ile giderek gelişen bir yerleşim haline gelmiştir⁸⁰ (Şekil 3.5).

⁸⁰ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul H. Lewis Dupuis, Thessaly, 27 May 1889, No: 559.



Şekil 3.5 Teselya ovası, yönetsel sınırlar ve Volos, (1907) (Gennadius Library, 2014).

1900 yılında kentte buharlı gemi acentesi sayısı 10'a ulaşmış, benzer biçimde sigorta şirketi sayısı da artarak 8'e çıkmıştır⁸¹. 1898 yılında Volos limanına uğrayan İngiliz gemisi on bir iken, 1899 yılında bu sayı on beşe ulaşmıştır. Dönemin İngiliz Konsolosu'na göre bu artışta, İngiliz gemilerinin başka limanlara uğrayarak gelmesi ve örneğin Liverpool üzerinden Antwerp limanına uğraması ve çeşitli Belçika mallarını da alarak Pire ve Syre gibi limanlara getirmesi etkilidir⁸².

Bu yıllarda yerleşimde yeni bir uzmanlık alanı daha faaliyet göstermeye başlamıştır. Artık kentte 4 avukat bulunmaktadır⁸³. Bu durum, hukuki anlaşmazlıkların arttığını ve dolayısıyla ticari ilişkilerin çeşitlenip biçim değiştirmeye başladığını gösterdiği kadar, uzmanlaşmış hizmetlerin artışıyla limanın bir kent olmaya doğru giden sürecine de işaret etmektedir. Buna paralel olarak kentli yaşam biçimine dair başka yeni kullanımlar da yavaş yavaş kendini göstermeye başlamış, 1904 yılında kentte, 1 kitap ve kırtasiye dükkanının yanı sıra 1 gazete

⁸¹ Annuaire Oriental du Commerce, 1900, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.1431.

⁸² House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Merlin, Thessaly, 1889, No: 2385.

⁸³ Annuaire Oriental du Commerce, 1900, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.1431.

açılmıştır. Yine aynı yıllarda hizmet vermeye başlayan, komisyoncular, tütün ihracatıyla ilgilenen tüccarlar ve bir de fotoğrafçı, kentin ticari faaliyetlerindeki çeşitliliği ortaya koymaktadır⁸⁴.

Ancak kentin ticari kapasitesindeki gelişimin belki de en somut sonucu 1904 yılında, Londra, İskenderiye, Pire ve Patras gibi kentlerde de şubesi olan *Banque D'Athenes*'in, bir şube de Volos'ta açmış olması ve üstelik bunun dışında kentte bir bankanın daha hizmet vermeye başlamasıdır⁸⁵. 1906 yılı ile karşılaştırıldığında, 1908 yılında 22 İngiliz gemisinin giriş çıkış yaptığı Volos limanından, bu ülkeyle yapılan ithalatta 2 katı artış olurken, ihracatın 8.950 tondan 3.000 tona kadar gerilediği görülmektedir. Volos limanından 1906-1908 yılları arasında yapılan ithalatta, buğday, işlenmiş ve işlenmemiş metal, şeker, pirinç ve kereste ilk sıralarda yer alırken, zeytin, zeytinyağı, tütün, yaş ve kurutulmuş meyve gibi tarımsal ürünler, en fazla ihracatı yapılan ürünler olmuştur. İngiltere'den yapılan ithalatta, tekstil ürünleri başı çekmekte, "*Liverpool Johnston Line*" adlı şirket tarafından Liverpool'dan Pire, Volos ve Selanik'e düzenli seferler gerçekleştirilmektedir. Aynı zamanda, "*Austrian Lloyds Company*" tarafından yapılan düzenli seferler de artmış, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ve Almanya ile ticari ilişkiler devam etmiştir. Limana giriş çıkış yapan gemilerde birinci sırayı, Pire ve Akdeniz'de yakın çevredeki limanlardan gelen Yunan bandralı olanlar alırken, ikinci sırada Avusturya-Macaristan bandralı gemiler gelmektedir. Ancak dönemin İngiliz Konsolosu'na göre, İngiltere ile güçlü ticari ilişkilerine ve nitelikli pek çok yapısıyla, Yunanistan'daki üst düzey kentlerden biri olmasına karşın Volos'ta, hiçbir İngiliz firması yer almamakta ve kentte sürekli olarak yaşayan İngiliz nüfusu bulunmamaktadır⁸⁶.

1909 Şark Ticaret Yıllığı, kentin yalnızca verimli Teselya Ovası'nın tarımsal ürünlerinin ihracatının yapıldığı bir liman olmanın ötesine geçmeye başladığını gösteren veriler sunmaktadır. Zira kentte artık tarım makineleri üreten bir fabrika

⁸⁴ Annuaire Oriental du Commerce, 1904, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.1792, 1793, 1794.

⁸⁵ Annuaire Oriental du Commerce, 1904, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.1792, 1793, 1794.

⁸⁶ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Merlin, Thessaly, 27 May 1909, No: 4272.

faaliyet göstermeye başlamıştır⁸⁷. Kent, yavaş yavaş tarıma dayalı ticaretin dışında, sanayi ve finans sektörünün de gelişmeye başladığı bir liman kenti olarak gelişmektedir. Öyle ki, artan ticaret ve gelişmeye başlayan tarıma dayalı sanayiyle birlikte Volos'un, yalnızca yakın çevresi ve içinde yer aldığı Teselya bölgesi için değil, Yunanistan için de önemi artmıştır.

Ancak Yunanistan'ın, Pire ve Selanik'ten sonraki üçüncü büyük limanı olarak özellikle Batı ile yapılan uluslararası ticaretin merkezi hala Patras'tır. Patras limanından gemilere yüklenen kuş üzümü, Londra, Liverpool, Bristol, Hamburg, Bordeaux, Marsilya, New York, Montreal ve Avustralya'ya kadar dünyanın dört bir yanındaki limanlara gitmektedir. Patras limanının başından beri ticari ilişkide olduğu Korfu ve Brindisi gibi İtalyan limanlarıyla artık, haftada iki güne çıkan sayıda düzenli seferler yapılmakta, yalnızca mal ve ürün değil, bu limanlar arasında yolcular da seyahat etmektedir. Örneğin *Lloyd-Clere Line* adlı Avusturya gemi şirketinin her Salı Trieste, Brindisi ve Korfu'dan gelen gemileri, Patras limanına uğradıktan sonra, Pire Limanı'na ve oradan da İstanbul'a gitmektedir. Uluslararası deniz ticareti yapan bu gemilerin yanı sıra, yakın limanlar arasında ve ülke içinde taşımacılık yapan Greco-Oriante, Yunan adalarına ve Ege Denizi'nin karşı kıyılarında İzmir, Çeşme gibi limanlara seferler gerçekleştirmektedir. 1891 yılında, ithal ürünler ve miktarlarında önemli bir değişim olmamakla birlikte, ihraç pamuk ve pamuklu ürünlere yönelik ihracat artış göstermektedir. Dönemin İngiliz Konsolosu Wood, Mora'da yaşayan köylü ve işçi sınıfının durumunun iyi olduğunu, bölgedeki nüfus yoğunluğunun düşük olması nedeniyle, denizcilik, kuş üzümü üretimi ve diğer tarımsal faaliyetlerden elde edilen gelirin tatmin edici nitelikte olduğunu öne sürmektedir. Konsolos Wood, kadınlar ve genç nüfusun, özellikle bağ bozumu döneminde, ürünün toplanması ve gemilere yüklenmek üzere hazırlanmasında, genç, yaşlı, kadın, erkek herkesin paketleme, mavnalara yükleme ve limandaki diğer işlerde çalışarak iyi bir gelir elde edebildiklerini dile getirmektedir⁸⁸.

⁸⁷ *Annuaire Oriental du Commerce*, 1909, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.2237, 2238.

⁸⁸ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Thomas Wood, Trade and Commerce of the Consular District of Patras, 1890, No: 819.

Dolayısıyla bu yıllarda kentte, temel olarak limandaki ticari faaliyete dayalı tarımsal üretim ve limandaki servis sektörüne yönelik yeni iş olanaklarının geliştiği görülmektedir. Bu dönemde, Patras ve bölgesinde yaşayan köylü ve işçi sınıfı, genellikle kendi yiyecek ihtiyaçlarını karşılayacak ekim-dikim yapabildiği, keçi ve koyun beslediği küçük bir arazi içinde yapmış olduğu evlerde yaşamaktadır. Yakın bir geçmişte, Mora'da yaşayan köylü halk neredeyse yalnızca hayvancılıkla uğraşırken, başta Patras olmak üzere, yarımada'nın irili ufaklı limanlarında bu yıllarda başlayan ticari hareketlilikle birlikte yaşam biçimi değişmiş ve özellikle üzüm üretimi, Fransa ve İngiltere'nin büyük miktarlardaki tüketim talebiyle büyük bir artış göstermiştir. Ancak bölgedeki tüm bu değişim sürecinde Yunan devletinin, daha önceleri, Mora Yarımadası'nda dağlık kesimlerde, hayvancılık yaparak geçimini sağlayan köylülerin, düzlük kesimlerde boş duran arazilerde tarımsal faaliyet yapmaları ve yerleşmelerine yönelik düzenlemeler önemli bir rol oynamıştır. Ailenin tüm fertlerinin çalışması ve dünya çapında talep gören kuş üzümünün sürekli artan fiyatları ve bu ürünün dünya pazarlarına nakledilmesini sağlayacak limanların olması, bölgedeki tarımsal faaliyetin hızla gelişmesinde etkili olmuştur. Dolayısıyla, Patras'ın bir liman olarak gelişmesi, içinde yer aldığı Achia bölgesi ve Mora Yarımadası'nın sahip olduğu iklim, verimli topraklar ve zaman içinde hayvancılıktan tarımsal faaliyete geçen yerli nüfus, tüm dünya pazarlarından talep gören bölgeye özgü önemli bir tarımsal ürün olan kuş üzümü üretimi, karşılıklı olarak birbirini beslemiş ve güçlendirmiştir⁸⁹.

1891 yılında, Olympia-Pyrgos arasındaki demiryolu tamamlanmıştır ve Patras-Pyrgos arasındaki demiryolu hattı da düzenli olarak işletilmektedir. Yolcuların yanı sıra ve başta büyük miktarlarda kuş üzümü olmak üzere iç kesimlerdeki ürünler, bu hat ile Patras'a taşınmaktadır. Patras limanındaki ticari hareketliliğin artmasında etkili olacak söz konusu demiryolu bağlantılarının yanı sıra, dalgakıranın bitmesiyle, gemilerin iç limanda güvenli bir şekilde demirlemesi de sağlanmıştır⁹⁰. 1892 yılında, Cenova, Napoli gibi İtalyan limanlarına da uğrayan *Cunard* ve *Leyland* gemicilik

⁸⁹ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Thomas Wood, Trade and Commerce of the Consular District of Patras, 1891, No: 819.

⁹⁰ İngiliz Konsolosu Woods, yaz aylarında deniz araçlarının liman dışında demirleseler bile yüklerini indirip yükleyebildiklerini ancak zor hava koşulları nedeniyle kış aylarında bunun mümkün olmadığını belirtmektedir.

şirketi, on beş günde bir Liverpool ve Amerika Birleşik Devletleri'nden Patras limanına ürün getirmektedir ve İngiltere ile giderek artan ticaret hacmi ile Patras artık Mora'nın birincil dağıtım noktası olarak işlev görmektedir⁹¹.

Ancak bu tarihten itibaren, yavaş yavaş, Yunan hükümetinin, bölgedeki tarımsal faaliyeti ve limandaki alışverişi düzenlemeye yönelik çeşitli müdahalelerde bulunmaya başladığı görülmektedir. Örneğin, yasal bir düzenleme olmamakla birlikte, yabancı gemilerin, Yunanistan içindeki bir limandan diğerine yolcu taşımalarına izin verilmemektedir. Çıkarılan bir yasa ile ise kuş üzümünün her yıl 28 Ağustos tarihinden önce ihraç edilmesi yasaklanmaktadır. Yapılan bir başka düzenleme de yine yerel üretici, tüccar ve girişimciyi desteklemek üzere, kimi ürünlerin ihracatında kısıtlamaya gidilmesidir. Yerli endüstrinin üretebildiği benzer ürünlerin ithalatına getirilen vergiler ile sağlanmaya çalışılan kısıtlamanın ilk etkileri görülmeye başlamış ve İngiltere'nin ithalat rakamları dikkat çekici biçimde düşmüştür⁹².

1892 yılında Mora'daki kuş üzümü rekoltesi, Yunanistan'ın neredeyse kuş üzümü yetişen her bölgesinde görülen bir tür hastalık nedeniyle düşüş göstermiştir, ancak İngiltere, bu yıllarda birinci pazar olmayı sürdürmüştür. 1892 yılında Fransa'ya yapılan kuş üzümü ihracatı bir önceki yılın neredeyse üçte birine düşerken⁹³, İngiltere'nin ardından ikinci en büyük alıcı Amerika Birleşik Devletleri olmuştur. 1892 yılında limandaki dalgakıranın tamamlanmasıyla, büyük gemiler artık her türlü hava koşulunda iç limanda demirleyebilmektedir⁹⁴.

Yunan hükümetinin 1890'lı yıllardan itibaren limanlardaki işleyişi belli bir düzene sokmak üzere başladığı düzenlemeler 1893 yılında da sürmüş, gemilerin giriş

⁹¹ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Thomas Wood, Trade and Commerce of the Morea, 1892, No: 1154.

⁹² House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Thomas Wood, Trade and Commerce of the Morea, 1892, No: 1154.

⁹³ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Thomas Wood, Trade and Commerce of the Morea, 1892, No: 1154. Konsolos Wood'a göre, bunda, üzümdeki hastalığın dışında, Fransa'da ihraç ürünlere uygulanmaya başlanan yüksek vergi ve bu nedenle kuru üzümünden şarap üreten fabrikaların kapanması etkili olmuştur.

⁹⁴ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Thomas Wood, Trade and Commerce of the Morea, 1892, No: 1154.

çıkışlarının kayıt altına alınması, ürünlerin depolanmasına ilişkin ücret ve koşulların belirlenmesi gibi çeşitli kurallar getirilmiştir⁹⁵. 1893 yılında, uzun zamandır kendi üzüm bağlarındaki floksera salgını ile mücadele eden ve Patras'ın en önemli kuş üzümü ihracatçılarından olan Fransa'da, yavaş yavaş hastalığın etkisinin geçmesi ve eski üretim düzeylerinin yakalanması sonucu oluşan üretim fazlası kent ve bölgesinde bir ekonomik krize neden olmuştur (Frangakis-Syrett, 1994, s.37).

Yunan hükümeti 1905 yılında, kuş üzümü üretimindeki krize çözüm üretmeye çalışmış ve “Kuş Üzümü Üretimi ve Ticaretinin Korunması İçin İmtiyaz Şirketi”ni kurmuştur. Bu şirketin kurulması da sorunun çözümüne çare olmamış, ancak pazarda belli bir istikrar oluşması ve sanayide yaşanan gelişmeler yine de Patras'ın ekonomik canlanmasının sürmesini sağlamıştır. Kentte 1900'lü yıllardan itibaren, tarımsal üretimin sanayide kullanılması, örneğin şarap ve alkol imalathaneleri kurulması, sülfür işleyen buharlı fabrikaların açılması, zeytin ezimevi, sabun fabrikası, demir döküm atölyeleri açılması gibi gelişmeler, kuş üzümü ihracatının sağladığı büyüklükte olmasa da Patras'ın ekonomik gelişimini belli bir düzeyde sürdürmesini sağlamıştır.

Patras gibi Volos da, 1900'lü yıllarda ekonomik gelişimini sürdürmektedir ve sermaye birikimi ile birlikte özellikle finans sektöründeki kurumsal yapı giderek gelişmektedir. 1914 yılında kentte, *Banque Nationale de Grèce*'in de bir şubesi açılmış ve *Banque D'Athenes* ile birlikte iki ulusal banka şubesi hizmet vermeye başlamıştır. Ancak aynı zamanda bankerler ve komisyoncular da faaliyetlerine devam etmişler, toptan ve perakende olarak sömürge ülkelerden gelen malları satan tüccarlar, ticaretin diğer aktörleri olarak yer almışlardır⁹⁶. Bu yıllarda, yalnızca ulusal bankalar değil, Batı bankaları da Doğu Akdeniz'de hakimiyet kurmaya başlamışlardır. İzmir'den sonra Mersin'de de, Osmanlı Bankası ve Ziraat Bankası gibi bankaların yanı sıra özellikle Fransız, Alman ve Rum sermayelerinin ortak olduğu birçok Avrupalı banka kurulmuştur. Örneğin 1910 yılında Mersin'de, Osmanlı Bankası ve Ziraat Bankası'nın yanı sıra *Deutsche Orientbank*'in de bir

⁹⁵ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul F. B. Wood, Trade of the Consular District of Patras, 1892, No: 1331.

⁹⁶ Annuaire Oriental du Commerce, 1914, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.1827.

şubesi bulunmaktadır. Finans sektöründeki bu gelişme ve kurumsallaşmaya paralel olarak Mersin’de, 1890 ile 1921 arasındaki dönemde, bankacılık gibi finans sektörünün önemli kurumlarından olan sigorta acenteleri de düzenli olarak artmıştır. *Assicurazioni Generali Trieste, Union de Paris, Suisse de Zurich, London et Lancashire, La Fonciere* ve *L’Helvetia* gibi sigorta şirketleri, yabancı şirketlerin temsilcilikleri olarak bu dönemde kentteki ticari etkinliğin içinde yer almıştır. 1918 ve 1921 yılları arasında Fransızlar tarafından hazırlanan rapor, sigortacılık sektöründe, yangın, ulaşım ve yaşam sigortası sunan Mavromati, Lykiardhopoulos, Pappadopoulos, Artus, Zelveyan ve Brazzafoli gibi isimlerin hizmet verdiğini göstermektedir⁹⁷.

Deniz ticareti ve finans sektöründeki hareketliliğin yanı sıra, 1920’li yıllardan itibaren sermaye, yavaş yavaş sanayi yatırımlarına yönelmeye başlamış, örneğin Volos’ta 1914 yılında açılan kumaş fabrikasına⁹⁸, 1921 yılında bir şapka ve bir çimento fabrikası eklenmiştir⁹⁹. Ancak 1920’li yılların sonunda, deniz ticareti hala kentteki en önemli ticari etkinlik alanlarından biridir. 1921 yılında Volos’ta, on beş buharlı gemi acentesi faaliyet göstermekte, kentte çok sayıda denizcilik ve inşaat malzemeleri satan tüccarlar bulunmaktadır. Bu yıllarda, ulaşım biçiminin olduğu kadar yaşam biçimi ve tüketim alışkanlıklarının da değişmeye başladığını göstermesi açısından önemli bir gelişme de 1921 yılında kentte otomobil ve otomobil aksesuarları satışı yapan bir ticarethanenin açılması olmuştur. Kentte dört kliniğin sağlık hizmeti vermesi¹⁰⁰ ise nüfusun artıp kentsel gereksinim ve kullanımların çeşitlendiğine dair önemli bir göstergedir.

1930 yılına gelindiğinde, Volos’un nüfusu 30.000 kişiye ulaşmıştır ve kentte artık bir ticaret odası bulunmaktadır. Kentteki sermaye birikimini ve yeni yaşam biçimini de gösteren bir diğer artış ise otomobil ve aksesuarları satışında görülmektedir. On

⁹⁷ ‘Reports for Beirut, 1919-1920’, Centre of Diplomatic Archives, (Nantes: Ministre des Affaires Etrangères, France).

⁹⁸ *Annuaire Oriental du Commerce*, 1914, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.1827.

⁹⁹ *Annuaire Oriental du Commerce*, 1921, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.1598.

¹⁰⁰ *Annuaire Oriental du Commerce*, 1921, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.577. Şark Ticaret Yıllığı’na göre, tüccar Anagnostou, Fiat marka arabaların satış temsilciliğini yürütmektedir.

yıl gibi bir sürede kentte otomobil ve aksesuarları satışı yapan altı firma daha açılmıştır. Ancak 1930'lu yıllarda, ticari faaliyetin kapasite ve niteliğindeki değişimi, belki de en çarpıcı biçimde ortaya koyan gelişme, finans sektöründe yaşanmış, “*Banque D’Athenes*” ve “*Banque Nationale de Grèce*”in yanı sıra altı bankanın daha şubeleri açılmıştır. Artan nüfusla birlikte farklı uzmanlık alanlarındaki 90 doktorun sağlık hizmeti verdiği Volos'ta, 1921 yılında dört olan klinik sayısı, 9 yıl içinde sekize çıkmış, kentte diş hekimleri, eczaneler ve ilaç sektöründe faaliyet gösteren tüccar kendini göstermeye başlamıştır. Artan nüfus ve yeni yapı gereksinimi, çimento, briket ve tuğla üretimi gibi inşaat sektörüne yönelik ticari faaliyetlerin gelişmesini beraberinde getirmiş, genişleyen ve nüfusu artan kentte perakende alış-veriş ihtiyacını karşılayan küçük dükkanlar açılmıştır¹⁰¹.

1920'li yıllarda, Volos'ta olduğu gibi Mersin'de de, artan nüfus ve çeşitlenen kentsel kullanımlar, kentin görünümünü değiştirmiş, 1886 yılında kentte yalnızca 1 olan otel sayısı, 1921 yılında beşe çıkmıştır. Uluslararası ticaret ve denizcilik alanındaki ticari faaliyetlerinin bir sonucu olarak kentte, otel ve lokantalar hizmet vermeye başlamıştır. *Hotel Des Voyageurs*, *Hotel Constantinople*, *Grand Hotel Continental*, *La Grece*, *L’Amerique* ve *Ziya Pasha* gibi otellerin bulunduğu kentte, ayrıca *Hacı Ohannes*, *Bedros* ve *Sidericoudi* hanları gibi konaklama tesisleri de bulunmaktadır¹⁰². Kentteki bir başka otel ise ziyaretçilerin Gümrük İşkesi'nden kente giriş yaptıktan sonra, Gümrük Meydanı'nda görebilecekleri *Hotel d’Europe* adındaki oteldir. Dönemin bir başka önemli oteli ise Fransız yönetimi döneminde askeri amaçlarla kullanılmış olan Maarif Otelidir. 7 Aralık 1920 tarihinde Fransızların askeri yöneticisi Coulet'nin belirtildiğine göre Maarif Otelinin o dönemde askeri servisler için kullanılması, otel binasının ilk katındaki dokuz odanın çalışma alanı olarak, üst katındaki sekiz odanın ise çalışanların konaklaması için düşünüldüğü anlaşılmaktadır¹⁰³.

Adı oteller arasında sayılan bir diğer yapı ise “Ziya Paşa Gazinosu” ya da “Ziya Paşa Kırathanesi” olarak da bilinen yapıdır. Ziya Paşa Otel, yirminci yüzyıl

¹⁰¹ *Annuaire Oriental du Commerce*, 1930, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.534-540.

¹⁰² *Monographie de Mersine*, CADN, carton no 203, Adana.

¹⁰³ CADN, carton no 294, Mersin.

başında Tsivedjis Freresve Arynopoulos tarafından ve 1910'lu yıllarla birlikte Nicolas Stavrakis tarafından işletilmiş ve otel işlevinin yanı sıra lokanta ve kahve evi olarak da hizmet vermiştir. İşletme, kent merkezinde yer alan ve deniz kıyısındaki binasıyla kentin silüetinin bir parçası olarak, kentlilerin hafızasında yer etmiş önemli bir yapıdır (Ünlü ve Selvi Ünlü, 2012, s.60).

Kentteki tüm bu gelişmelere paralel olarak, Volos ve Patras'ta olduğu gibi Mersin'de de, daima modern bir limanın inşası yönünde talep ve girişimler olmuştur. Ne var ki, on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından yirminci yüzyıl başına kadarki süreçte, kentsel gelişimlerini temel olarak liman ve uluslararası deniz ticaretine dayalı olarak gerçekleştirmiş her üç kentte de, kıyıda, iskelelerde dönem dönem yapılan iyileştirmeler dışında amaçlanan modern limanın yapımı söz konusu olamamıştır. Patras'ta mevcut iskelelerin genişletilip uzatılması ile kentin neredeyse kıyı kesiminin tamamı bir liman bölgesi olarak kullanılırken, Volos'ta ise eski limanın modernizasyonu ile süreç devam etmiştir. Mersin'de ise 1960'lı yıllarda kapsamlı bir müdahale ile kıyıdaki tüm iskeleler yıkılmış ve liman, kentin doğusuna taşınmıştır.

1800'lü yıllardan 1900'lü yıllara kadar geçen süre içinde, çeşitlenen ticari etkinlikleri ve artan nüfusları ile üç liman kenti de önemli değişimler geçirmiş, başta birer Osmanlı yerleşimi iken günümüzde iki ayrı ulus-devletin sınırları içinde varlıklarını sürdüren üç liman kenti haline gelmiştir. Kapitalist ilişkiler ve sermaye birikim süreçleri ile yaklaşık yüz yıl gibi bir süre içinde oldukça hızlı bir değişim geçirmişlerdir. Volos, artık yalnızca Teselya bölgesinin bir ürün aktarım limanı olmanın ötesine geçmiş, günümüzde Yunanistan'ın sanayi kentlerinden biri olduğu gibi turizm ve hizmet sektörünün yoğunlaştığı, 140.000 nüfuslu bir kent haline gelmiştir. Günümüzde hala, Yunanistan'ın Avrupa ülkeleriyle ticaretinde önemli bir aktarım noktası olarak ülkenin Atina ve Selanik'ten sonraki üçüncü büyük kenti olan Patras ise yalnızca ürün trafiği değil aynı zamanda yoğun yolcu trafiği ile de 200.000 kişilik nüfusuyla önemli bir liman kentidir. Mersin ise, Volos ve Patras'a göre çok daha genç bir kent olarak, yaklaşık iki yüzyıllık kısa bir sürece, tamamen liman işlevine dayalı olarak gelişmiş ve günümüzde 1.000.000'u aşkın nüfusu ile

Türkiye'nin özellikle Ortadoğu ticaretinin gerçekleştirildiği en büyük üçüncü limanıdır.

3.4 Değerlendirme

On dokuzuncu yüzyılın ilk yıllarından itibaren gelişen serbest rekabetçi kapitalizmin tekelci kapitalizme evrilmesi sürecinde yaşanan iktisadi yapıdaki değişimler, kentleri küreselleşen ekonominin mekanı haline getirmiştir. Doğu Akdeniz liman kentleri ise bu süreçte çevre ülkelerinin dışa açılan kapıları olmuşlardır. Bu süreç, aynı zamanda genel olarak Akdeniz'in, özel olarak Doğu Akdeniz'in küresel ölçekteki konumu, rolü ve etkinliğinin değiştiği bir süreçtir.

Bu süreçte, içinde buldukları coğrafyadaki tarımsal ürünlerin üretim hacmindeki artış ve bu ürünlerin merkez ülkelere aktarımı, birer Doğu Akdeniz liman kenti olarak Volos, Patras ve Mersin kentlerinin gelişiminde önemli etkenlerden biri olmuştur. Tahıl üretimi Şark Ticaret Yıllıkları'nda, "Teselya'nın ana kenti ve limanı" olarak tanımlanan Volos'un, "Korint" adlı bir üzüm çeşidinin üretimi, Mora yarımadası'nın Achia bölgesinde yer alan Patras'ın pamuk ve diğer tarım ürünlerinin üretimindeki gelişmeler Çukurova'da yer alan Mersin'in Doğu Akdeniz içinde bir aktarım noktası olarak gelişmesinde etkin olmuştur. Merkez ülkelerin rekabeti ve değişen taleplerine ve yerel ölçekteki iklim koşullarına bağlı olarak tarımsal üretimde dalgalanmalar görülmüştür.

Hammadde ve tarımsal ürünün mekansal hareketliliğini artıracak altyapı yatırımları üç kentte de gerçekleştirilmiştir. Merkez ülkelerin sermaye ihracını gerçekleştirmenin yanı sıra, çevre ya da sömürge ülkenin, üretim alanlarının en ucra köşelerine kadar ulaşmak üzere giriştiği yatırımlardan ilki demiryolu inşası olmuştur (Kurmuş, 2012, s.65-66). 1850'li yıllardan itibaren söz konusu liman kentlerinde giderek artan inşa faaliyeti, Volos, Patras ve Mersin'de de kendini göstermiş ve demiryolları başta olmak üzere, denizyolu ve karayolu ulaşımına yönelik olarak her üç kentte de çeşitli altyapı yatırımları gerçekleştirilmiştir. Kolay ve hızlı yük indirme ve yüklemeye olanak sağlayacak modern rıhtım ve doklara, artan yük kapasitesine

uygun geniş gümrük tesisleri ve antrepolara duydukları gereksinim ilerleyen dönemlerde yeni liman projelerini gündeme getirmiştir. İngiliz konsolos raporlarından edinilen bilgiler, bu dönemde Volos, Patras ve Mersin kentlerine uğrayan gemi sayısının düzenli olarak arttığını göstermektedir.

Öte yandan, Volos, Patras ve Mersin örneğinde, finans sektöründe, bankacılık, bankerlik ve sigortacılık gibi kurumsallaşmış ticari etkinliklerin söz konusu kentlerin ekonomisinde ortak faaliyetler olarak geliştiği görülmektedir. Ayrıca, avukatlıktan ayakkabı tamirciliğine, denizcilik acentasından cilt işine yönelik atölyelere, dışçiden gemi zarar tespit şirketlerine kadar oldukça farklı iş kolunda uzmanlaşmış tüccar, ticarethane ve şirketin faaliyet gösterdiği ve bunlar arasında özellikle denizciliğe dayalı iş kollarının ağırlıkta olduğu izlenmektedir. Söz konusu kentlerde incelenen dönemde, artan kentli nüfusun gereksinimlerini karşılamak üzere perakende ticaret yapan çok sayıda tüccar faaliyet göstermiş, ayrıca her üç kentte de “uzmanlaşmış hizmetler” başlığı altındaki iş kollarında çalışan tüccar sayıları sürekli artmıştır.

BÖLÜM DÖRT

DOĞU AKDENİZ LİMAN KENTLERİNDE MEKANIN BİÇİMLENİŞİ VE DÖNÜŞÜMÜ: VOLOS, PATRAS VE MERSİN

Bu bölüm, yukarıda, iktisadi ve sosyal yapıları çeşitli değişimlere uğrayan Volos, Patras ve Mersin’de, on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından yirminci yüzyıl başına kadarki dönemde gerçekleşen mekansal gelişimi açıklamaya yöneliktir. Bu doğrultuda, Doğu Akdeniz’de yer alan söz konusu üç kentin, birer liman kenti olarak gelişmelerini sağlayan mekansal özellikleri ve benzer iktisadi süreçlerde kentsel mekânın, yerin kendine özgü koşulları doğrultusunda ne tür benzerlikler ya da farklılıklarla şekillendiği tartışılmaktadır. Bir başka deyişle, Akdeniz’in doğusundaki liman kentlerinde, Osmanlı modernleşmesi ve ardından gelen ulus-devletleşme sürecinde, kentsel mekanda yaşanan farklılaşmanın, liman kenti kimliği üzerindeki etkisi, Volos, Patras ve Mersin örnekleri üzerinden tartışılmaktadır. Bu tartışma ile Doğu Akdeniz’deki söz konusu üç liman kenti örneği üzerinden, liman kentinin mekansal özelliklerini açıklamak ve benzer süreçlerde farklı yerelliklerin bu kentlerin kimlik ve karakteri üzerinde yaptığı farklı ya da benzer sonuçları ortaya koymak amaçlanmaktadır.

Bu noktada, söz konusu üç liman kentine, liman kenti kimliğini ve kendilerine özgü karakteri veren mekansal öğeler, bunların bir araya geliş biçimleri ve aralarındaki ilişki önem kazanmaktadır. Söz konusu kentlerin iktisadi ve demografik yapılarına ilişkin üçüncü bölümde, bu kentlerin birer liman kenti olarak ortaya çıkışını hazırlayan süreç ortaya konmaya çalışılmıştır.

İktisadi ve sosyal yapının ele alındığı üçüncü bölümde, söz konusu sürecin, incelenen örnekler doğrultusunda farklı aşamalarda gerçekleştiği görülmüştür. İlk aşamada, söz konusu kentlerdeki, bir bütün olarak liman işlevini gören iskeleler ve iskelelerle doğrudan ilişki içinde gelişmiş mekansal kurgu dikkat çekmektedir. Deniz kıyısındaki ticari etkinliğe bağlı olarak, kıyı şeridi, iskeleler ve yakın çevresinde ticari kullanımlar, ticaret meydanları, konut alanları ve tüm bu parçaların işlevsel birlikteliği, bu kentlerde ortak özellikler olarak karşımıza çıkmaktadır. Deniz

fenerleri, dalgakıranlar, ticari faaliyeti kolaylaştırmak üzere mendirek ve rıhtımlar, uluslararası ticareti düzenleyen gümrük binaları, konsolosluklar, ticaret meclisleri, ticaret odaları gibi ortaklaşan yapı, alan ve mekansal öğeler, onları iç kesimlerdeki kentlerden farklılaştıran diğer fiziki bileşenler olmaktadır.

Ancak elbette, söz konusu kentlere liman kenti kimliğini kazandıran yalnızca, ortaklaşan bu mekansal bileşenler değildir. Lynch (1981, s.28), kentin parçalarının tutarlı bir bütünlük içinde bir araya gelmesinin kente karakter kazandırdığını belirtmiştir. Söz konusu “tutarlı bütünlük” ise ancak, bu parçalar arasındaki ilişkisellik ve etkileşim ile olabilir. Dolayısıyla liman kenti kimliğinin oluşması ve sürdürülmesinde, parçalar arasındaki ilişki ve etkileşim önemlidir. Öte yandan, bu ilişkinin kentsel pratiklerle gelişmesi de kimliğin oluşumu ve sürdürülmesinde bir başka önemli noktadır. Kropf (2001, s.39), parçalar arası ilişkinin, farklı coğrafyalarda görülen ortak özellikleri olabileceği gibi, yerelliklere bağlı olarak farklı sonuçları da olabileceğini söyler. O halde üç farklı liman kentinin, liman kenti kimliğini kazanmalarını sağlayan süreç ve bileşenlerin yanı sıra söz konusu bileşenler arasındaki ilişkiyi ortaya koymak ve benzer süreçlerde şekillenen üç farklı kentte, mekanın nasıl biçimlendiğine bakmak yararlı olacaktır.

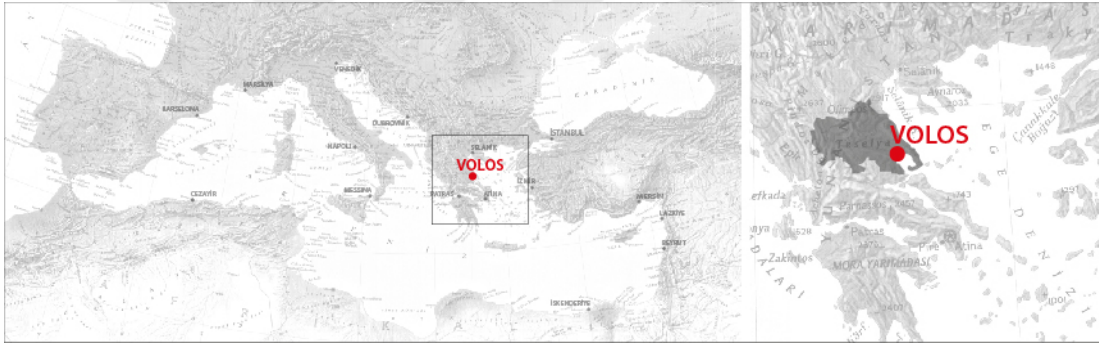
Bu çerçevede, birer Doğu Akdeniz liman kenti olan Volos, Patras ve Mersin’de, bu kentlere liman kenti kimliği veren ve içinde buldukları koşullarla kendilerine özgü karakteri geliştiren öğeler ve parça-bütün ilişkisi tartışılacaktır. Böylece, Doğu Akdeniz liman kentlerinde on dokuzuncu yüzyıldan itibaren gerçekleşen değişimin ve dönüşümün hangi süreçler ve aşamalar ile gerçekleştiği, ortaklaşan ya da farklılaşan sonuçlarının ne olduğu ortaya konmaya çalışılacaktır.

4.1 Volos’ta Kentsel Mekanın Biçimlenişi

Yunanistan’ın en eski yerleşim bölgelerinden biri olan Antik Magnesia’da yer alan Volos, Mersin’in aksine Osmanlı modernleşmesinden çok daha önce ortaya çıkmış bir kenttir (Şekil 4.1). Ancak yine de Yunanistan’ın en genç kentlerinden biridir ve on dokuzuncu yüzyılın öncesinde, alçak kalesi, limanının büyüklüğü, yapıları ve

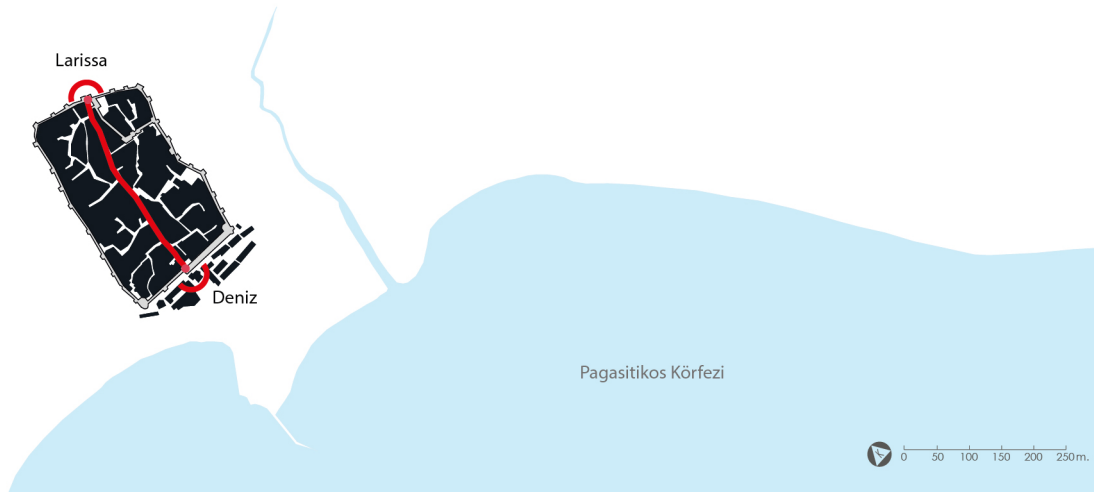
ekonomik önemi açısından çok dikkat çekmeyen bir yerleşimdir. On dokuzuncu yüzyıldan itibaren, eteklerinde yer aldığı Pelion Dağı'ndan gelen tüccarların ilgisi ve sahip olduğu doğal liman ile bölgede ticari bir merkez olarak gelişmiştir (Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, s.11)

1423 yılında Osmanlı egemenliğine giren Volos ve çevresinin, bu dönemde yalnızca küçük bir kısmı verimli, ekilebilir topraklara sahiptir. Osmanlı hakimiyeti ile birlikte, Pagasitikos Körfezi'nde yer alan eski Bizans Kalesi ve çevresi askeri bir mevzi olarak işlev görmüştür. Osmanlı egemenliği sonrası kale onarılmış ve kale içine, yüz evin yanı sıra, bir askeri garnizon, çeşitli dükkanlar, yiyecek ve mühimmat ambarları, baruthane, birkaç cami ve bir de hamam inşa edilmiştir (Liapis, 2004, s.19).



Şekil 4.1 Akdeniz'de Volos'un konumu. Volos, Teselya Ovası'nın limanı olarak gelişmeye başlamış bir liman kentidir.

Kale içindeki yerleşimin deniz ve Teselya Ovası ile ilişkisi iki ana kapı ile sağlanmakta, kemerli giriş kapılarından büyük olanı kalenin, körfezdeki küçük ahşap iskeleye açılan doğu tarafında; diğeri ise kalenin kuzey surlarının tam ortasında yer almaktadır (Paliouras, 2004, s.77). Bu dönemde, biri Larissa diğeri ise Pagasitikos Körfezine açılan kapıları ile kale içindeki yerleşimin, Teselya Ovası'nın denizle bağlantısını kuran bir mekansal kurguya göre şekillendiği görülmektedir. Kale içindeki yerleşimde, deniz ve dağ uzantısındaki ana cadde, bu caddelerin sonundaki iki giriş kapısı ve ana eksene bağlanan organik sokakları ile Osmanlı dönemi kent dokusunu izlemek olanaklıdır (Şekil 4.2).



Şekil 4.2. Volos'un on yedinci yüzyılda kale ve içindeki yerleşim dokusu ve 1840'a kadarki yerleşim sınırları. Osmanlı döneminde bir askeri karargah olarak kullanılan kalenin içindeki doku, Teselya Ovası ile deniz arasındaki ilişkiyi kuran ana cadde ve ona bağlanan organik sokaklarıyla Osmanlı yerleşim dokusu özellikleri göstermektedir (Gravür, Liapis, 2004, s.22 ve harita, Hastaoglou-Martinidis, 2007, s.27'deki harita ve Hastaoglou-Martinidis, 2007, s.16'daki harita üzerinden yeniden çizilerek üretilmiştir).

4.1.1 Yeni Bir Kentsel Yapının Kurgulanması

Volos Kalesi, Osmanlı için her ne kadar askeri bir üs olsa da verimli Teselya Ovası'ndaki tahıl üretimi nedeniyle giderek önemi artmaya başlamıştır. Bunun sonucu olarak, on yedinci yüzyıldan itibaren, kalenin dışında deniz kıyısında, tahıl ve diğer ürünlerin ithalatı için “çarşı” ya da “Palaia Magazeia (the old shops)” olarak adlandırılan bir bölge gelişmiştir. Kalenin içinde, askeri ve dini yapılar yer almış, ticari yapılar kalenin dışında gelişmiştir (Hastaoglou-Martinidis, 2004, s.46) (Şekil 4.3).



Şekil 4.3 1840'lı yıllarda palaia magazeia. 1840'lı yıllara kadar, kalenin dışında deniz kıyısında, tahıl ve diğer ürünlerin ithalatı için “çarşı” ya da “eski dükkanlar” (palaia magazeia) olarak adlandırılan bölge dışında yeni bir kentsel gelişme olmamıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2004, s.64'deki harita üzerinden çizilerek üretilmiştir.).

On dokuzuncu yüzyıl başında burası kentin, gümrük, dükkanlar, hanlar, atölyeler ve depoları ile en işlek bölgesi haline gelmiştir ve kalede yaşayan Müslüman nüfus tarafından Pelion Dağı'ndan gelen Rum tüccarlara kiralanmaktadır (Paliouras, 2004, s.78). Kentin bu ilk çarşısı aynı zamanda, 1892 yılında belediyenin yaptırdığı mermer çeşme nedeniyle “*fountain square*” olarak da anılmıştır (Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, s.155). 1800'lü yıllarda kale içinde yaklaşık 150 Müslüman aile yaşarken, limanda çalışan ve kalenin dışında yaşayan önemli bir Yahudi nüfus da bulunmaktadır (Hastaoglou-Martinidis, 2004, s.46)¹⁰⁴.

1840'lı yıllara kadar, Pelion Dağı'nda zanaata dayalı yerel üretim yapan, varlıklı dağ köylerindeki girişimci Rum tüccar toplulukları, doğal bir limana sahip bu korunaklı limandaki ticari potansiyeli farketmiş ve Osmanlı hükümetine başvurarak, kalenin doğu tarafında, deniz kıyısında yeni bir kent inşası için izin talebinde bulunmuştur¹⁰⁵. Osmanlı reformlarını ve yabancılara verilen çeşitli imtiyazları değerlendirmek isteyen söz konusu başvuruda, yeni bir şehrin kurulmasının saltanat makamı ve kaynaklarına katkı sağlayacağı özellikle belirtilmiştir. Bu talep üzerine, Osmanlı yönetimince bölgeye bir mühendis gönderilmiş; güvenlik gerekçesiyle kaleden itibaren 600 metrelik bir alanda yapılaşmaya izin verilmemiş ancak kalenin doğusunda, deniz kıyısındaki kumsalda yeni bir kentin kurulması kararlaştırılmıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2004, s.47).

1844 yılında başlayan yeni şehrin inşasında, kentin tüccarları etkili olmuş; Avrupa'daki gelenekleri esas alan bir planlama anlayışı doğrultusunda, sade, dikdörtgen biçimli bir plan hazırlanmıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2004, s.48). Böylece on dokuzuncu yüzyılın ilk çeyreğinde kent, günümüzde “Ag. Theodori” olarak adlandırılan kale (eski şehir) ve Pelion'lı toplulukların yaşadığı bölge (yeni

¹⁰⁴ Hastaoglou-Martinidis, Ionia Bölgesi'ndeki başka kalelerde de görüldüğü gibi, Volos Kalesi'nin etrafında Yahudi nüfusun yaşadığını, ancak söz konusu nüfusun 1840'lardan sonra yeni gelişen şehire taşındığını ve kale içinde Hristiyan nüfus bulunmadığını belirtmektedir (Hastaoglou-Martinidis, 2004, s.46).

¹⁰⁵ Hastaoglou-Martinidis, 1830'lardan itibaren, Pelion Dağı'ndaki varlıklı Rum toplulukların, uzmanlıklarını transfer edebilecekleri, deniz kıyısında bir yer arayışına girdiklerini, Teselya'da uluslararası ticaretin canlanması ve Osmanlı reformları ile yönetim anlayışındaki değişikliklerin de katkısıyla, mevcut limanda yerleşmeye başladıklarını ve 1838 yılında kale içinde ilk konsolosluğun açıldığını belirtmektedir.

şehir) olmak üzere ikili bir yapıyla gelişmeye başlamıştır (Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, s.11)

Bu dönem Osmanlı'nın yeniden yapılanma çabalarının sürdüğü ve bu çabanın kentsel mekanı şekillendirmek üzere çeşitli yasal düzenlemelere gittiği bir dönemdir. İmparatorluk başkenti İstanbul'dan hareketle yapılan bu düzenlemelerin temelinde, sağlık ve güvenlik sorunları ile dönemin kentleri için önemli bir tehdit olan yangınlardan korunma gibi gerekçeler barındıran kurallar bulunmaktadır (Yerasimos, 1999, s.7). On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Batı kentlerinde uygulanmaya başlanan "ızgara plan"ın Osmanlı'da ticari faaliyetlerin düzenli bir şekilde sürdürülmesi için uygun bir yöntem olarak, özellikle ticari nüfuz bölgeleri şeklinde gelişen yerleşimlerde uygulanması Avrupa ülkelerince desteklenmiştir (Aktüre, 1985, s.900). Aslında, on dokuzuncu yüzyılda, Akdeniz'in doğusundaki ticari nüfuz bölgeleri olarak özellikle kıyı yerleşimlerinde uygulanan "ızgara plan", Antik Yunan Uygarlığı'nın Ege bölgesini kendi denetimi altına aldığı dönemde kurduğu koloni kentlerinin çoğunda uygulanmış bir plan tipidir¹⁰⁶. Dolayısıyla söz konusu plan tipi, zaten bu bölgede antik dönemden beri kullanılan ve bağlamsal olarak benimsenmiş bir plan tipidir.

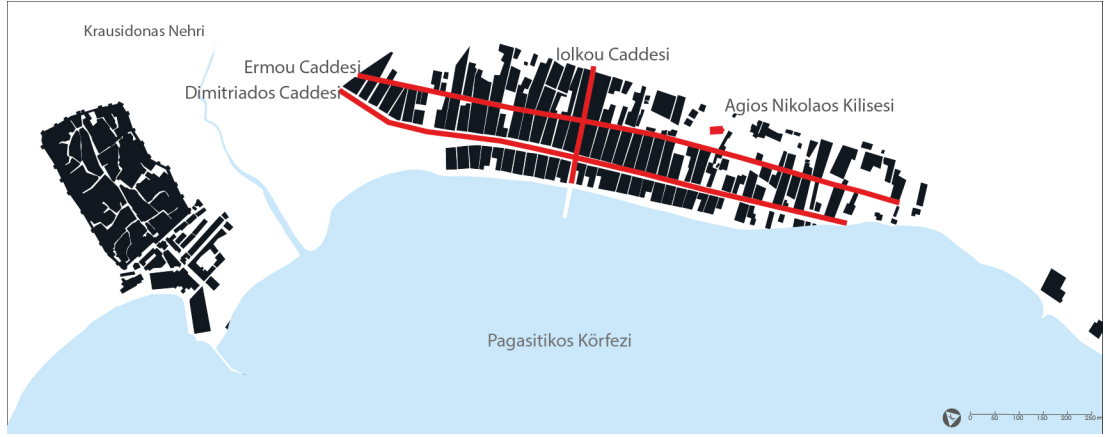
Bu çerçevede 1844 yılında Volos'taki söz konusu planlama çalışması da, yeni ekonomik ve sosyal ilişkilerin mekansal organizasyonu için bir araç olarak kullanılmış; hazırlanan plan, Osmanlı'nın organik kentine tezat oluşturacak şekilde ızgara dokuyu esas almıştır. Söz konusu plan ile denize paralel olarak yaklaşık 1000 metre uzunluğunda devam eden iki cadde ile bu caddelere dik açılan dar sokaklar tasarlanmıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2007, s.255) Kıyıya paralel bu iki caddeden biri günümüzde Dimitriados, diğeri ise Ermou Caddesi'dir. Deniz kıyısında, Dimitriados Caddesi boyunca devam eden ilk sıra yapı adasından başka, Dimitriados Caddesi ile Ermou Caddesi arasında bir sıra ve Ermou Caddesi'nin kuzeyinde bir sıra olmak üzere kurulan yeni şehirde toplam üç sıra yapı adası bulunmaktadır. İlk sıra ile kıyı çizgisi arasında, kıyıdaki yükleme-boşaltma faaliyetleri için elli metre genişliğinde bir kumsal alan bırakılmıştır ve çok sayıda dar cadde, dikey olarak

¹⁰⁶ Konuya ilişkin bkz.: Owens, E.J. (2000), Wycherley, R. E. (2011) ve Günay, B. (2012).

rıhtıma açılmaktadır. İlk yapı bloğunun önünde (günümüzde Iasonos Caddesi) 5 metre boyunda 1 metre genişliğinde dar bir iskele bulunmaktadır. Söz konusu iskelenin yeri dikkat çekicidir. Kent ile Pelion Dağı yerleşimleri arasındaki ana bağlantı olan Iolkou Caddesi'nin (günümüzde bir bölümü Venizelou Caddesi) denize açıldığı noktadaki taş iskele, dönem dönem genişletilip uzatılmıştır ve günümüzde yolcu limanı olarak kullanılmakta olan iskeledir. Dolayısıyla bu dönemde kentsel mekanın biçimlenişi, kalenin güneyinde, körfezdeki eski limanın dışında, yeni bir iskele inşa edilmesi, söz konusu iskele ile uzantısındaki ana cadde ve denize dik açılan caddelerle ilişki içinde gerçekleşmiştir. Bir başka deyişle kentin rıhtım boyunca basit ve rasyonel bir planlama anlayışıyla şekillenen bu formu, liman faaliyetleri ile uyumlu biçimde gelişmiştir (Hastaoglou-Martinidis, 2004, 48-49; Hastaoglou-Martinidis, 2007, s.255).

Yeni şehirde yapılaşma hızla sürerken, 1846 yılında Larissa Valisi tarafından kentte yeni depoların inşasına izin verilmiş; tüccarlar ve spekülörler tarafından hızla yeni yerler satın alınmaya başlamıştır. Yapılar, ekonomik gelişmeye paralel olarak giderek daha konforlu ve bakımlı hale gelmiş; çoğu Osmanlı reformları ile kabul gören Avrupa tarzına uygun biçimde, 1 veya 2 katlı olarak inşa edilmiş ve bu dönemde kent hızla yeni bir görünüm kazanmaya başlamıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2004, s.50).

1850'ye kadar, kalenin batısında yeni gelişen bu alanda, “nea magazeia” (*new shops*) olarak adlandırılan ve yalnızca depolar ya da ticari amaçlı yapılar yer almıştır. Bu zamana kadar Pelion'lu tüccarlar, hafta içi yeni kurulan kentte ticaret yaptıktan sonra haftasonu köylerine dönmekte, yerleşimde herhangi bir kilise, kamusal mekan ya da konut bulunmamaktadır. Yeni kurulan bu alanda, toplumsal yaşamın gelişmesine engel olduğu düşünülen bu durum, 1850 yılında bir kilise inşası için İstanbul'a başvurulması ve 1856 yılında da Aghios Nicholas Kilisesi'nin yapılması ile önemli ölçüde değişmiştir. 1858 yılında artık bu yeni yerleşimde 400 kişi yaşamaya başlamış; bugünkü Dimitriados Caddesi üzerinde çok sayıda ev, dükkan ve depo inşa edilmiştir (Hastaoglou-Martinidis, 2004, s.50) (Şekil 4.4).



Şekil 4.4. 1860'lı yılların sonunda Volos kenti. Krausidonas Nehri'nin, kalenin doğusundan batısına taşınmasından önceki durum. Yeni şehir, kıyıya paralel iki önemli cadde; Ermou ve Dimitriadis Caddeleri ve onları dik keserek denize açılan cadde ve sokaklarla, arazinin hızla ve rasyonel biçimde kullanımını hedefleyen bir anlayışla gelişmiştir (Martinidis, 2004, s.62'deki harita ve Martinidis, 2007, s.29'daki harita karşılaştırılarak üretilmiştir)¹⁰⁷.

Tüm bu gelişmeler, kentteki iletişim gereksinimini artırmış ve 1863 yılında Volos-Larissa ve Larissa üzerinden de Selanik'e bağlanan bir telgraf hattı kurulmuştur. Telgraf ofisinin ardından, ticaret mahkemesi, yeni kışla yapıları, gümrük gibi limanı kontrol eden başka yapılar, yeni kent ile kale arasındaki alanda yerini almış; burası iki farklı yerleşim arasında ticari bir merkez haline gelmiştir. 1860'lı yılların sonunda, kalenin doğusundan geçen Krausidonas Nehri'nin yatağı, kalenin batısına taşınmıştır. (Hastaoglou-Martinidis, 2004, s.52). Böylece, eski şehir ve yeni şehrin arasındaki doğal eşik kaldırılmış; kale ve yeni gelişen kentsel alan arasındaki ilişki güçlendirilmiş; iki yerleşim arasında gelişen yeni ticari odak ve liman faaliyeti daha etkin hale getirilmiştir.

