

AZ GELİŞMİŞ MEMLEKETLERDE ŞEHİRLEŞME EĞİLİMLERİ: TARİHSEL PERSPEKTİF İÇİNDE İZMİR

MÜBECCEL B. KIRAY *

Kentler bilindiği gibi tarımsal olmayan üretimin yapıldığı ve daha önemlisi hem tarımsal hem de tarım dışı üretimin dağıtımının kontrol fonksiyonlarının toplandığı, belirli teknolojik gelişme seviyelerine göre büyüklük, heterojenlik ve bütünleşme düzeylerine varmış yerleşme biçimleridir. Bu özellikleri ile yalnız başlarına var olamazlar: çevrelerindeki diğer yerleşmelerle etkileşim içerisindedirler. Dolayısı ile, nerede ve hangi devrede olursa olsun, bir kentin zaman içinde oluşumunun en önemli ve anlamlı yönleri, sözünü ettiğimiz fonksiyonlar, bunların yerleştiği kent merkezinin çevre yerleşmeleri ile kurduğu ilişki ve bu ilişkinin değişimidir:

İzmir son ikiyüz yıl içerisinde hem çevresindeki yerleşmelerle ilişki düzenini hem de dağıtım ve kontrol fonksiyonları ile bunların merkezdeki yerleşmesini kökten değiştirmiş bir kent gibi görünmektedir. Bu hali ile sanayi öncesi bir feodal şehir yapı ve ilişkileri düzeninden, bir az gelişmiş metropoliten şehir haline dönmüştür. Bu çalışmada böyle bir dönüşümün geçen yüzyılda hangi faktörlerin etkisi ile mümkün olduğu ve kentin merkezindeki mekânda nasıl aksettiği araştırılacak ve bu oluşumlar üzerinde bazı genellemelerin mümkün olup olmadığına bakılacaktır.

1. Eski Bölge İlişkileri :

İzmir uzun zamandan beri Anadolu'dan gelen uzun mesafe kervan ticaret yollarının son limanı ve o zamanın ulaşım, haberleşme, üretim ve artık ürün imkânlarına, politik ve ekonomik örgütlenmesine göre belirlenmiş bir bölgenin ihtisaslaşmış bir zanaat ve dış ticaret merkezi idi¹. Bölge Osmanlıların idarî teşkilâtı ile de belirlenmişti. Verimli

* Profesör, Sosyal Bilimler Bölümü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi.

¹ İzmir'in 19uncu yüzyılda tamamen dışa dönük bir ticaret yerleşmesi haline gelmeden önceki görelî yeri için bkz. Evliya Çelebi Seyyahatnamesi. Sahillioğlu, H., "1763 de İzmir Limanı Seyahat Gümrüğü Tarifesi" *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi* No. 8, 1968. Sahillioğlu, H., "XVIII. Yüzyıl Ortalarında Sanayi Bölgelerimiz ve Ticaret İmkânları" *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi* No: 11, 1968, sayfa 61-66. Emin Canpolat, *İzmir Kurtuluşundan Bugüne Kadar*, İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İstanbul 1953.

Gediz ve Bakırçay nehirleri vadisi içerisinde kademelenmiş yerleşme noktaları, Saruhan (şimdiki Manisa) merkezi etrafında bir bölge meydana getiriyorlardı. Buradaki kentsel yerleşmelerin hem kendi tüketimleri için tarımsal olmayan üretim örgütleri vardı, hem de belli bir konuda bölgeye ve bazen bölge dışına da hizmet edecek tarzda bir zanaat kolunda da ihtisaslaşmıştı. Bölge içerisinde Manisa ipeki dokumada, Uşak halıcılıkta, İzmir yazma denen pamuklu (yorgan yüzü ve baş örtüsü) dokumada, Ayvalık, Edremit zeytinyağı ve sabunda ihtisaslaşmış tarımsal olmayan üretim merkezleri idiler. Bunların etrafında tarımsal üretim yerleşmeleri olan köyler vardı.²

Böylece büyük değişikliklerin başlamadığı bu devrede kendi iç dinamizmi ile bölge bütünleşmesine ulaşan bütün toplumların temel özelliklerini buradada görmek mümkün oluyordu. Önce yerleşmeler arasında tarımsal olan üretim ile tarımsal olmayanları ayırıyor sonra tarımsal olmayan üretimin yerleştiği noktalarda her iki üretimin artık ürününün kontrol fonksiyonları ile beraber yukarda sözünü ettiğimiz bir sanayi (zanaat seviyesinde) ihtisaslaşması yer alıyordu.³ Bunların hepsinin nihaî olarak dağıtım, koordinasyon ve tahsis şeklinde özetiylebileceğimiz kontrol fonksiyonları (Osmanlılarda vilayet teşkilâtı ve lord-bürokratlar) bölge merkezi Manisa'yı ortaya çıkarıyordu. İzmir burada dış ticarete ihtisaslaşmış özellikle, kontrol fonksiyonları bakımından Manisa'ya (Saruhan) bağlı bir şehirdi. Bu devrede politik kontrol ekonomik kontrolle beraber olduğu, birbiri üzerine çakışmış bulunduğu için ikisi de aynı yerden aynı makamlarca icra edilmekte idi. İzmir şehrinin ticaret ve zanaat vergi gelirleri tersane kethüdalarının *hassı* tayin olunmuştu.⁴ Bu has, sancak beyi kanalı ile İstanbul'la iletilmekte idi. Bu bölgede Merkezî Yer Teorilerindeki gibi yerleşme büyüklükleri altı kademe değil dört kademe halinde idi. Büyüklükleri de çok az değişiklik gösteriyordu. 200 ilâ 300 nüfusluk köylerden sonra

² Uluçay M. Çağatay, *17. Asırda Manisa'da Ziraat Ticaret Ve Esnaf Teşkilâtı*, 1942. Sahillioğlu, H., "1763 de İzmir Limanı İhracat Gümrüğü ve Tarifesi" *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, No: 8, 1968.

³ Tekeli İlhan, "The Evolution of Spatial Organization in The Ottoman Empire and The Essentials of the Regional Policy of the Turkish Republic", Mimeographed Paper.

⁴ Sarıoğlu Mekin, ve Gönenç Turgay, *İzmir İl Yılığ 1967*, İzmir 1969, s: 140.

5000 ilâ 10 bin nüfusluk kasabalar ve 20 bin ilâ 40 bin arasındaki şehirler bu konfigürasyonun düğüm noktalarını teşkil ediyorlardı. Bu kademelenme tamamen bu yerleşmeler arasındaki fonksiyonel farklılaşmanın ve bu fonksiyonların karşılıklı etkileşimlerinin sonucu idi. Büyüklüklerinin kademelenmesinde de bir devamlılık vardı. En büyükten en küçüğe doğru orta büyüklükteki yerleşmelerin sayısı da tedricen artıyordu⁵ (Tablo 1).

Eski ulaşım ağı da bu yerleşme noktaları arasında gene toplumun iç dinamiği ile ortaya çıkmış bir ulaşım örgütü idi.⁶ Örumcek ağı yapısında olan ve merkezi Manisa'da olan bu ulaşım sistemi yine aynı merkezden kontrol edilen bir akım ve bakım örgütüne sahipti. Osmanlı İmparatorluğunun çok iyi bilinen ve civardaki bir köyü, yolun belirli bir parçasının asayiş ve bakımından yükümlü kılan ve derbent sistemi diye anılan yol bakım teşkilâtı, ulak, menzil kervansaray temini bu ulaşım düzeninin bölge merkezinden kontrol edilen mal, haber ve insan akımını kolaylaştıran ve devam ettiren yönleri idi.⁷ Bu düzenle, kontrolu ellerinde tutanlar yani sancak beyi ve etrafındaki bürokrasi bölgenin artık ürün ve servetinin tahsis edilmiş olduğu yerlere ve gruplara kaymasını doğrudan doğruya kontrol ve temin ediyorlardı. Böylece merkezi ortada olan bir bölge ve onun bağlantıları temin edilmiş oluyordu.

İzmir'inde yer aldığı bu şehirler konstelasyonu içerisinde Merkezi Yer Teorisine uyar bir şekilde Manisa hem geometrik hemde fonksiyonel bakımdan merkezde bulunmakta idi.

⁵ Bu tablodaki sayılar Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Cilt IX, Karal E. Z., *Osmanlı İmparatorluğunda İlk Nüfus Sayımı*, Başvekâlet İstatistik Um. Müd. Neşriyatı, No: 195, Ankara 1943 ve 1882 Aydın Salnamesinden alınan sayılardan karışımdır. İzmir'in 19 uncu yüzyıl Öncesi nüfusunu 100.000 civarında gösteren pek çok kaynak vardır. Bkz. Constantin Iconomos-F. Slars, *Etude Sur Smyrne*, 1868, Paris. Evliya Çelebi 17inci yüzyılda şehrin 10,000 hane olduğunu söylüyor. O zamanki ölüm oranları düşünülürse hane büyüklüğü ortalaması beş olarak alınabilir. Bu halde şehrin nüfusu 50.000 civarındadır. Tournefort'un tahmini hatta 27.200'e kadar inmiştir. Spon adlı gezgin de 55.000 sayısını vermektedir. Üstelik yerleşmenin kapladığı sahada bir iç limanın olduğu ve evlerin tek katlı oluşu hatırlanarak 55.000 sayısını doğruya en yakın olan diye seçtik.

⁶ Tekeli İ., *İbid.*

⁷ Orhonlu Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğunda Derbent Teşkilâtı* İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1967.

TABLO 1
1850'DEN ÖNCE İZMİR VE BÖLGESİNDE YAKLAŞIK NÜFUS

4000 den az	-Garbi Karaağaç, Köyceğiz
4000-6000	-Seferihisar Eşme, Milas, Karaçam
6000	-Menemen, Tavas, Buldan Demirci, Bodrum, Marmaris
10 000	-Kırkağaç, Alaşehir
10 000-19 000	-Söke, Salihli, Kula, Turgutlu, Foça, Ödemiş, Gördes, Tire, Urla
19 000-20 000	-Akhisar, Denizli, Muğla, Bergama, Nazilli
35 000-40 000	-Aydın, Manisa
55 00	-İzmir

Kaynak : 5 numaralı dip nota bakınız.

2. Değişen Bölge İlişkileri :

Bu bölge yapısı 18 inci yüzyıldan sonra yeni bir etkiler düzeni içine girmiştir. Gittikçe artan yoğunlukta bir dış ticaret ve bu cins ticaretle gelen sosyal örgütler ve gruplar, yerleşmeler arası ilişkilere müdahale edici önemli bir faktör olarak ortaya çıkmış, ister istemez görel olarak dengede duran eski sistemi bozmuşlardır.

İzmir'de uzun mesafe ticaretinin yerini 19 uncu yüzyılda artık hakim bir şekilde Gediz vadisine ek olarak Küçük ve Büyük Menderes vadilerinden taşınan Avrupanın yeni gelişen sanayi nüfusu ve şehirlerince talep edilen tarımsal ürünlerin ticareti aldı. Bunların başında tahıl ve bakliyat geliyordu. İzmir'e bu devrede en çok ihraç edilen mal hem hacim hem değer olarak buğday ve bakliyat idi.⁸

Bu yeni ticaretin yönü, cinsi ve miktarı artık ürünün kontrolünde yepyeni sorunlar doğuruyordu. Buğday ve bakliyatın ticarete girmesi, öşür ve diğer vergi tarzlarnı bozuyor, eski vergi yolu ile bölgesel bütünleşmelerin kademelenmesi şekil değiştiriyordu. Osmanlı Devleti bu bozulan denge ve kontrol düzenini düzeltmek çabası içerisinde bölgenin idari bütünleşmesini yeniden gözden geçirmiş ve 1811 de İzmir'i Saruhan sancağından çıkarıp şimdi daha sıkı ticaret bağları kurduğu çev-

⁸ Bilget, Adnan, *Son Yüzyılda İzmir*, İzmir, 1949, Meşher Basımevi.

renin idare mekanizmasına, Aydın sancağına bağlamıştır. Burada halâ içe dönük merkezli eski kontrol düzenini devam ettirme çabasını görmek kolaydır. Halbuki bütünleşmeyi bozan faktör iktisadi bütünleşmedeki değişikliklerdir. Onlara müdahale edebilmek gerekti. Oysaki, Osmanlı Devleti, İmparatorlukta 17 nci yüzyıldan beri olagelen bütün temel ekonomik değişikliklere gösterdiği reaksiyonu tekrar etmiş ekonomiyi yeni düzeyde kontrol etmek yerine idare sistemi ile oynayarak durumu kontrole çalışmıştır.⁹

İzmir'i idare bakımından Aydın'a bağlamak gibi bir yeniden düzenleme elbette çok zorlayıcı başka ögelerle bütünleşmeğe giden bölgede İzmir'e yerini bulduramamıştır. Nihayet İzmir iktisadi ve sosyal bütünleşmenin yeni kademelenmesine uyarak 1851'de yeni kurulan İzmir vilayetinin merkezi ilân edilmiştir.¹⁰ Bu suretle eski artık ürünü tek başlarına kontrol eden Osmanlı bürokrasisi, yeni beliren kontrol örgütlerinin bulunduğu kente yerleşmiş oluyordu.