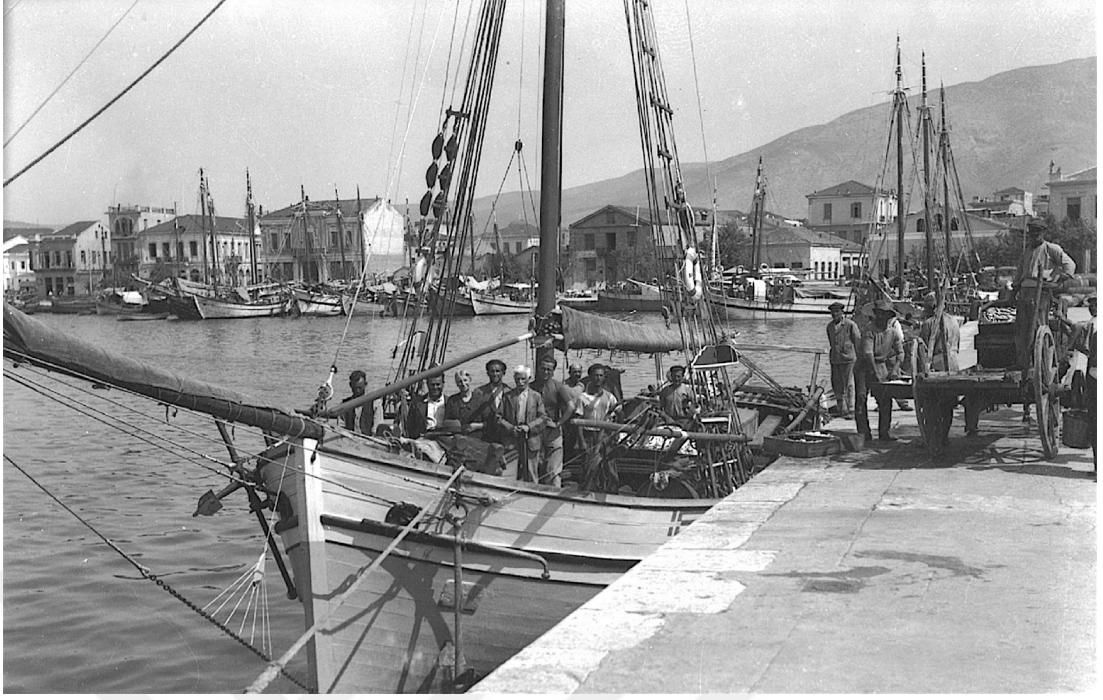
Ancak söz konusu yeni yerleşimin, bu dönemdeki kentleşme sürecinin belki de en önemli yanı, Osmanlı tarafından gayrimüslimlere tanınan haklar çerçevesinde, "Volos Şehir Kurulu"nun oluşturulmasıdır. Söz konusu kurul, ticari aktiviteden, kamu kullanımlarının inşasına kadar pek çok alanda, yaşayan tüm topluluğun katıldığı ve sorumluluk sahibi olduğu bir yapı olmuştur (Hastaoglou-Martinidis, 2004, s.50).

¹⁰⁷ 1860'lı yıllara kadarki mevcut durumu gösteren bu harita, 1844 yılında yapılan ızgara plan bulunmadığı için, 1860'lı yıllardaki kent makroformu ve kentin mekansal gelişimine ilişkin yazılı kaynaklar dikkate alınarak ve 1880'li yıllarda kıyıda belirgin değişimler dışında 1840'lı yılların dokusunun devam ettiği göz önünde bulundurularak üretilmiştir.

Özellikle 1800'lü yılların ikinci yarısından itibaren, Avrupa'nın artan tahıl talebi, limana gelen gemi sayısını artırdığı gibi, kent başka yerleşimlerden gelen tüccarlar için de çekici bir hal almış; *Lloyd*, *Messagerie Maritime* gibi büyük gemi acenteleri ve farklı ülkelerin konsoloslukları kalıcı olarak kente yerleşmişlerdir. Yine bu yıllarda Avrupa'nın önemli limanları ile düzenli buharlı gemi seferleri başlamıştır. Kentin tüccarları, İstanbul, İzmir ve Selanik'teki büyük firmaların yerel acentelerini açmış; Avusturya, Fransa, Almanya ve İngiltere pazarları ile ticari ilişkiler başlamıştır¹⁰⁸. Bu gelişmelere paralel olarak, 1874-1875 yılları arasında Osmanlı hükümeti bir genelge yayınlarak, gelgitlerle oluşan kumluk alanı satışa çıkarmış ve 1873 yılında limanın geliştirilmesine yönelik olarak, kıyıyı gelgitlerden koruyacak bir set çekilmesi ve mevcut ana iskelenin genişletilmesi gibi bazı düzenlemeler başlamıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2004, s.53) (Şekil 4.5).

Kent bu dönemde, yerel gereksinim ve talepler doğrultusunda şekillenmiş; ticari faaliyetlerin gereksinim duyduğu mekansal düzenlemelerin hızla yapılabilmesini hedefleyen bir arazi bölümlenmesi uyarınca gelişmiştir. Ancak bu gelişme, resmi bir otorite tarafından değil, yerel inisiyatifin etkili olduğu bir süreçle, denizi ve denize dayalı ticari etkinliği esas alan ve dolayısıyla mekansal pratikler doğrultusunda gerçekleşmiştir.

¹⁰⁸ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Vice-Consul Henry Suter, Larissa and Volo, 1851-1871.



Şekil 4.5 Volos'ta yeni rıhtım. 1880'li yıllara kadar denizle ilişkisini iskeleler aracılığıyla kurmuş olan kentte, 1875 yılında başlayan ve 1881 yılından itibaren kullanıma açılan yeni bir liman inşa edilmiş ve rıhtım genişletilmiştir (DIKI, 2014).

4.1.2 Kurulan Yeni Kentsel Yapının Güçlendirilmesi

Kentsel mekânın, Volos'un Yunan Devleti sınırları içine dahil olduğu 1881 yılına kadarki bu gelişimde, ticaret ve liman işlevleri uyarınca, denizle doğrudan ilişki kuran ve kıyı çizgisine müdahale etmeyen mekansal bir düzenleme izlenmektedir. 1881 yılına kadarki söz konusu gelişim süreci, Volos'un bir liman kenti olarak şekillendiği ve bu kimliği oluşturan çeşitli mekansal bileşenlerle geliştiği bir süreç işaret etmektedir. Kentsel mekânın (özellikle kıyının) ekonomik açıdan en verimli biçimde kullanımını hedefleyen dar cepheli parseller, denize dik açılan cadde ve sokaklar, yoğun olarak kıyıda yer seçen ticari kullanımlar, iskeleler, gümrük binası ve istasyon gibi kentin mekansal kurgusunda belirleyici olan yapılar ve henüz sınıfsal olarak ayrışmamış, kullanımlar doğrultusunda oluşmuş bölgeler, söz konusu dönemin en belirgin bileşenleridir.

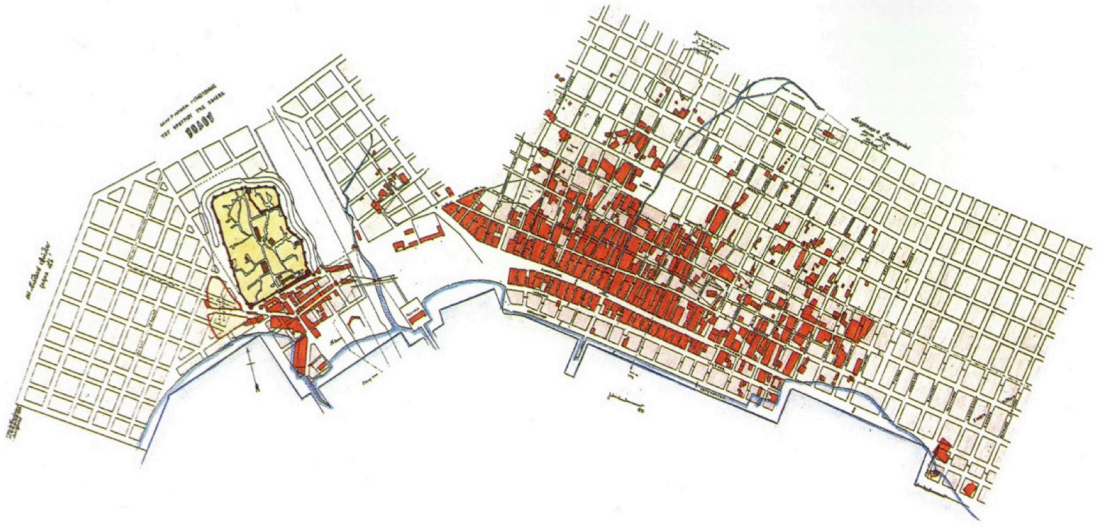
Volos'un 1881 yılında Yunan Devleti sınırlarına katılması sonrasında ise kentin bu döneme dek, yerel inisiyatifle, deniz ticaretine ve limana dayalı gereksinimlerle

gerçekleşen mekansal gelişiminde yeni bir dönem başlamıştır. Özellikle Teselya'nın kurulan Yunan Devleti'nin bir parçası olması ve Volos'un Teselya Ovası'ndaki kent ve köylerle bağlantısını sağlayan demiryolu ağının inşası sonrasında kent, ticari açıdan oldukça hareketli bir merkez haline gelmiştir. Öyle ki, 1885 yılında kentte, yedi farklı ülkenin konsoloslğunun, sigorta acenteleri, avukatlar, banka ve bankerler faaliyet göstermekte ve kentsel mekandaki yerlerini almaktadır¹⁰⁹. Bu döneme kadar kentsel mekan, kentteki tüccar, kişi ve kurumların, Osmanlı hükümeti ile uzlaşa halinde yerel gereksinim ve talepleri doğrultusunda, aşağıdan yukarıya ilerleyen bir süreçle şekillenmişken, kentin Yunan Devleti'ne katılması ile bu durum değişmiş ve Volos, Teselya bölgesinin Yunan otoritelerince planı yapılan ilk kenti olmuştur.

Bu yeni dönemde, söz konusu plan ile kale ve kalenin doğusunda gelişen yeni şehrin, Teselya bölgesi ve hinterlandının ticari merkezi olan bir kent olarak bütünleştirilmesi ve yeni bir kentsel yapının oluşturulması hedeflenmiştir. 1882 ve 1883 yıllarında aşama aşama uygulanan plan ile öncelikle Xenofontos Caddesi, Argonafton Caddesi, Trikoupı Caddesi ve Galias Caddesi ile sınırlanan alan düzenlenmiştir. Birinci ve ikinci bölge olarak belirlenen alandaki sokakların düzenlenmesine yönelik bu planı, 1883 yılındaki üçüncü, dördüncü, beş ve altıncı bölümlere yönelik plan izlemiştir. Bu plan ise Metamorphoseos, Analypseos, Phlippou Ioannou ve Argonafton Caddelerinin yanı sıra, Metamorphoseos, Xenofontos ve Dimitriadıos Caddeleri arasındaki küçük bir alanı da içeren plandır. Volos planı, basit, dik açılı, ızgara sokak örüntüsü ve birbirinin aynı yapı adalarından oluşan, yeni şehrin merkezini ve kaleyi de içine alan bir plandır (Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, s.146) (*Şekil 4.6*).

Bu planın yapıldığı dönem, Haussmann etkisi ile Avrupa'da ızgara planının yaygın uygulama bulduğu bir dönemdir. Dolayısıyla 1882 Volos planı, döneminin eğilimleri ile örtüşen, geçmişin izlerini silen, mekan yoluyla yeni sermaye birikim olanakları yaratan, kontrol edilebilir ve ulus devlet anlayışı doğrultusunda yeni toplumsal yapıyı inşa etme olanağı sağlayan bir planlama anlayışına işaret etmektedir (Benevolo, 2006; Harvey, 2012; Harvey, 1997).

¹⁰⁹ Annuaire Oriental du Commerce, 1889-1890, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.874.



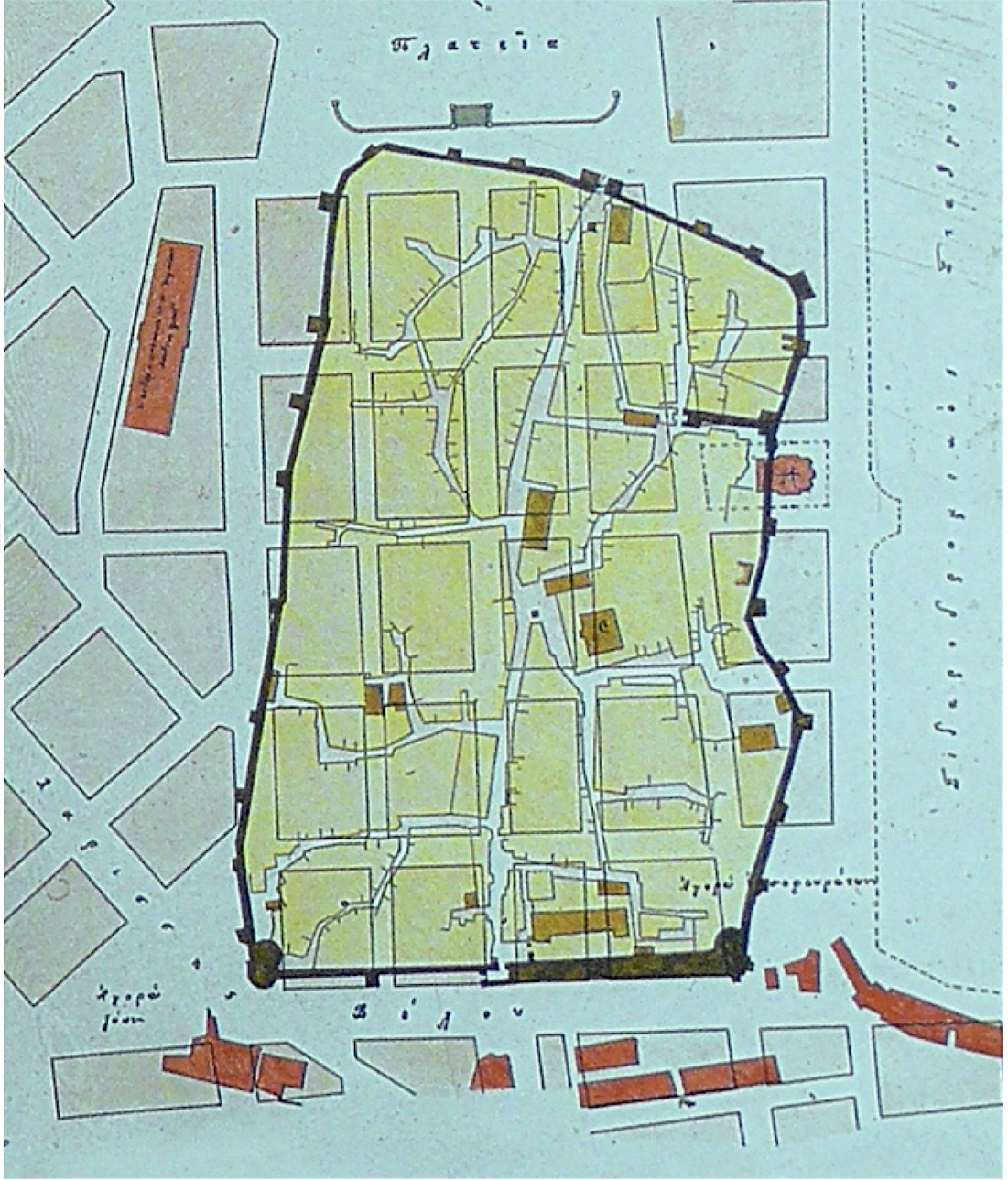
Şekil 4.6 Volos 1882 planı. Volos'un Yunanistan'a katılmasından hemen sonra hazırlanan ve kentin iki farklı karaktere sahip bölgesini birleştirmeyi öngören 1882 planı (Harita, Hastaoglou-Martinidis, 2007, s.54).

Bölgenin Yunan egemenliğine geçmesinden yalnızca bir kaç ay önce, talepler doğrultusunda Osmanlı hükümeti, enine Iasonos Caddesi'nden yeni sahil yolu inşaatına kadarki alan ve boyuna da kışlalardan (günümüzde Rigas Feraios Meydanı'ndan), Papastratos tütün tesislerine (günümüzde Teselya Üniversitesi Rektörlük binası) kadar olan alanda, kıyıdaki parsel sahiplerine denizin doldurulması için izin vermiştir. Deniz dolgusu oldukça kısa bir zamanda tamamlanmıştır. Denizin doldurulması ile kıyı çizgisi önemli ölçüde değişmiş ve elde edilen dolgu alanında yeni yapılar belirmeye başlamıştır (Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, s.146) (Şekil 4.7).

Söz konusu plan ile kale içindeki Osmanlı dokusu tamamen ortadan kalkmış; bu alana da ızgara plan uygulanmıştır. 1892 yılında, yıkılan kale duvarlarının malzemesinin bir bölümü, kalenin güneyinde, körfezdeki küçük iskelenin inşasında kullanılmıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2007, s.65) (Şekil 4.8).



Şekil 4.7 1882 planı sonrası yapılan dolgu alanı. 1882 planı ile kıyıya paralel Dimitriados Caddesi'nin güneyindeki yapı adasından itibaren planda öngörülen yapı adaları için deniz dolgusu yapılmıştır. 1840'lı yıllarda, kıyıya paralel Dimitriados Caddesi'nin güneyinde tek sıra ada ve bu ada ile deniz arasında yükleme-boşaltma işlemleri için elli metrelik bir kumsal varken, 1882 planı ile Dimitriados Caddesi'ne paralel Iasonos Caddesi geçirilmiştir (DIKI, 2014).



Şekil 4.8 1882 planı ile öngörülen ızgara plan, 1880'li yılların sonuna gelindiğinde, kale içindeki organik dokuyu ortadan kaldırmış ve yeni şehirdeki ızgara plan örüntüsüne uygun yepyeni bir doku getirmiştir (Hastaoglu-Martinidis, 2007, s.64).

1882 yılındaki plan doğrultusunda, sahildeki dolgu alanı on yıl gibi kısa bir sürede yapılaşmıştır. Söz konusu alanda gelişen yeni yapı adası ile deniz arasında kalan kıyı şeridi, belediye meclisinin 1892 tarihli kararıyla Argonafton Caddesi adını almıştır. Bugün de aynı adı taşıyan cadde, zamanla kentlilerin sosyal ve rekreasyonel faaliyetleri için kullandıkları bir kamusal mekan olarak gelişmiştir. Kıyı boyunca

uzanan Argonafton Caddesi'nde, önceleri ticari kullanımlar varken, zamanla bazı yapılar konut olarak da kullanılmış; ancak daha sonra ağırlıklı olarak otel ve kafe gibi kullanımlara dönüşmüştür. Örneğin Dimitrios Kamilakis'in konutu olan yapı, 1884 yılında Hotel de France olarak otele dönüşmüş; hemen yanındaki binanın zemin katında bir kahve açılmıştır. Söz konusu kahve, kıyıda sosyal yaşamın belki de en önemli mekanlarından biri olarak, 1895 yılında Volos'ta açılan ilk resim sergisine ev sahipliği yapmıştır. Hemen bitişiğindeki Argilas Tiyatrosu ise yine kentlilerin çeşitli sanatsal gösterilerle bulunduğu bir mekan olarak deniz kıyısındaki yerini almıştır (Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, s.147) (Şekil 4.9).



Şekil 4.9 1920'li yıllarda kıyı şeridi. 1920'li yıllardan itibaren, kıyıda ticari kullanımlar yavaş yavaş yerini, rekreasyonel ya da kültürel kullanımlara bırakmaya başlamıştır (DIKI, 2014).

Bütün bu süreçte, sahip olduğu doğal körfez sayesinde oldukça avantajlı olmasına karşın altyapı eksiklikleri nedeniyle kentteki deniz ticaretinde çeşitli aksaklıklar yaşanmaktadır. 1870'lerden itibaren limandaki bu eksikliklerin giderilmesine yönelik çeşitli girişimler gündeme gelmiş, ancak yeterli olmamıştır. Volos'un Yunan Devleti'ne katılmasından sonra bir "Liman Komisyonu" kurulmuş; ancak Fransız Misyonu tarafından hazırlanan liman projesi de, 1892 yılına kadar uygulanamamıştır. Liman inşasına yönelik çalışmalar, İkinci Dünya Savaşı'na kadarki dönemde, üç

aşamada gerçekleştirilmiştir. İlk aşamada, 1892-1902 yılları arasında, uygun derinliğin sağlanması için denizin dibi taranmış ve 90 metre genişliğinde 1200 metre uzunluğunda bir rıhtım ve 60 metre genişliğinde ve 250 metre uzunluğunda bir ana taş iskele (mendirek) inşa edilmiştir. 1903-1912 yılları arasındaki ikinci aşamada, limanın doğu çıkışında bir dalgakıran yapılması öngörülmüş ve inşaat, Teselya Demiryolu ile liman arasında bağlantının da sağlandığı 1918 yılında tamamlanmıştır. Ancak, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra limanın büyük gemiler için hala uygun olmadığı anlaşılmış, gemilerin kıydan uzakta demirmek durumunda kaldığı görülmüştür. Limanın düzenlenmesine yönelik girişimler, yaşanan gecikmelerden sonra nihayet 1926 yılında başlamış ve 1932 yılında tamamlanmıştır. Ancak bu da yalnızca projenin, liman havzasının doğu ve batı kesimlerinin derinliğinin artırılması ve 60 metrelik ana iskelenin 110 metreye uzatılması bölümlerini kapsamıştır (Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, s.147-148). Söz konusu gecikmelere rağmen, 1889-1910 yılları arasında devam eden liman inşaatı ile kent, ticaretin yanı sıra sanayi alanında da gelişme göstermeye başlamıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2007, s.256).

Geleneksel ulaşım ağının dışında kalması nedeniyle Volos'un dünyayla bağlantısını sağlayan birincil ulaşım bağlantısı liman olmuştur. Dimoglou ve Mourtzoukos'a göre (2006, s.148), Osmanlı yönetiminde bulunduğu dönemde, Doğu ile Batı arasında bir transit merkez olarak işlev gören kent, ticari kapasitesinin doruğuna 1829 yılından sonra ulaşmış ve bu yirminci yüzyıl başına kadar sürmüştür. Limandaki ticari kapasite ve etkinlik, Volos-Larissa karayolu ve Teselya demiryolu ağı gibi üst ölçekli altyapı projelerinin de etkisiyle hızla artmıştır.

1884-1886 yılları arasında inşa edilen ve Teselya Ovası'nın denize açıldığı nokta olarak Volos'a ulaşan Teselya Demiryolu'nun 61 kilometrelik bölümü Volos-Larisa arasında yapılmıştır¹¹⁰. Ardından, Teselya Demiryolları Şirketi'nin, National Bank'ın finansmanı ile 1894 yılında tamamladığı ve 1895 yılında resmi olarak kullanıma açılan 13 kilometrelik Volos-Agria-Lechonia hattı, Volos'u Pelion Dağı'ndaki yerleşimlere de bağlamıştır. Demiryolu, eski ve yenişehir arasında gelişen ticari

¹¹⁰ <http://www.internationalsteam.co.uk/trains/greece02.htm>, Erişim Tarihi: 14 Mart 2016.

etkinliğin odağı niteliğindeki alanda inşa edilen istasyondan, Dimitriados Caddesi boyunca doğu yönünde, tramvay hattı biçiminde devam etmiş ve 1892 yılında Agria, 1896 yılında da Lechonia'ya kadar uzatılmıştır¹¹¹ (Şekil 4.10).

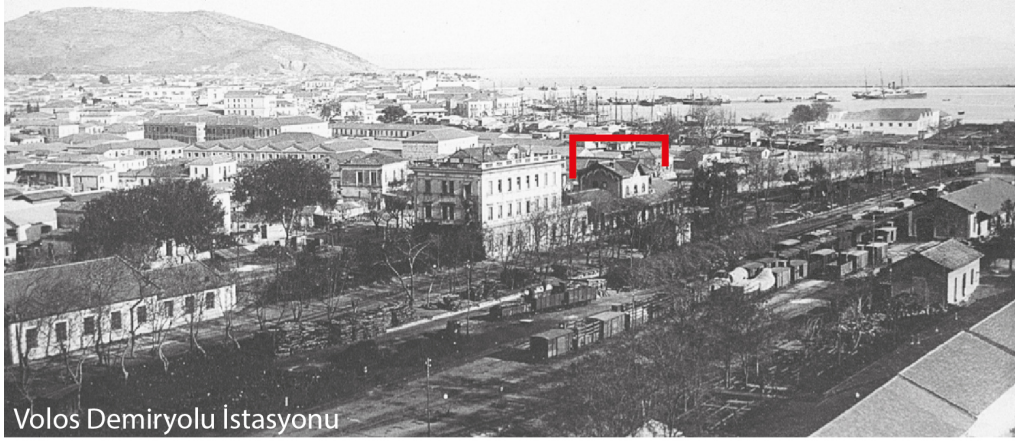
Dolayısıyla demiryolu yalnızca bölgesel bir ulaşım aracı olmamış, yirminci yüzyıl başına kadar Dimitriados Caddesi üzerinden, George I Meydanı (Ag. Konstantinos Parkı) ve oradan da Anavros deniz hamamına kadar devam etmiş ve yolcu taşımıştır. Kentteki istasyon binası, 1884 yılında inşa edilmiş, nakliye ve depolama alanları ise bu yapının karşı tarafında yer almıştır (Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, s.159)¹¹² (Şekil 4.11).



Şekil 4.10 Demiryolu hattı, Dimitriados Caddesi boyunca devam etmiştir (Kaynak: DIKI). 1884 yılında istasyon ana binası inşa edilmiş ve 1902-1904 yılları arasında, yolcu salonunun yanına neoklasik tarzda bir yönetim binası eklenmiştir (DIKI, 2014 ve Kişisel arşiv).

¹¹¹ https://en.wikipedia.org/wiki/Pelion_railway, Erişim Tarihi: 14 Mart 2016.

¹¹² Kentin doğusunda, 1904 yılında açılan Anavros deniz hamamı işletmesinin demiryolu şirketi ile yaptığı anlaşma ile kentliler, denize girmek için günün belli saatlerinde gerçekleşen seferler ile buraya ulaşmakta ve kadınlar ve erkekler için ayrı iki iskeleden denize girmektedirler. Yirminci yüzyılın başlarında oldukça popüler olan deniz hamamında, 1930'lı yıllardan itibaren kadın-erkek ayrımı kalkmış, 1940'lı yıllardan itibaren ise artık kullanılmaz olmuştur (Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, s.153).



Volos Demiryolu İstasyonu



Şekil 4.11 Volos Demiryolu İstasyonu. Demiryolu istasyonu, eski ve yeni şehir arasındaki alanda inşa edilmiştir. 1884 yılında istasyon ana binası yapılmış ve 1902-1904 yılları arasında, yolcu salonunun yanına neoklasik tarzda bir yönetim binası eklenmiştir (DIKI, 2014 ve Kişisel arşiv).

1882 planı sonrasında Volos'ta kentsel mekan temel olarak, 1844 yılında başlayan ızgara dokunun izlerini takip ederek yayılmıştır. Yani 1840'lı yıllarda başlayan, deniz ticareti ve liman etkinliğinin belirleyici olduğu kentsel mekan kurgusu, büyük ölçüde 1882 planında da sürdürülmüştür. Ancak, kentin kıyı çizgisine müdahale belli aralıklarla devam etmiş; 1910'ların sonunda, kale ve güneyindeki eski çarşı ve limanın dışında, yeni gelişen kentsel alanın güneyindeki rıhtım genişletilmiş, mevcut taş iskele genişletilip uzatılmış ve bir dalgakıran inşa edilmiştir.

1882 planı her ne kadar, Volos'un Yunan devleti sınırlarına dahil olması sonrasında, modernist bir yaklaşımla kentsel mekanın yeniden düzenlenmesini amaçlasa da, kentin geçmişten gelen ve ona bir liman kenti kimliği kazandıran, deniz ve limanla ilişki doğrultusunda şekillenmiş mekansal kurgusunu dikkate almıştır. 1910'lu yılların sonunda, eski ve yeni şehir arasındaki ticari odak, demiryolunun da buradan geçerek limana ulaşması nedeniyle aynı işlevini devam ettirmiştir. Kentin ana ticari omurgası, Dimitriados Caddesi'dir ve raylı sistemin kent içi güzergahı bu caddeden geçmektedir. Yunan Devleti tarafından yapılan söz konusu planlı müdahalenin, Volos'taki en köklü değişim yarattığı alan eski şehir olmuştur. Kale içindeki Osmanlı dokusu, 1910'ların sonunda neredeyse hiç kalmamış ve yeni şehirde olduğu gibi ızgara plan örüntüsü burada da uygulanmıştır (Şekil 4.12).

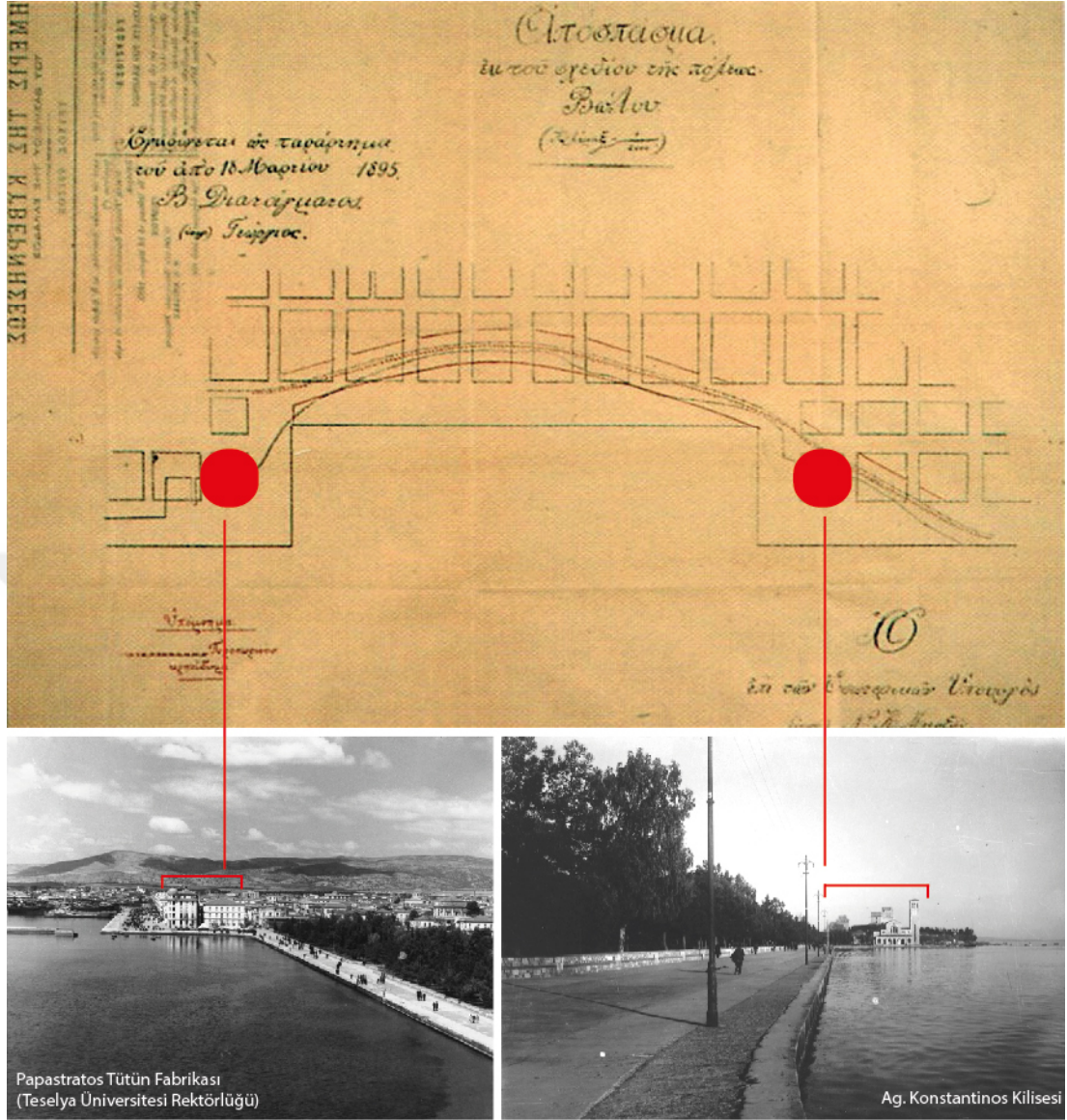


Şekil 4.12 Volos, 1920'ler. 1920'li yılların sonunda kentsel alan iyice genişlemiş ve ızgara doku eski şehir de dahil olmak üzere tüm kente yayılmıştır (DIKI, 2014).

(2007, s.61), yeni toplumsal ve sosyal yaşamın somut birer yansıması olarak, yüzyıl sonuna kadar kentte çok sayıda gazetenin yayımlanmaya başladığını, özel ve kamuya ait çok sayıda eğitim kurumunun açıldığını ve her geçen gün kentin görünümünün değiştiğini belirtmektedir. 1883 yılında açılan hastane, 1903 yılında açılan yetimhane, 1909 yılında açılan konservatuar, 1907 yılında açılan kütüphane, 1908 yılında açılan Arkeoloji Müzesi ve Kız Okulu, 1911 yılında açılan Ticaret Okulu gibi çok sayıda eğitim ve kültür yapısı, söz konusu sivil toplumun çabası ve finansal desteği ile kent yaşamının birer parçası haline gelmişlerdir.

Daha önce, sosyal farklılaşmanın mekansal olarak izlenmediği kentte, 1890'lı yılların sonlarından itibaren, kentin doğusunda Ag. Nicholaos Kilisesi çevresi, varlıklı ailelerin konutlarının yer almaya başladığı bir bölge olarak şekillenirken, kentin batısında, Krausidonas Nehri'nin de geçtiği, kale ve istasyon çevresi ise ulaşım olanakları ve körfeze yakın konumu ile ağırlıklı olarak sanayi bölgesi biçiminde gelişmiştir. Dolayısıyla, kentte işlevsel ve sınıfsal bir farklılaşma kendini göstermeye başlamış ancak, söz konusu kullanımların mekansal organizasyonu bu dönemde hala yaşam pratikleri ve kullanımlar arasındaki ilişkisellik doğrultusunda devam etmiştir.

1882 planı sonrasında kentsel mekanın değişimi, mekanda görülmeye başlanan sosyo-ekonomik farklılaşmanın yanı sıra, yeni kentli yaşam biçimini oluşturmak üzere kamusal mekanların üretilmesiyle sürmüştür. 1886 yılında, kıyı şeridini oluşturan Argonafton Caddesi'nin genişliğinin 30 metreden 40 metreye çıkarılması, 1895 yılında, Papastratos Tütün Fabrikası ile bir anlamda kentin doğu sınırına işaret eden Ag. Konstantinos Kilisesi arasındaki alanın George I (ya da Ag. Konstantinos) Parkı olarak düzenlenmesiyle sahil şeridi uzayıp genişletilmiştir. Tıpkı, Argonafton Caddesi'nde olduğu gibi, deniz dolgusu ile kazanılan alan üzerinde yapılan söz konusu parkla, kıyı çizgisi bugünkü halini almıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2007, s.65) (Şekil 4.14).



Şekil 4.14 1917 yılında Volos kıyı şeridi. 1895 yılında hazırlanan plan ile Papastratos Tütün Fabrikası ile Ag. Konstantinos Kilisesi arasındaki dolgu alanı, George I (ya da Ag. Konstantinos) Parkı olarak düzenlenerek 1917 yılında kullanıma açılmış ve kıyı çizgisi bugünkü durumunu almıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2007, s.65 ve DIKI, 2014).

Hastaoglou-Martinidis'e göre (2007, s.66), kentsel mekandaki bu değişimler, plandan çok kentin ekonomik gelişiminin, Ortaçağ'dan kalma eski yapılı çevre ile yeni ticaret kentini işlevsel olarak bütünleştiren, kendi sosyal yapısına uygun bir kentsel doku üretmesidir. Birbirinin aynı biçim ve büyüklükteki yapı adaları, belirli kullanımlarla birbirinden ayrılmakta, düzenlenen park ve meydanlar ile sosyal yaşama yönelik alanlar belirginleşmekte, yeni modern yapılar kendini göstermeye başlamaktadır. Ancak, 1900'lü yılların başında, hala kentin görünümünde, kamu

yapılarından çok, baskın birer öge olarak, ticarethaneler, depolar, imalathaneler ve çok katlı tütün fabrikaları gibi yapılar egemendir. Bu da kentin, her ne kadar Yunan Devleti sınırlarına dahil olmuş ve ardından da yeni ulus-devlet tarafından ilk resmi planı hazırlanmış olsa da, hala denizle, liman ve limana dayalı ticari faaliyetle ilişkisi doğrultusunda şekillenen bir mekansal kurguyu 1920’li yıllara kadar sürdürdüğünü ortaya koymaktadır.

Öte yandan, kentin on dokuzuncu yüzyılda Akdeniz’in doğusundaki pek çok liman kentinin en belirleyici kimlik bileşenlerinden biri olarak, nüfus yapısındaki çeşitlilik de, bu dönemde sürmektedir. 1897-1898 arasındaki Türk-Yunan mücadelesi sonrasında büyük ölçüde kenti terk etmiş olan Müslüman nüfus, yalnızca kale ve çevresinde yaşayan 70 kadar kişiye düşmüş olmakla birlikte, Katolik Avrupalılar, Yahudiler ve Ortodoks Rumlar, Volos’un çeşitlilik gösteren nüfus yapısını ortaya koymaktadır. Kentin 1881 yılında 4.987 olan nüfusu, 1896’da 16.232’ye ve 1920’de ise 29.411’e ulaşmıştır¹¹³ (Hastaoglou-Martinidis, 2007, s.72).

4.1.3 Kentsel Yapının Değişimi

Volos, liman işlevine dayalı olarak kol kola giden ekonomik, sosyal ve mekansal yapısının bileşenlerini, 1892 yılındaki ulusal finans krizi, 1897-1898 arasındaki Türk-Yunan mücadelesi ve Birinci Dünya Savaşı gibi pek çok önemli olay ve kriz dönemlerinde sürdürmeyi başarmış, kimlik ve karakterini korumuş olsa da, 1929 krizi sonrasında yeni bir döneme girmiştir. Çünkü bu aşamadan sonra, ulus-devletin her alanda uygulamaya çalıştığı politikaların sonuçları, somut olarak kentsel mekanda kendini göstermeye başlamış; ülke ölçeğinde belirlenen politika ve roller, Yunanistan’ın diğer kentlerinde olduğu gibi Volos’ta da çeşitli değişiklikleri beraberinde getirmiştir. Örneğin bu dönemde, Yunan ekonomisinin ağırlık merkezinin Atina ve Pire’ye kaymasıyla, kentte pek çok şirket kapanmıştır (Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, s.13-16).

¹¹³ Volos, 1881 yılında nüfusu 14.821 olan Larissa’yı 1920’li yıllara gelindiğinde geride bırakmış, 1928’de ise neredeyse Larissa nüfusunun iki katına ulaşmıştır.

Öte yandan, özel ve kamusal yapılardaki mimari dil, Yunan Devleti'nin belirlediği bir takım standartlara göre şekillenmeye başlamış; tiyatro, müze, mahkeme, okul gibi kamusal yapılar ağırlıklı olarak neoklasik üslubu esas alırken, özel mülkiyete ait yapılarda eklektik bir dil benimsenmiştir. Fransız, İtalyan ve Yunan mimarlarınca tasarlanan pek çok yapı, 1920'li yıllardan itibaren, özellikle kentin en görünen kıyı kesiminde kendini göstermeye başlamıştır. Kıyıda, ticarethane, depo, imalathane vb. ticaret ve üretime yönelik yapılar, 1920'li yıllardan itibaren yerini kamusal ve sosyo-kültürel amaçlı yapılara bırakmış; kentin silüetini artık, kafe, restoran, otel, tiyatro gibi yapılar belirlemeye başlamıştır. Eskiden yükleme boşaltma yapılan sahil, dolgu sonrasında, 1920 yılında inşa edilen The Palace Hotel (günümüzde Aegli Hotel), 1925 yılında yapılan Achilleion Tiyatrosu gibi farklı kullanımların mekanına dönüşmüştür. Böylece kurulan ulus-devletin ideolojisine uygun olarak kamusal ve özel yapılar, Yunan uygarlığının köklerine gönderme yapan neoklasik üslubu esas almış ve tasarlanan yeni kentin imgesi bu doğrultuda şekillenmiştir (Paliouras, 2004, s.80).

Geçmişte, yalnızca ticari etkinliğin mekanı olan kıyı şeridi, yapılan düzenleme ile George I Parkı ve kıyıdaki dolgu alanı ile modern kentin yeni kamusal yüzü olmuş, ulusal banka şubeleri ve tiyatro yapıları bu alanda yer seçmiştir. Böylece kentin silüetini oluşturan Argonafton Caddesi, rekreasyonel amaçlı bir gezinti yolu olmanın yanı sıra aynı zamanda, ulusal kutlama ve geçit törenlerinin de mekanı olmaya başlamıştır. Neoklasik mimarinin bir yorumunu yansıtan Bank of Greece binası Yunanistan'ın resmi idaresini simgeleyen bir yapı olarak, bu törenlerin odak noktası olmuştur (Şekil 4.15). Öte yandan 1930'lu yıllardan itibaren, çok sayıda okul inşa edilmiş¹¹⁴ ve bu yapılar da, kamu yapılarındaki modernleşmenin diğer örnekleri olarak kentsel mekandaki yerlerini almıştır (Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, s.150, 163).

¹¹⁴ Hastaoglou-Martinidis (2007, s.104), kamu yapılarında modern mimarinin esas alınması doğrultusunda, George Papandreou (1930-1932) döneminde, Eğitim Bakanlığı tarafından okul yapılarına yönelik bir program uygulandığını belirtmektedir.



Şekil 4.15 1900'lerde değişen kıyı kullanımı. Kamusal ve özel yapılar, kurulan ulus-devletin ideolojisine uygun olarak, Yunan uygarlığının köklerine gönderme yapan neoklasik üslubu esas almış ve Argonafton Caddesi, rekreasyonel amaçlı bir gezinti yolu ya da banka şubelerinin yer aldığı bir cadde olmanın dışında aynı zamanda, ulusal kutlama ve geçit törenlerinin de mekanı olmuştur (DIKI, 2014).

Kentin 1920'li yıllardan itibaren girdiği bu yeni dönemde, ulusal ölçekte yapılan ulaşım yatırımları da, kentsel mekanın biçimlenişinde etkili olmuştur. 1916 yılında, Larisa üzerinden Selanik ve Atina arasında kurulan ulaşım bağlantısı, Volos'un bir aktarım noktası olarak eski önemini yitirmesi ile sonuçlanmıştır. Öte yandan, Birinci Dünya Savaşı'nın bir sonucu olarak kent, 1920'li yıllardan itibaren önemli bir iç göç dalgası ile karşı karşıya kalmış ve kente, yeni göçmen yerleşim alanları eklenmeye başlamıştır. Bu durumun önemli ekonomik ve sosyal sonuçları olduğu gibi, beklenmedik bir hızla artan nüfus ve işgücü, özellikle limanın geliştirilmesi ve çeşitli teknik altyapı projeleri üretilmesini gerekli kılmıştır. Hastaoglou-Martinidis'e göre (2007, s.79), Yunan Devleti tarafından uygulanmaya çalışılan kentsel modernizasyon projesi, kentin gelişimine yön vermekte başarısız olmuş, iki Dünya Savaşı arası dönemde Volos'ta, geniş sanayi alanları ve tamamen işçi sınıfının yaşadığı göçmen bölgeleri, kentin görünümünün temel öğeleri haline gelmiştir.

Limanın geliştirilmesine yönelik olarak, 1924 yılında Liman İdaresi tarafından başlatılan proje ile ana iskelenin 60 metreden 110 metreye uzatılması, dalgakıranın ve eski gümrük binasının onarılması gibi bazı çalışmalar yapılmıştır. 1930'lu yıllara gelindiğinde Volos, Yunanistan'daki tütün ve yün üretim sanayiinde ikinci sıraya yerleşmiştir. Yün ve tütün sanayiinde ağırlıklı olarak göçmen kadınlar çalışırken, göçmen erkek nüfusun bir bölümü, 1932-1936 yılları arasında, Riga Feraiou Meydanı'nda yüz küçük dükkan açmıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2007, s.86-88).

1926-1930 yılları arasında, kentin mekansal gelişimi çeşitli genişleme planları ile yönlendirilmeye, düzenlenmeye ve kontrol altına alınmaya çalışılmıştır. 1929 yılında hazırlanan genişleme planı ile Doğu'da Anavros Nehri ve Batı'da Krausidonas Nehri ve kuzeyde ise Achillopoulou Caddesi ile sınırlanan alan esas alınmış ancak, arazi sahiplerinin itiraz ve baskıları nedeniyle plan çeşitli değişikliklere uğramış ve 1930 yılında onaylanmıştır. Özellikle 1929-1933 yılları arasında, kamusal mekanların iyileştirilmesi ve düzenlenmesi yönünde önemli çabalar söz konusu olmuştur. Örneğin, kentin ilk ticari çekirdeği olan ancak sonradan, kışla, göçmen konutları ve hapishanenin yanı sıra Belediye Tiyatrosu'nun inşa edildiği, günümüzde kentin en büyük meydanı olan Rigas Feraios Meydanı, 1934 yılında kamulaştırılarak belediye

mülkiyetine geçmiş ve ulusal bir yarışma ile projesi hazırlanmış; ancak uygulama İkinci Dünya Savaşı sonrasında kalmıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2007, s.92-99).

Hastaoglou-Martinidis'e göre (2007, s.93-96) 1956 yılına kadar geçerliliğini koruyan 1929 planı, 1882 planının temel yaklaşımını, Avrupa ve Yunan şehirciliğindeki yeni yaklaşımlar doğrultusunda yeniden ele almak, yeni kamusal mekanlar ve işlevler önererek, mevcut yapıları iyileştirmek için iyi bir fırsat sunmuştur. Ne var ki, 1940'lı yıllarla birlikte gerek kentsel mekan gerekse ekonomik yapı önemli yıkımlarla karşılaşmıştır. İkinci Dünya Savaşı'nda, demiryolu iskelesi, ana iskele ve dalgakıranın bir bölümü bombalanmıştır. Savaşın yarattığı çöküntü ve sorunlara, 1955 yılında yaşanan deprem de eklenince, kent ekonomisi çökmüş ve pek çok insan evini ve işini kaybetmiştir (Hastaoglou-Martinidis, 2007, s.90; Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, s.13, 16). Yine de, kentsel mekanın düzenlenmesine yönelik çabalar devam etmiş; 1947 yılından itibaren limanın onarımı, yenilenmesi ve teknik olanaklarının iyileştirilmesini öngören kapsamlı planlar hazırlanmış ve 1950 yılında ana iskelenin açılışı yapılmıştır. Ancak, savaş sonrası ülke genelindeki yeniden yapılanma sürecinde yeterli ekonomik kaynak bulunamaması, söz konusu kapsamlı plan ve projelerin hayata geçirilmesini engellemiştir (Hastaoglou-Martinidis, 2007, s.91). Savaş sonrası dönemde, Yunanistan'ın üçüncü limanı ve dördüncü büyük kenti olarak girmiş olsa da Volos, limandaki ticari kapasitesini ve yolcu trafiğini kaybetmiştir (Hastaoglou-Martinidis, 2007, s.162).

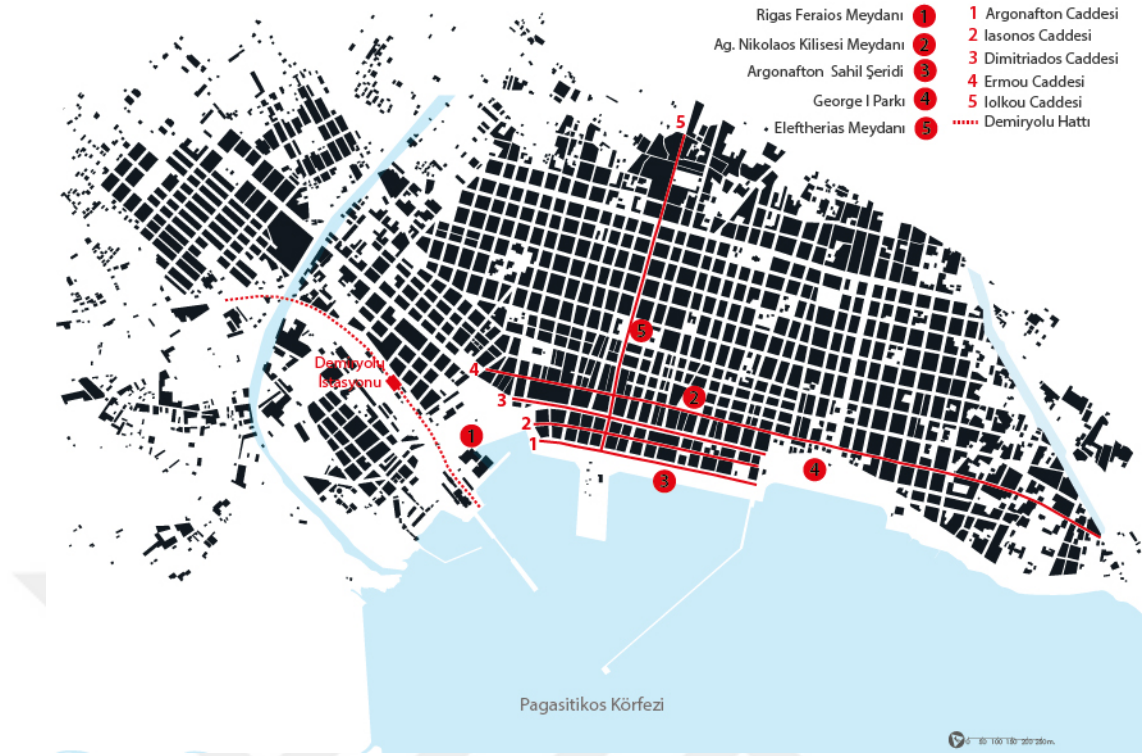
1947'de kentin idari yapısı değişmiş, New Ionia ile birleştirilerek yönetsel bir bütün oluşturulmuştur. Savaşın ve depremin ardından başlayan yeniden yapılanma ile birlikte, Teselya başta olmak üzere kente büyük bir iç göç başlamış; kentin karakteri ve görünümünde önemli bir değişim söz konusu olmuştur (Dimoglou ve Mourtzoukos, 2006, s.16).

Buraya kadarki süreç Volos'un, deniz ve liman etkinliğine dayalı biçimde şekillenen kentsel gelişimi ve mekansal yapısının, Yunanistan sınırlarına dahil olmasından çok sonrasında kadar sürdüğünü, kentsel mekanın yeniden örgütlenmesine yönelik ulusal politikaların etkisinin, savaşlar, doğal afetler ve ekonomik güçlükler

nedeniyle geçmişten gelen kurguda büyük değişimler yaratmadığını ortaya koymaktadır. Kentsel mekanın, kente kimlik ve karakter kazandıran bileşenleri, kıyadaki çeşitli değişimler ve eski şehrin (kale içi) kendine özgü dokusunu kaybetmesi dışında ve kentin geçmişten gelen ana kurgusunun devam ediyor olması açısından 1920'li yıllarda hala varlığını sürdürmektedir.

Bir başka deyişle, ulus-devletin mekanını yaratmaya yönelik politika, plan ve projelerin Volos'ta, temelde ekonomik nedenlerle arzulanan sonuçlara ulaşamadığı, yalnızca, kıyının yeniden düzenlenmesi, kamusal mekanlara noktasal müdahaleler gibi, kentin bir Doğu Akdeniz liman kenti olarak gelişiminde ortaya çıkan mekansal bileşenler ve kurguyu ortadan kaldırmayan bazı değişimler yarattığı görülmektedir¹¹⁵. Söz konusu değişimin en belirginleri, deniz dolgusu ile yapılan yeni yapı adaları ve doğal sahil şeridinin ortadan kalkması ve kale içindeki organik dokunun yerini, ızgara dokunun almasıdır. 1920'li yıllardan itibaren, sahil şeridinde kendini gösteren bir başka değişim ise atölye, depolama, imalathane gibi deniz ticaretine ve üretime dönük kullanımların yerlerini, ulus-devletin yaratmaya çalıştığı yeni toplumsal yaşam ve buna uygun sosyal ve kültürel kullanımlara bırakmasıdır. Kıyı şeridinde zaman içinde, neoklasik ya da modern mimariyi yansıtan, oteller, tiyatro, kafe ve restoran gibi yapıların yanı sıra ulusal banka şubelerinin yer alması, hem işlevsel hem de mimari dil ve karakterin değişimini ve yaratılmak istenen yeni kent imgesinin, kentin en görünür alanında kendini gösterdiğini ortaya koymaktadır. Öte yandan yaratılmak istenen yeni kent imgesi ve kamusallığın, 1930'lu yıllardan itibaren, kamusal mekanların artırılması, iyileştirilmesi ve düzenlenmesine yönelik çeşitli müdahalelerle sürdüğü görülmektedir. Ancak söz konusu iyileştirme ve düzenlemelerin, kentin geçmişten beri kamusal nitelikli kullanılmakta olan, ticari etkinliğin odağı niteliğinde bir ticaret meydanı olan Rigas Feraios, Ag. Nikolaos Kilisesi ve çevresi gibi alanların dışında, kent bütününde bir kurgu oluşturmayan kamusal mekanlar ürettiği anlaşılmaktadır (Şekil 4.16).

¹¹⁵ Bu durum, sermayenin beklentileri doğrultusunda kentsel mekanda yapılan düzenlemelerin, izleyen dönemin ulus devlet hedef ve politikaları ile değiştirilemeyecek kadar güçlü mekansal izler bıraktığını, ulus-devletin ve oluşan yeni sermayenin, ancak geçmişin söz konusu izlerinin sunduğu olanaklar içinde çözüm geliştirebildiğini, zaman zaman ve kısmen bunları dönüştürebildiğini ancak güçlü bir alternatif oluşturamadığını ortaya koymaktadır.

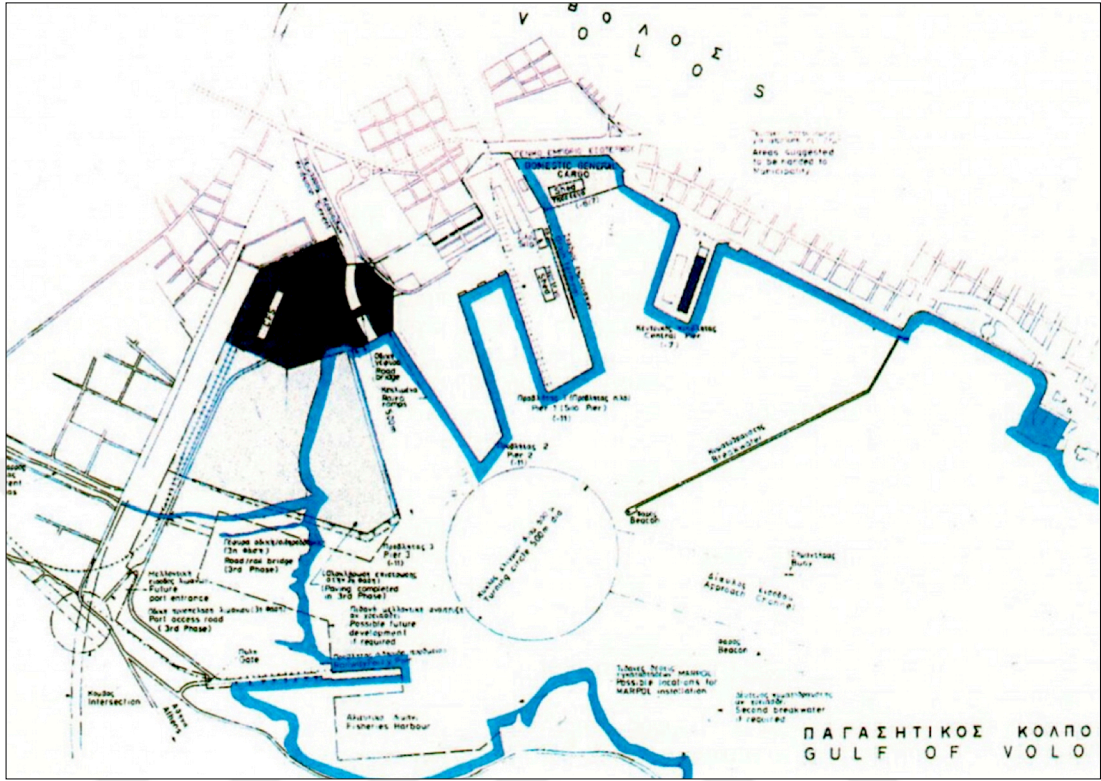


Şekil 4.16 1940'lı yıllarda Volos'un mekansal kurgusu. 1940'lı yıllarda kent, eski şehir ve limanın kuzeyine ve Krausidonas Nehri'nin batısına doğru genişlemiştir. 1940'lı yıllarda, kentin ana mekansal kurgusunda büyük bir değişiklik olmamış, kamusal mekanlara yönelik bazı düzenleme ve iyileştirmeler yapılmıştır (ELIA-Athens arşivinde yer alan 1942 tarihli İngiliz haritası üzerinden çizilerek üretilmiştir).

Kentin 1940'lı yılların sonuna kadar süren söz konusu mekansal yapısı, İkinci Dünya Savaşı ve ardından yaşanan deprem nedeniyle 1950'li yıllarda büyük zarar görmüştür. Ancak 1960'ların ortasından itibaren, ulusal bir girişimle Yunanistan'da kurulmakta olan endüstri bölgesi için Volos'un seçilmesi, özellikle liman ve altyapı başta olmak üzere, ulaşım ve sanayi alanında yeni kentsel yatırımları beraberinde getirmiştir. 1962 yılında, ülke genelinde, organize sanayi bölgesi kurulmak üzere seçilen ve Patras'ın da aralarında bulunduğu, beş kentten biri Volos olmuştur (Hastaoglou-Martinidis, 2007, s.160).

Söz konusu gelişmeler, bir türlü hayata geçirilemeyen kapsamlı liman projelerini tekrar gündeme getirmiş, kentin sanayi, ticaret ve turizm potansiyelini dikkate alan farklı liman projesi önerileri hazırlanmıştır. 1983 yılında tamamlanan inşaat sonrasında son halini alan limanıyla Volos, turizm ve hizmet sektörü ile kültürel altyapıya yönelik yatırımlarla gelişmiştir (Hastaoglou-Martinidis, 2007, s.166) (Şekil

4.17).



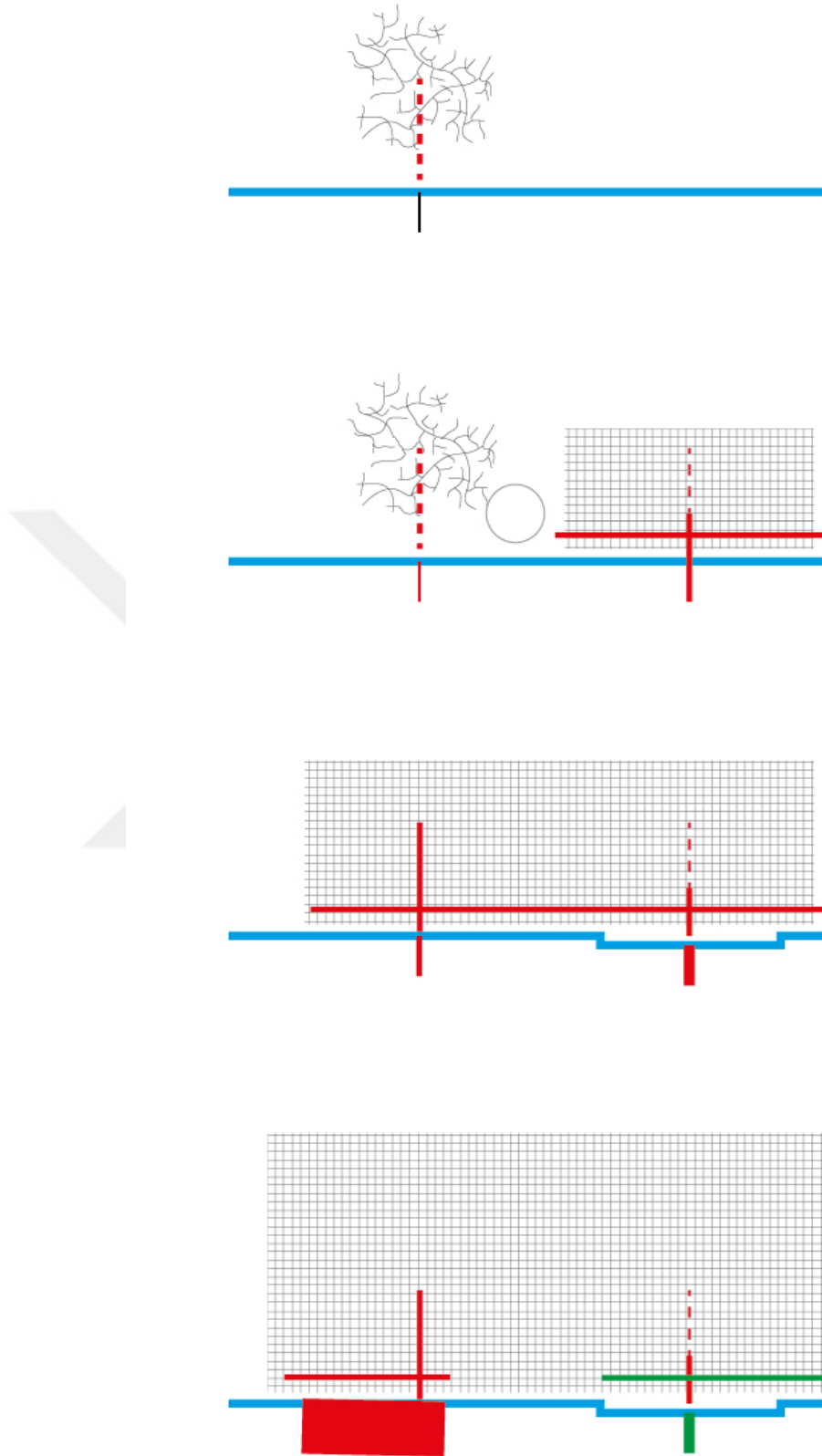
Şekil 4.17 Günümüzde Volos Limanı. Liman için 1950’li yıllardan itibaren çok sayıda proje hazırlanmış, bazı eklenti ve iyileştirmeler yapılmış ancak söz konusu planların tamamıyla uygulanması olanaklı olmamıştır. 1983 yılında hazırlanan proje, limana bugünkü durumunu ve kıyı çizgisinin son halini vermiştir (Hastaoglou-Martinidis, 2007, s.166).

Liman projenin uygulanması sonrasında eski liman bölgesinde, değişen taşımacılık ve liman faaliyetleri doğrultusunda yapılan düzenleme, söz konusu bölgenin özelleşmesi ve dolayısıyla içe kapalı bir yapı haline dönüşmesini beraberinde getirmiştir. Bununla birlikte, yapılan modern limanın devamında, Rigas Feraios Meydanı’nın güneyindeki kıyı şeridinin, günümüzde balıkçı barınağı olarak kullanılıyor olması, 1844 yılından itibaren gelişen yeni şehrin, Iolku Caddesi’nin uzantısındaki ana iskelesinin halen yolcu iskelesi olarak kullanılması ve Argonafton Caddesi’nin güneyindeki kıyı şeridinin ise yat limanı olarak işlev görmesi, kent-deniz ve liman ilişkisinin devam ettiğini göstermektedir (Şekil 4.18).



Şekil 4.18 Günümüzde Volos'ta deniz-kent ilişkisi. Biçim değiştirmiş olsa da kentin denizle ilişkisi devam etmektedir (Kişisel Arşiv).

Bir başka deyişle günümüzde Volos'ta, kentin denizle kurduğu ilişki, zamanın gereksinimleri doğrultusunda biçim değiştirmiş olmakla birlikte, deniz ve denize dayalı etkinlikler, kentten kopmadan sürdürülmektedir. Bunda, ana mekansal kurgunun bileşenleri olarak iskelelerin işlev değiştirmiş olsa da varlıklarını devam ettirmesi, deniz dolgusunun kent ile deniz arasındaki ilişkiyi koparmaya neden olacak ölçüde yapılmaması, kıyının biçim değiştirmekle birlikte hala kamusal nitelikli kullanımının sürdürülmesi etkili olmuş ve böylece kente kimlik kazandıran parça-bütün ilişkisi kopmamıştır (Şekil 4.19).



Şekil 4.19 Volos'ta kentsel mekânın gelişimi ve deniz ile ilişki. Volos'ta iskeleler, kullanım biçimleri değişse de varlıklarını sürdürmüş, iskele ve arkasındaki kentsel alan arasındaki işlev değişikliği birbiriyle uyum içinde gerçekleşmiştir.

4.2 Patras'ta Kentsel Mekanın Biçimlenişi

Patras, Mora Yarımadası'nın kuzeybatısındaki konumuyla, Yunanistan'ın Avrupa limanlarıyla bağlantısını sağlayan, Pire ve Selanik limanlarından sonra ülkenin üçüncü büyük limanıdır. Günümüzde Yunanistan sınırları içinde yer alan Mora Yarımadası, 1453 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun İstanbul'u almasının hemen ardından, 1459 yılında Fatih Sultan Mehmet'in kuzey seferiyle Osmanlı egemenliğine geçmiştir (Pitcher, 2013, 128-129)¹¹⁶. Ancak Mora 1684-86 yıllarında Venedikliler tarafından tekrar işgal edilmiştir. 1715'te ikinci kez Osmanlı egemenliğine giren yarımada, 1828 yılında Ioannis Kapodistrias'ın Yunan Hükümeti'ni kurmasına kadar Osmanlı sınırları içinde kalmıştır (Örenç, 2008, s.15-25)¹¹⁷.

Batı dilleri ve Yunanca'da "Peleponnesos" olarak anılan Mora'da, on yedinci yüzyılın ilk çeyreğine kadar, Rumlar ve Türkler ayrı ayrı yaşamıştır. Türkler, surlarla çevrili kale içinde yaşarken Rumlar, kale dışındaki mahallelerde oturup sahibi oldukları küçük dükkan ve atölyelerinde çalışarak yaşamlarını sürdürmüşlerdir. Dolayısıyla Osmanlı döneminde bölgedeki yerleşimlerde, etnik ve dini bir ayrışma söz konusudur (Zarinebaf ve diğer., 2005, s.17). Bölgenin ekonomik faaliyeti, yirminci yüzyıl başına kadar büyük ölçüde tarıma dayalı olarak devam etmiştir (Millas, 1994, s.73-74)¹¹⁸. Söz konusu tarımsal üretimin, Mora'daki en önemli aktarım noktası ise Patras olmuştur¹¹⁹. Çünkü Patras, Yunanistan anakarasının büyük bir bölümüyle olduğu gibi adalarla da kolaylıkla ilişki kurabilen, çevresindeki tarımsal alanlarla ve karayolu bağlantılarıyla oldukça önemli bir noktadadır (Chatziioannou, 2015, s.19). Kent, Mora'nın Batı'yla ticaretinde neredeyse tümüyle Fransızlar'ın egemen olduğu on sekizinci yüzyılın büyük bölümünde sıradan bir

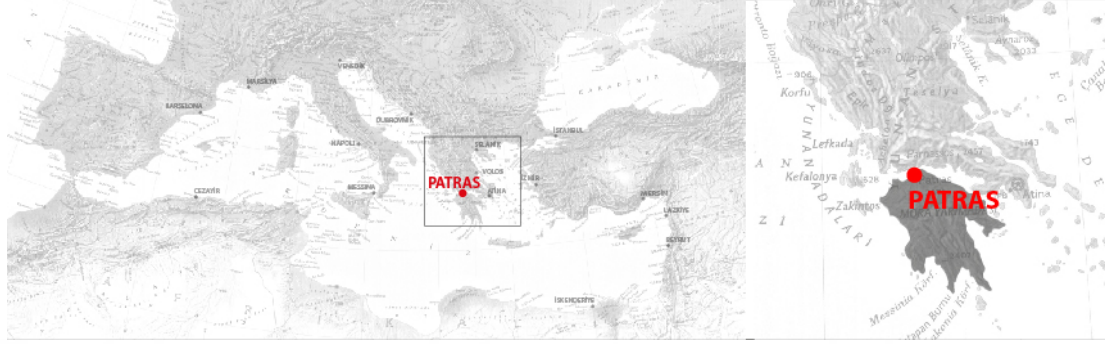
¹¹⁶ 1687-1714 tarihleri arasında Venediklilerin kontrolüne giren Patras, 1714 tarihinden 1828'de Yunan egemenliğine kadar (1715-1827) Osmanlı egemenliğinde kalmıştır.

¹¹⁷ 1828 yılında Mora Yarımadası Fransızlarca işgal edilmiş, Mora Müslümanlarının üçte biri İzmir'e, üçte biri de Mısır'a gitmeyi tercih etmiş, İzmir'e gitmeyi isteyen 234 kişi Urla'ya yerleşmiştir. Bknz.: Örenç, 2008, s.163.

¹¹⁸ Gezin Pouqueville'den aktaran Millas, H. (1994).

¹¹⁹ Aslında Patras, antik dönemden itibaren, Doğu ve Batı arasında bir bağlantı noktası olarak görülmüş, askeri ve ticari açıdan önem taşıyan bir liman olarak dikkat çekmiştir. Bknz.: Papadatou-Giannopoulou, J. (1991).

liman işlevi görmüştür. Ancak on dokuzuncu yüzyılın ilk yıllarına gelindiğinde, Mora'nın Batı Avrupa ve Doğu Akdeniz'le ticaretinde en önemli limanı haline gelmiştir (Frangakis-Syrett, 1994, s.23) (Şekil 4. 20).



Şekil 4. 20 Akdeniz'de Patras'ın konumu. On dokuzuncu yüzyıl başından itibaren, Patras'ın ticari kapasitesi artmış ve Mora'nın Batı Avrupa ve Doğu Akdeniz'le ticaretinde en önemli limanı haline gelmiştir.

On dokuzuncu yüzyılda Patras ve artalanı, tarımsal faaliyetin modern Yunanistan Devleti tarihindeki belirleyici yerini ortaya koyan en önemli bölgelerden biri olmuştur. On sekizinci yüzyıldan itibaren bölgede köklü bir gelenek oluşturan tarımsal faaliyet, Yunan bağımsızlık mücadelesinin ardından özellikle Mora'nın kuzeyine, İtalya, Fransa ve Polonya dahil pek çok farklı ülkeden göçmenin gelip yerleşmesi sonucunu getirmiş ve bu durum Patras'ın kentsel gelişiminde belirleyici olmuştur (Chatziioannou, 2015, s.17).

Miken Uygarlığı'na kadar uzanan köklü ve kesintisiz bir yerleşim geçmişi olmakla birlikte, Patras'ın bir liman kenti haline gelmesi, on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren söz konusu olmuştur. Osmanlı egemenliği döneminde, kale ve çevresinde kendiliğinden gelişen, dar sokakları ve saçaklı evleriyle küçük bir Osmanlı kenti karakteri gösteren yerleşim¹²⁰ için, 1828 yılında Kapodistrias'ın Yunan Hükümeti'nin başına geçmesiyle birlikte yeni bir dönem başlamıştır.

¹²⁰ Giannopoulou Papadatou, J. (1991, s.18), Osmanlı egemenliği döneminde kentin, süslü ve bakımlı evleriyle, baskın biçimde bir Osmanlı kenti karakteri gösterdiğini belirtmektedir.

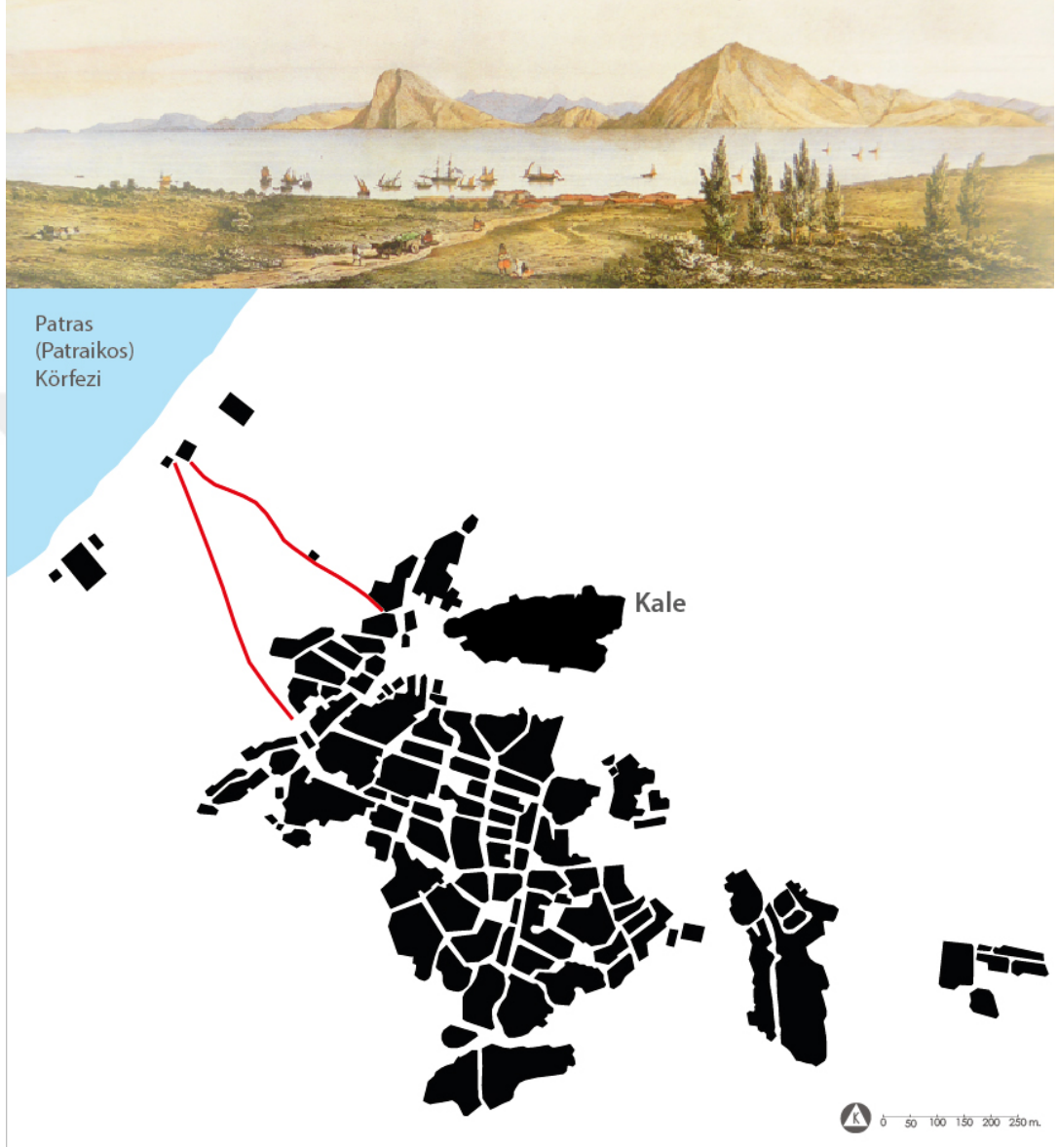
4.2.1 Yeni Bir Kentsel Yapının Gelişimi

Kapodistrias, Patras'ı Yunan Devleti'nin Batı Akdeniz'e açılan kapısı olarak görmüş ve yeni bir kent kurmak üzere harekete geçmiştir. Böylece Patras, Osmanlı egemenliği döneminde, kale çevresinde içe kapalı bir yerleşimken, "siyah altın" denilen kuş üzümüne dayalı ticaretin kıyıda yarattığı hareketlilikle bir liman kentine doğru evrilmiştir. Kentte, tarımsal üretime dayalı ekonomiden deniz ticaretine dayalı ekonomiye geçildiği bu süreçte, sosyo-ekonomik yapı değişmeye başlamış, eski toprak sahibi, köylü ve çiftçilerin yerini, yavaş yavaş tüccar ve girişimciler almıştır (Bakounakis, 2005, s.249). Yunanistan'dan ve dışarıdan gelen Rum tüccar ve iş adamlarının yanı sıra, ticaretin inceliklerini bilen ve yeni pazar alanları arayan çok sayıda yabancı girişimci kente yerleşmiştir. Böylece 1800'lü yıllardan itibaren kentte, hem arazi sahibi olup hem ticaretle uğraşan yerli ve yabancı tüccar ve girişimcilerden oluşan yeni bir sınıf oluşmuştur.

Sosyal ve demografik yapıdaki bu önemli değişimin etkileri özellikle, 1870'li yıllara kadarki dönemde, kentsel mekanda somut olarak kendini göstermiştir. Patras'ın bu yeni sakinleri, yerleşime yakın noktalarda üzüm bağları satın almış ve özellikle kıyı şeridinde yerleşmeye başlamışlardır (Chatziioannou, 2015, s.19, 20). Böylece geçmişten beri, kale ve çevresinde, denizden kopuk olarak gelişen kent artık deniz kıyısında ve eskisinden oldukça farklı bir görünüm sergilemeye başlamıştır.

Patras da Volos gibi, başlangıçta bir kale yerleşimidir ve kıyıdan uzak olarak gelişmiştir. Ancak Volos'tan farklı olarak Patras'ta, kale dışında da yerleşik bir nüfus yaşamaktadır. Osmanlı egemenliği dönemi boyunca, antik dönem akropolü üzerinde, kale içinde ve yakın çevresinde gelişen kent, Patras (ya da Patraikos) Körfezi'ne yukarıdan bakmıştır. Gerek antik dönemde gerekse Osmanlı döneminde, küçük göller ve liman çevresindeki gümrük binası ile birkaç yapı dışında deniz kıyısındaki düzlük alan henüz yapılaşmamış, üzüm yetiştirilen tarımsal faaliyet alanlarıdır (MP, 2014, s.107-108). Ancak on dokuzuncu yüzyıl başında, yerleşim surlarla çevrili, kale ve çevresinde üzüm bağları, mahzenler ve tahıl ambarlarıyla küçük bir yerleşimken bile, yerleşimi kıyıya bağlayan yol çevresinde ve deniz kıyısında çeşitli yapılar

kendini göstermeye başlamıştır (MP, 2014, s.107-108; Bakounakis, 2005, s.246) (Şekil 4. 21).



Şekil 4.21 On dokuzuncu yüzyıl başında Patras. 1925 yılına kadar hapisane olarak kullanılan kalenin etrafında, bir ve iki katlı yapılarıyla gelişen yerleşim, Patraikos Körfezi'ni yukarıdan görmektedir ancak on sekizinci yüzyıl sonlarından itibaren, kıyı ile yerleşim arasında bağlantı sağlayan bir yol bulunmaktadır (Harita, Synadinos, P.D (1990)'ta yer alan harita üzerinden üretilmiştir. Kartpostal: Sklavenitis ve Staikos, s.218-219).

Kale ve çevresindeki eski (yukarı) şehir ile deniz kıyısında gelişen yeni yerleşim (aşağı şehir) arasındaki en güçlü bağlantı, günümüzde de varlığını sürdüren Ag. Nikolaou Caddesi'dir. Osmanlı egemenliği döneminden, Yunan devletinin 1829 yılındaki ilk planlama faaliyetine kadar geçen sürede kent, kale ve kalenin yer aldığı tepenin batı yamacında, bir ya da iki katlı yapılardan oluşan bir Osmanlı yerleşim dokusu ile gelişmiştir (MP, 2014, s.108). 1800'lü yıllarda Patras'ı ziyaret eden gezginler, kentin dar sokakları, saçakları sokaklarda gölge sağlayan beyaz boyalı evleri ve bakımsız kalesiyle yaklaşık 10.000 kişilik bir yerleşimden söz etmektedir. Nüfusunun büyük çoğunluğunu Ortodoks Rumlar'ın oluşturmasına karşın Patras 1800'lü yılları anlatan seyahatnamelerde "bir Türk kenti" olarak tanımlanmıştır (Malcolm ve Frangakis-Syrett, 1992, s.85)¹²¹ Kentin bu dönemde ana kurgusunu, konutların yanı sıra savunma, güvenlik ve yönetim yapılarının yer aldığı kale, yakın çevresinde konut, ticaret alanları ile dini yapılar, yerleşim ile denizi birbirine bağlayan yol ve kıyıda birkaç depo oluşturmaktadır.

1668 yılında kenti ziyaret eden Evliya Çelebi, kiremit çatılı 3.200 kadar evin ve kıyı boyunca çok geniş üzüm bağlarının bulunduğunu, pazar yerleri ve çarşıların asma çardaklarıyla gölgelendirildiği, beş okulu ve kırk hamamı olan bir yerleşimden söz etmekte ve tekkelerinde ibadet eden Müslümanların yanı sıra kentte, Yahudi nüfusun da yaşadığını anlatmaktadır (Balta ve Dağlı, 2011, s.108)¹²². 1770 yılında on iki küçük kilisenin yanı sıra, eski şehirde bulunan ve bu dönemde kentin en büyük kilisesi olan Ag. Dimitrios ve hem kilise hem de manastır olarak işlev gören Ag. Nicholas Vlatero gibi kiliseler bulunmaktadır. Her evin küçük bir sebze ve yıllık şarap ihtiyacını karşılamak üzere üzüm yetiştirdikleri küçük birer asma bahçesi içinde yer aldığı bir kentsel çevre tarif eden Evliya Çelebi, Mora Yarımadası şarabından bolca bulunduğunu, bu şarap dışında bir de vişne likörü üretildiğini anlatmaktadır (MP, 2014, s.111; Balta ve Dağlı, 2011, s.106).

¹²¹ Malcolm ve Frangakis-Syrett, gezginlerin anlatıları doğrultusunda, 18. yüzyıl sonundan on dokuzuncu yüzyıl başına kadarki dönemde, Mora'nın üçüncü ya da dördüncü kentsel merkezi olan Patras'ta, 1805'teki 10.000 kişilik nüfusun büyük çoğunluğunu Ortodoks Yunanlılar, üçte birini Müslümanlar ve geri kalanını da az sayıdaki Yahudi ve Avrupalı tüccar/konsolosların oluşturduğunu dile getirmektedirler.

¹²² Evliya Çelebi'nin tahminlerine göre Patras'ta bu dönemde, 23.000 dönüm üzüm bağı bulunmakta ve bu bağ ve bahçeler içinde yer alan tekkeler ibadetin yanı sıra, Müslüman nüfusun yiyecek ve sosyalleştiği mekanlar olarak kullanılmaktadır (Balta ve Dağlı, s.108).

Osmanlı döneminde Müslüman nüfusun yoğun olarak yaşadığı yer, kale içidir ve burası aynı zamanda askeri bir karargah ve komuta merkezi olarak işlev görmektedir (Papadatou-Giannopoulou, 1991, s.18). Bu bölge ve yakın çevresi, “*Tashi*” olarak adlandırılan, arkadları ve topografyayı esas alan dar sokakları ile organik bir doku gösteren, kışla gibi çeşitli askeri yapıların yanı sıra, hamam, cami gibi kullanımları da barındıran bir konut bölgesidir. Kale içinde ve yakın çevresinde, Osmanlı'nın kentteki yöneticilerine ait oldukça gösterişli evler yer alsa da bu dönemde Patras, kendi halinde, bir ya da iki katlı evleri, küçük kiliseleri ile dikkat çekici olmaktan uzak, oldukça mütevazı bir yerleşimdir (MP, 2014, s.109-110) .

Ancak yine de, yerleşimin bir liman kenti olarak gelişmesinde önemli rol oynayacak ticaret burjuvazisinin ilk temsilcileri bu dönemde kendini göstermeye başlamıştır. Örneğin, bağımsızlık öncesinde, henüz Osmanlı egemenliği sürerken, Mora'nın kuzeybatısındaki arazileri ile büyük bir güç haline gelen Papadiamantopoulos, bankerlik ve ardından denizcilik alanındaki faaliyetleri ile Karadeniz kıyılarından Hollanda ve İngiltere'ye kadar uzanan denizaşırı ticari ilişkiler geliştirmiş bir girişimcidir (MP, 2014, s.109).

Papadiamantopoulos, arazi sahipliğinden gelen gücün, denizciliğe dayalı ticari faaliyetlere aktarılması ve kentte bir ticaret burjuvazisinin gelişmeye başlamasının somut bir örneğidir. Bunun yanı sıra Papadiamantopoulos, liman ve ticaret işlevine dayalı sermaye birikiminin, kentsel mekana etkisini göstermesi açısından da önemlidir. Öyle ki Papadiamantopoulos Ailesi, Ag. Dimitrios Kilisesi çevresinde büyük bir yapı kompleksi yaptırmıştır. Gerek çok sayıda odası bulunan konutlar ve gerekse ailenin ticari bürolarının yer aldığı bu yapılar bütününde, kıyıdaki dükkan ve depolara ulaşımı sağlayan atlar için ahırlar da bulunmaktadır (MP, 2014, s.110). Bu da kentte, kıyıda yer alan denizciliğe dayalı çeşitli ticari kullanımlar ile kale ve çevresindeki konut alanları arasındaki bağlantının, Osmanlı döneminden itibaren gelişmeye başladığını ortaya koymaktadır¹²³.

¹²³ Günümüzde bu bölgede ailenin ismiyle anılan Padiamantopoulos Meydanı (eski adıyla Omonias Meydanı) bulunmaktadır.

Zaman içinde, kale ve çevresindeki yerleşimin yamaçlara doğru gelişimiyle birlikte, denizle ilişkiyi kuran ana bağlantı giderek güçlenmiş ve yakın çevresinde ticari bazı kullanımlar kendini göstermeye başlamıştır. Bunlardan biri, çok sayıda yolun kesiştiği ve çevresinde Müslüman nüfusa ait konutların da yer aldığı, “*markato*” olarak adlandırılan bir yerel sebze-meyve pazardır. Burası, günümüzde de küçük bir açık alan olmakla birlikte geçmişteki pazar yeri niteliğini kaybetmiştir. Kentte, Osmanlı döneminde pazar yeri niteliği gösteren bir diğer alan, ticaretin ve zanaate dayalı küçük üretimin en yoğun olduğu, çevresinde, kasaplar, ayakkabıcılar¹²⁴ gibi uzmanlaşmış ticari işlevlerin, günlük alışverişe yönelik çok sayıda dükkanın yanı sıra hanların da yer aldığı günümüzdeki George I Meydanı’dır. Söz konusu alan, Osmanlı sonrasında da bir ticaret meydanı (*market square*) olarak kullanılmaya devam etmiştir ve hala kentin en önemli kamusal mekanlarından biri olarak işlev görmektedir. On sekizinci yüzyılda kentteki bir diğer odak noktası, Müslüman nüfusun yaşadığı Tashi bölgesi içindeki kapalı çarşıdır (Bakounakis, 2005, s.157; MP, 2014, s.109).

Kentin Osmanlı egemenliğinde olduğu dönemde, on sekizinci yüzyılın sonlarından itibaren, deniz kıyısına doğru bir gelişme başlamış olsa da, kentsel kullanımlar temel olarak yukarı şehirde yer almıştır. Biri yerel ürünlerin alınıp satıldığı, diğeri zanaata dayalı küçük atölyelerin ve dükkanların yer aldığı ve bir diğeri de kapalı pazar olmak üzere bu yıllarda kentte, kamusal mekan olarak değerlendirilebilecek ticaret meydanları bulunmaktadır. Deniz kıyısına ulaşan iki bağlantı boyunca yapılaşma başlamıştır ancak, kent henüz doğrudan denizle ilişki içinde değildir ve bu dönemde limana dayalı bir kent ekonomisinden söz etmek güçtür. Dolayısıyla, Osmanlı döneminde denizi referans alan bir mekansal kurgu da görülmemektedir (Şekil 4. 22).

Ancak Mora’da başlayan ve Yunan Bağımsızlık hareketinin öncüsü olan isyanların ardından 1828 yılında kurulan ilk Yunan Meclisi’nin başına Kapodistrias’ın geçmesiyle birlikte Patras için değişim başlamıştır (MP, 2014,

¹²⁴ Örneğin, St. George Meydanı yakınındaki “*Smyrna*” adı verilen bölge, İzmir’den gelip yerleşmiş ayakkabı ustalarının dükkanlarının yer aldığı bir bölgedir.

s.117). Öncelikle, yeni bir ulusun kurulması yolundaki ilk adımlarından biri olarak nüfus sayımı yapılmıştır. Bu sayıma göre Patras'ın 1829 yılı nüfusu 13.572 kişidir. Bu dönemde, yapılan deniz ve kara savaşları sonrasında, yerleşimde neredeyse hiç Türk nüfus kalmamış, adalar da dahil olmak üzere Yunanistan'ın farklı bölgelerinden insanlar gelerek Patras'a yerleşmişlerdir (MP, 2014, s.117-119).



Şekil 4.22 1850'lerde Patras'ın mekansal kurgusu. On sekizinci yüzyıl sonuna doğru, deniz kıyısına doğru gelişme eğilimi gösterse de kent bu dönemde hala denizle ilişkili bir mekansal kurguya sahip değildir (MP, 2014, s.29'da yer alan 1858 öncesi harita üzerinden üretilmiştir).

Artan nüfusla birlikte kentin, Osmanlı döneminde Türk nüfusun yoğun olarak yaşadığı kale ve yakın çevresindeki mahallelere, yukarı şehir ile kıyıyı birbirine bağlayan Ag. Nikolaou Caddesi'nin devamında, güneyde yeni mahalleler eklenmeye başlamıştır (MP, 2014, s.123-125). Deniz kıyısında, yeni gösterişli konutlar,

dükkanlar ve atölyeler inşa edilmiş, özellikle yeni yönetici sınıf bu alanda yerleşmeye başlamıştır (MP, 2014, s.127-128).

Girişimci tüccar ve iş adamlarının yanı sıra, sezonluk geçici işlerde çalışmak üzere Patras'a gelen işçilerin de zamanla kentte yerleşmesiyle (Fatsea, 2011, s.206)¹²⁵ nüfus ve ticari hareketlilik hızla artmıştır. Kentte, gerek Yunanistan gerekse Yunanistan dışından sermaye ve işçi sınıfından grupların yaşamaya başlaması ve 1845 yılında Ionian Bank'ın kentte bir şube açması, liman ve ticari faaliyetin geldiği noktayı ve artan sermaye hareketini göstermesi açısından önemlidir (Tschoegl, 2004, s.250).

Artan nüfus ve ticari hareketlilikle birlikte değişmeye başlayan kentsel mekan ve yeni iş olanakları Patras'ı pek çok liman kenti gibi farklı kültürlerin yollarının kesiştiği bir kavşak noktası haline getirmiştir (Papadatou-Giannopoulou, 1999, s.5). Kentin sahip olduğu bu potansiyeli gören Başkan Kapodistrias, 1828 yılında Fransız askeri heyetinden yardım istemiş ve Fransız subayları Mora'ya bir keşif gezisi yapmıştır. Fransız ordusuna katılan ve Paris'te mühendislik eğitimi gören Stamatis Voulgaris tarafından, 1829 yılında kentin ilk planı hazırlanmıştır (Hastaoglou-Martinidis, 1993, s.432-433).

Bölgede Nauplio ve Tripoli'yi de planlayan Voulgaris, hazırladığı planla yeni bir Patras yaratmaya çalışmış, halen ayakta olan kale surları ve etrafındaki eski (yukarı) şehri yeniden düzenlerken, ticaretin merkezi olarak hızla gelişen deniz kıyısında ise yepyeni bir kent tasarlamıştır (MP, 2014, s.127, 128). 1882 Volos planında olduğu gibi kentin antik dönemden gelen mirasını dikkate alan bu plan da, yukarı ve aşağı şehir olmak üzere iki parçadan oluşan kenti, birbirini dik kesen caddeler ile birleştiren, beş simetrik meydan ve dikdörtgen biçimli çok sayıda ada öngören ızgara dokuyu esas alan bir plandır. Voulgaris hazırladığı planla, kale ve çevresindeki eski

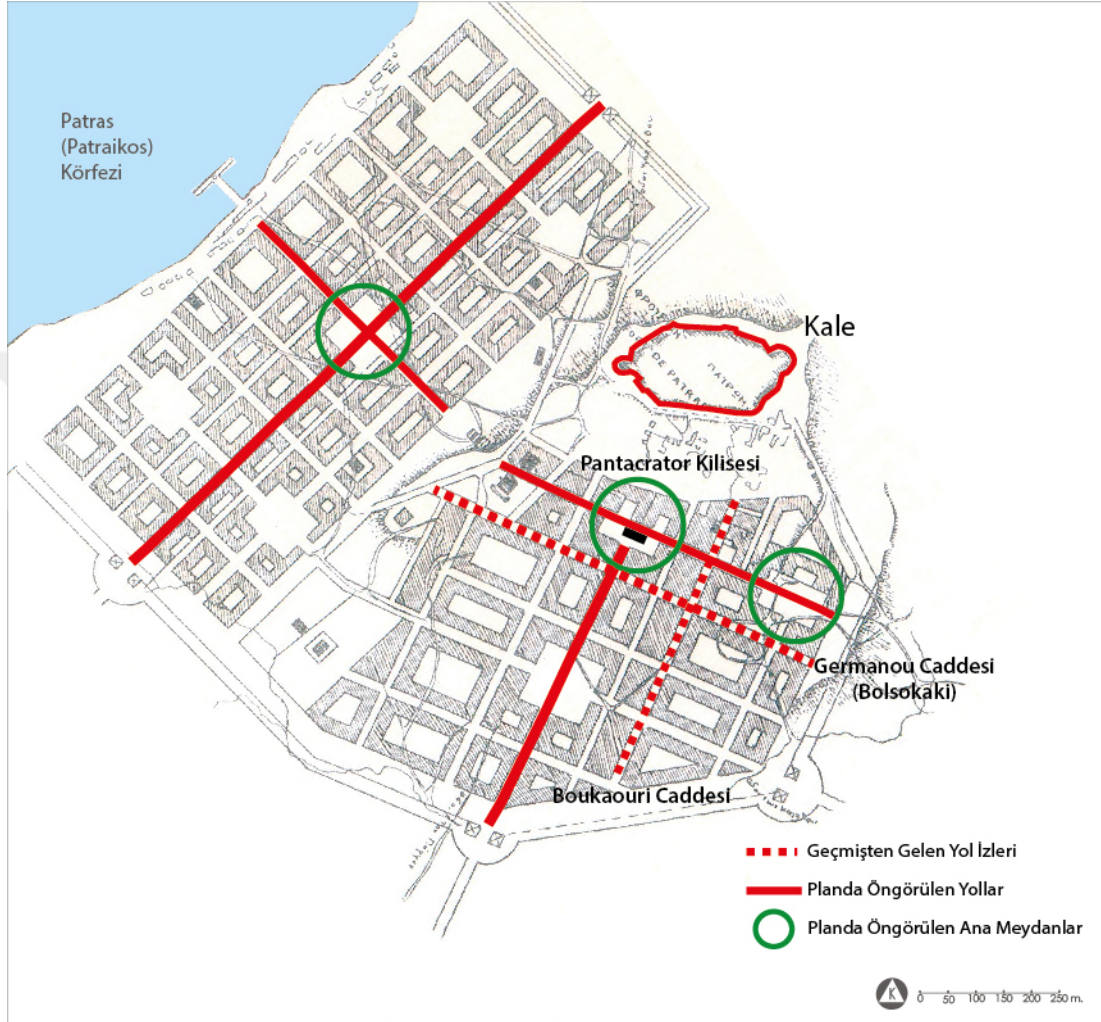
¹²⁵ Fatsea, iş olanakları doğrultusunda sürekli taşınmak zorunda kalan ve kimi zaman istemedikleri halde bir ülkede/shehirde yerleşmek zorunda kalan, hiçbir topluluğa kayıtlı olmayan bu nüfusun, işgücüne en çok gereksinim duyulan liman kentleri olan Atina, Pire, Nauplia, Syra ve Patras'ta yerleştiklerini ifade etmektedir. 1840 yılı kayıtlarına göre 6000 kişiyi aşkın bu nüfusun neredeyse yarısı, söz konusu liman kentlerinde yaşamaktadır.

yerleşim ile deniz kıyısındaki yeni gelişen kentsel alanı bütünleştirmeye çalışmış, bunu yaparken de on dokuzuncu yüzyılın Batı'da gelişen modernist şehircilik yaklaşımına dayalı, geometrik formları tercih etmiş ve simetrik bir kurguyu benimsemiştir.

Kaleyi yerleşimin ana referans noktası olarak değerlendiren Voulgaris, ızgara dokuyu kurgularken, geçmişten beri var olan iki caddeyi referans almıştır. Bunlardan biri Boukaouri Caddesi ve diğeri geçmişte Bolsokaki olarak anılan Germanou Caddesi'dir. Voulgaris, yukarı şehirde, kentin kazılarda ortaya çıkan Roma dönemi izleri ve yollarını referans almış, yukarı şehir ile denizi bağlayan yol üzerinde üç ana meydan tasarlamıştır (Gatopoulou, 2005, s.295). Planda kale ve tarihi Pantacrator Kilisesi kentin girişini tanımlamaktadır (Giannopoulou Papadatou, 1991, s.27-29) (Şekil 4. 23).

Papadatou-Giannopoulou'ya (1991, s.29) göre, kentin gelişim potansiyeli doğrultusunda deniz kıyısında tamamen yeni bir yerleşim tasarlayan Voulgaris, her iki bölge için de, dik açılarla kesişen yollara ve simetrik meydanlara rağmen yine de esnek ve monotonluktan uzak bir şema geliştirmiştir. Aşağı ve yukarı şehri bütünleştirme çabasının izlendiği planda, her ne kadar ızgara plana bağlı kalınsa da, topoğrafyanın kısıtlılıkları, tasarımda yeşil alan sistemi içinde çözülmeye çalışılmıştır. Planda eski şehir ile yeni şehir arasındaki bağlantının, güçlü ulaşım aksları ile sağlanması öngörülmüş ve en önemlisi, kentin denizle ilişkisini güçlendirmeye yönelik bir yaklaşım benimsenmiştir. Ancak, söz konusu planın, Papadatou-Giannopoulou'nun öne sürdüğü, aşağı ve yukarı şehri bütünleştirme ve esneklik iddiasının, topoğrafya, geçmişten gelen mekansal kullanım (uzun, dar ve geometrik olmayan, bahçe içinde bir ve iki katlı konutların yer aldığı parseller) ve mülkiyet sorunları nedeniyle yalnızca plan şemasında kaldığı, uygulama sonrası durumda açıkça görülmektedir. Örneğin, planda bire-iki ölçüsünde bir dikdörtgen biçiminde tasarlanan aşağı şehirde, geometrik merkezde yer alan ana meydanın yanı sıra simetrik dört meydan daha öngörülmüş ancak uygulama aşamasında, bu meydanlardan yalnızca ikisi gerçekleştirilmiştir. Söz konusu iki meydan ise Osmanlı döneminden itibaren kamusal mekan özelliği gösteren iki önemli pazar yeridir.

Bunlardan biri, geçmişte zanaata dayalı uzmanlaşmış ticaretin yer aldığı, günümüzdeki adıyla George I Meydanı ve diğeri ise Ag. Adreas Kilisesi yakınındaki Olgas Meydanı'dır (Şekil 4. 24).



Şekil 4.23 Stamatis Voulgaris'in 1829 planı, birbirini dik kesen cadde ve sokakları, simetrik olarak yerleştirilmiş meydanları ile oldukça geometrik bir tasarım yaklaşımını benimsemiştir (Synadinos, 1990'da yer alan harita üzerinden üretilmiştir).



Şekil 4.24 Voulgaris'in planı uyarınca tasarlanan iki meydan: Soldaki George I Meydanı ve sağdaki Olgas Meydanı (Old Photos of Patras, 2016).

Voulgaris'in planı, yapılan itirazlar sonucu büyük değişikliğe uğrayarak uygulanmaya çalışılmış; ancak kentsel mekanda çeşitlenen kullanımlar ve artan talepler sonucunda revize edilmiştir. Bu revizyonlar doğrultusunda, 1850'li yılların sonuna doğru, kent merkezi büyük ölçüde günümüzdeki formunu almıştır (Papadatou-Giannopoulou, 1991, s.27, 35, 42). Patras'ın bir liman kentine doğru evrildiği bu dönemin haritalarındaki sokak-iskele ilişkisi, kentsel mekanın plandan çok, kıyıdaki ticari etkinlikle ilişkili olarak şekillendiğine işaret etmektedir (Şekil 4. 25).

Voulgaris'in planından itibaren Kapodistrias, kentin yeniden yapılanması, sokaklar, caddeler ve açık alanların yeniden düzenlenmesi için büyük çaba göstermiştir (Gatopoulou, 2005, s.300). Yeni ulusun mekanını yaratma ideali ve yeni bir kent kurma girişimi, Türk nüfusun mülklerini satıp kentten ayrılması sonrasında, kentin mekansal gelişimine yönelik bazı yasal düzenlemelerle devam etmiştir. Aşağı şehirdeki yapılarda, saz gibi yanıcı maddelerin kullanımı yasaklanmış; kentte hijyenin ve güvenliğin sağlanmasına yönelik kurallar getirilmiştir. On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren, liman hizmetlerini iyileştiren yatırımlar yapılmaya başlanmış, havagazı ve su boru hattı gibi teknik altyapı yatırımları gerçekleştirilmiş, kentin yakın çevresi ile bağlantı sağlayacak yol ve köprüler inşa edilerek var olanların iyileştirilmesine çalışılmıştır. Böylece, 1820'li yıllardan 1870'li yıllara kadar olan dönemde kent, deniz kıyısında gelişen yeni (aşağı) şehir, yürüyüş yolları, düzgün sokakları, neoklasik tarzda yapılmış yeni konut, dükkan,

depo ve kamusal yapıları, meydanları ile özellikle ticaret burjuvazisi için oldukça çekici bir görünüm kazanmıştır (MP, 2014, s.144).



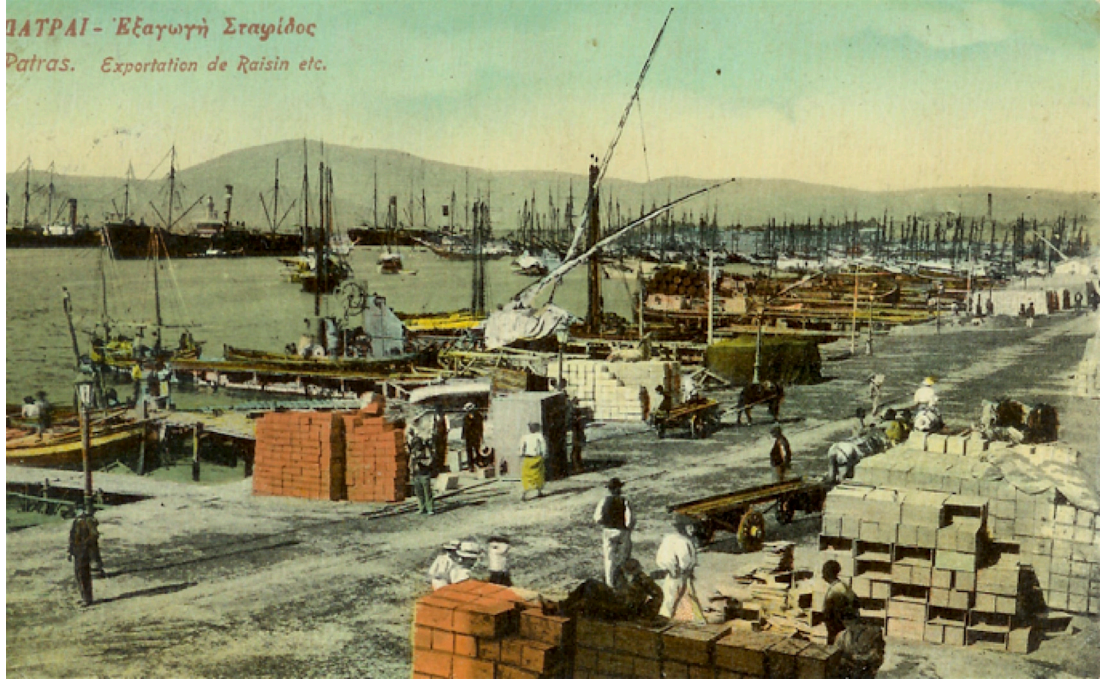
Şekil 4.25 1864 yılında Volos'un mekansal kurgusu. Aşağı şehir, ana hatlarıyla günümüzdeki biçimini, Voulgaris'in planındaki değişiklikler doğrultusunda 1850'li yılların sonunda kazanmıştır (MP, 2014, s.37'deki, 1864 yılında, English Hydrographic Society'den John Millard tarafından çizilen Patras gravüründen üretilmiştir.).

Yukarıda değinildiği üzere Voulgaris planının, geçmişten gelen mekansal pratiklerden bağımsız bir kentsel kurgunun hayata geçirilmesinde belli bir dirençle karşılaştığı görülmektedir. Ancak yine de 1829'dan 1870'lere kadarki dönemde kentsel mekanın değişmeye başladığı açıktır. Bu dönemde, radikal bir değişim hedefiyle hazırlanan plana karşın, kentte yavaş ve evrimsel bir değişim yaşanmış ve

bu değişimde belirleyici olan, kentin tarımsal üretime dayalı ekonomiden, deniz ticaretine geçişi ve denizle kurduğu ilişki olmuştur. Etkisi daha sonraki dönemde somut olarak görülecek, aşığı şehirdeki mekansal kurgunun ve yukarı şehirdeki değişimin temelleri bu dönemde atılmıştır. Patras artık, kaledeki bir Osmanlı yerleşimi değil, Doğu Akdeniz’de bir liman kenti olarak şekillenmeye başlamıştır.

4.2.2 Kurulan Yeni Kentsel Yapının Güçlendirilmesi

Osmanlı egemenliğinden Yunan egemenliğine geçtiği 1828 yılından 1870’li yıllara kadar Patras’ta, Kapodistrias’ın yeni bir kent kurmak üzere giriştii planlama ve yeniden yapılanma çabalarıyla, denizle daha güçlü bir ilişki kurmaya yönelik temel adımlar atılmış ve kent limandaki ticari faaliyetle birlikte, Fransız, İngiliz ve İtalyan tüccarların yanı sıra, onlarla ticaret yapan yerel tüccarlar için de önemli bir limana dönüşmeye başlamıştır (Şekil 4.26).



Şekil 4. 26 1870’lerde Patras rıhtımı. Temelde kuş üzümüne dayalı ihracatla limandaki hareketlilik artmış ve kıyıda irili ufaklı çok sayıda iskele ile kentin denizle kurduğu ilişki giderek güçlenmiştir (Old Photos of Patras, 2016).

Kentin, gerek sermaye ve gerekse iş gücü açısından yeni olanaklar sunan bu gelişimi, kentsel mekanda yeni kullanımları ve gereksinimleri beraberinde getirmiş,

özellikle aşağı şehir, ticari faaliyetin odağı olarak gelişmiştir. 1870’li yıllardan itibaren yukarı şehir, yavaş yavaş eski önemini yitirmeye başlayıp, düşük gelir grubuna ait tek ya da iki katlı konut yapılarının yer aldığı bir bölge olurken, aşağı şehir, tüccarlar ve büyük arazi sahiplerine ait büyük ve gösterişli yapılarla yeni bir kent imgesi oluşturmaya başlamıştır. Gerek yangınların önlenmesine yönelik yasal düzenlemelerin, gerekse sermaye birikiminin etkisiyle, ahşap yapı malzemesinin yerini taş almış; yalnızca konut değil ticari pek çok yapı, kafe ve restoranlar ile eğlenceye yönelik kullanımlar da kentsel mekanda kendini göstermeye başlamıştır (Gatopoulou, 2005, s.300, MP, 2014, s.152)¹²⁶. Temel ekonomik etkinliğin gerçekleştiği aşağı şehir, yalnızca ticari kullanımların değil aynı zamanda, meydanlar, kafe ve restoranların da yer aldığı bir kentsel alan olarak gelişmiştir (Panagiotis, 2011, s.27)

Yeni bir kentli yaşam biçimine işaret eden kafe, restoran, kabare gibi yeme-içme ve eğlenceye yönelik yapılara, 1871 yılında, kentin hala simgesel yapılarından biri olan ilk tiyatro binası eklenmiştir. Apollon Tiyatrosu adıyla açılan yapı, çevresindeki dükkan ve atölyelerle eskiden beri bir ticaret meydanı ve kentin en önemli kamusal mekanlarından biri olan George I Meydanı’ndaki yerini almış, Osmanlı döneminden itibaren, farklı uzmanlık alanlarından tüccar ve zanaatkarların çevrelediği meydan artık, kentteki neoklasik yapıların en önemli örneklerinden biri olan tiyatro binası, kafe ve restoranlarıyla, eğlence ve kültürel etkinliklerin merkezi haline gelmiştir (Yerolympos, 2007, s.241)¹²⁷ (Şekil 4. 27).