Tarımsal artık ürünün kontrol şekli ve yeri değişirken yeni ticaret ilişkileri içerisinde şehirlerdeki eski zanaat ihtisaslaşmaları da ithal mallarının rekabetine dayanamamış ve bilinen klasik şekilde kaybolmuştur.

Burada artık tarımsal ürünler ile tarımsal olmayan zanaat ürünlerinin eski koordinasyonu ve dağıtımını yerine, zanaat ürünlerinin kaybolup tarımsal ürünler artığının tamamen dışarıya aktıldığı, fakat bu artık ürünün eski kontrol mekanizmasına ve gruplarına geçmediği, yeni bir kontrol çevresinin ortaya çıktığı bir devre başlamıştır. Bu yeni düzen süratle kendi akım kanallarını, yol sistemini de getirmiştir.

3. Ulaşım :

Charles Texier, 1850 lerde Anadolu'da yaptığı geniş gezisinde Batı Anadolu'ya özel yer vermiştir.¹¹ İzmir ve dolaylarını anlatırken İzmir'de toplanan mallar ve bunların ihracındaki taşıt güçlükleri üzerinde çok durmuş ve özellikle bir limanın fizibilite ve kâr analizini yapmıştır.

⁹ Kıray, Mübeccel, "Toplum Yapısındaki Temel Değişimlerin Tarihsel Perspektifi. Bugünkü ve Yarınki Türk Toplumunu Yapısı" T. M. M. O. B. Mimarlar Odası, *Mimarlık Semineri* 1969.

¹⁰ Bilget, Adnan, *Ibid.* s. 14.

¹¹ Texier, Charles, *Asie Mineure*, Paris, 1862.

Kitap Paris'de 1862 de yayınlanmış ve ertesi yıl bir Fransız-Belçika sermayeli karma şirket liman imtiyazı için Saraya müracaat etmiş ve rıhtımın inşası 1868 de bitirilmiştir. Aynı devrede iki ayrı demiryolu için de imtiyaz alınmış, İzmir-Aydın ve İzmir Kasaba hatlarının inşasına geçilmiştir. Bu hatlar denize dikey inen iki verimli nehir vadisi boyunca uzanıp, buraların tarım ve maden zenginliklerini İzmir limanına indirmeğe başlamışlardır (Ek 1 ve ek 2). Özellikle Aydın demiryolunun uzanışı, bölge içindeki bütünleşmeyi anlamak bakımından çok elverişlidir. İzmirden başlıyan hat önce Küçük sonra Büyük Menderes vadilerinin içine girecek şekilde ikiye ayrılır ve bu vadilerin sonlarına kadar uzanır. Bu vadilerin içinde de tekrar tarımsal ürünlerin toptancı merkezi olarak tek tek belirmiş yerleşmelere, kollar uzatmışlardır: Tire, Bayındır, Seferihisar, Çivril gibi. Kasaba hattı da önce Manisa üzerinden Alaşehir'e sonra Bandırma'ya doğru kollar uzatmıştır. Bu kollar yol sisteminin eski örümcek ağı biçimindeki içe dönük şeklinin tersine tamamen dışa dönük, ağaç dalları gibi bir biçim almış olduğunu ortaya koymaktadır.¹² Bu dışa dönük ağaç biçimindeki yol sistemi üzerinde şimdi, eski yol sistemi üzerinde deve katır ve kağı arabalarıyla taşınmanın en az iki mislinden fazlasını bölgenin en büyük şehri olan limana indirmek ve aynı teknoloji seviyesine tekabül eden buharlı gemilere bindirmek mümkün oluyordu¹³ (Bkz. Ek 3 ve Ek 4). Buna rağmen demiryolu tek başına bütün ağaç dalları yapısına rağmen artık ürünün tamamını en etkili biçimde toplamayı başaramamıştır. Çok geri teknoloji ile üreten kırsal yerleşmelerden üreticinin, malını kendisinin trene getirmesi imkânsızdı. At, katır hatta insan sırtında bu mahn tren istasyonuna kadar inmesi gerekti. Ürünün üreticiden toplanması ve İzmir'e indirilmesinde bu devrede (1888 ler) yeni teknolojinin etkisini maksimize eden bir örgütlenme ortaya çıkmıştır. Bunlar örgütlenmiş deve kervanlarıdır. İzmirli bir müteşebbisin nakliye şirketi diyebileceğimiz bu

¹² Tekeli, İlhan, *Ibid.* Aynı şekilde dışa dönük yol sistemleri, benzer prensiplerle inşa edilmiş yollara sahip her toplumda görülmektedir. Latin Amerika için de bu çok iyi gözlenmiştir. Bakınız: Beyer G. H., Editör, *The Urban Explosion In Latin America*, Cornell University Press, Ithaca New York 1967, sayfa 99.

¹³ Stabb S., "Trade and Commerce of Smyrna", 8 Haziran 1882 *Eastern Express* Gazetesi, İstanbul.

Bu yıllarda İzmir limanından ihracat hakkında en düzgün sayılar konsoloslukdan alındığı kaydı ile gene bu makalede yayınlanmıştır (Ek 3).

Demiryoluna uyan gemi teknolojisi değişikliğini Ek 4 ten izlemek mümkündür.

örgütü Aydın hattı direktörleri ile uzun süre çatışmalı bir rekabetten sonra demiryolu şirketinin bir tazminat ödemesi üzerine birbirleri ile anlaşmışlar ve deve kervanları ile demir yolları birbirlerini tamamlayan bir ulaşım sistemi kurmayı başarmışlardır.¹⁴ Hem üreticinin malını satın almakta hem de bunu tren istasyonlarına indirmekte ince kılcal yollar ve küçük toplama-indirme fonksiyonlarını yapmakta eski enerji şekli yeni bir örgütle, daha ileri teknolojiye tamamlayıcı olmuş ve ileri ulaşım teknolojisinin çok geri teknolojili üretim ürünlerinin taşınmasında etkinliğini arttırmıştır. Böylece, eski vergileme "öşür" yolu ile Osmanlı bürokrasisi ürünün onda biri kadar bir artık ürünü nakleder ve ticaret daha çok uzun mesafe malları üzerinde yapılırken, şimdi öşür düzeni bozularak bölgede yetişen yiyeceğin her çeşidinin onda birinden çok fazlası ticarete konu oluyor ve batı sanayiine gerekli meşe palamutu, meyan kökü gibi bitkisel zenginliklerin limana getirilmesi bu suretle azamileştiriliyordu. Böylece demiryolu, deve ulaşımı ile bütünleşerek 19 uncu yüzyılın ikinci yarısında bölgenin dışarıya dönüklüğünü ve dışa bağımlılığını maksimize eden temel olmaktadır.

Mamafih ulaşımdaki değişme bölgenin iktisadi ve sosyal yapısını temelde değiştirmemiştir. Yeni teknolojiyi getiren dış çevrelerin kontrolü altında *yersel örgüt ve ilişkilerin en gelişmiş bile deve kervanları şirketinde olduğu gibi gene ilkel seviyede kalmıştır*. Böylece bu bölgede kontrolü büyük çapta dış çevrelerde olan ikili bir sosyal yapı ve ilişkiler düzeni gelişmeğe başlamıştır.

4. Ticaret :

İzmir limanından 1880 lerde demiryolları ve liman tam kapasite ile işlemeğe başladıktan sonra ihraç edilen maddelerin değerinin 4,600,000 İngiliz lirası değerinde olduğu tahmin edilmektedir.¹⁵

İzmir limanın bölge içinde topladığı ve ihraç ettiği ürünlerin miktarında demiryolu ve rıhtım inşası öncesi ve sonrası arasında büyük fark vardır. Toplanan ürünlere talep tamamen 19 uncu yüzyılda nice-

¹⁴ Bu mücadelenin hiç de kolay olmadığı anlaşılıyor. Bir aralık bu çatışma öyle karışık hale geliyor ki, iki tarafta o devrede dağlarda gezen eşkiya efelerle anlaşmalara girip birbirlerinin taşıma faaliyetlerini baltalamaya bile teşebbüs ediyorlar

¹⁵ Stabb, S. Op. Cit.

liksel olarak artan kuzey batı Avrupa kentsel nüfusunun gıda ihtiyacından gelmektedir. Mamafih Avrupada, kentsel nüfusun artan satın alma gücü ve temel gıda maddelerinin şimdi buharlı gemilerle daha uzaklardan getirilebilmesi İzmir'den talebi daha çok lüks gıda maddelerine doğru kaydırmış, bunu daha sonra sanayi bitkileri izlemiştir. İzmir limanının 1800 lerin başında ve ortasında ihracat listelerinin en önemli maddesi buğday ve bakliyat olmasına rağmen 1870 lerde bu ürünler artık kuzey ve güney Amerika'dan getirildiği için lüks yiyecek maddeleri olan incir ve üzüm İzmir'in ihracatı içinde hâkim hale gelmiş, ikinci sırada da kendi kendine yetişen kök ve nebatlar toplanmıştır. Kısaca İzmir'in yeni akım kanalları ile artık ürün ve serveti kendine doğru kanalize ettiğini ve bütünleştirdiği bölgede hem ağırlık hem değer olarak bu servetin iki ilâ üç misline çıktığını üstelik bununun muhtevasının da değiştiğini görüyoruz.

Dışa dönük yeni yol sistemi üzerinden liman-merkeze akan malların dışa sevki elbette artık eski tüccarlar ve onların basit örgütleri ile olmuyordu. İzmir özellikle 1850 lerden sonra yeni ticaret örgütlerinin ve bunları hem besleyen hem de kontrol eden yeni kurumların yerleştiği bir şehirdir. Artık konsolosluklar dış ticaretin, sarraflar da mali yönün düzenlenmesinde hakim kurumlar değillerdir. Bu devrede hepsinin merkezi yabancı memleketlerde olmak üzere 7 banka ve 4 büyük sigorta şirketinin İzmir'de iş gördüğünü biliyoruz.¹⁶ Ticaret de artık kendi içinde farklılaşmış ve örgütleşmiş görünüyor. En büyük ihracatçılar, bankalarla, sigortacılarla ve dış ticaret çevreleri ile en iyi temas kuran yabancı tüccarlar ve onların şirketleri oluyordu. Hepsi yabancı olan bankaların, havagazı, tramvay, rıhtım ve demiryolları şirketlerinin yabancı müdürleri ile beraber yabancı büyük tüccarlar İzmir şehrine akıtılan artık ürün kontrolünde birbirlerini destekliyerek

¹⁶ Bu bankalar şunlardır :

Osmanlı Bankası
Selanik Bankası
Atina Bankası
Midilli Bankası
"Credit Lyonnais"
"Deutche Orient" Bankası
Anadolu Bankası (Fransız)

Kaynak: *İzmir Vilayet Salnamesi* 1892.

Sigorta Şirketleri de şunlardır :

İzmir Osmanlı Sigortası
"Union Française"
"Le Fenic Espanol"
"Adriatica" Sigorta Şirketi

çok önemli roller oynuyorlar.¹⁷ Ayrıca gerekli bilgilerin ve dayanışmanın temini için bir ticaret odası örgütünün 1885 te, sonra bir zahire borsası ile (1886 da) daha genel bir ticaret ve sanayi borsasının da kurulduğunu görüyoruz. Ticaret odalarının en çok üstünde durduğu fonksiyonunun ihracat, liman faaliyetleri, borsa faaliyetleri hakkında topladığı bilgileri üyelerine ve konsolosluklara bildirmek olduğu görülüyor.¹⁸ Böylece şehrin bütünü ile dışa dönük bir ticareti temin edecek bir şekilde örgütlenmiş olduğu görülüyor.