Değişen yaşam alışkanlıkları ve sermaye birikiminin kentsel mekandaki söz konusu somut etkilerinin yanı sıra 1870’li yıllar, büyük ölçekli altyapı yatırımlarının da kendini göstermeye başladığı yıllar olmuştur. On dokuzuncu yüzyılın sonuna doğru, yabancı yatırımcılar ya da yerel yönetimlerden sağlanan maddi destekle, Atina-Patras Demiryolu hattı ve Korint Kanalı gibi bölgesel ölçekli projelere

¹²⁶ Belediye meclisinin 1865’te aldığı bir karar uyarınca bölgede taş malzeme kullanılması kararlaştırılmış, aşağı şehirde, Antik Yunan Uygarlığı’na referans veren neoklasik üslupta yeni konutlar, eğlence yapıları, dükkanlar ve depolar inşa edilmiştir.

¹²⁷ Yerolympos, modern Yunan Devleti’nde ilk tiyatronun 1862 yılında Hermoupolis’te inşa edildiğini ve bunu Patras, Zante ve Pire’de yapılan yeni tiyatro binalarının izlediğini dile getirmektedir.

girişilmiştir. Bu dönemde, kentin liman işlevini güçlendirmeye yönelik proje ve yatırımlar yapılmaya başlanmış, örneğin 1870'ler ve 1880'ler boyunca Fransız şirketleri tarafından Patras Limanı ve tesisleri inşa edilmiştir (Frangakis-Syrett, 1994, s.32).



Şekil 4.27 George I Meydanı'nda Apollon Tiyatrosu. Kentin en önemli meydanlarından birinde, bir Alman mimar Ernst Ziller yapılan Apollon Tiyatrosu, neoklasik mimarinin kentteki en önemli temsilcilerin biridir (Soldaki Fotoğraf: Sklavenitis ve Staikos, 2005, Sağdaki Fotoğraf: Old Photos of Patras, 2016).

1870'li yıllardan itibaren, kentte ticarete uzmanlaşma başlamış, Volos ve başka pek çok liman kentinde görüldüğü üzere, sigorta acenteleri açılmış, avukatlar hizmet vermeye başlamıştır. Bankerlerin yanı sıra birisi Nationale Bank de Greece olmak üzere banka şubeleri kentsel mekandaki yerlerini almıştır¹²⁸. Ayrıca, liman etkinliği ve deniz ticaretine dayalı olarak kentte, çok sayıda gemi acentesi ve komisyoncu hizmet vermeye başlamıştır¹²⁹. Limandaki ticari faaliyete dayalı hareketliliği artıran bir başka gelişme de gemi seferlerindeki önemli bir değişiklik ile yaşanmıştır. Liverpool ile aktarmasız, doğrudan seferlerin başlamasıyla birlikte ihracatta önemli bir artış olmuş, kentte küçük ölçekli dokuma atölyeleri açılmaya başlamıştır¹³⁰. Daha

¹²⁸ Annuaire Oriental du Commerce, 1890, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.869. Süveyş Kanalı'nın yapımı sırasında, kanal ihtiyacı için gereksinim duyulan keresteyi sağlamak üzere Mersin'de çok sayıda kereste tüccarı faaliyet göstermiştir. Benzer biçimde Patras'ta da, kereste işiyle uğraşan tüccarların faaliyet göstermeye başlamasının, bu yıllarda yapımı süren ve 1893 yılında tamamlanacak olan Korint Kanalı'ya ilişkili olabileceği düşünülmektedir.

¹²⁹ Annuaire Oriental du Commerce, 1890, Cervati Frères & C^{ie}, İstanbul, s.869.

¹³⁰ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Ongley, Commerce of the Morea, 1870.

önce Batı'dan Mora'ya gelen malların İzmir gibi Osmanlı limanları üzerinden taşınırken on dokuzuncu yüzyıl başından itibaren doğrudan Patras'a getirilmeye başlanmasıyla giderek önem kazanan kentte (Frangakis-Syrett, 1994, s.24) 1836'dan itibaren tüm mallar gümrüğe tabi tutulmaya başlamıştır. Ticaretteki canlanma, kentin yerleşik nüfusunu etkilemiş, artan iş olanakları nedeniyle, İzmir'den, adalardan çok sayıda tüccar gelerek kente yerleşmiştir (MP, 2014, s.147-148).

Artan ticari hareketlilikle birlikte kıyıda çeşitli düzenlemelerin yapılması zorunlu hale gelmiştir. Kentin ana iskelesi, Ag. Nikolaou Caddesi uzantısındaki iskeledir. Ag. Nikolaou Caddesi, henüz aşağı şehir yokken dahi, yukarı şehir ile deniz arasındaki bağlantıyı sağlayan caddedir. 1836 yılında, Belediye Meclisi'nin kararıyla, Ag. Nikolaou Caddesi'nin uzantısında, 35 metre uzunluğundaki, kentin ilk iskelesi ahşaptan yapılmış, iki yıl sonra 20 metre uzatılmıştır (Simeonidou, 2015, s.53) (Şekil 4.28). Ancak kentte, gerek deniz ticareti gerekse deniz ticareti ile birlikte gelişmeye başlayan sanayi için söz konusu iskele ve rıhtım yeterli olmamış, buna denizin uygun derinlikte olmaması da eklenince liman gereksinimi giderek artmıştır.

1861 yılından itibaren, noktasal proje ve müdahalelerle, kıyıda ufak çaplı düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır. 1864 yılına gelindiğinde, aşağı şehir büyük ölçüde yapılaşmış ve Ag. Nikolaou Caddesi uzantısındaki kentin en eski iskelesinin dışında kıyıda çok sayıda küçük iskele yapıldığı gibi, kentin güneyinde, yapılaşmış alanın bitiminde de (Ag. Andreas Kilisesi önünde), diğerlerine göre daha büyük bir iskele inşa edilmiştir. Ancak 1830'lu yıllarla karşılaştırıldığında kıyı çizgisinde önemli bir değişim olmamıştır. 1870'li yıllardan itibaren yaşanan bu süreçte dikkat çekici olan, tıpkı Volos'ta olduğu gibi Patras'ta da, kentin en eski ve en önemli iskelesinin, ana ulaşım aksıyla doğrudan bağlantılı olarak gelişmesidir. Her iki kentte de, kıyıda ticari etkinlik ve kentin mekansal gelişimi el ele gitmiş ve ilişkisel olarak birbirini şekillendirmiştir.



Şekil 4. 28 Ag. Nikolaou Caddesi. Kentin, denizle bağlantısını kuran en eski caddesi; Ag. Nikolaou Caddesi (Old Photos of Patras, 2016).

Kentin artan ticari kapasitesi, yeni bir projeyi gündeme getirmiş, açıkta beklemek zorunda kalan gemilerin yanaşabileceği bir limanın inşa edilmesi için 1869 yılında, Patras Liman İdaresi tarafından, Marsilya Limanı'nı da planlamış olan Fransız bir mühendis görevlendirilmiştir. 1872 yılında tamamlanan proje ile ana iskelenin batısında bir dalgakıran yapılması planlanmış, ancak gemilerin Ag. Andreas Kilisesi önündeki iskeleye değil Ag. Nikolaou'ya yanaşması öngörülmüştür (Bakounakis, 2005, s.144; Simeonidou, 2015, s.54).

1885 yılı planında, Ag. Nikolaou ve günümüzdeki adıyla Dimitriou Gounari Caddesi'nin (eski Kalavryta Caddesi) ucunda iki iskele kentin ana iskeleleri olarak tasarlanmıştır. Ayrıca bu planda, kentin kuzeyi ve güneyinde iki demiryolu istasyonu ve demiryoluyla bağlantılı iki iskele önerilmiştir. 1886 yılında, kıyıda çeşitli düzenlemeler yapılmaya başlanmış, körfez, giriş çıkış yapan deniz araçları için daha

korunaklı ve güvenli bir hale getirilmeye çalışılmıştır¹³¹. Kıyı ve iskelelerin gelişimi, kentsel mekanın gelişimiyle paralel gitmiştir. Kentin limana dayalı ticari faaliyetleri artmış ve ticaret giderek kurumsal bir yapı kazanmaya başlamıştır. 1885 yılında kentte bir ticaret mahkemesi açılmış ve ticaret odası kurulmuştur. Üstelik bu dönemde, hastane, tiyatro ve spor salonu gibi nüfusun arttığına ve kentli yaşama işaret eden kullanımlar da birer birer kentsel mekandaki yerlerini almaya başlamıştır (Bakounakis, 2005, s.152, 159) .

1887 yılında, Zaimi ve Votsi Caddeleri arasında kalan kıyı şeridindeki yapı adalarına yönelik çeşitli düzenlemeler yapılmıştır. Bundan iki yıl sonra, 1889 yılında, Ag. Nikolaou ile Dimitriou Gounari Caddesi arasında kalan alanda kıyı düzenlemesine yönelik bir başka proje hazırlanmış, bu proje ile rıhtım bölgesinin düzenlenmesi, Ag. Nikalou İskelesi'nin uzatılması ve Dimitriou Gounari Caddesi uzantısındaki iskele ile birlikte 150 metre açıkta bir dalgakıran yapılması planlanmıştır. Ne var ki, çok sayıda plan ve projeye karşın, 1890 yılında, kıyı çizgisinin önemli bir dolgu yapılmaksızın, düz bir hat şeklinde değişmesi dışında, bu süreçte öngörülen iskeleler henüz inşa edilememiştir.

4.2.3 Kentsel Yapının Değişimi

Kıyının şekillenmesi ve farklı noktalarda iskelelerin yapılarak, bütün bir liman bölgesi haline gelmesi temel olarak, 1902 yılında hazırlanan plan sonrasında gerçekleşmiştir. 1902 planıyla, Ag. Nikolaou İskelesi'nin uzantısındaki eski gümrük binasının, Dimitriou Gounari Caddesi uzantısındaki iskelenin (*Kalavyrta Mole*) doğusuna taşınması, güneydeki demiryolu iskelesi kaldırılırken kuzeydekinin korunması, dar da olsa kıyıda bir dolgu yapılması ve Ag. Andreou Kilisesi önündeki iskelenin genişletilmesi öngörülmüştür. Kalavyrta İskelesi'nin uzantısında inşa edilen yeni Gümrük Binası 1907 yılında açılmış ve Ag. Nikolaou İskelesi'nin uzantısındaki eski gümrük binası aynı tarihte yıkılmıştır (Bakounakis, 2005, s.148).

¹³¹ House of Commons Parliamentary Papers, Report by Consul Thomas Wood, Trade of the Consular District of Patras, 1886, No: 78.

1930'lu yıllara gelindiğinde, 1902 planıyla öngörülenler büyük ölçüde gerçekleşmiştir (MP, 2014, s.89). 1943 tarihli İngiliz haritası'na göre, 1931 yılından itibaren geçen 12 yılda, kıyıya dolgu yapılmış, Dimitriou Gounari Caddesi uzantısındaki *Kalavyrta Mole* adı verilen iskele genişletilmiş ve taşınan gümrük binasıyla birlikte önem kazanmıştır. Bunun yanı sıra, kentin güneyindeki Ag. Anderaou Kilisesi'nin önündeki iskele de genişletilmiş, kuzeyde, Ag. Nikolaou İskelesi'nden (*Ag. Nikolaou Mole*) sonra iki iskele daha inşa edilmiştir.

Ag. Nikolaou İskelesi'nin ucunda yer alan, 1858 yılında ahşaptan yapılan deniz feneri, 1865 yılında fırtına nedeniyle yıkılınca, 1878 yılında aynı yere taş bir fener inşa edilmiştir. 1972 yılında yıkılincaya kadar kentin simgesi olan deniz feneri, yalnızca gemilere rehberlik etmemiş, aynı zamanda kentlilerin bir araya geldiği bir kamusal mekan işlevi görmüştür (Gatopoulou, 2005, s.296, 308; Bakounakis, 2005, s.145) (Şekil 4. 29).



Şekil 4.29 Deniz feneri ve Ag. Nikolaou. 1972 yılındaki yıkılışına kadar kentin en önemli sembollerinden olan deniz feneri, Ag. Nikolaou Caddesi'nin uzantısındaki kentin ana iskelesinin ucunda yer almıştır (Old Photos of Patras, 2016).

Kentin ana iskelesi olan Ag. Nikolaou İskelesi, gümrük binasının ve çok sayıda dükkanın çevrelediği bir ticaret meydanı niteliği gösteren, günümüzdeki adıyla Three Allies Meydanı ile kentin ticari merkezi olarak şekillenmiştir. Volos'ta olduğu gibi Patras'ta da, kentin en önemli bağlantısı, ana iskeleye ulaşmakta ve bu alan bir ticaret meydanı olarak kullanılmaktadır. 1876 yılında inşasına başlanan ve gümrük binası nedeniyle geçmişte “Gümrük Meydanı” olarak anılan meydan, daha sonra Yunanistan bağımsızlık mücadelesine destek veren Rusya, Fransa ve İngiltere'ye referansla günümüzdeki adını almıştır (MP, 2014, s.160-162) (Şekil 4. 30).



Şekil 4.30 Three Allies Meydanı. Yunanistan bağımsızlık mücadelesine destek veren Rusya, Fransa ve İngiltere'ye referansla “Three Allies Meydanı” olarak adlandırılan meydan, Ag. Nikolaou Caddesi ve uzantısındaki Ag. Nikolaos İskelesi arasında, deniz kıyısında yer almaktadır (Kartpostal, Üstteki Fotoğraf: Kişisel Arşiv, Alttaki Fotoğraf: Old Photos of Patras, 2016).

1880'li yıllarda Patras'ın, liman kenti kimliğini güçlendiren, deniz ulaşımına yönelik söz konusu yatırım ve gelişmelere, yeni bir ulaşım yatırımı daha eklenmiş ve kent demiryolu ile Atina'ya ve Mora'nın iç kesimlerine bağlanmıştır. 1887 yılında Atina-Patras ve 1891 yılında da Olympia-Pyrgos arasındaki demiryolunun kullanıma açılmasıyla, iç kesimlerdeki ürünler Patras'a çok daha hızlı taşınmış ve limandaki ticari hareketlilik daha da artmıştır. Öte yandan, Volos'ta olduğu gibi Patras'ta da, demiryolunun kente gelişiyile birlikte, 1900'lü yıllarda raylı sistem toplu taşıma kullanılmaya başlamıştır. 1902 yılında işletmeye açılan elektrikli tramvay, kentte doğu-batı doğrultusunda, kıyıya paralel bir hatta hizmet vermiş ve aynı zamanda yukarı şehre de çıkmıştır. Birinci Dünya Savaşı'nın başladığı yıllardan itibaren ise kullanım dışı kalmıştır (MP, 2014, s.176)¹³² (Şekil 4. 31).



Şekil 4.31 Patras rıhtımı, yirminci yüzyıl başı. Kentin ilk planı ile kıyı kesiminde öngörülen yeşil alan kullanımı, artan ticari hareketlilikle birlikte bu alandan geçirilen demiryolu hattı ile ortadan kalkmıştır (Old Photos of Patras, 2016).

¹³² Papadatou-Giannopoulou (1991, s.34) ve Gatopoulou (2005) kentteki ticari hareketliliği artıran söz konusu yatırımın, kentin mekansal kurgusunda önemli bir değişim yarattığını, Volugaris'in planında, gerek kentin denizle ilişkisi açısından ve gerekse estetik nedenlerle kıyı boyunca devam eden yeşil kuşaktan geçmesinin, kentin denizle ilişkisini kesintiye uğrattığını öne sürmektedirler. Günümüzde hala aynı güzergahtan geçen hattın yer altına alınması tartışmaları sürmektedir.

1870'li yıllardan itibaren bir başka büyük ölçekli altyapı yatırımı ise Korint Kanalı'nın inşasıdır. 1893 yılında, Ege Denizi'nden Adriyatik'e ulaşımı, Mora Yarımadası'nın etrafında dolaşmadan geçmeyi sağlayarak, deniz ulaşımında oldukça önemli bir kolaylık yaratacak olan Korint Kanalı'nın açılmasıyla, Pire Limanı önem kazanmış, Patras ise eski vazgeçilmez konumunu yitirmeye başlamıştır. Üstelik tam bu dönemde, kentin kuş üzümüne dayalı ekonomik faaliyeti, 1893 yılında kuş üzümünde görülen floksera salgını, 1893-1894 yıllarındaki üretim fazlası ve Fransızların Yunan pazarından çekilmesi sonucu önemli bir krizle de karşı karşıya kalmıştır (Frangakis-Syrett, 1994, s.36).

Ancak yine de, kentin mekansal gelişimi sürmüş, kentsel altyapıya yönelik girişimler bu dönemde de devam etmiştir. Patras'ta bütün bu süreçte, 1829 Voulgaris planından 1929 yılına kadar on iki plan yapılarak, kentsel mekanın düzenlenmesi çabası kesintisiz devam etmiştir. 1877, 1882, 1883, 1885, 1886, 1900, 1903, 1923, 1924, 1926, 1927 ve 1929 yıllarında yapılan planlar ile hızla yayılan kentin gelişimi kontrol altına alınmaya çalışılmıştır (Papadatou-Giannopoulou, 1991, s.42).

1877 ve 1882 yılı planıyla, kente ciddi bir müdahale yapılmış, High Alonia Meydanı son halini bu düzenlemeyle almıştır. Ancak, eski kent merkezinin yer aldığı güney kesimde öngörülen bu dönemki genişletmede yeterli kamusal mekan önerilmemiştir. 1885 yılında bir revizyon yapılmış, kamusal mekanlar bu planda da artmamış ancak, Ag. Andreou Kilisesi ve çevresiyle kentsel doku arasındaki ilişki kurulmuştur (Papadatou-Giannopoulou, 1991, s.43-45).

1903 yılında yapılan bir başka revizyon ile kent merkezinin kuzey ve güneyinde simetrik bir gelişme öngörülmüştür. Bu planın öngördüğü en önemli değişiklik, Ag. Andreou Kilisesi önünden geçen demiryolu hattının doğu yönüne doğru (doğuda eskiden kalmış yapı bloklarının bulunduğu sahil şeridi boyunca) uzatılması olmuştur. Sonradan "eski plan" olarak adlandırılan 1929 yılı planı ise 1903'ten beri gelişen yeni bölgesel eklentilere yönelik bir plan olmuştur (Papadatou-Giannopoulou, 1991, s.45-47).

1929 yılı planından sonra Patras'ta 42 yıl boyunca, kentsel mekânın düzenlenmesine yönelik bir planlama faaliyeti olmamıştır. Ekonomik kriz ve savaşların yaşandığı plansız bu uzun dönemin ardından, artan nüfus ve yeni koşullara uyum sağlamak üzere 1971 planı yapılmıştır. 1971 yılına gelindiğinde kentin nüfusu 111.607 kişiye ulaşmış ve yüksek katlı yapılar yapılmaya başlamıştır.

Zaman içinde kıyı bölgesinde, mendirek yapımı, iskelelerin uzatılması ve dalgakıran inşası gibi pek çok noktasal müdahale, sayıları artan, genişletilen, uzatılan iskelelerle kıyının tamamı bir liman bölgesine dönüşmüştür. 1930'lu yıllarda, ticari etkinliğin ana mekânı olan bölgede, İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte neredeyse tüm faaliyet durma noktasına gelmiştir. Ag. Nikolaou İskelesi, 1950'li yıllara kadar ağırlıklı olarak balıkçılar tarafından kullanılmış, 1956'dan itibaren kentteki liman faaliyeti yeniden canlanmaya başlamıştır. 1990'lara kadar, Ag. Nikolaou İskelesi'nin kuzey tarafındaki kıyı şeridinde, özellikle feribot seferlerine yönelik olarak yapılan rıhtım ve yolcu iskelesiyle liman bölgesi genişletilip modernize edilerek yepyeni bir görünüm ve işlev kazanmıştır¹³³ (Şekil 4. 32).

¹³³ *Panhellenic Architectural Tender For Ideas For The Restoration of The Old Port of Patras-Technical Data File*, 2015, s.11, Patras.(<http://www.archcomp-patrasport.gr/>, Erişim Tarihi: 15 Nisan 2016).

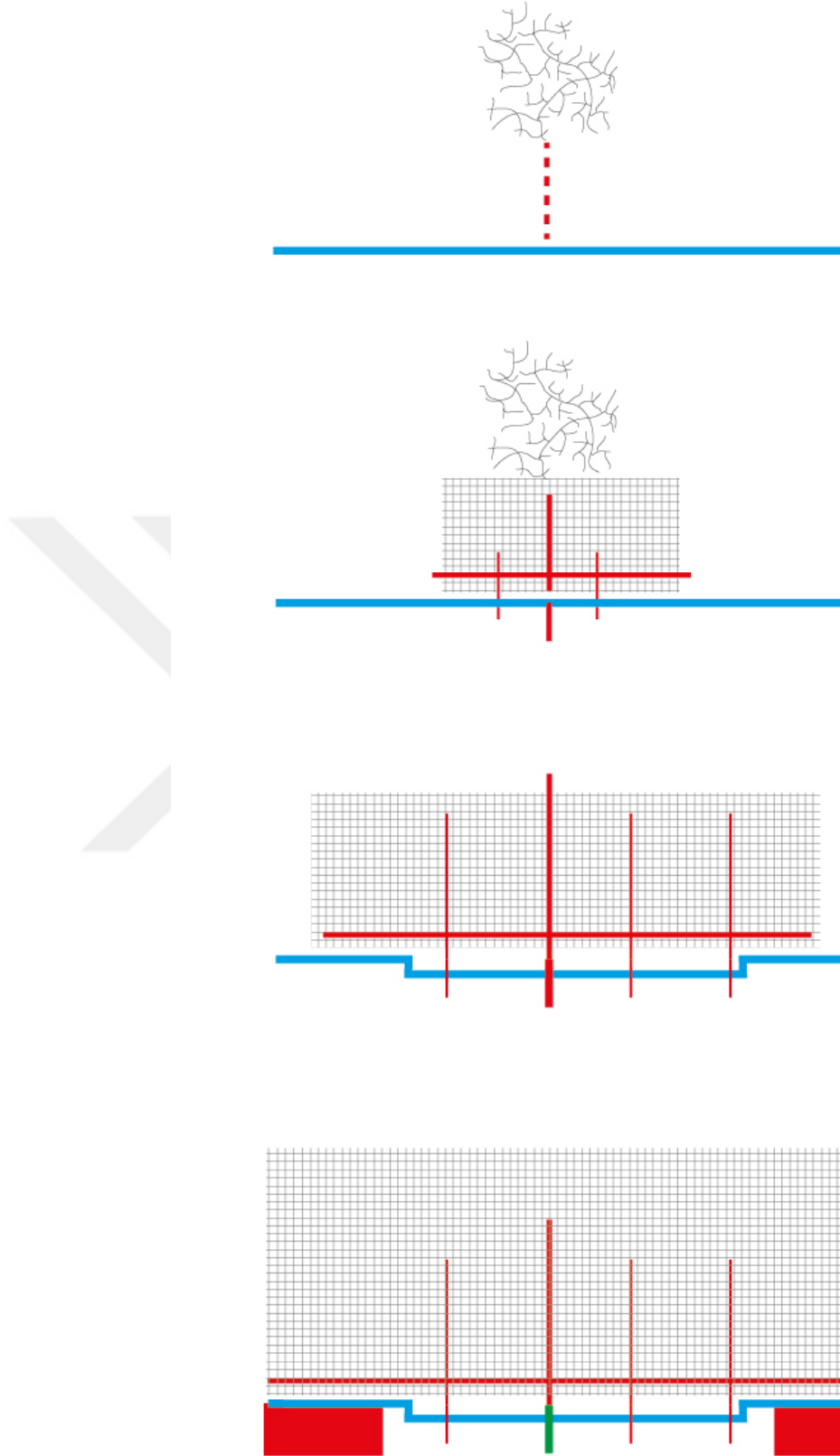


Şekil 4.32 1940'lı yıllarda Patras'ın mekansal kurgusu. 1940'lı yıllarda kent, eski şehrin kuzeyinde ve deniz kıyısı boyunca genişlemiş, mevcut iskeleler uzatılıp yeni iskeleler inşa edilmiş ve dalgakıran yapılmıştır. Kamusal mekanlara yönelik çeşitli düzenlemeler dışında kentin ana mekansal kurgusu hala sürmektedir (ELIA-Athens arşivindeki 1944 tarihli İngiliz haritası üzerinden üretilmiştir).

Kentin mekansal gelişimine ilişkin olarak buraya kadarki süreç değerlendirildiğinde, Volos'ta olduğu gibi Patras'ta da deniz ve liman etkinliğine dayalı biçimde şekillenen kentsel gelişim ve mekansal yapının, kentin Yunanistan sınırlarına dahil olmasından çok sonrasına kadar sürdüğünü göstermektedir. Volos'ta olduğu gibi Patras için de, kentin Yunan egemenliğine geçmesinden yalnızca bir yıl sonra, yeni bir kent yaratmak üzere ilk planlı müdahale yapılmıştır. 1829 yılında,

Fransa’da eğitim görmüş bir mühendis tarafından hazırlanan plan, yeni şehrin deniz kıyısında mekansal gelişimini belli ölçüde yönlendirse de, büyük ölçüde ticari etkinlik ve sermaye tarafından belirlenen kentsel pratikler ve mülkiyet ilişkileri ile önemli değişimlere uğrayarak uygulanmıştır. Örneğin planın, dönemin Avrupa kentlerinde geniş kabul gören geometrik tasarımıyla öngördüğü simetrik meydanlar hayata geçirilememiştir. Oysa, Ag. Nikolaou Caddesi ve iskelesi, ve George I Meydanı gibi, geçmişten gelen çeşitli yol izleri ve kamusal mekan kullanımları, söz konusu plandan sonra da varlıklarını sürdürmüştür. Dolayısıyla Patras’ta, kentsel mekanın yeniden örgütlenmesine yönelik bu ilk müdahale, deniz kıyısında gelişmeye başlayan yeni kenti şekillendirirken, eski şehri ve geçmişten gelen mekansal bileşenleri birleştirmeye yönelik bir yaklaşımı benimsemiştir.

Kentin bir kale yerleşiminden, denizle doğrudan ilişki kuran bir liman kentine evrildiği bu ilk aşamanın ardından gelen ikinci aşamada ise 1829 planı ile büyük ölçüde şekillenen yeni şehrin kıyı kesiminde çeşitli değişimler söz konusu olmuştur. Bu aşamada, artan deniz ticareti doğrultusunda kıyıdaki düzenlemelere ağırlık verilmiş, mevcut iskelelerin iyileştirilmesi, yeni iskelelerin inşası, dalgakıran yapımı gibi, liman kenti işlevini güçlendiren çeşitli mekansal müdahaleler yapılmıştır. Volos’ta olduğu gibi Patras’ta da bu aşamada gündeme gelen demiryolu bağlantısı, kent-deniz ilişkisinde bir değişim yaratsa da kent hala, ana ulaşım bağlantıları uzantısında sayıları artan ve iyileştirilen iskeleleri ile denizle ilişkisi daha da güçlenmiş bir liman kenti olarak gelişmiştir. Kıyıdaki iskeleler, yolcu ve yük iskelesi olarak farklılaşmış ve bütün bir kıyı liman bölgesi olarak gelişmiştir. Dolayısıyla, iskeleler ve ardındaki kentsel alanın işlevsel birlikteliği kopmadan devam etmiştir. Kıyıdaki düzenlemeler kapsamında, önemli bir dolgunun yapılmamış olmasının da etkisiyle kentin ana mekansal kurgusunda önemli bir değişiklik yaşanmamış, eski şehir, yeni şehir ve deniz ilişkisini güçlendiren iskele-yol bağlantıları ve yeniden düzenlenen kamusal mekanları ile kent, geçmişten gelen ilişkisel kurgusunu sürdürmüştür (Şekil 4.33).



Şekil 4. 33 Patras'ta kentsel mekanın gelişimi ve deniz ile ilişki. Kentin bir liman kenti olarak ortaya çıkışındaki en önemli mekansal bileşenler olarak iskeleler, kullanım biçimleri değişse de varlıklarını sürdürmüş, kıyıda iskeleler ile ilişki içindeki işlevler devam etmiş ve böylece kentsel mekandaki ana ilişkisel kurgu bozulmamıştır.

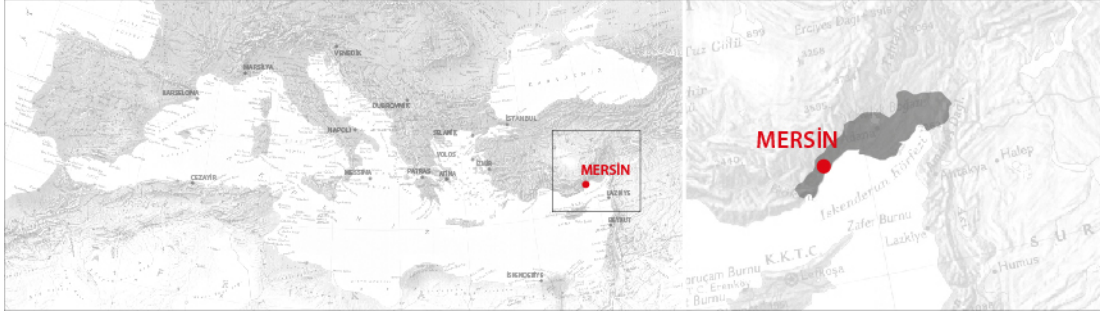
1929 planından sonra 42 yıl gibi uzun bir süre planlı bir mekansal müdahalenin yapılmadığı Patras, 1930’lu yıllardaki mekansal gelişimini uzun süre korumuştur. Günümüzde, kıyı bölgesinin neredeyse tamamına yayılmış olan liman fonksiyonu ile Patras hala liman kenti kimliğini sürdürmektedir. İskeleler arasındaki iş bölümü ile Ag. Nikolaou İskelesi yolcu trafiği için kullanılırken, Kalavryta İskelesi yük iskelesi olarak kullanılmaktadır. Ag. Nikolaou İskelesi’nin kuzeyindeki bölge ise marina olarak düzenlenmiştir. 1991 yılında, Ag. Andreas İskelesi’nin güneyinde yapılan yeni liman ise kullanılmamaktadır. Bu da kentte, liman ve kent ilişkisinin, zaman içinde değişen gereksinimler doğrultusunda değiştiğini ancak kopmadan sürdüğünü ortaya koymaktadır (Şekil 4.34).



Şekil 4. 34 Günümüzde Patras’ta kent-deniz ilişkisi. Kentte, liman ve kent ilişkisi, zaman içinde değişse de kopmadan sürmektedir (Soldaki fotoğraf, Patras, Google, 2016; Shipfriends, 2013).

4.3 Mersin’de Kentsel Mekanın Gelişimi ve Değişimi

Mersin, on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren, Anadolu’nun güneyinde, Çukurova bölgesinin limanı olarak gelişmiştir. Ancak, Patras ve Volos’tan farklı olarak Mersin’de, geçmişten gelen bir yerleşim yoktur. Mersin’in bir kent olarak gelişimi, kıyıdaki iskelelerle başlamıştır. Mersin’in öncelikle bir liman ve sonra da bir kent olarak ortaya çıkış sürecinde, Çukurova’daki kentlerin on dokuzuncu yüzyıl başında değişen işlev ve özellikleri gibi bölgesel ölçekli gelişmelerin yanı sıra, Amerikan İç Savaşı ile pamuk tarımında oluşan yeni koşullar ve Kırım Savaşı ile tahıl üretiminde artan gereksinim, Süveyş Kanalı’nın açılması gibi üst ölçekli gelişmeler etkili olmuştur (Selvi Ünlü, 2009, s.9). Tüm bu gelişmelerin sonucunda Mersin, Doğu Akdeniz liman kentleri arasındaki yerini almıştır (Şekil 4.35).



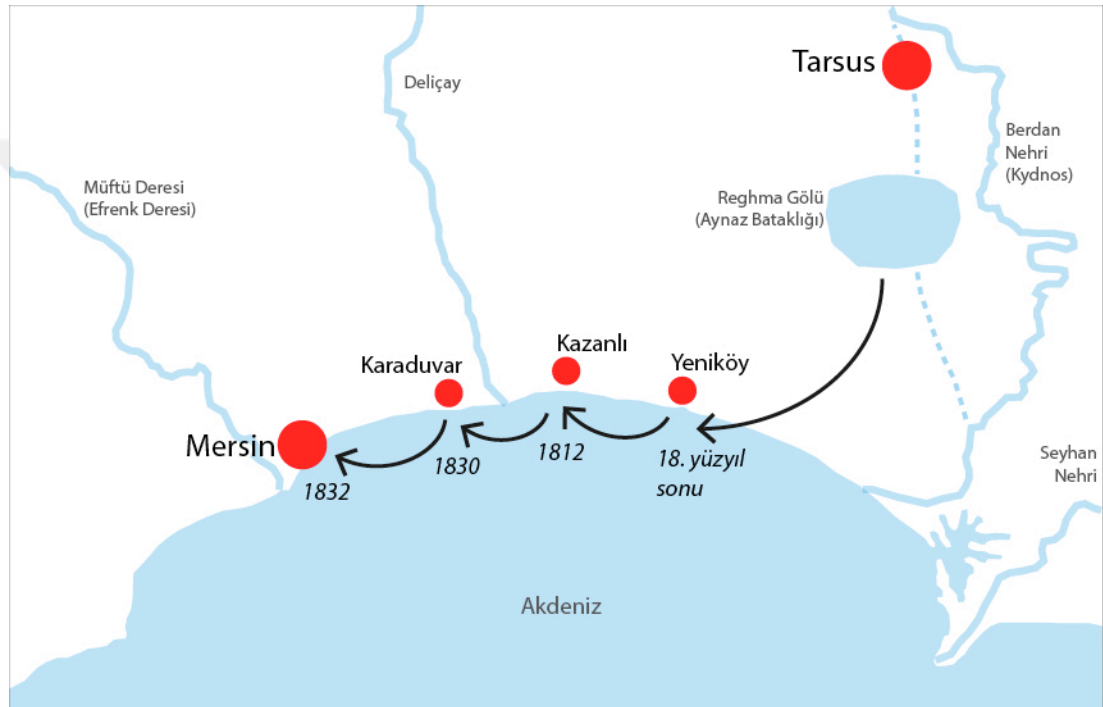
Şekil 4.35 Mersin'in Akdeniz'deki konumu. Mersin, on dokuzuncu yüzyılda, verimli Çukurova topraklarının limanı ve Doğu Akdeniz liman kentleri ağının bir parçası olarak gelişmiştir.

Osmanlı modernleşmesi ve Batı ile siyasi ve ekonomik ilişkilerin yeni bir biçim aldığı dönemde Mersin, sahip olduğu iskelelerle, başta pamuk olmak üzere Çukurova'nın tarımsal ürünlerinin İngiltere, Fransa, Rusya gibi ülkelere ihraç edildiği, şeker, kahve ve çeşitli sanayi ürünlerinin yine bu ülkelerden ithal edilerek Anadolu'nun iç kesimlerine gönderildiği bir aktarım noktası olmuştur. Mersin'in, kıyıda bir kaç iskeleden oluşan söz konusu liman işlevini kazanmasında, Çukurova'daki pamuk üretimi, bölgedeki coğrafi değişimler ve en önemlisi dönemin kapitalist üretim biçim ve ilişkileri belirleyici olmuştur.

Anadolu'nun güneyinde verimli topraklarıyla Çukurova'nın önemli kentleri olan Adana ve Tarsus, Akdeniz havzasında, antik dönemde "Kilikya" olarak adlandırılan topraklar içindeki en eski yerleşimlerdir. Antik dönemden itibaren kesintisiz olarak varlığını sürdüren Tarsus, on dokuzuncu yüzyıl başına kadar, bir yandan önemli ticaret ve kervan yollarına yakınlığı, öte yandan güvenli bir iç liman niteliği gösteren coğrafi konumu ile antik Kilikya'nın önemli yerleşimlerinden biri olmuştur (Sayar, 2004, s.9-11).

Kydnos Nehri (günümüzdeki adıyla Berdan ya da Tarsus Çayı) aracılığı ile Rhegma Gölü'nü güvenli bir iç liman olarak kullanabilmesi Tarsus'a, bir ticaret kenti kimliği kazandırmıştır. İlkçağlardan itibaren Kıbrıs'tan gelen mallar, Gülek Boğazı'ndan Anadolu içlerine Tarsus Limanı üzerinden taşınmıştır (Özdemir, 2005, s.105). Ne var ki, bu güvenli ve işlek liman, zaman içerisinde Kydnos Nehri'nin getirdiği alüvyonların Rhegma Gölü'nü bataklığa (Aynaz Bataklığı) dönüştürmesi sonucu işlevini yitirmeye başlamış (Zoroğlu, 1995, s.10), zaman içinde liman işlevi

Kazanlı'ya kaymıştır (Beaufort, 2002, s.266-273; Langlois, 1947, s.32-34). Ancak, bir süre sonra Kazanlı İskelesi de işlevini yitirmiş, coğrafyada yaşanan değişimlerin yarattığı bu durum Tarsus için olduğu kadar Mersin için de yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Bu tarihten sonra Mersin İskelesi, 1830'lardan itibaren konsolosların sık sık bahsettiği bir uğrak yeri olmanın yanı sıra Tarsus'un denizle bağlantısını sağlayan başlıca iskele olarak gelişmiştir (Ulutaş, 2006, s.32) (Şekil 4.36).



Şekil 4.36 Zaman içerisinde limanın Tarsus'tan (Rhegma Gölü'nden) Mersin'e kayması (Rother, 1971, s.67'deki haritadan üretilmiştir).

Mersin'in, bölgenin yeni limanı olarak gelişmesinde bir diğer etmen ise Adana ve çevresindeki tarımsal üretim olmuştur. Çünkü dönemin kapitalist ekonomilerinin yeni pazar arayışlarını yönelttikleri coğrafyalardan biri de Çukurova bölgesidir. 1840'lı yıllarda, uluslararası talebin yüzde 8'ini tarımsal ürünler oluşturmaktadır ve bu talebi karşılamak üzere özellikle bazı yörelerde, ihraç edilebilecek artı ürün, büyük toprak mülkiyetinin yanı sıra tarımda görece gelişmiş teknoloji kullanımıyla sağlanmaktadır. Bu durum için, Mersin limanı aracılığıyla Adana Ovası ise en dikkat çekici yerlerden biri olmuştur (Keyder ve diğer., 1994, s.133). Çünkü, bu dönemde Çukurova, büyük arazileri ve özellikle pamuk ve tahıl üretimine uygun iklim

koşulları ile öne çıkan bir bölgedir (Toksöz, 2006, s.101).

Çukurova'nın sahip olduğu avantajlar yalnızca, bölgede büyük ölçekli pamuk işletmelerinin ortaya çıkmasını kolaylaştıran parçalanmamış mülkiyet yapısı ve uygun iklimle de sınırlı değildir. 1832'den itibaren bölgeyi yöneten İbrahim Paşa'nın, modern tarım ve çalışma koşullarına yönelik düzenlemeleri, Mısır ve Kıbrıs'tan pamuk tohumu getirtmesi ve ordunun ihtiyaçları için Mısır ve Suriye'den ziraat işlerini bilen insanları bölgeye yerleştirmesi de Çukurova'nın önemli bir tarımsal üretim bölgesi olmasının koşullarını oluşturmuştur (Yorulmaz, 2005, s.71).

Bütün bu gelişmelere, 1830'lu yıllarda bölgede bulunan büyük ve çok sayıda bataklıkın kurutulması toprakların tarıma kazandırılması, sulama kanallarının yapılması ve göçle gelenlerin yerleşik düzene geçmesi gibi birçok gelişmenin de eklenmesi, Çukurova'nın, özellikle pamukta artan talebi karşılayacak bir bölge olarak öne çıkmasını sağlamıştır (Davis, 1879, s.29-30, Rolleston, 1856, s.61, Wilson, 1884, s.314, Massy, 1905, s.285).

Dolayısıyla Çukurova, pamuk tarımında oluşan yeni koşulları ve Kırım Savaşı ile tahıl üretiminde artan gereksinimi, verimli toprakları, iklimi ve sahip olduğu işgücü ile karşılamıştır. Bu durum, Mersin'in bölgenin limanı olarak ortaya çıkışında etkili olduğu kadar, iki yönlü bir etkileşimle, Çukurova'nın ve tarımsal üretimin gelişimini de sağlamıştır. Bir başka deyişle, Çukurova'da yaşanan gelişmenin tek nedeni bölgenin verimli topraklara sahip olması değil, aynı zamanda burada yetişen ürünün sevk edilebileceği bir ulaşım bağlantısına sahip bulunması olmuştur. Böylece, Çukurova'da, yeni bölgesel hiyerarşi ve iş bölümünün merkezi Adana, limanı da giderek gelişen Mersin olmuş (Yenişehirlioğlu ve diğer., 1995, s.19), Birinci Dünya Savaşı öncesinde Çukurova, tarımın en fazla ticarileştiği, kapitalist üretim ilişkilerinin en fazla yayıldığı yörelerden biri haline gelmiştir (Pamuk, 1987, s.222-223). Bölgedeki tarımsal üretim ve ticari ilişkilerin değişmeye başladığı bu dönemdeki gelişmelere, Osmanlı İmparatorluğu'nun yürürlüğe koymaya çalıştığı çeşitli yasal ve yönetsel reformlar da eklenince, Çukurova'da 1840-1860 yılları arasındaki durgun dönem sona ermiş ve Mersin'in bir liman kenti olarak gelişimini hazırlayan yeni bir dönem başlamıştır (Toksöz, 2000, s.71, 98).

4.3.1 Yeni Bir Kentin Gelişimi

Mersin'in, Tarsus'un iskelesi olmaktan çıkıp kıyıda bir kent olarak gelişmeye başlamasında etkili olan süreçlerden biri, 1861 yılında başlayan Amerikan İç Savaşı ve dolaylı sonuçları olmuştur. Savaş öncesine kadar, dokuma tezgahları için gerekli pamuğu Amerika'dan alan İngiltere'nin, iç savaş nedeniyle gerileyen pamuk üretimi karşısında, yeni hammadde bölgeleri araması ve Akdeniz'in doğusuna yönelmesi sonucunda Mersin, taşıdığı liman potansiyeli ile öne çıkmıştır. Liman işleviyle birlikte başlayan kentsel gelişimdeki bir diğer ivme ise, 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasıdır. Kanalın inşaatı için kesilen kereste Mersin Limanı'ndan Mısır ve Şam'a ihraç edilmiş (Sami, 1996, s.4260-4261), kereste ticareti için Lübnan'dan gelerek kente yerleşen tüccarlar, zaman içinde bölgenin Ortadoğu ile ticaretini geliştirmişler ve Mersin'de yeni iş olanakları yaratmışlardır (ODAK, 1992, s.8). Dolayısıyla, Patras'ın Korint Kanalı'nın açılışı sonrasında, eski önemini yitirmesi ve ticarete yaşanan durgunluk, Mersin ve Süveyş Kanalı örneğinde tam tersi yönde sonuçlar doğurmuştur.

Mersin'in bir kent olarak gelişmeye başladığı bu aşamada, söz konusu üst ölçekli ulaşım altyapı yatırımlarının bir diğeri ise demiryolu olmuştur. Volos ve Patras'ta olduğu gibi Mersin'de de, ticaretin daha hızlı ve verimli yapılabilmesinde, sermayenin öncelikli yatırımlarından biri olarak demiryolu inşası ilk bölgesel altyapı yatırımlarından biridir. 1860'lı yıllardan itibaren, tüccarların talepleri doğrultusunda başlayan girişimler sonuç vermiş ve İngiliz sermayesi ile yapılan toplam 67 kilometre uzunluğundaki Mersin-Adana demiryolu hattı 1886 yılında hizmete açılmıştır (Dingeç, 1998, s.76-77; Develi, 2001, s.148)¹³⁴. Böylece Mersin, İç Anadolu Bölgesi ile de bağ kurmuştur (Adıyeke ve Adıyeke, 2004, s.74).

Demiryolunun Mersin'e gelişi, kentsel gelişimde oldukça önemli bir rol oynamıştır. Çünkü kentsel gelişimin başladığı alanın şekillenmesinde, demiryolu

¹³⁴ Demiryolu 1900'lü yıllardan itibaren el değiştirmiş ve bölgede değişen güç dengesinin bir sonucu olarak, hattın mülkiyeti bir süre Anglo-Fransız ortaklığına ve ardından 1908 yılında da Almanlara geçmiştir (Woods, 1917, s.44). Aynı yıl hat, Bağdat Demiryolu'nun bir parçası haline getirilmiştir (Develi, 2001, s.148).

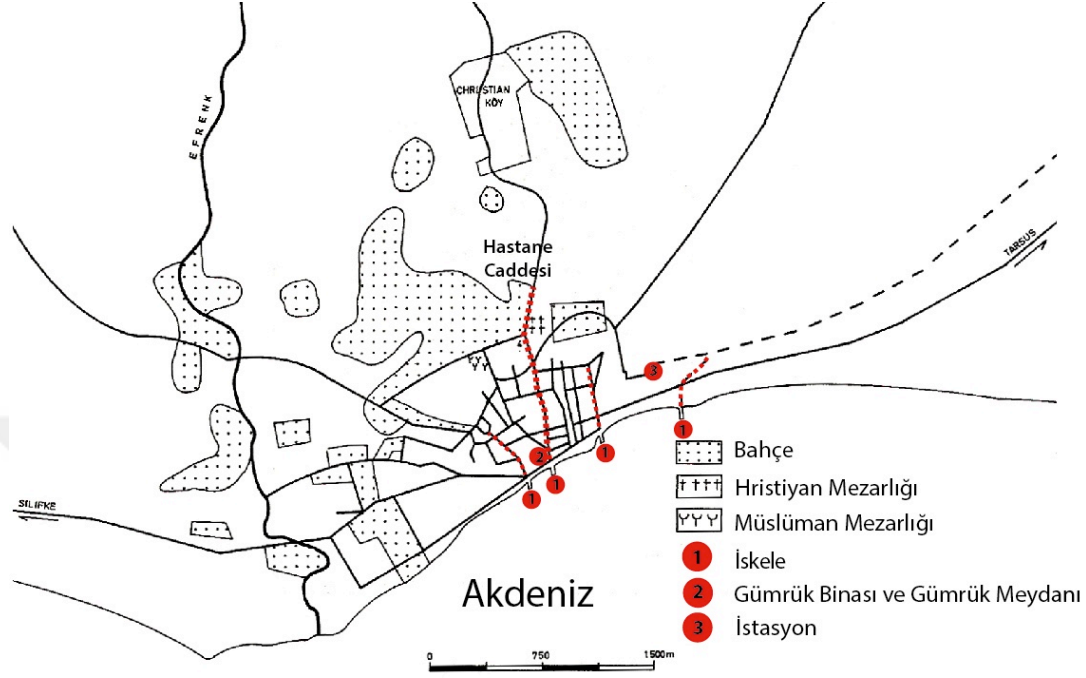
istasyonu ile ana iskele arasındaki ilişki oldukça belirleyici olmuştur. Bu dönemde, demiryolu ile gelen hammadde ve ürün, ana iskeleye raylar ile taşınmakta ve iskeleden teknelere yüklenmektedir. 1888 yılından itibaren söz konusu rayların, yolcu da taşımak üzere tramvay hattı olarak, ana iskele olan Gümrük İskelesi'ni geçerek batıya doğru devam ettirilmesi yönünde çeşitli girişimler gündeme gelmiştir. Bu yöndeki girişimlerin sonuçlanması uzun sürse de, 1920 yılında açılışı yapılan tramvay, istasyon ile Gümrük İskelesi arasında çalışmıştır (Ünlü ve Selvi Ünlü, 2012, s.82-83)¹³⁵. Volos ve Patras'ta olduğu gibi Mersin'de de, demiryolunun gelişimi ile raylı sistem topluluşımında kullanılmaya başlamıştır. İstasyon ile liman arasındaki söz konusu ilişki, kentin ana ticari ekseninin, bu iki ulaşım noktası arasında, kıyıya paralel ve iskeleler ile ilişkili biçimde gelişmesinde etkili olmuştur. Başta ticari kullanımlar olmak üzere kentsel gelişme bu ana omurga etrafında şekillenmeye başlamıştır.

İstasyon binası ile ana iskele arasında bağlantı sağlayan cadde önceleri “İstasyon Caddesi”, sonra “Hükümet Caddesi” ismini alan, günümüzdeki “Uray Caddesi”dir. Bu dönemde, ana iskele olan Gümrük İskelesi'nden, doğudaki istasyona kadar, kıyıda Uray Caddesi'ne açılan, sürekli yer değiştiren ya da yıkılıp yeniden yapılan çok sayıda iskele, kent içindeki cadde ve yollar ile işlevsel ilişkileri doğrultusunda inşa edilmiş ve ticari fonksiyonlar bu bölgede yoğunlaşmıştır (Şekil 4.37).

Gümrük İskelesi adını, Gümrük Binası'ndan almış ve iskelenin uzantısında yer almaya başlayan dükkanlar, otel, restoran ve kafelerle çevrili bir ticaret meydanı işlevi gören Gümrük Meydanı'yla bir bütün oluşturmuştur. Zaman içinde kentsel gelişim, kuzey-güney bağlantısını sağlayan ve Gümrük Meydanı'ndan denize açılan cadde boyunca kuzeye doğru genişlemiştir. Kuzey-güney bağlantısını sağlayan ve kentin en önemli ikinci ticari aksını oluşturan bu cadde, günümüzdeki adıyla Hastane Caddesi'dir. Hastane Caddesi ile Gümrük İskelesi arasındaki ilişkinin, kıyıdaki diğer iskeleler ve bu iskeleler doğrultusunda kuzeye devam eden caddeler arasında da

¹³⁵ Başbakanlık Osmanlı Arşivi ve Fransız Devlet Arşivi belgelerine göre, istasyon ile Gümrük Meydanı arasında yük taşıyan ve “dekovil” olarak adlandırılan raylı sistemin, yolcu da taşınması ve hattın Messagaries Maritime Şirketi'nin bulunduğu noktaya kadar uzatılması planlanmış, böyle bir yatırımın kentin kalkınmışlığını göstereceği düşünülmüştür. 1920 yılında, Gümrük'te verilen bir yemekle açılışı yapılan tramvay hattı, Gar ile Gümrük İskelesi arasında çalışmıştır.

kurulduğu, dolayısıyla kentsel gelişimin bu ilk aşamasında, doğrudan denizi referans alan bir mekansal kurgunun olduğu görülmektedir (Şekil 4.38).



Şekil 4.37 Mersin'in 1900'lü yıllardaki mekansal gelişiminin ana bileşenleri (Rother, 1971, s.112'deki haritadan üretilmiştir)¹³⁶.

Deniz, kara ve demiryolu ulaşımına yönelik kentsel altyapı ve ticari faaliyetlerin oluşturduğu mekansal kurgunun, 1900'lü yıllardaki bu gelişiminde ağırlıklı olarak yerel tüccarların talepleri ve gereksinimleri etkili olmuştur. Özellikle on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren, yerli ve yabancı tüccarların talepleri ile kentteki ticari faaliyetlerin gelişimi için iskelelerin ve yerleşimi iç bölgelere bağlayacak yolların yapımını için bölgede yeni yatırımlara girişilmiştir¹³⁷. Örneğin, 1851 yılı sonlarında Fransız tüccarlar, ticaretin gelişmesi ve kolaylaştırılabilmesi için Mersin'de yeni bir taş iskele inşa edilmesi ve ayrıca Mersin-Tarsus yolunun yapımına ruhsat verilmesi için çeşitli girişimlerde bulunmuştur (Yorulmaz, 2004, s.324).

¹³⁶ Rother, Lothar (1971), *Die Städte der Çukurova: Adana-Mersin-Tarsus*, Im Selbstverlag des Geographischen Instituts der Universität Tübingen.

¹³⁷ Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde, kentin özellikle kıyıdaki kumluk alanlarda yeni dükkan yapımı için yerel tüccarların merkezi hükümetle yaptıkları yazışmalar bulunmaktadır. VGMA. Defter No: 44, Sayfa No:133, Sıra No: 126, 23 Zilkade 1273 (Miladi: 15 Temmuz 1857), BOA., İ.MVL., Dosya No: 386, G. No: 16864, 5 Cemazeyilevvel 1274 (Miladi: 22 Aralık 1857).



Şekil 4.38 1910 yılında Mersin'in mekansal yapısı: ticari faaliyetin omurgası niteliğindeki Uray Caddesi ve iskeleler. (Harita, 1910 tarihli Fransız haritasından üretilmiştir (Kartpostallar, Ali Murat Merzeci Koleksiyonu'ndan alınmıştır).

Gelen talepler doğrultusunda Mersin iskelesinin gelişimi Osmanlı hükümeti tarafından da fark edilmeye başlanmış ve gereksinim duyulan iskelenin ve iskele ile yakın çevre arasında ilişkiyi kuracak karayolu ulaşım altyapısının iyileştirilmesine yönelik yatırımlar öngörülmüştür. Bu doğrultuda, “iskelenin Kıbrıs’ın tam karşısında olması, buraya Şam ve Avrupa’dan çok sayıda yolcu ve eşya gelmesi” durumu göz önünde bulundurularak iki adet iskele ve gelip gidenlerin evraklarını onaylayacak zaptiyeler için bir karakolun inşa edilmesi, düzensiz yapılmış ve yapılmakta olan binaların düzenlenmesi için bir mühendisin görevlendirilmesi yönünde karar

alınmıştır¹³⁸. Aynı yıl içinde alınan bir diğer karar ise Mersin-Tarsus arasındaki yolun düzeltilmesi ve bir taş iskelenin yapılmasına ilişkin karardır¹³⁹. Bu sürecin sonunda, 1852 yılında, mal sevkiyatını kolaylaştırmak ve yolcu güvenliğini sağlamak amacıyla daha önce var olan ahşap iskelenin yanı sıra bir de taş iskele yapılmış ve iskele sayısı ikiye çıkmıştır¹⁴⁰.