5. Haberleşme :

İzmir ve bölgesinde nasıl geri bir ulaşım teknolojisi (deve ve katır kervanları) daha ileri bir ulaşım teknolojisini (treni) tamamlıyorsa, nasıl daha ileri teknolojinin etkenliği ancak böyle temin edilebiliyorsa İzmir'de yerleşen banka, borsa gibi daha gelişmiş örgütleri gerekli hale getiren ticaret ve ticaretle ilgili bütün kurumların işliyebilmesi hatta sözünü ettiğimiz ulaşım düzeninin ve limanın ticari bakımdan rantabl olabilmesi, yeterli bir haberleşmenin sağlanmasını da gerektirmekte idi. Bölgeden dışarı akıtılabilecek artık ürünün önce yerinin, miktarının tayini ve değerlendirilmesi ve ancak ondan sonra ulaştırılması zorunlu idi. Bu işlem iki ayrı çevrede iki ayrı şekilde yapılmakta, ve bu dönemin ikili yapısının bir başka cephesini meydana getirmekte idi. İzmir'de yerleşmiş Kuzey Batı Avrupalının iktisadi yapısının parçası olan ticarethaneler, bankalar, liman ve rıhtım şirketi örgütleri, iyi teşkilatlanmış bir posta ve telgraf servisini kullanıyorlardı. Tren hatları kendi fonksiyonları için kendi telgraf düzenlerini kurmuşlardı. Fakat bu teknik ve örgüt seviyesindeki haberleşme ile izole ve dağınık küçük üretim yerleşmelerine, köylere yeterince ulaşmak mümkün olmuyordu. Oysaki buralara ulaşmak İzmir'i büyük şehir haline getiren diğer

¹⁷ Rıhtım Şirketinin en büyük hissedarı ve İzmirdeki Müdürü aynı zamanda havagazi, tramvay ve su şirketlerinin de hissedarı olarak İzmir'in günlük hayatında herkesin tanıdığı, diğer şirketlere ve hükümete baskı yapabilen son derece nüfuzlu bir kimse haline gelmiştir. Rıhtım Şirketinin aldığı rüsum bir aralık bütün tüccarlar, özellikle İngiliz tüccarlar arasında o kadar memnunsuzluk nedeni olmuştur ki meseleyi konsolosluk yerine elçilik araya girerek çözmek zorunda kalmıştır. Pek çok gazeteye ve resmi raporlara intikal etmiş olan bu hali görmek için örnek olarak bkz. "Courier d'Orient" gazetesi, 18 Aralık 1880; *Constantinople Messenger* Gazetesi 1 Aralık 1880, 14 Aralık 1880 ve 18 Aralık 1880.

¹⁸ Bilget Adnan, *op. cit.*, sayfa 79 ve devamı.

bütün örgüt ve ilişkilerin temelini teşkil etmekteydi. Bu haberleşmenin halledilişi garip bir şekilde bu tarz ticaret öncesi artık ürünün dışarıya akıtılması sürecine benzemektedir. Bilindiği gibi önceki devrede tarımdaki artık ürün öşür olarak mültezim diye bilinen kimselerce toplanır, devletin payını bürokrasinin daha üst kademelerine aktardıktan sonra kalan kendisinin olurdu. Böylece mültezimler İmparatorluğun artık ürünü kontrol eden bürokrasinin ilk basamağını meydana getirirlerdi. Bir köyde o yılki ürünün miktarı, kalitesi en iyi mültezimlerce bililir, günün kanun ve kaidelerine göre ne kadarının dışarıya akıtılabileceğine en iyi mültezim karar verirdi. Yani artık ürün akıtılması ile ilgili bütün “haberleşme” bu teknoloji seviyesinde bir insanın direkt teması ile temin edilirdi. Şimdi de ürünü yetiştirdiği yerde İzmir şirketleri adına tespit edecek deyim yerindeyse yeni tipte bir “mültezim” ortaya çıkmıştır. Bu kimseler genellikle İzmirde yerleşmiş ve örgütlenmiş tüccarlara bağlı, onların ajanı olarak çalışan şirket memurları idi. Aylıkla çalışıyor, köy köy geziyor, köylü ile anlaşılıyor, henüz olgunlaşmamış ürüne mahsuben para veriyordu. Mümkün olan yere kadar trenle, ama daha önemlisi ondan sonrasını at, katır, deve ne bulursa onunla gidiyor ve izole yerleşmelerle İzmir tüccarının “haberleşmesini” sağlıyorlardı. Böylece hem ulaşım hem örgütlenme hem de sağlanan gelir yönünden yersel tarım üretimi yerleşmelerinin gelişmesi eskisine çok yakın bir seviyede tutuluyor, buna karşılık geniş ve verimli bölgeden eskiye kıyasla çok daha büyük artık ürün dışarıya akıtılıyordu. Sonuç olarak da yersel yerleşme hayat seviyesi eskisi gibi kalırken İzmir’de bu akımı kontrol eden yabancı tüccar, bankacı gibi iş adamlarına büyük servet birikimi olanağı sağlanıyordu.

Bu devrede merkezin gelişmesinde, bölgenin merkeze erişmesi (“accessibility”) meselesi yerine merkezin bölgeye erişmesi diye bir sorun olduğu ve olayın bir dış dinamikler etkileşmesi gibi görülmesi gerektiği açıktır.

İzmir’deki yabancı şirket tüccarlarının büyük şehrin dışına şahsen ürün toplamak üzere, temaslar yapmağa çıkmadıkları sadece prensip kararları verebilmek için seyahat ettikleri anlaşılmaktadır. Onun dışında asıl yoğun “haber” akımları Türk ve Rum yersel araçlar eliyle sağlanmaktadır. İzmirdeki ticaret örgütlenmesinin aldığı şekil de ilgi çekicidir. İzmirde büyük yabancı tüccarların ve onların ticarethanelerinin altında daha az örgütlenmiş, kendi hesabına çalışan rum şirketçikler ortaya çıkmıştır. Bu devrede bağımsız olarak çalışan müslüman-

Türk tüccarın sayısının son derece sınırlı olduğu görülmektedir. Fakat ister büyük ister küçük ticarethaneler olsun bölgenin içerilerinde köylerle temas kurmak için Türk-müslüman araçları seçtikleri, müslüman olmayanların ise, içerde ve yabancı memleketlerde kurdukları banka ve büyük şirket temasları ile şehinde asıl kontrol mevkillerini ele geçirdikleri görülmektedir.

Ulaşımında, haberleşmede, örgütleşmede böyle hacmi ve tarzı değişik yeni bir düzen ortaya çıkarken eski düzen tamamen kaybolmuyor, yeni uyumlar yaparak devam ediyordu. Eski düzenin vergi ve asker alma ilişkileri ile beraber merkezin çevre için gördüğü hizmetler şimdi de devam etmektedir: Bölgede imâl edilen zanaat ürünlerinin gerekli yerlere iletilmesi, dar çerçeveli yersel ticaretin örgütlenmesi, çok ihtisaslaşmış bazı hizmetlerin görülmesi gene eski ulaşım ve haberleşme yolları ile bölge ile merkezi bütünleştiriyordu. Onun için hâlâ İzmir de kuyumcular, çuhacılar ve urgancılar ve benzeri zanaat devam ediyor zeytinyağı presleri, un değirmenleri faaliyet gösteriyor. perakende satışın yapıldığı çarşılarda mahallî imalât ya da ithal tüketim malları satılıyordu. Bu hali ile gene nüfusun büyük oranının eski yaşantısı ile kırsal bölgede tutulduğu ve şehirlerde önemsiz küçük zanaatın ve iç ticaretin devam ettiği kckıyca görülebilir.

6. Nüfus :

Bu devrede İzmir'in nüfusunun mütemadiyen arttığını 1857 de 180.000, 1891 de 207.547 ve 1910 da 250.000 i bulduğunu görüyoruz. Bu nüfus şehrin hinterlandından ve imparatorluğun her yönünden gelmekte idi. Yüksek oranda yabancı vardı (35.000 kadar). Etnik bakımdan da çok bölünmüştü. Yerli grek ortodokslar en büyük etnik gruptu (Tablo 2).¹⁹ Aynı devrede bölgedeki diğer şehir ve kasaba nüfusunda böyle bir artış yoktur. İzmir'in nüfusu 200.000'i bulduğu ve büyük bir metropoliten merkez haline geldiği halde en üst kademenin altındaki şehirler fark etmemiş görünmektedir. Bölgedeki yerleşmeler İzmir merkez olmak üzere bütünleşirken, bölgedeki en büyük şehir, eskisinden farklı olarak kendinden sonra gelen kademedden 4-5 misli büyük bir merkez olarak ortaya çıkmıştır. Bu düzen 19 uncu yüzyıl sonunda bu bölgede tipik bir Tek büyük şehir ("primary city") oluştuğunu göstermektedir.

¹⁹ Saroğlu K. ve Gönenç T., 1967 *İzmir İl Yıllığı*, İzmir 1969.

Buraya kadar anlatılanlar gözönünde tutulursa “tek büyük şehrin”, değişmemiş bir tarımsal üretim yapısına dayanan, fakat dışa dönük yoğun bir ticarete bağlı bir bölge ekonomisini bütünleştiren, kendine has ulaşım ve haberleşme düzeninin sosyo-ekonomik örgütlerinin yerleşme yeri olarak ortaya çıktığı belli olmaktadır.

7. Merkezi İş Mıntıkası ve Değişmesi :

İzmir şehrinin ulaşım haberleşme ticaret örgütleri ve nüfus özellikleri gelişirken kapladığı alan da iki misline ulaşmıştır. Bu genişliyen alanın nasıl kullanıldığı, hangi fonksiyonların nereye yerleştiğinin incelenmesi baştan beri sözünü ettiğimiz değişimin anlaşılması yönünden önemlidir.

Hiç şüphesiz şehirler herşeyden önce iş mıntıklarındaki değişiklik ve gelişmelerle büyümektedir. Genel nüfusun,

TABLO 2
1894 İZMİR İL MERKEZİ NÜFUSU

Müslüman	89.000
GreK Ortodoks	52.000
Ermeni	5.600
Yahudi	16.000
Alman	512
Amerikan	20
İngiliz	980
Avusturyalı-Macar	1.800
Yabancılar : İspanyol	12
Fransız	1.000
Yunanlı	25.000
Hollandalı	300
İtalyan	6.400
Acem	200
Rus	85

Yaklaşık toplam 200.000 -

Kaynak: *İzmir İl Yıllığı*, 1967.

hele 19 uncu yüzyılda İzmir'in hakim olduğu bölgede tarım ve sanayi üretim teknolojisinde temelde bir değişiklik olmadığı ve kırdan itilmediği göz önünde tutulursa sadece metropoliten merkezin iş muntakalarındaki değişiklikler yüzünden şehre gelmesi gerekmektedir.²⁰ Başka bir deyimle bu devrede nüfus İzmir'de ortaya çıkan sosyo-ekonomik özelliklerden dolayı şehirce çekilmektedir. Gelen nüfusun çalıştığı yeni beliren ve gelişen yeni fonksiyonlar şehrin merkezinde kendilerine has bir tarzda yerleşmektedir.

İzmir'in sanayi ve yoğun dış ticaret öncesi merkezi iş muntakası 17 inci yüzyılda küçük bir iç liman etrafında bir rıhtım üzerinde nüvelenmiştir. Bu iç limanın büyük körfeze açıldığı yerin kuzey ucunda bir kale vardır. Bu kale hem rüsum ve vergi almak hem limanı ve şehri idare ve müdafaa etmek için kullanılıyordu.²¹ Kale etrafındaki meydana büyük bir cami (şimdiki Hisar Camii) ile önemli "hanlar" bulunuyordu. Bu hanlar daha çok uzun mesafe ticaret hanları idi. Burarlarda uzun mesafe ticaret mallarının emniyetli muhafazası, kervan tüccar ve hayvanlarının barınması ve bakımı aynı mekânda ve çok farklılaşmadan sağlanıyordu. Oradan etrafa radial uzanan yollar üzerinde çuhadarlar, kuyumcular, urgancılar, yazmacılar, ve benzeri zanaat erbabı bir sokak üstüne yerleştiği gibi bir bina içine yerleştirildiği haller de görülüyor. Bir zanaatin işgâl ettiği mekân sokak üstünde yer aldığı hallerde o sokağa "çarşı", bina içinde yerleştiğinde o binaya "han" adı veriliyordu.

Bugünkü Anafartalar caddesinin Tilkilik'ten Basmane'ye uzanan kısmı ve oradan demiryolunu takip ederek şimdi Kemer Çayı üzerindeki Kemer köprüsü diye anılan yerden şehir dışına uzanması en eski zamanlardan beri şehri Anadoluya bağlayan ana yolu teşkil ediyordu. Köprüye de Kervan Köprüsü denirdi. Bu yol şehir içinden geçerek rıhtımla

²⁰ Stabb S., "Tenure and Produce of Land in the Province of Smyrna" *Journal of the Society of Arts*, Kasım 1880, Londra. Stab bu makalesinde İzmir'de kullanılan tarım aletlerini, kara sapan, orak, çapa, kürek, döğen, yaba, elek, kağıni diye sıralamakda ve bunların Homer zamanından beri değişmemiş olması gerektiğini söylemektedir. 1882 *Aydın Salnamesinde* de bazı çiftçilerin yeni tarım aletlerine heves ettikleri tirpan ve orak kullandıkları kaydedilmiştir. Aynı Salname bir de "Makine" den söz etmektedir, ama ne biçim bir makine olduğu anlaşılamamaktadır.

²¹ Tavernier ve Spon, gezi notlarında kalenin fonksiyonuna açıkça işaret etmişlerdir. Bakınız Canpolat Emin, *İzmir: Kuruluşundan Bugüne Kadar*, İstanbul Teknik Üniversitesi Yayını, 1954.

bağlanır ve 17 inci yüzyıl İzmir şehrinin ana eksenini meydana getirirdi. Şimdi Anafartalar caddesinin Şadırvan Camiinden sonra Tilkilik'e yönelişinin anlamsız gibi görünmesinin nedeni budur.²² Kemer Köprüsü çıkışı çok daha sonraları Kasaba Hattı ve Basmane istasyonu inşa edildikten sonra, şehre Basmane'den rıhtıma gelen şimdi Gazi Bulvarı denen yol ile bağlanmıştır.

Bugünkü Anafartalar caddesinin, Şadırvanlı Camiiden başlayarak Başdurak Camiine kadar uzanan kavis kısmı eski iç limanın rıhtımını meydana getiriyordu. Hisar Camii de tam iç limanın körfeze açıldığı yerdeki hisarın yanında idi ve burada bir meydan vardı. Şadırvanlı Camiiden Hisar Camiine kadar olan kısımdaki meydanın rıhtım çizgisi bugün kaybolmuştur.²³ Bu çizginin dışındaki bütün saha sonra göreceğimiz gibi iş mntıkasının genişleme süreci içerisinde denizin doldurulması ile elde edilmiş arazidir.

Bu devrede çarşı-hisar-cami-meydan nüvesinin hemen arkasında Tilkilik'in Namazgâh semti ile birleştiği yerlerde denize karşı İzmir ileri gelenlerinin konakları yer almıştı. Onun arkasında kaleye doğru orta tabaka zanaatkârlar ve sonra daha yukarılarda fakir müslümanlar yerleşmişti. Şehrin çok bariz etnik yapısı konut mahallelerinde de görülmekte, kuzeye doğru olan düzlükde Rum mahalleleri, güneyde çok daha sınırlı bir şekilde Yahudi mahallesi vardı. Ermeni mahalleleri, Rum ve Müslüman mahalleleri arasında idi.²⁴ İzmir Arkeoloji Müzesindeki gravürlerden anlaşıldığı kadar körfez boyunca bugün Halit Ziya Bulvarı olan çizgi o zamanki batı sahil hattı idi. Büyük ihtimalle şehrin buralara uzaması da 17 inci yüzyıl sonunda olmuştu. İzmir Arkeoloji Müzesindeki 18 inci yüzyıla ait bir gravürde bu bölüm halâ "fasulya tarlası" ve "un değirmenleri" diye işaret edilmektedir. Tepelere doğru ise konutların Basmaneye varmadığı bugünkü Gazi Bulvarının dönüp Namazgâhm üst sınırlarından güneye vardığı, buradan,

²² Bazı 18inci yüzyıl haritalarındaki şehir büyümeden önce de kervan yolunu Basmahane Gazi Bulvarı yolu ile şehrin merkezine ulaştırma eğilimi yanlış olmalı. Çünkü o güzergâhda şimdi kaybolmuş olmakla birlikte Rum mezarlıkları bulunması gerekir.

²³ Kaybolmasının nedeni daha sonra iç liman doldurulmadan önce zelzele ile yıkılan binaların döküntüleri, özellikle kalenin bu çizgiyi bozarak limanı doldurmuş olmasıdır.

²⁴ Texier Charles, *Etud Sur Smyrna*, Paris 1868.

iki Çeşmelik'in küçük bir kısmını sararak tekrar denize ulaştığı anlaşılıyor.

İzmir'in eski bölge ilişkileri içerisinde ihtisaslaşmış olduğu zanaat-kârlık önce de söylediğimiz gibi pamuklu dokuma ve özellikle yazma yorgan yüzü ve yazma baş örtüsü imâli idi. İmalâthanelerin boya, koku, kirli su gibi istenmeyen "yan ürünleri" olduğundan şehrin dışında bugün halâ aynı isimle anılan Basmahane'de idi.²⁵ Bugünkü istasyon basmahanelerin dış hududu gibi görünmektedir. Burası da bize kesin olarak şehrin doğu-kuzey hududunu tayin etmektedir. Güneyde bugünkü Eşrefpaşa parkları müslüman mezarlıkları, Bahri Baba Parkı Musevi mezarlığı, doğuda da Mezarlık diye anılan Tilkiliğin üstündeki mezarlık gene şehrin hudutlarını belirtiyordu. Mezarlıkların her zaman konut mahallerinden onbeş dakika - yarım saat kadar yürüme mesafesinde oldukları düşünülürse şehrin bütününün 150 hektar kadar olduğu söylenebilir.

Kuzeye uzanan sahil üzerinde gravürlerden anlaşıldığına göre bahçeli evler halinde bazı Avrupa konsoloslukları yer almaktadır. Bu devre konsoloslarının kendileri de tüccardır ve özel ticaret işlerinin düzenlenmesi ile ilgilidirler. Onun için yerleşmelerinin üst tabaka konut ile ticarî kurum arası bir yerde olması gerekirdi. İzmirdeki yerleşmelerinde de bu konsolosluklar hem iş merkezinin hemen yanında kalmışlar, buna ek olarak da arkalarını Hıristiyan mahallelerine dayamışlardır. Ayrıca limanı gözleyebilecek ve gerekirse denizden ulaşım yapabilecek bir yerde yerleşmiş oldukları göze çarpmaktadır.²⁶ Böylece iş mantığı ile temas, ulaşım ve haberleşme olanakları ve kültürel ilişkiler yönünden en rasyonel yeri seçmiş görünmektedirler. Gravürlerden isim olarak belirlenmiş olanlar Fransız, İngiliz ve Hollanda konsolosluklarıdır. Evliya Çelebi ise "18 Kefere Kralının Konsolosu" ndan söz etmektedir.

İzmir'de 18 inci yüzyılın ikinci yarısından sonra ticarete yepyeni bir yoğunluk olduğunu gördük. İzmir'in Donanma Deniz üssü olarak kullanılması ve Girit'in zaptı, Girit'i ve diğer Ege Denizi adalarını da İzmir'in hinterlandı haline getirmiştir. Bu sürecin içinde İzmir'in mer-

²⁵ Sahillioğlu, Halil "1763 te İzmir Limanı İhracat Gümrüğü ve Tarifesi", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, Nisan 1968, sayı 7.

²⁶ Kütükoğlu, Mübahat "XVIII yüzyılda İngiliz ve Fransız Korsanlık Hareketlerinin Akdeniz Ticareti Üzerinde Etkisi" *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, cilt II, Safa 57.

kezî iş mıntıkasında hem fonksiyonlar hem arazi kullanılışı çeşitlenmiş hem de buranın yüzölçümü büyümeğe başlamıştır. Sonunda iç liman doldurulmuştur. Burada arazi talebinin iç limanın doldurulması ile karşılanmasında iki faktör rol oynamış görünmektedir. Birincisi iç liman zaten dolmuştu, suların alçak olduğu zamanlarda gemiler çok zor gidiyordu. İkincisi merkezin iş mıntıkası geriye doğru rahat büyüemiyordu. Arkadaki zengin ve nüfuzlu kimselere ait konutlar kayarak yerlerini çarşıya bırakmamakda direniyorlardı. Mamafih eskiden rıhtım olan şimdi şehrin ekseni diyebileceğimiz yol (Anafartalar caddesi) şimdi iki tarafından çarşı sokaklarının uzandığı, üzerinde ise önemli yeni “han” ların inşa edildiği hem Başdurak’ta Hem de Hisar Camii etrafında iki merkezi birleştiren ana yol haline geldi. İkinci gelişme liman fonksiyonlarının dış körfez sahiline yerleşmesi ve iş merkezinin kuzeye doğru genişlemesidir. Bu gelişmeler kuzeydeki Rum mahallelerini biraz daha kuzeye, güneydeki Yahudi mahallelerini ise güney-doğuya doğru itmiştir. En kolay gözlenen kayma ise konsolosluklarda olmuş bunlar hem daha kuzeye kaymış hem de bahçelerini, yani aynı yerde geniş arazi kullanma şanslarını kaybetmişlerdir.

Merkezi iş mıntıkasının iç yapısında göze çarpan en bariz değişme, ticaret mallarının getirildiği binalarda yani hanlarda gözlenmektedir. 18 inci yüzyılın ikinci yarısı ve 19 uncu yüzyılın birinci yarısında yapılan hanların çoğu artık malın taşınması ile ilişkisini kesmiş yalnız ticaretle, yani malın tasnifi, muhafazası ve satışı ile ilgilenir hale gelmiştir. Arap Hanı, Çakaloğlu Hanı bugün bile bu farklılaşmanın iyi örnekleridirler. Bu binalar, eski uzun mesafe hanlarından farklı olarak, avlusuzdur. İçinde malların çeşidini ayrı ayrı koyabilecek bölmeler vardır. Ortada teşhir, yazılı kayıtlar, pazarlık ve benzeri ilişkiler için çok fonksiyonlu boş bir mekân bırakılmıştır. Kapalı çarşı ile uzun mesafe hanı karışımı ama tek ünite halinde çalışan bir toptancı mekânı gibi görülmektedirler.

Kervan hayvanlarının bakımı ve kervanın onarımı bu devrede artık şehrin içinden çıkmış bugün Kemer diye anılan yerle Basmane arasındaki mekâna yerleşmişti. Bu devre kervanları daha çok Gediz ve Büyük ve Küçük Menderes vadileri bölgesinin artık ürününü İzmir merkezine ulaştıran kısa mesafe kervanları idi. Şehre gene Tilkilik-Anafartalar yolu ile girer, merkeze gelir yüklerini “bozar” yine geri Kemer’e gelir orada gecelerdi. Uzun mesafe kervanları ve uzun mesafe

kervanlarını barındıran hanlar büsbütün kaybolmamıştı. Hattâ mimarlık yönünden halâ değeri olan Kızlarağası Hanı o devrede inşa edilmiş i. Fakat önemli olan yeni ticaret şeklinin kendine uygun farklı yerleşmesini ve binasını yaratmış olmasıdır. Bu devrede inşa edilen hanların yüzyıl başında merkezi iş mntikasının güneyinde, sonuna doğru ise merkezi iş mntikasının kuzeyi ile rıhtıma yakın yerlerinde olduğu görülüyor. İş mntikasındaki bütün binaların eski ikâmetgâhlardan farklı olarak kârgir binalar olduğu da dikkati çekmektedir.²⁷ Bu devrede İzmir'de modern anlamda otel kurumunun da ortaya çıktığı anlaşılıyor. Yani taşıtın bakımı ve geceleme yeri nasıl farklı mekâna kaymışsa, malın sahipleri de malın kaldığı yerin dışında geceleme mekânı bulmuşlardır. Böylece bu devrede kervanların hayvan, mallar ve tacirlerinin ayrı ayrı kalacakları yerler belirlediği görülmektedir.