İskelelerde yapılan iyileştirmeler ve eklemelerle Mersin, mal sevkiyatının yanı sıra gemilerle yolcuların da gelip gittiği bir liman olmaya başlamıştır. 1850'li yıllardan itibaren kentin iskeleleri uluslararası taşımacılık yapan büyük gemiler tarafından kullanılmaya başlanmıştır (Beaumont, 1856, s.232; Dorr, 1856, s.309-310; Langlois, 1947, s.31)¹⁴¹. Bölgenin pamuk, buğday, arpa, susam, keten tohumu gibi tarımsal ürünleri artık Mersin'deki iskeleler aracılığıyla yabancı ülkelere gönderilmekte, liman iç bölgelerin dışı açılan kapısı olarak çalışmaktadır. 1850'lerde Fransız, Arap ve İngiliz gemilerinin demirlediği Mersin, transit amaçlı kullanılan ve İzmir'e mal nakledilen bir liman haline gelmiş, artık Avrupa'ya da mal giden kentte ticaret biçim değiştirmeye başlamıştır (Barker, 1853, s.115-118; Risk, 1853, s.61).

Ancak, 1850'li yıllarda Mersin'de yük ve eşya taşımacılığında hala önemli sorunlar söz konusudur. Kentteki konsoloslar tarafından merkezi hükümete yazılan dilekçelerde, bu yıllarda kentin henüz uygun nitelikte bir iskelesinin olmadığı, yüklerin açıkta bekleyen gemilerden kayıklarla taşınmak zorunda kaldığı ve yapılacak iskelelerin finansmanının konsoloslarca karşılanacağı belirtilmiş ve izin istenmiştir. Benzer biçimde, kıyımın zaman içinde kumla dolması ve bunun da, iskelelere erişimi güçleştirerek malların ithal ve ihracında zarara yol açtığı yönünde

¹³⁸ TŞS., No: 291, Sayfa no: 162, h. no:208, 5 Zilhicce 1268 (M. 20 Eylül 1852); TŞS., No: 291, Sayfa no: 309, 9 Zil-ka'de 1269 (M. 14 Ağustos 1853); BOA., İ.MVL., Dosya no: 237, G. No:8363, Ek:1, 30 Receb 1268 (M. 20 Mayıs 1852).

¹³⁹ BOA., İ.DH., Dosya no:257, G. no: 15843, Ek:2, 13 Zi'l-kade 1268 (M. 29 Ağustos 1852); BOA., İ.MVL., Dosya no: 242, G. no: 8720, 12 Şevval 1268 (M. 30 Temmuz 1852); BOA., İ.MVL., Dosya no: 242, G. no: 8720, Ek:1, 24 Şevval 1268 (M. 11 Ağustos 1852).

¹⁴⁰ TŞS., No: 291, Sayfa no: 309, h. no:285, 9 C. evvel 1269 (M. 18 Şubat 1853).

¹⁴¹ Gezgin William Beaumont, İngiliz haritalarında görünmek için çok küçük olduğunu belirtmekle birlikte, limandaki hareketlilikten söz etmektedir. Belgede (TŞS no: 295, Sayfa no: 63, Hane no: 86, 7 Zilkade 1271 (M. 22 Temmuz 1855) Kahire'den dönen bir yolcunun Mersin iskelesine ulaştığında vefat ettiği ifade edilmektedir.

şikayetler olmuş, Fransız Vapur Kumpanyası'na yeni bir iskele inşaatı için izin verilmiştir (Ünlü ve Selvi Ünlü, 2012, s.69)¹⁴².

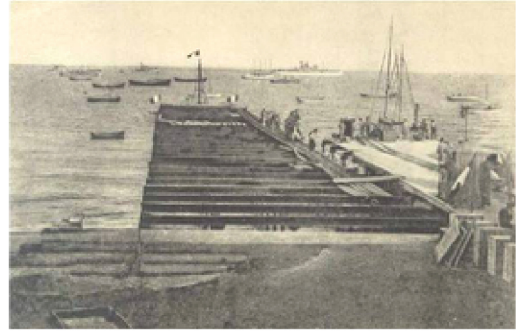
İskelelerin iyileştirilmesine yönelik yatırımlar, Fransız Vapur Kumpanyası'nın talebine benzer biçimde, şirketlerin kendi özel iskelelerini inşa etme talepleriyle devam etmiştir. Örneğin, 1857 yılında Fransız Posta Vapurları Şirketi, mevcut taş iskeleye bitişik 30 arşın¹⁴³ uzunluğunda bir ahşap iskele eklenmesi için ruhsat almıştır¹⁴⁴. Benzer biçimde, 1874 yılında, Doğu Akdeniz'de pek çok limanda faaliyet gösteren ve Mersin'de de acentesi bulunan Fransız denizcilik şirketi Messageries Maritime tarafından, kendi kullanımlarında olmak üzere bir iskele daha yapılmıştır¹⁴⁵. 1890'lı yıllara gelindiğinde kentteki iskele sayısı yediye ulaşmıştır (Bozkurt, 2001, s.114). Ancak kıyıda bir rıhtım bulunmadığı için gemiler hala açıkta demirlemekte, iskele ile gemiler arasında tahliye kayıklarla (mavna ya da pereme olarak adlandırılan büyük kayıklarla) yapılmaktadır (Yenişehirlioğlu ve diğer., 1995, s.20). Bir yandan rıhtımın bulunmayışı, bir yandan mevcut iskelelerin dar oluşu ve bir yandan da denizin sığ olması, gemilerin kıyıdan ancak bir mil açıkta demirlemesine neden olmaktadır. Öyle ki, karaya uğramanın zor olduğu kimi durumlarda Mersin limanına gelen vapurlar, yüklerini şehrin dışındaki deniz fenerinden nakletmektedir (Davis, 1879, s.12, Dingaç, 1998, s.54) (Şekil 4.39).

¹⁴² İskele yapımı için Avusturya şirketine verilen izinde, iskeleyi yapacak ustanın Marsilya'dan getirileceği, devletten belirtilen ücretten fazlasının talep edilemeyeceği ve inşaat bittiğinde iskelenin Osmanlı Devleti'nin malı olacağı belirtilmiştir. Bknz.: Ünlü, Tolga ve Selvi Ünlü, Tülin (2012, s.69).

¹⁴³ Bir uzunluk ölçü birimi olarak "çarşı arşını" ile "mimar arşını (Zira-ı Mimari / Zira)" ve dolayısıyla alt birimleri birbirinden farklıdır. Ancak burada, mimari bir öğeden bahsedildiği düşünülürse 1 arşın 0,757738 metre ve 30 arşın uzunluğunda bir iskele de yaklaşık 23 metredir.

¹⁴⁴ BOA., İ.MVL., Dosya no: 401, G. no: 17423. Belgede, Mersin'de daha önce devlet tarafından yaptırılan ahşap ve taş iskeleden ahşap olanının neredeyse tamamının yıkılmış, taş iskelenin de iki tarafının kumla dolmuş olduğu, hatta bir bölümünün yıkılmakta olduğu ve bu nedenle Fransa Posta Vapurları Şirketi vekilinin, burayı Marsilya'dan getireceği bir usta tarafından sağlam bir şekilde yaptırmayı istediği ve yaptırdıktan sonra da iskele üzerinde hiçbir hak talep etmeyeceklerini ve buranın devlete ait olacağını, üstelik yaptırdıkları iskele bir yıl içinde yıkılırsa masrafları kendilerine ait olmak üzere yeniden yapacaklarını taahhüt ettikleri yazmaktadır.

¹⁴⁵ BOA., HR. TO., Dosya no: 204, G. no: 31, 7 Cemazeyilahir 1291 (M. 22 Temmuz 1874).



Şekil 4.39 On dokuzuncu yüzyıl sonlarında Mersin. Deniz feneri, gemicilere yol göstermenin yanı sıra, kimi zaman malların sevkiyatı için de kullanılmıştır (Kartpostallar: Ali Murat Merzeci Koleksiyonu'ndan alınmıştır).

Bu dönemde malların aktarımına yönelik kıyıda yaşanan sorunlara rağmen kentteki ticaret hacmi yine de artmıştır. Ancak bu kez de gümrük alanında depolama sorunu kendini göstermeye başlamıştır. Bunun üzerine, gümrük alanının güneyine bir dolgu yapılarak rıhtım oluşturulması ve demiryolu hattının da bu güzergahtan devam etmesi yönünde çeşitli talepler gündeme gelmiştir. Böylece, istasyonun güneyindeki demiryolu iskelesi ile Gümrük İskelesi arasında bağlantı kurulması, söz konusu alanda malların depolanması için antrepoların inşası gibi çeşitli yeniliklerle Mersin'in liman işlevinin güçlendirilmesi öngörülmüştür. Bu doğrultuda 1898 yılında, kentte büyük ölçekli bir liman yapımı işi, hazırlanan şartname ile Athanos Tahintzi ve David Toledo adlı iki girişimciye verilmiş, sözleşme ile limanın imtiyaz hakkı 99 yıllığına bu tüccarlara devredilmiştir¹⁴⁶.

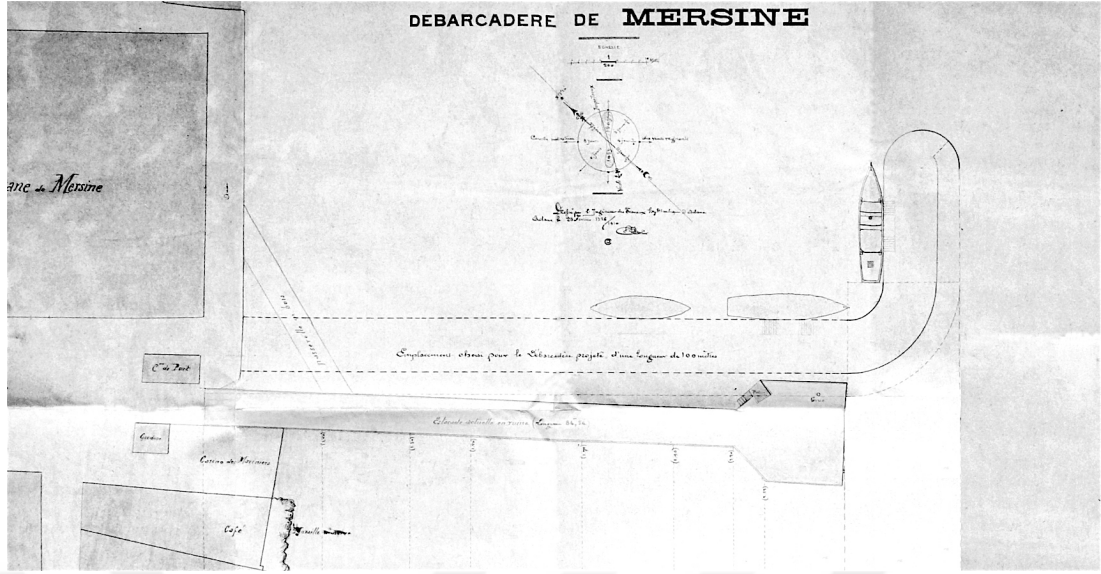
Ancak özellikle 1900'lü yıllarda, kentte büyük ölçekli bir liman yapımına ilişkin artan girişimlere rağmen, öngörülen liman inşaatı uzun süre gerçekleştirilememiştir. İngiliz Konsolosu Barnham'ın 1897 yılında Halep ve Adana için hazırladığı rapordan anlaşıldığına göre Mersin'de, deniz hareketleri ya da iklimin olumsuz koşullarından zarar görmeyecek korunaklı bir limanın inşası uzun süredir gündemde olmakla birlikte, demiryolunun uzatılması konusu gibi bu konu da, ülkenin politik gündemi içinde öncelikli değildir ve limanın ne zaman yapılacağı belirsiz görünmektedir¹⁴⁷. Benzer bir tespit yapan Wylie de, liman inşaatının olanaklı olmadığını, merkezi hükümetin İskenderun Limanı üzerinde durduğunu belirtmiştir¹⁴⁸. Ancak, çabalar devam etmiş ve 1910 yılında Adana Valiliği tarafından Mersin İskelesi'nin iyileştirilmesine yönelik bir proje hazırlanmıştır¹⁴⁹ (Şekil 4. 40).

¹⁴⁶ BCA.91957.

¹⁴⁷ Report, by Consul Barnham to Marquess of Salisbury on Trade of Aleppo and Adana for the year 1897.

¹⁴⁸ Report, by Major C. II. Doughty-Wylie, on Trade of province of Adana for the year 1908.

¹⁴⁹ BCA. 91957.332/1 ve BCA.37199.



Şekil 4.40 Mersin'de İskele Projesi, 1910

Şekil 4.40 Mersin'de İskele Projesi. 1910 yılında Adana Valiliği tarafından, Mersin Gümrük İskelesi'nin iyileştirilmesine yönelik hazırlanan proje (Başbakanlık Osmanlı Arşivi).

Osmanlı yönetimi döneminde kentte sürekli gündemde kalan liman yapımına ilişkin çabalar, kentin Fransız egemenliğine geçtiği dönemde de sürmüştür¹⁵⁰. 1919'da, Fransız yönetimine giren gümrükteki yıkılmış yük iskelesi (Gümrük İskelesi) onarılmış ve 1920 yılında iskele eski işlevine kavuşmuştur. Bunun yanında ihracat için kullanılan Taş İskele onarılmış ve daha önce de gündeme gelmiş olan deniz dolgusu bu dönemde gerçekleştirilmiştir. Gümrük Binası'nın güneyinde yaklaşık 2000 metrekarelik bir alanda deniz dolgusu yapılmış ve bu toprak sekinin uzantısı olarak bir yük iskelesi inşaatı planlanmıştır¹⁵¹. 1921 yılında, Fransız yönetimi döneminde, Kamu Çalışmaları İdaresi bünyesinde yürütülen çalışmalar kapsamında, limanın doğusunda yer alacak 600 metre uzunluğunda ve 20-25 mavnanın barınmasına olanak verecek bir dalgakıranın yapılması yönünde karar alınmış, proje ile iskelenin her iki tarafında yükleme ve boşaltım işlemlerinin gerçekleştirilmesi ve çalışmanın 1922 kış ayları öncesinde tamamlanması öngörülmüştür¹⁵². Ancak yeni bir liman inşa edilemediği gibi bu dönemde yapımı planlanan söz konusu dalgakıran

¹⁵⁰ Mondros Ateşkes Antlaşması'nın ardından, Aralık 1918'de Mersin, bir süre İngiliz egemenliğine geçmiş, yaklaşık bir yıl sonra ise Kasım 1919 tarihinde, İngiliz kuvvetleri bölgeden çekilmiş ve yerine Fransızlar gelmiştir. Mersin ve bölgesinde iki yıl süren mücadele sonunda, 3 Ocak 1922 tarihinde, yabancı kuvvetler kenti terk etmiş ve Mersin bağımsızlığına tekrar kavuşmuştur. (Bknz.: Develi, Şinasi (2001), *Dünden Bugüne Mersin 1836-1990*, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası, Mersin, 2001, 3. Baskı, s.38)

¹⁵¹ Monographie de Mersine, CADN, carton no 203, Adana.

¹⁵² CADN, carton no 346, Mersin.

da yapılamamıştır. Liman ve dalgakıran yapılamasa da kentin kıyı çizgisine ilk müdahale bu dönemde gerçekleşmiştir.

1920 yılında, 112 m uzunluğunda ve 12 m genişliğinde inşa edilen yeni iskele iki dekovil hattı ile gümrüğe ve istasyona bağlanmıştır¹⁵³. İskelenin geliştirilmesinden sonra, çevredeki diğer liman kentlerine düzenli seferler gerçekleştirilmeye başlamıştır. Örneğin, 25 Ekim 1920 tarihi itibarıyla Mersin-Beyrut arasında işleyen ve bu hat üzerinde Tripoli, Lazkiye, Karataş ve İskenderun'a uğrayan, Beyrut bağlantılı olarak da Hayfa ve Port-Said'e kadar uzanan gemiler haftalık düzenli seferler gerçekleştirmeye başlamıştır (Ünlü ve Selvi Ünlü, 2012, s.77).

İskelelerde artan hareketlilik, zaman içinde deniz ticaretine yönelik çeşitli kullanımların da gelişmesini beraberinde getirmiştir. Uray Caddesi ve çevresinde, denizle doğrudan kurulan bağlantıyla ilişkili olarak, başta gemi ve vapur acenteleri, komisyoncular ve ithalat-ihracat yapan tüccarlar olmak üzere pek çok uluslararası şirket ve temsilcilikleri hizmet vermeye başlamıştır. Özellikle Gümrük İskelesi ile Taş İskele arasındaki bölgede yer alan tüccar hanlarında toptancılar, komisyoncular, sigorta şirketleri faaliyet gösterirken, yakın çevrede banka şubeleri de açılmaya başlamıştır. Ziraat Bankası, Osmanlı Bankası, Deutsche Orientbank, Atina Bankası, Selanik Bankası gibi bankalar, Uray Caddesi yakınında ve istasyon ile Gümrük İskelesi arasındaki bölgede şubelerini açmıştır¹⁵⁴ (Selvi Ünlü, 2007, s.211-214).

Dolayısıyla, 1830'lu yıllardan 1920'li yıllara kadarki süreçte kentsel gelişim, ticari etkinlikler ve bu doğrultuda gelişen mekansal pratiklerle şekillenmiştir. Bu dönemde, Uray Caddesi ve çevresinde gelişen bölgede, denizciliğe dayalı ticaretin gereksinim duyduğu düzenlemeler ve iyileştirmeler yapılmış, demiryolu ve karayolu bağlantılarına yönelik çeşitli yatırımlar gerçekleştirilmiştir. Bir başka deyişle, bölgenin aktarım noktası olarak kıyıda birkaç iskeleden oluşan liman, Suriye'den,

¹⁵³ *Monographie de Mersine*, CADN, carton no 203, Adana.

¹⁵⁴ Finans sektörünün henüz kurumsallaşmadığı ve bankaların bulunmadığı dönemde, kentin en önde gelen tüccarlarından Constantin Mavromati, "Christmann ve Mavromati Oğulları" adında bir yazıhane açarak, o dönemde pek çok sarrafın yaptığı gibi borç verip almakta ve finansal işler yapmaktadır. Bknz.: *1894 Tarihli Osmanlı Şark Ticaret Yıllığı*, s.929.

Lübnan'dan ve Avrupa'dan gelen gezgin tüccarların zaman içinde kente yerleşmesi (Selvi Ünlü, 2007, s.85-92), Akdeniz'in doğusu ve batısındaki diğer liman kentleri ile düzenli gemi seferlerinin başlaması ve ulaşım altyapısına yönelik çeşitli yatırımların yapılmasıyla bir liman kentine dönüşmeye başlamıştır. 1920'li yıllara kadarki süreçte, ticarete uzmanlaşma, sermaye birikimi ve finans sektörünün kurumsallaşması, ulaşım olanakları ve çeşitlenen kentsel kullanımlar, mekanı biçimlendiren etmenler olmuştur.

Kentin bu ilk gelişim evresinde, istasyon ile ana iskele arasındaki alanda, konut ve ticaret kullanımlarının bir arada yer aldığı, ancak hanlar, depolar, dükkanlar, küçük ölçekli atölyelerin ağırlıkta olduğu, tek ve iki katlı yapılar ile iskelelere açılan sokaklardan oluşan bir doku gelişmiştir. Bu ilk dönemde kentsel gelişimin doğu sınırını istasyon ve batı sınırını ise Kışla binası belirlemiştir. Öte yandan, liman işlevi ve ticaretteki gelişmeler, özellikle 1900'lü yıllardan itibaren kentte sermaye birikim sürecinin yaşandığı yıllar olmuştur. Bu sürecin kentsel mekandaki somut etkileri ise çeşitlenen kentsel kullanımlar ve gelişen kent imgesi ile görülmüştür. Özellikle deniz ticaretinde etkili olan gayrimüslim nüfusun, Uray Caddesi ve çevresindeki konutlarından ayrılarak, kendilerine yeni bir konut alanı oluşturmaları ile kentsel yerleşik alan batıya doğru genişlediği gibi kentsel kullanımlar da artıp çeşitlenmiştir.

1910'lu yıllarda, Gümrük İskelesi'nin batısında, deniz kıyısında, bahçe içinde bir ya da iki katlı evlerden oluşan yeni bir kentsel alan gelişmeye başlamış, kentsel mekanda sınıfsal farklılaşmanın ve işlevsel ayrışmanın ilk işaretleri kendini göstermiştir. Ancak söz konusu gelişme, kentin ana mekansal kurgusunu devam ettirmiş ve kıyıdan uzaklaşmadan, istasyondan gelen ana ulaşım bağlantısını sürdürerek, mevcut dokuya eklenmiştir. Hatta bu gelişme, kentsel yerleşik alanın doğu sınırındaki istasyon ile batı sınırını işaret eden Kışla arasındaki söz konusu ulaşım bağlantısını daha da güçlendirmiştir. Zira günümüzde bir bölümü Atatürk Caddesi ve bir bölümü ise Kışla Caddesi olarak adlandırılan bu güzergah üzerinde yer almaya başlayan kullanımlar, yine kentsel pratiklerle gelişen ve işlevsel bütünlük gösteren kullanımlardır. Söz konusu mekansal gelişim, 1920'li yıllardan sonra da uzun bir süre varlığını sürdürmüştür. İş yeri ve konut kullanımlarının yürüme

mesafesinde olduğu, ticari alanlar ile konut alanları arasında, sosyal ve kültürel kullanımların yer aldığı ve denizle doğrudan ilişki içinde bir mekansal kurgu 1920’li yıllar sonrasında da uzun süre varlığını korumuştur.

Doğuda iskelelerle ilişki içinde gelişen ticari merkez ile batıda yeni gelişen konut alanı arasında, Güneş Sineması, Toros Oteli, Ziya Paşa Gazinosu, Tüccar Kulübü gibi kullanımların yer almasıyla, bu iki farklı işlevi birbirine bağlayan, sosyal ve kültürel bir odak gelişmiştir. 1960’lı yıllarda, bugünkü limanın inşasına kadar kent, geçmişten beri bir ticaret meydanı niteliği gösteren Gümrük Meydanı ve diğeri ise ticaret ve konut bölgesi arasındaki bir rekreasyonel alan olarak şekillenmiş Belediye Bahçesi olmak üzere iki önemli kamusal mekanı, iskeleler, istasyon ve bunları birbirine bağlayan kıyıya paralel caddenin ilişkiyel birlikteliği ile ilk evredeki mekansal kurgusunu büyük ölçüde sürdürmüştür (Şekil 4. 41).



Şekil 4.41 Yirminci yüzyıl başında Mersin’in denizle ilişkisi. 1900’lü yıllarda, denizle ilişki içinde gelişen Mersin, dönemin diğerk liman kentleri ile ortaklık gösteren bir kent imgesiyle gelişmiştir (Kartpostallar: Ali Murat Merzeci Koleksiyonundan alınmıştır).

Ne var ki kentin, bir iskeleden liman kentine doğru evrildiği, 1830’lu yıllardan 1920’li yıllara kadarki dönemde hala gelişmiş, modern bir limandan söz etmek güçtür. Kıyıda sıralanan iskeleler, kentin bütünü gibi kendiliğinden ve dönemsel gereksinimler doğrultusunda inşa edilmiştir. İskelelerin yapımı ve yeni bir limanın planlanması gibi kentsel mekana ilişkin pek çok konuda, kentteki tüccar ve konsoloslar öncülük etmiştir. Kentteki iskelelerin yapımında ve onarımında, tüccarlar maddi olarak da destekte bulunmuşlar, gelişmeler ve gereksinimlerle ilgili düzenli olarak raporlar hazırlamışlardır (Ünlü ve Selvi Ünlü, 2012, s.78). Bu dönemde, ticaretin gereksinim duyduğu ve dolayısıyla sermayenin talep ve beklentileri uyarınca hazırlanan noktasal müdahale ve iyileştirmeleri hedefleyen projeler dışında kentsel mekanın bir bütün olarak düzenlenmesine ya da kentsel gelişimin yönlendirilmesine ilişkin herhangi bir plan söz konusu olmamıştır. Ancak, 1923 yılında kurulan Türkiye Cumhuriyeti’yle birlikte, kentin ilk planı yapılmış ve izleyen süreç Mersin için yeni bir dönemi beraberinde getirmiştir.

4.3.2 Kentsel Yapının Güçlendirilmesi

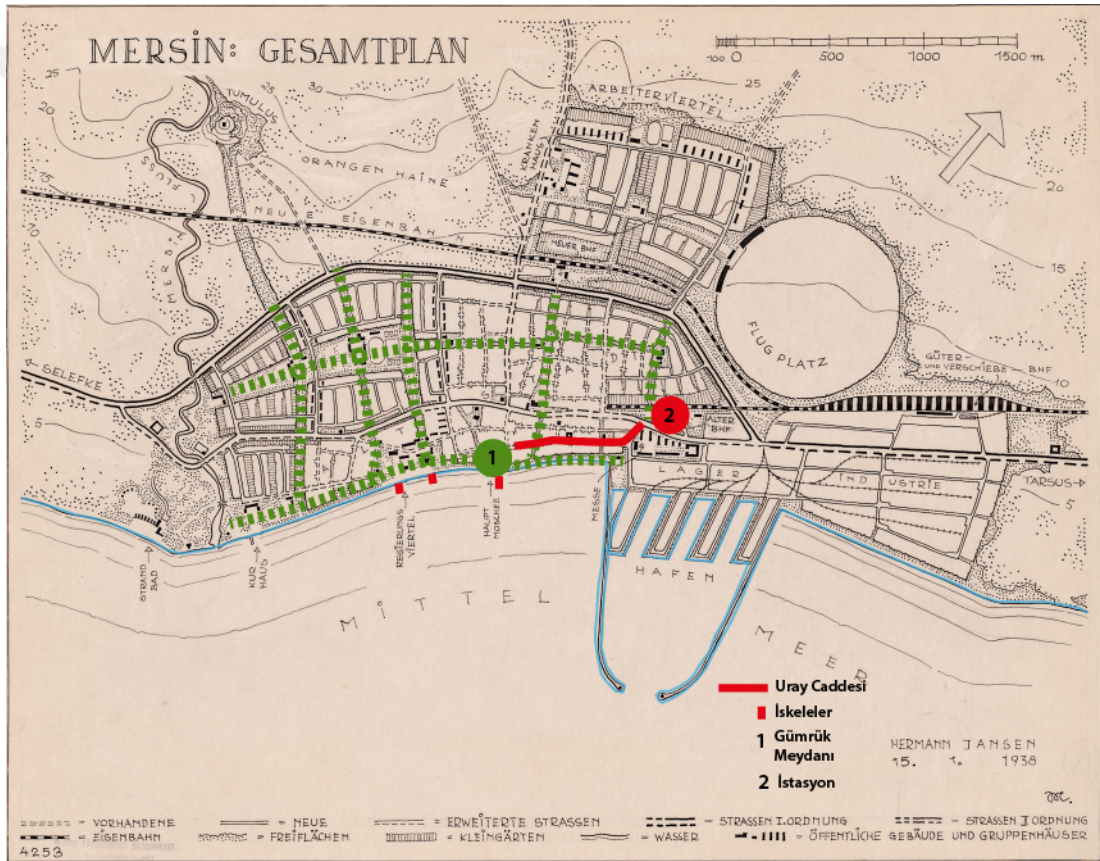
Volos ve Patras’ta olduğu gibi Mersin’de de, yeni ulus-devletin kurulmasının ardından, ilk planlı mekansal müdahale gelmiştir. 1920’li yıllara kadar, yaşam pratiklerine dayalı ilişki olarak ve yerelin talepleri ile şekillenen kentsel mekan, 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşunu izleyen bir kaç on yıl daha, ana mekansal kurgusunu devam ettirmiştir. Bunda, ulusal bağımsızlık mücadelesinin ardından yaşanan ekonomik güçlükler ve kurumsal yetersizliklerin yanı sıra, uluslararası sermayeden ulusal sermayeye geçiş sürecinin etkili olduğu söylenebilir. Gerçekten de, Mersin için 1920’li yıllardan yeni limanın inşa edildiği 1960’lı yılların sonuna kadarki süreç, sermayenin güçlü mekansal izlerinin ve kentin kuruluşunda oluşturduğu mekansal kurgunun, noktasal bazı değişimler dışında büyük ölçüde devam ettiği bir süreç olmuştur. Bu dönemde, ticarete ve nüfus yapısında büyük ve hızlı bir değişim yaşanmamış, kentsel yerleşik alan kuzeye doğru genişlemekle birlikte, iskeleler ve iskelelerle ilişki içindeki kullanımlar varlıklarını sürmüştür.

Bu döneme kadar kendiliğinden ve “plansız” olarak gelişen kent, ulus-devletin modernite projesi doğrultusunda, ilk kez mekansal gelişimi planlamaya yönelik bir

girişimle karşılaşmıştır. 1938 yılında Alman şehirci Herman Jansen tarafından, kentin mekansal olarak yeniden organizasyonu için bir plan hazırlanmıştır. Ancak, Volos ve Patras'ta olduğu gibi, her ne kadar mekanı yeniden düzenleme amacına yönelik olsa da Jansen planı, geçmişten gelen değerleri ve yere özgü nitelikleri dikkate alan bir yaklaşım geliştirmiştir. Planda, “eski şehir” olarak tanımlanan bölgede, kentin on dokuzuncu yüzyıl boyunca ve yirminci yüzyılın ilk dönemlerinde oluşturduğu karakter ve bütünlük korunmuştur. Jansen bu bütünlüğün Mersin'in kimliğini belirleyen ticaret ve deniz ile vurgulanması gerektiğini belirtmiş ve bu doğrultuda kenti, bir “ticaret ve plaj şehri” olarak kurgulamıştır. Plana göre, kentin merkezini “eski şehir” oluşturmaktadır. Bütünlüğü korunan bu bölgede özellikle kamusal alanlar arasındaki ilişkiye önem verilmiş, merkezinde Gümrük Meydanı'nın bulunduğu kamusal mekanlar, parklar, çocuk oyun alanları, yaya yolları ve şerit biçiminde yeşil alanlar ile birbirine bağlanmıştır. Planda oluşturulan yeşil koridorların denize açılması ve böylece deniz ile kentin doğrudan ilişkisinin sürdürülmesi yönünde bir yaklaşım geliştirilmiştir. Bu çabanın en somut ifadesi ise tıpkı Voulgaris'in Patras'ta öngördüğü gibi, sahil boyunca tasarlanmış olan “sahil promenadı”dır. Öte yandan, Volos ve Patras'ta olduğu gibi Mersin'in bu ilk planında da, yeni gelişen kentsel alan ile eski şehri bütünleştirme hedefi izlenmektedir. Tüm bunlar göz önünde bulundurulduğunda Jansen'in Mersin'de, mevcut kentsel dokunun planlı bir şekilde korunmasını amaçladığı ve kentin bir liman olarak denizle ilişki içinde gelişen mekansal kurgusunu sürdürmeyi hedeflediği ama aynı zamanda, eski şehir ile yeni gelişme alanlarının bütünleştiği, yeni bir kent yaratmayı amaçladığı anlaşılmaktadır (Ünlü ve Levent, 2005; Ünlü, 2009). En önemlisi, söz konusu planla, yeni bir liman alanı önerilmesine karşın, kente liman kenti kimliğini veren en önemli bileşenlerden biri olan iskelelerin varlıklarını sürdürmeleri öngörülmüş ve gerek kuzey-güney doğrultusundaki yeşil kuşaklarla, gerekse iskelelerle kentin denizle ilişkisini sürdüreceği bir tasarım yaklaşımı geliştirilmiştir (Şekil 4.42).

Yine Voulgaris'in 1829 Patras planında olduğu gibi, Jansen planı da bütünüyle uygulanma şansı bulamamıştır. Ancak yine de kentte planla öngörülen bazı noktasal değişimler gerçekleşmiştir. Bu değişimlerden biri, kentin en önemli kamusal mekanlarından biri olan Belediye Bahçesi'ndeki değişimdir. Cumhuriyet'in ilk yılları

ile birlikte Vali Konağı ve Halkevi inşası gibi çeşitli fiziki müdahalelere sahne olan söz konusu kamusal mekan, Uray Caddesi ve çevresindeki ticaret bölgesi ile kentin batısında yeni gelişmiş konut alanı arasındaki bölgede yer almaktadır. 1920'li yıllarda "Belediye Bahçesi" olarak adlandırılan alan kentin ticari merkezi ile yeni gelişen bu konut alanı arasında sosyal ve kültürel gereksinimlerini karşılayan bir odak olarak gelişmiştir. Restoran, bar, şehir kulübü, aile gazinosu, sinema, aile çay bahçesi gibi eğlence ve rekreasyonel faaliyetlere yönelik çeşitli kullanımların büyük çoğunluğu bu alan ve yakın çevresinde yer almıştır.



Şekil 4.42 1938 yılında yürürlüğe giren, Hermann Jansen tarafından hazırlanmış olan Mersin Planı (TU Berlin Architekturmuseum, 2010).

Söz konusu alan, kentin gelişmeye başladığı ilk dönemden itibaren, daima bir kamusal mekan olarak kullanılmıştır. Cumhuriyet döneminde alanın, geçmişten gelen kamusal kullanım potansiyeli değerlendirilmiş ancak alana, önce Vali Konağı binası ve ardından da inşaatına 1944 yılında başlanan ve 1946 yılında açılışı yapılan

Halkevi binası inşa edilmiştir. Günümüzde “Mersin Kültür Merkezi” adıyla benzer nitelikteki kullanım biçimini sürdüren yapı, “Millet Bahçesi” adını alan güneyindeki meydan düzenlemesi ile kentin geçmişten gelen ve yaşam pratikleri doğrultusunda şekillenen alanın söz konusu kamusal nitelikli potansiyelini kullanmış ve sosyal ve kültürel nitelikli kullanım biçimini sürdürmüştür. Ancak, söz konusu mekansal müdahaleyle, kentsel gelişimin ilk evresinde, kentlilerin denizle buluştuğu bu alan, resmi tören ve kutlamaların yapıldığı bir alan olarak yeni bir kullanım biçimi ve anlamı kazanmıştır (Şekil 4. 43).



Şekil 4.43 Mersin Cumhuriyet Meydanı, 1940’lar. Günümüzde Cumhuriyet Meydanı olarak adlandırılan alan, 1940’lı yıllarda Belediye Bahçesi’nden Millet Bahçesi’ne dönüşmüş ve resmi törenlerin gerçekleştirildiği bir kentsel alan olmuştur (Kartpostallar: Kişisel arşiv, Fotoğraflar: Abdülkadir Şaşmaz Arşivi’nden alınmıştır).

Geçmişte de kamusal mekan olarak kullanılan alanın düzenlenmesi ve Cumhuriyet’in modernite projesi açısından sembolik önem taşıyan Halkevi gibi bir yapının söz konusu alana inşa edilmesiyle, temsiliyet biçiminde değişim olsa da, geçmişten gelen kamusal nitelikli kullanım devam etmiştir. Dolayısıyla ulus-devletin Mersin’deki ilk mekansal müdahalesi, 1920’li yıllardan 1960’lı yılların sonuna dek devam eden dönemde, kentin ana bileşenleri ve ilişkisel kurgusunda, noktasal bazı değişimler dışında önemli bir değişim yaratmamıştır. Bu dönemde kentsel yerleşik

alan, söz konusu kurgu doğrultusunda batı ve kuzey yönlerine doğru genişlemiştir. Böylece, 1900'lü yıllardan itibaren iskeleden liman kentine dönüşen Mersin, 1920'lerden 1960'lı yılların sonuna kadarki ikinci aşamada, Cumhuriyet modernleşmesinin noktasal bazı müdahaleleri söz konusu olsa da, iskeleler ve bu iskelelerle bir bütün oluşturan mekansal yapı ve bütünlüğünü korumuştur (Şekil 4.44).



Şekil 4.44 1940'larda Mersin'in mekansal kurgusu. 1920'li yıllardan 1960'lı yıllara kadar kentin, ilk gelişim döneminden gelen mekansal kurgusu büyük ölçüde devam etmiştir (1942 tarihli İngiliz haritasından üretilmiştir).

Ancak kıyıdaki çok sayıda iskelenin, kentin artan liman faaliyetine yanıt vermediği ve modern bir limanın inşasına gereksinim olduğu yönündeki görüşler doğrultusunda, 1962 yılında açılan yeni liman, kentin ana iskelesinin yıkımı ve kıyıya yapılan geniş dolgu ile yeni bir dönem başlatmıştır.

4.3.3 Kentsel Yapının Değişimi

Her ne kadar, ulus-devletin Mersin’de kentsel mekana yönelik ilk müdahalesi, 1938 yılında, Alman şehirci Hermann Jansen’e hazırlatılan plan ile olmuşsa da, kentsel yapıdaki esas değişim, 1960’lı yıllardan itibaren gerçekleşmiştir. Kent için yeni bir dönem anlamına gelen bu aşama, kurulan yeni Cumhuriyet’in, dış pazarlara bağımlılığı azaltma ve deniz ulaşımındaki koruma ve ulusallaştırma politikalarının gündemde olduğu bir dönemdir (Keyder, 2003, s.135, Tekeli ve İlkin, 2004, s.441). Bu dönemde, ulusal ölçekteki söz konusu politikaların Mersin’deki yansımaları, yeni ve modern bir liman inşasında kendini göstermiştir.

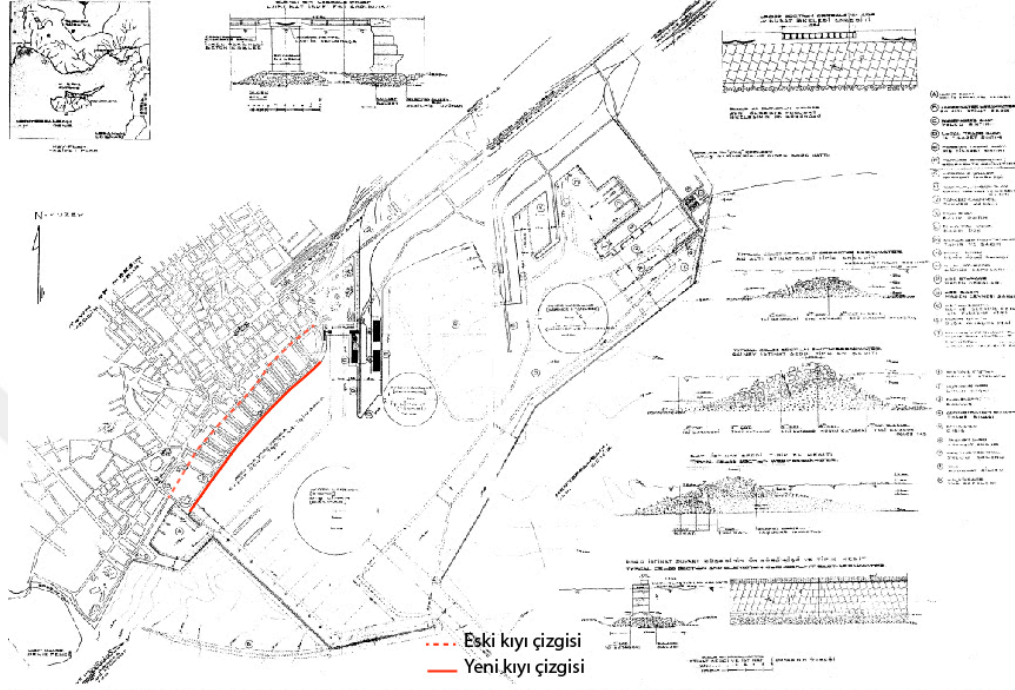
Kentte yeni bir liman inşasına yönelik girişimler, 1920’li yıllarda başlamış ancak, 1940’lara kadar devam eden süreçte, 1920’li yıllardaki savaş koşulları ve ekonomik olanaksızlıklar, ardından 1929 dünya ekonomik krizi ve 1940’larda dış ticarete uygulanan sıkı denetimlerle süren, temelde ekonomik kaynaklı güçlükler nedeniyle liman inşaatına başlanamamıştır. Bunda, çeşitli sorunlara karşın mevcut iskelelerin kullanılıyor olması ve limanda ticaret hacminin oldukça önemli boyutlara ulaşması etkili olmuştur¹⁵⁵. Bu dönemde, dış ticaret bakımından, İstanbul ve İzmir’den sonra Türkiye’nin üçüncü limanı olan Mersin, demiryolları bağlantısı ile iç ticareti de sürekli artan bir limandır¹⁵⁶. Dolayısıyla ticaret hacmindeki artışın, limanın modernize edilmesi ile çok daha önemli boyutlara ulaşacağı öngörülmüştür (Karagülle, 1938, s.4). İkinci Dünya Savaşı’nın ardından etkisi hala süren ekonomik durgunluk sonrasında, 1954 yılında, liman inşası “Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketi”ne verilmiş ve 1962 yılında inşaat tamamlanmıştır (Şekil 4.45).

Liman inşası için kıyıya dolgu yapılmış, bu fiziksel müdahale ise ana iskelenin ve bu iskele uzantısında yer alan gümrük binasının işlevini yitirmesi ve yıkılması sonucunu beraberinde getirmiştir. Söz konusu müdahale, kentte önemli bir değişimin başlangıcı olmuştur. Liman inşasıyla birlikte, işlevsiz kalan iskeleler zaman içinde yıkılmış ve bunun bir sonucu olarak, Gümrük Binası ve Gümrük İskelesi ile bir

¹⁵⁵ *Yeni Mersin*, 4 Teşrin-i Evvel 1932.

¹⁵⁶ *İzmir Dokuz Eylül Panayırında İçel Vilayeti*, Doğruöz Matbaası, Mersin, 1934, s.5.

bütün oluşturan, kentteki ticari etkinliğin odağı niteliğindeki Gümrük Meydanı işlevini yitirmiştir (Şekil 4. 46).



Şekil 4.45 Mersin Limanı projesi, 1954 yılı (Hollanda Kraliyet Liman Şirketi, Mersin Limanı Raporu, s.4)¹⁵⁷.

¹⁵⁷ Üzerinde tarih bulunmayan rapor, liman projesini anlatan, çizim ve fotoğraflardan oluşmaktadır.



Şekil 4.46 Yirminci yüzyıl başından 1960'lara Mersin Gümrük Meydanı. Limanın yapımı sonrasında, kentin denizle ilişkisini sağlayan gümrük iskelesi ve gümrük binasının yıkılması ile tanımsızlaşan Gümrük Meydanı (Kartpostallar: Ali Murat Merzeci Arşivi, Fotoğraflar: Kişisel arşiv).

Gümrük Binası¹⁵⁸ ve Gümrük iskelesi ile birlikte, Gümrük Meydanı'nı tanımlayan ve işlevsel olarak, deniz ve iskelelerle ilişki içinde olan ticari kullanımlar, sahip oldukları ilişkiselliği kaybetmiş ve yapılan geniş kıyı dolgusu nedeniyle kentin denizle ilişkisinde önemli bir kopuş meydana gelmiştir. Ancak dönemin kentsel gelişimi göz önünde bulundurulduğunda, oldukça büyük ölçekli olan söz konusu müdahalenin, kentsel mekanda yarattığı etki yalnızca Gümrük Meydanı ile sınırlı kalmamış, ilerleyen süreçte, dolgu alanından geçirilen ve kıyı boyunca devam eden karayolu ile kentin mekansal yapısı geri dönülmez biçimde değişmiştir (Şekil 4.47).

¹⁵⁸ Gümrük binasının ne zaman yıkıldığı tam olarak bilinmese de, dönemin gazetelerinden, eski işlevini kaybeden Gümrük Meydanı'nda yaşanan sorunlar ve bu alanın düzenlenmesine yönelik girişimler olduğu görülmektedir. 24 Mayıs 1965 tarihli Yeni Mersin Gazetesi'nde, eski gümrük binasının kaldırılacağı ve böylece kentin büyük bir meydana kavuşacağı haberi yer almaktadır.



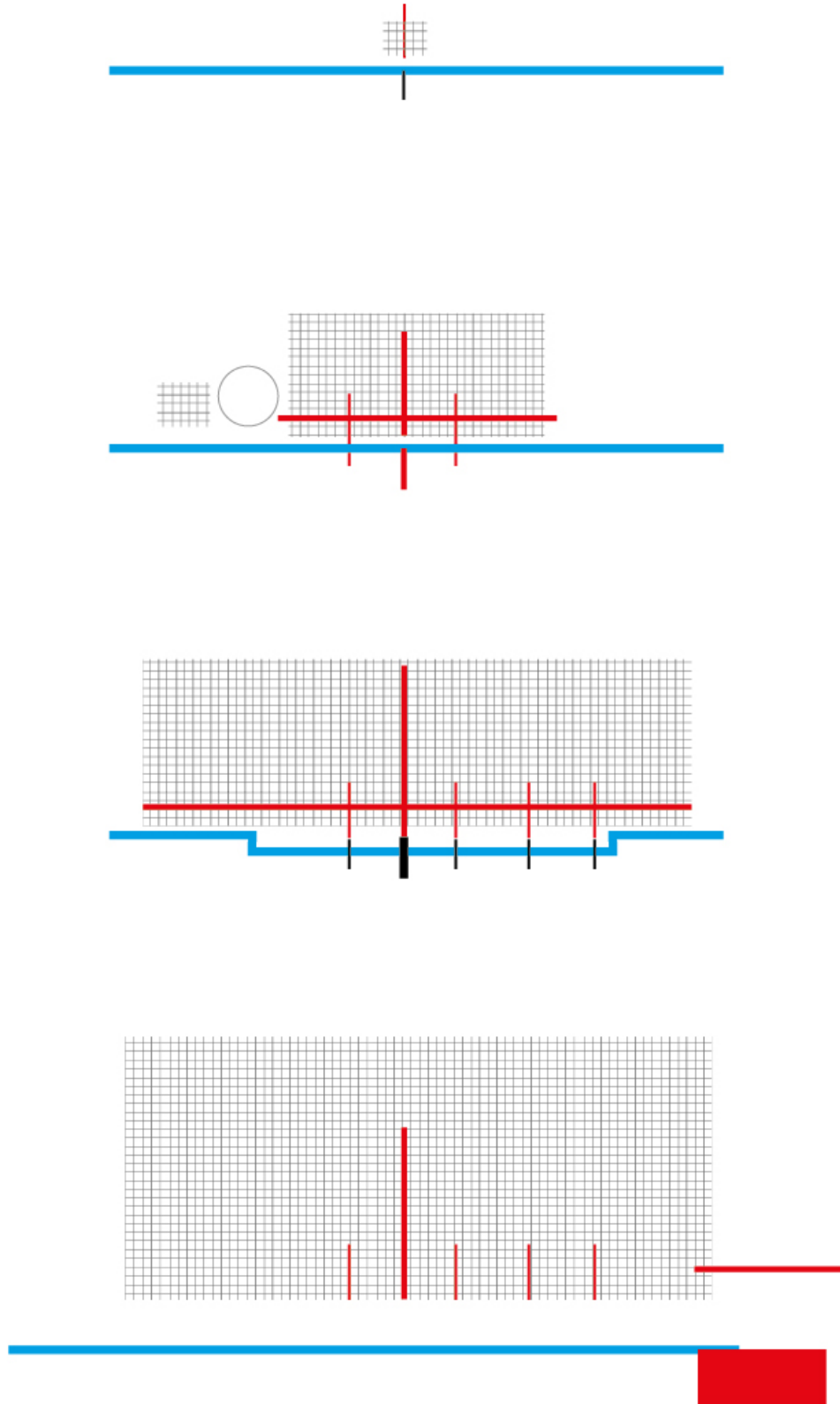
Şekil 4. 47 Mersin’de dolgu alanı ve sahil yolu. Dolgu alanından geçirilen ve kıyı boyunca devam eden karayolu ile kentin mekansal yapısı geri dönülmez biçimde değişmiştir (Kişisel Arşiv).

Kente liman kenti kimliğini kazandıran ve denizle ilişkisini kuran, mekansal bileşenlerdeki bu değişim Mersin’de, Volos ve Patras’tan farklı olarak, liman işlevi ile kenti birbirinden ayırmış, liman kenti kimliğinin en önemli parçaları olan kent ve deniz ilişkisini koparmıştır. Öte yandan kentin, kıyıdaki en önemli iki kamusal mekanı da denizden oldukça uzak bir konumda kalmış, kıyının doğal olarak şekillenen kamusal kullanımı ortadan kalkmıştır (Şekil 4.48).



Şekil 4.48 1960’larda Mersin’in mekansal kurgusu, Doğrudan iskelelere açılan kuzey-güney yönündeki yollar, dolgu sonrası artık denize ulaşamamakta, geniş bir karayolu ve park alanına açılmaktadır (Rother, 1971, s.219’deki, kentin liman sonrası mekansal yapısını gösteren haritadan üretilmiştir).

Dolayısıyla, limanın kentin doğusunda bir alanda, içe kapalı bir yapı olarak faaliyet göstermeye başlaması ile kent, kimlik bileşenlerinden en önemlisini kaybetmiştir (Şekil 4.49). Bu durum, 1960’lı yıllardan itibaren Mersin’i, sonuçları günümüze kadar gelen sorunlu deniz ilişkisi ile bir liman kentinden, limanı olan bir kente dönüşmüştür. Liman inşaatı sırasında yapılan dolgu alanınının, limanın batısındaki bölümü, 1970’li yıllardan itibaren park olarak kullanılmaya başlamıştır. Ne var ki, kıyıda kamusal nitelikli kullanımı sürdürmeye yönelik bu kullanım biçimi, söz konusu alan ile kent arasından bir taşıt yolunun geçmesiyle birlikte, erişimi oldukça güç bir alan olarak, kent-deniz ilişkisinin kurulmasında sağlıklı bir çözüm oluşturamamıştır (Şekil 4.50).



Şekil 4.49 Mersin’de kentin mekansal gelişimi ve deniz ile ilişki. Limanın kentin doğusuna taşınması nedeniyle iskelelerin yıkılması ve kıyıda yapılan geniş dolgu nedeniyle, liman arkasındaki kentsel alan, geçmişten gelen ilişiksel referanslarını yitirmiş, liman-kent-deniz ilişkisi kopmuştur.



Şekil 4.50 Mersin’de liman inşaatı sırasında yapılan geniş dolgu alanı. Mersin’de liman inşaatı sırasında yapılan geniş dolgu alanı, kıyı boyunca devam eden taşıt yolu ile birlikte, kent-deniz ilişkisinde önemli bir eşik oluşturmuştur (MTSO, 2011).

4.4 Değerlendirme

Çalışma kapsamında incelenen üç liman kenti birlikte değerlendirildiğinde, Doğu Akdeniz liman kentlerinin, kapitalist üretim ve ticaret ilişkileriyle birlikte, on dokuzuncu yüzyıldan itibaren önemli değişimler geçirdikleri ancak içinde buldukları bağlam ve yere özgü koşullar nedeniyle söz konusu değişimlerin farklı sonuçlar ürettiği görülmektedir. Birer liman kenti olarak gelişmeye başladıkları ilk yıllarda Volos ve Patras'ta, mevcut bir kentsel dokuya yeni bir kentsel alan eklenirken, Mersin'de yepyeni bir kentsel alan gelişmiştir. Volos ve Patras, on dokuzuncu yüzyıl öncesinde, birer Osmanlı kale yerleşimi iken Mersin bu dönemde henüz Tarsus'un limanı olarak birkaç iskeleden ibarettir.

Pagasitikos Körfezi'nde, yalnızca Müslüman nüfusun yaşadığı, kıyıda biraz içeride yer alan, kale içindeki yerleşim, kale dışındaki az sayıda Yahudi nüfus ve kıyıda birkaç küçük dükkan ve depodan oluşan Volos, Pelion'lı Rum tüccarların kale dışında yeni bir yerleşim kurma talepleriyle evrilmeye başlamıştır. Volos gibi bir Osmanlı kenti olan Patras da benzer biçimde kale içinde yalnızca Müslüman nüfusun ve kale dışında ise Ortodoks Rumlar ve Yahudilerin yaşadığı, yine denizle ve kıyıyla doğrudan ilişkisi olmayan bir yerleşimdir. Mersin'de ise başlangıçta bir yerleşim yoktur.

Her üç kentte de, denizciliğe dayalı ticaretin liman işlevine duyduğu gereksinim doğrultusunda, yerel tüccarlar ve yabancı girişimcilerin talepleri ve yatırımları ile küçük ölçekli iskele, mendirek, rıhtım gibi çeşitli düzenlemeler gündeme gelmiştir. Gelişen iş olanakları ile farklı nüfus gruplarının kente yerleşmeleri ile kentsel yerleşik alan genişlemiş, ticari etkinliğe bağlı olarak artan iletişim gereksinimiyle postane ve telgraf ofisi gibi yeni kullanımlar kendini göstermeye başlamıştır. Her üç kentte de, artan ticari faaliyetle birlikte, ticarete uzmanlaşma, finans sektöründe kurumsallaşma ve sermaye birikimi gerçekleşmiş, ticaretin yanı sıra, fabrika, imalathane gibi sanayiye yönelik yeni yapılar, bankalar, gemi acenteleri, avukatlık büroları açılmış ve kentsel kullanımlar çeşitlenmiştir.

Zaman içinde, kentsel yapı, liman ve ticaret işlevine yönelik yatırımlarla geliştirilmeye çalışılmıştır. Volos'ta, Fransız Komisyonu'nca hazırlanan liman projesi ile 1892-1902 yılları arasında deniz derinliği artırılmış, rıhtım, dalgakıran ve mendirek inşa edilmiş, 1884-1886 yılları arasında Volos-Larissa demiryolu bağlantısı inşa edilmiştir. 1895 yılında Volos-Agria-Lechonia hattı ile kent Pelion Dağı yerleşimleri ile bağlanmış ve demiryolu hattı kentiçi ulaşımında kullanılmaya başlamıştır. Benzer biçimde Patras'ta, 1887 yılında Atina-Patras ve 1891 yılında da Olympia-Pyrgos arasındaki demiryolu açılmıştır. Volos'ta olduğu gibi Patras'ta da 1902 yılında elektrikli tramvay, kentiçi ulaşımının bir parçası haline gelmiştir. Bu aşamada, Volos ve Patras gibi, 1886 yılında açılan Mersin-Adana demiryoluyla Mersin de, limandaki ticari kapasitesi giderek güçlenen bir kent haline gelmiştir. Volos ve Patras'ta olduğu gibi Mersin'de de, istasyon ile kentteki Fransız gemi acentesi arasında çalışan bir tramvay hattı, kentiçi ulaşımında kullanılmıştır.