Ticaret ile ilgili binalar ve bunların ihtisaslaşmasında gördüğümüz özellik yani malı taşıyan kervanla ilgilenmeyen yalnız gelen mallarla ilgilenen binaların, yani ticarethanelerin de ulaşım ve taşımanın ihtisaslaşma ve örgütlenmesi ile uyuştuğunu göstermektedir. İzmirli tüccarların yalnız malları alıp depo edip sattıkları hanların çoğaldığı devrede, kervancılık ta yalnız ulaştırma ile ilgilenmeğe bunun ötesinde tüccar ve malı ile ilgili sorumluluğu üzerinden atmağa yönelmiş ve başka fonksiyonlardan bağımsız bir ulaşım örgütü haline gelmiştir. Yukarıda işaret ettiğimiz monopoli halinde örgütlenmiş deve kervanları ya da arabacılar bunların ulaştırma bakımından tek başına önemli bir faaliyet haline geldiğini ve yerleşme düzeninin ve ticaretin farklılaşmasını tamamladığını göstermektedir.

19 uncu yüzyıl başına kadar İzmir'in merkezi iş mntikası bir tek ekonomik düzenin yerleşmesini aksettirmekte idi. Yeni yapılan binalar, buralara yerleşen fonksiyonlar hepsi birbiri ile bütünleşmiş birlikte işliyen birimlerdir. Rum mahallelerinin gelişmesi ve buraya öncekinden çok daha fazla Avrupalının yerleşmesi, bazı tüketim malları perakende satış nüvelerinin yerleşmesi ile buraya Frenk mahallesi adı verilmesine rağmen merkezi iş mntikası halâ bir tek sistemin parçalarını taşıyordu. Bu iş merkezinin bölge ile bütünleşmesinde bir çeşitlenme yoktu. Fakat 1830lardan sonra o zamana kadar azar azar olan değişikliklerin birikimi

²⁷ Texier, İzmirliiler zelzeleden korunmak için ahşap evler yapmış fakat bu defa da yangın felâketi ile karşılaşmışlardır, der. Texier, Charles *Ibid.*

ve daha hızlanan yeni değişikliklerle, İzmir'in yerleşmesinde dramatik yenilikler ortaya çıkmaya başlamıştır. Bölge idare merkezinin önce Aydın'a sonra İzmir'e naklinde olduğu gibi bölge artık ürünün akımı ve kontrolüde yeni yönler ve vasıflar kazanmakta idi.

19 uncu yüzyılın ikinci yarısında dışarıya gönderilen ürünlerin üzüm ve incir gibi lüks yiyecek maddelerine dönüşmesi buna tütünün eklenmesi, pamuğun ihraç metayı haline gelmesi, bunların gemilerle ihraç edilebilir hale gelmesi için ilk işleme ameliyesine tabî tutulması gereği, bu ticaretin hacmi dolayısı ile, kredi, işleme depolama için gereken örgütler, ulaşım ve haberleşme gerekleri yepyeni ve eskisi ile ilişkisi olmayan bir düzen ve yerleşme şekli getiriyordu. Önemli olan bu yeni ilişkiler gelişip yerleşirken dış ticaretle ilgili olmayan diğer fonksiyonlar yani imalât, perakende satış, idare-kontrol ve benzerleri hemen hiç değişmiyordu. Merkez hem şehirle hem bölge ile iki ayrı düzeyde ve biçimde bütünleşiyor bu da olduğu gibi mekâna aksediyordu.

Mekânda ulaşım ve haberleşme yönünden en elverişli yerler çeşitli fonksiyonlar ve kurumlar arasında çekişme konusu oluyordu. 1880-90 lar İzmir'de güçlü bir rekabetin yer aldığı yıllardır. Hepsi de derece derece dışa bağı gelişme dinamiğinin unsurları olan çeşitli menfaat grupları hakim hale gelme mücadelesi vermektedirler. Bu durum arazi kullanımında kendini göstermektedir. İzmir'in 1890 lardaki fotoğrafları çok ilginçtir. Anafartalar caddesi halâ bir merkezi çerçevelemektedir. Buraya açılan yollar üzerinde halâ "hanlar", zanaat sokakları, perakende satış yerleri birbirini takip etmektedir. Ama Hisar Camiinden öteye sahil doldurularak elde edilen sahada, sahil ile bugün gerilerde Gazi Osman Paşa Bulvarı arasında kalan kısımlarda kervanlarla ilişkisi olmayan yeni tip bir "han" inşasının hakim hale geldiğini görürüz. Bu alan çok kalın taş duvarlı iki ya da üç katlı dar ve uzun binalarla dolmuştur. Şehirde şimdiye kadar hiç bir fonksiyon bu kadar kıymetli arsalar üzerinde bu kadar geniş bir yer işgal etmemiştir. İçeride özellikle incir, üzüm, tütün depo edip işlemeğe yarıyacak büyük salonlar ve gene ticaretin idare yönünü barındıran bölmelerle ayrılmış kısımlar bulunuyordu. Bazılarının içinde işlenen malın ambalajının imâli ile ilgili kısımlar da vardı. Bunlar hem eski uzun mesafe hanlarından hem de 18 inci yüzyıl hanlarından çok farklı idiler. Burada ticaretin yeni şekli ile beraber bu malların el değiştirmesindeki yeni yönü görmek mümkündür. Artık ne eski uzun mesafe kervanı hanının taşımayı da içeren yapısı ne 18 inci yüzyılın ticaret hanlarının sadece geçici bir dönem

her cins malın depo ve sevk işlemini yerleştiren yapısı kalmıştır. Bunların yerine, ilgilendiği bir ya da iki cins mal üzerinde tam olarak uzmanlaşmış ve bunları ilk derecede işleyen fakat henüz idare fonksiyonunun tam olarak ayrılmadığı bir bina yapısını görüyoruz. Bu binalar büyük bloklar halinde Konak meydanındaki Yalı Camiinin yanından başlıyor ve bugünkü Cumhuriyet alanına kadar uzanıyordu. Bu depolar büyük, kesintisiz masif kitleler halinde yerleşmiştir. Bütün bu alt bölge içinde tek tek, lokanta bakkal gibi küçük servis kurumları hariç başka cins yerleşme yoktu. Oysaki Kordon'un belirli bölümünde, banka, şirket gibi kurumların yerleştikleri yerlerde perakende ticaretin yerleştiği kısımlara geçişte, özellikle yan yollar ve arka sokaklar üzerinde, çöküntü mıntıkası özelliğini taşıyan ucuz oteller, ucuz eğlence yerleri, küçük depolar yerleşmişti. Bu arada 19 uncu yüzyıldan beri Fransız gümrüğü diye anılan ve şimdiki Balıkhanenin doğusundan başlayıp gene Cumhuriyet alanı civarına kadar Kordon üzerinde Basmane civarından gelen ana yolun kordona açıldığı yerde malların gemilere yüklenmeğe hazır hale geldikten sonraki el değiştirmesi ile ilgilenen büyük yabancı şirketler, bankalar, sigortalar, kısaca aracı, tarımsal artık ürün üzerinde en etkili son kontrolü yapan kurumların yerleştiğini görüyoruz. Bu yeni fonksiyonların yerleşme tarzı konsoloslukları daha da kuzey'e kaçırılmış görünmektedir.

Bu devrede eski artık ürün kontrol örgütleri olan hükümet ve şehir idare kurumlarının da şehirde yeniden yerleştiği gözlenmektedir. İzmir'in vilayet merkezi olması ile daha büyük bir hükümet konağına ihtiyaç duyulmuştu. Büyüyen şehrin düzeni içinde 1871 de kurulan belediye için de bir bina gerekiyordu. Bu kurumlar da ödeme yeteneklerine ve kontrol kudretlerine göre bir arsaya yerleşeceklerdir. 1872 de inşa edilen yeni Hükümet Binası, İzmir'de yeni tür bir ticaret hayatı gelişmemiş ve merkezî iş mıntıkası kuzeye doğru yeni eğilimler göstermemiş olsa idi kurulması gereken yerde inşa edilmiştir. Artık önemini kaybetmiş olan Hisar Camii civarından ayrılmış eski makbul perakende ticaretin sıralandığı bir zamanların işlek Anafartalar caddesinin başlangıcında ve denize karşı yerleşmiştir. Ne varki yeni iş hayatının ödeme kabiliyeti bu binanın hemen bitişiğine incir üzüm depolarını yerleştirmiş ve burayı hattâ zor fark edilir hale getirmiştir. İki artık ürün kontrol örgütünün görelî yerleri böylece ortaya çıkmıştır.

Hükümet binasının küçük te olsa kesif müslüman iş yerleri civarında olması tercih edilmiş diye düşünülse bile 1891 de yapılmış olan

Belediye Binası için bu da söylenemez. Belediye binası tamamen yeni gelişen bölgede fakat üzüm incir depolarının arasında üçüncü derecede bir arsada inşa edilmiştir. Büyük ticarethanelere karşı hükümetin arsalara para ödeme kabiliyeti abide-binalarla güç göstermek için bile yeterli olmamıştır.

Buna mukabil en iyi bölge sayılan gümrük rıhtımı civarında yeni açılan yol üzerinde iki ayrı cins borsa yerleşmiştir. Bunların yanında ve önünde de postahaneler kurulmuştur. 1890 larda yeni İzmir'in dışa bağımlı ticareti ve bankacılığı halâ yukarı doğru yükselen bir eğri çizirken iş muntikasının ağırlığı buraya kaydığı gibi kuzeye doğru gelişme giderek bu kurumların yanında o zamanın lüks otellerini, kulüplerini ve eğlence yerlerini de geliştirmiştir. O devrenin en büyük lüks oteli "Krammer" oteli sahilde şimdi Büyük Efes Otelinin ekolojik yönden mukabili olan Atatürk heykelinin tam önünde Kordon'da idi.

Burada eskiden olmayan bir farklılaşma daha ortaya çıkmıştır. O zamana kadar tek bir bütün içinde yer almış olan perakende satış şimdi daha az satın alma gücü olanlara hizmet eden çevre ile çok daha fazla satın alma gücü olan nüfusa hizmet eden çevre olarak ikiye ayrılmıştır. Daha küçük satın alma gücü olanların çevresi Anafartalar caddesi çevresinde kalmıştır, daha yüksek olanları ise Kordon ve Yeni Hanların arkasında "Meyhane Boğazı" diye anılan 19uncu yüzyılda gelişmiş bölgede yeni ve çok daha pahalı mallar satan bir yeni "çarşı" halinde ortaya çıkmıştır. Burada merkezi İngiltere, Fransa hattâ İsveç'te olan büyük mağazaların şubeleri açılmış yerli gayrimüslimlerin hem ihtisaslaşmış hem de örgütlenmiş perakende ticaret kurumları da onları takip etmiştir.²⁸

Bu çarşıların "Frenk Mahallesi ve Çarşısı" diye anılması, temeldeki yapısal farklılaşmanın, iki çeşit artık ürün kontrolünden iki değişik ölçekte elde edilen ve dolayısı ile sarfedilen gelirin aynı zamanda etnik bir ayrılığa da tekabül etmesi bu çarşının Frenk çarşısı ya da Rum çarşısı diye anılmasına ve böyle düşünülmesine sebep olmuştur. Halbuki an-

²⁸ İngiliz sermayeli "Baker", İsveç sermayeli "Orozdibak" gibi büyük mağazalar ("department store") eski perakende satışa hiç benzemeyen bir örgütlenme ile ortaya çıkmışlardır. Yersel tüccarlardan da bu tarz mağazaları örnek alanlar çıkmış, örneğin Sivrihisaryan'ın mağazası 1895 te açılmış ve 1914 Birinci Cihan Harbine girmeden önce ordunun teçizatı bu mağazanın stoklarından temin edilmiş, Sonra harp sırasında hiç ithalat olmamasına rağmen bu stoklar mağaza 1922 de yanmıyca kadar açık kalmıştır.

laşıldığı kadarı ile yeter çapta satın alma gücü olan Müslüman nüfusun, özellikle erkekleri, bu çarşuyu hem perakende tüketim malları hem de eğlence ve diğer servisler için kullanmakta, kadınları ise daha seyrek olmakla beraber erkek akrabalarının yardımı ve eşliğinde gelip özellikle büyük mağazalardan alış veriş yapmakta idiler.²⁹

Merkezî iş çevresinin buralara yayılması buradaki Rum konut mahallelerini daha kuzeye itmiş, bir yönden o zamanlar Punta adı ile anılan Alsancak'ta doğu sahiline dayanmış iç taraftan da Basmahane ve Tabakhaneyi aşarak (tabii buralardaki deri ve yazma imâlathaneleri çoktan kapanmıştı) Kervan Köprüsüne, Kemere doğru kaymış, Gaziler Mahallesi (Abdullah Efendi Mahallesi) ve civarına yerleşmişti. Burası orta ve düşük gelirli rum mahalleleri haline gelirken Punta (Alsancak) üst orta gelirli rum mahalleleri ortaya çıkmıştır. Buralarda özellikle Kordon ve şimdiki Cumhuriyet Meydanı ile Kültür Park arasında kalan bölge üst gelir gruplarının yerleşme yeri olmuş, Kordonun arkasında şehir içinde olmasına rağmen geniş bahçeler içerisinde kârgir büyük evler inşa edilmiştir.

Diğer yönden müslüman mahalleler, merkezî iş mintikasmca itilmemekle beraber göçen nüfusun sebep olduğu yerleşme ve kaymalarla, alt gelir grupları iki Çeşmelikten yukarılara, Eşref Paşa'ya yayılmış, orta tabaka Namazgâh, Tilkilik'in arkaları ve Mezarlık Başına bütünü ile yerleşmişti.

Müslüman orta ve üst orta tabakalar 1890 larda, buralar dolduktan sonra şehrin batı yönünde Yahudi Mahallesi ve mezarlıkları atılarak Karantina'ya yerleşmeye başlamışlardır. İki Çeşnelik ve Keçecilerdeki Yahudi Mahalleleri de Karataş'a taşmıştır. Karataş ve Karantinadan öteye Göztepe ve Kokaryalı'da³⁰ dar sahil şeridinde ve yakın tepeler üzerinde şehrin müslüman zenginlerinin yalı ve bahçeli köşkleri yerleşmeye başlamıştır. Hem Punta'daki bahçeli köşkler arasında hem de Kokaryalı ve Göztepe'de, yalnız şehrin müslüman ve rum zenginlerinin ikâmetgâhları değil İzmir'in 1890 lardaki gelişmesinde gelir tabakalaşmasında büyük anlamı olan İngiliz ve Fransız ailelerinin büyük bahçeler içindeki ikâmetgâhları yer almıştır. Fransızlar daha çok "Punta" (Alsancak) Konsoloslar mahallesini, İngilizler ise daha

²⁹ Örnek olarak bkz. Uşaklıgil, Halit Ziya *İzmir Hatıraları*, Remzi Kitap Evi, 1952, İstanbul.

³⁰ Şimdiki adı ile Güzel Yalı denen semt.

çok Karantinanın arkasındaki tepelerle Göztepe civarını tercih etmişlerdir.

Yabancı en üst tabaka İzmir sermayedarlarının, diğerleri ile kıyaslanamayacak kadar geniş olan gelirleri konut yerleşme düzeninde son derece çarpıcı bir şekilde görülmektedir. Özellikle Rıhtım ve Demiryolları şirketlerinin İzmir'deki en üst idarecileri-ki bunlar şehir halkınca "sahipleri" diye anılmakta ve düşünülmekte idiler.³¹ Şehir içindeki hiç bir tabakalaşma ile kıyas edilemeyecek kadar yüksek olan gelirleri ile Banka müdürleri ve ihracat tüccarları o zamana kadar İzmir'de mümkün olamayan bir yerleşme tarzını getirmişlerdir. Bu yerleşmeyi mümkün kılan şüphesiz yeni gelir kadar, ulaşımdaki yeni teknolojidir. Yalnız bu yeni teknolojinin yani demiryolunun, döşendiği yer ve kullanılışı son derece ilginçtir. Fransız "müdürlerin" 15 kadarı İzmir tepelerinin arkasında Kemer deresi vadisi içerisinde mevcut küçük bir köyün yanında kısmen izole bir çevreyi kendileri için büyük parklar içerisinde Avrupa'daki malikâne uslubunda evler inşa ederek yerleşme yeri seçmişlerdir. Sonra buraya bazı üst orta gelirli tüccarlar ve gerekli servisleri temin edecek kimselerin yerleşmesi ile çok ilginç bir "banliyö" ortaya çıkmıştır. Bu yerleşmenin, Buca'nın şehirle irtibatı esas itibarı ile trenle sağlanmakta gibi görünmektedir. Punta istasyonundan kalkan ve Kemer çayı vadisini takip ederek esas hattan ayrılan 40 km. bir yol burayı şehre bağlamaktadır. 1900 yılına kadar bu yoldaki trenler sadece sabah 9:00 da Buca'dan kalkmakta 9:30 civarında Alsancak istasyonuna gelmekte: öğleyin 12:00 de tekrar geri Buca'ya dönmekte, öğleden sonra 14:30 da gidenleri geri getirmekte ve akşam üzeri geri dönmekte ve orada kalmakta idi. Bu trenler o zamanlar arada hiç bir istasyonda durmamakta, ve yolcular bilet almamakta, kontrol edilmemektedir. Demek ki bu trenden yalnız Buca'da oturan yabancı şirket müdürleri ve üst tabaka tüccarlar yararlanmakta idi. Buca'daki terminal istasyonu da özel bir köşk gibi bir gül bahçesi içerisinde idi. Üç köşkün park-

³¹ Rıhtım Şirketinin büyük hissedarı ve müdürü diğer birçok şirketin de hissedarı olan M. Giffret'in bu devrede İzmirde Lynd'lerin "Middle Town" daki "Family" fonksiyon ve nüfuzunu yarı-koloni bir şehir çerçevesi içinde yaşattığı anlaşılıyor. Rıhtım Şirketi 1936 senesinde devletleştirilmiş, ticaret hariç diğer şirketler kapanmış olduğu halde M. Griffret'in şehrin gündelik hayatındaki nüfuzuna ait hikayeler yarı folklorumsu bir halde halâ devam etmektedir. Örnek olarak Bakımız: Olgaç, Ulvi *Güzel İzmir Ne İdi Ne Oldu*, İzmir 1939., ve Lynd R. ve H. *Middle Town in Transition* New York, Harcourt, Brace, 1937.

rmın meydana getirdiği köşeye hemen hemen bitişikti. Diğer köşklere özel at arabalarıyla gidilirdi. Yerleşmedeki diğer kimseler ve tren saatleri dışında köşkların sakinleri şehre arabalarla gider gelirlerdi. İzmir- Kasaba hattı üzerinde de Basmahane istasyonu ile Bornova arasında gene ayrı bir hat inşa edilmişti. Bornova'da da istasyon köyden 3 km. kadar uzakta idi. Fakat istasyona 5-10 dakikalık yürüme mesafesinde büyük duvarlarla çevrilmiş bahçeler içerisinde bir düzine İngiliz tüccar ve "müdür" ailesi yerleşmişti. Bu hatta trenlere başkalarının da binmesine izin verilmişti, fakat İngilizlerin vagonu özeldi, kendilerinden başka oraya kimse binemezdi. Böylece İzmir'in ulaşımını, maliyesini, ticaretini en üst kademedeki kontrol edenler, kendilerine şehrin Türk, Rum, levanten hattâ diğer Avrupalı nüfusu ile kıyaslanamayacak şekilde masraflı ve izole bir yerleşme yeri ve tarzı seçmiş oluyorlardı. Burada öğrenemediğimiz bir şey niçin Fransızların, İngiliz şirketi tren hattı üzerinde bir yere, İngilizlerin ise Fransız şirketi tren hattı üzerinde bir yere yerleşmiş olmalarıdır.

Üzüm, incir ve tütün işlenmesi zorunluğu yalnız bu elit grubun değil eskiden hiç olmayan bir şekilde işçilerin de şehre günlük akımını gerektiriyordu. Merkezî iş mntikasının insan akımı da şimdi banliyö tren seferleri ile temin ediliyordu. Bornova ve Buca'ya ilâveten Kasaba hattı üzerinde yeni yeni yerleşme yeri haline gelen Karşıyaka'ya kadar Aydın hattı üzerinde de Gaziemire kadar servis vardı. Körfez etrafındaki yerleşmelerle de 1891 de kurulmuş olan Körfez vapurları Hamidiye Şirketi teması temin ediyordu.³² Merkezi iş mntikasının güney ucuna yakın yerde Konak, kuzey ucuna yakın yerde de Pasaport iskeleleri, doğuda Bornova ve Karşıyaka için Basmane istasyonu daha gerilerde Punta istasyonu iş mntikasının tam bir çerçevesini çiziyor ve ulaşım hizmetini tamamliyordu.

İzmir'in bu yeni gelişen yönlerinde, ister Rum mahallelerinde olsun ister müslüman, yeni inşa edilen evler orta boy muhkem, kârgir yapılarıdır. Ashında bu özellikleri ile 17inci yüzyıl Kuzey Batı Avrupa toplumlarındaki "tüccar evleri"ne çok benzerlerdi. Fakat Buca ve Bornova'daki malikâneler bu "tüccar evleri"nden çok farklı ölçekte ve uslûpta idi ve bunlarla kıyaslanamazdı. Eski İzmir seçkinlerinin Tilkilik civarındaki "konak"ları da hem uslûp hem de ölçek bakımından

³² Hamidiye Şirketi İngiliz sermayesi ile mahalli sermaye karışımı bir şirketti, 1895 yılında körfezde 12 küçük vapuru işliyordu. Bkz. Bilget Adnan *Ibid*, Sayfa 68.

“tüccar evleri” değildi.³³ Bir anlamda 19 uncu yüzyılda İzmir’de gelişmiş olan yeni ev tipinin kökeninin eski İzmir konakları olmadığı kolayca söylenebilir. İzmir 1890 larda konutları bakımından da çeşitli servet seviyesindeki bir tüccarlar şehri olduğunu gösteriyordu.

Böyle büyüyen bir şehirde arazi alım satımının yeni bir biçim göstermesi doğaldı. 19uncu asır ikinci yarısında İzmir’in içerisindeki yolların bazı şirketlerce hisse senedi çıkarılarak ev ve bahçeleri istimlak ederek inşa edilmesi tarzı ortaya çıktı. Bu şirketlerin hemen hepsi kaldırımlar için Napoli taşı diye anılan geniş 45 × 45 boyutundaki İtalyadan getirilen taşı kullanıyorlardı. Çarşı içleri bunlarla kaplanırken doğudaki tepeye ve Kemere doğru uzanan fakir mahalleler geleneksel arnavut kaldırımı ile kalıyordu. 1861 yılında kurulan Fransız-Belçika şirketi, sahili doldurarak ve tesviye ederek kordonu ve gümrük rıhtımını inşa imtiyazı olarak yol inşaatı şirketlerinin en girişken örneğini vermiştir. Sahilin doldurulması için Aydın demiryolu vasıtası ile hat güzergâhından getirilen kaya ve taşlar bu işin iktisaden verimli olmasını temin etmiştir.³⁴ Ayrıca şirket yalnız yol genişliği kadar bir sahayı değil o zamanki İzmir’de üst tabaka şehir evlerinin inşa edileceği kadar derinliği ve genişliği olan bir sahayı da doldurarak arsa haline getirmek imtiyazını elde etmişti. Böylece Rıhtım Şirketi hem limanda rıhtım resmi olarak masraflarını amorti ediyor, hem de şehrin en pahalı arsaları haline gelen “Kordon” arsalarını satarak masraflarını kapatıyordu.

Bu yol İzmir şehrinin bir kaç çeşit ulaşım ihtiyacını karşılamakta idi. Her şeyden önce şehrin en iyi ikametgâh semtinin şehir merkezine kolay ulaşımını sağlıyordu. Sonra Aydın demiryolunun istasyonu ilerde Alsancak Halkapmar iç limanında yapılacak rıhtımlarla denizle irtibatını temin edecekti. Fakat henüz bu proje tahakkuk etmeden Fransız-Belçika ortaklığı şimdiki rıhtım ve limanı tamamlamayı başarmıştı. Aydın Demiryolu İngiliz Şirketi de bu yeni yapılan Kordonda en büyük ortağı Rıhtım Şirketi olan tramvay şirketinin raylarını sadece

³³ Konakların iç yapıları ve yaşayışı için bkz. Uşaklıgil Halit Ziya *İbid*. Bu binalar muhkem tüccar evlerinden yapı ve üslup olarak çok farklıdır. Hafif fantezisi olan seçkin üsluplar, ahşap malzeme hakimdir. Şimdi fonksiyon değiştirmiş olmalarına rağmen bu özellikleri bugün bile görülebilir.