Yunan Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuyla birlikte, kentsel mekana yönelik ilk müdahaleler kendini göstermiş, ulus-devlet öncesi kendiliğinden gelişen kentsel alanın yeniden düzenlenmesi hedeflenmiştir. Örneğin Volos'ta da, kentin Yunan egemenliğine geçmesinden yalnızca bir yıl sonra, 1882 tarihinde kentin ilk planı hazırlanmıştır. 1829 yılında Patras da, Stamatis Voulgaris tarafından yapılan planla, Volos'ta olduğu gibi ızgara dokuyu esas alan yeni bir kent olarak tasarlanmıştır. 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması sonrasında, tıpkı Volos ve Patras'ta olduğu gibi Mersin'de de, kentsel mekanın yeniden düzenlenmesi hedefine yönelik ilk planlama faaliyeti gerçekleşmiştir. Ne var ki söz konusu planlar, Patras'ta olduğu gibi ya büyük değişiklikler sonrası uygulanmış ya da Mersin'de olduğu gibi neredeyse hiç uygulanamamıştır.

BÖLÜM BEŞ

VOLOS, PATRAS VE MERSİN'DE İKTİSADİ, DEMOGRAFİK VE MEKANSAL DEĞİŞİME İLİŞKİN DEĞERLENDİRMELER

Bu bölüm, tez kapsamında, on dokuzuncu yüzyıldan yirminci yüzyıla kadarki dönemde, gerek iktisadi ve demografik, gerekse mekansal olarak gelişimleri ve geçirdikleri değişimleri ortaya konulan üç liman kentine ilişkin elde edilen verilerin birlikte değerlendirilmesine yöneliktir. Böylece, ekonomik, sosyal ve mekansal açıdan, üç Doğu Akdeniz liman kenti özelinde bir değerlendirme yapılarak, kavramsal düzeydeki sonuçlara yönelik çıkarımların ortaya konulması amaçlanmaktadır.

Tezin, “İktisadi ve Demografik Yapıda Volos, Patras ve Mersin’deki Değişim” başlıklı üçüncü bölümünde, kapitalist ilişki, üretim ve tüketim biçimlerinin kuluçka merkezleri olan çevre ülkelerdeki liman kentleri, “kapitalizmin giriş kapıları” olarak ele alınmıştır. Çalışma kapsamında incelenen her üç kent için de benzer iktisadi koşulların söz konusu olduğu on dokuzuncu yüzyılın özellikle ikinci yarısından itibaren başlayan süreç, Balkan ülkeleri ve Osmanlı’ya emperyalist sermayenin girişinde, serbest ticaret ilkeleri ile başlayıp ilerleyen yeni ekonomik ilişkileri ortaya koymaktadır.

Söz konusu yeni ekonomik ilişkilerin her üç kentte de ilk somut sonucu, kentlerin ve içinde yer aldıkları bölgenin yalnızca iktisadi yapısında değil aynı zamanda mekansal yapısında da önemli değişim yaratan demiryolu yatırımları olmuştur. Kapitalist ülkelerin sermaye ihracını gerçekleştirmenin yanı sıra, çevre ya da sömürge ülkenin, üretim alanlarının en ücra köşelerine kadar ulaşmak üzere giriştiği yatırımlar arasında ilk sırada gelen ve çevrenin merkeze entegrasyonunu sağlayan bir “lokomotif” işlevi gören demiryolları, yatırımın yapıldığı ülkenin değişik bölgelerini birbirine bağlamaktan çok, yeraltı kaynakları ve tarımsal açıdan zengin bölgeleri, merkez ülkelerin sanayi bölgelerine bağlamaya yönelik yatırımlar olarak kendini göstermiştir (Kurmuş, 2012; Şen, 2001; Pamuk, 2005, s.4).

Bu durumun somut örnekleri olarak, 1884-1887 arasında inşa edilen ve Korint üzerinden Patras'ı Yunan anakarasına bağlayan demiryolu, 1881 yılında imzalanan anlaşma ile inşa edilen Volos-Larisa hattı ve 1886 yılında açılan Mersin-Adana demiryolu da yabancı yatırımcı ve/veya girişimciler tarafından hayata geçirilmiştir. Her üç kent için de bu süreçte, İngiltere'nin Akdeniz ticaretindeki yayılmacı tutumu ve Fransa ile rekabetinin etkili olduğu ve dolayısıyla gerek ticari ilişkiler ve gerekse demiryolu başta olmak üzere, söz konusu kentler ve içinde yer aldıkları bölgeye yapılan yatırımlarda, bu iki ülkenin girişimleri dikkat çekmektedir. Her ne kadar Volos-Larisa hattı Yunan Devleti tarafından kurulan Teselya Demiryolları (*Thessaly Railways*) tarafından yapılmış olsa da, İstanbul'daki bir Yunanlı banker adına anlaşma yapılan bir İtalyan mühendis tarafından üstlenilmiş, Mersin-Adana hattı, imtiyaz hakkı büyük ölçüde İngiltere'de olan "*Mersin-Adana Construction Company*" tarafından gerçekleştirilmiştir. Daha sonra, Mersin-Adana demiryolu hattının, Berlin-Bağdat demiryolunun bir parçası haline gelmesiyle birlikte, imtiyaz hakkı İngilizler'den, "*Baghdad Railway Company*" yi kuran Almanlar'a geçmiştir. İnşa edilen demiryolları, incelenen her üç kentte de, rayları limandaki ana iskeleyle bağlantılı biçimde kente girmiş ve raylı sistemin kentiçi ulaşımında da kullanımını beraberinde getirmiştir. Dolayısıyla demiryolu, yalnızca ticari etkinliği artırmakla kalmamış, her üç kentte de mekansal yapının temel bileşenlerinden biri olarak, kentsel gelişimde belirleyici olmuştur.

Ancak bu dönemde demiryolları, değişen iktisadi yapının söz konusu kentlerdeki tek somut yansıması olmamış, on dokuzuncu yüzyıla birlikte kendini gösteren yeni ekonomik ilişkilerin birincil mekanları olarak liman kentleri, uluslararası ticaretin ve özellikle yabancı sermayenin etkili olduğu süreçte, yeni iskele, rıhtım ve liman inşa faaliyetlerinin de gerçekleştirildiği yerler olmuştur. Söz konusu kentlerde, demiryolu ve liman tesisleri inşası ve modernleştirilmesi, liman çevresinin yeniden düzenlenmesi, antrepolar ve gümrük binalarının yapılması gibi pek çok inşa faaliyetinin de mekanı olmuştur. Volos, Patras ve Mersin'de de benzer süreçler yaşanmış, kente eklenen iskele, rıhtım, liman, demiryolu gibi yeni ulaşım biçimleri ve bunların yarattığı ilişkilerin sonucu olarak, her üç kentte de bankalar, sigorta şirketleri, iş hanları gibi ticari faaliyete yönelik yapılar, konaklama ihtiyacını

karşlamak üzere otel, iletişim sağlamaya yönelik postane, telgrafhane gibi giderek çeşitlenen kullanımlar kendini göstermiştir. Her üç kentte de, liman ve denizciliğe dayalı ticari etkinlik doğrultusunda, başta finans sektörü olmak üzere, ticaretteki modernleşmenin de bir göstergesi olarak uzmanlaşmış hizmetler düzenli olarak artmıştır.

Her üç kentte de mal akışını kolaylaştırmak üzere rıhtım, kaldırım, yol gibi altyapıya yönelik düzenlemeler başta olmak üzere kentsel mekanın yeniden organizasyonu için ilk aşamada, kentin liman potansiyelini harekete geçirmeye yönelik mekansal iyileştirmeler yapılmıştır. İkinci aşamada ise söz konusu kentlere, uluslararası ticari ilişkiler ve çeşitli altyapı yatırımlarıyla giren uluslararası sermayenin, merkezi yönetim ve yerel sermaye ile geliştirdiği işbirlikleri ile kalıcı yatırımlar yapılmaya başlanmıştır. Dolayısıyla üst ölçekte, devletler arası ittifaklarla gelişen dış ticaret, alt ölçekte, yerel düzeyde aktörler arası kurulan ittifaklar ile sürmüştür. İncelenen üç kent birlikte değerlendirildiğinde, söz konusu kentlere yabancı sermaye girişinin yaşandığı ilk aşamada, gelişmeye başlayan ticarete etkin aktörler olarak, azınlık ve komprador burjuvazi ön plana çıkmıştır. Örneğin Patras'ta, ticaretin gelişmeye başladığı ilk aşamadan itibaren, Papadiamantopoulos Ailesi ve Mersin'de ise Mavromati Ailesi, ticaretten, finansa kadar farklı alanlardaki etkinlikleriyle dikkat çekmiştir. Bu dönemde her üç kentte de, yabancı şirketlerin acenteleri açılmış ve yerel burjuvazi gelişmeye başlamıştır. Alt ölçekte, uluslararası şirketler ile yerel burjuvazi arasında kurulan ittifaklar, öncelikle tarımsal üretimde artışı ve tarımda, pazarın talep ettiği ürün türüne geçişi, ardından altyapı yatırımlarını ve ticaret hacmindeki genişlemeyi ve en sonunda ise ticarete uzmanlaşmayı beraberinde getirmiştir.

Tez kapsamında incelenen her üç kentte de, bir ya da birkaç merkez ülkesinin sermaye yatırımlarının yoğunlaştığı, söz konusu merkez ülke ya da ülkelerin etkinliğinin, dönemselsel değişimler gösterdiği anlaşılmaktadır. Bu durum, kapitalist merkez ülkelerin aralarındaki rekabet ve değişen taleplerine göre dalgalanmalar göstermiştir. Her üç kent için de, özellikle ithalat ve ihracatta, İngiltere ve Fransa'nın etkinliği ilk sırada gelmiş, gerek bu ülkelerin değişen talepleri ve gerekse kentlerin

art alanlarındaki tarımsal faaliyetin mevsimsel değişimleri, zaman zaman ekonomik krizlere yol açmıştır.

Öte yandan Volos'un ağırlıklı olarak tahıl, Mersin'in pamuk ve Patras'ın ise kuş üzümüne dayalı ekonomisi, kırılğan bir yapıyla gelişmiş ve söz konusu dalgalanmalardan oldukça etkilenmiştir. Liman kentlerinin tek ürün üzerinden uzmanlaşmasının, krizlerden kolayca etkilenen kırılğan bir yapı oluşturması ve hızla gerileme eğilimi göstermesi, ileriki aşamalarda kapitalist sermaye için önemli ölçüde öğretici olmuş ve yirminci yüzyılda çok sektörlü yatırımcı tipini ortaya çıkarmıştır. Yirminci yüzyıl sonunda ise kentlerin bu stratejiyi kullanarak çok sektörlü ekonomik yapıyı benimsemesine yol açmıştır. Ancak, her üç kenti iktisadi gelişim açısından benzer kılan belki de en temel özellik, her üçünde de görülen deniz ticaretine dayalı sektörel uzmanlaşmadır. Üç kentte de, başta deniz ticareti olmak üzere, finans ve sigortacılık gibi, deniz ticaretiyle doğrudan ilişkili sektörel uzmanlaşmalar ve ticari etkinlikteki çeşitlilik dikkat çekmektedir. İktisadi yapıdaki bu benzerlik, kentsel mekânın biçimlenişi ile doğrudan ilişkilidir. Çünkü, ticaretteki söz konusu uzmanlaşma ve modernleşme ile her üç kentte de, iskelelerle ilişki içinde ticaret meydanları, belli iş kollarında gruplaşan ticari alanlar, hanlar kendini gösterdiği gibi, çeşitlilik gösteren ticaret de bu kentlere özgü yeni bir yaşam biçimini ve nüfus çeşitliliğini ortaya koymaktadır.

Söz konusu kentlerin, kentsel gelişimlerine bakıldığında ise yukarıda yer verilen iktisadi ve sosyal değişimlere paralel aşamalarla geliştiği görülmüştür. Ancak yine de, her üç kentin de mekansal yapıları açısından çeşitli farklılıklar taşıdığı izlenmektedir. Dolayısıyla, kapitalist ekonominin ve sermayenin, coğrafya ayırt etmeyen yapısına karşın, söz konusu kentlerin farklı mekansal özellikler göstermesinde, gelişimlerdeki yerel koşullar ve bağlamla kurdukları ilişkinin etkili olduğu anlaşılmaktadır.

Her üç liman kenti de, Doğu Akdeniz liman kentlerinin, kapitalist üretim ve ticaret ilişkileriyle birlikte, on dokuzuncu yüzyıldan itibaren önemli değişimler geçirmiş ancak içinde buldukları bağlam ve yere özgü koşullar nedeniyle farklı

biçimlerde şekillenmişlerdir. Örneğin, ilk aşamada Volos ve Patras'ta, mevcut bir kentsel dokuya yeni bir kentsel alan eklenmiş, Mersin'de ise yepyeni bir kentsel alan gelişmiştir. Volos ve Patras, on dokuzuncu yüzyıl öncesinde, birer Osmanlı kale yerleşimi iken Mersin bu dönemde birkaç iskeleden ibarettir.

Zaman içinde, her üç kentte de mekansal yapı, liman ve ticaret işlevine yönelik yatırımlarla gelişmiş, Yunan Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuyla birlikte, kentsel mekana yönelik ilk müdahaleler kendini göstermeye başlamıştır. Örneğin Volos'ta da, kentin Yunan egemenliğine geçmesinden yalnızca bir yıl sonra, 1882 yılında, kentin ilk planı hazırlanmıştır. 1829 yılında Patras da, Stamatis Voulgaris tarafından yapılan planla, Volos'ta olduğu gibi ızgara dokuyu esas alan yeni bir kent olarak tasarlanmıştır. 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması sonrasında, tıpkı Volos ve Patras'ta olduğu gibi Mersin'de de ilk planlama faaliyeti gerçekleşmiştir. Söz konusu mekansal planlar, Patras'ta olduğu gibi ya büyük değişiklikler sonrası uygulanmış ya da Mersin'de olduğu gibi neredeyse hiç uygulanamamıştır.

Ancak yine de, ulus-devletlerin kuruluşu ile birlikte yaşanan modernleşme süreci, söz konusu kentlerin, yerel koşullar ve bağlamla kurdukları ilişki ve kentsel mekanlarında değişim yaratmıştır. Yunanistan ve Türkiye devletinin kuruluşu, incelenen üç kent için yeni bir dönem anlamına gelmiştir. İncelenen örnekler göz önünde bulundurulduğunda, tüm bu değişimlerin, Doğu Akdeniz'de birer liman kenti olarak Volos, Patras ve Mersin'de, on dokuzuncu yüzyılın ilk yarısından yirminci yüzyıl başına kadarki dönemde temel olarak üç aşamada gerçekleştiği görülmektedir. Bu aşamaları anlamak ve açıklamak için, söz konusu kentlerin gelişim süreçlerindeki farklı aşamalarda, iktisadi ve sosyal yapının geçirdiği değişimlerle birlikte, bu kentlere kimlik ve karakter kazandıran mekansal bileşenler ve parça-bütün ilişkisindeki değişimler önem taşımaktadır. Her üç kentte de, ilk aşamadan itibaren, kentin ve sahip olduğu kimliğin değişimine ilişkin bilgi veren en temel bileşen kıyı çizgisi olmuştur. Çünkü birer liman kenti olarak, kıyıyı referans alan kentsel gelişimleri ile bu kentlerde kıyı çizgisindeki değişimler, kentin denizle kurduğu ilişkiyi ve kentin kimlik ve karakterindeki değişimi anlamak için en önemli mekansal

bileşenlerden biridir.

Söz konusu kentlerde, deniz-kent ilişkisinde ve kentin mekansal gelişiminde belirleyici olan bir başka öge ise iskeleler ve dolayısıyla denizle ilişki içinde olan yollardır. İskelelerle ilişkili olarak denizle bağlantıyı kuran bu ana yollar aynı zamanda ticaretin de yoğunlaştığı ana güzergahtır. Dolayısıyla söz konusu yolların, kentin farklı aşamalarındaki işlevi ve değişimi, kentin değişimi hakkında önemli bilgi vermektedir. Bu ana bağlantıların yanı sıra, farklı aşamalarda, kentsel mekanın gelişimini etkileyen demiryolu, iskele gibi başka ulaşım bağlantıları da önemlidir.

Birer liman kenti olarak gelişen söz konusu kentlerde ortaklaşan bir diğer bileşen, gelişim sürecinde kentsel mekana eklenen, yeni alanlardır. Bu alanlar, işlevsel, doku, yaşam biçimi vb. açılardan yeni bir yapı gösteren kentsel alanlardır. Örneğin Volos'ta ilk aşamada kente, tamamen ticari kullanımlardan oluşan yeni bir parça eklenirken, Mersin'de ikinci aşamada yeni bir konut bölgesi ve Patras'ta ise tamamen yeni bir doku ile konut ve ticari kullanımların bir arada olduğu bir alan eklenmiştir. Öte yandan her üç kent için de, başta ticari kullanımların yoğunlaştığı alanlar olmak üzere zaman içinde idari ve kültürel odaklar gelişmiştir. Bu odak noktaları, kent kimliğinin oluşumunda etkili olan ve limana dayalı ticaretin sürdüğü gümrük meydanı, pazar yeri gibi ticaret meydanları olabildiği gibi, sahil şeridi, belli bir cadde (örneğin tramvay caddesi), parklar, meydanlar gibi kamusal mekanlar olarak da karşımıza çıkmaktadır.

İncelenen her üç kent için de ortaklaşan ve söz konusu kentlerin önemli bir kimlik bileşeni olarak beliren, kimi zaman bir iskele, kimi zaman bir deniz feneri, kimi zaman da, kent kimliği ile özdeşleşmiş bir yapıdır. Kent kimliğinin önemli bir parçası olarak bu yapılar, Volos'ta, ilk aşamada demiryolu istasyonu ve sonraki aşamalarda neoklasik üslubuyla bir tiyatro binasıyken Patras'ta, iskele ve deniz feneri, Mersin'de ise ilk aşamada gümrük iskelesi ve binasıyken, sonraki aşamalarda Halkevi gibi kamusal bir yapı olarak karşımıza çıkmaktadır. Burada dikkat çeken noktalardan biri, söz konusu yapılarda ulusalcı bir mimari dilin kullanılmasıdır. Bir diğer nokta ise ulusal mimari dili yansıtan söz konusu yapıların, ulus bilincini

geliştirmeye yönelik olarak, özellikle kentlerin geçmişten itibaren ortak kullanım alanı niteliği göstermiş kamusal mekanlarında inşa edilmesi ve böylece olabildiğince görünür kılınma çabasıdır. Volos'ta Achilleion Tiyatrosu kentin geçmişten beri en önemli kamusal mekanı olan kıyı şeridinde, Patras'taki Apollon Tiyatrosu, benzer biçimde kentin günümüzde hala en önemli kamusal mekanı olan George I Meydanı'nda ve Mersin'de ise Halkevi binası, Cumhuriyet'le birlikte "Millet Bahçesi" adını alan kentin en önemli kamusal mekanlarından biri olan alanda inşa edilmiştir.

Gerek, iktisadi ve sosyal yapıda ve gerekse kente kimlik kazandıran yukarıdaki mekansal bileşenlerin geçirdiği değişimler birlikte değerlendirildiğinde, incelenen üç kent için, temel olarak üç aşamalı bir değişim/dönüşüm yaşandığı görülmektedir. İlk aşama, uluslararası sermayenin söz konusu liman kentlerine girdiği ve deniz ticaretine ve liman etkinliğine dayalı yeni bir kentsel yapının oluştuğu aşamadır. İkinci aşama, uluslararası sermayenin, başta ulaşım altyapısı olmak üzere çeşitli yatırımlarla kentsel mekanda yerleştiği ve liman kenti kimliğini geliştirecek şekilde kentsel yapının güçlendirildiği aşamadır. Üçüncü aşama ise ulus-devletlerin etkisinin kendini göstermeye başladığı, uluslararası sermayenin yerini ulusal sermayenin almaya başladığı ve kentsel mekana yönelik yeni uygulama ve müdahalelerle değişim ve dönüşümün gerçekleştiği aşamadır.

5.1 İlk Aşama: Uluslararası Sermayenin Girişi-Yeni Bir Kentsel Yapının Oluşumu

İngiltere'nin Akdeniz ticaretindeki yayılcı tutumu ve Fransa ile arasındaki rekabetin etkili olduğu ve Osmanlı'nın 1838 Balta Limanı Antlaşması ile İngiliz mallarının dolaşımında kolaylık sağladığı (Kasaba, 1994, s.8) yıllar, incelenen her üç kent için de, birer liman kenti olarak belirmelerindeki ilk aşamadır. Bu aşamadaki mekansal gelişim, üç kentte de çeşitli farklarla gerçekleşmiş olmakla birlikte, her üç kentte de geçmişteki mekansal yapıdan tamamen farklı yeni kentsel parçalar gelişmiştir. Söz konusu gelişim, Volos ve Patras'ta, mevcut bir kentsel dokuya yeni

bir kentsel alanın eklenmesiyle gerçekleşirken, Mersin’de kentsel dokunun gelişimi bu aşamada başlamıştır.

Volos ve Patras, on dokuzuncu yüzyıl öncesinde, birer Osmanlı kale yerleşimi iken Mersin bu dönemde henüz Tarsus’un limanı olarak birkaç iskeleden ibarettir. Ancak her üç kente de, birer liman olarak gelişmelerindeki ilk ivmeyi veren, art alanlarındaki tarımsal üretim olmuştur. İçinde buldukları coğrafyadaki tarımsal ürünlerin üretim hacmindeki artış ve bu ürünlerin merkez ülkelere aktarımı, Volos, Patras ve Mersin’in gelişiminde önemli etkenlerden biri olmuştur. Teselya Ovası’ndaki tahıl üretimi Volos’un, Mora Yarımadası’nda Achia bölgesindeki üzüm üretimi Patras’ın, Çukurova’daki pamuk ve diğer tarım ürünleri üretimi Mersin’in Doğu Akdeniz içinde birer aktarım noktası olarak gelişmesinde etkili olmuştur. Dolayısıyla her üç kentin de, 1800’lü yıllardan itibaren, liman işleviyle gelişmeleri rastlantısal bir durum değildir. Her üç kentte de, merkez ülkelerin rekabeti ve değişen taleplerine ve yerel ölçekteki iklim koşullarına bağlı olarak tarımsal üretimde dalgalanmalar yaşanmıştır. Her üç kent de, Fransa ve İngiltere başta olmak üzere, sanayileşmiş ülkelerin bu dönemdeki tarımsal ürünlere yönelik talepleri için bir kaynak olurken aynı zamanda yine bu ülkelerin mamul malları için birer pazar olmuştur.

Pagasitikos Körfezi’nde, küçük bir kale ve kıyıdaki birkaç küçük dükkan ve depodan oluşan Volos, halen Osmanlı egemenliğindeyken, Pelion’lı Rum tüccarların talepleriyle evrilmeye başlamıştır. Volos gibi bir Osmanlı kenti olan Patras da, benzer biçimde, denizle ve kıyıyla doğrudan ilişkisi olmayan bir yerleşimdir. Patraikos Körfezi’ne yukarıdan bakan kent, tıpkı Volos’ta kale içindeki gibi organik yerleşim dokusu ile 1800’lü yılların başında oldukça mütevazı bir Osmanlı kentidir. Mersin ise bu dönemde, Tarsus’taki konsolosların, merkezi hükümete, yeni bir liman olarak önerdikleri bir kaç iskeleden ibarettir.

Her üç kentte de, yeni bir kentsel yapının kurgulandığı bu ilk aşamadaki gelişimde, denizciliğe dayalı ticaretin liman işlevine duyduğu gereksinim doğrultusunda, yerel tüccarlar ve yabancı girişimcilerin talepleri yönlendirici olmuş,

özellikle ulaşım altyapısına yönelik yatırımlar bu aşamada kendini göstermeye başlamıştır. Bu ilk aşamada, henüz büyük ve bölgesel ölçekli altyapı yatırımları söz konusu olmasa da, kıyıdaki ticari hareketliliğin artışıyla birlikte, küçük ölçekli iskele, mendirek, rıhtım gibi çeşitli düzenlemeler yapılmaya başlamıştır.

Yine bu ilk aşamadan itibaren, dönemin koşulları içinde uluslararası deniz ticaretinin yürütülmesinde söz sahibi olan yabancı konsolosluklar, her üç kentte de hizmet vermeye başlamış, kentin ileri gelen tüccarları bankerlik yaparak finans sektörünün bu kentlerdeki ilk temsilcileri olmuştur. Her üç kentte de ilk aşamada, ticari etkinliğe bağlı olarak artan iletişim gereksinimiyle postane ve telgraf ofisi gibi yeni kullanımlar kendini göstermeye başlamıştır. Örneğin Volos'ta, Volos-Selanik arasında bağlantı sağlayan telgraf ofisi bu aşamada açılmış ve kale ile yeni gelişen şehir arasındaki ticaret meydanında yerini almıştır.

Gelişen iş olanakları sonucu farklı nüfus gruplarının kente yerleşmeleri ile kentsel yerleşik alan genişlemeye başladığı gibi, farklı inançlara sahip bu gruplara ait dini yapılar da bu ilk dönemde kendini göstermiştir. Bu aşamada, Volos'ta, Müslüman Türk nüfusun yanı sıra, Ortodoks Rumlar, Katolik Avrupalılar ve Yahudiler, Patras'ta ağırlıklı olarak Ortodoks Rumlar olmak üzere, Müslüman Türkler ve Yahudiler, Mersin'de ise Avrupalı Katolikler (Levantenler), Ortodoks Araplar, Müslüman Türkler, Yahudiler, Ermeniler ile Maruni, Süryani, Keldani, Nusayri gibi diğer gruplar bir arada yaşamıştır.

Kıyı çizgisi, yalnızca Volos, Patras ve Mersin için değil, tüm kıyı kentlerinde, kullanım amacına göre değişen işlevi (ticaret, rekreasyonel kullanım vb.) ve görsel niteliklerinin yanı sıra doğal bir eşik olarak kentsel mekanın gelişiminde belirleyici bir referanstır. Dolayısıyla söz konusu kentlerde, kıyı çizgisinin değişimi ile kentsel mekan kurgusu arasında önemli bir ilişki vardır. Her üç kentte de, uluslararası deniz ticaretine dayalı yeni ekonomik ilişkiler ve bu ilişkiler doğrultusunda, denizle ilişkiyi önceleyen mekansal gelişimin gerçekleştiği ilk aşamada mekansal kurgu, doğal kıyı çizgisini referans alan bir yaklaşımla şekillenmeye başlamıştır. Bu aşamada, Volos,

Patras ve Mersin’de, inşa edilen iskeleler dışında, kıyı çizgisine herhangi bir müdahale söz konusu olmamıştır.

İlk aşamada, her üç kent için de kent-deniz ilişkisini kuran yollar, ortaklaşan bir mekansal bileşen olarak dikkat çekmektedir. Volos’ta, kale içinde dağ-deniz doğrultusundaki yol (Osmanlı döneminde Larissa ve deniz bağlantısını sağlayan ana cadde) ve yeni gelişen kentteki ana iskeleye açılan Iolku Caddesi, kentin doğrudan denizle ilişkiye dayalı mekansal kurgusunu ortaya koymaları açısından da önemlidir. Benzer biçimde Ag. Nikolaou Caddesi de Patras’ta, kent-deniz ilişkisini kuran ve deniz/kale gibi önemli referansları olan ana caddedir. Mersin’de ise istasyon ve kentin ana iskelesini birbirine bağlayan ve dolayısıyla iki önemli referansı olan bir yol olmanın ötesinde, bir liman kenti olarak Mersin’in, iki önemli ulaşım bağlantısı arasındaki ana hat ve ticaretin omurgası olmasıyla Uray Caddesi bu aşamadaki en temel mekansal bileşenlerden biri olmuştur.

Çalışma kapsamında incelenen her üç kentin de, birer liman kenti olarak kimlik kazanmaya başladığı bu ilk aşamada, Volos ve Patras’ta mevcut yerleşime yeni bir kentsel alan eklenmiştir. Volos’ta 1844 yılından itibaren gelişmeye başlayan kentsel alan, 1850’li yıllarda Ag. Nikolaos Kilisesi’nin yapımına kadar, yalnızca ticari kullanımların yer aldığı bir ticaret bölgesi olmuştur. Dolayısıyla bu aşamada Volos’ta kentsel yapının parçaları, kale içindeki konut alanı, kalenin güneyindeki liman bölgesi ve batıda yeni gelişen ticaret alanı olmuştur. Bu aşamada söz konusu bölgelerin bir bütün oluşturmasını sağlayan, deniz ve denize dayalı ticari ilişkilerdir. Zaman içinde bu ilişkilerin mekansal karşılığı olarak, kale ve yeni şehir arasında, bir ticari ve idari merkez olarak gelişmeye başlayan, gümrük binası, telgraf ofisi gibi yapılardan oluşan alan, işlevsel olarak farklılaşan iki alan arasında bir geçiş bölgesi olarak, konut ve ticaret alanları arasındaki ilişkiyi sağlamıştır.

Volos’a benzer biçimde Patras’ta da, 1820’li yıllardan itibaren, kale ve çevresindeki mevcut yerleşik alan dışında, kıyıda ticari etkinlik doğrultusunda yeni bir kentsel alan gelişmeye başlamıştır. Volos’tan farklı olarak, yeni gelişen bu kentsel alanda yalnızca ticari kullanımlar değil konutlar yer almıştır. Ancak,

günümüzde de kentin ticari merkezi olan bu alan, gelişmeye başladığı ilk aşamada ağırlıklı olarak ticari kullanımların yer seçtiği bir alandır. Söz konusu gelişimde dikkat çekici olan, kale ve çevresindeki eski (yukarı) şehir ile deniz kıyısında gelişen yeni (aşağı) şehir arasında, topografyaya karşın kurulan bağlantıdır. Osmanlı döneminden itibaren, kale ve çevresindeki yerleşim ile deniz arasındaki en önemli bağlantı olan Ag. Nikolaou Caddesi, Patras'ın liman kenti kimliği ile gelişmeye başladığı bu ilk aşamada, kentsel parçalar arasındaki ilişkisel birlikteliği sağlayan önemli bir bağlantı olarak belirlemektedir.

Mersin'de ise ilk aşama, Volos ve Patras'tan farklı olarak, geçmişten gelen mevcut bir kentsel yerleşim olmadığı için tamamen yeni bir kentsel gelişim söz konusu olmuştur. Gelişen bu kentsel alan, doğrudan iskeleler ve kıyı ile ilişki içinde, kıyıya paralel bir cadde etrafında şekillenmeye başlamıştır. Dolayısıyla bu aşamada Mersin'deki tek bölge, kentin günümüzde de ticari merkezi içinde yer alan, liman işlevine dayalı ticari etkinliğinin başlangıcı olarak gelişen alandır. Bir başka deyişle Mersin bu aşamada, tekli bir yapı ile konut ve ticaretin bir arada olduğu yalnızca bir bölgeden oluşmuştur.

İncelenen üç kent için de, liman ve ticaret işlevine paralel olarak ilk aşamadan itibaren, kentsel yaşamda kendini gösteren canlılıkla birlikte, özellikle ticari etkinliğin gerçekleştiği kıyı boyunca ve iskeleler çevresinde çeşitli kamusal odaklar oluştuğu görülmektedir. İskelelere açılan ya da ilerleyen aşamada tramvayın geçtiği caddeler, sahil şeridi ve iskelelerin uzantısındaki ticari kullanımlarla çevrili ticaret meydanları her üç kentte de kendine özgü bir kamusal mekan olarak şekillenmiştir. Örneğin bu aşamada Volos'ta, kale ile deniz arasında gelişen ve yeni şehirin gelişiminden sonra "eski çarşı" olarak adlandırılan Palaia Magezia bölgesi, kentin o dönemdeki ticari etkinliğinin odağı olmuş, yeni şehirin gelişimiyle Iolku Caddesi ve uzantısındaki iskelenin arasındaki alan da yine bir kentsel açıklıkla kamusal mekan olarak işlev görmüştür. Patras ise kentin bu ilk aşamadaki kamusal mekanları olarak değerlendirilebilecek alanlar iki önemli pazar yeri ve kentin en eski dini yapılarından olan kalenin güneyindeki Pantacrator Kilisesi'nin de içinde yer aldığı meydana. Pazar yerlerinden biri, geçmişte zanaata dayalı uzmanlaşmış ticaretin yer aldığı,

günümüzdeki adıyla George I Meydanı ve diğeri ise Ag. Adreas Kilisesi yakınındaki Olgas Meydanı'dır. Mersin'de ise yine kentin ticari etkinliğinin gerçekleştiği kentin ana iskelesinin uzantısındaki ticaret meydanı olarak Gümrük Meydanı, Uray Caddesi ve yerel bir pazar olan Yoğurt Pazarı, ilk aşamada kamusal mekan işlevi gören alanlar olmuştur.

İncelenen üç kent üzerinden değerlendirildiğinde, yukarıdaki mekansal bileşenlerin yanı sıra söz konusu kentlerde, kentsel yapının ve kent kimliğinin ayrılmaz bir parçası olarak ortaklaşan, yalnızca liman kentlerine özgü bazı fiziksel öğeler olduğu görülmektedir. Bunlar arasında, deniz fenerleri, iskeleler, dalgakıranlar, gümrük binaları gibi liman kentinin ayrılmaz parçaları olan kentsel öğeler ilk sırada gelmektedir. Örneğin Volos'ta ilk aşamada, kale ve yeni gelişen kentsel alanın iskelesi, Patras'ta Ag. Nikolaou İskelesi ve bu iskelenin ucunda yer alan deniz feneri, bu öğelere örnek olarak belirmektedir. Mersin'de ise kentin ana iskelesi olan gümrük iskelesi ve gümrük binası, kentin kimliğinin ayrılmaz bir parçası olarak karşımıza çıkmaktadır.

5.2 İkinci Aşama: Sermayenin Mekana Yerleşmesi ve Kentsel Yapının Güçlendirilmesi

Söz konusu kentler için ikinci aşama ise ilk aşamada beliren liman işlevinin ve bu işleve dayalı kentsel yapının güçlendiği aşama olmuştur. Bu aşamada, gelişmeye başlayan yerel burjuvazi, bürokrasi ve uluslararası sermayenin ortaklığıyla, başta demiryolları olmak üzere, iskele, rıhtım, liman gibi özellikle ulaşım altyapısına yönelik yatırımlarla mekanda somut ve derin izler bırakacak değişimler kendini göstermeye başlamıştır. Öte yandan, liman ve dolayısıyla ticari etkinliği artıran söz konusu yatırımlarla birlikte, ticarete uzmanlaşma, finans sektöründe kurumsallaşma ve sermaye birikimiyle birlikte ticaretin yanı sıra küçük ölçekli sanayi yatırımları kendini göstermeye başlamıştır. Bu aşama aynı zamanda, ulus-devletlerin kurulduğu ve kendi modernite projeleri doğrultusunda öncelikli alanlardan biri olarak kentsel mekana müdahalelerin başladığı aşama olmuştur. Ele alınan üç kent de, ikinci aşamadan itibaren, iki farklı ulus-devlet sınırları içine dahil olmuşlar ve söz konusu

devletlerin uygulamaya çalıştığı modernleşme projeleri doğrultusunda mekanı yeniden düzenleme girişimleriyle karşı karşıya kalmışlardır. Bu noktada dikkat çekici olan, ulus-devletin mekanını üretmeye yönelik olarak bu dönemde hazırlanan planların, dönemin Avrupa şehircilik geleneklerini esas alan yaklaşımları benimsemiş yabancı uzmanlara hazırlanmasıdır. Örneğin Patras'ta Fransız mühendis Stamatis Voulgaris, Mersin'de ise Alman şehirci Hermann Jansen tarafından söz konusu kentlerin ilk planları hazırlanmıştır.

Her üç kent için de, kentsel mekanın yeniden düzenlenmesine ve bir kentsel bütün oluşturulmasına yönelik hazırlanan planlar ile eski ve yeni doku bütünleştirilmeye ve homojen bir kentsel bütün oluşturulmaya çalışılmıştır. Ne var ki, incelenen üç kentte de söz konusu planlar, tam anlamıyla uygulanamamış ve dolayısıyla bu aşamada, geçmişten gelen mekansal yapı ve yerleşimin ana kurgusunda radikal değişimler gerçekleşmemiştir. Her ne kadar modernleştirici ve bu yönüyle geçmişin izlerini silme ve yeni bir kentsel mekan yaratma idealini gerçekleştirme eylemi olarak yola çıkmış olsa da, hazırlanan planlar, kentin geçmişten gelen liman işlevi ve bu işlev doğrultusunda şekillenmiş parça-bütün ilişkisini güçlendirmeye yönelik yaklaşımları benimsemiştir¹⁵⁹. Bir başka deyişle söz konusu planlar, kentsel parçalar arasındaki ilişkiyi güçlendirmeyi ve bir bütün oluşturmayı hedeflemiş ancak bunu yaparken geçmişten gelen izleri ve işlevsel ilişkiyi dikkate alarak, liman kenti kimliğini korumuşlardır. Böylece söz konusu kentler, ikinci aşamada hala geçmişten gelen mekansal kurgu ve karakterlerini büyük ölçüde sürdürmüşlerdir. Ulusal köklere referans veren yeni mimari dili yansıtan yapılar yavaş yavaş kendini göstermeye başlamış olsa da, henüz kentin kimlik ve karakterinde köklü bir değişim yaşanmamıştır.

Ancak elbette bunun tek nedeni, geçmişin izlerini esas alan planlar değildir. Kurulan ulus-devletlerin kurumsal, finansal ve organizasyonel yetersizliklerinin de bu aşamada söz konusu kentlerin geçmişten gelen mekansal yapılarını

¹⁵⁹ Bu durum Volos'ta, Patras ve Mersin'den farklılık taşımaktadır. Çünkü Volos için hazırlanan 1882 planı, kale içindeki eski dokunun tamamen ortadan kaldırılmasını öngören ve dolayısıyla Patras ve Mersin'den farklı olarak daha radikal bir planlama yaklaşımını benimsemiştir. Ne var ki, söz konusu planın uygulanabilmesi ve Osmanlı dokusunun tamamen ortadan kaldırılarak yerine ızgara dokunun gelmesi bir sonraki aşamada gerçekleştirilebilmiştir.

sürdüremelerinde etkili olduğuna kuşku yoktur. Üstelik, Yunanistan ve Türkiye gibi savaştan yeni çıkmış iki ülkenin, hemen ardından karşılaştıkları, ekonomik krizler, depremler gibi pek çok zorluk da, radikal ve kapsamlı mekansal düzenlemeler yapılmasının önünde bir engel oluşturmuştur. Ulus-devletin kentsel mekanı yeniden düzenlemeye yönelik giriştiği söz konusu eylemlerin ikinci aşamada beklenen düzeyde gerçekleşmemesi ve radikal değişimlere yol açmamasındaki bir diğer önemli neden ise kapitalist ekonomi ve sermayenin, bu kentlerde kurguladığı, hızla dönüştürülmesi güç köklü ve kentsel pratiklere dayalı, mekansal yapı ve izlerdir. Söz konusu yapı ve izler, sermayenin öncelikleri ve beklentileri doğrultusunda, temelde liman işlevine ve ticarete dayalı mekansal ilişkiler ve kentsel yaşam pratikleriyle, süreç içinde gelişmiş ve birbiriyle güçlü işlevsel bağları olan bir kentsel yapı üretmiştir¹⁶⁰.

Volos'ta kentin ilk planı, Yunan egemenliğine geçmesinden yalnızca bir yıl sonra, 1882 tarihinde hazırlanmıştır. Söz konusu plan, 1844 yılında gelişmeye başlayan yeni şehirdeki izleri devam ettiren ve ızgara dokuyu esas alan bir plandır. Bu aşamada, eski ve yeni şehrin bir bütün haline getirilmesi için kale içindeki organik doku ortadan kaldırılmıştır. Dolayısıyla Volos'ta, ulus-devletin modernite projesinin, geçmişten kopuşu hedefleyen uygulamalarındaki belki de en yıkıcı yanı, söz konusu mekansal müdahalede somut olarak kendini göstermiştir.

Patras'ta da, tıpkı Volos'ta olduğu gibi, kentin Yunan devleti sınırları içine dahil olmasından bir yıl sonra, 1829 yılında kentin ilk planı hazırlanmıştır. Voulgaris tarafından yapılan planla Patras, dönemin Batı kentlerinde uygulanan modernist planlama yaklaşımı ile ızgara planı esas alan Yunan kentlerinin yerleşim geleneklerini birleştirmeyi amaçlayan, tamamen yeni bir kent olarak tasarlanmıştır.

Tarih olarak Patras ve Volos'tan sonra olmakla birlikte bu aşama Mersin için de, ulus-devletin ilk mekansal müdahale girişiminin gerçekleştiği aşama olmuştur. 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması sonrasında, tıpkı Volos ve Patras'ta

¹⁶⁰ Dokuz Eylül Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü tarafından hazırlanan, "Habitat II-Dünya Deneyimleri Kapsamında İzmir Bağlamına Nasıl Bakılabilir: Bir Gelişimin Anatomisi" başlıklı rapor.

olduğu gibi geçmişten kopuş ve kentsel mekanın yeniden düzenlenmesi hedefine yönelik ilk planlama faaliyeti gerçekleşmiştir. Mersin’de, Volos ve Patras’tan farklı olarak, ilk aşamada kentsel mekanda ikili bir yapı söz konusu olmamıştır. Ancak ikinci aşamada, her üç kentte de limandaki ticari etkinliğe dayalı olarak sermaye birikimiyle birlikte, kentsel mekanda sınıfsal farklılaşmaya işaret eden yeni konut alanları kendini göstermeye başlamıştır.

Mersin’de de ilk aşamanın sonlarından itibaren kentin batısında, ticaret burjuvazisine ait yeni bir kentsel alan gelişmeye başlamıştır. 1938 yılında hazırlanan plan ile kentin işlevsel olarak ayrışan bu iki alanı arasındaki ilişki güçlendirilmeye çalışılmış böylece doğudaki ticaret merkezi ile batıdaki söz konusu konut alanının bir kentsel bütün oluşturması amaçlanmıştır. Jansen tarafından hazırlanan plan, kenti bir kıyı yerleşimi olarak değerlendiren ve tıpkı Volos ve Patras’ta olduğu gibi, geçmişten gelen ana mekansal kurguyu dikkate alan bir yaklaşım geliştirmiştir. Modernleştirici bir eylem olarak kentsel mekanı yeniden düzenlemek ve geçmişin izlerini silmek hedefine karşın söz konusu planlama faaliyeti, Patras’ta olduğu gibi Mersin’de neredeyse hiç uygulanamamıştır. Dolayısıyla ikinci aşamada söz konusu kentler, artan nüfus ve çeşitlenen kentsel kullanımlarla genişlemişler ancak mekansal olarak hala büyük lde geçmişten gelen ilişkisel kurgularını srdrmuşlerdir.

İkinci aşamada her üç kentte de, ticarete uzmanlaşma, finans sektöründe kurumsallaşma ve sermaye birikimiyle birlikte, ticaretin yanı sıra fabrika, imalathane gibi sanayiye yönelik yeni yapılar, bankalar, gemi acenteleri, avukatlık büroları ve sigorta şirketlerinin sayıları artmış, çeşitlenen kentsel kullanımlarla mekanda önemli bir değerim yaşanmıştır. Ancak bu aşamada kentsel mekandaki en önemli değerimi, ulaşım altyapısına yönelik yatırımlar ve sonuçları yaratmıştır. Kapitalist ekonominin, liman kentlerine girişinde en etkili ve hızlandırıcı araç olarak başta demiryolu yatırımları olmak üzere, karayolu yatırımları ve çoğunlukla yabancı şirketlerce yapılan liman projeleri, bu aşamadaki değerimde oldukça etkili olmuştur. Örneğin Volos’ta, Fransız Komisyonu’nca hazırlanan liman projesi ile 1892-1902 yılları arasında deniz derinliği artırılmış, rıhtım, dalgakıran ve mendirek inşa edilmiş, 1884-1886 yılları arasında Volos-Larissa demiryolu bağlantısı inşa edilmiştir. 1895 yılında

Volos-Agria-Lechonia hattı ile kent Pelion Dağı yerleşimleri ile bağlanmış ve demiryolu hattı kentiçi ulaşımında kullanılmaya başlamıştır. Benzer biçimde Patras'ta, 1887 yılında Atina-Patras ve 1891 yılında da Olympia-Pyrgos arasındaki demiryolunun açılmasıyla, limandaki ticari hareketlilik artmış, 1870 ve 1880'li yıllarda Fransız şirketlerince liman inşa çalışması başlamış, 1902 yılında elektrikli tramvay, kentiçi ulaşımının bir parçası haline gelmiştir. Bu aşamada, Volos ve Patras gibi, 1886 yılında açılan Mersin-Adana demiryoluyla Mersin de, limandaki ticari kapasitesi giderek güçlenen bir kent haline gelmiştir. Volos ve Patras'ta olduğu gibi Mersin'de de, istasyon ile kentteki Fransız gemi acentesi arasında çalışan bir tramvay hattı, kentiçi ulaşımında kullanılmıştır.

Bu aşamada, Volos'ta, kale içinde dağ-deniz doğrultusundaki yol ve yeni gelişen kentteki ana iskeleye açılan Iolku Caddesi varlığını sürdürmüştür. Dolayısıyla kentin denizi referansa alan mekansal kurgusunda bir değişiklik olmamış, kentsel gelişim Iolku Caddesi'ne paralel, denize açılan caddelerle devam etmiştir. Patras'ta ise deniz kıyısında gelişen yeni şehirle birlikte bu aşamada, geçmişten beri kent-deniz ilişkisini kuran ana bağlantı olan Ag. Nikolaou Caddesi, çevresindeki kentsel gelişimle birlikte daha da güçlenmiştir. Bu aşamada Mersin'de de Uray Caddesi, kıyıda yapılan yeni iskelelerle ve artan deniz ticareti ile çok sayıda hanın ve ticari yapının yer aldığı bir cadde haline gelmiş, liman kenti kimliğinin en önemli bileşenlerinden biri olarak varlığını sürdürmüştür. Bu aşamada, incelenen her üç kentte de ortaklaşan bir diğer önemli mekansal bileşen ise demiryolu, kentteki istasyon yapısı ile ana iskele arasındaki bağlantı ile kentin mekansal kurgusu açısından temel bileşenlerden biri olmuştur. Yukarıda yer verildiği gibi, dönemin liman kentleri için ortaklaşan bir özellik olarak demiryolu bağlantıları zaman içinde, tramvay gibi yeni bir ulaşım biçimini beraberinde getirerek her üç kent için de liman kenti kimliğinin önemli bir parçası olmuştur.

Her üç kentte de bu aşamada, doğal kıyı çizgisinde bazı değişimler gerçekleşmiş ancak söz konusu değişiklikler kent-deniz ilişkisinde önemli bir farklılık yaratmamıştır. İncelenen üç kent içinde bu aşamadaki en kapsamlı kıyı çizgisi değişimi Volos'ta olmuştur. Bu aşamada Volos'ta, kıyıdaki ilk sıra yapı adasından

itibaren yapılan dolgu alanında bir sıra yapı adası daha inşa edilmiştir. Söz konusu değişiklik, 1895 yılında George I Parkı'nın yapımı ile kıyı şeridine günümüzdeki yeni bir biçimini kazanmıştır. Patras'ta ise yeni iskelelerin inşasıyla kıyı çizgisinde bazı değişimler olmuş ancak söz konusu değişimler, kent-deniz ilişkisinde olumsuz bir değişim yaratmamıştır. Aksine, denize dik açılan caddelerin uzantısındaki söz konusu iskeleler, ardındaki kentsel alanla deniz ilişkisini daha da güçlendirmiştir. Mersin'de ise bu aşamada, kıyıda iskelelere yenileri eklenmiş, bazıları yıkılırken bazıları yenilenmiş ancak doğal kıyı çizgisinde bir değişim olmamıştır.

Tüm bu gelişmelerle birlikte gerek Volos, gerek Patras ve gerekse Mersin'de, sermaye birikiminin kentsel mekandaki somut bir yansıması olarak, sınıfsal farklılaşma kendini göstermeye başlamış, Volos'ta Ag. Konstantinos Kilisesi çevresinde, Patras'ta yeni gelişen aşağı şehirde ve Mersin'de ise kentin batısında, deniz kıyısında yeni konut alanları gelişmiştir. Söz konusu kentsel alanlar, kentin bu aşamaya kadarki dokusuna uyumlu biçimde eklenerek kentin makroformunu değiştirmeye başlamıştır. Ancak bu aşamada her üç kent için de, henüz homojen bir kentsel bütünden söz etmek güçtür.

İncelenen örnekler göz önünde bulundurulduğunda, ulus-devletler için yeniden üretilecek kamusal alan nedeniyle her üç kentte de bu aşamada, yeni kamusal mekanların kazandırılması için bir çaba gösterildiği anlaşılmaktadır. Ancak dikkat çekici olan, kendi ulusal kimliğini referans alan düzenlemeler yapmaya çalışmasına karşın her iki ulus-devletin de, söz konusu kentlerde, geçmişten beri kamusal mekan olarak kullanılan alanları düzenleyerek, aynı amaçla kullanımını sürdürmesidir. Örneğin Volos'ta, kalenin güneyindeki eski iskelenin uzantısındaki alan ve Iolku Caddesi ile uzantısındaki iskele arasındaki ticaret meydanları bu aşamada da varlığını sürdürmektedir. Bunlara ek olarak, eski ve yenişehir arasında gelişen, liman idaresi, postane vb. kullanımların yer aldığı alan ve deniz kıyısında inşa edilen Ag. Konstantinos Kilisesi çevresi de birer kamusal mekan olarak şekillenmiştir. Ancak bu aşamada, ulus-devletin oluşturmaya çalıştığı yeni kamusal alanın mekanı, George I Parkı'nın da inşasıyla birlikte kıyıda Argonafton Caddesi olmuştur. Kıyı şeridi geçmişte, temel olarak ticarethane ve depoların yer aldığı bir alanken, zaman içinde

kafe, restoran ve otellerin açılmasıyla kentin en önemli kamusal mekanlarından biri haline gelmiştir. Ulus-devletin, kentin bu en önemli kamusal mekanında, neoklasik mimarisiyle Achilleion Tiyatrosu'nu ve Bank of Greece Şubesi'ni inşa etmesi ile alan, yeni bir temsiliyet biçimi kazanmış ve artık ulusal kutlama ve geçit törenlerinin mekanı haline gelmiştir.

Patras'ta ise Voulgaris'in 1829 planında öngördüğü simetrik kamusal mekanlar hayata geçirilememiş, kentin geçmişten beri kamusal mekan olarak kullandığı alanlar olan George I Meydanı ve Olgas Meydanı yeniden düzenlenmiştir. Tıpkı Volos'ta olduğu gibi, Osmanlı döneminde bir pazar yeri olan ve yenişehirin gelişmeye başladığı ilk yıllarda da benzer niteliğini sürdüren, kentin en önemli kamusal mekanlarından biri olan George I Meydanı'nda, Apollon Tiyatrosu inşa edilmiştir. Bu aşamada, kentteki bir diğer önemli kamusal mekan da Ag. Nikolaou İskelesi'dir. Ag. Nikolaou İskelesi ve ucunda yer alan deniz feneri, limanın işlevsel birer parçası olmanın ötesinde, bu aşamada kentliler için hem bir referans noktası hem de kamusal bir mekan olarak işlev görmüştür.

Patras'ta olduğu gibi Mersin'de de, kentin ana iskelesi olan Gümrük İskelesi, uzantısındaki Gümrük Binası ve çevredeki ticari kullanımlar, kafe, restoran, oteller ile Gümrük Meydanı, kentin gelişmeye başladığı ilk aşamadan itibaren bir ticaret meydanı olarak en önemli kamusal mekanlarından biri olmuştur. Kentin bir diğer kamusal mekanı ise batıda gelişen konut alanları ile Uray Caddesi ve çevresindeki alan arasında yer alan belediye bahçesidir. Sinema, tüccar kulübü, restoran gibi çeşitli kullanımların yer aldığı bir sosyal ve kültürel odak olarak şekillenen alan, bir liman kenti olarak Mersin'in denizle ilişki içindeki en önemli mekansal bileşenlerinden biridir. Ulus-devlet modernleşmesiyle birlikte, tıpkı Volos ve Patras'ta olduğu gibi Mersin'de de, bu alana Achilleion ve Apollon Tiyatrosu gibi Halkevi binası inşa edilmiştir. Yine tıpkı Volos ve Patras'ta olduğu gibi belediye bahçesinin adı "Millet Bahçesi" olmuş ve söz konusu kamusal mekan bu aşamadan itibaren, resmi tören ve geçitlerin mekanı haline gelmiştir.

Dolayısıyla bu aşamada, iki farklı ulus-devlet; Yunanistan ve Türkiye sınırları içinde kalan Volos, Patras ve Mersin’de, kurulan söz konusu ulus-devletlerin kendi modernite projeleri doğrultusunda, ulusal köklere referans veren yeni bir mimari dilin kentsel mekanda kendini gösterme çabası söz konusu olmuştur. Bu çaba, kent bütününde planlar ile yapılmaya çalışılırken, aynı zamanda mimari ölçekte de yeni bir dil geliştirilmeye çalışılmıştır. Her iki ulus için de Osmanlı’dan kopuşa işaret eden bu yaklaşım, özellikle kamusal yapılarla kendini göstermiştir. Bu aşamada oluşturulmaya çalışılan yeni kent imgesi için Volos’da Achilleion Tiyatrosu, Patras’ta Apollon Tiyatrosu ve Mersin’de ise Halkevi binası modernleşmesinin kentteki en önemli simgesel karşılıkları olarak bu aşamada yerlerini almışlardır. Bu aşamada, Patras’ta Ag. Nikolaou İskelesi’nin uzantısında ve Mersin’de de Gümrük İskelesi’nin uzantısında yer alan gümrük binası hala kent kimliğinin önemli bir parçası olarak varlıklarını sürdürmüştür.