³⁴ Rivayet olarak Selçuktaki dünyanın yedi harikasından biri olan Diana mabedinin bütün taşları bu rıhtımın inşasında kullanıldığı söylenmektedir. Hakikaten bugün Selçuk’taki mabedin yerinde büyük bir dikdörtgen çukur vardır. Halk buraya “İngiliz Çukuru” der, ve içerisinde tek taş parçası yoktur.

geceleleri kullanarak gümrük limanına inme imtiyazını almayı uygun bulmuştu. Kordonun başka bir fonksiyonu da İzmir'in merkezini şehrin civarında gelişmeye başlıyan Buca, Bornova, Bayraklı ve Karşıyaka gibi banliyö kasabalarına giden yolların dağılım noktası olan Kemer'e, kısa ve düzgün bir şekilde bağlamaktı.

Kordon ve Rıhtım Şirketi İzmir şehrinin yarı-koloni devresindeki en münakaşalı yatırım gibi görünmektedir. Yalnız Osmanlı devletinin vergi alma fonksiyonuna müdahale etmesi bile kâfi karışıklık yaratırken şehir içi arazi söz konusu olduğunda gelenek ve eski usullerin hepsini altüst eder şekilde, toprak "üretim" satarak kâr etmekle, toprakla ilgili her türlü usulü de bozuyordu.

Daha sonra İzmir İmarat ve İnşaat Şirketi de aynı prensiplerle Basmane istasyonunu gümrüğe bağlamak üzere hisse senedi çıkarıp istimlâklere girişmiştir. Bu şirket te Rıhtım Şirketine benzer imtiyazlar almıştır. Bu da yolun iki tarafındaki arsaları alıp yol bittikten sonra satmak imtiyazını da elde etmiştir. Bu yolun kordona açılan ucundaki Bankalar hiç değilse bu girişimin başlangıcının başarılı olduğunu göstermektedir. Fakat yol şirketce bitirilmemiş, rıhtımdan 300 metre içerde inşaat durmuştur. Gerisi sonra 1935 de tamamlanmıştır.³⁵ Üçüncü önemli yol 1880 lerde Göztepe-Güzelyalı yönünde açılan yol olmuştur. Yukarıda da söylendiği gibi bu çevre müslüman üst tabaka ailelerinin yerleştiği yerd. Karantina'nın dağ kısmına uzanan cadde ve Hatay Caddesi, yani şehrin güney yönünde gelişmesini temin eden yollarsa Hükümet tarafından geleneksel tarzda açtırılmıştır. Bu devrede şehir içi yolların gelişmesinde yabancı şirketlerin rüsum ve arsa satışı ile çifte kâr ederek en işlek yolları yaptığını dolayısı ile mal ve insan akımını en yüksek kâr prensibi ile kontrol ettiklerini, Devletin ise müslüman üst tabaka dahil olmak üzere kamu yararına yerleşmenin genişlediği yönlerde yol yaptırdığı açıkça ortaya çıkmaktadır.

Genellikle arsa sorunu ise bambaşka bir yönde gelişmiştir. Şehrin civarındaki bağ bahçe tarla halindeki arazi şehrin eski nüfuzlu ailelerinin ve eşrafının mülkü halinde idi. Şehir genişledikçe bu arazi kullanılışının zorlandığı şehir arazisi haline getirilmek üzere satış için imkânlar arandığı sabittir. Özellikle Basmane'den doğuya ve güneye uzanan arazi ile Karşıyakanın üzerinde kurulduğu arazinin satışını ve

³⁵ Bu yol şimdiki Fevzi Paşa Bulvarıdır.

üzerine yerleşilmesini mülk sahipleri istememişlerdir. Direnme önce Kasaba hattı ve Basmane istasyonu arazisinin şehrin en eski ailelerinden birinden Fransız Şirketince kiralanması ile kırılmış ve sonraki bir çok alış-verişe örnek olmuştur.

Niçin direnildiği, sonradan bu yolun nasıl bulunduğu tesbit edilememiştir. Sebep bahçelerini bekletip daha kıymetli arsalar olarak satmak istemek kadar, eski adetlere göre arazi satmanın hoş karşılanmaması da olabilir. Vakıa odur ki Türkiye de yalnız İzmir'de toprak satılmamış fakat 99-100 sene için kiraya verilmiştir.³⁶ Yani arsa mülkiyetini aileler muhafaza etmişler, binaların mülkiyetini ise kiralayamaz bırakmışlardır. Böyle bir toprak eldeğiştirmesi ile şehrin büyümesinin hızlandığına şüphe yoktur. Bu mülkiyet tarzı, mamafih, harpler, yangınlar, göçler yüzünden ikinci nesillerin ilgisizliği ile karşılaşmış ve kaybolmaya yüz tutmuşken, İkinci Dünya Harbinden sonra toprak yeniden son derece değerlenince toprak mülkiyetine sahip çıkmak talepleri artmış ve ev sahiplerinin evlerini yıkıp yeniden yapabilmek için binlerce dava açtığı tapu müdürlüğüne ifade edilmiştir. Türk müslüman mahallelerinin yayıldığı Eşrefpaşa gibi mahallelerde ise arsa ve evler hükümetçe yapıp göçmenlere verilmiştir.

SONUÇ:

Avrupa'da sanayinin doğumundan önceki İzmir şehri, yerleşme yeri kademelenmesi tedricen büyüyen, mal, insan, haber akımlarının sağlandığı ulaşım ve haberleşme sistemleri içe dönük, üstelik yerleşme kademeleşmesine ve üretim teknolojisine uygun, artık ürün kontrolünün ekonomik ve siyasal yönlerinin birbiri üzerine çakıştığı tutarlı bir bölge bütünleşmesi içerisinde uzun mesafe ticaretinde ve bir cins zanaatte ihtisaslaşmış bir şehirdir.³⁷ Giderek, bütünleşme şekli, dengeli bölge ilişkileri ve İzmir'in bu bölgedeki fonksiyonu dış dinamiklerle değişmeye başlamış ve 19 uncu yüzyılın sonunda her yönden yeni bir aşamaya ulaşmıştır. Bu devre uzun mesafelerin değil kısa mesafedeki tarımsal artık ürünün mümkün olan en büyük miktarının yoğun dış ticaretle dışarı akıtıldığı bir dönemdir. Bu artık ürün akıtımı ulaşımında

³⁶ Arsa kiralama usulü aynı devrede bir de sadece Bursa'da ortaya çıkmış görünmektedir.

³⁷ Sjoberg, G. *The Preindustrial City*, Glencoe, III, The Free Press, 1960.

ve haberleşmede yeni bir teknoloji (tren ve buharlı vapurla posta teşkilâtı ve sonraları telgraf) ile sağlanmıştır. Fakat tarımsal üretimde ürün değiştiği halde teknoloji ve yerleşme biçimi (dağınık, izole köyler) değişmediği için akıtımı temin ve devam ettiren örgütler (Ticaret şirketleri, sigortalar, bankalar, demiryolu, rihtım şirketleri) ulaşım ve haberleşmenin etkinliğini arttırmak için eski teknoloji ve ilişkilerin bir kısmı yeni uyumlar yapmış ve yeni tampon roller edinmişlerdir. Bu halin sonucu tarımsal artık ürün kontrolü devletin elinden çıkmış, dışa dönük, dışa bağlı yeni ekonomik kurumlara geçmiştir. Bunun dışında tarımsal olmayan ürünler ve faaliyetler halâ eski idare ve koordinasyon çevrelerinin, devletin elinde kalmış ve çok az değişiklikle eski ilişki düzenlerini devam ettirmişlerdir. Bu çelişki, yani, ikili kontrol ilişkisi şehirde belirli bir çift-yerleşme yapısı ortaya çıkarmıştır. Bu çift yapı bir tabakalaşma yada sosyo-ekonomik güç ayrılığından fazla bir farklılaşmadır. En iyi şehrin ekolojik yapısında gözlenebilmiştir.

Burada anlattıklarımız göstermiştir ki 19 uncu yüzyıl sonunda artık İzmir'in Sjoberg'in anlattığı sanayi öncesi şehri ile hiç bir ilişkisi kalmamıştır.³⁸ Burada bir an sanayi öncesi şehirlerle Orta Doğu şehir yerleşmeleri üzerinde durmak uygun olacaktır. Tarihçi yaklaşımı ile, örneğin von Grunebaum³⁹ Orta Doğu şehirlerini geleneksel islâm şehri olarak ele almış fakat dine özel bir önem vermiş, mekândaki yerleşmeyi sosyal yapı ile etkileşme içerisinde ele almamıştır.

Şehirlerin var oluş sebebi, şehrin çevresi ile çok yönlü ilişkileri ile idare, koordinasyon ve kontrol fonksiyonlarının merkezi olmasıdır. Ayrıca burada tarımsal olmayan üretim de yer almaktadır. Orta Doğu şehirleri bir istisna değildir. İzmir ise hiç değildir. Bütün yazımız boyunca göstermeye çalıştığımız gibi İzmir ancak bir bölge bütünü içerisinde anlaşılabilir. Böyle olunca şehrin dinsel fonksiyonlarına şehrin yapısını tayin edişte özel yer vermek tek yönlü dar bir yaklaşım olmaktadır. Grunebaum Orta Doğu şehirlerinde caminin hakim unsur olduğunu ileri sürmektedir. Xavier de Planhol da ona katılmaktadır.⁴⁰

³⁸ Von Grunebaum, G. E. "The Traditional Muslim City: Structure and Change" Essays in the nature and Growth of a Cultural Tradition. *The American Anthropologist*, Cilt 57 (Nisan 1955) Sayfa 141-157.

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ Planhol Xavier de *The World of Islam: Keleş R. Eski Ankara'da Bir Şehir Tipolojisi*, S. B. F. Yayınları, No: 134, Ankara 1971 Sayfa 140'da söz edilmiştir.

Oysaki 17 inci ve 18 inci yüzyıl İzmir merkezi iş muntkasında gördüğümüz şey hanları ve örgütlü dükkânları ile çarşısı, savunma ve idare fonksiyonları ile kalesi ve camisi ve meydanı hepsi aynı yerde bir kompleks teşkil etmektedirler. Şehrin yapısında ve bölge ile ilişkilerinde hangisinin daha temelde olduğu sorunu kesin olarak cevaplandırılmaz. Orta Doğu'nun çeşitli şehirleri üzerindeki araştırmalarda araştırmacılar kendileri nereye ağırlık verirlerse versinler gene siyasal, ekonomik ve dinsel faktörlerin aynı zamanda etkileştiği bir şehir yapısı ortaya çıkmaktadır. Orta Doğu şehirlerinin dinî olduğu kadar politik merkezler olduğu da söylenir. Dinsel fonksiyonlar için geçerli olan şey politik fonksiyonlara da tatbik edilebilir. Bu devrede ekonomik ve politik kontrol fonksiyonlarının birbiri üzerine çakışmış olması, yanıltıcı olmaktadır. Böyle yapıların en açıklayıcı örnekleri Orta Doğu şehirleri için olduğu kadar, aynı nedenlerle, Lâtin Amerika şehirleri için verilebilir.⁴¹ Tarihçi için önemli ve ilginç olan zaman ve mekân içindeki *farklılıklar* olabilir. Ancak bu, benzer çizgilerin de var olduğunu ve bu *benzerlik ve tekrarların* toplum bilimci için önemli ve ilginç olabileceğini unutturmamalıdır. Bu bakımdan G. Sjoberg'in yaklaşımı şehir konusunda, bölge içine yerleştirmemekle beraber çok daha açık seçik bilgi vermekte, Grunebaum ve Planhol'un bir devir ve coğrafi bölge özelliği diye açıkladıkları hususların, belli bir teknolojik aşamada, bu teknoloji ile beraber gelen belirli yoğunluğa, farklılaşmaya ve bütünleşmeye erişmiş, ekonomik yapısı çok farklılaşmamış ve çok örgütlenmemiş bir şehir yapısı olduğunu ortaya koymuştur.

Onun için bu şehir siyasal ve ekonomsal kontrol kurumları daha belirgin bir şehirdir. Belirgin bir sosyal tabakalaşması vardır. Arazi kullanma düzeni aynı sokaklara yerleşmiş olan esnaf ve zanaatkâr düzenini aksettirir. Ulaşım sınırlılığı sebebiyle en üst tabaka merkeze yerleşmiştir. Ve bu üst tabaka siyasal güçle beraber ekonomik kontrol gücünü de elinde tutar. Bu genel özellikler 17 inci ve 18inci yüzyıldaki İzmir şehrine bire bir tekâbül etmektedir. Onun için yazımızda tarihçi ve coğrafyacıların tekil sıfatlandırmasını değil genel bir grubun özelliğini taşıdığı için sanayi öncesi İzmir terimini ve dolayısı ile tasnifini seçtik. İzmir bir istisna değil genel modele uyan bir örnektir.