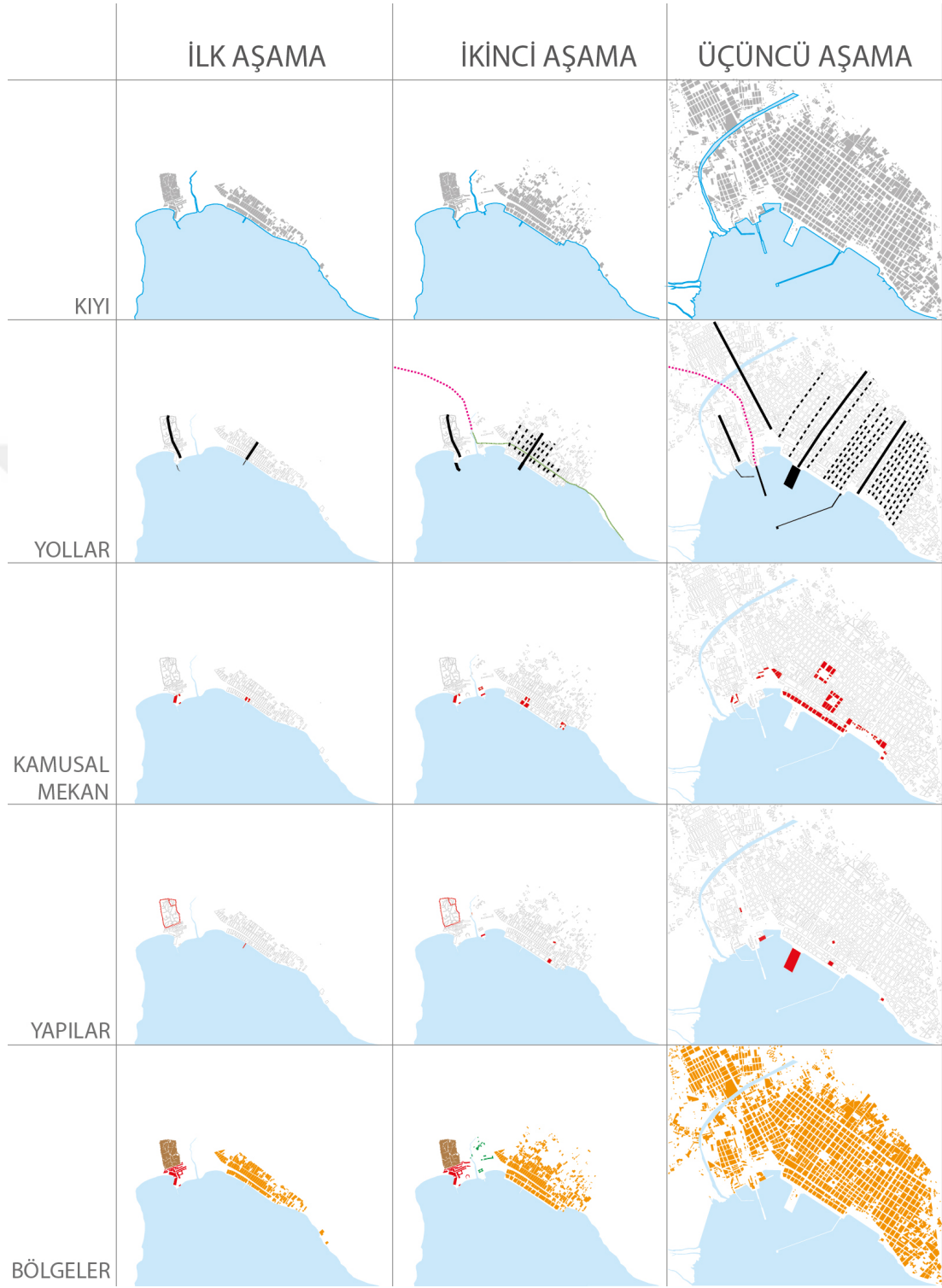
5.3 Üçüncü Aşama: Ulusal Sermayenin Uluslararası Sermayenin Yerini Almaya Başlaması ve Kentsel Yapının Değişimi

Üçüncü aşamaya gelindiğinde her üç kent için de, ulus-devlet modernleşmesinin ikinci aşamada başlayan müdahalelerinin sonuçları kendini göstermeye başlamıştır. Volos’ta, eski ve yenişehir arasında doğal bir eşik oluşturan Krausidonas Nehri yatağının kalenin batısına alınması, kale surları ve kale içindeki organik dokunun tamamen yıkılması gibi uygulamalarla eski ve yenişehir bir bütün haline gelmiştir. Kalenin batısında gelişen yenişehirin iskelesi bu aşamada genişletilmiş ve ticari etkinliğin körfezdeki eski limanda toplanması ile söz konusu iskele artık yolcu limanı olarak kullanılmaya başlamıştır. İskelenin değişen kullanımıyla birlikte zaman içinde Argonafton Caddesi’nin kafe, restoran ve otellerle birlikte önemi giderek daha da artan bir kamusal mekan olmuştur. Dolayısıyla bu aşamada Volos’ta, iskelenin değişen işlevi ve iskele gerisindeki kentsel alan birbiriyle uyumlu bir değişim geçirmiş ve böylece biçim değiştirse de aradaki ilişkiyel bağ devam etmiştir.

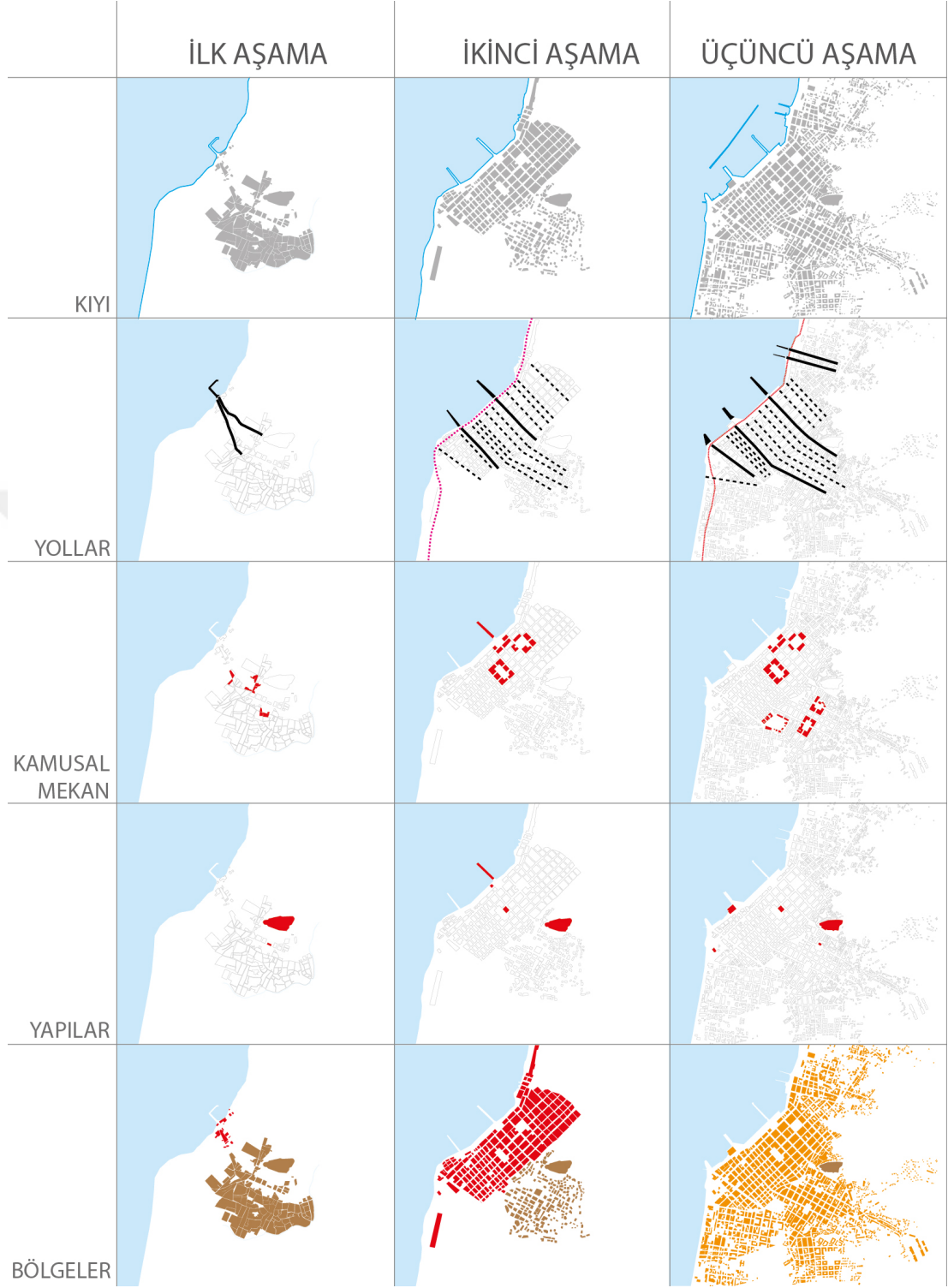
Patras’ta ise kentin, bir önceki aşamada büyük ölçüde şekillenen ticari merkezinde büyük bir değişim olmazken, geçmişten beri gümrük iskelesi olan Ag. Nikolaou

İskelesi işlev değiştirmiş ve buradaki gümrük binası yıkılarak, yeni yapılan Kalavryta İskelesi'ne taşınmıştır. Bu değişiklikte birlikte, kentin ticari etkinliğinin sürdüğü iskele Kalavryta ve sonradan yapılan Ag. Andreas İskelesi olurken, Ag. Nikolaou İskelesi yolcu trafiği için kullanılmaya başlamıştır. İlerleyen dönemde Ag. Nikolaou İskelesi'nin kuzeyindeki bölge de marina olarak düzenlenmiştir. Dolayısıyla Patras'ta, neredeyse kentin bütün kıyısı bir liman bölgesi haline gelmiş ve iskelelerin arkasındaki kentsel alan da bu doğrultuda geçmişten gelen işlevlerini sürdürebilmiştir. Bu durum, tıpkı Volos'ta olduğu gibi, mevcut iskelelerin korunduğu, modernize edilerek, yeni işlevlerle kullanımının sürdürüldüğü ve dolayısıyla kent-deniz-liman ilişkisinin Patras'ta da devam ettiğini ortaya koymaktadır. Dolayısıyla her iki kentte de bu aşamada, parça-bütün kurgusunun ve parçalar arasındaki işlevsel ilişkinin ve beraberinde liman kenti kimliğinin sürdüğü görülmektedir. Bunda, birer liman kenti olarak denize referanslı mekansal gelişimleri ile söz konusu kentlerde, kıyıda önemli bir dolgu yapılamaması ve dolayısıyla kent-deniz ilişkisinin kopmamış olmasının da büyük etkisi olduğu görülmektedir.

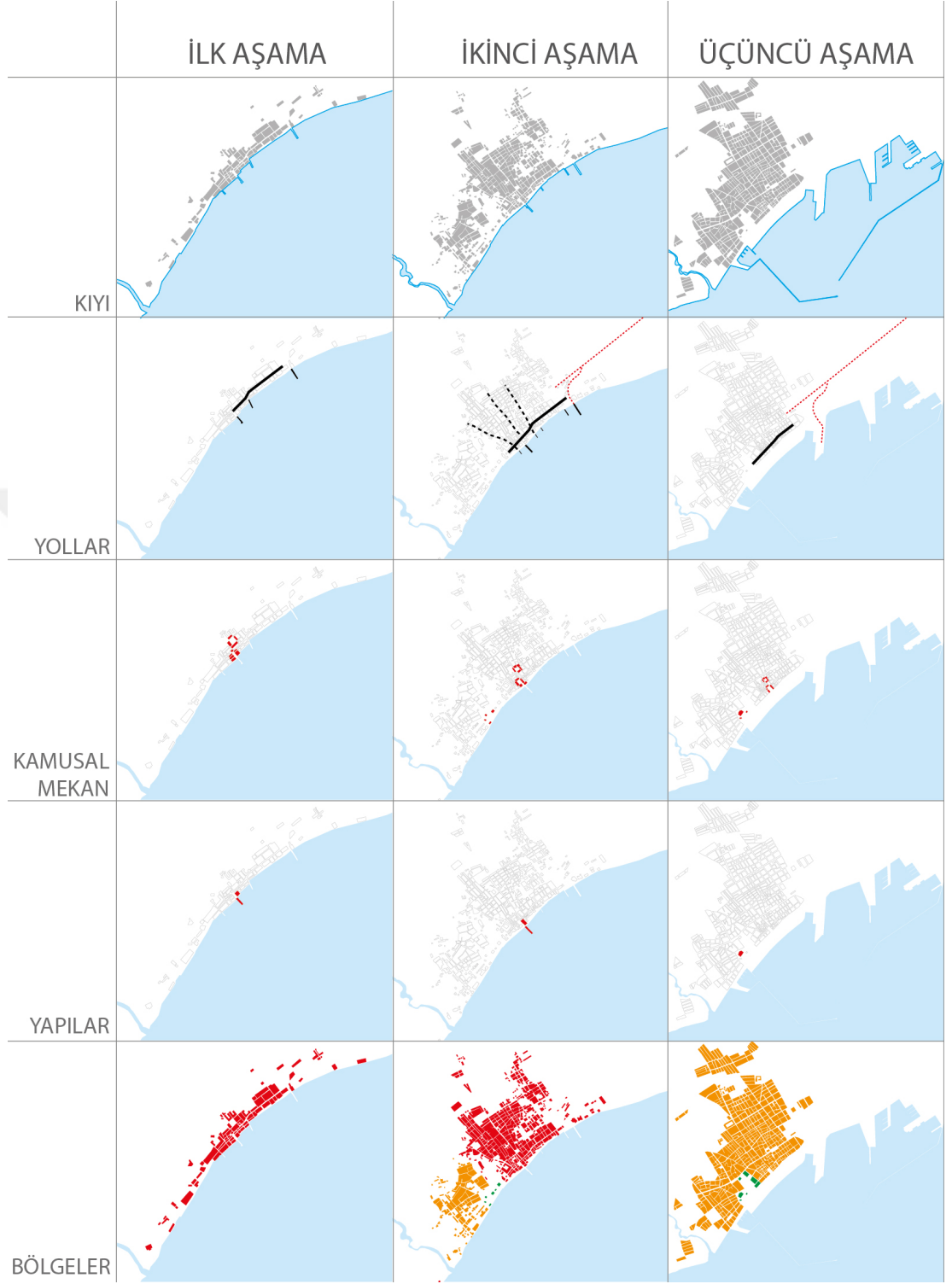
Ne var ki aynı şeyi Mersin için söylemek güçtür. Çünkü bu aşamada en radikal müdahalenin Mersin'de gerçekleştiği ve etkileri günümüzde de süren, kent-deniz ilişkisindeki sorunların, söz konusu müdahalenin sonuçları olduğu anlaşılmaktadır. Mersin'de 1955 yılında başlayan, yeni liman yapımına yönelik girişimler sonucunda, kıyıda önemli bir değişim gerçekleşmiştir. Bu süreçte, liman inşası sırasında kıyıda yapılan geniş dolgu alanı, Volos ve Patras'ın aksine Mersin'de kent-deniz ilişkisinde önemli bir kopuşa yol açmıştır. Üstelik, yeni limanın inşası için kıyıda yapılan dolgu, kenti denizden uzaklaştırmakla kalmamış, kıyıda iskelelerin yıkımı ile iskeleler ve uzantısındaki işlevsel kurgunun da ortadan kalkmasına neden olmuştur. Kentin ana iskelesinin ve uzantısındaki gümrük binasının yıkılmasıyla, bu alanda geçmişten beri bir ticaret meydanı işlevi gören Gümrük Meydanı da tanımsız ve işlevsiz bir hale gelmiştir. Öte yandan, kıyıda iskelelerle ve Gümrük Meydanı'yla bağlantılı olan, Uray Caddesi ve çevresindeki ithalat-ihracata yönelik ticari yapılar zaman içinde işlevlerini kaybetmiştir. İzleyen süreçte, söz konusu dolgu alanından geçirilen karayolu ise deniz ve kent ilişkisinde bir başka engel olarak belirmiştir (Şekil 5.1, 5.2 ve 5.3).



Şekil 5.1 Volos'ta, kente liman kenti kimliği kazandıran mekansal bileşenlerin, üç farklı aşamada geçirdiği değişim.



Şekil 5.2 Patras'ta, kente liman kenti kimliği kazandıran mekansal bileşenlerin, üç farklı aşamada geçirdiği değişim.

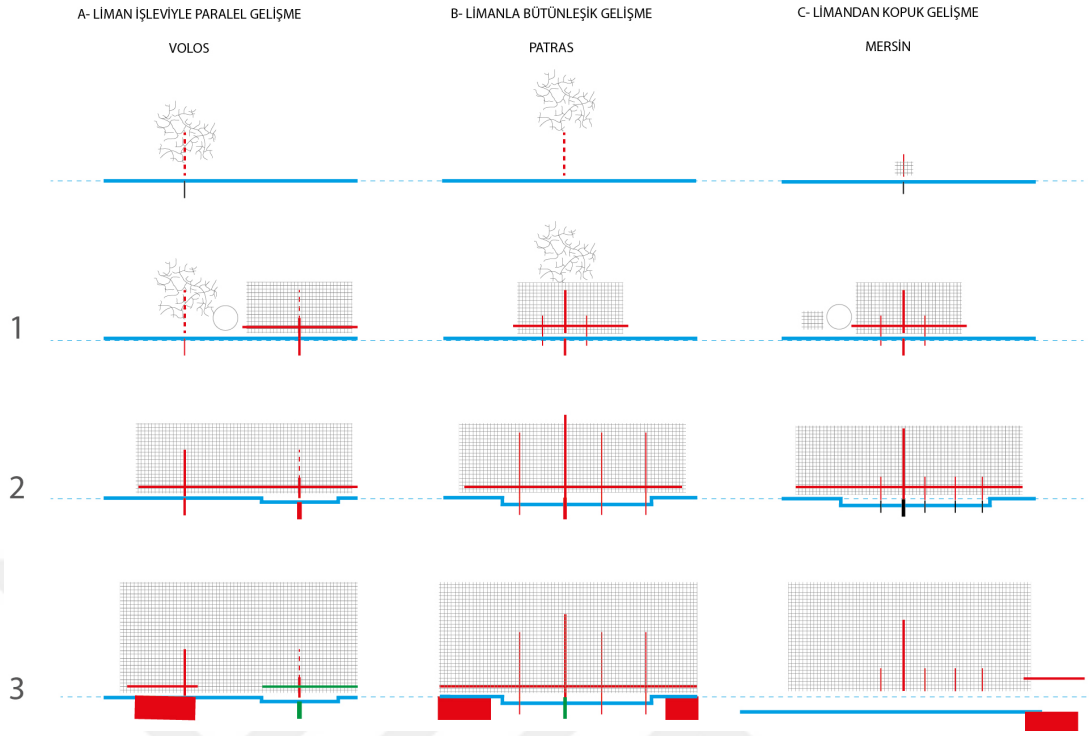


Şekil 5.3 Mersin’de, kente liman kenti kimliği kazandıran mekansal bileşenlerin, üç farklı aşamada geçirdiği değişim.

Dolayısıyla Volos ve Patras'ta, liman kenti kimliğini oluşturan en önemli parça-bütün olarak kent-liman ilişkisi bir şekilde devam etmiştir. Ancak Mersin'de üçüncü aşamada yaşanan değişimle birlikte bu ilişki tamamen kopmuştur. Üstelik limanın taşınması nedeniyle, kıyıya yapılan müdahale ile kent-deniz ilişkisinde de önemli bir kopuş yaşanmıştır. Bu nedenle, deniz-kent-liman ilişkisine dayalı mekansal kurgu zayıflamış, liman kenti kimliği ve bu kimliği oluşturan (gümrük binası, iskeleler, işhanları vb.) fiziksel karakter bileşenleri de işlevini ve bağlamını yitirmiştir.

Üç örnek bir arada değerlendirildiğinde, on dokuzuncu yüzyıldan yirminci yüzyıla, benzer süreç ve aşamaları yaşayan, Doğu Akdeniz'deki üç liman kentinin gelişiminin farklı sonuçlar ürettiği görülmektedir. Volos ve Patras'ta, değişen liman işlevleri ile modernize edilerek kullanılan iskeleler ve arkasındaki kentsel alan, geçmişten gelen parça-bütün ilişkisini sürdürürken, liman kentleri açısından, kent kimliğinin varoluşsal nedeni olarak limanın kentten kopmasıyla birlikte Mersin'de söz konusu ilişki devam edememiştir. Volos'ta, iskelelerle ilişki içindeki kentsel alanın ve iskelelerin işlevlerinin uyumlu biçimde değiştiği, Patras'ta tüm kıyının liman bölgesi olarak kullanıldığı, modernize edilen iskeleler ve iskele arkasındaki kentsel alanın geçmişten gelen ilişkisinin sürdüğü, Mersin'de ise kıyıdaki tüm iskelelerin ortadan kalktığı ve yepyeni bir limanın inşa edildiği üç farklı model karşımıza çıkmıştır (Şekil 5.4).

Lynch (1981), kentlerin sahip oldukları kimlik ve karakteri sürdürebilmesi için, kenti büyüten yeni parçaların, kentin yeni formu ve parçalar arası ilişkinin yeniden tanımlanması ile olanaklı olduğunu söyler. Dolayısıyla kendi içinde sorunsuz işleyen parçalardan çok, bu parçaların bir araya gelmesini sağlayan ilişkilerin kurgusu ve bütün ile ilişkisi önemlidir. Aksi halde bütün, yalnızca parçalar toplamı olmaktadır. Bu da, geçmişten gelen ilişkisellik ve dolayısıyla kimliğin devam ettirilememesi anlamına gelmektedir. Kentlerin kimlik ve karakterini sürdürmesinde önemli bir engel olan bu durum özellikle, mekansal pratiklerle üretilen kentsel mekânın bileşenlerini ve bunlar arasındaki ilişkiyi dikkate almayan mekansal müdahaleler sonucu, kentlerde geri dönülmez dönüşümlere neden olmaktadır.



Şekil 5.4 Üç liman kentinin kentsel gelişimleri. Benzer süreçler geçirmiş üç liman kentinde kent-liman ilişkisi uyarınca ortaya çıkan farklı kentsel gelişim biçimleri.

Volos, Patras ve Mersin’de, ilk iki aşamada yaşanan değişim, söz konusu kentlerin ilişkisel mekansal kurgusunu güçlendirmiş ve bu dönemde her üç kente de, liman kenti kimliğinin önemli bileşenleri olan kıyı şeridinin kamusal amaçlı kullanımı, iskelelerin iyileştirilmesi ve kentin önemli ulaşım aksları uzantısında yeni iskelelerin inşası, demiryolu, kamusal mekanların iyileştirilmesine yönelik müdahaleler gibi ortak bazı mekansal düzenleme ve yatırımlar yapılmıştır. Ancak yerel koşullar ve her iki ulus-devletin kendi modernite projeleri doğrultusunda uyguladıkları politikalarla, üçüncü aşama, üç kentte de farklı sonuçlar ortaya çıkmıştır. Bu da, sermayenin liman kentlerinin tek sektörlü gelişiminden öğrendiklerinin, Volos ve Patras’ta daha iyi yorumlandığı, ancak Mersin örneğinde, ulusal sermayenin kendi birikim ve deneyimini oluşturmakta Volos ve Patras örneğinde olduğu gibi başarılı olamadığını göstermektedir¹⁶¹.

¹⁶¹ Gerek, Dokuz Eylül Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü tarafından hazırlanan, “Habitat II-Dünya Deneyimleri Kapsamında İzmir Bağlamına Nasıl Bakılabilir: Bir Gelişimin Anatomisi” başlıklı raporda ve gerekse Kurmuş’un “*Emperyalizmin Türkiye’ye girişi*” başlıklı kitabında detaylı

Bu durum, on dokuzuncu yüzyılda kapitalist ilişkileri, benzer koşullarda karşılayan üç liman kentinde, ortak bir liman kenti kimliğini üreten bir takım benzer mekansal bileşenler ve kentsel yapının şekillendiğini ancak ulus-devlet modernleşmesi ile birlikte bunun, söz konusu kentlerin içinde yer aldıkları bağlama göre bazı önemli değişimler yarattığını ortaya koymuştur. Her iki modernleşme sürecinde de, iktisadi ve demografik yapı ile mekansal gelişim arasındaki birbirini şekillendiren süreçte, söz konusu kentlerin içinde yer aldıkları coğrafya ve bağlam belirleyici olmuştur. Ne var ki, bu bağlam kimi zaman, Volos ve Patras'ta olduğu gibi, geçmişten gelen kimlik ve karakter bileşenlerini, yeni ekonomik ilişkilere uygun biçimde modernize edip sürdürürken, Mersin örneğinde olduğu gibi, kente liman kenti kimliği kazandıran mekansal bileşenler ile kenti birbirinden koparmıştır. Dolayısıyla çalışma kapsamında incelenen üç Doğu Akdeniz liman kentinin, on dokuzuncu yüzyıldan yirminci yüzyıl başına kadar geçirdiği değişim, modernitenin “aynılaştırma” paradigmasına karşın, yerelin/bağlamın, kendi iktisadi, toplumsal ve mekansal deneyimlerinin ve zaman içinde yarattığı birikimin gücünün, birbirleri arasındaki temel farklılıkları yarattığını bir kez daha ortaya koymuştur.

olarak yer verildiği üzere, Türkiye’de liman kentlerinde özellikle yabancı sermayenin, Cumhuriyet’in kuruluşunun ardından, geride herhangi bir sermaye ve üretim deneyimi bırakmadığına ilişkin tespitler, bu çalışmada incelenen kentler özelinde de, iki farklı ülkede, söz konusu sürecin izlerinin farklı kentsel dinamikler ve farklı mekansal yapılar ürettiğine dair elde edilen bulgularla doğrudan örtüşmektedir.

BÖLÜM ALTI

SONUÇLAR

Akdeniz'in doğusundaki liman kentlerine kimlik kazandıran, onlara kendine özgü karakterini veren özelliklerin neler olduğu temel sorusundan yola çıkılan bu çalışma, iktisadi ve tarihi perspektifte ele alışların ötesinde, Doğu Akdeniz liman kentinin, tarihsel, toplumsal ve coğrafi gelişimi içinde farklı tarihsel süreçlerde yaşadığı değişimi, bu değişimin Doğu Akdeniz liman kenti kimliği üzerindeki etkilerini ve bu kimliği üreten, mekansal yapı ve biçim bileşenlerini ortaya koymak; Doğu Akdeniz liman kenti olarak adlandırılan kentleri, söz konusu kentlerin kimliğini üreten iktisadi ve sosyal koşulları göz ardı etmeden ancak, temelde mekansal gelişimleri ve bileşenleri -farklılıkları yaratan bağlamsal yönleri- üzerinden tanımlamak üzere bir çerçeve oluşturmak; mekansal ya da yapısal bir belirlenimciliğin neden olduğu indirgemeci yaklaşımlara karşı, Doğu Akdeniz liman kentlerindeki dönüşümü yerel ile küresel, ulusal ile uluslararası, içsel dinamikler ile dışsal süreçler arasındaki diyalektik ilişki çerçevesinde incelemeyi amaçlamıştır.

Keyder (2010, s.17), liman kentlerinin, on dokuzuncu yüzyıl liberalizmiyle bağlantılı uygarlık projesinin önemli bir parçası olduğunu savunur. Gerçekten de, on dokuzuncu yüzyılda Doğu Akdeniz liman kentleri, ulaşım teknolojilerinde, ticarete, kültürde, kentsel mekanda yaşanan modernleşmenin birincil mekanları olmuştur. Bu kentler, birbirleriyle olduğu kadar, Avrupa'nın ekonomik merkezleriyle de güçlü biçimde bağlanmışlardır. Üstelik bu bağ, yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda kültürel'dir. Büssow (2010, s.121), dönemin liberal görüşlerinden esinlenen Doğu Akdeniz aydınları, sanatçı ve siyasal eylemcilerinin, başka kentlerdeki gelişmeler hakkında ilk elden bilgi edinebildiğini, farklı grup ve kişilerle bağlantı kurabildiklerini, bu ilişkilerin, özellikle buharlı gemilerin düzenli olarak uğradığı liman kentlerinde daha da kolay gerçekleştirildiğini söyler. Dolayısıyla bu kentler, yalnızca malların değil, insanların ve fikirlerin buluşma ve aktarım noktaları olmuştur. Aslında bu durum, ilk çağlardan beri, Akdeniz'in karakterini oluşturan temel özelliğidir. On dokuzuncu yüzyıldan itibaren değişen, yalnızca bu hareketin yönü ve ağırlık noktası olmuştur.

Adı Akdeniz’le daima birlikte anılan ve tarihsel olayların uzun erimli kültürel evrimlerle açıklanmasını savunan ünlü tarihçi Fernand Braudel, Akdeniz’i, Doğu ve Batı olarak, birbiri ile ilişki içinde ama birbirinden farklılaştıran iki coğrafyaya ayıran gelişmeler üzerinde durmuş ve bu farklılaşmanın tarih öncesi dönemlerden itibaren kendini gösterdiğini belirtmiştir (Braudel, 2007, s. 60-70). Akdeniz coğrafyasındaki söz konusu farklılığın bir bölünmeye doğru gitmesi, dördüncü yüzyılda, Fenikeliler’den sonra Akdeniz’in en uzun süreli sahibi Büyük Roma İmparatorluğu’nun, Doğu ve Batı olmak üzere ikiye ayrılmasıyla somutlanmıştır. Ancak, sahip olduğu çeşitlilik ve pek çok parçadan oluşan birlik, tarihöncesi dönemlerden günümüze değin, bu deniz eksenli geniş coğrafyanın, değişen güç dengeleri ile daima bir mücadele alanı olmasına ve hep farklı bölgesellikler doğurmasına yol açmıştır (Abulafia, 2012).

On dokuzuncu yüzyılla birlikte, doğu ile batının giderek değişen rolleri, batı lehine yeni bir görünüm kazanmıştır. Bu da, kaçınılmaz olarak Akdeniz dünyasında bir değişim ve modernleşme sürecini beraberinde getirmiştir. Üstelik söz konusu değişim ve modernleşme, denizcilik teknolojisindeki gelişme ile yalnızca denizde olmamış, üretim biçimlerindeki değişimle birlikte ticaretle ve zaman içinde farklılaşan tüketim alışkanlıkları ve yaşam biçimleriyle karada da tüm yönleriyle kendini göstermiştir.

Bu süreçte Akdeniz, iktisadi bir iş bölümünün mekanı haline gelmiş ve ticaretin coğrafyası yeniden tanımlanmıştır (Pallini, 2015, s.73). Bu, Wallerstein’in, on altıncı yüzyıldan itibaren var olduğunu savunduğu Avrupa merkezli bir iktisadi iş bölümüdür¹⁶². Tabak’ın (2006, s.68-69), coğrafya, iklim ve tarımsal üretimde yaşanan değişimlerle açıkladığı bu yeni iktisadi yapıda, Akdeniz’in bir önceki çağında, Hollanda’nın elinde olan hegemonik güç, 1830’lardan itibaren İngiltere’nin eline geçmiş, tarımsal ürünlere artan taleple birlikte yeni alanlar tarıma açılmıştır. Ancak değişen yalnızca tarımsal üretim olmamıştır. Sanayi devrimi ile birlikte bu

¹⁶² Wallerstein, on altıncı yüzyıldan beri bir Avrupa ekonomi-dünyası olduğunu ve bu dünyanın kapitalizme dayalı olduğunu savunmuştur. Braudel de aynı kavramı kullanmış ve farklı zamanlarda birden fazla ekonomi-dünyaların olabileceğini ve bu ekonomi-dünyaların kendi içinde, hiyerarşik bir düzene tabi olduklarını söylemiştir. Braudel’e göre bu ekonomi-dünyaların sınırlarını belirleyen iktisadi etkinliklerdir.

yeni ekonomik yapının merkezinde İngiltere'nin yer alması, üretimin miktarını değiştirdiği gibi, mülkiyet biçiminde de önemli değişimler yaratmıştır. Söz konusu değişimler İngiltere'de, tahıl ithalini kolaylaştıran yasalar ve Osmanlı'da, 1858 Arazi Kanunnamesi ile yeni toprakların tarıma açılması ve özel mülkiyetin gündeme gelmesi gibi çeşitli yasal düzenlemelerle kendini göstermiştir (Tabak, 2006, s.69, 74). Kısacası tüm bu değişimler Akdeniz için, kapitalist ekonomi ve beraberinde getirdiği yeni üretim, ticaret ve tüketim biçimleriyle karşılaşmak demektir.

Peki, kapitalist üretim biçimleri ile bu karşılaşma, Akdeniz'in doğusunda nasıl bir etki yaratmıştır? Harvey (2011, s. 309-310), Marks'ın kapitalist üretim tarzının soyut olarak tasavvur edilen "iç mantığı" ile "tarihsel sürecin somut gerçekleri"nin birlikte değerlendirilmesi gerektiğini savunur. Tam da bu noktada, kapitalist üretim ve ardından gelen sermaye birikim süreçleriyle birlikte, on dokuzuncu yüzyılda Akdeniz'in doğusunda yeni ilişkiler ve işbölümünün etkisinin somut olarak görüldüğü mekanlar olarak liman kentleri özel bir önem kazanır. Çünkü ticaret, kapitalist döngülere dahil olmanın temel mekanizmasıdır ve bu mekanizmanın işleminde sınırları aşabilmek önemlidir. Bu da liman kentleri aracılığıyla gerçekleşmiştir (Keyder ve diğer., 1994, s.121). Keyder'e (2015, s.17) göre bu kentler, dünya ekonomisinin, zayıf tarım imparatorluklarına yayılmasına aracılık eden özel kent tipleri olarak ortaya çıkmıştır.

Bu çalışmada, söz konusu "özel kent tipi"ne ilişkin olarak Keyder ve diğer.'nin (1994) çizdiği kuramsal ve tarihsel perspektif gözden kaçırılmadan ancak aynı zamanda, söz konusu perspektifin yereldeki somut karşılıkları, Doğu Akdeniz'deki üç liman kenti üzerinden incelenmiştir. Söz konusu inceleme, dönemin iktisadi ve sosyal yapıdaki değişimler ile liman kentlerine kimlik ve karakter kazandıran kentsel yapının mekansal bileşenleri arasındaki karşılıklı ilişki doğrultusunda yapılmaya çalışılmıştır. Böylece kapitalist ekonominin, Doğu Akdeniz'de yarattığı koşulları benzer biçimde yaşamış, ilk aşamada Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde bulunan üç liman kentinin taşıdığı benzerlik ve farklılıkları ortaya koymak amaçlanmıştır. Çalışmanın çıkış noktasında, söz konusu kentlerin birer liman kenti olarak gelişmelerindeki ortak tarihsel koşulları belirleyen değişimin, on dokuzuncu

yüzyıldan itibaren ekonomideki yapısal değişim olduğu düşüncesi vardır. Buradan hareketle, çalışmanın temel sorusu ise bu yapısal değişimin, söz konusu kentlerde ortak bir mekansal yapı ve kimlik yaratıp yaratmadığı, yerel/bağlamsal özelliklerin, liman kentlerinin oluşma ve gelişme rasyonelleri üzerinde yarattığı farklılıkların neler olduğudur.

Sorunun yanıtlanabilmesi için, bu dönemde ekonomik gelişmenin genel süreçleri ile mekansal ilişkiler arasındaki bağlantının anlaşılmasına ihtiyaç vardır. Çünkü sermaye birikimi, coğrafi bağlamda meydana gelir ve bu süreç fiziksel yapıların farklı biçimlerde şekillenmesine yol açar (Harvey, 2011, s.287). Dolayısıyla söz konusu kentlerin, iktisadi olarak benzer süreçlerde, benzer mekansal özellikler ile gelişip gelişmediği ya da farklılıklarının altında yatan yere özgü koşulları açıklamak ancak, iktisadi, sosyal ve mekansal yapı arasındaki karşılıklı ilişkiyi anlamakla olanaklı olacaktır. Bu nedenle, Doğu Akdeniz’de yaşanan yapısal değişim ve bunun liman kentleri üzerindeki etkisi, on dokuzuncu yüzyılda bir çevre ülkesi olarak Osmanlı’nın geçirdiği yapısal değişimle yakından ilişkilidir.

Sanayi Devrimi ile birlikte başta İngiltere olmak üzere Batı Avrupa ekonomileri, mamul mallarda ucuz ve kitlesel üreticiler konumuna gelmiş, bir yandan ucuz hammadde ve gıda kaynakları ararken öte yandan mamul malları için yeni pazarlar bulma yarışına girmişlerdir (Pamuk, 2005, s.2-3). Bu süreçte, bir yandan sanayileşen ülkelerin aralarındaki ilişkiler güçlenmiş, öte yandan da Batı Avrupa ülkeleriyle, “çevre ülkeler” olarak adlandırılan alanlar arasındaki ticaret, daha önce görülmemiş boyutlarda ve hızla genişlemiştir (Pamuk, 2005, s.3; Pamuk, 2008, s.4). On dokuzuncu yüzyılın ilk çeyreğinde başlayıp farklı aşamalarla devam eden bu süreç tüm dünyayı, küresel ölçekli bir ekonominin mekanı haline getirmiştir.

Deniz ulaşımındaki teknolojik gelişmelerin de etkisiyle hızla genişleyen ticaret, bu zamana kadar bir Dünya İmparatorluğu olan Osmanlı’yı, iktisadi ve siyasi olarak bu sistemin merkezini temsil eden Avrupa’nın kapitalist pazarları için hammadde üreten ve bu pazarlardan işlenmiş sınai mallar ihraç eden bir çevre ülke konumuna getirmiştir (Reyhan, 2008, s.69). Kolluoğlu ve Toköz’e göre (2015, s.2), bu süreci

dünya sistemi yaklaşımı doğrultusunda ele alan araştırmacılar için kapitalist ilişkilerde birer kavşak noktası olan liman kentleri, bu yaklaşımın doğrulanması ve yaygınlaştırılması için bir araç olarak görölmüştür. Gerçekten de, Larrain'in (1995, s.213-216), on dokuzuncu yüzyılda ortaya çıkan ve bugün de etkili olduğunu savunduğu bu süreçte, çevrenin “merkez”de yer alan egemen güçlerin hedef ve idealleri doğrultusunda şekillenip şekillenmediğini araştırmak için liman kentleri önemli olanaklar sunmaktadır.

6.1 Doğu Akdeniz Liman Kentlerinin Gelişiminde Diyalektik İlişkiler

Özellikle Doğu Akdeniz'deki kıyı yerleşimlerinin birer liman kenti olarak ortaya çıkışı ve gelişimini, yalnızca dünya sistemi yaklaşımının merkez-çevre ilişkileri ile açıklamak, söz konusu kentlerin tamamen dışarıdan bir etki ile şekillendiğini düşünmeye yol açabilir. Bu sürecin, söz konusu kentler üzerindeki, onları edilgenleştiren ve gelişen kapitalist ilişkilerin iç bölgelere girişinde birer kilit nokta olarak işlev görmelerini sağlayan etkisini yok saymak olanaksızdır.

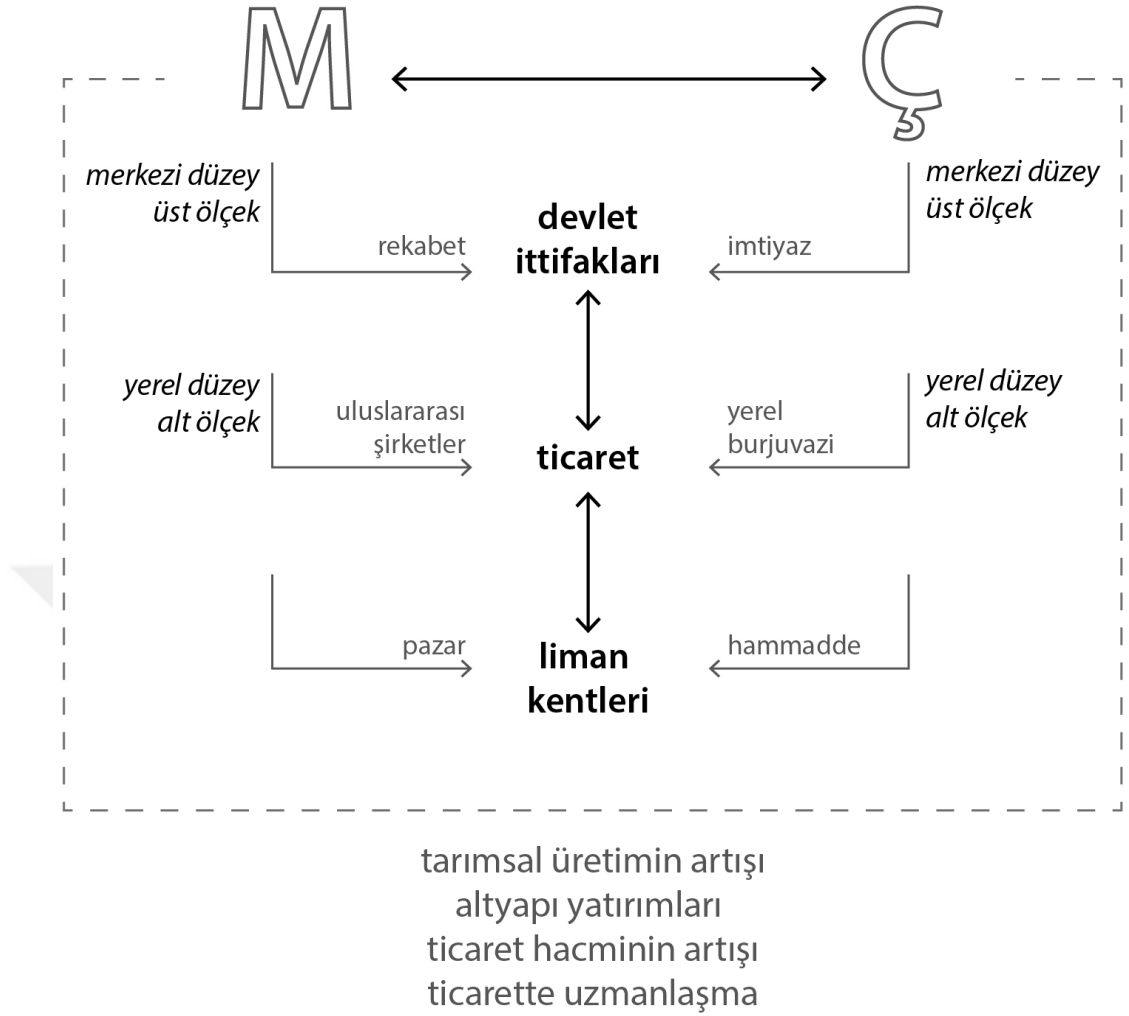
Ancak bu süreç, yalnızca merkezin çevre üzerindeki belirlenimci tutumuyla değil, süreç içinde yerel ile küresel, ulusal ile uluslararası, içsel dinamikler ile dışsal süreçler arasındaki diyalektik ilişkiye dayalı mekanizmalarla gerçekteşmiştir. Tez kapsamında incelenen kentler dikkate alındığında, mekanizmanın temelde iki düzeyde işlediği görölmüştür. Üst ölçekte devletler arası kurulan ittifaklar, Osmanlı ekonomisinin dışa açılmasını beraberinde getirmiştir. Merkez ölkelerin siyasi ve ticari rekabeti doğrultusunda bir çevre ölkesi olarak Osmanlı, söz konusu ölkeler ile ticaretin serbestleştirilmesine yönelik çeşitli anlaşmalar imzalamış, bu devletlere ticarete çeşitli imtiyazlar tanımıştır.

Süreç, merkezi düzeyde, başta İngiltere ve Fransa olmak üzere sanayileşmiş ölkelerin, Akdeniz coğrafyasındaki ticari ve siyasi rekabeti, söz konusu ölkeler ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki, ticaret ve gümrük antlaşmaları, başta demiryolları olmak üzere çeşitli imtiyazlarla gerçekteşen bölgesel ölçekli altyapı yatırımları ve Osmanlı'nın modernleşme girişimlerinin birlikte şekillendirdiği üst ölçekteki

gelişmelerle ilerlemiştir. Alt ölçekte ise sürecin yerel düzeydeki gerçekleşmesi, ticaretin birincil mekanları olarak liman kentlerinde, uluslararası şirketlerin temsilcilikleri ve acentelerinin faaliyet göstermeye başlaması, söz konusu şirketlerin yerel girişimci ve tüccarlarla çeşitli ortaklıklar ve işbirlikleri ile olmuştur. Sahip oldukları nüfus çeşitliliği ile liman kentleri, özellikle gayrimüslim nüfusun, uluslararası sermayenin yereldeki temsilcileri ve girişimcileri olarak yerel tüccarlarla yaptıkları ortak ticaretle, üst ölçekteki ittifakların yereldeki birincil aktörleri olmuştur.

Tez kapsamında incelenen üç kent birlikte değerlendirildiğinde, liman kentlerini, art alanlarındaki tarımsal üretim bölgeleri ile hem bir hammadde deposu ve hem de, kapitalist ekonominin sanayi ürünleri için bir pazar olmasını sağlayan, yukarıdan aşağı ve aşağıdan yukarıya işleyen, karşılıklı bir ilişki doğrultusunda şekillenen bu sürecin beraberinde, tarımsal üretim artışını getirdiği, altyapı yatırımlarının gerçekleştiği, ticaret hacminde artış ve ticaretle özellikle deniz ticaretine ve finansa dayalı bir uzmanlaşma yarattığı görülmüştür (Şekil 6.1.).

Elbette, burada gözden kaçırılmaması gereken, süreçte yalnızca uluslararası ilişki ve ittifakların değil, söz konusu kentlerin buldukları coğrafya ve art alanlarındaki tarımsal üretimin etkisidir. Bir başka deyişle bu kentler, her ne kadar yer aldıkları coğrafyanın dışındaki, yeni ekonomik yapı ve ittifakların oluşturduğu bir süreçte, birer “liman kenti”ne evrilmiş olsalar da, söz konusu gelişimde, yerin kendine özgü koşulları belirleyici olmuştur. Bu durum, çalışmada ele alınan ve benzer koşullarda, birer liman kenti olarak gelişen üç kentin geçirdikleri değişim/dönüşüm süreçlerinde açık biçimde görülmüştür.



Şekil 6.1 On dokuzuncu yüzyılda, Doğu Akdeniz'deki iktisadi gelişmede yerel merkez ilişkisi. On dokuzuncu yüzyılda, Doğu Akdeniz'de yaşanan iktisadi değişimin, üç Doğu Akdeniz liman kenti; Volos, Patras ve Mersin örneği üzerinden yereldeki gerçekleşme biçimi.

6.2 Doğu Akdeniz Liman Kentlerinin Biçimlenmesinde Mekansal Süreçler

Liman kentlerine ulaşımı kolaylaşan Avrupa devletleri, karlılığını artırmak üzere öncelikle bu ticaret merkezlerini, iç bölgelerdeki üretim alanlarına bağlamıştır (Çelik, 1998, s. 68; Pamuk, 1994, s. 4, 77). Dolayısıyla başta demiryolu olmak üzere ulaşım altyapısına yönelik yatırımlar, söz konusu kentlerin mekansal yapısındaki temel bileşenlerden biri olmuştur. Öte yandan söz konusu kentler, zaman içinde merkez ülkeler ile kurduğu ilişkilerin güçlenmesiyle, merkezi hükümetin sıkı denetiminden görece olarak uzaklaşmışlardır (Kasaba, 2005, s.132-135; Kasaba, 1994, s.4). Bu durum ise liman kentlerinin, sorunları çözmeye ve geleceğe yönelik

kararlarda görel olarak özerk olmasına, kentsel mekanın da, yerin özgün koşullarına göre, aşağıdan yukarıya doğru işleyen bir süreçle şekillenmesine zemin hazırlamıştır. Bu süreç aynı zamanda, Osmanlı coğrafyasında, dini inançlarına göre farklılaşan toplumsal yapıda da değişim yaratmış, gayrimüslim nüfusa tanınan haklar ve mülkiyetin kurumsallaşması gibi düzenlemeleri gündeme getirmiştir.

İmparatorluk başkenti olarak İstanbul, Osmanlı'da yaşanan tüm bu yapısal değişimlerin birincil mekanı ve İmparatorluk sınırları içinde kentsel gelişimi yönlendirecek düzenlemelerin çıkış noktası olmuştur. Gerek bu nedenle, gerekse ölçeği itibarıyla İstanbul, başlı başına ele alınması gereken farklı bir örnektir (Gül, 2013). Ancak İmparatorluk toprakları içindeki, İzmir, Selanik, Beyrut, Tripoli, Sayda, Hayfa, İskenderiye gibi pek çok liman kenti, ticaret kapasiteleri ve ilişkileri ile benzer değişimlerin izlenebildiği kentler olmuştur. Örneğin İzmir, Osmanlı modernleşmesi sürecinde İstanbul'u besleyen bir depo olmaktan çıkıp, Avrupa-Asya ticaretinde önemli bir liman olmaya doğru evrilmiştir. Bu dönemde kente yapılan yatırımların çoğu, ticarete bağlı altyapı yatırımlarını, örneğin mal aktarımını kolaylaştıracak kara ve demiryolları inşasını içermektedir (Kasaba, 1994, s.13). On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren kendini gösteren büyük ölçekli projeler, kentin ekonomisinde olduğu kadar fiziksel yapısında da büyük bir değişim yaratmıştır (Bilsel, 2000, s.34).

Uluslararası deniz ticareti başta olmak üzere, çeşitlenen ticari etkinlikler, söz konusu kentlerde sermaye birikim sürecini beraberinde getirmiş, bu da kentsel mekanda değişim yaratan bir diğer önemli etken olmuştur. Özellikle 1900'lü yıllardan itibaren içsel dinamikler ile dışsal süreçlerin buluştuğu kapitalist bütünleşme sonucunda kendini göstermeye başlayan sermaye birikiminin kentsel mekandaki etkilerinden biri, ticaretteki uzmanlaşmayla birlikte oluşan ticaret bölgeleri ve çok katlı ticari yapılar (hanlar, farklı ürünlerin bir arada satıldığı çok katlı yapılar vb.) gibi daha önce görülmemeyen alan ve kullanımların kentte kendini göstermeye başlamasıdır. Bu gelişme, kentsel mekanda kullanımlara göre bir farklılaşmanın başladığını ortaya koymaktadır. Sermaye birikiminin, kentsel mekandaki bir diğer somut etkisi ise Osmanlı döneminde dini farklılıklara göre

ayrışan konut alanlarının, bu dönemde sınıfsal olarak ayrışmaya başlamasıdır.

Osmanlı'da yaşanan tüm bu değişimler, gelişen ticaret, artan nüfus, çeşitlenen kentsel kullanımların etkisiyle özellikle liman kentlerinde, geçmişin kent ve kentli yaşam biçiminden farklı bir yapı üretmiştir. Uluslararası ticaret ile farklı nüfus gruplarının bir arada yaşadığı söz konusu kentler, ortak bir kentleşme deneyimi ile gelişmişlerdir (Fuhrmann ve Kechriotis, 2009).

Ancak, tez kapsamında incelenen örnekler dikkate alındığında, kapitalist üretim biçim ve ilişkilerinin, Akdeniz'in doğusundaki coğrafyada öncelikli olarak kendini gösterdiği liman kentlerinde, Osmanlı modernleşmesi sürecinin ardından, kurulan ulus-devletler ile birlikte başlayan bir başka modernleşme sürecinin, söz konusu kentlerde farklı kentsel yapılar ürettiği görülmüştür. Osmanlı İmparatorluğu'nun ardından, imparatorluğun egemen olduğu topraklarda bağımsızlığını ilan eden ulus-devletlerle birlikte, yeni politika ve uygulamalar söz konusu olmuştur.

Bu süreçte yatırımlar, ittifak yapan aktörler arasındaki ilişki ve toplumsal yapıyla birlikte, her üç kentte de ortaklaşan mekansal bileşenler olarak, kentsel alanlar arasındaki ilişki, kıyı, ulaşım sistemi, kentsel kullanımlar ve kamusal mekanlarda üç aşamalı bir değişim yaşandığı görülmüştür. Doğu Akdeniz'de on dokuzuncu yüzyılın yeni ekonomik ilişki biçimleri ile liman işlevine dayalı olarak gelişmiş her üç kent için, ilk iki aşamada kentsel mekanın,

- Ticari etkinlik tarafından belirlenen mekansal deneyimlerle (bağlam bağımlı-*contextual*),
- Yerelin gereksinim ve talepleriyle aşağıdan yukarıya doğru (*bottom-up*),
- Süreç içinde gelişen parça-bütün ilişkisi ile (kendiliğinden-*spontaneous*)
- Evrimsel olarak

şekillendiği, üçüncü aşamada ise

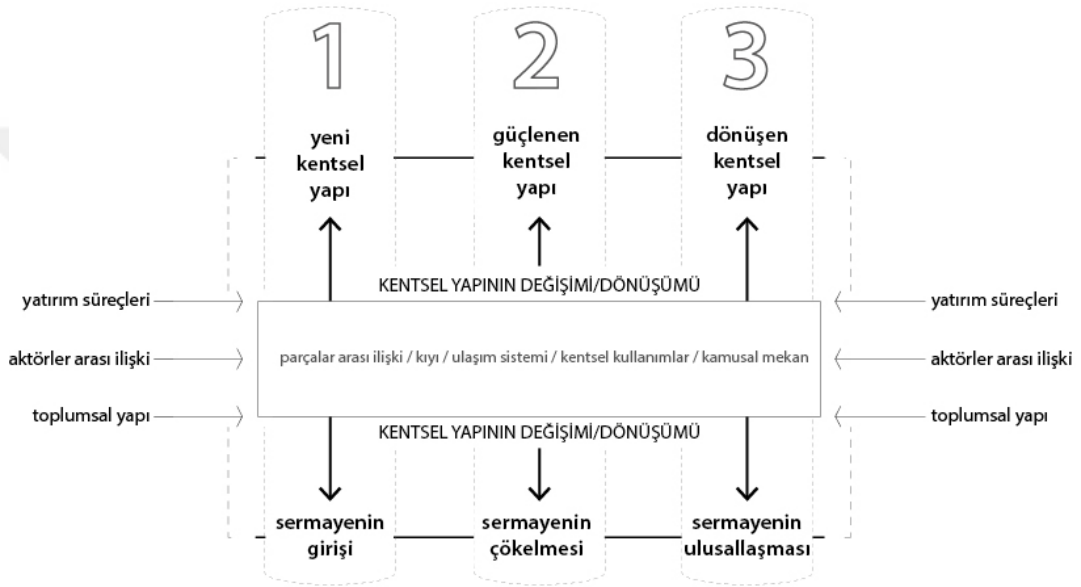
- Planlar ile

- Yukarıdan aşağı doğru,
- Bütün oluşturmaya dönük,

bir yaklaşımla biçimlen(diril)diği görülmüştür. Her üç aşamada da kentsel yapının değişimi ve dönüşümünde, yatırım süreçleri, özellikle tüccar sınıfının birincil rol oynadığı, yerelden uluslararası düzeye kadar aktörler arası ilişkiler ve toplumsal yapının birlikte etkili olduğu anlaşılmaktadır. Birinci aşamada söz konusu kentlerde, ticaretin gelişmesi ve sermaye girişi ile birlikte yeni bir kentsel yapı kendini göstermektedir. İkinci aşamada, özellikle yabancı sermaye tarafından, ticari kapasitenin ve karın artırılmasına yönelik olarak liman, rıhtım, demiryolu gibi kentsel mekanda kalıcı yatırımlar yapılmaya başlandığı ve temel olarak ticarete dayalı kentsel yapının güçlendiği görülmüştür. Kentin işlevsel mekansal kurgusu, denizle kurduğu ilişki gibi liman kenti kimliği ve karakterini güçlendiren müdahalelerin gerçekleştiği ikinci aşama, aynı zamanda ulus-devletlerin kurulduğu aşama olmuştur. Dolayısıyla, ulus-devletlerin ilk planlı müdahaleleri de bu aşamada gündeme gelmiş ancak bu müdahaleler, söz konusu kentlerin geçmişten gelen kentsel yapısında önemli bir değişim yaratamamıştır. Bunda, kurulan yeni ulus-devletlerin finansal ve kurumsal yapılarının henüz yeterince güçlü olmaması kadar söz konusu kentlerin, yerelin kendine özgü bağlamı içinde ve kentsel yaşam pratikleri doğrultusunda ilişkisel olarak ve güçlü biçimde yer etmiş geçmişten gelen mekansal yapısının oluşturduğu direnç de etkili olmuştur.