Dolayısıyla İzmir örneği bu temel değişme süreçlerinin başka yer-

⁴¹ Beyer, Glen H. *The Urban Explosion in Latin America*, New York 1967, Cornell University Press, Pages 56-64.

lerde de ortaya çıkan görünümünü incelerken bir model teşkil edecektir. Fakat anlattığımız değişikliklerden sonra ortaya çıkan şehir sanayileşmemiş olmasına rağmen sanayi öncesi şehri değildir. İzmir için tek hakim büyük şehir (Primary City) özelliğinin bu safhada doğduğunu görüyoruz. Bir bölgede tek hakim şehir olgusu 1939 yılında⁴² Jefferson tarafından tespit edilmiştir. İkinci Dünya Savaşından sonra beşerî coğrafyacıların ve şehir sosyologlarının dikkatlerinin sanayileşmiş ülkelerin dışına taşması sırasında bir kaç çevre birden bu kendine has büyük şehir olgusu üzerinde durmuştur. En başta belki de Brian Berry ve arkadaşlarının gözlemleri gelir.⁴³ Berry tek büyük şehrin, bazı memleketlerde ya da toplumlarda bir şehrsel merkezin diğerlerinden çok daha büyük bir şehir haline geldiğinden ve toplumu ekonomik, sosyal, politik hayatına hakim olmasından başka gelişmesini de önlediğinden söz ediyor. Böylece, diyor, tek büyük şehir geri kalmışlıkla birlikte bulunur. Berry'e göre buna bağlı olarak'ta sıra kademe düzeni ekonomik gelişme ile ters orantılı olarak bozulur ve tek hakim büyük şehir ortaya çıkar.

Hoselitz'in "parazit şehir" kavramı da Berry'nin "tek hakim şehir" kavramına benzemektedir.⁴⁴ Parazit şehirler isminden de anlaşılacağı gibi etkileri altındaki bölgeler üzerinde olumsuz etki yapan yerleşmelerdir.

Son zamanlarda çeşitli çalışmalarda bu sıra-kademe düzeninin var olup olmadığı, geri kalmış toplumdaki tek hakim şehir olgusunun gelişmişlerde rastlanıp rastlanmadığı üstünde araştırmalar çoğalmıştır.⁴⁵ Fakat tek hakim şehir (Primery City) olgusu çok gözlenmiş olduğu halde nedenleri ve sonuçları üzerinde durulmamıştır. Birçok yerde de

⁴² Jefferson M. "The Law of the Primate City" *Geographical Review* (Nisan 1939) Cilt 29, Sayfa 226-32.

⁴³ Berry B. J. L. "Some Relations of Urbanization and Basic Patterns of Economic Development". Pitts, F. R. *Urban Systems and Economic Development* içerisinde, by University of Oregon, 1962, s. 1-15. Browning Clyde E. "Primate Cities and Related Concepts" aynı eser içerisinde s. 16.

⁴⁴ Hoselitz, B., "Parasitic City- Generative City", *Sociological Aspects of Economic Growth* içerisinde ed. Hoselitz, B. F. Glenceo III. 1960, Free Press.

⁴⁵ Örnek olarak bkz. Lusky, Arnold "Some Generalizations Concerning Primate Cities"; Breese Gerald: *The City in Newly Developing Countries* içerisinde. Prentice Hall Inc. Englewood Cliffs New Jersey 1969. Bölüm 22 ve gene aynı cilt içerisinde. Metha, S. K. "Some Demographic and Economic Correlates of Primate Cities. A Case for Revolution" Bölüm 23.

Hoselitz'in "parazit" teriminde olduğu gibi olumsuz bir olgu olduğu imâ edilmiştir. Böyle hallerde tenkit ve terimler analitik olgulardan çok heyecansal bir temele dayandırılmıştır. Ve belki de daha önemlisi bunun bir tercih, seçme konusu gibi ele alınmasıdır. Oysaki bütün sosyo-ekonomik olgularda olduğu gibi tek hakim şehir olgusu da belirli faktörlerin etkileşimleri sonucunda ortaya çıkmıştır ve bu belirli faktörler arasında bu sonucu veren ilişkiler değişmedikçe bu şehir olgusu da değişmez ve bu bir tercihler sonucu değildir. Dolayısı ile, İzmir'e ait gözlemlerin açıkça gösterdiği gibi, mekanik az gelişmişlik endeksleri, nüfus büyüklüğü gibi tasvirî özelliklerin bırakılması ve tayin edici faktörlerarası ilişkilerin analizine gidilmesi gerekir. Yerleşmeler arası sıra-kademe düzeni eğer bölge-şehir ilişkilerinin tarzına bir temel teşkil edecekse anlamlıdır. Yani böyle bir sıra-kademe düzeni hangi toplumda var, hangi toplumda yok diye tamamen mekanik bir yolla değil hangi teknoloji-üretim-kontrol ilişkisi nasıl bir sıra-kademe düzeni çıkarıyor diye araştırılırsa anlamlı izahlara varılabilir. Ulaşım kanallarının ağ biçimine dönüşmesi hem ulaşımda hem haberleşmede en ileri teknolojiye yönelme, yoğun dış ticaret, ulaşım, haberleşme teknolojisi ile artık ürün akım kontrol örgütlerinin karşılıklı etkileşim sistemi ve bu sistemin değişme oluşumu üzerine kurulacak bir modelden, bu faktörlerin bir veya birkaçının belirli yönlerde değişmesi, ya da değiştirilmesi ile çeşitli yerleşme sıra-kademe düzenleri elde edilebilir. Bu çalışmamızda 1890 larm İzmir'i bu biçimlerden birini açıklamakta, tek büyük şehir olgusunun belirli bir ulaşım, haberleşme, ticaret biçimini ve tarımsal olmayan üretimde değişme olmayan bir etkileşimin sonucu olduğu ortaya çıkmaktadır.

EK. 1

İzmir Kasaba Demiryolu Yapım Tarihi ve Uzunluklar

<u>Açılış Tarihi</u>	<u>İnşa Edilen Kısım</u>	<u>Km. Uzunluk</u>
15.10.1865	İzmir-Manisa	65
25.10.1865	Panaya-Bornova	5
10.1.1866	Manisa-Kasaba	27
13.3.1875	Kasaba-Alaşehir	76
5.1890	Manisa-Soma	92
10.9.1897	Alaşehir-Uşak	118

20.12.1897	Uşak-Afyon.	133
1901	Afyon İzmir-Afyon Anadolu	1
6.1912	Soma-Karacalar	35
1912	Karacalar-Balıkesir	36
10.1912	Balıkesir-Bandırma	112
20.5.1935	Satış Yolu ile TCDD'ye geçmiştir.	
		<hr/> 701 Km.

Kaynak: T. C. D. D. Y. Genel Müdürlüğü

EK. 2

İzmir-Aydın Demiryolu Yapım Tarihi ve Uzunluklar

(İmtiyaz Tarihi 1856)

<u>Açılış Tarihi</u>	<u>İnşa Edilen Kısım</u>	<u>Km. Uzunluk</u>
24.12.1860	İzmir-Triyanda	43
9.9.1861	Triyanda-Cellatkahve	16
14.11.1861	Cellatkahve-Kozpınar	5
15.9.1862	Kozpınar-Ayasluğ	13
7.7.1866	Ayasluğ-Aydın	53
1866	Gaziemir-Seydiköy	2
30.8.1881	Aydın-Kuyucak	56
6.1882	Kuyucak-Sarayköy	45
9.8.1883	Torbah-Tire	48
12.1888	Çatal-Ödemiş	25
1889	Sarayköy-Apa	97
13.10.1889	Apa-Dinar	49
13.10.1889	Goncalı-Denizli	9
22.12.1889	Sütlüce-Çivrili	31
12.1890	Balacak-Söke	22
10.1910	Dinar-Keçiborlu	35
1.11.1911	Keçiborlu-Kuleönü	36
1912	Kuleönü-Eğridir	23
1.6.1935	Satış Yolu ile TCDD'ye geçmiştir.	
		<hr/> 608 Km.

Kaynak: T. C. D. D. Y. Genel Müdürlüğü

Not: En yoğun yapım dönemlerinin 1860 ların başlarında ve 1880 lerin son yılları olduğu gözlenmektedir.

EK. 3

1877 ile 1881 Yılları Arasında İzmir'den Yabancı Ülkelere Yapılan Yıllık İhracat ve İzmir'e Yapılan İthalât Miktarları (Sterlin Olarak)

Yıllar	İthalât Sterling	İhracat Sterling
1877	3.082.320	4.682.000
1878	4.139.900	3.504.600
1879	4.686.100	4.406.700
1880	3.980.410	3.852.880
1881	4.656.000	3.803.600
Beş Yıllık Toplam	20.544.830	20.285.380

Kaynak: S. Stab. Op. Cit.

EK. 4

İzmir'de Deniz Ulaştırması Teknolojisinde Değişmeler

Ek 4-A- 1896 ve 1908 Yıllarında İzmir Limanına Gelen Buharlı ve Yelkenli Gemilerin, Bandralarına Göre Tonaj Bakımından Yüzde Dağılımı ve 12 Yılda Artma, Azalma Yüzdeleri

Bandralar	Tonaj'a göre %		12 Yılda Değişme %	
	1896	1908	Artma	Azalma
Osmanlı	15,2	8,8	—	30,7
Rus	18,6	8,2	—	47,0
Fransız	15,5	15,9	21,9	—
İngiliz	15,4	18,5	42,3	—
Avusturya	12,3	9,8	—	5,2
Yunan	8,5	12,4	74,4	—
İtalyan	5,9	4,4	—	10,8
Alman	3,5	11,7	303,3	—
İskandinav ve Alçak Memleketler	1,7	5,9	314,5	—
Romanya	0,1	3,3	3391,1	—
Diğer	3,3	1,1	—	59,8
N: Toplam Tonaj	2.016.748	2.403.292		

* 12 yılda tonaj bakımından artış % 29,2 dir.

Ek 4-B- 1896 ve 1908 Yıllarında İzmir Limanına Gelen Buharlı ve Yelkenli Gemilerin, Tonaj, Gemi Sayısı ve Gemi Başına Düşen Ortalama Tonaj Bakımından Karşılaştırılması

	Buharlı Gemiler		Yelkenli Gemiler	
	1896	1908	1896	1908
Gemi Tonaj Toplamı	1.910.089	2.323.026	106.659	80.266
Gemi Sayı Toplamı	2.543	2.737	3.960	3.219
Gemi Başına Düşen Tonaj Ortalaması	751	848	27	25

Kaynak: İzmir Vilayeti salnameleri 1896-1908. Kıyaslamalar tarafımızdan yapılmıştır.

Ek 4-C 1896 ile 1908 Yılları Arasında İzmir Limanına Gelen Gemiler Arasında Teknoloji Ve Sayı Değişmesi Yüzdeleri

	12 Yılda	12 Yılda
	Buharlı Gemilerde ARTMA Yüzdosi	Yelkenli Gemilerde AZALMA Yüzdosi
Tonaj Bakımından	21,6	34,7
Gemi Sayısı Bakımından	7,6	18,7
Gemi Başına Düşen Ortalama Tonaj Bakımından	13,0	7,4

Kaynak: İzmir Vilayeti Salnameleri 1896 ve 1908.

SUMMARY

Urbanisation Trends in Underdeveloped Countries Izmir in Historical Perspective:

The study aims at showing the changes in the physical setting of the city of Izmir in response to changing economic structure and relations of the region. Although there are some allusions to the earlier periods, the period under study is really the XIX th and the early XX th centuries.

The old town reflected the economic and social organization where production and trade are strictly controlled by the Ottoman bureaucracy: relatively low level of trade, specially of overseas trade and market integration achieved on regional scale. With the introduction of railways transportation, not only production for the market is initiated but also, production for European markets became dominant. Social change at the producing village level is kept at a minimum but still the new pattern of transportation and trade create new dominating social forces, mainly foreign companies and this development sweeps away the old Ottoman bureaucratic controls.

These changes can be followed clearly in the development of the harbour and the surrounding areas, in the location and architecture of houses of different social groups (civil servants surrendering the prestige areas to foreign consuls and merchants etc.) and scattering of different ethnic groups. But even more enlightening than the physical growth and allocation of the town is the way these changes occur and the accompanying evolution of the social attitudes.