Ne var ki üçüncü aşamada, söz konusu kentlerin, aşağıdan yukarıya doğru, yerelin kendi dinamikleri ve mekansal pratikleri ile şekillenmiş kentsel yapısı değişmeye başlamıştır. İkinci aşamada, kentsel yaşam pratikleri ile yerelin gereksinim ve talepleri doğrultusunda, büyük ölçüde kendiliğinden (plansız olarak) şekillenen ve liman kenti kimliğini oluşturan ilişkisel mekansal kurgularını sürdüren söz konusu kentler, üçüncü aşamadan itibaren, ulus-devletin modernite projesinin öncelikli uygulama alanlarından biri olmuştur. Özellikle, nüfusun homojenleştirilmesi ve ulus-devletin mekanının yaratılması hedefi, kimlik ve karakterini, sahip oldukları nüfus çeşitliliği ve yerin kendine özgü koşulları doğrultusunda şekillenen mekansal yapıya borçlu olan liman kentleri için önemli bir değişim yaratmıştır. Bu aşamada yapılan

çok sayıda kent planı ile başta, ulus-devletin birincil görünüm alanları olarak kamusal mekanlar olmak üzere, kentin mekansal yapısına yönelik önemli değişimlerin yaşandığı bu aşama, aynı zamanda sermayenin ulusallaşmaya başladığı aşama olmuştur. Bu aşamada, ulusal düzeyde belirlenen ekonomik hedefler ve mekansal roller doğrultusunda, hazırlanan planlar ile kentin mekansal yapısına kapsamlı müdahaleler öngörülürken aynı zamanda, ulusal öze referans veren mimari dil ve üsluplar da kendini göstermeye başlamıştır (Şekil 6.2).



Şekil 6.2 Doğu Akdeniz liman kentlerindeki, iktisadi, sosyal ve mekansal gelişim dönemleri ve aralarındaki ilişki.

Kısacası, bu aşamalardan ilki, tez kapsamında incelenen her üç kent için de,

-Uluslararası sermayenin girdiği,

-Devletler arası ittifakların gerçekleştiği,

-Kapitalist üretim biçim ve ilişkileriyle bütünleşmenin yaşanmaya başladığı,

-Tarımsal üretim yapan nüfusun ağırlıkta olduğu toplumsal yapıdan tüccar ve girişimci nüfusun ağırlık kazanmaya başladığı bir toplumsal yapıya geçişin yaşandığı,

- Mekansal olarak yeni bir kentsel yapının geliştiği,
- Kentsel alanlar arasında ilişkiyel bir kurgunun oluştuğu,
- Liman işlevini ve denizi referans alan bir kentsel gelişimin başladığı,
- Doğal kıyı çizgisinin varlığını sürdürdüğu,
- Temel olarak ticaret ve konut kullanımlarının kentsel bütünü oluşturduğu,
- Ticaret meydanları, cadde, sokak ve sahil şeridinin kentin kamusal mekanları olarak işlev gördüğu, aşama,
- ikinci aşama,
- Uluslararası sermayenin başta demiryolları olmak üzere, iskele, rıhtım, liman gibi özellikle ulaşım altyapısı yönelik yatırımlarla mekana yerleştiği (çökeldiği),
- Uluslararası sermaye ile yerel aktörlerin işbirliği içinde olduğu,
- Ticarette uzmanlaşma, finans sektöründe kurumsallaşma ve sermaye birikimiyle birlikte ticaretin yanı sıra küçük ölçekli sanayi yatırımlarının kendini göstermeye başladığı,
- Ulus-devletlerin kurulmasıyla, kentsel mekanın yeniden düzenlenmesine ve bir kentsel bütün oluşturulmasına yönelik ilk girişimlerin gerçekleştiği,
- Doğal kıyı çizgisine ilk müdahalelerin yapıldığı,
- Nüfus artışı, ticarette uzmanlaşma ve sermaye birikimiyle birlikte kentsel kullanımların çeşitlendiği,

-Konut alanlarında sınıfsal farklılaşmanın kendini göstermeye başladığı,

-Gelişen liman etkinliği ve artan ticari kapasiteyle birlikte, liman, rıhtım, iskele gibi kentsel altyapı yatırımlarının kentsel mekanda kalıcı izler oluşturduğu,

-Hazırlanan planlar ile genellikle geçmişten gelen kamusal mekanların sürdürüldüğü ancak bunlara yenilerinin eklenmesi yönünde bir yaklaşım geliştirildiği aşama,

üçüncü aşama ise,

-Kurulan ulus-devletin finansal ve kurumsal gücüne bağlı olarak, ulusal ve yerel sermayenin etkili olmaya çalıştığı,

-Azalan nüfus çeşitliliği ile daha homojen bir demografik yapının geliştiği,

-Yapılan mekansal müdahalelerle, liman işlevi ile kent arasındaki ilişkinin ya entegre olduğu (Patras) ya dönüştüğü (Volos) ya da tamamen koptuğu (Mersin),

-Doğal kıyı çizgisinin büyük ölçüde değiştiği,

-Kent-deniz-liman ve kentsel parçalar arasındaki ilişkisel kurgunun ve dolayısıyla liman kenti kimliği ve karakterinin ya değişim geçirdiği ya da tamamen dönüştüğü,

-Geçmişten beri varlıklarını sürdüren kamusal mekanların, temsiliyet biçimlerinde, isimlerinde değişim yaşandığı ve ayrıca yeni kamusal mekanların eklendiği aşamadır.

6.3 Doğu Akdeniz Liman Kentlerinin Mekansal Gelişim Aşamalarının Rasyonel ve Dinamikleri

İncelenen örneklerden elde edilen bütün bu sonuçlar, on dokuzuncu yüzyıldan yirminci yüzyıl başına kadarki süreçte, sosyal gelişimleri ve mekansal biçimlenişleri açıdan benzerlikleriyle ortak bir kimlik ve karaktere işaret eden özellikleriyle, bir üst kavramsallaştırma ile “Doğu Akdeniz liman kenti” olarak tanımlayabileceğimiz kentlerde, kimi genelleştirmeler yapılabileceğini ancak bunu yaparken yerelin kendine özgü koşullarının gözden kaçırılmaması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Dönem rasyonelleri, büyüme dinamikleri ve mekansal gelişimleri açısından üç aşamalı bir değişim ve dönüşüm yaşayan Doğu Akdeniz liman kentleri, ilk iki aşamada, kapitalist üretim ilişkilerince belirlenen rasyoneller doğrultusunda gelişip şekillenmiştir. Bu iki aşamada, her ne kadar kapitalizmin evrensel birikim beklentileri ve uluslararası mekansal örgütlenmesi söz konusu olsa da, mekansal yapı, yere ve bağlama özgü koşulların etkili olduğu bir süreçle biçimlenmiştir. Çünkü kapitalist üretim biçim ve ilişkilerinin, karın artırılmasına yönelik temel talebi doğrultusunda, söz konusu kentler liman işlevi ve denizle ilişkisini güçlendiren bir mekansal gelişimi gerekli kılmıştır. Bu doğrultuda ilk aşamada, birer liman olarak ortaya çıkan bu kentler, kapitalizmin temel beklentileri doğrultusunda bir mekansal yapıyla gelişmiştir. İkinci aşama, yine yerelin kendine özgü koşullarını, yani deniz ulaşımı ve tarımsal üretimi birleştiren özel konumlarıyla bu kentlerin, içinde yer aldığı bağlam doğrultusunda, liman kenti kimliğini güçlendiren iktisadi süreçler ve ortak mekansal bileşenlerle şekillendiği aşama olmuştur. Ulus-devletlerin kurulmasıyla mekana çeşitli rasyonel müdahaleler bu aşamada başlamıştır.

Üçüncü aşamada ise artık kapitalizmin evrensel rasyonelleri ile ulusal ideallerin çatışmaya başladığı aşama olmuştur. Bir başka deyişle bu aşamada, ulusal sermayenin uluslararası sermayenin yerine geçmesine yönelik girişimlere ulusal modernite projesinin, mekansal farklılaşmayı hedefleyen büyüme dinamikleri eklenmiş ve söz konusu kentlere liman kenti kimliği kazandıran bileşenlerde değişim yaşanmıştır. Tez kapsamında incelenen örnekler dikkate alındığında, bu değişimin

liman kentlerinin mekansal gelişiminde farklı biçimlerde gerçekleştiği görülmüştür. Söz konusu değişim, Patras örneğinde olduğu gibi güçlü yerel dinamiklerin etkisiyle, Volos örneğinde olduğu gibi kimi zaman ulusal rasyonellerin güçlü etkisiyle ve kimi zaman da Mersin örneğinde olduğu gibi, bağlamın irrasyonel yorumuyla farklı biçimlerde gerçekleşmiştir.

Tablo 6.1 Doğu Akdeniz liman kentlerinin mekansal gelişim rasyonel ve dinamikleri.

	AŞAMALAR	DÖNEM RASYONELLERİ	BÜYÜME DİNAMİKLERİ	MEKANSAL GELİŞME
DOĞU AKDENİZ LİMAN KENTİ	Birinci Aşama	Kapitalizmin Evrensel Birikim Beklentileri	Limani Kenti Olarak Ortaya Çıkış	Spontane Mekansal Gelişim
	İkinci Aşama	Kapitalizmin Uluslararası Mekansal Örgütlenmesinde Uluslararası İttifaklar	Benzer İktisadi Süreçler ile Benzeşerek Gelişme	Rasyonel Mekansal Müdahaleler
	Üçüncü Aşama	Evrensel (Uluslararası)-Yerel (Ulusal) Geriliminin Artması	Ulusal Modernite ile Farklılaşma	Güçlü Yerel Dinamikler (Patras Örneği) İçselleştirilmiş Ulusal Rasyoneller (Volos Örneği) Bağlamın İrrasyonel Yorumu (Mersin Örneği)

Doğu Akdeniz’de birer liman kenti olarak üç örnek üzerinden yapılan bu çalışma ile on dokuzuncu yüzyıldan yirminci yüzyıl başına kadarki süreçte, dönemin küresel ölçekteki iktisadi, siyasi ve toplumsal değişimlerinin, söz konusu coğrafyanın kendine özgü koşullarında, kentsel mekanda ne tür değişim ve dönüşümler yarattığı incelenmeye çalışılmıştır. Böyle bir inceleme ile birer liman kenti olarak bu kentlerde, ortaya çıkış ve gelişiminde etkili olan benzer süreç ve aşamalar sonucunda ortak bir mekansal yapının gelişip gelişmediği sorusunun yanıtı aranmıştır. Elbette

böyle bir soru, yalnızca incelenen üç Doğu Akdeniz liman kenti için değil, bölgedeki diğer liman kentleri için de önem taşımaktadır. Çünkü Doğu Akdeniz liman kentine ait ortak bir kimlik ve karakterin olup olmadığı ve söz konusu kentlere kimlik ve karakter kazandıran bileşenlerin neler olduğunun belirlenmesi, bu kentlerin gelişim süreçleri, ortaya çıkan farklılıkların ve buna uygun mekansal müdahalelerin değerlendirilmesi, kimlik ve karakterini koruyarak varlıklarını sürdürmeleri açısından günümüz liman kentleri için de anlamlı sonuçlar sunabilecektir.

Çalışma kapsamında ele alınan dönem, yeni ekonomik ilişkilerle, Akdeniz coğrafyasının kapitalist bütünleşme süreçleri içinde küresel bir iş bölümünün parçası haline geldiği bir dönemdir. Kapitalist ekonomi ve dolayısıyla söz konusu dönemde kendini göstermeye başlayan eşitsiz ekonomik ilişkiler bugün de tüm hızıyla varlığını sürdürmektedir. Bu nedenle, bugünün yarışmacı ekonomik pazarların birer metası haline gelmiş kentler ve ticaretin sınırları aştığı birincil mekanlar olarak liman kentleri için çalışmanın yararlı çıkarımlar sunabileceği düşünülmektedir. Ancak elbette, bu çalışmanın sınırları içinde elde edilen değerlendirme ve sonuçlar doğrultusunda Akdeniz'in doğusu ve batısındaki başka liman kentleri için de benzer araştırmaların yapılması büyük önem taşımaktadır. Ayrıca söz konusu kentlerde, kentsel mekanın biçimlenişinde etkili olan sosyal yapı ve yasal düzenlemelerin de başlı başına birer çalışma başlığı olarak ele alınması, Doğu Akdeniz liman kentinin kendine özgü doğasını anlamak için önemli açılımlar sağlayacaktır.

KAYNAKLAR

Abulafia, D. (2012). *Büyük deniz Akdeniz’de insanlık tarihi*. İstanbul: Alfa.

Acun, F. (2002). Portrait of the Ottoman cities. *Muslim World* 92 (3/4), 255-286.

Adıyeke, A. N. ve Adıyeke, N. (2004). Modernleşmenin doğurduğu kent: Mersin. F. Özdem, (Haz.), *Sırtı dağ, yüzü deniz: Mersin*, içinde (69-89). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Ag. Nikolaou Caddesi. Kentin, denizle bağlantısını kuran en eski caddesi; Ag. Nikolaou Caddesi, (b.t). 10 Nisan 2016, <https://www.google.com.tr/search?q=old+photos+of+Patras>.

Akcan, E. (2009). *Çeviride modern olan şehir ve konutta Türk Alman ilişkileri*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Akdeniz’in Geniş Coğrafyası, (b.t). 18 Nisan 2013, http://www.emersonkent.com/images/mediterranean_550_bc.jpg.

Akder, H. (2008). Yirminci yüzyılın başında Çukurova’ya pamuk ekmenin maliyeti. Yıldırım, O. (Der.). (2008). *Osmanlı’nın peşinde bir yaşam* (221-270). Ankara: İmge.

Aktüre, S. (1978). *19. yüzyıl sonunda Anadolu kenti mekansal yapı çözümlemesi*. Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi.

Aktüre, S. (1985). Osmanlı Devleti’nde taşra kentlerindeki değişimler. *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye ansiklopedisi* içinde (891-904). İstanbul: İletişim.

Anderson, M. S. (2001). *Doğu sorunu 1774-1923 Uluslararası ilişkiler üzerine bir inceleme*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

- Archer, B. (1999). *Araştırma yöntemleri üzerine*. Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.
- Armaoğlu, F. (2003). *19. yüzyıl siyasi tarihi (1789-1914)*. İstanbul: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Artan, Gündüz (2002). Bellek & miras. Selvi Ünlü, T. (Der.). *19. yüzyılda Mersin ve Akdeniz dünyası*. Mersin: Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yayınları, No:1.
- Aslanoğlu, İ. (2010). *Erken Cumhuriyet mimarlığı 1923-1938*. İstanbul: Bilge Kültür-Sanat.
- Bakounakis, N. (2005). 19. yüzyılda Patras'ın sosyo-ekonomik durumu. Sklavenitis, E., Staikos, K. (Ed). *Antik dönemden günümüze Patras içinde (246-287)*. Athens: Kotinos. (Yunanca). Μπακογνακης, Νικος (2005) Η Πάτρα τον 19ο αιώνα, Χώρος-Κοινωνία-Οικονομία, *Πατρα-Από την Αρχαιότητα έως Σήμερα*, Εκδοτική Επιτροπή, Τριανταφυλλος Ε. Σκλαβενιτης, Κωνσταντινος Σπ. Σταϊκος, Αθήνα.
- Balta, E. ve Dağlı, Y. (2011). Evliya Çelebi'ye göre Mora Yarımadası ve Girit'te bağıcılık ve şaraplar. Koz, M. S. (Der.). *Evliya Çelebi konuşmaları/yazılar içinde (103-127)*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Barak, O. (2009). Scraping the surface: the techno-politics of modern streets in turn-of-twentieth-century Alexandria. *Mediterranean Historical Review*, 24 (2), 187-205
- Barakat, L. B. (2004). Beirut: A city with so many faces. *Dela*, 21, 485-493.
- Barker, W. B. (1853). *Cilicia and its governors, ingram*. London: Cooke and Co.
- Beaufort, F. (2002). *Karamanya*. (A. H. Neyzi ve D. Türker, Çev.). Antalya: Suna-İnan Kırac Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü.

Berkes, N. (2002). *Türkiye’de çağdaşlaşma*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Benevolo, L. (2006). *Avrupa tarihinde kentler*. (N. Nirven, Çev.). İstanbul: Literatür.

Beyru, R. (2011). *19. yüzyılda İzmir kenti*. İstanbul: Literatür.

Bilsel, C. (2008a). Modern bir Akdeniz metropolüne doğru. M. C. Smyrnelis, (Ed.), *İzmir 1830-1930: Unutulmuş bir kent mi? Bir Osmanlı Limanından Hatıralar* içinde (143-160). İstanbul: İletişim.

Bilsel, C. (2008b). Bir şehir küllerinden yeniden doğuyor: Cumhuriyet Smyrnası’nın doğuşu. M. C. Smyrnelis, (Ed.), *İzmir 1830-1930: Unutulmuş bir kent mi? Bir Osmanlı Limanından Hatıralar* içinde (239-256). İstanbul: İletişim.

Bizans İmparatorluğu, (b.t). 6 Nisan 2014,
https://tr.wikipedia.org/wiki/Bizans_İmparatorluğu#/media/File:Theodosius_I%27s_empire.png.

Blumi, İ. (2015). Doğu Akdeniz’e yeni tarihsel ölçekler eklemek: yasadışı ticaret ve arnavut. B. Kolluoğlu ve M. Toksöz, (Ed.), *Osmanlılardan günümüze Doğu Akdeniz kentleri*. içinde (139-167) İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Bozdoğan, S. (2002). *Modernizm ve ulusun inşası erken Cumhuriyet Türkiye’sinde mimari kültür*. İstanbul: Metis.

Bozdoğan S. ve Kasaba R. (2010). *Türkiye’de modernleşme ve ulusal kimlik*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

- Bozkurt, İ. (2001). *Salnamelerde Mersin*. Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin.
- Bradford E. (2004). *Akdeniz bir denizin portresi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Braudel, F. (2007). *Bellek ve Akdeniz: Tarihöncesi ve antikçağ*. (Berktaş, A., Çev). İstanbul: Metis.
- Büsow, J.(2010). Zihin haritaları: Geç Osmanlı döneminde iki Filistin gazetesinin Akdeniz dünyası. B. Kolluoğlu ve M. Toksöz (Ed.), *Osmanlılardan günümüze Doğu Akdeniz kentleri içinde* (121-138). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Cansever T. (2010). *İslam'da şehir ve mimari*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Cansever, T. (2013). *Osmanlı şehri*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Carmel, A. (2011). *Ottoman Haifa a history of four centuries under Turkish rule*. London: I.B. Tauris.
- Cengizkan, A. (2004). *Ankara'nın ilk planı 1924-25 Lörcher Planı*. Ankara: Ankara Enstitüsü Vakfı ve Arkadaş Yayıncılık.
- Cerasi M. M. (2001). *Osmanlı kenti Osmanlı İmparatorluğu'nda 18. ve 19. yüzyıllarda kent uygarlığı ve mimarisi*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Chatziioannou, M. C. (2015). Greeks and foreigners in the port of Patras during the 19th century. E. Drakopoulou ve D. Dimitropoulos, (Ed.), *Sailing in the Ionian with history at the helm içinde* (17-26). Athens: National Hellenic Research Foundation Institute of Historical Research and Piraeus Port Authority.

- Chatziioannou, M. C. (2010). Mediterranean pathways of Greek merchants to Victorian England. *The historical review / La revue historique*, VII, 213-237.
- Çadircı, M. (1985). Tanzimat'tan Cumhuriyet'e ülke yönetimi. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* içinde (209-230). İstanbul: İletişim.
- Çadircı, M. (1997). *Tanzimat döneminde Anadolu kentlerinin sosyal ve ekonomik yapısı*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Çakmak, D. (2011). *Osmanlı iktisat düşüncesinin evrimi societas ve universitas gerilimi*. İstanbul: Libra.
- Çelik, Z. (1998). *19. yüzyılda Osmanlı başkenti değişen İstanbul*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Davis, E. J. (1879). *Life in Asiatic Turkey: A journal of travel in Cilicia, Isauria, and parts of Lycaonia and Cappodocia*. London: Edward Stanford.
- Davison, R. (2005). *Osmanlı İmparatorluğu'nda reform, 1856-1876*. (O. Akınhay, Çev.). İstanbul: Agora.
- Deniz feneri ve Ag. Nikolaou*, (b.t). 10 Nisan 2016, <https://www.google.com.tr/search?q=old+photos+of+ Patras>.
- Develi, Ş. (2001). *Dünden bugüne Mersin 1836-1990*. Mersin: Mersin Ticaret ve Sanayi Odası.
- Dimoglou, A. ve Mourtzoukos, L. (2006). *Volos then & now*. Atina: Olkos.
- Dingeç, E. (1998). *19. yüzyılın ikinci yarısında ve 20. yüzyılın başında Mersin'in ekonomik yapısı*. Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.

Doğu Akdeniz'e düzenlenen haçlı seferleri, (b.t). 20 Aralık 2015,
http://heathenhistory.co.uk/wp-content/uploads/2015/11/crusades_final.jpg.

Doğu ve Batı Roma İmparatorlukları, (b.t). 18 Nisan 2013,
http://www.emersonkent.com/images/roman_empire_4th.jpg.

Driessen, Henk (2005). Mediterranean port cities: cosmopolitanism reconsidered. *History and Anthropology*, 14 (1), 129-141.

Elmas, F. (2012). Modern dünya-sistemi analizi ve dış ticaret. *Ekonomik Yaklaşım*, 23, 133-160.

Er, S. (2012). Balkan harbi çerçevesinde Osmanlı ordusunun demiryollarını kullanımına bakış. *Balkan savaşları paneli*, içinde (75-98), İstanbul: Harp Akademileri Basımevi.

Fatsea, I. (2011). Migrant builders and craftsmen in the founding phase of modern Athens. U. Freitag, M. Fuhnnann, N. Lafi ve F. Riedler, (Ed.), *The city in the Ottoman Empire migration and the making of urban modernity* içinde (190-217). New York: Routledge.

Frangakis-Syrett, E. (1994). "Patras", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, Ç. Keyder, Y. E. Özveren, D. Ouatert, (Ed.), *Doğu Akdeniz liman kentleri (1800-1914)* içinde (23-24). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Frangakis-Syrett, E. (2001). The making of an Ottoman port: The quay of Izmir in the nineteenth century. *Journal of transport history* 22, no. 1 içinde (23-46).

Frangoudaki, A. ve Keyder, Ç. (2007). *Ways to modernity in Greece and Turkey*. London: I.B.Tauris.

- Fuhrmann, M. ve Kechriotis, V. (2009). The late Ottoman port-cities and their inhabitants: Subjectivity, urbanity, and conflicting orders. *Mediterranean Historical Review*, 24(2), 71-78.
- Gallion, A. B. ve Eisner, S. (1980). *The urban pattern city: planning and design* (5th ed.). New York: D. Van Nostrand Company,
- Gatopoulou, Eugenia (2005) Kentsel planlama, kentsel altyapı, mimarlık, anıtlar (19 ve 20. yüzyıllar) T. E. Sklavenitis ve K. Staikos, (Ed), *Antik dönemden günümüze Patras* içinde (288-317). Athens: Kotinos. (Yunanca) (Athens, Μπακογνακησ, Νικος (2005) Η Πάτρα τον 19ο αιώνα, Χώρος-Κοινωνία-Οικονομία, *Πατρα-Από την Αρχαιότητα έως Σήμερα*, Εκδοτική Επιτροπή, Τριανταφυλλος Ε. Σκλαβενιτησ, Κωνσταντινος Σπ. Σταϊκος, Αθήνα)
- Gekas, S. (2009). Class and cosmopolitanism: the historiographical fortunes of merchants in Eastern Mediterranean ports. *Mediterranean Historical Review*, 24 (2), 95-114.
- Grattan, G. (2005). *Through Asiatic Turkey*. London: Elibron Classics.
- Gündüz. A. (2002). Bellek ve miras. T. Selvi Ünlü, (der), *19. yüzyılda Mersin ve Akdeniz dünyası* içinde (141-159). Mersin: Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yayınları No:1.
- Giaccaria, P. ve Minca, C. (2010). The Mediterranean alternative. *Progress in Human Geography* 35 (3), 345-365.
- Ginio, A. (2006). Akdeniz düşüncesi: Henri Pirenne, Shelomo Dov Goitein ve Fernand Braudel. E. Özveren, O. Özel, S. Ünsal, K. Emiroğlu, (Ed.), *Akdeniz dünyası düşünce, tarih, görünüm* içinde (29-44). İstanbul: İletişim Yayınları.

- Glegle, L. P. (2009). Thessalian railways: history and culture of Thessaly. F. Giannakopoulos, L. P. Glegle, (Ed.), *History and culture of Thessaly* içinde (477-482). Athens: Regional operational programme of Thessaly.
- Gounaris, B. C. (1994). Selanik. Ç. Keyder, Y. E. Özveren, D. Ouatert, (Ed.), *Doğu Akdeniz liman kentleri (1800-1914)* içinde (103-120). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Gül, M. (2013). *Modern İstanbul'un doğuşu bir kentin dönüşümü ve modernizasyonu*. İstanbul: Sel.
- Günay, B. (2012). Izgara kent tasarımı. M. Ersoy, (Ed.), *Kentsel planlama ansiklopedik sözlük* içinde (137-146). İstanbul: Ninova Yayınları.
- Günümüzde Patras'ta kent-deniz ilişkisi*, (b.t). 17 Mayıs 2016, <http://www.soulistravel.com/package/athens-airport-to-patras-port/> ve 17 Mayıs 2016, <http://www.shipfriends.gr/forum/gallery/image/60705-patra-postcard-90s-a/>
- Habermas, J. (2004). Kamusal alan. M. Özbek, (Ed.), *Kamusal alan* içinde (95-102). İstanbul: Hil.
- Habermas, J. (2010). *Kamusallığın yapısal dönüşümü*. İstanbul: İletişim.
- Hakim, B. S. (2008). Mediterranean urban and building codes: origins, content, impact, and lessons. *Urban Design International*, 13, 21-40.
- Harvey, D. (1973). *Social justice and the city*. Oxford: Blackwell.
- Harvey, D. (1997). *Postmodernliğin durumu*. (S. Sungur, Çev.). İstanbul: Metis.
- Harvey, D. (2008). Space as a keyword. N. Castree ve D. Gregory, (Ed.), *David Harvey: A critical reader* içinde (271-293). Oxford: Blackwell.

Harvey, D. (2012). *Paris, modernitenin başkenti*. (B. Kılınçer, Çev.). İstanbul: Sel.

Hastaoglou-Martinidis, V.; Kafkoula, K. ve Papamichos, N (1993). Urban Modernization and national renaissance: town planning in 19th century Greece. *Planning Perspectives*, 8. 427-469.

Hastaoglou-Martinidis, V. (1997). A Mediterranean city in transition: Thessaloniki between the two World Wars. *The Scientific Journal FACTA Universitatis Series: Architecture and Civil Engineering*, 1 (4), 493 – 507.

Hastaoglou-Martinidis, V. (1995). “City form and national identity: Urban designs in nineteenth-century Greece. *Journal of Modern Greek Studies*, 13 (1), 99-123.

Hastaoglou-Martinidis, V. (2010). The cartography of harbor construction in Eastern Mediterranean cities: Technical and urban modernization in the late nineteenth Century. M. Toksöz ve B. Kolluoğlu, (Ed.), *Cities of The Mediterranean from the Ottomans to the present day içinde* (78-99). London, New York: I.B. Taurus.

Hastaoglou-Martinidis, V. (2011). Urban aesthetics and national identity: the refashioning of Eastern Mediterranean cities between 1900 and 1940, *Planning Perspectives*, 26 (2), 153-182.

Hastaoglou-Martinidis, V. (2015). Doğu Akdeniz kentlerinde liman inşaatının kartografyası: 19. yüzyıl sonunda teknik ve kentsel modernleşme. M. Toksöz ve B. Kolluoğlu, (Ed.), *Osmanlılardan günümüze Doğu Akdeniz kentleri içinde* (95-120). İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.

Hastaoglou-Martinidis, V., Kafkoula K., Papamichos N. (1993). Urban modernization and national renaissance: Town planning in 19th century Greece. *Planning Perspectives*, 8, 427-469.

- Hungtington, E. (1909). Railroads in Asia Minor. *Bulletin of the American Geographical Society*, 41(11), 691-696.
- İnalcık, H. (1985). Tanzimat'ın uygulanması ve sosyal tepkiler. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye ansiklopedisi* içinde (1536-1544). İstanbul: İletişim.
- Ilbert, R. (2006). Bir kentlilik biçimi. R. lbert, I. Yannakakis, J. Hassoun (Ed.), *Geçici bir hoşgörü modeli cemaatler ve kozmopolit kimlik İskenderiye 1860-1960* içinde (19-44). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Kabağaçlı, C. Ş. (2007). *Altıncı kıta Akdeniz*. Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Kara, M. (2005). Cumhuriyet'in ilk yıllarında Mersin Limanı'nın gelişimi. T. Selvi Ünlü, (Der.) *Tarih içinde Mersin kolokyumu* içinde (130-134). Mersin: Mersin Üniversitesi Yayınları, No:14.
- Karababa, İ. (2012). Akdeniz'de yeni düzen yeni sanatsal ifade biçimleri. F. Yenişehirlioğlu, (Ed.), *Akdeniz uygarlıkları sanatı* içinde (74-105). Anadolu Üniversitesi yayını.
- Karagülle, H. M. (1939). Mersin liman ehemmiyeti ve faaliyeti. *İçel*, 2 (14-15), 4-5.
- Kasaba, R. (2005). *Dünya imparatorluk ve toplum*. İstanbul: Kitap.
- Kasaba, R. (1994). İzmir. Ç. Keyder, Y. E. Özveren, D. Ouatert, (Ed.), *Doğu Akdeniz liman kentleri (1800-1914)* içinde (1-22). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Kasaba R. (2005). *Dünya imparatorluk ve toplum Osmanlı yazıları*. İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Kasaba, R. (2010). Eski ile yeni arasında Kemalizm ve modernizm. S. Bozdoğan ve R. Kasaba, (Ed.), *Türkiye'de modernleşme ve ulusal kimlik* içinde (21-38). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

- Katsiardi-Hering, O. (2011). City-ports in the Eastern and Central Mediterranean from the mid-sixteenth to the nineteenth century: urban and social aspects”, *Mediterranean Historical Review*, 26 (2), 151-170.
- Keat, R., Urry, J. (2001). *Bilim olarak sosyal teori*, (N. Çelebi, Çev.), Ankara: İmge Kitabevi
- Keyder, Ç. (2009). *Toplumsal tarih çalışmaları*. İstanbul: İletişim.
- Keyder, Ç. (2010). *Türkiye’de devlet ve sınıflar*. (16. Baskı). İstanbul: İletişim.
- Keyder, Ç. (2015). Belle époque ve liman kentleri. B. Kolluoğlu ve M. Toksöz, (Ed.), *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri* içinde (17-28). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Keyder, Ç., Özveren, Y. E., Quatert, D. (1994). Osmanlı İmparatorluğu’nda liman kentleri bazı kuramsal ve tarihsel perspektifler. Ç. Keyder, Y. E. Özveren, D. Quatert, (Ed.), *Doğu Akdeniz liman kentleri (1800-1914) içinde (121-155)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Khirfan, L. (2011). Understanding the links between inherited built forms and urban design: Athens and Alexandria as case studies. *Urban Morphology*, 15 (1), 39-53.
- Kolluoğlu Kırılı, B. (2007). Cityscapes and modernity: Smyrna morphing into İzmir. A. Frangoudaki ve Ç. Keyder, (Ed.), *Ways to modernity in Greece and Turkey* içinde (217-235). London: I.B.Tauris.
- Kolluoğlu B. ve Toksöz, M. (2015). Doğu Akdeniz’in haritalandırılması: ticaret kentleri kartografyasına doğru. B. Kolluoğlu ve M. Toksöz, (Ed.), *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri* içinde (1-16). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

- Kolodney, Z., Kallus, R. (2008). From colonial to national landscape: Producing Haifa's cityscape. *Planning Perspectives*, 23, 323-348.
- Kostof, S. (1992). *The city assembled*. London: Thames and Hudson.
- Kropf, K. (2001). Conceptions of change in the built environments. *Urban Morphology* 5 (1), 29-42.
- Kurmuş, O. (2012). *Emperyalizmin Türkiye'ye girişi*. (2. Baskı). İstanbul: Yordam.
- Langlois, V. (1947). *Eski Kilikya*. (M. R. Balaban, çev.) Mersin: Yeni Mersin.
- Larrain, J. (1995). *İdeoloji ve Kültürel Kimlik*. (N. N. Domaniç, Çev.). İstanbul: Sarmal.
- Leontidou, L. (2006). *The Mediterranean city in transition: social change and urban development*. New York: Cambridge University Press.
- Leroux, G. ve Contenau, G. (1966). *Eski Akdeniz ve yakın Doğu uygarlıkları*. İstanbul: Varlık Yayınları.
- Lewis, B. (2003). *Ortadoğu iki bin yıllık Ortadoğu tarihi*. (7. Baskı). İstanbul: Arkadaş Yayınevi.
- Lothar, R. (1971). *Die Städte der Çukurova: Adana-Mersin-Tarsus*. Baden: Im Selbsverlag des Geographischen Instituts der Univesität Tübingen.
- Lynch, K. (1981). *A Theory of good city form*. Massachusetts: MIT Press.
- Lynch, K. (2010). *Kent imgesi*. (İ. Başaran, Çev.). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

- Malcolm, W. ve Frangakis-Syrett, E. (1992). The port of Patras in the second Ottoman Period. Economy, demography and settlements c.1700-1830. *Revue du monde musulman et de la Méditerranée Année*, 66, 1, 79-94.
- Marshall, S. (2009). *Cities, Design and Evolution*. New York: Routledge.
- Massy, P. H. H. (1905). Explorations in Asiatic Turkey, 1896 to 1903. *The Geographical Journal*, 26 (3), 272-303.
- Matvejevic, P. (1999). *Akdeniz'in kitabı*. (T. Esmer, Çev.). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Mersin'de liman inşaatı sırasında yapılan geniş dolgu alanı. (2008). 10 Mart 2011, <https://picasaweb.google.com/mersinrehber/MersinEhirMerkezi>.
- Milas, H. (1994). *Yunan Ulusu'nun doğuşu*. İstanbul: İletişim.
- Morris, A. E. J. (2013). *History of urban form before the industrial revolutions*. New York: Routledge.
- MP (2014). *Haritalar ve hatıralar 1813-1943*. Patras: Patras Belediyesi. (Yunanca). Χαρτών Μνήμες, Πάτρα 1831-1943, Δήμος Πατρέων, 2014.
- Nasr, J. ve Verdeil, E. (2008). The reconstructions of Beirut. S. K. Jayyusi, R. Holod, A. Petruccioli ve A. Raymond, (Ed.), *The city in the Islamic world içinde* (1116-1141). Leiden: Brill.
- ODAK Ortadoğu toplumsal araştırmalar (1992). *Tarihten güncele Mersin*. Mersin: Mersin Belediyesi.
- Oğuz, I. (1994). Mekanın politikleşmesi, politikanın mekansallaşması. *Toplum ve Bilim*, 64, 7-38.

- Oğuz, İ. (2006). *Mersin kentinin kuruluş öyküsü*. Mersin: Mersin Ticaret ve Sanayi Odası.
- Ortaylı, İ. (2003). *İmparatorluğun en uzun yüz yılı*. İstanbul: İletişim.
- Owens, E. J. (2000). *Yunan ve Roma dünyasında kent*. (C. Bilsel, Çev.). İstanbul: Homer.
- Örenç, A. F. (2008). *Balkanlarda ilk dram: unuttuğumuz Mora Türkleri ve eyaletten bağımsızlığa Yunanistan*. İstanbul: Babıali Kültür Yayıncılığı.
- Özdemir, M. (2001). *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı başlangıç dönemlerinde Türk Demiryolları yapısal ekonomik sorunlar (1918-1920)*. Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı Kültür Eserleri.
- Özdemir, Ş. (2005). Osmanlı Döneminde İçel'in Deniz Olanakları. T. Selvi Ünlü, (der.), *Tarih İçinde Mersin Kolokyumu II* içinde (105-109). Mersin: Mersin Üniversitesi Yayınları No:14.
- Öztürk, F. P. ve Çıracı H. (2010). The planning history of Turkey: Policies, practices, breakdowns. Urban transformation: Controversies, contrasts and challenges, *14th IPHS Conference*.
- Özveren, Y. E. (1994). Beyrut. Keyder, Ç., Özveren Y. E., Ouatert D. (Ed.). *Doğu Akdeniz liman kentleri (1800-1914)* içinde (75-102), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Özveren, E. (2006). Zaman İçinde Avrupa, Akdeniz Dünyası ve Antakya Üzerine Düşünceler. E. Özveren, O. Özel, S. Ünsal, K. Emiroğlu, (Ed.), *Akdeniz dünyası düşünce, tarih, görünüm* içinde (13-26). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Özveren, Y. E. (2012). Geçmişten Geleceğe Akdeniz Dünyası. F. Yenişehirlioğlu, (Ed.), *Akdeniz Uygarlıkları Sanatı* içinde (2-23). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.

- Pace, G. (2002). *Ways of thinking and looking at the Mediterranean city*. Munich Personal RePEc Archive. Nisan 2013. <http://mpra.ub.uni-muenchen.de/10511>.
- Paliouras, D. (2004). Aspects of Architecture in Volos. *Volos 1881-1955 The City and The People* içinde (77-92). Volos: Municipal Center for Historical Research and Documentatio.
- Pallini, C. (2015). Doğu Akdeniz’de Coğrafi Tiyatrolar, Liman Peyzajları ve Mimari: Selanik, İskenderiye, İzmir. B. Kolluoğlu ve M. Toksöz, (Ed.), *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri içinde (73-94)*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Pamuk, Ş. (1987). *100 Soruda Osmanlı-Türkiye iktisadi tarihi 1500-1914*. İstanbul: Gerçek.
- Pamuk, Ş. (1994). *Osmanlı ekonomisinde bağımlılık ve büyüme 1820-1913*. (1. Baskı). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Pamuk, Ş. (2005). *Osmanlı ekonomisinde bağımlılık ve büyüme 1820-1913*. (3. Baskı). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Pamuk, Ş. (2008). *Osmanlıdan Cumhuriyete küreselleşme, iktisat politikaları ve büyüme, seçme eserleri-II*. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Panagiotis G. E. (2011). *20. yüzyılın ilk yarısında bölgesel bir metropolis olarak Patras’ın iktisadi ve sosyal yapısı*. Doktora Tezi. Atina: Atina Üniversitesi, Hukuk, Ekonomi ve Politik Bilimler Okulu, İktisat Bölümü. (Yunanca) (Ηλιόπουλος, Γ. Παναγιώτης (2011) *Οικονομικές και Κοινωνικές Δομές μίας Περιφερειακής Μητρόπολης: Πάτρα στο πρώτο μισό του 20ου αιώνα*, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών Σχολή Νομικών Οικονομικών και Πολιτικών Επιστημών Τμήμα Οικονομικών Επιστημών.)

Papadatou-Giannopoulou, J. (1991). *Patras kentinin gelişmesi (1829-1989)*. Patras: Achaïkes. (Yunanca) Χαρα Παπαδατου-Γιαννοπουλου (1991), *Εξελιξη Του Σχεδιου Πολεωσ Των Πατρων (1829-1989)*, Αχαϊκες Εκδοσεις, Πατρα.

Papadatou-Giannopoulou, J. (1999). Kentsel serüven-Stamatis Voulgaris'in 1830 Planı'nından, ilk apartmanın yarımına. *Seven Days*, 21 Şubat 1999, (4-5) (Yunanca) (Χορός Παπαδάτου-Γιαννοπούλου, *Εφτά ημέρες*, "Μια πολεοδομική περιπέτεια- Από το φιλόδοξο σχέδιο του Σταμάτη Βούλγαρη, το 1830, μέχρι τις πρώτες πολυκατοικίες, Κυριακή 21, Φεβρουαρίου, 1999).

Patras rıhtımı, (b.t). 10 Nisan 2016,
<https://www.google.com.tr/search?q=old+photos+of+Patras>.

Peker, N. (2012). Ortaçağda Akdeniz'de Hristiyan uygarlığı ve sanatı. F. Yenişehirlioğlu, (Ed.), *Akdeniz uygarlıkları sanatı içinde* (106-137). Anadolu Üniversitesi yayını.

Pitcher, D. E. (2013) *Osmanlı İmparatorluğu'nun tarihsel coğrafyası*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Popper, K. (2005). *Hayat problem çözmektir: Bilgi, tarih ve politika üzerine*. (A. Nalbant, Çev.). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Pouqueville F. (1827). *Voyage de la Grèce*. Paris.

Relph, E. (2007). On the identity of places. M. Carmona ve S. Tiesdell, (Ed.), *Urban Design Reader içinde* (103-107). London: Elsevier.

Roma İmparatorluğu'nda ticaret rotaları, (1951). 12 Temmuz 2013,
<http://turkbilimi.com/wp-content/uploads/2012/02/black-sea-mediterranean-trade1.jpg>.

Reyhan, C. (2008). *Osmanlı'da kapitalizmin kökenleri*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Risk, H. (1853). *The thistle and the cedar of Lebanon*. London: Wertheimer.

Robinson, R. D. (1964). *International business policy*. New York: Holt, Rinehart & Winston.

Rolleston, G. (1856). *Report on Smyrna*. London: George Eyre and William Spottiswoode.

Roma İmparatorluğu'nda ticaret rotaları, (1951). 12 Temmuz 2013, <http://turkbilimi.com/wp-content/uploads/2012/02/black-sea-mediterranean-trade1.jpg>.

Sami, Ş. (1996). *Kâmûsu'l - A'lâm*. Cilt. 6. Ankara: Kaşgar Neşriyat.

Sayar, M. H. (2004). Mersin'de kayıp kentler Mersin'in antikçağ yerleşim coğrafyası. F. Özdem, (Der.), *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin içinde* (9-25). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Selvi Ünlü, T. (2007). *19. yüzyılda Mersin'in kentsel gelişimi*. Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi: Mersin.

Selvi Ünlü, T. (2009). Bir iskeleden liman kentine: Doğu Akdeniz'in önemli bir limanı olarak on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Mersin'de mekansal gelişim. *Planlama*, 2009 (3-4), 5-26.

Shaw, S. (1982). *Osmanlı İmparatorluğu ve modern Türkiye*. İstanbul: E Yayınları.

Simeonidou, A. (2015). Pire, Volos ve Patras limanları-finansal gelişim. Yüksek lisans tezi. Kavala Teknolojik Eğitim Enstitüsü, İdari Bilimler Bölümü, Kavala. (Yunanca)

(Συμεωνιδου, Αγγελικη (2015) *Οι Λιμενες Πειραιας, Βολος Και Πατρα, Οικονομικα Στοιχεια Εξελιξη Και Συγκριση* , Τεχνολογικο Εκπαιδευτικο Ιδρυμα Καβαλας Σχολη Διοικηση Οικονομιας, Διατριβή Ανέκδοτες Μάστερ)

Sklavenitis, T. E., Staikos, K. (Ed.). (2005) *Antik dönemden günümüze Patras*, Atina: Kotinos. (Yunanca). (*Πατρα-Από την Αρχαιότητα έως Σήμερα*, Εκδοτική Επιτροπή, Τριανταφυλλοσ Ε. Σκλαβενιτησ, Κωνσταντινοσ Σπ. Σταϊκοσ, Αθήνα)

Soffer, A. ve Stern, S. (1986). The Port City: A Sub-Group of the Middle-Eastern City Model. *Ekistics*, 316, 102-106.

Şen, L. (2001). Merkez-çevre ilişkilerinin önemli bir dinamiği olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda ulaştırma sistemleri. *Kebikeç Dergisi*, 11, 95-124.

Tabak, F. (2006). Akdeniz'in sonbaharı 1560-1860. E. Özveren, O. Özel, S. Ünsal, K. Emiroğlu, (Ed.), *Akdeniz dünyası düşünce, tarih, görünüm* içinde (57-78). İstanbul: İletişim Yayınları.

Tabak, F. (2010). *Solan Akdeniz (1550-1870) coğrafi-tarihsel bir yaklaşım*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Tankut, Gönül (1990). *Bir başkentin imarı (1929-1939)*. Ankara: ODTÜ.

Tarih öncesi dönemlerden itibaren Akdeniz, (b.t). 20 Nisan 2013, <http://web.princeton.edu/sites/ArtandArchaeology/crete/images/mediterranean.jpg>.

Tekeli, İ. (1985). Tanzimat'tan Cumhuriyet'e kentsel dönüşüm. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* içinde (878-890). İstanbul: İletişim.

Tekeli, İ. (1998). Türkiye'de Cumhuriyet döneminde kentsel gelişme ve kent planlaması. Y. Sey, (Ed.), *75 yılda değişen kent ve mimarlık*. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.

- Tekeli, İ. (1999). 19. yüzyılda İstanbul metropol alanının dönüşümü. P. Dumont, F. Georgeon, (Ed.). *Modernleşme sürecinde Osmanlı kentleri içinde (19-30)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.
- Tekeli, İ. (2009). *Modernizm, modernite ve Türkiye'nin kent planlama tarihi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ. (2011a). Bir kentin kimliği üzerine düşünceler. *Tasarım, Mimarlık ve Mimarlar içinde (57-65)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ. (2011b). *Türkiye'nin kent planlama ve kent araştırmaları tarihi yazıları*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ. (2011c). Bir Kentin Kimliği Üzerine Düşünceler. *Tasarım, Mimarlık ve Mimarlar içinde (57-65)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ. (2011d). *Anadolu'da Yerleşme Sistemi ve Yerleşme Tarihleri*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Timur, T. (2001). *Osmanlı toplumsal düzeni*. Ankara: İmge.
- Timur, T. (2014). *Marx, Engels ve Osmanlı toplumu*. İstanbul: Yordam Kitap.
- Toksöz, M. (2000). *The Çukurova-nomadic life to commercial agriculture, 1800-1908*. Doktora Tezi, Binghamton Üniversitesi, New York.
- Toksöz, M. (2006). Bir coğrafya, bir ürün, bir bölge: 19. yüzyılda Çukurova. *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, 21, 97-110.
- Tschoegl, A. E. (2004). Financial integration, dis-integration and emerging re-integration in the Eastern Mediterranean, c.1850 to the Present. *Financial Markets, Institutions & Instruments*, 13 (5), 245-285.

Ulutaş, S. (2006). *Şer'îye sicillerine göre Tarsus'ta ekonomik yapı*. Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi, Mersin.

Ünlü, T. (2007). Mersin'in mekansal biçimlenme süreci ve planlama deneyimleri. *Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 22 (3), 425-436.

Ünlü, T. (2009). Mekansal planlamanın kentin biçimlenmesine etkisi: Mersin örneği. *Planlama*, 2009 (3-4), 27-42.

Ünlü, T. ve Levent, T. (2005). Mersin'de kentsel mekânın biçimlenmesinde jansen planı'nın etkileri. Selvi Ünlü, T. (der.) *Tarih İçinde Mersin Kolokyum II* içinde (160-175). Mersin: Mersin Üniversitesi, Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yayınları, No:14.

Ünlü, T. ve Selvi Ünlü, T. (2012). *Gelişen ticaret değişen kent: Mersin 1850-1950*. Mersin: MTSO.

Verimli hilal, (2011). 10 Nisan 2014, http://blogs.hisarschool.k12.tr/ceydakazancioglu/files/2013/11/9220557_orig.jpg.

Voulgaris'in planı uyarınca tasarlanan iki meydan: Soldaki George I Meydanı ve sağdaki Olgas Meydanı, 10 Nisan 2016, <https://www.google.com.tr/search?q=old+photos+of+Patras>.

Wilson, C. W. (1884). Notes on the physical and historical geography of Asia Minor, made during journeys in 1879-82. *Proceedings of The Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography New Monthly Series*, 6 (6), 305-325.

Woods, H. C. (1917). The Baghdad railway and its tributaries. *The Geographical Journal*, 50 (1), 32-56.

Wycherley, R. E. (2011). *Antik çağda kentler nasıl kuruldu* (4. Baskı). İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

Yeni Mersin Gazetesi, 1932.

Yenişehirlioğlu, F. ve Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Bölümü Öğretim Üyeleri (1995). *Mersin evleri*. Ankara: Kültür Bakanlığı.

Yenişehirlioğlu, F. (2010). Urban texture and architectural styles after the Tanzimat. L. Tanatar Baruh, V. Kechriotis, (Ed.), *Economy and society on both shores of the Aegean* içinde (487-526). Athens: Alpha Bank.

Yannakakis, I. (2006). Elveda İskenderiye. R. Ilbert, I. Yannakakis, J. Hassoun, (Der.), *Geçici bir hoşgörü modeli: Cemaatler ve kozmopolit kimlik İskenderiye 1860-1960* içinde (123-140). İstanbul: İletişim.

Yapıcı, M. İ. (2005). Bir Akdeniz tarihçisi: Fernand Braudel. *Doğu Batı Düşünce Dergisi*, 9 (34), 183-202.

Yerasimos, S. (1999). Tanzimat'ın kent reformları üzerine. P.Dumont, F. Georgeon, (Ed.), *Modernleşme sürecinde Osmanlı kentleri* içinde (1-18). İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.

Yerolympos, A. (1996). *Urban transformations in the Balkans (1820 - 1920): Aspects of Balkan town planning and the remaking of Thessaloniki*. Thessaloniki: University Studio Press.

Yerolympos, A. (2007). New patterns of urban development in the Aegean Islands, 1850-1920s. A. Frangoudaki ve Ç. Keyder, (Ed.), *Ways to Modernity in Greece and Turkey: Encounters with Europe, 1850-1950* içinde (236-258). New York: I.B. Tauris.

Yerolympos, A. (1999). Tanzimat döneminde Kuzey Yunanistan'da şehircilik ve modernleşme (1839'dan 19. Yüzyıl Sonuna). P. Dumont, F. Georgeon (Ed.). *Modernleşme sürecinde Osmanlı kentleri* içinde (31-59). İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.

Yıldız, Ö. (2012). 20. yüzyıl başlarında Selanik Limanı'nda deniz ticareti. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, VII/24, 27-46.

Yorulmaz, Ş. (2002). Doğu Akdeniz'de bir Osmanlı liman kenti olarak gelişen Mersin'de yabancı tüccarın rolü ve Mersin'de Levanten kültürü (19. Yüzyıl). T. Selvi Ünlü, (der), *19. yüzyılda Mersin ve Akdeniz dünyası* içinde (2-14). Mersin: Mersin Üniversitesi Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi Yayınları No:1.

Yorulmaz, Ş. (2004). Yabancı Tüccar ve Gayri Müslim Tebaanın Mersin Ekonomisindeki Rolü (1830-1918). F. Özdem, (Der.), *Sırtı Dağ, Yüzü Deniz: Mersin* içinde (317-333). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Yorulmaz, Ş. (2005). Doğu Akdeniz'de bir cemaat serüveni: liman kenti olma sürecinde Mersin'de gelişen Maruni taifesi. T. Selvi Ünlü, (Der), *Tarih İçinde Mersin Kolokyumu II* içinde (68-95). Mersin: Mersin Üniversitesi Yayınları No:14.

Zarinebaf, F., Bennet, J., Davis, J. L. (2005). *A historical and economic geography of Ottoman Greece-The Southwestern Morea in the 18th century*. Athens: The American School of Classical Studies at Athens.

Zoroğlu, L. (1995). *Tarsus tarihi ve tarihsel anıtları*. Adana: Kemal Matbaası.

Zürcher, E. J. (2015). *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Atatürk Türkiye'si'ne: Bir ulusun inşası Jön Türk mirası*. (L. Yalçın, Çev.). Ankara: Akılçelen Kitaplar.

1870'lerde Patras rıhtımı, (b.t). 10 Nisan 2016,
<https://www.google.com.tr/search?q=old+photos+of+Patras>.

395 yılında Roma İmparatorluğu'nun ulaştığı sınırlar, (b.t). 10 Nisan 2013,
http://www.lib.utexas.edu/maps/historical/shepherd/roman_empire_395.jpg).



EKLER

EK 1: Kısaltmalar

Bkz.	Bakınız
BOA.	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
c.	Cilt
CADN	Centre des Archives Diplomatiques de Nantes, Syrie-Liban versement, Cilicie (inventories no 3 et 4)
Çev.	Çeviren
Dosya no	Dosya Numarası
Der.	Derleyen
DIKI	Volos Tarihi Araştırma ve Dokümantasyon Merkezi (Municipal Center for Historical Resesarch and Documentation Center)
Ed.	Editör
ed.	Edition
G. no	Gömlek numarası
Haz.	Hazırlayan
HR. TO	Hariciye Nezareti Tercüme Odası
İ..MVL	İrade-Meclis-i Vala
M.	Miladi
M.Ö.	Milattan önce
MP	Patras Belediyesi (Municipality of Patras)
MTSO	Mersin Ticaret ve Sanayi Odası

s.	Sayfa
TŞS.	Tarsus Şeriye Sicilleri
VGMA	Vakıflar Genel Müdürlüğü Arşivi

